

ВЛАДИМИР
БУЛАТОВ

РУССКИЙ
ДЕКЕР



Дрейф ледокольного парохода
«Георгий Седов».
Через льды к нему пробился
ледокол «И. Сталин»

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОМОРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
имени М.В.ЛОМОНОСОВА

**ВЛАДИМИР
БУЛАТОВ**

**Русский
декор**

КНИГА ПЯТАЯ

ВОРОТА В АРКТИКУ

*Допущено Учебно-методическим объединением вузов
России по педагогическому образованию
Министерства образования Российской Федерации
в качестве учебного пособия для студентов
высших учебных заведений*

АРХАНГЕЛЬСК
Поморский государственный университет
имени М.В.Ломоносова
2001

УДК 947.084
ББК 63.3(2Р31)
Б 907



Рецензенты: кандидат исторических наук, профессор кафедры отечественной истории ПГУ **А. А. Куратов**, доктор философских наук, профессор кафедры культурологии и религиоведения ПГУ **Н. М. Терехин**

Печатается по решению
редакционно-издательского совета
Поморского государственного университета
имени М. В. Ломоносова

Булатов В. Н.
Б 907 РУССКИЙ СЕВЕР. Книга пятая: Ворота в Арктику. — Архангельск: Поморский государственный университет, 2001. — 303 с., илл.

ISBN 5-88086-222-4(Кн. 5)

ISBN 5-88086-138-4

Очередная книга авторского цикла «Русский Север» — «Ворота в Арктику» — рассказывает о том, какую роль сыграл Архангельск в освоении Арктики и Северного морского пути в XX веке.

Книга адресована учителям, студентам, школьникам и широкому кругу читателей.

УДК 947.084
ББК 63.3(2Р31)

ISBN 5-88086-222-4(Кн. 5)

ISBN 5-88086-138-4

- © Булатов В.Н., 2001
- © Климов Р.С. Оформление, 2001
- © Поморский государственный университет имени М.В. Ломоносова, 2001



И.Д.ПАПАНИН,
дважды Герой Советского Союза, контр-адмирал,
почетный гражданин города Архангельска



СЛОВО ОБ АРХАНГЕЛЬСКЕ

ЖИТЕЛЕЙ Архангельска — праздник.
Родному их городу четыреста лет.

Четыре века назад суровые и свободолюбивые поморы заложили город в устье Северной Двины. Поморы вписали много прекрасных страниц в историю освоения Арктики. Быть может, не все эти страницы прочитаны внимательно, не все достойные имена известны нам. Но ясно: были они не только умными и храбрыми людьми, но и великими мастерами своего дела: корабелями, моряками, строителями, промысловиками. Так вырос город у Белого моря, порт, который долгое время был в России единственным выходом в Мировой океан. Родина первооткрывателей и мореходов, Архангельск имеет как бы второе имя — Ворота в Арктику. Не случайно в старинной поморской песне его любовно называют «корабельным пристанищем».

Сегодня Архангельск — не только порт, не только город мужественных исследователей и моряков, не только «первое окно в Европу». Это крупный промышленный, научный и культурный центр нашего Севера, центр художественных промыслов Поморья.

Архангельск дал России и всему человечеству Михаила Васильевича Ломоносова, чей гений и сейчас продолжает удивлять ученых. Прозорливость М.В.Ломоносова поразительна. По его инициативе в 1765 году из Архангельска отправилась в Арктику первая русская экспедиция во главе

с капитан-командором В.Чичаговым. Задачей экспедиции было — отыскать путь на Восток через Северный Ледовитый океан. Более двух веков назад Ломоносов задумал то, что в полной мере осуществилось лишь в наше советское время. Великий ученый внес неоценимый вклад в изучение северных морей, в науку о морских льдах, в разработку стратегии и тактики ледового плавания.

Последующая история исследования и освоения Арктики неразрывно связана с Архангельском. Отсюда начинали свой путь более трехсот экспедиций, целью которых было изучение Арктики и Северного морского пути. Многие отважные исследователи погибли, затерялись в ледяных просторах Севера, в темноте полярных ночей. Седов, Пахтусов, Русанов, Кучин, Брусилов... Другие отважные исследователи... Каждый из них внес свою лепту в науку о Севере. Мы должны помнить о них, ибо, по словам А.С.Пушкина, уважение к минувшему есть черта, отличающая образованность от дикости.

Лишь после Октябрьской революции началось планомерное, комплексное исследование Арктики. Еще польхала Гражданская война, когда в 1918 году В.И.Ленин подписал постановление об ассигновании миллиона рублей для изучения Северного Ледовитого океана. А в 1921 году состоялась первая Карская экспедиция. В том же году был создан Плавающий морской научный институт (Плавморнин). Так с первых лет советской власти Архангельск стал базой освоения Арктики и Северного морского пути. Кстати сказать, в этом городе был построен первый после революции корабль, и стал он научно-исследовательским. Это «Персей», прекрасное судно, оборудованное для плавания во льдах. «Персей» был спущен на воду 7 ноября 1922 года и трудился без отдыха двадцать лет, пока не погиб от фашистской бомбы. Тринадцать лет возглавлял Плавморнин Иван Илларионович Месяцев, старый член партии. «Персей», а вернее, архангельские рабочие положили начало научному изучению океана. Сегодня же наш научно-исследовательский флот — один из лучших в мире.

Из Архангельска в 1932 году ушел ледокольный пароход

«А.Сибиряков», впервые в истории совершивший сквозное плавание вдоль всего Арктического побережья, до Тихого океана.

Впервые я попал в Архангельск в июле 1931 года. Ледокол «Малыгин» шел к Земле Франца-Иосифа на встречу с дирижаблем «Граф Цеппелин», на котором находились немецкие и русские ученые, они исследовали наш район Арктики. Я же был представителем Наркомпочтеля. Конечно, за полвека Архангельск неузнаваемо изменился. Но я любил и люблю и тот, старый деревянный город, и сегодняшний, новый, неузнаваемый. В следующем 1932 году я на том же «Малыгине» уходил на Землю Франца-Иосифа, в бухту Тихую, где нашему коллективу предстояло построить большую, по тем временам, обсерваторию. Из Архангельска отправлялся я и на мыс Челюскина, где мы работали в 1934—1935 годах, а в 1937 году архангельская земля провожала нашу четверку на первую в истории дрейфующую полярную станцию «Северный полюс», «СП-1».

И, конечно, я никогда не забуду военного Архангельска. Сотни дней и ночей, опаленных пожарами, возникавшими от бомб, невероятное напряжение сил всех и каждого, напряжение непрерывной и трудной работы во имя победы.

У Гитлера были свои планы относительно западного сектора Советской Арктики: захватить западное Заполярье, Мурманск и Архангельск, перерезать Кировскую железную дорогу. Только теперь, на расстоянии во времени, можно по достоинству оценить мужество, стойкость, трудолюбие северян. В годы войны город словно бы сжался в кулак. Было отброшено все второстепенное, все силы шли на помощь фронту. Партийные и советские организации области, города, коммунисты порта, жители Архангельска помогали мне, уполномоченному Государственного Комитета Обороны по перевозкам на Севере, дено и ношно. И сегодня стоят перед глазами люди, которые в кратчайшие сроки перестроили порт, проложили железнодорожные пути, не считаясь со временем, отправляли грузы для фронта. Великая самоотверженность поморов помогла получить и отправить по назначению очень

много тонн грузов — вооружения, боеприпасов, стратегического сырья.

Северяне мужественно сражались с врагом на боевых кораблях Северного военного флота, в отрядах морской пехоты на Карельском фронте.

Многие поморы ходили на транспортных судах северных конвоев — это требовало от каждого моряка редкой храбрости и находчивости. И в открытом море судам конвоев было трудно — самолеты, подлодки и просто более быстрые и маневренные суда противника постоянно преследовали их. А во льдах конвои в длинный полярный день представляли собой отличную мишень для вражеских стервятников. А капитаны Архангельска! В.И.Воронин, П.А.Пономарев, А.К.Бурке, Н.И.Хромцов, А.И.Дубинин, А.П.Мелехов, Б.И.Ерохин, А.Ф.Пинежанинов и многие, многие другие работали во имя Родины не покладая рук. Николай Иванович Хромцов — капитан ледокола «Ленин» — в 1942 году так и умер на капитанском мостике: от длительного перенапряжения не выдержало сердце.

В войну мы переправляли танки через Северную Двину — поезд шел по рельсам, проложенным на льду. Сегодня через реку переброшен ажурный мост. Он для меня — символ перемен, произошедших за четыре десятилетия. Город судостроительной, судоремонтной, лесопильной, целлюлозной, бумажной промышленности, город великолепных художественных промыслов, культурный центр Беломорья, всего западного района нашей Арктики — вот что такое Архангельск сегодня. Я не говорю о музеях и заповедниках города и области — ничего подобного больше нет на нашей планете. Великий русский ученый, великий художник, писатель, исследователь Николай Константинович Рерих говорил: «Помни о Севере. Если кто-нибудь тебе скажет, что Север мрачен и беден, то знай, что Севера он не знает. Ту радость, и бодрость, и силу, какую дает Север, вряд ли можно найти в других местах... Где найдешь такую синеву далее? Такое серебро вод? Такую звонкую медь полуночных восходов?»

Эти слова полностью относятся и к Архангельску. Я бы

только добавил: как прекрасен Север, так прекрасны и его люди. И я горжусь тем, что архангелогородцы оказали мне честь, присвоив звание почетного гражданина Архангельска.

Время безостановочно несет с собой перемены. Крайний Север изменился до неузнаваемости, как изменились быт и работа на дрейфующих станциях. Мы обогревались керосиновой лампой в нашей палатке, сегодня на «СП-26» — дома, газ, баня...

В Арктике выросли новые города, порты, вступили в строй и возводятся мощные энергетические комплексы, крупные предприятия горнодобывающей промышленности, нефти- и газопроводы. Мощные ледоколы «Ленин», «Сибирь», «Леонид Брежнев» прокладывают трассы в Северном Ледовитом океане.

Когда я через сорок лет приехал в Архангельск, то искренне обрадовался: это был и хорошо знакомый, и вместе с тем новый город. Разрозненные когда-то районы порта, не связанные друг с другом, исчезли. Сегодня морской порт — один из крупнейших в Арктике. И как в те времена, когда я был начальником Главсевморпути, уходят из Архангельска в путь вдоль северного побережья страны многочисленные суда — ведь решается задача осуществления круглогодичной навигации в западной части Северного морского пути.

Четыреста лет жизни города Архангельска — это неотъемлемая часть истории нашей Родины, которой мы вправе гордиться.

Я прочел книгу, которую Вы, читатель, держите в руках. Это первая в своем роде книга, подробно рассказывающая об истории города и о его значении в освоении Крайнего Севера страны, о походах арктических судов, ставших легендарными, — начиная с «Сибирякова»... Автор постарался всесторонне осветить морскую историю города в советское время. Ретроспективные страницы только подчеркивают громадные перемены в жизни Архангельска и Арктики после революции. Перемены эти — дело рук и первого поколения советских полярников (и в их числе всегда были бесстрашные

поморы), и тех, кто продолжает строить первые «Ворота в Арктику» сегодня, кто уходит в плавание на судах тралового флота (а он был создан опять-таки в Архангельске в 1920 году).

Автор приводит много не публиковавшихся ранее документов и воспоминаний, рассказывает о работе архангельских партийных и государственных организаций в дни войны и в дни мира, о знаменитых поморах-первопроходцах и первооткрывателях, о сегодняшних жителях города. Это придает книге особую ценность.

Поморский город, богатый историческими традициями, живет, трудится, хорошеет. Это закономерность нашего времени.

1985 г.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Александр...' followed by a stylized flourish.



ОТ АВТОРА



РУКОПИСЬ этой книги была подготовлена пятнадцать лет назад. Ее тогда прочитал легендарный полярник Иван Дмитриевич Папанин и написал к ней предисловие. Однако в силу различных объективных обстоятельств книга не была опубликована. Сегодня я даже рад, что этого не случилось. С годами мы становимся опытнее и мудрее, изменяются наш кругозор и отношение к жизни, к литературному творчеству. Естественно, подготовленная мною тогда рукопись о роли Архангельска в освоении Арктики была отмечена определенной печатью своего времени.

Сейчас, готовя рукопись к изданию, я, конечно, переработал ее, но не в плане конъюнктуры, а преимущественно стилистически, а также ввел новые документы и материалы, которые были мне тогда неизвестны. Правка сделана минимальная, и в этом сможет убедиться заинтересованный читатель.

Как рождалась эта книга? Что способствовало выходу ее в свет? Вспоминая свои первые творческие годы, я должен заметить, что это было замечательное для меня время. В течение семи лет я работал над докторской диссертацией, которая была посвящена роли Коммунистической партии в освоении Арктики и Северного морского пути (1918—1980 гг.). Конечно, на заре демократизации нашего общества у моей работы появилось немало страстных оппонентов. Но объективности ради хочу сказать, что роль партии в истории Северного морского пути действительно велика. В советское время партийное руководство освоением Арктики воплощало государственную политику на Севере Советского Союза. Арк-

тика была удостоена особого внимания И.В.Сталина. Все важнейшие решения партии и правительства по освоению Северного морского пути принимались при его участии.

Тридцатые годы были годами первопроходцев и героев. Именно полярники стали первыми национальными героями нашей страны. Вот имена первых кавалеров Золотой Звезды, полярных летчиков-челюскинцев: Анатолий Ляпидевский, Сигизмунд Леваневский, Маврикий Слепнев, Василий Молоков, Николай Каманин, Михаил Водопьянов, Иван Доронин. С каким восторгом и гордостью следили советские люди за дрейфом папанинской четверки, за легендарными походами ледокольных пароходов «Сибиряков», «Челюскин», «Литке»! Покорителей Арктики встречали громом духовых оркестров, цветами, торжественными митингами и банкетами. На героических подвигах полярников воспитывалось несколько поколений советской молодежи. Но это было лишь одной — лицевой, парадной — стороной освоения Арктики. Была и другая, оборотная сторона: неоправданный риск, авантюризм и массовые репрессии. Торжественные встречи героев-полярников, их чествования, награждения стали ширмой, за которой скрывали от широких масс уничтожение сотен и тысяч ученых, моряков и летчиков.

Известный полярный летчик, Герой Советского Союза И.П.Мазурук отмечал характерную для Сталина черту: «Он всегда виртуозно ловко пользовался плодами нашей работы в Арктике. Любое значительное событие шло ему в «актив». Щедро награждая нас, кровью оплачивающих свои золотые звезды, он слепил глаза тем, кто пытался разобраться в происходящем в стране. Так энтузиазм и героизм наших людей, в частности полярников, камуфлировали набиравшие темпы злодеяния»¹.

Позднее я издал в Норвегии статью «Особая политика

¹ Каневский З.М. Трудные годы арктической географии // Известия Академии наук СССР. Серия географическая (отдельный оттиск). — М., 1989. — С. 118.

Сталина в Арктике», которая была опубликована в нескольких изданиях на русском, английском и норвежском языках¹.

Во время работы над диссертацией я столкнулся с немалыми трудностями. Дело в том, что многие материалы, связанные с освоением Арктики и Северного морского пути, были практически недоступны исследователям. На отдельных делах стояли грифы «секретно» или «для служебного пользования». Работая в центральных и местных архивах, каждый исследователь получал строго пронумерованную тетрадь, в которую заносились выписки из документов. Каждый день после окончания работы тетрадь сдавалась работникам архива на проверку. У меня сохранилось множество тетрадей, из которых рука цензора выстригла часть «секретных» документов.

Особенно большие трудности ждали исследователей в Военно-Морском архиве в Гатчине. Для того, чтобы иметь возможность ознакомиться с фондами Северного морского пути в годы Великой Отечественной войны, мне понадобились разрешения начальников Генерального штаба и Политуправления Военно-морского флота СССР! Много требовалось тогда изобретательности и упорства исследователю, чтобы получить допуск к архивным документам. Тем не менее я стал одним из немногих ученых, которым в те годы удалось изучить многочисленные фонды, связанные с историей освоения Арктики и Северного морского пути.

В эти годы я был непременно участником многих научно-практических конференций, посвященных Арктике и Северному морскому пути, познакомился, а в дальнейшем подружился со многими известными полярниками. Назову только некоторых из них: дважды Герой Советского Союза контр-адмирал И.Д.Папанин; министр Морского Флота СССР и уполномоченный Государственного Комитета Обороны по перевозкам на Дальнем Востоке А.А.Афанасьев; организатор полярной авиации генерал-лейтенант М.И.Ше-

¹ Оттар (Норвегия, Тромсё). — 1993. — № 4. — С. 27—29; Народы и культуры Баренцева региона (Норвегия, Тромсё). — 1996. — С. 18—25.

велев; академик, Герой Советского Союза Е.К.Федоров; директор Арктического и Антарктического научно-исследовательского института (ААНИИ), Герой Советского Союза А.Ф.Трешников; геолог А.А.Стоянов; географ Е.М.Сузюмов; ведущий специалист ледового прогноза в Арктике Н.А.Волков; полярный капитан и писатель, Герой Советского Союза К.С.Бадигин; руководитель отечественной гидрографии А.К.Жилинский; руководитель администрации Северного морского пути К.Н.Чубаков; организаторы молодежных полярных путешествий и экспедиций Д.И.Шпаро, А.В.Шумилов и многие другие.

В эти годы я также плодотворно сотрудничал со специалистами по вопросам изучения истории Арктики и Северного морского пути — академиком Н.П.Лаверовым, докторами исторических наук М.И.Беловым и А.А.Киселевым, доктором экономических наук С.В.Славиным, кандидатами исторических наук Ю.Н.Кучепатовым, В.П.Пузыревым, ветеранами военно-морского флота В.Г.Реданским, В.А.Рудным. Особая признательность моему бессменному научному руководителю и консультанту доктору исторических наук, профессору В.В.Привалову.

Большое влияние на мою жизнь и творчество в те годы оказали полярники Э.М.Каневский и С.В.Попов.

Зиновий Михайлович Каневский после окончания географического факультета МГУ отправился на зимовку — полярную станцию «Русская гавань» Северного острова Новой Земли. В марте 1959 года палатку гидрологов, находившуюся на припае Баренцева моря, разорвали порывы ветра, которые достигали 40—50 метров в секунду. Это была печально знаменитая новоземельская бора, или, как в старину называли ее поморы, «всток». Идти против ветра не было никакой возможности. Выбиваясь из сил, Каневский полз к берегу.

Спустя 20 часов, когда ураган закончился, спасательная группа подобрала его недалеко от берега. Обморожение полярника достигло критической степени. Пришлось ампутировать обе руки ниже локтей, пальцы ног... После такой трагедии трудно вернуться к жизни.

Но «полярный Марсеев» не сдался. По его чертежам были изготовлены специальные протезы, и Э.М.Каневский вернулся к жизни. Он стал писателем и журналистом. Главная его тема — полярники, история освоения Арктики.

В своих книгах и статьях он правдиво и психологически достоверно описал события и людей, ожидающих помощи в суровой Арктике, а также тех, кто спасает гибнущих, действуя по полярному правилу: «Сам погибай, а товарища выручай». Нужно было видеть, как Зиновий Михайлович печатал на пишущей машинке рукописи своих книг, которые выходили ежегодно. Это была школа мужества, школа жизни, достойная подражания...

Сергей Владимирович Попов родом из потомственных корабелов-волгарей. После окончания Высшего инженерного морского училища имени адмирала С.О.Макарова он связал свою жизнь с Арктикой. Заполярный поселок Тикси, где Попов работал главным инженером гидрографической базы, на долгие годы стал его домом. Он стал известным гидрографом и почетным полярником. После нескольких зимовок многочисленные болезни навсегда приковали С.В.Попова к постели. Только два вида деятельности теперь связывали писателя, историка и журналиста с внешним миром: телефон и переписка. С.В.Попов не сдался, а продолжал исследовать малоразработанную тогда тему — арктическую топонимику. Его книги «Названия студеных берегов», «Морские имена Якутии», «Архангельский полярный мемориал», «Берега мужества», тысячи статей и заметок в журналах, газетах и других изданиях внесли заметный вклад в исследование проблем истории и топонимики Арктики.

Многочисленные встречи и беседы с «полярным Островским» очень многое дали мне для последующей жизни и творчества...

* * *

В XVI веке, во времена царя Ивана Грозного, Россия обратилась лицом к Северу, к «Божьей дороге — великому

мору-окиану». Молодая столица Русского Севера считала своим небесным покровителем Архангела Михаила, и вскоре за ней закрепилось лаконичное, могучее и звучное название — Архангельск.

Город на Белом море на протяжении своей истории играл особую роль в жизни государства, внес крупный вклад в политическое, экономическое и культурное развитие России. Как только не называют северную столицу: первый порт России, колыбель отечественного судостроения, всероссийская лесопилка, валютный цех страны. К лицу и по заслугам городу-порту и крылатое название — «Ворота в Арктику». Арктика — это холодный край, который лежит под созвездием Большой Медведицы, а путь к ней указывает Полярная звезда. По-гречески Большая Медведица зовется «Арктос». Этим звучным словом обозначают «полуночную страну» с незаходящим летним солнцем и длительной полярной ночью. Путь в эту манящую и пугающую страну издавна начинался из Архангельска. Свыше 300 полярных экспедиций выходили в северные широты из нашего города. Назовем лишь некоторые из них: В.Я.Чичагова, Ф.П.Литке, П.К.Пахтусова, А.К.Циволько, С.А.Моисеева, Г.Я.Седова, В.А.Русанова, О.Ю.Шмидта, И.Д.Папанина...

В советское время проводилось планомерное и комплексное освоение Арктики и Северного морского пути. Архангельск стал родиной первых научных полярных учреждений — Севэкспедиции (в дальнейшем — Арктический и Антарктический научно-исследовательский институт), Плавморнина (в дальнейшем — Полярный научно-исследовательский институт рыбного хозяйства и океанографии).

В 1932 году, после легендарного перехода «Сибирякова» из Архангельска по всей трассе СМП за одну навигацию, решением правительства было создано Главное управление Северного морского пути (ГУСМП).

Архангельское территориальное управление ГУСМП было самым важным и крупным. Здесь был сосредоточен почти весь ледокольный флот, из Архангельска осуществлялось снабжение Арктики всем необходимым.

К 1937 году ГУСМП стало мощным арктическим главком. В его систему входили 52 организации и 87 различных экспедиций. Стоимость продукции его предприятий возросла с 8517,7 тыс. рублей в 1935 году до 16 841,7 тыс. рублей, товарооборот торговой сети составил 198,6 миллиона рублей. За 5 лет общие расходы ГУСМП превысили 1,25 миллиарда рублей. Число работников в системе ГУСМП увеличилось с 6624 до 29 195 человек.

Главсевморпуть постепенно стал превращаться в полувоенную бюрократическую организацию. Политические отделы удачно вписывались в созданную И.В.Сталиным государственно-административную систему, которая стала действовать на основе команды, директивы, приказа из центра. Жесткая централизация управления всеми сферами государственной и общественной жизни, командно-административные методы работы в сочетании с культом личности Сталина привели впоследствии к массовым репрессиям, созданию лагерей с принудительным трудом в них. Игарка, Норильск, Тикси, Нордвикстрой были построены не только трудом, энтузиазмом полярников, северян, но и потом и кровью многих тысяч безвинно осужденных.

В годы Великой Отечественной войны Архангельск стал портом круглогодичной навигации, здесь располагалась штаб-квартира уполномоченного по перевозкам на Севере контр-адмирала И.Д.Папанина.

В Архангельске трудится большой отряд моряков-гидрографов. С момента создания Архангельская гидробаза стала основным организатором подготовки гидрографических экспедиций. Первым начальником этой службы стал известный полярный исследователь, потомственный помор Павел Иванович Башмаков. В яркое созвездие архангельских гидрографов вошли Я.Смирницкий, И.Киреев, Н.Евгенов, В.Пустошный, Я.Котцов и многие другие.

Архангельск стал родиной большинства прославленных мореплавателей и капитанов. Вот их имена: Владимир Иванович Воронин, первый капитан атомохода «Ленин» Павел Акимович Пономарев, полярные капитаны А.К.Бурке,

Н.И.Хромцов, А.И.Дубинин, А.П.Мелехов, Б.И.Ерохин, А.Ф.Пинежанинов и многие другие, которые своими подвигами во льдах Арктики прославили поморский край и Архангельск.

В послевоенные десятилетия из Архангельска шло снабжение северных и сибирских портов, предприятий и полярных станций. В 70-е годы в лексикон моряков Северного морского пароходства прочно вошли слова, похожие на сказку, — «ледовый причал».

На исходе XX века, когда Россия переживает не лучшие свои времена, нынешние руководители страны вновь связывают надежды на ее возрождение с Русским Севером. Как тут не вспомнить крылатые слова нашего земляка М.В.Ломоносова: «Российское могущество прирастать будет Сибирью и Северным океаном»¹. Архангельская область простирается до берегов Северного Ледовитого океана, в ее составе — ключевые острова Арктики: архипелаги Новая Земля и Земля Франца-Иосифа.

Именно на Русском Севере, на берегах Студеного моря-океана, в начале следующего тысячелетия Россия будет добывать нефть и газ, алмазы и бокситы, заготавливать лес и рыбу.

Арктическая зона охватывает весь север России, протянувшись от Кольского полуострова до восточной Чукотки. Сухопутная и водная части российской Арктики составляют обширную зону площадью около 9 миллионов квадратных километров, то есть 70—80 процентов площади всей страны. По существу, Россия стала северной державой. Российские ученые предполагают, что природные богатства, и прежде всего месторождения топлива и другого минерального сырья, размещены по нашей территории примерно равномерно, а следовательно, на долю Арктики приходится 70—80 процентов природных ресурсов страны.

До последнего времени задача освоения многих источников

¹ Ломоносов М.В. Полн. собр. соч. — М.; Л., 1934. — Т. 6. — С. 498.

минерального сырья в арктической зоне не стояла так остро, поскольку эффективнее была разработка месторождений в более доступных районах. Теперь ситуация изменилась, но суровый климат, трудности в организации геологоразведочных работ и добычи сырья, большая разбросанность населенных пунктов и портов, проблемы транспортных связей все еще осложняют решение этой задачи.

Сегодня активно ведется подготовка к освоению месторождений углеводородов арктического шельфа и в первую очередь месторождений, расположенных в акватории Баренцева и Карского морей. Подготовлены технико-экономическое обоснование и проект разработки Приразломного месторождения, первую нефть из которого «Росшельф» рассчитывает продать уже в этом году. Вслед за Приразломным месторождением пойдет разработка Варандей-моря и Медын-моря. По прогнозам специалистов, через 16 лет добыча нефти только в Печорском море составит более 15 млн тонн.

Понятно, что необходим транспортный коридор, поэтому вопрос о возрождении Северного морского пути возникает сам собою. Исторический опыт показывает, что логичнее всего было бы разместить его штаб-квартиру в Архангельске, как это было раньше. Но главы администраций Ленинградской, Мурманской областей и Ямало-Ненецкого округа не хуже нашего понимают, какие налоговые поступления и какое количество рабочих мест даст реанимированный Севморпуть.

Какие аргументы можно привести в пользу Архангельска? В силу своего географического положения наш город издревле являлся форпостом освоения территорий Севера и Арктики (не будем забывать, что советскому Мурманску нет еще и ста лет от роду). Образ Архангельска как столицы Русского Севера прочно закреплен в сознании многих иностранных инвесторов. Городу на Двине вполне по силам стать базой современного ледокольного флота, он имеет развитую транспортную, навигационную и береговую инфраструктуру. В Архангельском порту 22 причала и 40 тысяч квадратных метров крытых складов для хранения и переработки различных грузов. Архангельская нефтебаза является крупнейшей на Севере

России и в состоянии хранить все виды нефтепродуктов. Имеются обученные кадры и производственные мощности.

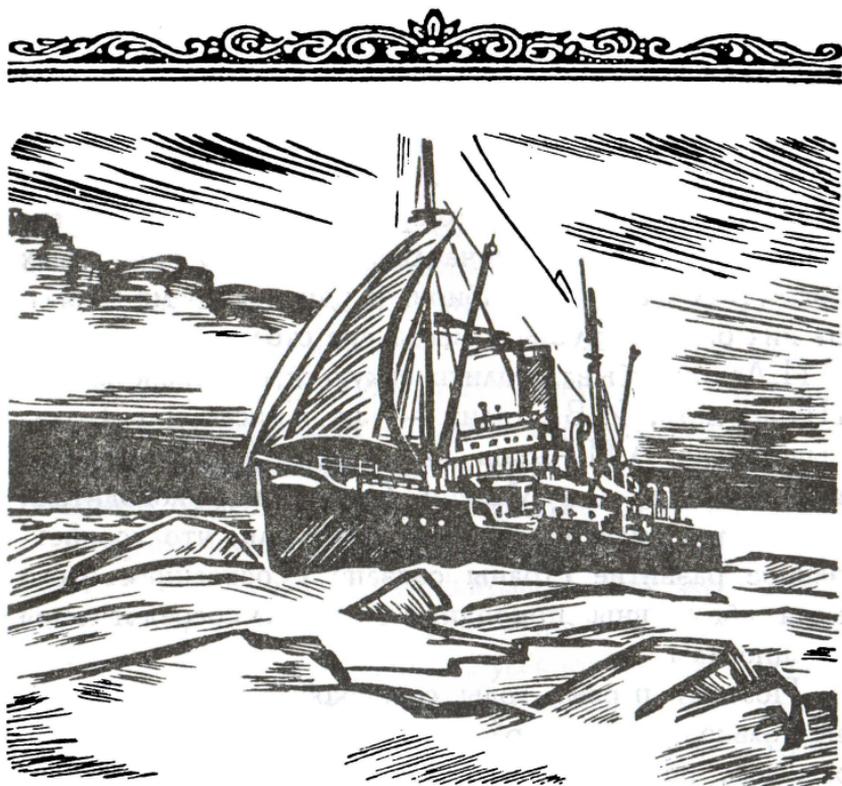
Архангельск располагает всей транспортной инфраструктурой. Двухпутная железная дорога в ближайшее время будет полностью электрифицирована (транспортировка 1 тонны груза от Москвы до Архангельска станет обходиться на 6—8 долларов дешевле, чем до Мурманска). Северная Двина на протяжении нескольких веков служила важнейшей торговой речной улицей России, уступавшей только Волге.

У «Росшельфа» и нашего Севмашпредприятия уже сложились крепкие рабочие отношения, лучший показатель которых — строительство в Северодвинске морской ледостойкой платформы для разработки Приразломного месторождения. А на другом заводе-гиганте — «Звездочке» — идет строительство самоподъемной буровой установки «Арктическая» для разведки северных морей. Предприятия Северодвинска и Архангельска способны проводить также все виды судостроения и судоремонта, в том числе и атомных ледоколов.

Более того, сегодня международные нефтяные компании Сопосо, Exxon, Brown and Root, Kvaerner уже расположили свои штаб-квартиры в Архангельске — городе, являющемся экономическим и даже политическим ключом к Арктике. Скажу больше, проведенный опрос ведущих иностранных компаний, которые работают и будут работать на Севере России, показал, что в XXI веке они будут вкладывать основные свои инвестиции в Архангельскую область.

Нельзя сбрасывать со счетов и человеческий фактор. Большая часть населения Архангельска — коренные жители, имеющие особый поморский менталитет. Кроме того, в нашем городе созданы все условия для получения образования европейского уровня: у нас есть три государственных университета, десяток московских филиалов и негосударственных высших учебных заведений.

Архангельск обязан стать столицей Северного морского пути, и тогда историческая справедливость будет восстановлена.



Глава первая

«БОРОТЬСЯ И ИСКАТЬ»

ГИДРОГРАФИЧЕСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ



НАЧАЛО XX века. Русско-японская и Первая мировая войны, революции и Гражданская война, стоят заводы и фабрики, разорено сельское хозяйство, голод, холод, болезни охватили всю страну.

И вновь Русский Север становится опорой для вывода России из затяжного политического и экономического кризиса.

Первыми привлекли внимание общественности к Русскому Северу профессиональные историки: С.Ф.Плас-

тонов, А.И.Андреев, В.Г.Дружинин, М.М.Богословский, П.Н.Милюков, А.А.Кизеветтер и другие¹. Их книги и очерки побудили советское правительство, научные, плановые и торгово-промышленные организации в полной мере использовать богатый сырьевой и людской потенциал Поморья. Первые лица советского государства не понаслышке знали о природных богатствах Севера и Сибири. В царское время многие из них были высланы в места «не столь отдаленные»: В.И.Ленин отбывал политическую ссылку в сибирском Шушенском, И.В.Сталин — на Енисее и в Сольвычегодске, А.И.Рыков — в Онеге, К.Е.Ворошилов и И.Арманд — в Мезени. Советские руководители осознавали значение Севера, понимали, что хозяйственное развитие страны связано с освоением этого края, ибо главные природные богатства сосредоточены именно там.

Поэтому первые годы советской власти протекали не только в неустанной борьбе с разрухой, голодом и холодом, но и в поиске путей выхода из затяжного общероссийского кризиса, способов добычи полезных ископаемых и другого сырья, необходимых для развития экономики страны.

Как только Страна Советов получила передышку, заключив Брестский мир, сразу началось эффективное решение проблем Севера. В эти годы на первый план выдвигались транспортные задачи, расширение экономических связей Поморья с центром страны, с соседними областями, Сибирью. Восстановление транспортных связей центра с окраинами, и в частности изыскание морских

¹ Кизеветтер А.А. Русский Север. Роль Северного края Европейской России в истории Русского государства. — Вологда, 1919; Очерки по истории колонизации Севера. — Пг., 1922; Платонов С.Ф. Очерки по истории смуты в Московском государстве XVI—XVII вв. — М., 1995 и др.

путей к устьям великих сибирских рек, приобретали в эти годы особенно большое значение.

Еще в феврале 1918 года один из активных участников гидрографических работ на Северном морском пути гидрограф К.К.Неупокоев подал заявление в демобилизационный отдел флотилии Северного Ледовитого океана об организации научно-промыслово-гидрографической экспедиции в устье реки Лены, для чего просил о передаче в его распоряжение небольшого судна и выдаче ежегодной субсидии. Доклад К.К.Неупокоева по этому вопросу был направлен в Главное гидрографическое управление, а также прочитан на общем собрании Архангельского общества изучения Русского Севера¹.

Общественные организации Архангельска горячо поддержали идею создания гидрографической экспедиции. Об этом красноречиво свидетельствует письмо Архангельского общества изучения Русского Севера в демобилизационный отдел флотилии Северного Ледовитого океана от 26 марта 1918 года: «... Предложение К.К.Неупокоева является, таким образом, крайне желательным, и надо приложить все старания для собирания средств, дающих возможность осуществить его идею... Центральная гидрометеорологическая станция в Архангельске заявила о своей готовности послать одного наблюдателя в качестве члена экспедиции и тем самым со своей стороны оказать субсидию в виде годового жалования посылаемого наблюдателя»². Предложение К.К.Неупокоева было также одобрено Архангельским губкомом РКП(б) и губревкомом.

Главное гидрографическое управление подготовило в правительственные органы обстоятельный доклад, в ко-

¹ Российский государственный архив Военно-морского флота (далее — РГА ВМФ). — Ф. Р-180. — Оп. 1. — Д. 306. — Л. 31.

² РГА ВМФ. — Ф. Р-180. — Оп. 1. — Д. 306. — Л. 1.

тором отмечалось: «С первых шагов в поисках за источниками этой энергии невольно должно быть обращено внимание на огромные пространства Севера и Сибири, прилегающие к Ледовитому океану, до сих пор почти не исследованные...»¹

В мае 1918 года в Архангельске учреждается Управление обеспечения безопасности кораблевождения в Белом и Баренцевом морях (Убеко-Север), объединяющее Дирекцию маяков и лоции Белого моря, Гидрографическую экспедицию и Гидрографический отряд Северного Ледовитого океана². Создавалась мощная структура для организации безопасности морских плаваний в северных морях.

События развивались стремительно. В июне 1918 года в Совет народных комиссаров поступил план широкого изучения и освоения Арктики, выдвинутый моряками, одобренный Архангельским Советом рабочих, крестьянских и солдатских депутатов, военными властями Севера и поддержанный Главным гидрографическим управлением Народного комиссариата по морским делам. Для обеспечения регулярных морских сообщений между портами Европейской России и сибирскими реками необходимы были тщательные научные исследования. В связи с этим В.И. Ленин поручил «передать вопрос о гидрографической экспедиции в комиссию в составе Альтфатера³ и представителей Комиссариатов Торговли и Промышленности и Комиссариата Продовольствия»⁴. Комиссия постановила: «Экспедиция является необходимой, причем снаряжение ее имеет срочный характер.

¹ РГА ВМФ. — Ф. Р-180. — Оп. 1. — Д. 7. — Л. 7—9.

² Там же. — Д. 2. — Л. 13.

³ Альтфатер В.М. (1883—1919) — первый начальник Морских сил Советской республики.

⁴ Государственный архив Российской Федерации (далее ГАРФ). — Ф. 130. — Оп. 2. — Д. 3. — Л. 46.

Ввиду сего необходимо отпустить Народному комиссариату по морским делам авансом в счет сметы один миллион рублей»¹. 2 июля 1918 года В.И. Ленин как председатель Совета народных комиссаров подписал постановление об организации гидрографической экспедиции в моря Северного Ледовитого океана². Совнарком признал целесообразным и неотложным снаряжение гидрографической экспедиции в Северный Ледовитый океан, положившей начало планомерному исследованию арктических морей. На работы ее западного отряда правительство ассигновало три миллиона рублей³. Нужно было обладать необычайной прозорливостью, отчаянной смелостью, чтобы в условиях кровавой войны, голода и всеобщей разрухи принять такое нестандартное, нацеленное на будущее решение. Как не хватает нынешним руководителям такого государственного подхода к многочисленным проблемам, имеющим народохозяйственное и стратегическое значение! Экспедиция состояла из двух отрядов: западносибирского и восточносибирского. Энергичным поборником и инициатором создания и снаряжения этой экспедиции являлся известный военный гидрограф Е.Л. Бялокоз, первый после революции выборный начальник Главного гидрографического управления.

На морские отряды экспедиции возлагались съемка и промеры, наблюдение за режимом льда, гидрологические и метеорологические исследования, установка ра-

¹ ГАРФ. — Ф. 130. — Оп. 2. — Д. 27. — Л. 16; Новиков В.Д. Из истории освоения советской Арктики. — М., 1956. — С. 24.

² Ленин и Север: Сборник документов и материалов. — Архангельск, 1962. — С. 62.

³ История гидрографической службы Российского флота. — СПб., 1997. — Т. 2. — С. 29; Белов М.И. История открытия и освоения Северного морского пути. — Л., 1959. — Т. 3. — С. 41.

диостанций на важнейших пунктах морского пути. Береговым отрядам, располагавшим мелкосидящими судами, поручалось обследовать устья больших сибирских рек. Такая организация дела позволяла, не отвлекаясь от основной цели, оказывать необходимую помощь в проводке во льдах судов снаряжавшейся тогда хлебной экспедиции в Сибирь. В устьях рек гидрографические суда должны были сопровождать грузовые транспортные корабли до удобных мест разгрузки.

Западносибирская экспедиция охватывала бассейн восточной части Баренцева моря к востоку от Канина Носа, проливы Новой Земли, все Карское море с устьями Оби, Таза и Енисея до меридиана мыса Челюскина. Программа работ предусматривала гидрографическое обследование этого района, изучение климата, границ и природы льдов Карского моря, промер и траление проливов Новой Земли, Обь-Енисейской губы, пролива Малыгина, ограждение фарватеров, ведущих к Усть-Енисейскому порту, изыскания в связи с постройкой портов в Индигской и Хайнудырской губах, а также полярных железных дорог и др.

Экспедиция формировалась главным образом в Петрограде и Архангельске. К руководству западносибирского отряда был привлечен гидрограф Б.А.Вилькицкий¹.

Две группы островов в Карском море называются островами Вилькицкого. Одна из них, расположенная между Гыданской губой и устьем Енисея, названа в честь Бориса Андреевича Вилькицкого. Другая, входящая в состав архипелага Норденшельда, как и пролив, соединяющий Карское море и море Лаптевых, — в честь его отца, Андрея Ипполитовича Вилькицкого, известного исследователя Красноярского Севера, генерал-лейтенанта, возглавлявшего многие годы Гидрографи-

¹ РГА ВМФ. — Ф. Р-180. — Оп. 1. — Д. 2. — Л. 54.

ческое управление России. А.И.Вилькицкий бывал в Архангельске. На территории гидробазы он установил астрономический знак, который сохранился до наших дней. Нас же сейчас интересует его сын — Борис Андреевич Вилькицкий, талантливый гидрограф, который мог бы стать самым прославленным полярником XX века. Но революции, Гражданская война разрушили не только социально-экономические устои нашей страны, они также безжалостно сломали жизни и судьбы тысяч людей.

Так случилось и с Б.А.Вилькицким. Однако все по порядку.

Толчком к освоению Арктики и Северного морского пути послужили события русско-японской войны 1904—1905 годов, когда потребовалось срочно перебросить эскадру военных кораблей с Балтики на Дальний Восток.

Предлагались два варианта — северный и южный. По первому предполагалось провести военные корабли Северным морским путем с помощью ледокола «Ермак», первенца русского ледокольного флота. Однако тогда опыта подобных ледовых проводок кораблей еще не было, и предпочтение получил южный вариант. Путь военной эскадры вокруг берегов Африки оказался в три раза длиннее и закончился ее трагической гибелью, потрясшей всю Россию. Цусима, «гордый Варяг», который затонул, но не сдался врагу, отозвались болью в сердцах русских моряков. Великий ученый Д.И.Менделеев с горечью писал: «...если бы хоть десятую долю того, что потеряно при Цусиме, было затрачено на достижение полюса, эскадра наша, вероятно, пришла бы во Владивосток, минуя и Немецкое море и Цусиму»¹.

...16 сентября 1915 года Архангельск торжественно встречал ледокольные суда «Таймыр» и «Вайгач» гид-

¹ Менделеев Д.И. К познанию России. — СПб., 1906. — С. 22.

рографической экспедиции Северного Ледовитого океана под командованием Б.А.Вилькицкого. Вот как описала это знаменательное событие местная газета «Северное утро»: «Минуты ожидания тянулись томительно долго. В 11 часов передается извещение по телефону, что суда уже прошли в Маймаксе мимо завода Амосова. Публика пылливо всматривается вдаль. Наконец показывается долгожданная экспедиция. Суда яхт-клуба первыми приветствуют дорогих гостей. Ближе и ближе к Соборной пристани. Раздается орудийная пальба — это «Бакан» отдает привет доблестным морякам, получая немедленно ответный салют. Вот команда «Бакана» рассыпалась по вантам, и могучее «ура» оглашает архангельский рейд...»¹ Архангельская городская Дума в честь экспедиции устроила торжественный прием, на котором звучали приветственные речи, зачитывались телеграммы, вручались подарки. Все эти торжества были вызваны тем, что «Таймыр» и «Вайгач» совершили первое сквозное плавание по Северному морскому пути с востока на запад. Участники экспедиции открыли крупный архипелаг, который хотели назвать по первым слогам названий судов — Тайвай, однако придворные чиновники из Морского министерства нарекли его Землей Николая II, а в советское время он стал Северной Землей.

Это было самое крупное географическое открытие XX века. Во время работы экспедиции (1910—1915 гг.) моряками было произведено огромное количество измерений морских глубин, собраны богатые материалы по ледовому, гидрометеорологическому режиму арктических морей². К сожалению, начавшаяся Первая ми-

¹ Старокадомский Л.М. Пять плаваний в Северном Ледовитом океане. — М., 1953. — С. 322—323.

² Евгенов Н.И. Купецкий В.Н. Научные результаты полярной экспедиции на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» в 1910—1915 годах. — Л., 1985.

ровая война помешала оценить значимость этой экспедиции. Главный герой ледового перехода Б.А.Вилькицкий был назначен командиром эскадренного миноносца «Летун». Октябрьскую революцию молодой капитан I ранга Б.А.Вилькицкий встретил в качестве руководителя первой советской гидрографической экспедиции в моря Северного Ледовитого океана. Гражданская война снова застала его в Архангельске — организатором и участником Карской экспедиции в Сибирь (1919 г.). После освобождения Архангельска от белогвардейцев Б.А.Вилькицкий эмигрировал в Англию. В 1923 и 1924 годах его арктический опыт вновь пригодился в Карских товарообменных экспедициях в Сибирь. А затем судьба забросила покорителя Северного морского пути в жаркие воды Африки, где он работал в гидрографической службе бельгийской колонии Конго. Свою жизнь Борис Андреевич Вилькицкий закончил в брюссельской богадельне всеми забытый. Это был 1961 год¹.

Но вернемся в Архангельск начала века.

Местные власти оказали большую помощь в формировании и снаряжении морского похода в Арктику. В этом отношении показательна телеграмма Б.А.Вилькицкого начальнику Главного гидрографического управления Е.Л.Бялокозу: «В Архангельске встретил общее сочувствие. Организация экспедиций считается крайне неотложной, что объясняется положением Северного края в смысле продовольствия и необходимостью обеспечить перевозку морем хлеба из Сибири в текущем году...»²

Вся страна помогала снаряжению моряков. Западно-сибирская экспедиция получила ледокольные пароходы «Таймыр», «Вайгач», транспорты «Самоед» и «Бакан», сторожевой корабль «Кобчик», суда «Купава» и

¹ Аджиев М. Строки одной биографии // На суше и на море. — М., 1979. — С. 247—259.

² РГА ВМФ. — Ф. Р-180. — Оп. 1. — Д. 7. — Л. 28.

«Иней», пароход «Север» и другие. Кроме того, из Петрограда подлежало отправке пять гидрографических судов и четырнадцать вагонов с разным имуществом, среди которого было пятнадцать моторных и гребных судов, около сорока моторных двигателей для шлюпок. Из Москвы в Архангельск направлялись пять вагонов с продовольствием, из Перми по речной системе — шесть больших лихтеров грузоподъемностью в 15 000 тонн. В Рыбинске достраивались шесть аэросаней для полярных путешествий. Кроме того, экспедиция получила оборудование для двух радиостанций. Намечалось использовать также летательные аппараты «Илья Муромец»¹. Такого богатого снаряжения не знала ни одна арктическая экспедиция.

Все эти мероприятия были также горячо поддержаны Русским географическим обществом в лице его председателя Ю.М.Шокальского и секретаря В.Л.Комарова (впоследствии президента Академии наук СССР): «Для того, чтобы оказать вашей экспедиции полное содействие, Географическое общество одновременно с сим уведомляет отделы общества в Красноярске, Иркутске и Якутске об оказании всем участникам гидрографической экспедиции Восточносибирского района Северного Ледовитого океана всяческого содействия и помощи»².

В июне 1918 года из Петрограда в Архангельск выехали первые группы Западносибирской экспедиции. Однако выполнить возложенные на нее задачи экспедиция не смогла. Накануне выхода судов экспедиции в море, 2 августа 1918 года, в Архангельске высадился англо-французский десант. Интервенты захватили значительную часть имущества и суда экспедиции.

¹ Шепелева Т. Использование интервентами Северного морского пути // Красный архив. — Т. 1 (104). — 1941. — С. 152.

² Ученый архив Географического общества АН СССР. — Ф. 1. — Д. 15 (1917—1924 гг.).

Экспедиция не состоялась, но ход истории уже невозможно было остановить. Арктика ждала своих первооткрывателей...

ОДИССЕЯ «СОЛОВЬЯ БУДИМИРОВИЧА»

21 февраля 1920 года город Архангельск был освобожден частями Красной армии от интервентов и белогвардейцев. Одним из первых вопросов, который пришлось решать местным властям Севера, стала разработка мер спасения ледокольного парохода «Соловей Будимирович» (в дальнейшем — «Малыгин»), брошенного белогвардейским правительством на произвол судьбы в Карском море¹.

Развертывание спасательной операции проходило по трем направлениям: отправка в Арктику ледокола «Святогор» (в дальнейшем — «Красин»), незаконно угнанного в годы интервенции за границу, организация экспедиции на оленях с грузом продовольствия из Обдорска и снаряжение ледореза «III Интернационал» (в дальнейшем — «Ф.Литке») в Архангельске.

Экспедиция на оленях, в которую входило два отряда, возглавляемые И.Я.Чупровым и Г.И.Соколовым, из-за крайне неблагоприятных природных условий не сумела

¹ Наиболее полно эти события освещены в кн.: Белов М.И. Спасение ледокольного парохода «Соловей Будимирович» // История открытия и освоения Северного морского пути. — Т. 3. — Л., 1959. — С. 65—69; Селезнев С.А. Первое плавание советского ледокола в Арктике; Болотников Н.Я. Полузабытая эпопея // Летопись Севера. Т. 5. — М., 1971. — С. 56—73; С. 74—92 и др. В подготовке главы использованы неопубликованные ранее материалы из Российского государственного архива Военно-морского флота (РГА ВМФ).

оказать помощь терпящим бедствие в Карском море¹.

Благодаря колоссальным усилиям Российской академии наук, российских дипломатов Г.В.Чичерина и Л.Б.Красина, при поддержке мировой общественности, содействии писателя А.М.Горького и полярного исследователя Фритьофа Нансена удалось отправить для спасения «Соловья Будимировича» ледокол «Святогор» с норвежской командой во главе с руководителем экспедиции О.Свердрупом. Английское правительство запросило с России для страхования судна значительную сумму, что стало тяжелым бременем для скромного тогда бюджета республики. Советское правительство выделило два миллиона крон «в возмещение за спасение ледокола «Соловей Будимирович», застрявшего в Карском море»². Российские моряки также передали руководству экспедиции на «Святогоре» морские карты, лоции, инструкции и другие материалы, необходимые для плавания в полярных льдах³. В экспедиции принимал участие представитель Российской академии наук доктор Л.Л.Брейтфус. Для организации связи с советскими радиостанциями на «Святогор» был командирован радиотелеграфистом военмор В.Г.Зуль⁴.

Весть о выходе «Святогора» в Архангельске встретили радостно, однако было принято решение подготовить и отправить в Карское море дополнительно вспомогательный крейсер Морских сил Севера «III Интернационал». В организации и осуществлении этого похода огромная роль принадлежит военным морякам. К сожалению, в историко-краеведческой литературе эта

¹ Подробный отчет об этой экспедиции хранится в фондах РГА ВМФ. — Ф. Р-382. — Оп. 1. — Д. 54. — Лл. 287—300.

² Болотников Н.Я. Полузабытая эпопея // Летопись Севера. — М., 1971. — Вып. 5. — С. 84—85.

³ РГА ВМФ. — Ф. Р-1. — Оп. 3. — Д. 631. — Л. 243.

⁴ Там же. — Д. 632. — Л. 287.

экспедиция не получила обстоятельного освещения; больше того, в ряде работ допущены досадные ошибки. Очень мало написано и о Морских силах Северного моря (МССМ). А жаль. Это была первая попытка создания Северного флота России. А начиналось все так.

В годы Первой мировой войны выходы из Балтики контролировал германский флот, а из Черного моря — Турция, выступившая на стороне Германии. Из других морских районов — Дальневосточного и Северного — наиболее удобным представлялся второй. Поэтому было принято решение направлять основной поток грузов из Англии, Франции и США через северные порты России, прежде всего — через Архангельск.

В Архангельске сооружаются новые причалы, склады, углубляется гавань, перебивается на широкую колею железная дорога на участке Архангельск — Вологда. Все это значительно увеличило пропускную способность главного северного порта.

В 1915 году начинается сооружение Мурманского порта в Кольском заливе и небольших портов в Кеми и Сороке.

До войны военных кораблей на Архангельском Севере не было. Для охраны рыбозверобойных промыслов ежегодно приходило с Балтийского моря посыльное судно «Бакан». С этого небольшого корабля началась история военной флотилии Северного Ледовитого океана, созданной в Первую мировую войну. С объявлением войны командир «Бакана» капитан 2-го ранга С.М.Поливанов возглавил оборону Архангельского порта с моря. По его инициативе для затруднения плавания вражеских кораблей были выключены маяки, снято навигационное ограждение, оборудованы наблюдательные посты и батареи.

В июле 1916 года приказом по морскому ведомству было объявлено о формировании флотилии Северного

Ледовитого океана. Ее подчинили вице-адмиралу А.П.Угрюмову, главноначальствующему городом Архангельском и водным районом Белого моря¹. В начале 1917 года флотилия насчитывала один линкор («Чесма»), два крейсера, шесть миноносцев, линейный заградитель, до сорока тральщиков, семнадцать посыльных судов, две подводные лодки и двенадцать ледоколов². Это была внушительная военно-морская сила.

Архангельск вновь стал «морскими воротами» России, а для того, чтобы они были открыты круглогодично, необходим был ледокольный флот. 9 ноября 1915 года было утверждено положение о Временном ледокольном бюро при Управлении Архангельского торгового флота. Бюро составило программу ледокольных работ в порту и Белом море. Ответственным за выполнение этой программы был назначен командир ледокольного парохода «Канада» военный моряк Н.К.Мукалов, а старшим помощником — известный полярный штурман, участник экспедиции Г.Л.Брусилова В.И.Альбанов³. За период 1916—1917 годов Северная ледокольная флотилия пополнилась значительным количеством мощных ледоколов и ледокольных судов, построенных за границей.

В годы Гражданской войны и иностранной интервенции флотилия Северного Ледовитого океана понесла большие потери, многие корабли погибли или были угнаны за границу.

1 марта 1920 года была сформирована Беломорская

¹ Быков П.Д. Военные действия на Северном русском морском театре в империалистическую войну 1914—1918 гг. — Л., 1939. — С. 38; Козлов И.А., Шломин В.С. Краснознаменный Северный флот. — М., 1977. — С. 31.

² Флот в первой мировой войне. — М., 1964. — Т. 1. — С. 625—626.

³ Государственный архив Архангельской области (далее — ГААО). — Ф. 48. — Оп. 1. — Д. 637. — Л. 178; Эдлинский С.Ф. 40 лет советской Северной ледокольной флотилии. — Архангельск, 1958. — С. 16—17.

флотилия, которая уже 25 апреля была преобразована в Морские силы Северного моря¹. Основное ядро молодого Северного флота составили два миноносца «Капитан Юрасовский» и «Лейтенант Сергеев», отряд катеров-истребителей, двенадцать тральщиков, посыльное судно «Ярославна», буксиры и вспомогательные суда. В состав морского соединения на Севере вошли также корабли и личный состав Северо-Двинской речной флотилии, Управление по обеспечению безопасности кораблевождения на Севере (Убеко-Север), военные порты. Откроем фундаментальную монографию — «Северный флот России». Ее авторы в главе «Рождение флота» справедливо отметили, что «главной базой стал Архангельск. Начальником Морских сил был назначен активный участник гражданской войны В.Н.Варваца, начальником политотдела — Э.И.Батис»². Основные задачи Морских сил Северного моря заключались в охране территориальных вод, побережья и рыбных промыслов, тралении мин, подъеме затонувших судов, обеспечении безопасности кораблевождения в Арктике, проведении гидрографических исследований.

Архангельск стал и родиной печати североморцев. С 19 февраля 1921 года стала выходить газета «Красный Северный флот» (кстати, на бескозырках моряков также гордо красовалась надпись «Северный флот»). Первым редактором флотской газеты стал С.П.Лукашевич, военкорами были Ф.С.Иванов (Октябрьский), впоследствии — командующий Черноморским флотом, военморы П.Г.Князев, Я.В.Настусевич и многие другие³. В Архангельском государственном архиве сохранился первый

¹ РГА ВМФ. — Ф. Р-382. — Оп. 1. — Д. 2. — Лл. 2—8; Д. 1. — Л. 76.

² Северный флот России. — Мурманск, 1996. — С. 58.

³ Тарасюк Ю. Родина печати североморцев // Правда Севера. — 1967. — 5 мая.

номер научно-популярного и литературного журнала Морских сил Северного моря «Красный полюс». В передовой статье журнала говорится: «Красные моряки и все сознательные труженики утрюмого Севера должны нарушить вековой покой царства льдов и внести растопляющую струю революционной жизни, жизни творчества и созидания. Мы должны знать свой Север и изучить его морские пути, соединяющие с Европой, Америкой и Дальним Востоком, колонизировать и приступить к разработке природных богатств островных земель...»¹

В эти годы комсомол взял шефство над Военно-морским флотом. Комсомольцы Архангельска были в числе застрельщиков этого движения. Еще в марте 1922 года в журнале Архангельского губкома комсомола «Молодой коммунист» было опубликовано обращение политотдела Морских сил Северного моря, в котором говорилось: «Северный флот смотрит на союз молодежи с особым вниманием... Сильный комсомол для флота означает сильный флот»². Тысячи юношей уходили по комсомольским путевкам служить во флот, учреждалось шефство молодежи над кораблями.

В 1922 году, охраняя северные морские рубежи, сторожевые корабли МССМ задержали несколько иностранных судов, занимавшихся рыбной ловлей в наших территориальных водах³. Тогда же произошел бой архангельского сторожевого корабля «ПС-1» с тремя английскими военными кораблями, пытавшимися прощупать оборону в Арктике. Не выдержав метких залпов североморцев, непрощенные гости поспешили скрыться⁴.

¹ Красный полюс. — 1920. — № 1. — С. 1.

² Комсомол — вечная юность. — Архангельск, 1982. — С. 59—60.

³ Трудовой Север. — 1922. — 23 апр.

⁴ Козлов И.А., Шломин В.С. Краснознаменный Северный флот. — С. 65.

К сожалению, сохранить военный флот на Севере страны не удалось. Невероятно трудное экономическое положение России вынудило правительство в мае 1922 года принять решение о расформировании Морских сил Северного моря¹. Часть кораблей перешла в сохраненную Северную морскую пограничную флотилию, 12 военных тральщиков были переоборудованы в рыболовные траулеры, а посыльное судно «Ярославна», переименованное в «Воровский», в 1924 году совершило переход по четырем океанам на Дальний Восток.

Я полагаю, читателю не покажется излишним этот экскурс в историю создания военно-морских сил на Севере. А теперь продолжим рассказ о подготовке экспедиции по спасению «Соловья Будимировича».

14 июня 1920 года начальник штаба Морских сил Севера Петр Петрович Михайлов получил предписание, в котором говорилось: «Во исполнение приказа КОМОРСИ (командующий Морскими силами Севера. — В.Б.) предлагаю Вам с получением сего отправиться на ледокол «III Интернационал» в экспедицию в Карское море для спасения ледокольного парохода «Соловей Будимирович» и для привода его в Архангельск.

Ледокол «III Интернационал» со всем своим личным составом, начиная от командира и комиссара, на время означенной экспедиции поступает в полное Ваше распоряжение...»² Командиром (капитаном) корабля был назначен Николай Константинович Мукалов, комиссаром — Прокопий Тимофеевич Савельев³.

В состав команды ледокола вошло много архангелогородцев, в их числе Я.Т.Глазачев, Г.В.Точиллов, И.В.Казаров, М.В.Андреев, А.Я.Бабкин, А.А.Терен-

¹ Северный флот России. — С. 59.

² РГА ВМФ. — Ф. Р-382. — Оп. 1. — Д. 54. — Л. 204.

³ Там же. — Оп. 2. — Д. 299. — Лл. 69, 94.

тьев и другие¹. В снаряжении корабля приняли участие многие организации Архангельска. Особенно сложным был вопрос обеспечения судна углем. Был сделан запрос в Мурманск. В ответ пришло сообщение: «... Запасы угля в Мурманске ничтожны. Плавание судов в Белом море при наших малых запасах угля и состоянии льда становится невозможным»². В Архангельске были мобилизованы все местные ресурсы, уголь собрали, как говорится, «под метлу» со всех участков торгового порта.

Ранним утром 15 июня 1920 года «III Интернационал» был готов к походу. Перед военморами с напутственной речью выступил командующий Морскими силами Севера В.Н.Варваца. Наконец, отданы швартовы и ледокол взял курс в Карское море. Проводку корабля осуществлял в Белом море лоцман А.Хабаров. В Карском море сначала встретился крупный и мелко битый лед, а затем торосистые поля с разводьями. «III Интернационал» легко проходил сквозь льды³.

Через трое суток советский ледокол догнал «Святогора». Теплой была встреча советских и норвежских моряков. Об этом в те дни писала газета «Известия Архангельского губревкома и губкома РКП(б)». На встрече руководитель советской экспедиции П.П.Михайлов выступил с приветствием, на которое норвежцы ответили дружно: «Ура! Долой насильников-капиталистов! Да здравствует общая солидарность пролетариата всего мира»⁴.

Далее, как отмечает в своем отчете П.П.Михайлов, ледоколы пошли параллельными курсами, не теряя друг

¹ РГА ВМФ. — Ф. Р-382. — Оп. 1. — Д. 300. — Лл. 1—9.

² ГААО. — Ф. 327. — Оп. 1. — Д. 95. — № 28.

³ РГА ВМФ. — Ф. Р-382. — Оп. 1. — Д. 54. — Л. 301.

⁴ Известия Архангельского губревкома и губкома РКП(б). — 1920. — 8 июля.

друга из вида, чтобы в случае тумана иметь больше шансов найти судно «Соловей Будимирович»¹.

Вскоре цель была достигнута. Печальная картина предстала перед советскими и норвежскими моряками. «Соловей Будимирович» походил на гигантскую подстреленную птицу. Обледеневшее судно сильно накренилось на один борт, на мачтах были пристроены из грязных трюмных брезентов паруса, которыми пользовались для продвижения по большим разводьям. Корабль носил следы отчаянной борьбы со льдами. Вид у команды и пассажиров был также измученным.

Л.Л.Брейтфус описал эту замечательную встречу: «19 июня. Счастливый день. В исходе первого часа ночи мы подошли к борту «Соловья Будимировича» при громких криках «ура» на обоих пароходах. Часа через два подошла «Канада» («III Интернационал») и отшвартовалась у свободного правого борта. Трудно передать подробности этой радостной встречи. Капитан Рекстин и некоторые из пассажиров пришли к нам и просили Свердрупа и меня пройти к ним на судно. Там, в кают-компании, Свердрупу и мне было сказано несколько прочувствованных слов и поднесены сырники, заменявшие хлеб-соль... К счастью для них, помощь подоспела своевременно, так как, по заключению норвежского врача со «Святогора» доктора Рюттерагера, еще через неделю или две бóльшая половина команды и пассажиров заболела бы цингой». Отто Свердруп распорядился начать перегрузку угля и продовольствия на «Соловья Будимировича». Всему экипажу и пассажирам были выданы теплые костюмы, белье и обувь².

¹ РГА ВМФ. — Ф. Р-382. — Оп. 1. — Д. 54. — Л. 302.

² Булатов В.Н. Советский Союз и Норвегия: сотрудничество и конфликты в Арктике // Страх и ожидание. Россия и Норвегия в XX веке. — Архангельск, 1997. — С. 127.

Начальник экспедиции П.П.Михайлов и комиссар П.Т.Савельев перешли на «Соловья Будимировича», где выступили перед командой и пассажирами. П.П.Михайлов в своей речи указал на то обстоятельство, что «советская власть в противоположность белым, несмотря на полное истощение запасов угля, все же послала на помощь «III Интернационал». С первого же дня освобождения Архангельска она принимала все меры для спасения «Соловья Будимировича», приход «Святогора» также вызван дипломатическими усилиями советской власти». На «Соловье Будимировиче» был торжественно поднят флаг Советской Республики¹.

Обратный путь кораблей был нелегким. Перед входом в Карские Ворота «Святогор» вдруг вздрогнул и замер. Ледокол прочно сидел на каменной банке². Капитан «Святогора» Фальк-Мусс принял Воронов остров за Олений, что и послужило причиной посадки на банку³.

Вот здесь-то и сказались дальновидность и хорошее знание условий плавания в Арктике архангельского морского командования, принявшего решение послать «III Интернационал» вслед за «Святогором», чтобы действовать наверняка. Прибывшие на «Святогор» водолазы установили, что «ледокол прочно сидит на ровном грунте, пробойн нет, боковой киль на протяжении 1,5 сажени сорван и загнут вплотную к корпусу»⁴. Начались спасательные работы. За день оборвали несколько буксирных тросов, но «Святогор» так и не сдвинулся с места. Пришлось снимать с него лишний груз — ка-

¹ РГА ВМФ. — Ф. Р-382. — Оп. 1. — Д. 54. — Л. 302—303.

² Банка — часть морского дна, возвышающаяся над окружающими глубинами.

³ РГА ВМФ. — Ф. Р-382. — Оп. 1. — Д. 54. — Л. 305.

⁴ Там же. — Ф. Р-1. — Оп. 3. — Д. 631. — Л. 318.

менный уголь, продовольствие — и перегружать на «III Интернационал» и «Соловья Будимировича».

25 июня в 20 часов с полной водой удалось благополучно снять с банки ледокол «Святогор». Для окончательной перегрузки корабли зашли в становище Белушья губа Новой Земли. Здесь состоялась первая встреча местных жителей-ненцев с советскими моряками. Будущий «президент» Новой Земли Илья Константинович Вылка (Тыко Вылка) позднее опубликовал свои воспоминания о встрече с первыми представителями советской власти в Арктике¹. Вот как бесхитростно он описывает это знаменательное событие: «...Слыхали новоземельские ненцы в 1920 году, что интервентов прогнали из Архангельска. Власть взяли большевики. Никто толком не знал — кто такие большевики. Никто не знает, за кем будет наша Новая Земля. Кто говорит за норвежцами, кто — за большевиками. Пустили буржуазные агенты слух: «Большевики не будут торговать с нами, возить товары — продовольствие и разные припасы». А у ненцев совсем худо стало: припасов нет, бить зверя нечем, корма нет — прямая голодовка.

И вот в это время приходят «Святогор» и «Канада» («III Интернационал». — В.Б.). «Канада» под красным флагом. Значит, большевики. Суда пришли за «Соловьем Будимировичем», который был брошен в море бежавшими белогвардейцами. Долго ненцы судили-рядили: куда, на какое судно ехать. Боязно. И решили разделиться на две партии: одна поехала на «Святогор», другая — на «Канаду», к большевикам. На «Канаду» поехал и я. Встретили нас хорошо, весело. Большой, высокий моряк спрашивает нас: «Где у вас Вылка?» Я молчу. Боязно. Вспомнят: в Москву ездил, картины писал, попам не верит — неладно будет.

— Да вот, — говорят, — стоит рядом с тобой.

¹ Советский Север. — 1938. — № 4. — С. 35—37.

Пришлось мне говорить. Хорошо расспросил комиссар обо всем: как живем, в чем нуждаемся. Велел составить список всех ненцев. Список составили. Выдали нам всяких припасов, продовольствие, даже шоколаду. На прощание комиссар сказал: «Мы продавать вам ничего не будем. Придут потом другие суда. Берите все так».

Никто из нас не ждал такого подарка. Ехали на карбасах и удивлялись: ну и большевики. Кузьма, наш ненец, сказал: «Я так боялся большевиков, а, вишь, большевики какие хорошие люди. Значит, Новая Земля останется у большевиков. Все мы с ним согласились. Так мы, ненцы острова Новая Земля, впервые познакомились с большевиками»¹.

Операция по спасению «Соловья Будимировича» широко освещалась в советской и иностранной печати. Народный комиссар иностранных дел России Г.В.Чичерин послал Отто Свердрупу благодарственную телеграмму. Получило сообщение и правительство Норвегии: «От имени Российского правительства прошу Вас принять нашу искреннейшую благодарность за энергичное и гуманное, бескорыстное содействие, которое не преминет способствовать самым решительным образом возобновлению дружеских отношений между государствами, связанными в течение веков узами ближайшего соседства»².

Большой интерес представляют заметки П.П.Михайлова об участниках спасательных работ. О руководителе норвежской экспедиции он написал: «Свердруп, несмотря на свой преклонный возраст (60 лет), сам карабкается на скалы Новой Земли. Вообще, присматриваясь ближе к нему, видно, что этот человек очень бодрый, простой

¹ Тько Вьлка. На Новой Земле // Советский Север. — 1938. — № 4. — С. 36.

² Известия ВЦИК. — 1920. — 22 июля.

и отзывчивый, по натуре строгий, хладнокровный и с большой силой воли»¹.

О представителе Российской академии наук докторе Л.Л.Брейтфусе в отчете отмечалось, что он «очень много содействовал снаряжению и отправке «Святогора», и, пожалуй, не возмись Брейтфус и Свердруп за это дело, вряд ли что-нибудь вышло»².

Современный читатель мало знает о полярном исследователе, профессоре Л.Л.Брейтфусе. К сожалению, об ученых, которые покинули Россию в первые годы советской власти, не рекомендовалось писать. Пользуясь случаем, хочу отдать должное трудам этого незаурядного полярного исследователя.

Леонид Львович Брейтфус родился 1 декабря (по новому стилю) 1864 года в Санкт-Петербурге в семье немецкого фабриканта. В юношеские годы он увлекся революционным движением, был старостой «Товарищества Санкт-Петербургских мастеровых» П.В.Точисского, за что и был выдворен за границу. Нет худа без добра — здесь он продолжил свою учебу в Зоологическом институте Берлинского университета. В эти же годы на Севере России была создана Мурманская научно-промысловая экспедиция, которую возглавил известный гидробиолог, профессор Н.М.Книпович. В Германии для этой организации было построено научно-промысловое судно «Андрей Первозванный». В 1897 году Л.Л.Брейтфус был принят на должность первого ассистента и заместителя начальника экспедиции, а в 1902 году он стал ее руководителем. Это был «звездный час» в научной деятельности Л.Л.Брейтфуса. Ежегодные экспедиции и опубликованные научные работы сделали Л.Л.Брейтфуса известным ученым и исследователем Арктики не только в России, но и за рубежом.

¹ РГА ВМФ. — Ф. Р-382. — Оп. 1. — Д. 54. — Л. 307.

² Там же. — Л. 304.

В 1908 году Л.Л.Брейтфус заведует метеорологическим отделом Главного гидрографического управления Морского министерства. Его заслугой стало создание обширной сети метеорологических станций, а также организация спасательных экспедиций на поиски Г.Я.Седова, В.А.Русанова, Г.Л.Брусилова и ледокольного парохода «Соловей Будимирович». В 1921 году Л.Л.Брейтфус уехал в Норвегию, а затем в Германию. Он плодотворно работал в Зоологическом музее Берлинского университета, сотрудничал с международной организацией «Аэроарктика», редактировал журнал «Арктика».

За свою творческую жизнь Л.Л.Брейтфус опубликовал свыше 200 работ на различных языках, а также множество карт. Он был награжден Большой Золотой медалью Ф.П.Литке, многими российскими, норвежскими, немецкими орденами и знаками.

Л.Л.Брейтфус прожил долгую жизнь и умер 20 июля 1950 года в Пирмонте (Германия) в возрасте восьмидесяти шести лет.

Его имя увековечено на карте Арктики. Спутник экспедиции Г.Седова В.Ю.Визе назвал юго-восточную оконечность острова Гукера Земли Франца-Иосифа мысом Брейтфуса.

Но вернемся к одиссее «Соловья Будимировича».

Высокую оценку П.П.Михайлов дал капитану ледокольного парохода: «Рекстин произвел очень хорошее впечатление своей выдержкой и энергией. На «Соловье Будимировиче» были своими средствами изготовлены камельки для отопления, ветрянки для откачивания воды, реи и паруса на случай разводий. Велись все время наблюдения погоды, температуры, моря и астрономии»¹.

После посещения Новой Земли пути кораблей разошлись. «Святогор» ушел в Норвегию, а «III Интер-

¹ РГА ВМФ. — Ф. Р-382. — Оп. 1. — Д. 54. — Л. 303.

национал» и «Соловей Будимирович» взяли курс на Архангельск.

1 июля 1920 года в районе Сосновца произошла встреча ледокольного парохода с военным кораблем, на борту которого находился командующий Морскими силами Севера В.Н.Варваца. Приняв краткий рапорт на «Соловье Будимировиче», он поздравил моряков с благополучным возвращением. Затем В.Н.Варваца перешел на «III Интернационал», где поднял свой флаг¹.

На следующий день корабли подошли к Архангельску. Тысячи горожан пришли на Соборную пристань приветствовать отважных военморов. На площади состоялись митинг и один из первых парадов Красных войск в Архангельске.

Через два дня моряки «Соловья Будимировича» провели общее собрание, на котором единодушно приняли резолюцию: «Мы, команда «Соловья Будимировича», заявляем на весь мир, всем врагам рабоче-крестьянского правительства, что всеми силами будем содействовать строительству Советской власти и будем налаживать разрушенный врагами трудового народа водный транспорт. И никакая вражеская сила не заставит нас сойти с намеченного пути»².

Следует отметить, что тысячемильный дрейф «Соловья Будимировича» и походы спасательных судов сыграли большую роль в исследовании Карского моря. Во время дрейфа и продвижения ледоколов находившиеся на их борту ученые собрали важные материалы на поверхности открытого моря и на его глубине. Изучение дрейфа «Соловья Будимировича» помогло выявить основные направления течений в юго-западной части Карского моря³.

¹ РГА ВМФ. — Ф. Р-382. — Оп. 1. — Д. 54. — Л. 309.

² Известия Архангельского губревкома и губкома РКП(б). — 1920. — 9 июля.

³ Белов М.И. История открытия и освоения Северного морского пути. Л., 1959. — Т. 3. — С. 69.

Так закончилась первая советская арктическая экспедиция, имевшая большой международный отклик.

Остается добавить, что после этой эпопеи «Красин», «Ф.Литке», «Малыгин», приписанные к Архангельскому порту, прошли славный трудовой путь. Все три ледокольных богатыря были удостоены орденов Трудового Красного Знамени за героическую работу в Арктике.

ПЕРВЫЕ НАУЧНЫЕ...

Вопросы изучения и практического использования природных богатств Севера стали предметом постоянной заботы В.И.Ленина и советского правительства. В апреле 1918 года В.И.Ленин написал «Набросок плана научно-технических работ». Глава советского правительства ставил перед Академией наук задачу комплексного изучения естественных производительных сил страны и возрождения ее экономики, которая предопределяла и проблематику первоочередных исследований Академии.

Известный ученый И.С.Смирнов отмечал, что этот документ «замечателен новизной постановки вопроса, широтой размаха, методологической силой и той органической связью с жизнью масс, которой дышит каждое государственное мероприятие Ленина»¹. Прошло несколько месяцев после революции, и новая власть издала первые декреты о Севере России, его изучении и использовании его ресурсов. 30 января 1919 года при Наркомате торговли и промышленности учреждается специальная «Комиссия по изучению Севера» во главе

¹ Романовский С.И. Александр Петрович Карпинский. — Л., 1981. — С. 358.

с геологом И.П.Толмачевым. Особое внимание комиссии привлек Печорский край, куда была послана промысловая экспедиция во главе с геологом Н.Д.Куликом.

В начале 1920 года, когда на подступах к Архангельску еще шли последние бои, командование Северного фронта подняло перед правительством вопрос об экономическом возрождении Поморского края. 19 февраля особая продовольственная комиссия фронта созвала в Вологде широкое совещание. В принятой резолюции было записано, что «совещание признало необходимым организовать специальный межведомственный орган для руководства исследовательской и хозяйственной деятельностью по всей территории, тяготеющей к Северному Ледовитому океану»¹.

После совещания Реввоенсовет 6-й армии послал В.И.Ленину телеграмму, в которой назвал создание «Северного научно-промыслового комитета государственного значения задачей самого ближайшего времени»². Ленин направил это предложение для отзыва в ВСНХ³.

Через несколько дней, 4 марта 1920 года, была учреждена Северная научно-промысловая экспедиция при ВСНХ. Ей предписывалось проводить научно-исследовательские и промысловые работы, а также координировать любые изыскания, предпринимаемые другими организациями на всем пространстве к северу от 60-й параллели. Так было принято очень важное решение о создании первого специального научного учреждения по изучению Арктики.

Одним из инициаторов создания Севэкспедиции и

¹ Научные фонды Арктического и Антарктического научно-исследовательского института (ААНИИ). — Ф. Р-1719, Северная научно-промысловая экспедиция ВСНХ (1920—1921 гг.). — Л. 5.

² Белов М.И. Ленин и проблемы Советского Севера // Летопись Севера. М., 1962. — Т. 3. — С. 12—13.

³ Владимир Ильич Ленин: Биографическая хроника. — Т. 8. — М., 1977. — С. 359.

ее первым директором был инженер-геолог Р.Л.Самойлович. Без большого преувеличения ученый совет экспедиции можно назвать «малой Академией наук». Председатель Совета — первый советский президент Российской Академии наук А.П.Карпинский, его заместитель — академик А.Е.Ферсман, «рядовые» члены: профессора Н.М.Книпович, К.М.Дерюгин, Л.С.Берг, президент Географического общества Ю.М.Шокальский, писатель А.М.Горький и другие деятели науки и культуры. В фондах Российского государственного архива экономики (РГАЭ) хранится пояснительная записка Р.Л.Самойловича. Из этого документа мы узнаем, что «хозяйственное управление базируется в четырех пунктах места работы экспедиции, а именно — центральное управление в Архангельске, отделения — в Петрограде, Москве и Вологде. Архангельское управление является центром хозяйственной деятельности и оборудования отдельных предприятий и учреждений»¹. Так Архангельск становится центром научного изучения Арктики. Главная контора первой научной организации на Севере размещалась в доме № 35 по Пинежской улице (ныне ул. Серафимовича).

Весной 1920 года был сделан, как выразился Р.Л.Самойлович, «первый вклад советской власти в дело освоения Севера»: на трех конных пролетках он, Н.Д.Кулик и С.В.Керцелли (два члена коллегии) провозили по московским улицам мешки с 50 миллионами рублей на научные экспедиции².

1921 год особо выделяется в деятельности Северной научно-промысловой экспедиции как по количеству отрядов и числу участников, так и по охвату огромной

¹ Российский государственный архив экономики (далее — РГАЭ). — Ф. 9557. — Оп. 1. — Д. 32. — Л. 3.

² Каневский Э.М. Вся жизнь — экспедиция. — М., 1982. — С. 31.

территории. Достаточно сказать, что в этот год на Европейском Севере (от Кольского полуострова до Новой Земли) работали 23 отряда Севэкспедиции с общим числом участников 400 человек!

В истории изучения Севера не было случая, чтобы в одной научной организации работало столько исследователей. А как и в каких условиях работали советские первопроходцы? Обратимся к «Отчету Севэкспедиции за 1921 год»: «Работа на голодном пайке, в рваной обуви, и тем не менее научные работники с редким самоотвержением выполняли программу... И если работы Севэкспедиции проходили с редкой интенсивностью, то это благодаря тому, что сочувствие и помощь получали со стороны органов на местах и особенно центральной власти, с исключительной чуткостью относящейся к научным исследованиям»¹. Не заставили себя ждать новые геологические открытия: были обнаружены месторождения угля, меди, флюорита... На Кольском полуострове отряд, возглавляемый А.Е.Ферсманом, открыл крупнейшие в мире запасы «минерала плодородия» — апатитов. Об этом важном событии так сообщила газета «Известия Архгубисполкома»: «Ферсман работал в районе Хибинского массива на Кольском полуострове, где им и его сотрудниками был достигнут ряд ценных результатов, выразившихся, между прочим, в открытии совершенно новых минералов...»²

Исследования на Печоре начались одновременно с возобновлением поисковых работ на нефть. 9 марта 1920 года В.И.Ленин послал в Архангельск на имя

¹ Работа отрядов Севэкспедиции в 1921 году (предварительный отчет) // Труды Северной промысловой экспедиции. — Вып. 14. — Пг.: Гос. изд-во, 1922. — С. 5.

² Северная научно-промысловая экспедиция ВСНХ и ее работы // Известия Архгубисполкома Советов рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов и губкома РКП(б). — 1921. — 2 июля.

уполномоченного Совнаркома А.Ломова телеграмму следующего содержания: «Постарайтесь разыскать или поручите разыскать печатные материалы и отчеты о нефтеносном районе реки Ухты в музее общества изучения Северного края и в управлении государственными имуществом»¹. Многие организации оказали горячее содействие в выполнении этого задания. По решению Архангельского губсовнархоза к месту выходов нефти летом 1920 года прибыла партия рабочих, знакомых с нефтепромысловым делом. О результатах ее деятельности сообщалось в том же году в «Известиях ВЦИК»: «Работа по восстановлению ухтинских промыслов превзошла ожидания губсовнархоза. Первая скважина за сутки дала 150 пудов нефти»².

В мае 1921 года на объединенном президиуме Архангельского губкома РКП(б) и губисполкома специально рассматривался вопрос о разработке ухтинской нефти³.

В результате усилий всех заинтересованных архангельских организаций и при активной поддержке правительства страны с 1922 года началось освоение нового нефтяного района.

Геологические исследования в Северном крае велись широким фронтом. В 1924 году руководитель Севэкспедиции профессор Р.А.Самойлович в записке Комитету Севера отмечал, что в их работе «особенно выдающимися фактами следует признать открытие каменного угля на Печоре»⁴. Практическая разработка каменноугольного месторождения на Печоре началась в тридцатые годы.

В компетенцию экспедиции входили не только геологические изыскания, но и изучение рыбных и пушных

¹ Ленин и Север: Сб. документов и материалов. — Архангельск, 1969. — С. 128.

² Известия ВЦИК. — 1920. — 10 дек.

³ ГААО. — Ф. 1. — Оп. 1. — Д. 303. — Л. 60.

⁴ ГАРФ. — Ф. 3977. — Оп. 2. — Д. 8. — Л. 1.

промыслов, гидрологические исследования полярных водоемов. В отчете, помещенном в газете «Известия Архгубисполкома», указывалось, что Севэкспедиция «не могла не обратить внимание на еще одну сторону экономической жизни Севера — оленеводство»¹.

Успехи первого научного заведения на Севере были так значительны, что в марте 1925 года Председатель ВСНХ Ф.Э.Дзержинский подписал решение о превращении Севэкспедиции в Институт по изучению Севера (в дальнейшем преобразованный в Арктический и Антарктический научно-исследовательский институт). Писатель-полярник Э.М.Каневский, написавший несколько книг о Севэкспедиции и ее руководителе Р.Л.Самойловиче, главу о деятельности одного из первых научных учреждений так и назвал — «Экспедиция, ставшая институтом»².

Правительство также придавало огромное значение научному изучению морей Арктики. 10 марта 1921 года председатель Совнаркома В.И.Ленин подписал декрет об образовании Плавучего морского научного института. В этом документе изложена программа изучения и освоения Советской Арктики. В декрете определялся район деятельности института — «Северный Ледовитый океан с его морями и устьями рек, островами и прилегающими к нему побережьями РСФСР Европы и Азии» и предписывалось обеспечить «снабжение Института углем, жидким топливом, оборудованием и продовольствием, наравне с учреждениями первостепенной государственной важности»³.

¹ Известия Архгубисполкома Советов рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов и губкома РКП(б). — 1920. — 9 июля.

² Каневский Э.М. Директор Арктики. — М., 1977. — С. 11—14; Каневский Э.М. Вся жизнь — экспедиция. — С. 27—35 и др.

³ Известия ВЦИК. — 1921. — 16 марта.

В институте создавались биологическое, гидрологическое, метеорологическое и геологическое отделения. Одним из организаторов Плавморнина был назначен видный ученый, профессор Иван Илларионович Месяцев, ставший его бессменным руководителем. Базой экспедиционной деятельности института стал город Архангельск.

Первую экспедицию в северные моря Плавморнин организовал уже в год своего основания на ледокольном пароходе «Малыгин» (капитан С.М.Карамышев). Рабочие Соломбальской судоремонтной верфи (в дальнейшем — судоремонтный завод «Красная кузница») сумели в короткий срок оборудовать специальные каюты, в которых разместились научные лаборатории. 11 августа жители Архангельска провожали «Малыгина» в ответственный рейс.

Первая экспедиция пробыла в плавании 47 дней. За это время было пройдено около трех тысяч миль, проделана большая изыскательская работа в Баренцевом и Карском морях. Ученые провели обширную серию океанографических исследований, выявили новые рыбопромысловые районы. Известный ученый, профессор Д.Н.Анучин дал высокую оценку первой экспедиции Плавморнина, подчеркнув, что «никаким образом не ожидал столь блестящих результатов. Даже в мирное время редко бывали столь удачные экспедиции»¹.

29 сентября того же года на президиуме Архангельского губисполкома был заслушан доклад профессора И.И.Месяцева о предварительных результатах научных исследований, проведенных на «Малыгине»². Прделанная работа была одобрена. Вскоре уже более детальный разбор итогов плавания состоялся на заседании губерн-

¹ Трудовой Север. — 1922. — 13 апр.

² Месяцев И.И. Первая экспедиция Плавморнина (1921) // Труды Плавучего морского института. — М., 1926. — Т. 1. — Вып. 1. — С. 6.

ской плановой комиссии. И.В.Боговой внес предложение «для согласованности научных исследований с практическими задачами хозяйственной жизни Севера» ввести И.И.Месяцева в члены плановой комиссии и губернского экономического совещания (Губэконосо)¹.

Деятельность Плавморнина была неразрывно связана с научно-экспедиционным судном «Персей». О строительстве и первых плаваниях этого замечательного корабля хочется рассказать подробнее.

...В городе Онеге Архангельской области стоит обелиск, увенчанный макетом земного шара и силуэтом «Персея» — первого корабля науки.

Северный край — колыбель отечественного судостроения, и не случайно именно здесь было построено первое советское научно-экспедиционное судно. В его постройку был вложен многовековой опыт отечественного деревянного судостроения.

В 1915 году богатый купец-промышленник Елимах Могучий решил строить двухмачтовую зверобойную шхуну, получившую впоследствии название «Персей». Роль подрядчика взял на себя С.Г.Кучин, почетный гражданин Онеги, отец прославленного полярного мореплавателя А.С.Кучина. Известны имена северных корабелов, строивших «Персей»: бригадир М.И.Бечин, мастера А.И.Афонин, М.Н.Чукин, И.С.Максаков, Е.Н.Гурьев, Е.Ф.Чучин, П.С.Жданов, А.Г.Котлов, И.Я.Антонов. Различные кованые детали (болты, скобы и т. д.) изготовляли местные кузнецы-умельцы А.В.Беляков, М.А.Лебедев, И.А.Ушинский². Общее руководство строительными работами поручалось замечательному специалисту по деревянному судостроению Василию Федоровичу Гостеву.

¹ Волна. — 1922. — 24 нояб.

² Кузьмин А. Начало пути «Персея» // Советская Онега. — 1973. — 13 янв.

Еще задолго до заморозков строители «Персея» заготовили кокоры (нижняя часть ствола дерева с крупным корнем) для основания судна. Строительным материалом послужили сосны, росшие в лесу неподалеку от Онеги, в районе Андозерского тракта. В местном краеведческом музее хранится интересный документ — доверенность купца Е.Могучего, датированная 3 ноября 1916 года и выданная С.Г.Кучину на строительство судна. В ней, в частности, говорится: «...Для этого Вы заарендуете из города место для леса, вблизи, где будет строиться судно, за пошлину купите сухостойного леса, а для закрывки места нужно с завода или своими силами напилить досок. Лес прошу заготовить согласно сметы, а кокоры старайтесь чтобы были очень закомлисты, ничего, что будут негладкие...»¹

Удалось установить имена крестьян Подпорожской волости Онежского уезда, заготовлявших кокоры: П.С. и И.П.Каменевы, П.А.Фересов, И.И.Попов, В.А.Борисов. По договору от 15 января 1917 года они «подрядились выкопать и вытекать для постройки морского судна «Персей» 500 штук кокор за шесть тысяч рублей».

В июне 1919 года состоялся спуск «Персея» на воду. Корпус корабля возвышался на специальных полозах. Когда срубили поддерживающие опоры, он медленно пошел по шлюзу и торжественно выплыл на Онежский рейд. Корпус «Персея» пригнали в Архангельск для установки машины и дальнейшего оборудования. Однако окончание Гражданской войны и интервенции на Севере внесло свои изменения в судьбу судна.

Профессор Иван Илларионович Месяцев добился принятия Советом труда и обороны решения о передаче

¹ Онежско-Кийский филиал Соловецкого Государственного историко-архитектурного и природного музея-заповедника, г. Онега. Основной фонд. — № 1377. — Л. 1.

институту корпуса этой недостроенной зверобойной шхуны¹.

В январе 1922 года началось оборудование судна. Предстояли большие работы: достройка корпуса, установка механизмов, создание помещений и лабораторий. Проект и чертежи экспедиционного судна подготовили архангельские инженеры В.П.Цапенко и А.С.Воронич². В труднейших условиях хозяйственной разрухи на Севере большую помощь институту оказали Архангельский губком РКП(б), губисполком, а также военные, хозяйственные организации и предприятия города.

Паровую машину и котел установили с затонувшего буксира, который был поднят водолазной партией во главе с П.В.Симоновым³. Много механизмов институт получил с военных и торговых судов Архангельска, вышедших из строя. Каждая крупная военная и хозяйственная организация внесла свою лепту в оборудование судна. На «Персею» был даже установлен радиотелеграф, что по тем временам было редкостью на гражданских судах Севера⁴.

Особенно велика заслуга в сооружении первого советского корабля науки коллективов Соломбальской верфи и Лайского дока. Несмотря на большие трудности, они решили закончить работы к пятой годовщине Октября. Судостроители Архангельска сдержали свое слово, завершив оборудование «Персея» к 7 ноября 1922 года. «Группа честных, сознательных рабочих, — писала губернская газета «Волна», — вручную раскле-

¹ Зенкевич Л. Работа плавучего морского научного института на судне «Персей» // Советская Арктика. — 1941. — № 2. — С. 72.

² Васнецов В. Под звездным флагом «Персея». — Л., 1974. — С. 91.

³ РГА ВМФ. — Ф. Р-382. — Оп. 1. — Д. 83. — Л. 100.

⁴ Там же. — Ф. Р-1. — Оп. 3. — Д. 2068. — Л. 18.

пала корпус парохода. Трудились, не получая заработной платы, но знали, что делают большое дело, и работали не покладая рук»¹. И вот наступил долгожданный миг.

...Вечер. В полутьме у стенки Соборной пристани проглядывает силуэт деревянного судна с мягкими овальными обводами. Это «Персей», готовый к плаваниям в северных морях. Со стороны реки медленно подходит ледокол «Макаров» и наводит свой мощный прожектор на «именинника». На берегу — представители общественности города, жители Архангельска. С капитанского мостика заместитель председателя губисполкома И.В.Боговой в рупор приветствует и поздравляет всех рабочих, научных сотрудников, команду «Персея» с успешным завершением работ. Раскатистое «ура» оглашает набережную. В небо взмывают ракеты. На мачте полыхает флаг республики. И.В.Боговой предлагает по случаю такого торжества послать телеграмму в Москву. И вскоре архангельский телеграф отстукивает текст послания: «Москва. Ленину, Калинин. Плавучий морской институт в Архангельске сегодня, в день пятой годовщины Октябрьской революции, закончил постройку и оборудование научного судна «Персей» — одного из лучших судов такого назначения в мировом масштабе. Отмечаем глубокую сознательность и любовь к делу рабочих и руководителей. С сегодняшнего дня советский «Персей» начинает работу в северных морях. Это большая победа на фронте науки»².

Для своего времени первое научно-экспедиционное судно было достаточно мощным и хорошо оборудованным. Его водоизмещение составляло 550 тонн, длина — 41,5 метра, ширина в средней части — 8 метров. Машина имела мощность 360 лошадиных сил. «Персей»

¹ Волна. — 1922. — 10 нояб.

² Белов М.И. История открытия и освоения Северного морского пути. — Т. 3. — С. 143.

был приспособлен для плавания во льдах, при сжатии льды выжимали его на лед. На корабле было семь научных лабораторий¹.

С большой радостью восприняли ученые Плавморнина ввод в строй первого корабля науки. И.И.Месяцев в губернском журнале «Северное хозяйство» напишет слова благодарности: «С большой признательностью от имени института отмечаю постоянную моральную и материальную помощь в этой работе, как и вообще в деятельности института, архангельских советских органов и учреждений во главе с губисполкомом, а также на редкость добросовестную и дружную работу рабочих и руководителей, участвовавших в постройке "Персея"»².

Первый длительный рейс «Персей» совершил в июне—июле 1923 года по маршруту Архангельск—Мезень—Кандалакша—Архангельск. Экспедиция проходила весьма своеобразно: Наркомпрос не смог отпустить достаточных финансовых средств, поэтому на «Персей» поместили груз, предназначенный Мезени и Кандалакше. Таким образом, оплата за перевоз груза покрыла расходы на проведение экспедиции³. Оказали поддержку и местные власти. Поскольку кредит из Москвы запаздывал, Архангельское губернское экономическое совещание (Губэконосо) «признало возможным отпустить 2500 пудов ржи с переводом ее по существующему курсу в золотое исчисление как долгосрочную возвратную ссуду для судна "Персей"»⁴. В ходе экспедиции были проведены ценные научные исследования, особенно в Мезенском заливе. Затем научные походы следовали один за другим.

«Персей» неоднократно выполнял важные государ-

¹ Васнецов В. Под звездным флагом «Персея». — С. 91—93.

² Северное хозяйство. — 1925. — № 2. — С. 18.

³ Месяцев И.И. Первая разведка «Персея». — Волна. — 1923. — 14 июля.

⁴ Хозяйство Севера. — 1923. — № 3. — С. 95.

ственные задания. В 1928 году экипаж участвовал в спасении итальянской экспедиции Умберто Нобиле, поддерживая бесперебойную радиосвязь с ледоколами и другими советскими судами, выполнявшими эту грандиозную операцию.

Первым капитаном прославленного судна — до 1931 года — был П.И.Бурков. Должность старшего механика занимал вначале А.Елезов, а затем А.И.Мусиков, команда состояла в основном из северян-архангелогородцев¹.

За 18 лет морской службы «Персей» совершил 84 научные экспедиции в северные широты. В плаваниях участвовали многие известные ученые: академики В.И.Вернадский, С.А.Зернов, В.В.Шулейкин, А.П.Виноградов, профессора Н.Н.Зубов, М.В.Клёнова, В.К.Солдатов, Л.А.Зенкевич, С.Буревич и многие другие. Научно-исследовательские работы на «Персее» заложили основы советской океанографии. Достаточно назвать фундаментальные работы участников плаваний: «Морские воды и льды» Н.Зубова, «Физика моря» В.Шулейкина, «Фауна морей СССР» Л.Зенкевича, «Химия моря» С.Буревича.

Плодотворная научная деятельность «Персея» была прервана в Великую Отечественную войну. Как и многие другие суда, он поступил в распоряжение Военно-морского флота. Во время перевозки груза с продовольствием и медикаментами он был атакован фашистскими самолетами и затонул при подходе к губе Эйна полуострова Рыбачий, недалеко от Мурманска. Такова судьба первого советского корабля науки.

Плавморнин своими работами внес ценный вклад в изучение морей, заложил прочный фундамент для дальнейшего развития этой науки. Исследования в области

¹ Селезнев С. По декрету Ленина // Правда Севера. — 1967. — 28 янв.

метеорологии, гидрографии, гидрологии, гидрохимии, геологии, биологии и ихтиологии, проведенные учеными и сотрудниками этого института, помогли решить многие народнохозяйственные задачи. В результате реорганизации на базе Плавморнина был создан Государственный океанографический институт (1929 г.), который затем преобразовали в Полярный научно-исследовательский институт рыбного хозяйства и океанографии. В Архангельске действует Северное отделение ПИНО. Таким образом, можно с полной уверенностью утверждать, что Архангельск стал родиной первых арктических научных учреждений и центром снаряжения экспедиций в северные широты. Забегая вперед, сообщим читателю, что 8 июня 1933 года в Архангельск прибыла бригада Академии наук СССР во главе с ее первым президентом А.П.Карпинским. В ее состав входили известные ученые страны: академик А.Е.Ферсман, профессора А.А.Чернов, Р.Л.Самойлович, Н.А.Кулик, А.И.Керцелли, С.Л.Толмачев и другие. В интервью корреспонденту газеты «Правда Севера» А.П.Карпинский заявил: «Цель моей поездки в Архангельск — установление непосредственной связи с руководителями Северного края в связи с началом интенсивных работ Академии на Севере. Недра вашего края таят огромные богатства...»¹

Результатом этой поездки стало создание в Архангельске первого научного центра Академии наук СССР. В декабре 1933 года в северной столице было образовано Бюро полярной комиссии Академии наук СССР по изучению Севера. В 1936 году Бюро полярной комиссии было преобразовано в самостоятельное научно-исследовательское учреждение — Северную базу Академии наук СССР. Во главе северного отделения Академии наук СССР стал почетный академик Н.М.Книпович,

¹ Правда Севера. — 1933. — 8 июня.

а затем — доктор биологических наук А.И.Толмачев. В составе Северной базы Академии наук СССР было образовано 4 отдела-сектора: геологический, ботанический, зоологический и водного хозяйства¹. На территории Северного края началась серьезная и планомерная научно-исследовательская работа. К сожалению, война прервала эти исследования, а Северная база Академии наук СССР была переведена в Коми Республику...

ИЗ АРХАНГЕЛЬСКА В СИБИРЬ

«По воле правительства РСФСР посылается Карская экспедиция к устью сибирских рек Оби и Енисея. Цель экспедиции — доставить продовольственные грузы в Архангельск и другие пункты, куда невозможно подвести хлеб иным путем, кроме морского. Вопрос доставки продовольствия из Сибири является вопросом жизни и смерти для всего Северного края республики...»² Такими словами начинался приказ, подписанный капитаном М.В.Николаевым и комиссаром С.В.Киселевым перед самым выходом экспедиции в море.

...1920 год. Интервенты и белогвардейцы изгнаны с Европейского Севера. Промышленность и транспорт были разрушены, в запустении находилось сельское хозяйство. Не хватало самых необходимых продуктов и промышленных товаров, надвигалась угроза голода.

¹ Отчет о научно-исследовательских работах Северной базы Академии наук СССР за 1939 год. — Архангельск, 1941. — С. 5—8.

² Новиков В.Д. К истории освоения Северного морского пути в первые годы советской власти // Летопись Севера. — М., 1949. — Вып. 1. — С. 11.

Борьба за хлеб была действительно борьбой за существование молодой Советской республики. В этих условиях правительство приняло решение снарядить морскую экспедицию в Сибирь за хлебом. Основные работы по подготовке экспедиции были возложены на начальника управления морского транспорта Белого моря и Северного Ледовитого океана (Беломортран) В.Н.Черкасова и комиссара Ф.И.Крылова, начальника Морских сил Севера В.Н.Варваца и комиссара С.В.Лукашевича. Общее руководство подготовкой предстоящего похода судов в Сибирь осуществляли губернский продовольственный комиссар Г.Ф.Пирогов и председатель губисполкома С.К.Попов. Морскую экспедицию в Сибирь, или, как ее окрестило население Архангельска, Карскую хлебную экспедицию, непосредственно возглавил известный полярный капитан М.В.Николаев.

Михаил Васильевич Николаев — выходец из старинного бурлацкого рода. Он с малых лет познал нужду и несправедливость. Любовь к морю ему привили братья, которые были моряками. После окончания в Петербурге штурманских курсов М.В.Николаев навсегда связал свою жизнь с морем и кораблями. Ему посчастливилось в течение нескольких лет плавать под руководством выдающегося ученого и флотоводца С.О.Макарова на знаменитом ледоколе «Ермак». В дальнейшем ученик стал достойным продолжателем дела адмирала по развитию ледокольного флота России. Ему как наиболее опытному капитану было поручено строительство русских ледоколов за границей. В годы Первой мировой войны он плывал старшим помощником капитана на ледокольных судах, участвовал в боевых операциях русского флота в Арктике. При установлении советской власти М.В.Николаев был назначен начальником Архангельской охраны водного района и морского транспорта, принимал участие в борьбе против интервентов на Севере. В 1922 и 1925 годах он возглавлял Карские

товарообменные экспедиции. Долгие годы командовал линейным ледоколом «Ленин», на борту которого умер в 1926 году от сердечного приступа. Его сын Николай Михайлович Николаев также стал ледовым капитаном.

Местные организации Архангельска принимали экстренные меры к снаряжению морской экспедиции в Сибирь. 14 мая губпродкомиссар Г.Ф.Пирогов послал В.И.Ленину телеграмму, в которой просил разрешения «командировать представителей в Омск для принятия срочных мер. Вашими полномочиями. Разрешение вопроса зависит спасение положения голода беднейшего населения Архангельской губернии, обеспечение Печорского края. Кроме продовольствия дайте срочно наряды соль 50—100 тысяч пудов этих же целей»¹. Архангельские губернские власти изыскивали и свои, местные возможности для подготовки экспедиции. 15 мая 1920 года на межведомственном совещании при Архангельском губернском революционном комитете предметно обсуждался вопрос об организации экспедиции в Сибирь. Протокол совещания был лаконичен: «...1. Выдать, несмотря на скудные запасы, потребное количество угля ввиду важности задания экспедиции. 2. Вследствие того, что продовольственные органы могут удовлетворить лишь ничтожную часть требований экспедиции, обязать все ведомства оказывать всемерное содействие в деле снабжения экспедиции продовольствием... 3. Вопрос обмундирования признан стоящим в той же плоскости, как и продовольственный... К подготовке судна приступить незамедлительно...»²

А для этого надо было изыскать и отремонтировать суда для предстоящего похода, так как интервенты и белогвардейцы угнали за границу лучшие корабли торгового и ледокольного флота. В Архангельске была

¹ Ленин и Север. — Архангельск, 1969. — С. 243.

² ГААО. — Ф. 223. — Оп. 1. — Д. 14. — Л. 87.

проведена «неделя трудового фронта». Повсеместно проходили митинги и собрания трудящихся, на которых обсуждался вопрос о состоянии народного хозяйства в стране. Основные работы проводились по восстановлению разрушенного транспорта. В акции приняло участие свыше 53 тысяч человек, за это время было отремонтировано и спущено на воду 70 морских и речных пароходов и 3 баржи¹.

Особенно большую роль в подготовке и снаряжении экспедиции сыграл коллектив Соломбальского судоремонтного завода (ныне судоремонтный завод «Красная кузница»). На общем собрании рабочих и служащих комиссар предприятия А.Н.Коробицын рассказал о трудностях и задачах предстоящего похода через северные моря в Сибирь. Было принято единодушное решение работать по-ударному, без выходных дней. Коллектив судоремонтников с честью справился с поставленной задачей и сумел отремонтировать суда. Архангельская газета отмечала: «Рабочими судоремонтного завода г. Архангельска одержана крупная победа на трудовом фронте. Пароход «Илья», который с 1915 года валялся по берегам с оторванной кормой, в настоящее время отремонтирован и 13 августа в 12 часов ночи выведен из дока и поставлен под погрузку угля. Пароход «Илья» вмещает 120 тысяч пудов груза, равен 120 вагонам. Это приобретение тоннажа для Севера имеет огромное значение. Рабочие доказали на деле, что они не считаются со временем — приходилось работать по 22 часа в сутки. Рабочие делали свое великое дело и сделали»². В состав экспедиции вошли одиннадцать отремонтированных пароходов, один парусный корабль и три лихтера.

¹ Государственный архив общественно-политических движений и формирований Архангельской области (далее — ГАОПДФАО). — Ф. 1. — Оп. 1. — Д. 98. — Л. 30.

² Известия Архангельского губревкома и губкома РКП(б). — 1920. — 15 авг.

О том, в какой обстановке приходилось организовывать эту экспедицию, лучше всего расскажет еще один факт. Парходам не хватало угля, и отряд добровольцев-водолазов вынужден был добывать уголь буквально со дна морского — с судов, затонувших в годы Первой мировой войны в горле Белого моря. Только благодаря героической работе морских шахтеров-водолазов, которыми руководил опытный специалист-подводник П.В.Симонов, удалось решить и эту проблему. Подъем угля осуществлялся машинным способом с помощью специального черпака, который вмещал одну тонну угля. Водолазы самоотверженно работали по шестнадцать часов в сутки. Особенно тяжело было извлекать уголь с парохода «Арндаль», который затонул в глубоком месте. Здесь работы велись только во время отливов¹. Водолазы извлекли с затонувших кораблей около 6,4 тысячи тонн угля, большая часть его — 3,5 тыс. тонн, добытых до середины августа, была отдана судам Сибирской морской экспедиции².

Работа моряков водолазной партии получила достойную оценку на страницах местной печати: «Водолазная партия Морских сил Северного моря, состоявшая из военморов в количестве 42 человек с комсоставом, находится в экспедиции на работах по спасению угля с затонувших пароходов «Маскара» и «Арндаль» с 20 июня. Несмотря на все трудности работы водолазов и продолжительность их рабочего дня от 12 до 16 часов... за этот короткий период работы партии угля спасено достаточное количество, давшее возможность отправиться экспедиции в Сибирь. Честь и слава военморам-водолазам»³.

¹ Северное хозяйство. — 1923. — № 1. — С. 80.

² Селезнев С.А. Карская хлебная экспедиция 1920 года // Север. — 1967. — № 5, сент.—окт. — С. 98.

³ Известия Архангельского губревкома и губкома РКП(б). — 1920. — 15 авг.

Нелегкой задачей стало комплектование кадров экспедиции. Требовалось около шестисот моряков, знакомых с условиями плавания в северных морях. Эта задача была решена за счет привлечения моряков торгового флота, военморов и жителей Северного края. Многие участники плавания в дальнейшем стали знаменитыми ледовыми капитанами, получившими широкую известность не только в нашей стране, но и за ее пределами. Капитаном парохода «В.Русанов» стал Д.Т.Чертков, а его старшим помощником — Б.И.Ерохин, капитаном парохода «Илья» — Н.М.Сахаров. В экспедиции приняли участие моряки К.П.Эгге, С.М.Карамышев, В.А.Копытов, А.Н.Котцов, Ф.А.Рынцын, Е.С.Субботин, С.И.Бутаков, М.С.Хабаров и многие другие, преимущественно — архангелогородцы.

7 августа 1920 года жители Архангельска тепло провожали в путь первый отряд морской экспедиции в Сибирь за хлебом.

Немало трудностей выпало на долю первопроходцев: штормовая погода, густые туманы, плавающие льды. Большинство кораблей были плохо оборудованы. Достаточно сказать, что из пятнадцати судов экспедиции, принадлежащих Беломортрану, только пять имели радиостанции и лампочки для сигнализации по азбуке Морзе. С остальными судами переговоры велись только флагами в светлое время. На семи судах не было электрического освещения. В целях экономии угля судоводители определяли наиболее оптимальный эскадренный ход экспедиции, часть судов шла на буксирах.

Особенно большие трудности ждали моряков в Карском море, давшем название этим знаменитым экспедициям. Во-первых, это море наиболее ледовитое и частично освобождается ото льда лишь с середины июля до начала октября. Нередки здесь густые туманы, дожди и снег. Мореплаватели не обладали достаточными знаниями о навигационном и ледовом режиме этого ковар-

ного моря, за которым не случайно сохранилась недобрая слава «ледового погребя».

В нелегких условиях проходила перегрузка пшеницы с речных пароходов на морские. Работать приходилось непрерывно — днем и ночью, часто при штормовой погоде. Чтобы привезти лишние сотни пудов хлеба для голодающего населения Севера, все суда загружались сверх нормы.

19 сентября погрузка была закончена. Морские суда отправились в обратный путь, который оказался особенно тяжелым. Наступила арктическая осень. В Карском море суда шли при штормовой погоде. Мы располагаем документальными записями руководителя экспедиции М.В.Николаева, который сообщает о резком ухудшении метеорологической обстановки. В его донесениях почти ежедневно упоминаются туманы и дожди, сменявшиеся снежными бурями и свирепыми штормами. Отсутствие видимости вынуждало караван судов останавливаться и выжидать улучшения погоды в открытом море.

Только 3 октября караван судов стал на якорь в Архангельском порту. В угольных ямах головного ледокольного парохода «Г.Седов» оставалось угля только на два ходовых часа...¹

Комиссар С.В.Киселев позднее напишет: «...как вся команда, так и весь комсостав во время экспедиции, не жалея ни сил, ни энергии, не за страх, а за совесть выполнили порученное им столь важное и серьезное дело... Несмотря на разорение, голод и холод, на все препятствия внутреннего и внешнего характера, Великий Северный морской путь открыт рабоче-крестьянской властью и используется ею исключительно в интересах трудящихся России. Этот путь в будущем призван сыграть громадную роль в деле советского строительства

¹ Болотников Н.Я. Сибирская хлебная экспедиция 1920 года // Летопись Севера. — М., 1957. — Вып. II. — С. 48—49.

нашей страны»¹. Эти слова комиссара оказались пророческими.

Центральное управление морского транспорта в записке для Советского правительства отмечало: «...Благодаря организационным способностям распорядителей экспедиции, опытности и трудам непосредственных исполнителей, а также содействию персонала других ведомств, оказавших существенную помощь, последняя была блестяще выполнена как в техническом, так и в экономическом отношении»².

Итоги морской экспедиции в Сибирь были также обсуждены на заседании президиума Архангельского губисполкома 8 октября 1920 года. Результаты ее были признаны блестящими: страна получила 526,6 тысячи пудов сибирской пшеницы и пшена. Большое значение имели и другие грузы — пушнина, шерсть, льноволокно, которые предназначались на экспорт. Только пушнина оценивалась в 12 миллионов рублей. От имени трудящихся Севера президиум губисполкома выразил благодарность начальнику экспедиции М.В.Николаеву, комиссару С.В.Киселеву, комсоставу и командам судов, а также всем учреждениям и рабочим, принимавшим участие в подготовке и снаряжении экспедиции. Участникам похода была также выдана премия — по пуду муки каждому³.

Уполномоченный Сибирского ревкома Б.А.Кудрявин также горячо поблагодарил архангельских моряков и все организации, осуществлявшие подготовку и проведение Карской экспедиции. Вместе с тем он обратился к северянам с просьбой — оказать помощь Сибири в

¹ Архангельская область в период восстановления народного хозяйства 1921—1925 гг. — Архангельск, 1980. — С. 35.

² РГАЭ. — Ф. 3416. — Оп. 1. — Д. 800. — Л. 53.

³ Селезнев С.А. Карская хлебная экспедиция 1920 года. — С. 102.

восстановлении речного транспорта и приобретении продуктов лесных промыслов. Откликаясь на эту просьбу, Архангельский губисполком выступил с обращением к смолокурам губернии: «Трудящиеся Сибири, помогая нам хлебом, просят помочь им построить и отремонтировать флотилию Оби и Енисея, разрушенную Колчаком. ... уверены, что вы, товарищи смолокуры, своим напряженным трудом добудете 25 тысяч пудов смолы и пека сверх установленных норм правительства»¹. Через несколько месяцев маршрутный поезд с продуктами лесных промыслов отбыл в адрес сибиряков.

Какими бы скромными ни выглядели сегодня результаты морской экспедиции в Сибирь 1920 года, она примечательна тем, что была первой, положившей начало регулярным плаваниям архангельских торговых судов на западном участке, а затем и на всем протяжении Северного морского пути. В следующем году советское правительство, используя опыт этой экспедиции, принимает решение об организации нового плавания. Кроме доставки хлеба для Архангельской губернии, планировалось обеспечить экспорт сибирского сырья и импорт промышленных товаров с Запада. Подготовка и снаряжение экспедиции проходили под личным руководством В.И.Ленина.

18 марта 1921 года Совет труда и обороны принимает решение о тоннаже Карской экспедиции². 24 марта на заседании Совета народных комиссаров при рассмотрении плана реализации товарообменного фонда для районов республики вновь ставится вопрос о ходе подготовки северного морского похода³. 27 мая на заседании СТО под председательством В.И.Ленина слушается до-

¹ ГААО. — Ф. 352. — Оп. 1. — Д. 131. — Л. 157.

² ГАРФ. — Ф. 130. — Оп. 5. — Д. 381. — Л. 5.

³ Владимир Ильич Ленин: Биографическая хроника. — Т. 10. — М., 1979. — С. 474.

клад члена коллегии Народного комиссариата внешней торговли об организации экспедиции. В решении записано: «Принять к сведению сообщение о том, что со стороны НКПрода не встречается возражений об отпуске 7 миллионов рублей золотом... для закупки товаров на товарообменный фонд для Сибири. Поручить НКПС и Войкову сегодня же снестись с Архангельском и выяснить возможность снаряжения наших судов для отправки в Северную экспедицию»¹.

В.И. Ленин требовал точного исполнения принятых решений. Об этом свидетельствуют его полные беспокойства записки В.А. Смольянинову, заместителю управляющего делами Совета труда и обороны. В этих лаконичных документах Владимир Ильич требовал быстрейшего продвижения дела вперед: «Запросите факты, проверьте их. Проверьте лично и дважды. Потом поговорите по прямому проводу... Без всего этого и не поверю, что дело обеспечено». Еще: «Дело исключительно важное и срочное... Налягте всячески... Внесите в СТО к 13/VII»².

Личная заинтересованность В.И. Ленина в ускорении дела, несомненно, сказалась на результатах. В середине июня того же года советское правительство отдало распоряжение Аркосу (кооперативное акционерное общество, учрежденное в июне 1920 года в Лондоне для усиления торговых операций Советской России с Англией) закупить пять пароходов грузоподъемностью от 1500 до 2350 тонн каждый. Параллельно с этим Аркос закупил необходимые для Сибири импортные товары. Около 900 тонн разных грузов было доставлено на суда в назначенный срок, все пароходы оборудованы для плавания во льдах, снабжены радиостанциями, электрическим освещением. Чтобы обеспечить ледовую про-

¹ ГАРФ. — Ф. 130. — Оп. 5. — Д. 401. — Л. 3—4.

² Ленинский сборник. XXXVI. — С. 286.

водку в Карском море, Аркос выкупил у англичан ледокол «Св. Александр Невский», заказанный еще царским правительством. При подъеме флага это судно получило имя «Ленин». Все закупленные корабли вошли в заграничный отряд. Для руководства его проводкой был приглашен известный норвежский полярный капитан Отто Свердруп.

Второй отряд судов Карской экспедиции формировался в Архангельске. Организация похода возлагалась на Управление морского транспорта Белого моря и Северного Ледовитого океана (Беломортран).

22 июня 1921 года Архангельский губком РКП(б) провел межведомственное совещание по вопросу организации Карской экспедиции. Было принято решение «для более детального и всестороннего знакомства с подготовкой экспедиции признать желательным созыв межведомственного заседания еженедельно»¹.

30 июня пленум Архангельского губисполкома заслушал начальника Беломортрана В.Н.Черкасова о ходе подготовки экспедиции. Одобрив мероприятия моряков, пленум призвал «водников к обычной для них удвоенной усиленной работе» и выразил уверенность, «что героическими усилиями водников продовольственное положение трудящихся Севера улучшится»².

Внимание и поддержка местных властей Архангельска благотворно сказались на ходе подготовки экспедиции. В экспедицию вошли все более или менее годные для этой цели плавсредства, из которых многие нуждались в ремонте, а пароходы «Обь» и «Енисей» из-за ветхости и вовсе не были пригодны к арктическим плаваниям. Архангельскому отряду, кроме вывоза сибирского хлеба, вменялась доставка в Сибирь большой партии смолы, нескольких барж и речных буксиров. Начальником от-

¹ ГААО. — Ф. 340. — Оп. 1. — Д. 256. — Л. 1.

² Там же. — Ф. 327. — Оп. 1. — Д. 150. — Л. 216.

ряда был назначен известный ледовый капитан Д.Т.Чертков, комиссаром утвержден энергичный коммунист И.Б.Богачев.

10 августа 1921 года. На ледорезе «Ф.Литке» собрался командный состав судов экспедиции¹. Начальник Беломортрана В.Н.Черкасов в небольшой речи охарактеризовал задачи и цели экспедиции, рассказал о предстоящих трудностях, пожелал удачного плавания. Моряков приветствовали представители общественных организаций. Во второй половине дня суда начали отходить от пристаней Банковской и Дальнего плавания. Жители Архангельска тепло провожали Карскую экспедицию в опасный путь. В ночь на 13 августа суда вошли в Карское море. Встречало оно моряков холодом и туманом, к северу на горизонте виднелись льды. Приходилось постоянно быть начеку — каждую минуту подстерегала опасность. Несмотря на все трудности, северяне благополучно достигли берегов Сибири.

В Карском море суда Архангельского отряда впервые встретились с ледоколом «Ленин». Активный участник Карской экспедиции 1921 года бывший радист ледокола № 8 И.А.Власов так вспоминает об этом: «...При подходе к острову Белый у нас на ледоколе № 8 стал иссякать запас угля. Пытались связаться по радио с кораблями экспедиции, уже стоявшими на рейде в Новом Порту. Но маломощная судовая рация не позволила установить связь. Положение становилось опасным. И вдруг в наушниках мы услышали: «Я — «Ленин». Могу оказать вам помощь углем». Но было загадкой, откуда в таких широтах появился корабль, носящий имя Владимира Ильича. На подходе к острову мы увидели большой двухтрубный корабль. Подошли ближе к его борту и прочитали на его носовой части «Ленин» из блестящих медных букв. Стало тепло и радостно, что

¹ ГАОПДФАО. — Ф. 1. — Оп. 1. — Д. 474. — Л. 288.

в такой обстановке, в таких широтах Арктики мы встретили «Ленина». И думалось, что это сам Владимир Ильич оказал нам помощь»¹.

20 августа у острова Белый в Карском море путь пароходам преградил сплошной битый лед. И тогда, впервые в практике арктических плаваний, вступил в действие линейный ледокол «Ленин».

По-ударному трудились судовые команды и сибиряки на погрузочно-разгрузочных операциях в портах Сибири. Большую организаторскую и политическую работу проводили комиссары судов А.Чистяков, В.Спиров, Ф.Шестаков, И.Дядицын и другие. В свободное время проходили митинги и собрания, лекции и политинформации. Характерно, что на некоторых судах стали выходить (одни из первых на Северном флоте) рукописные судовые газеты. Начало изданию таких газет положили моряки парохода «Обь». Изрядно устав после тяжелого трудового дня, они тем не менее находили свободное время для работы над стенгазетой «Руль». В ней освещались задачи плавания, необходимость соблюдения строжайшей дисциплины, помещались критические заметки. Губернская газета «Известия» отметила: «Подобные рукописные издания имеют для масс большое воспитательное значение, когда они разумно поставлены. Всякое хорошее начинание и бодрое слово взаимной поддержки на трудовом фронте в наше время особенно ценно»². Во время плавания состоялось несколько субботников по перегрузке угля, ремонту и окраске судов.

В туманный холодный день, 11 сентября, суда Архангельского отряда завершили погрузку сибирской пше-

¹ Власов А.И. 46 дней второй карской... // Моряк Севера. — 1976. — 20, 24 авг.

² Известия Архгубисполкома Советов рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов и губкома РКП(б). — 1921. — 3 авг.

ницы и вышли в обратный путь. Тяжелой и трагической стала эта морская дорога. Читая документы и рейсовые дневники тех лет, проникаешься состоянием участников Карской экспедиции. Вот как описал первую трагедию в Ледовитом океане капитан ледокольного парохода «Г.Седов» М.В.Николаев: «14 сентября в 21 час 20 минут услышал тревожные гудки следовавшего сзади парохода «Енисей». Сразу же стал к нему подходить. Оказалось, он получил повреждение о льдину и быстро носом стал погружаться в воду. Через несколько минут «Г.Седов» был у кормы гибнущего «Енисея» и снял с него всю команду. «Енисей» затонул в течение 15 минут в районе 73 градусов северной широты и 71 градуса восточной долготы на глубине 7 сажен и 2 фута. Часть трубы и капитанской рубки выступала из воды»¹.

15 сентября караван кораблей вошел в поле сплошного льда, опустился арктический густой туман, в нескольких метрах ничего не было видно, только раздавались частые гудки судов. Кильватерное движение расстроилось, от судоводителей требовалась большая осторожность, так как велика была опасность столкновения кораблей.

На другой день, когда рассеялся туман, суда экспедиции вошли в мелкобитый лед. Но Арктика устроила им новое испытание: поднялся шторм силой 11—12 баллов. На моряков удручающе действовали свист ветра, скрежет механизмов, шум громадных волн, обрушивавшихся на корабли. Капитаны остановили движение, с трудом удерживая суда носом на волну.

Постепенно шторм стал затихать, появилась возможность продолжать путь. 17 сентября пароход «Обь» получил сильный удар льдиной в левый борт, образовалась пробоина, на судне взвился сигнал «Терплю бедствие». К пароходу подошел «Малыгин», на него

¹ Селезнев С.А. Дело исключительно важное и срочное // Правда Севера. — 1969. — 21 авг.

перегрузили весь хлеб и сняли команду. Через некоторое время «Обь» затонула.

Только 26 сентября суда вернулись в родной порт. В Архангельск и на Печору моряки доставили более 400 тысяч пудов хлеба. Газета «Известия Архгубисполкома Советов рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов и губкома РКП(б)» писала: «Красные моряки с честью выполнили возложенную на них задачу. Они, несмотря на гибель двух кораблей, одержали новую крупную победу на голодном фронте»¹. Всего же два отряда Карской товарообменной экспедиции доставили в Сибирь свыше 10 тысяч тонн товаров и вывезли около 14 тонн различных грузов².

По случаю прибытия судов Карской экспедиции Архангельский губисполком в помещении кинотеатра «Арс» организовал для моряков просмотр спектакля самодеятельных артистов, а также праздничный ужин³.

Итоги экспедиции дважды рассматривались в Совете труда и обороны. Правительство подтвердило необходимость самого пристального и неослабного внимания развитию Карских товарообменных операций. Эти экспедиции требовалось обеспечить надежным и достаточным по тоннажу флотом, заменить суда, пришедшие в негодность, усилить портостроительные работы, усовершенствовать навигационное и гидрографическое обслуживание кораблей.

Однако не все разделяли уверенность в необходимости Карских экспедиций. Противников было немало. Одни из них указывали на неоправданно большие расходы валюты, другие — на высокую стоимость содер-

¹ Известия Архгубисполкома Советов рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов и губкома РКП(б). — 1921. — 4 окт.

² Зубов Н.Н. Отечественные мореплаватели — исследователи морей и океанов. — М., 1954. — С. 354.

³ ГААО. — Ф. 340. — Оп. 1. — Д. 256. — Л. 8.

жания судов, третьи — на неподготовленность берега к приему морского флота. Западная пресса также предрекала провал Карских экспедиций. Вопрос о том, быть или не быть этим экспедициям, оставался в центре внимания архангельских губернских властей, Сибирского революционного комитета, правительственных органов. К 1922 году значительно расширился круг организаций, занимающихся различными проблемами освоения Северного морского пути и заинтересованных в успешном развитии работ на арктических морях. Возникла необходимость сообща обсудить многие вопросы, определить единую стратегию дальнейших работ.

15—18 февраля 1922 года, вскоре после принятия Советом труда и обороны постановления о проведении очередной Карской экспедиции, в Москве состоялось специальное межведомственное совещание, посвященное освоению Северного морского пути. Инициативу его созыва взяло на себя Центральное управление морского транспорта НКПС. Помимо представителей управлений морского и речного транспорта НКПС в совещании приняли участие представители Главного гидрографического управления, Главного морского технического управления, Главного управления воздушного флота, Главного управления научных учреждений, морского командования Северного моря, Беломорского округа путей сообщения, Высшего технического комитета, Комитета Северного морского пути при Сибревкоме, уполномоченного Совета труда и обороны по делам Северного морского пути, а также работники Плавучего морского научного института.

Совещание наметило обширную программу работ. Его результаты оказали решающее влияние на весь дальнейший ход освоения Арктики. «Экспедиция в наступающую навигацию 1922 года, — говорилось в решении совещания, — должна быть выполнена во что бы то ни стало. Открытие правильно поставленного судоход-

ства Северным морским путем вызывает к жизни целый край, по своим размерам и природным богатствам превосходящий Западную Европу в целом»¹.

Позднее Совет труда и обороны признал необходимым осуществить в 1922 году товарообменную экспедицию к устьям Оби и Енисея, построив все операции на основе хозяйственного расчета.

Значительно расширился район, обслуживаемый Карской экспедицией. Наряду с Западной Сибирью в постановлении СТО как поставщики экспорта и сырья назывались Урал и Киргизский край.

Серьезное внимание уделялось улучшению гидрографической, портовой, радио- и береговой служб.

Уже одно то, что конкретные вопросы, связанные с Карской экспедицией, обсуждались в правительстве неоднократно (30 декабря 1921 года, 4 января, 15 февраля, 1 марта, 3 мая 1922 года)², показывает, насколько серьезное государственное значение она имела. Правительством были определены органы, ответственные за организацию и проведение экспедиции, указаны размеры грузооборота по экспорту и импорту, порядок получения подтоварного кредита и другое.

Большую роль в осуществлении Карской экспедиции сыграл народный комиссар путей сообщения Ф.Э.Дзержинский, командированный в начале января 1922 года в Сибирь в качестве уполномоченного ВЦИК и СТО³.

Ф.Э.Дзержинский ясно видел, что без четко налаженного речного транспорта Карская экспедиция будет сорвана. Он проявил большую заботу об организации

¹ Межведомственное совещание по вопросам Северного морского пути. — Пг., 1922. — С. 3.

² Собрание узаконений РСФСР. — 1922. — № 13. — С. 132; Ст. 133. № 18. Ст. 205; № 19. Ст. 224; № 37. Ст. 436; ЦГАОР СССР. — Ф. 130. — Оп. 5. — Д. 467. — Л. 7; Ф. 5456. — Оп. 4. — Д. 1. — Л. 212.

³ РГАЭ. — Ф. 8001. — Оп. 1. — Д. 9. — Л. 39.

ремонта Енисейской флотилии, о восстановлении пострадавших от пожара судов и мастерских в Енисейском затоне.

Учитывая, что заказ соответствующего тоннажа за границей потребовал бы значительной затраты времени и валюты, Ф.Э. Держинский пришел к выводу о необходимости срочной переброски на Енисей нескольких буксирных пароходов и лихтеров Беломорского флота из Архангельска для осуществления товарообменных операций Наркомвнешторга. Проведенные Ф.Э.Держинским мероприятия сыграли большую роль в организации последующих Карских экспедиций.

В августе 1922 года уже проложенными курсами, через Карское море к берегам Сибири, отправились в поход суда прошлогоднего заграничного отряда. Главным снова шел ледокол «Ленин». Возглавлял экспедицию М.В.Николаев, в составы экипажей судов были включены в основном моряки-северяне.

Несмотря на отдельные недостатки, результаты экспедиции 1922 года были весомыми: ее грузооборот составил свыше 13 тысяч тонн¹.

Следующая экспедиция, 1923 года, из-за неблагоприятной международной обстановки не отличалась большими масштабами. В ней участвовали ледокольный пароход «Русанов» и судно «Андре Марти». Сибирь получила в этот год речной пароход «Кооператор», лихтер, три катера, оборудование для двух мыловаренных заводов, картонажной фабрики и другие товары. В ходе этой экспедиции состоялось знаменательное событие — вручение памятного знамени ВЦИК Комитету Северного морского пути при Сибревкоме — прообразу будущего Главсевморпути в Новом Порту. 11 сентября 1923 года участники Карской экспедиции и строители

¹ Белов М.И. История открытия и освоения Северного морского пути. — Т. 3. — С. 179.

Нового Порта в сопровождении большой группы местных жителей направляются на берег бухты Новый Порт на митинг. Там на специально построенной высокой трибуне, украшенной кумачом и портретом В.И.Ленина, установлено на четырехгранной пирамиде Знамя ВЦИК. Сохранилась фотография, запечатлевшая этот исторический момент. В центре со знаменем стоят начальник экспедиции М.В.Николаев, гидрографы А.И.Осипов, С.Д.Лаппо в окружении моряков-архангелогородцев. На знамени ВЦИК начертаны слова: «Знанию, энергии и самоотверженному труду горсти работников Комитета Сев. мор. пути, рабочих и экипажа экспедиции — пролагателям новых путей будущего Сибири»¹. Это было первое Красное знамя, присужденное за участие в покорении Арктики.

В Карской экспедиции 1924 года впервые был осуществлен вывоз за границу сибирского леса. В дальнейшем Карская водная магистраль превратилась в крупное лесоэкспортное предприятие, давшее сибирской древесине выход на мировой рынок. В эту навигацию для отыскания пути кораблей применялась авиация. Пионерами ледовой разведки стали полярные летчики Б.Г.Чухновский и О.А.Кальвиц. Благодаря их работе «была полная осведомленность о состоянии льдов Карского моря, чем воспользовались суда Карской товарной экспедиции»². Полеты 1924—1926 годов подтвердили целесообразность применения самолетов в Арктике для ледовой разведки и положили начало широкому воздушному обслуживанию Северного морского пути.

В 1924 году рабочие судоремонтного завода «Красная кузница» капитально отремонтировали пароход «Разведка». 15 августа этот пароход вышел из Архангельска и

¹ Красный флот. — 1923. — № 1—2. — С. 174.

² РГА ВМФ. — Ф. 180. — Оп. 1. — Д. 341. — Л. 1.

взял курс к берегам Сибири. Переход арктическими морями был проведен успешно¹.

Карская экспедиция 1925 года по своей организации и обеспечению превзошла все ожидания. Импортные и экспортные грузы поступили по назначению и в полной сохранности. Впервые тоннаж судов использовался на 100 процентов. Совершив переход в шесть тысяч миль, экспедиция, несмотря на неблагоприятную ледовую обстановку, успешно выполнила возложенную на нее задачу.

С 1926 года во главе Карских экспедиций стал многоопытный полярный гидрограф Н.И.Евгенов, крупный ученый, автор первой лоции Карского моря. В том же году на мировой рынок было поставлено 45 тысяч пудов сибирской пшеницы. В общей сложности с 1920 по 1928 годы к устьям Оби и Енисея было совершено 62 плавания, причем погибло только два судна (1921 г.). Продолжительность ежегодных навигаций колебалась в то время от 33 до 48 суток².

Участник Карских экспедиций, писатель В.Канторович (В.Викторов) привел сравнительные данные об этих перевозках. Для того, чтобы перевезти весь груз 1928 года, потребовалось бы 1100 вагонов под экспортные товары и 740 вагонов под импортные. Между тем из Сибири ежегодно отправлялось 200 тысяч вагонов. Валютная выручка Карских экспедиций тех лет составила 2—2,5 миллиона рублей³.

Один из руководителей Главсевморпути В.Д.Новиков написал несколько книг по истории освоения Арктики. Вот как он оценивает арктическую магистраль: «Карские экспедиции проводились из года в год с нарастающим

¹ Северное хозяйство. — 1924. — № 11. — С. 100.

² Каневский Э.М. Между двух океанов. — М., 1969. — С. 12—13.

³ Канторович В. С Карской экспедицией. — М.; Л., 1930. — С. 151.

успехом. За первые восемь Карских экспедиций (1920—1928 годы) до создания на Енисее порта и лесоперерабатывающего центра Игарки, что резко изменило объемы и характер операций, из Сибири через Карское море было вывезено 78 тысяч тонн и завезено 68 тысяч тонн разных грузов»¹.

Благодаря Карским экспедициям открылась возможность вывоза на внешний рынок таких трудноперевозимых товаров, как лес, графит и жмых. Развитие морских перевозок стимулировало создание в Сибири лесной и графитной промышленности.

Карские экспедиции проходили ежегодно и, как правило, успешно. Таким образом, вопрос о нецелесообразности использования Северного морского пути был снят с повестки дня.

Карские товарообменные экспедиции явились начальным этапом в решении генеральной задачи — освоения всей трассы Великого Северного морского пути. Они оставили заметный след в истории освоения Арктики. И в этом большую роль сыграли моряки-северяне.

¹ Новиков В.Д. Из истории освоения советской Арктики. — М., 1956. — С. 42—43.



Глава вторая

«НАЙТИ И НЕ СДАВАТЬСЯ»

«ФАКТИЧЕСКИ ПРОРЫВАЯ БЛОКАДУ...»



Мы по праву причисляем лес к национальным богатствам России. Это и топливо, и стройматериалы, и десятки продуктов, получаемых в результате переработки древесины. Лес — это и валюта, а без нее немислимы были восстановление и дальнейшее развитие хозяйства страны после Гражданской войны и интервенции.

Советское правительство придавало огромное значение всемерному развитию лесной и лесопильной промышленности, и прежде всего — лесоэкспорта. «Наш

основной интерес — возможно скорее получить от капиталистических стран средства производства (паровозы, машины, электрические аппараты), без которых восстановить нашу промышленность сколько-нибудь серьезно мы не сможем... Чтобы получить лучшие машины и пр., мы должны платить. Чем платить? И здесь нет объекта более удобного для нас экономически, чем леса на дальнем Севере, которые мы имеем в невероятном количестве»¹, — эти слова принадлежат В.И. Ленину.

Торговля лесом имела не только экономическое, но и большое политическое значение, так как она давала возможность прорыва блокады, преодоления изоляции Советской России от внешнего мира. В осуществлении же экспортных операций ведущее место отводилось Архангельскому порту. В феврале 1920 года газета «Известия ВЦИК» в передовой статье писала: «Мы страстно желали возвращения Архангельска в лоно Советской России к открытию весенней навигации. Этот северный порт нужен был рабочему классу ввиду снятия блокады. Но история... захотела порадовать нас неожиданным сюрпризом. Она вернула город гораздо раньше, как бы желая показать нам, что предстоит проделать много работы для того, чтобы в предстоящей кампании заранее подготовить Архангельский порт и северное побережье к планомерному обслуживанию наших коммерческих нужд»².

Так древней столице Севера суждено было вновь стать окном в Европу для молодой Советской республики. Местные власти делали все возможное для восстановления морского и речного транспорта. «Приведение всех портов как Белого моря, так и Ледовитого океана в рабочее состояние и в первую очередь Архан-

¹ Ленин В.И. Полн. собр. соч. — Т. 42. — С. 111.

² Известия ВЦИК. — 1920. — 20 февр.

гельского и Мурманского портов»¹, — такое решение было принято пятым губернским съездом Советов. (Напомним, что Мурманский Север входил в те годы в состав Архангельской губернии.)

В 1920 году Архангельский и Мурманский порты правительственным декретом, подписанным В.И. Лениным, были отнесены к пяти крупнейшим в стране, подлежащим восстановлению в первую очередь. Специальной комиссии по рабочему снабжению вменялось в обязанность обеспечить порты рабочей силой в необходимом количестве, снабдить грузчиков увеличенным продовольственным пайком и спецодеждой. Был даже создан специальный орган — губернское бюро по организации субботников². С июля 1920 по февраль 1921 годов в субботниках приняло участие около 500 тысяч человек³.

Газетная хроника той поры свидетельствует о трудовом героизме северян. Вот короткое сообщение центральной газеты «Правда»: «Архангельск. 30 мая состоялся грандиозный субботник. Работало 14 500 человек. Работа проводилась главным образом по разгрузке и погрузке барж и вагонов на станции Бакарица»⁴. «Известия Архангельского губревкома и губкома РКП(б)» информируют: «На воскреснике 13 июня сего года при разгрузке продовольствия парохода «Обь» участниками воскресника была совершена громадная работа. То, что предполагалось выгрузить в три-четыре дня, было сделано в четыре часа. Еще раз коммунисты

¹ Архангельская область в период восстановления народного хозяйства 1921—1925 гг. — Архангельск, 1980. — С. 42.

² Бюллетень Архангельского губернского комитета РКП(б). — 1920. — № 1. — С. 33.

³ Архангельская область в период восстановления народного хозяйства 1921—1925 гг. — С. 24.

⁴ Правда. — 1920. — 4 июня.

доказали, что они могут побеждать не только на военном фронте, но также на фронте труда»¹.

Сегодня традиция проведения субботников забыта. А жаль. На Русском Севере всегда в трудные времена выходили на работу всем миром...

В марте 1920 года для организации торговых отношений с Западом в Архангельске создается Северное Беломорское управление Народного комиссариата внешней торговли, преобразованное позже в областное отделение Наркомвнешторга². Сфера его деятельности распространяется на все беломорские порты, а право операций по заготовке экспортного фонда — на Архангельскую, Вологодскую, Северо-Двинскую, Вятскую, Екатеринбургскую и Пермскую губернии³. Начало товарообмена (а именно эта форма внешней торговли развивалась поначалу) пришлось на летнюю навигацию 1920 года.

15 июня на городском рейде бросило якорь первое парусно-моторное судно «Ботсфьирд» под норвежским флагом, доставившее 300 бочек сельди и свыше трех тысяч килограммов зубатки — собственность капитана, который пожелал обменять продовольствие на лес⁴. Затем в Архангельск пришло еще шесть небольших норвежских судов с рыбой, приобретенной Внешторгом в обмен на лесной товар и поташ. Несколько судов, в том числе три американских, посетило Мурманск⁵. Пароходы «Маймакса», «Полярный», «Батарейный», а также парусные суда «Воля», «Андромеда», «Прогресс» архангельской приписки совершили рейсы с лесными

¹ Известия Архангельского губревкома и губкома РКП(б). — 1920. — 18 июня.

² ГААО. — Ф. 352. — Оп. 1. — Д. 167. — Л. 7.

³ Там же. — Ф. 567. — Оп. 1. — Д. 1. — Л. 1.

⁴ Там же. — Д. 9. — Л. 26.

⁵ Там же. — Ф. 371. — Оп. 1. — Д. 2. — Л. 68.

грузами в норвежский порт Вардё. В целом итоги этого операционного года были довольно скромными. Всего за границу было отправлено свыше 26 тысяч стандартов леса на десятки тысяч норвежских крон¹.

Правительство страны принимало решительные меры к расширению торговых отношений с западными странами. С этой целью в Англию выехала торговая делегация во главе с наркомом Л.Б.Красиным. Поездка была успешной.

Заместителю народного комиссара внешней торговли А.М.Лежаве поступила ленинская телефонограмма: «Ряд крупных экспортных сделок на лес, заключенных нашей лондонской торговой организацией, имеет большое политическое и экономическое значение, фактически прорывая блокаду... Очевидна необходимость всемерного увеличения нашего экспортного фонда и в первую очередь усиления заготовки экспортного леса»².

Восстанавливать лесную промышленность пришлось в сложнейших условиях разрухи и голода. Достаточно сказать, что из 45 лесозаводов удалось наладить производство лишь 11, и то не на полную мощность. На них было занято немногим более трех тысяч человек — 15 процентов довоенного состава, а пиломатериалов производилось только шесть процентов от довоенного уровня. Не было запчастей, не хватало квалифицированных рабочих — война разметала их по фронтам России. И все же к осени 1920 года лесозаводы Севера выработали около миллиона кубометров пиломатериалов³.

В ноябре СНК РСФСР принял декрет «О мерах к развитию лесозэкспорта». Этот документ стал первой

¹ ГААО. — Ф. 567. — Оп. 1. — Д. 1. — Л. 45.

² Ленин и Север: Сб. документов и материалов. — Архангельск, 1969. — С. 135—136.

³ Новиков С. Гордость северной индустрии // Правда Севера. — 1981. — 16 авг.

программой восстановления и развития лесной промышленности страны. В нем указывалось: «Отнести работу Главного лесного комитета и подведомственных ему органов по заготовке, транспорту, разделке вручную и распиловке на заводах экспортного леса и по всем необходимым для экспорта подсобным операциям к группе ударных заданий»¹.

Несмотря на скромные валютные запасы, для развития лесопромышленности Севера был сделан крупный заказ за границу на 500 тысяч горизонтальных пил, 15 тысяч круглых пил, 20 тысяч топоров, 10 тысяч точил, 60 локомотивов, полное снаряжение для четырех лесопильных заводов и другое оборудование².

Началась разработка проекта создания государственного хозрасчетного предприятия, правомочного решать все вопросы лесного дела на Севере. Имеются свидетельства, что в этом принимал участие В.И. Ленин. Вот что вспоминал член концессионного комитета при ВСНХ, видный специалист лесного дела С.И. Либерман: «Владимир Ильич принял меня и выслушал внимательно все мои соображения. В результате этой беседы он поручил мне составить подробный доклад; он должен был состоять из трех частей, одна из которых содержала бы проект устава новой хозрасчетной организации. При чем В.И. Ленин особо отметил, что в этом документе должна быть проведена мысль, что новая организация, с одной стороны, строится на хозяйственном расчете, а с другой — освобождается от влияния старых методов надзора со стороны Рабкрин в порядке предварительных ревизий...»³

Это был решительный шаг на пути к работе по-но-

¹ Ленин и Север. — С. 138.

² ГААО. — Ф. 567. — Оп. 1. — Д. 15. — Л. 184.

³ Лесопромышленное дело. — 1924. — № 15—16. — С. 6—7.

вому, отказ от административных методов военного коммунизма. 7 октября 1921 года начал свою деятельность трест «Северолес», который возглавили профессионалы лесного дела К.Х.Данишевский и С.И.Либерман. Постановлением Совета труда и обороны ему отдавались для эксплуатации огромные массивы — 24 203 тысячи десятин северного леса. Для ведения финансовых операций правительство выделило «Северолесу» краткосрочную беспроцентную ссуду (1 млн руб.), которую необходимо было вернуть через 3—4 месяца¹.

А еще раньше, 16 марта 1921 года, было подписано англо-советское торговое соглашение, которое стало большим успехом советской внешней политики. Соглашение выходило за рамки чисто торгового, так как затрагивало политические отношения между Советской Россией и Англией, содействовало их улучшению. Оценивая подписание англо-советского соглашения, В.И.Ленин указывал, что оно имеет большое международное, всемирное значение².

В начале августа 1921 года вновь ожил Архангельский порт. Первыми в эту навигацию пришли английский и норвежский пароходы «Джура» и «Якоб Христенсен» с грузом каменного угля, а вслед за ними спешили в порт на Белом море и транспорты других государств. Всего за навигацию в Архангельске побывало 37 иностранных пароходов и 2 норвежских парусника. Заграничные рейсы совершили также 8 советских пароходов и свыше 20 парусников. Ледокольные пароходы «Мальгин» (капитан С.М.Карамышев), «Русанов» (капитан Д.Т.Чертков), «Хатанга» (капитан А.Д.Цыганцев) впервые побывали в Англии. Лес и лесопродукция пошли на экспорт. Потребителям было отправлено в тот год свыше 280 тысяч стандартов досок, 26 тысяч бочек

¹ Ленин и Север. — С. 174—176.

² Ленин В.И. Полн. собр. соч. — Т. 43. — С. 152.

смолы, тысяча бочек скипидара, другая лесная продукция¹. Вывоз только из Архангельского порта составил 37,7 процента от республиканского экспорта древесины². Первые иностранные пароходы пришли и в другие северные порты — Мурманск, Онегу, Печору.

В мае 1921 года Архангельский губком партии и губисполком направили В.И.Ленину телеграмму, в которой указывалось на возможность торговли лесными материалами со Скандинавскими странами. В частности отмечалось, что норвежские фирмы могут купить лесоматериалы не только новой, но и старой распиловки (1914 года), несортные доски, продукты смолокуренной промышленности, другие товары. Для доклада в Москву выехал председатель губисполкома Н.Я.Кулаков. Здесь он получил согласие на поездку в Норвегию. Позже Совет труда и обороны разрешил Архангельскому отделению Внешторга «для нужд губернии производить с Норвегией самостоятельную реализацию товаров местного товарообменного фонда».³ Это позволило значительно расширить внешнюю торговлю со Скандинавскими странами.

Вскоре из Архангельска за границу отбыла полномочная торговая делегация Северо-Беломорского Внешторга, которую возглавил член губисполкома А.П.Попов. Маршрут поездки проходил через Норвегию, Швецию и Англию. Итоги работы делегации были весомыми. Об этом читателям сообщила газета «Известия Архгубисполкома»: «Закуплено для нужд губернии 600 тысяч пудов муки, 230 тысяч пудов овса, 480 тысяч пудов рыбы, а также одежда, инструмент, другие товары. Помимо этого были установлены торговые отношения с фирмами Лондона, Берлина, Вены, Стокгольма, не-

¹ ГААО. — Ф. 567. — Оп. 1. — Д. 37. — Л. 135.

² Северное хозяйство. — 1925. — № 1. — С. 50.

³ ГАОПДФАО. — Ф. 1. — Оп. 1. — Д. 467. — Л. 115.

скольких городов Америки (здесь приобретено оборудование для мыловаренного завода). В Англии образовано северное отделение Внешторга». Руководитель делегации А.П.Попов отметил: «После большого застоя Архангельск пробил брешь в Европу. Как порт по вывозу русских товаров он стал на одном из первых мест»¹.

Успехи в международной торговле были налицо, однако молодой республике предстояло прорвать еще и «золотую блокаду», заключающуюся в том, что иностранные банки отказывались принимать в уплату за товары советское золото. Других же платежных средств в то время в России было крайне недостаточно. По подсчетам наркома Л.Б.Красина, «золотая блокада» обошлась России в 25 миллионов рублей².

Огромную роль в прорыве «золотой блокады» сыграл трест «Северолес». Внутри Англии торговлю лесом, например, он стал осуществлять через ряд брокерских фирм. Крупным достижением было также создание смешанного акционерного общества брокерского типа, куда вошли «Северолес», «Петролес» и «Аркос» с одной стороны и фирма «Черчилль и Сим» — с другой. Причем советским участникам в этом обществе принадлежало около 2/3 акций.

Для организации лесозаготовительных и лесопильных работ «Северолес» закупил на внешнем рынке различных товаров почти на 12 миллионов рублей золотом. В 1923 году «Северолес» организовал совместно с «Аркосом» и Бергенской компанией смешанное Норвежско-русское пароходство, в задачу которого входило увеличение торговых перевозок леса за границу.

¹ Известия Архгубисполкома Советов рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов и губкома РКП(б). — 1922. — 6 янв.

² Красин Л.Б. Владимир Ильич и внешняя торговля // Известия ВЦИК. — 1924. — 26 янв.

Именно в эти годы В.И. Ленин в горячей полемике с Н.И. Бухариным, говоря о роли смешанных обществ, прообраз которых и создавался на Архангельском Севере, с присущей ему страстностью писал: «Система смешанных обществ есть единственная система, которая в состоянии действительно улучшить плохой аппарат НКВТ, ибо при этой системе работают рядом и иностранный и русский купец... Пользоваться смешанными обществами, чтобы серьезно и длительно учиться, — таков единственный путь к восстановлению нашей промышленности»¹.

Результаты не замедлили сказаться. В 1922 году из беломорских портов было вывезено 105 тысяч стандартов лесоматериалов (420 тысяч кубометров), причем 1/3 была свежей распиловки. Председатель правления «Северолес» К.Х. Данишевский, выступая на VII Архангельской губернской конференции РКП(б) в марте 1923 года, отмечал: «...тот фонд, который лежит в подвалах Госбанка и который обеспечивает выпуск банкнот, на 50 процентов составлен из оплат «Северолеса». Этим мы решили общереспубликанскую задачу»².

Заслуги «Северолеса» и северных портов в возрождении лесной промышленности и экспорте леса признавала и иностранная печать. Английский журнал «Timber Trades Journal» в 1922 году поместил сообщение: «...мало кто верил, что будет достигнута фантастическая цифра в 200 тысяч стандартов (800 тысяч кубометров), и если к концу сезона экспорт из одних только портов Белого моря достигнет хотя бы половины указанной цифры, то и это будет крупным успехом по сравнению с прошлым годом и лучше всего будет свидетельствовать

¹ Ленин В.И. Полн. собр. соч. — Т. 44. — С. 336—337.

² ГАОПДФАО. — Ф. 1. — Оп. 1. — Д. 761. — Л. 120.

о том, какие успехи достигнуты в реорганизации русской лесной промышленности»¹.

Для налаживания торговых сношений с границей первостепенное значение имел морской транспорт. Первым морским судном, открывшим дальние рейсы с Севера, был пароход «Субботник», экипаж которого возглавлял капитан дальнего плавания Николай Иванович Воронин — один из представителей знаменитой династии советских мореплавателей. Судно с грузом экспортных материалов посетило порты Норвегии, Германии, Эстонии. 21 июля 1921 года северяне прибыли в Петроградский порт, где им была устроена торжественная встреча². С 1921 года моряки Севера приступили к систематическим плаваниям в Норвегию. Экипажи пароходов «Ямал» и «Сосновец» первыми совершили рейсы в порт Хаммерфест. Год спустя парусное судно «Чайка» положило начало регулярным связям еще с одним портовым городом — Вардё. К этому времени Северное морское пароходство уже имело здесь своего торгового агента.

К 1921 году относятся и первые рейсы северян с грузом леса в Англию и Голландию. Правда, «пока делать это весьма затруднительно, — отмечал нарком Л.Б.Красин, — ибо для вывоза необходимо иметь не только торговый договор, но и признание Советской власти. Грузы, которые мы можем отправлять за границу, по суду могут быть конфискованными в случае заявления кого-либо из прежних промышленников о том, что этот груз принадлежит им. Сейчас у нас имеется четыре процесса: о фанере, архангельском лесе, о поташе и золоте»³.

¹ Лесопромышленное дело. — 1924. — № 3—4. — С. 2.

² Кучепатов Ю.Н. Архангельский морской порт. — Архангельск, 1968. — С. 73.

³ Экономическая жизнь. — 1921. — 7 мая.

Благодаря усилиям советских дипломатов судебный процесс в Англии об архангельском лесе был выигран. Это стало убедительной победой, одним из свидетельств постепенного признания Советской Республики. В навигацию 1922 года из портов Белого моря было отправлено в западные страны уже 105 пароходов с местными товарами, в том числе около 105 тысяч стандартов леса¹. Архангельск впервые за годы советской власти вышел на широкий европейский рынок. Экспорт был произведен в Англию, Голландию, Бельгию, Францию, Германию.

Но жизнь требовала еще большего размаха работы. И в октябре 1924 года пленум губернской плановой комиссии рассмотрел вопрос «О поморском парусном флоте»². Решено было восстановить его. Эта мера являлась вынужденной. Поморские парусники уходили в историю. Однако пароходов еще не хватало, и возвращение к старому виду транспорта позволяло в какой-то мере выйти из положения, особенно в торговле со Скандинавскими странами, а также в осуществлении рыбных промыслов. Сохранилось воспоминание Б.Архангельского, ветерана поморского парусного флота, о плавании в Норвегию: «1925 год. На рейде Онеги стоят готовые к плаванию суда «Утро» и «Мечта» из Малошуйки, трехмачтовые красавцы «Спаситель», «Восход солнца» и яхточка «Анютини глазки». Возглавляет эту эскадру общепризнанный шедевр архитектурной красоты — шхуна «Жанна д'Арк».

Утром 16 июня, таким же солнечным, тихим поначалу, как и предыдущее, вдруг потянул-таки легкий ветерок. Правда, не попутный, но помору и не обязателен попутный.

— Ну, ребята, подымай паруса, катай якорь!

¹ Северное хозяйство. — 1923. — № 1. — С. 110.

² ГААО. — Ф. 371. — Оп. 1.— Д. 25. — № 4.

Поморы рады скорее в море, да день-то нынешний не сулит спокойного плавания.

«Мечта» ходко идет по узкому каналу устьем Онеги. Вот и Кий-остров с его зеленью и монастырскими постройками. На руль становится молодой Сергей Дымский, ученик мореходного училища: в море на руле проще — следи только за ветром и парусами. Ну, в добрый путь на Вардё!

Прошли Кильдин, полуостров Рыбачий, а там и норвежский рыбный порт. Лихо входит «Мечта» на рейд и отдает якорь. Ждали норвежские рыбаки наш груз: нужны им колья и жерди для сушки и вяления рыбы...»¹ Торговые операции из Онежского порта в Норвегию увеличивались с каждым годом.

Принимаются решительные меры к расширению торговых операций и из других портов Севера. В навигацию 1921 года грузооборот в Мезени составил 131 тысячу пудов леса, в Кеми — 556 тысяч пудов древесины².

Особенно большие усилия предпринимались местными властями для расширения работ в Мурманске. В августе 1920 года губисполком представил Совету народных комиссаров подробный доклад о состоянии единственного незамерзающего в Советской Республике порта и одновременно, не дожидаясь решения правительства, постановил «ввести для всего гражданского населения Мурманска норму продовольствия в размере фронтового пайка с прибавлением к нему продуктов, содержащих в себе противощинговые вещества».³ Правильность такого решения подтвердилась 20 сентября изданием декрета о снабжении продовольственным пай-

¹ Архангельский Б. На паруснике в Вардё // Правда Севера. — 1978. — 13 янв.

² Известия ВЦИК. — 1921. — 10 дек.

³ Известия Архангельского губревкома и Архтубкома РКП(б). — 1920. — 21 авг.

ком рабочих и служащих города Мурманска. В результате принятых мер только в 1921 году отсюда смогли отправиться за границу 211 советских пароходов, 18 парусников, 59 иностранных судов¹.

Народный комиссар внешней торговли Л.Б.Красин в интервью представителям советской печати подчеркнул: «У нас внутри страны окончательно закрепили резолюциями съезда нашей партии, постановлениями руководящих органов (ВЦИК, СНК, СТО) и повседневной работой наших торговых аппаратов монополию внешней торговли... Благодаря монополии внешней торговли мы сразу выступили на внешнем рынке как крупнейшие покупатели и продавцы, и Советский Союз, объединив всю свою внешнюю торговлю на основе государственной монополии, на всех рынках Европы выступает самым крупным купцом, так как торгует от имени и за счет 130-миллионного народа...»²

Читателю напомним, что идея монополии внешней торговли была воплощена декретом Совнаркома от 22 апреля 1918 года «О национализации внешней торговли». Правительство учредило монополию, будучи заинтересованным в максимально быстром восстановлении экономики и полагая, что абсолютный государственный контроль за импортом и экспортом позволит скорее достичь этой цели. В середине 1920-х годов развернулась бурная дискуссия вокруг монополии внешней торговли. И только твердая позиция В.И.Ленина и Л.Б.Красина позволила отстоять эту идею, что означало победу сторонников планового хозяйства и поражение приверженцев рынка.

Американский историк Тимоти Эдвард О'Коннор так оценивает эту ситуацию: «Красин имел цель обес-

¹ Известия ВЦИК. — 1921. — 10 дек.

² Документы внешней политики СССР. 1 января — 31 декабря 1924 г. — М., 1963. — Т. 7. — С. 7.

печить вхождение России в западное сообщество, но он хотел достичь этого на основе равенства, необходимым условием которого была индустриализация. Его мечта о том, что Россия должна быть социалистической и одновременно «западной», или, другими словами, промышленно развитой державой, в каком-то смысле предвосхищала политику советского правительства в конце 80-х — начале 90-х годов. Красин рассматривал монополию внешней торговли как средство реализовать эту мечту»¹.

Монополия внешней торговли нанесла ощутимый удар по коммерческим операциям поморов. Тем не менее торговый интерес, традиции «поморской торговли» способствовали продолжению экономических отношений с Норвегией и другими странами Западной Европы.

В 1922 году через Архангельский порт стали поступать за границу крупные партии мехов. А всего за 1922 год на Европейском рынке было реализовано мехов на 563 тысячи фунтов стерлингов². 22 февраля 1925 года в Англию пришел тральщик «Форель» с первым грузом северной рыбы³. Архангельск уверенно выходил на широкий европейский рынок.

Прочитав эту главу, читатель сможет убедиться, что история все же повторяется.

Во многом сегодняшняя жизнь напоминает нам далекие 20-е годы. Та же разруха, обнищание населения, холод в домах, болезни... Только причины разные. Войны и революции стали источником многих бед для россиян в начале века. Неумелое руководство, «халтурная» приватизация, непродуманная налоговая политика, криминализация общества — таков итог преобразований

¹ О'Коннор Т. Э. Инженер революции. Л.Б.Красин и большевики: 1870—1926. — М., 1993. — С. 75.

² Аркос: коммерческий бюллетень. — 1923. — № 16. — С. 34.

³ Северное хозяйство. — 1925. — № 4. — С. 115.

в России на исходе XX столетия. Архангельский Север во многом способствовал выходу всей страны из тяжелейшего социально-экономического кризиса в первые годы советской власти. История нас учит не повторять ошибки прошлого, а мы с завидной последовательностью совершаем их одну за другой. «К сожалению, — пишет о сегодняшних связях России с Западом доктор исторических наук, профессор А.В.Репневский, — многие современные государственные администраторы и первое постсоветское поколение бизнесменов, делая ставку только на присущую им деловую хватку, готовы закладывать эти связи как бы с чистого листа, с нулевого цикла. В этом традиционно русская беда — не желаем учиться на опыте предков. В бизнесе более, чем где-либо еще, такое положение нетерпимо. Долговременная взаимная выгода, прибыльность дела, доверие партнеров строятся не в последнюю очередь на познании и уважении исторических традиций общего прошлого, которое у нас исключительно богато»¹.

Трудно не согласиться с мнением специалиста, написавшего докторскую диссертацию по данной проблеме.

ПЕРВЫЕ МИЛИ ТРАЛФЛОТА

Еще задолго до основания Архангельска наши предки-поморы уходили с берегов Северной Двины на своих лодьях в дальние арктические походы. Они первыми освоили Грумант (Шпицберген), Новую Землю и другие

¹ Репневский А.В. СССР — Норвегия: экономические отношения межвоенного двадцатилетия. — Архангельск, 1998. — С. 288.

острова «студеного» моря, где охотились на морского зверя, ловили рыбу. Северные моря испокон веков кормили архангелогородцев. «Море — наше поле», — эта поговорка, рожденная поморами, отражала сущность хозяйственного уклада их жизни. Рыбные промыслы занимали видное место в экономике края, в то же время оставаясь на протяжении нескольких столетий занятием трудоемким и опасным: поморы уходили в море на ненадежных беспалубных суденышках, ловили рыбу примитивным способом на крючковую снасть. Одной из причин бедственного положения русских промысловиков было засилье иностранных рыбопромышленников. Революция коренным образом изменила условия труда рыбаков.

Многие документы свидетельствуют о том неослабном внимании, которое проявляло к развитию рыбных промыслов в первые годы Советской власти правительство.

Постановлением Высшего Совета Народного Хозяйства и Народного комиссариата продовольствия 9 декабря 1918 года в молодой Советской республике было создано Главное управление по рыболовству и рыбной промышленности «Главрыба»¹. На него возлагались обследование состояния рыбной промышленности, наблюдение и контроль за правильным проведением в жизнь национализации промыслов, снабжение промышленников орудиями лова, тарой и солью, а также разработка мер охраны водных ресурсов и общее руководство по регулированию рыболовства. Это было началом становления и развития советской рыбной промышленности. Большой и сложный путь прошла она от кустарного промысла до мощной отрасли индустрии.

...Шел 1920 год. Архангельск еще находился в руках

¹ Бюллетень Главного управления по рыболовству и рыбной промышленности в России (Главрыба). — 1921. — № 1. — 27 дек. — С. 7.

белогвардейцев, но северяне уже думали о возрождении беломорских морских промыслов. Еще 10 февраля на совещании президиума Архангельского губсовнархоза, проходившего в Вологде, был заслушан доклад А.П.Попова о создании в Архангельске особого органа, который бы объединил деятельность всех отдельных лиц и предприятий, занимающихся рыбозверобойными промыслами. После совещания было принято решение: «Ввиду переживаемого страной продовольственного кризиса и несомненно ближайшего освобождения Архангельска, развитие рыбно-звериных промыслов считать делом первоочередной государственной важности и соответствующую подготовку признать целесообразной и своевременной теперь же...»¹ Этот документ тут же был отправлен в руководящие правительственные органы.

Сразу после освобождения Севера от интервентов и белогвардейцев В.И. Ленин послал в Архангельск уполномоченного Совнаркома — заместителя председателя ВСНХ Г.И. Ломова. В его обязанности входило оказание практической помощи местным организациям в управлении хозяйством губернии. 10 марта 1920 года Г.И. Ломов издал приказ о создании Беломорского управления рыбных и морских звериных промыслов (Областьрыба). Первоначально руководство управлением Областьрыбы возлагалось на коллегия в составе А.П.Попова, И.А.Виноградова и В.Д.Некрасова². Через несколько дней, 19 марта, Архангельским губисполкомом и ревкомом на основании декрета СНК от 26 февраля 1920 года было принято решение о национализации 13 устаревших военных тральщиков и передаче их Областьрыбе³. Это событие ознаменовало рождение советского тралового флота. С 19 апреля 1920

¹ ГААО. — Ф. 150. — Оп. 3. — Д. 2. — Л. 56.

² Там же. — Л. 189.

³ Там же. — Д. 2. — Л. 9.



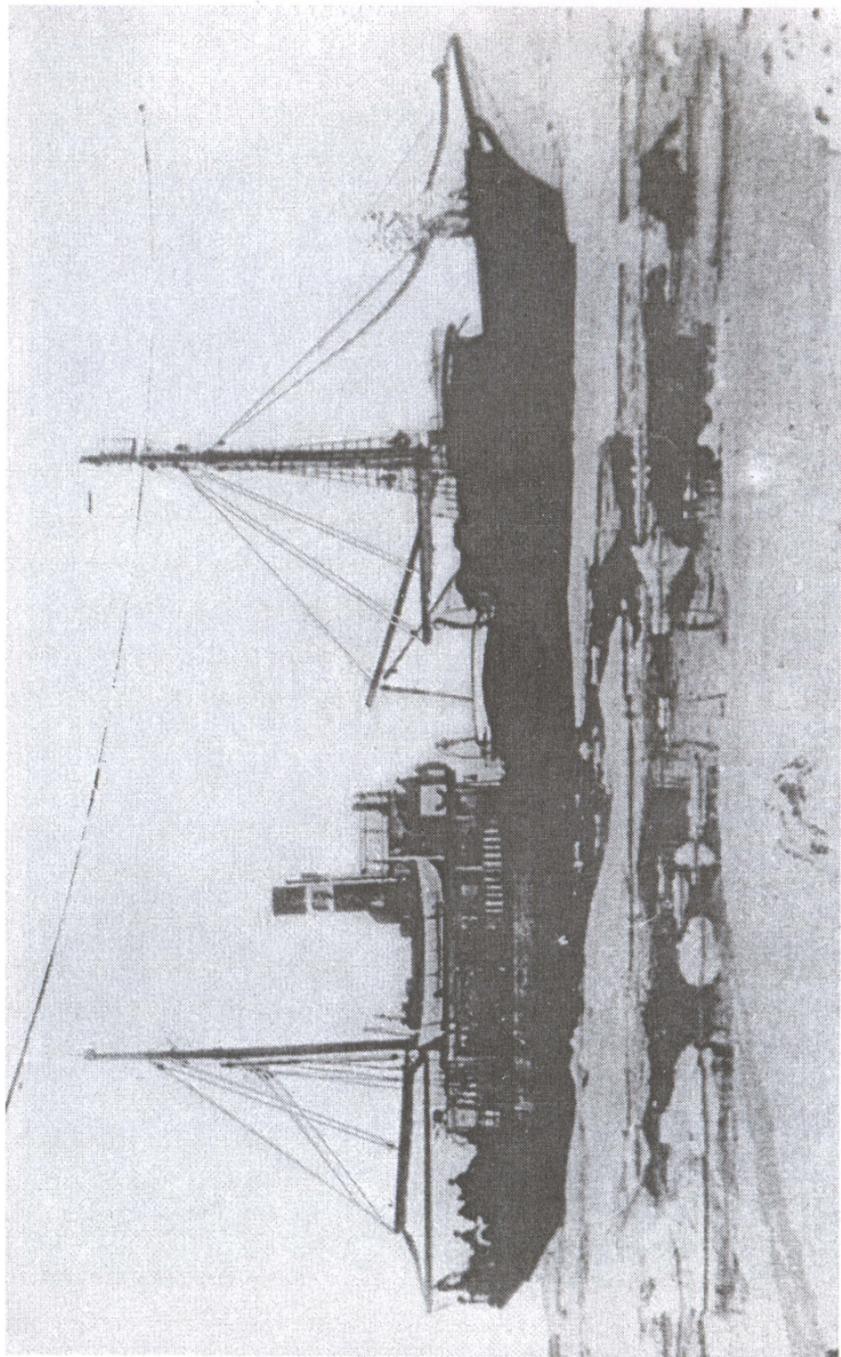
Всемирный Арктический конгресс в Ленинграде. В центре — Ф. Нансен.
Июнь 1928 г.



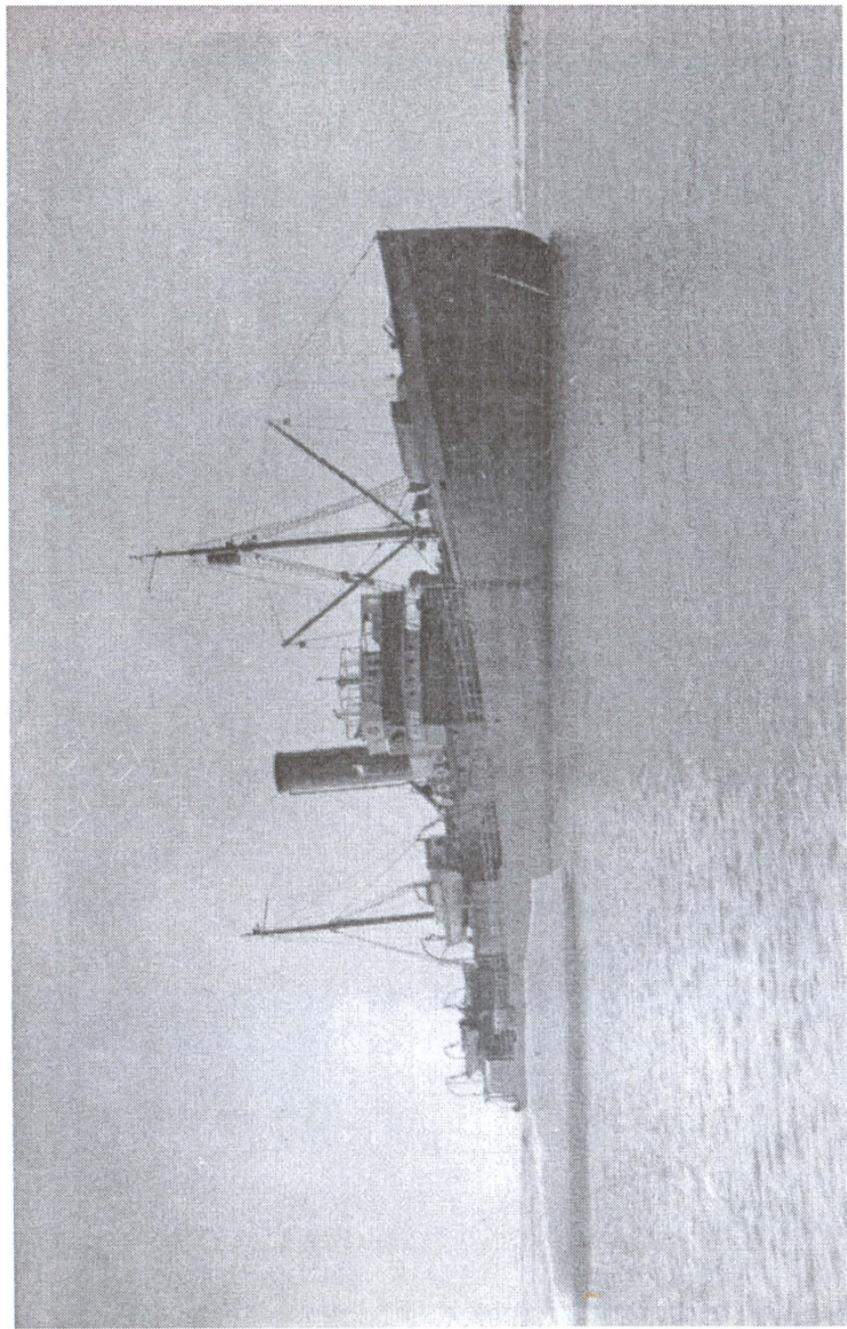
Борис Андреевич Вильницкий, военный гидрограф



Рудольф Лазаревич Самойлович, полярный исследователь



Шхуна «Персей» — первое отечественное научно-экспедиционное судно



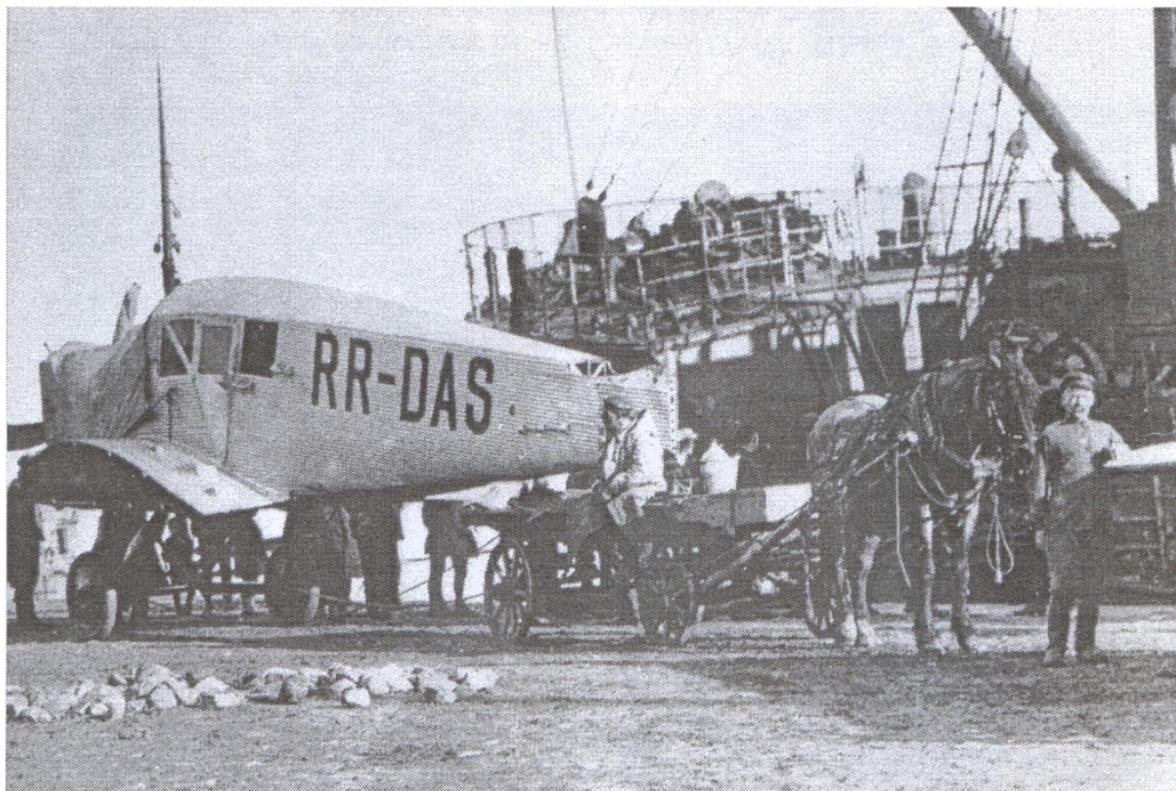
Экспедиция на ледокольном пароходе «Г. Седов» в бухте Тихая. 5 августа 1929 г.



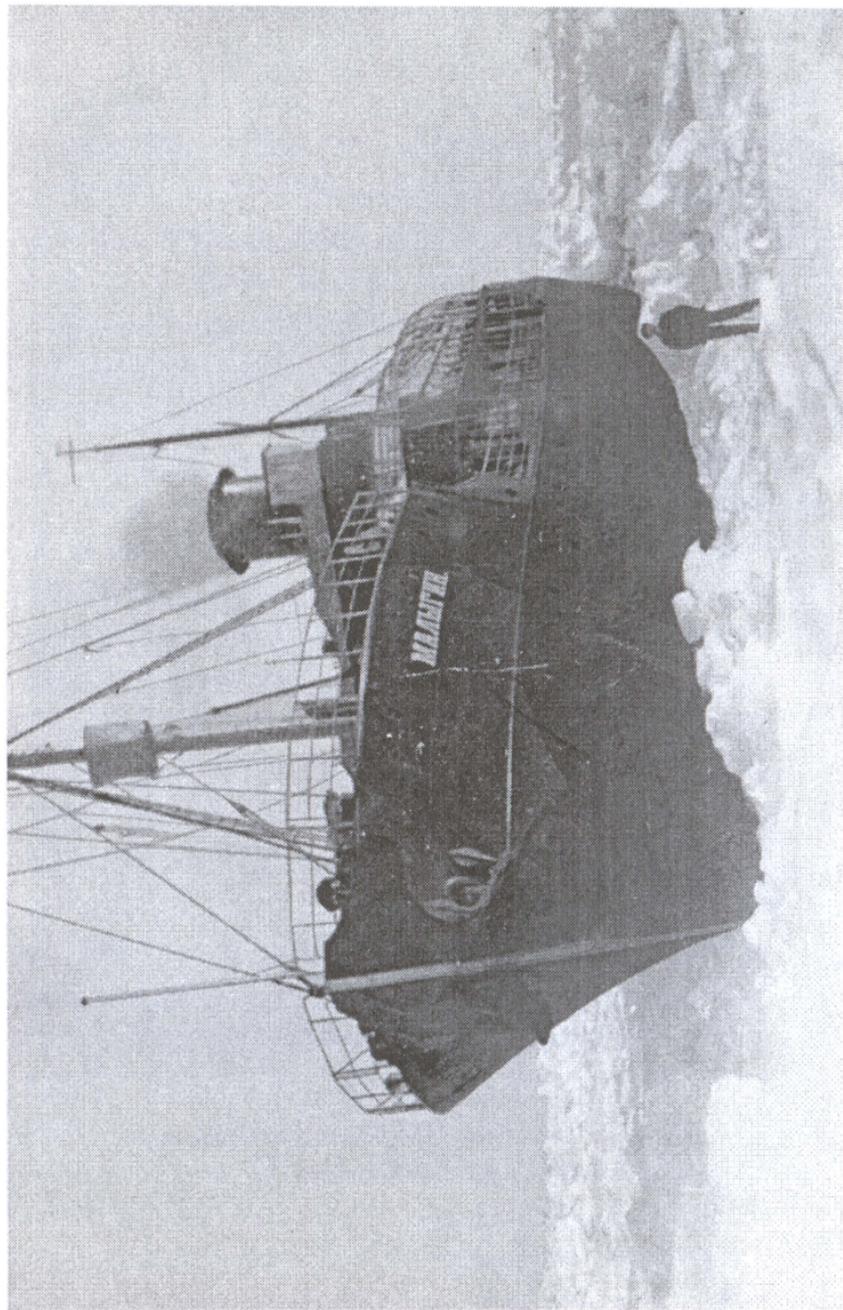
Северная Земля. Участники экспедиции на «Г. Седове» готовятся к подъему флага. 1930 г.



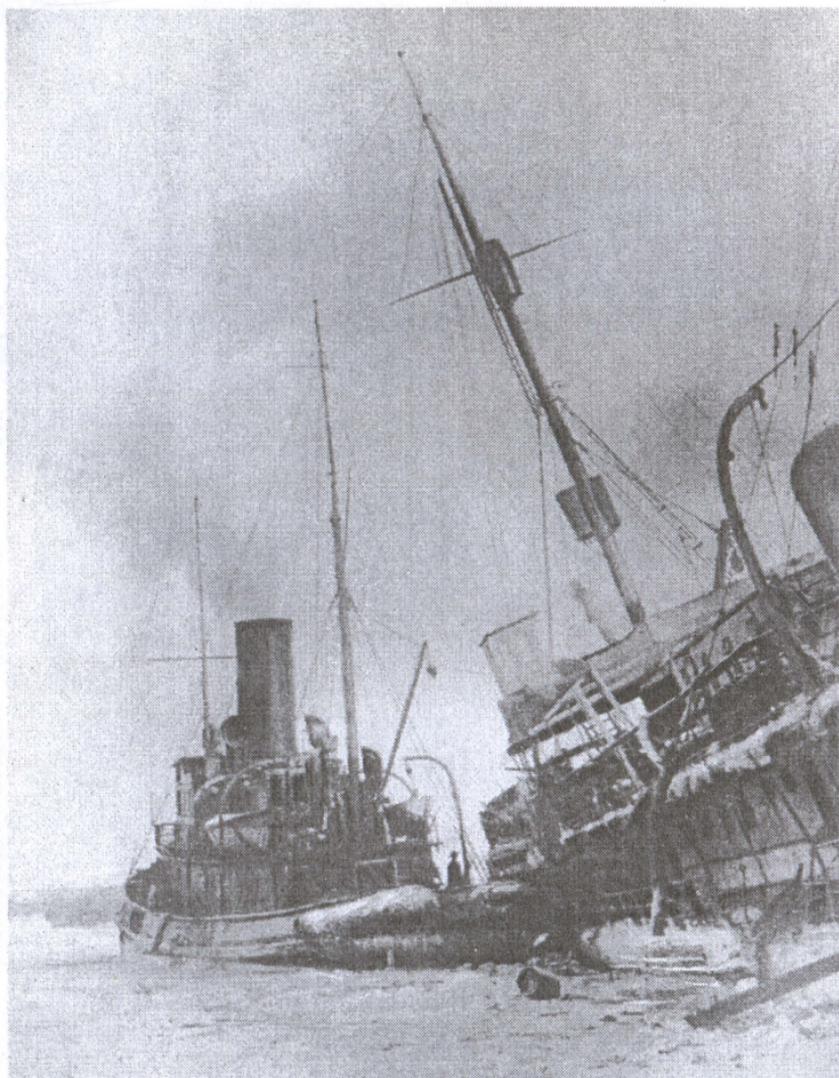
Начальник экспедиции на «Г. Седове» О. Ю. Шмидт.
Вид на площадку у здания радиостанции. 1930 г.



Погрузка самолета на ледокольный пароход «Мальгин»
для поисков экспедиции У. Нобиле. 1928 г.



Ледокольный пароход «Мальгин» во льдах. 1931 г.



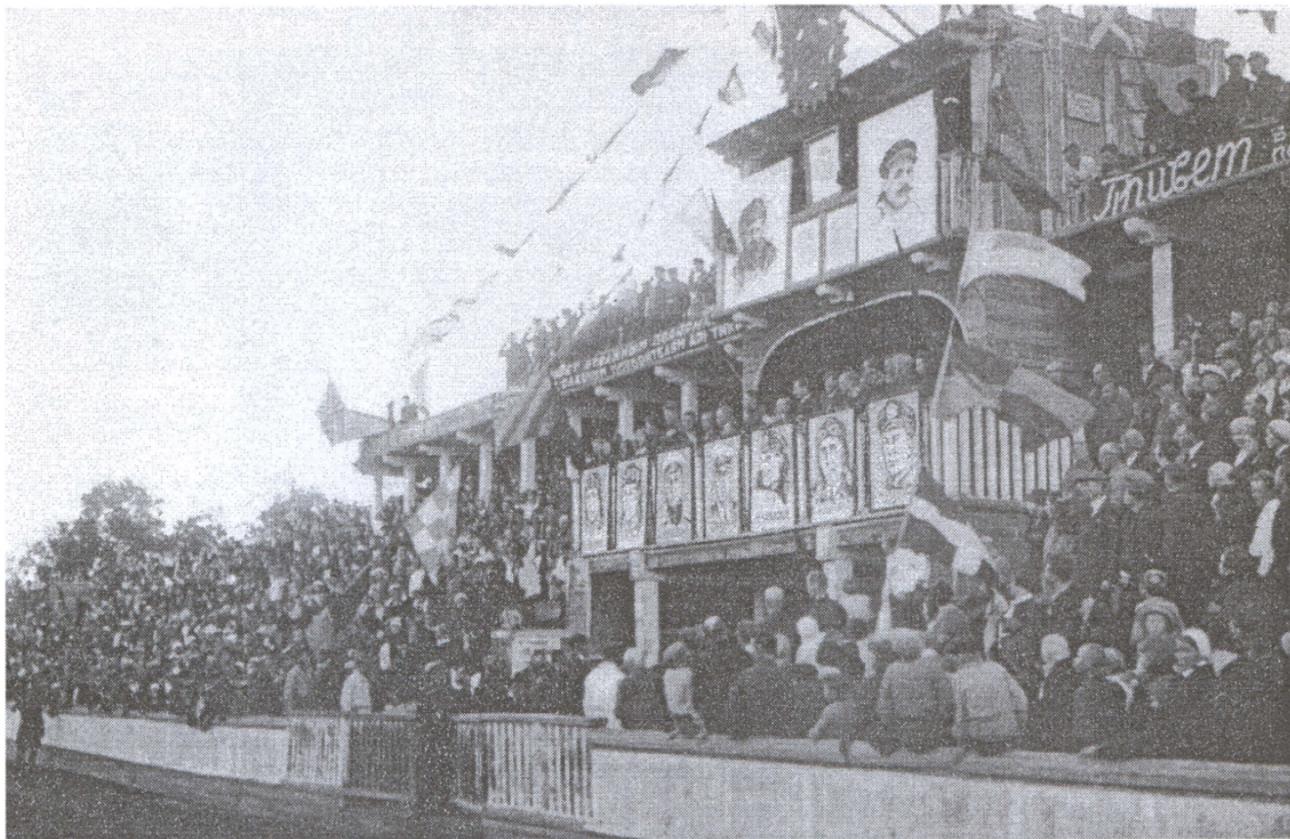
Операция по снятию «Мальгина» с банки
возле Шпицбергена. 1933 г.



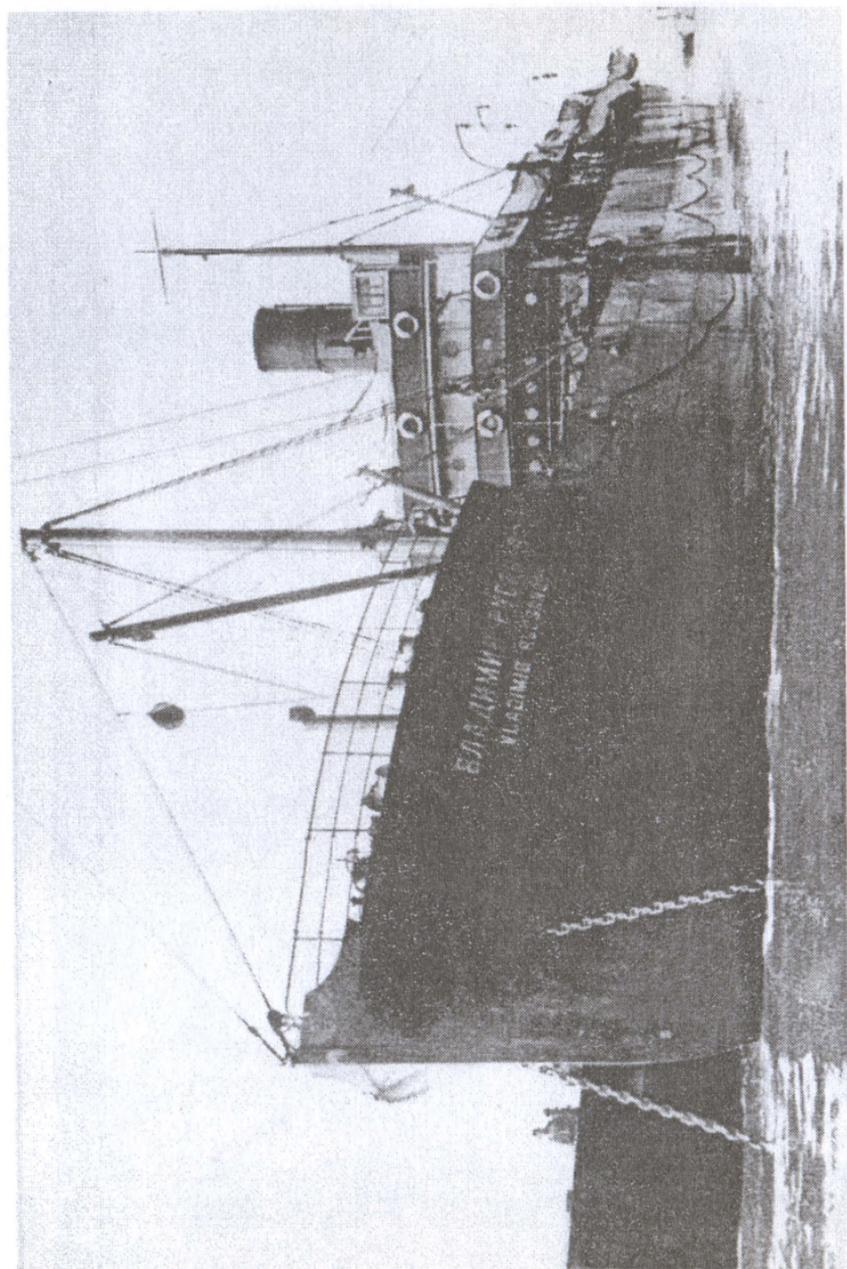
Ледоколы «Ленин» и «Мальгин» на рейде в Архангельске. 1937 г.



Погружение парохода «Челюскин» в воду. 1934 г.



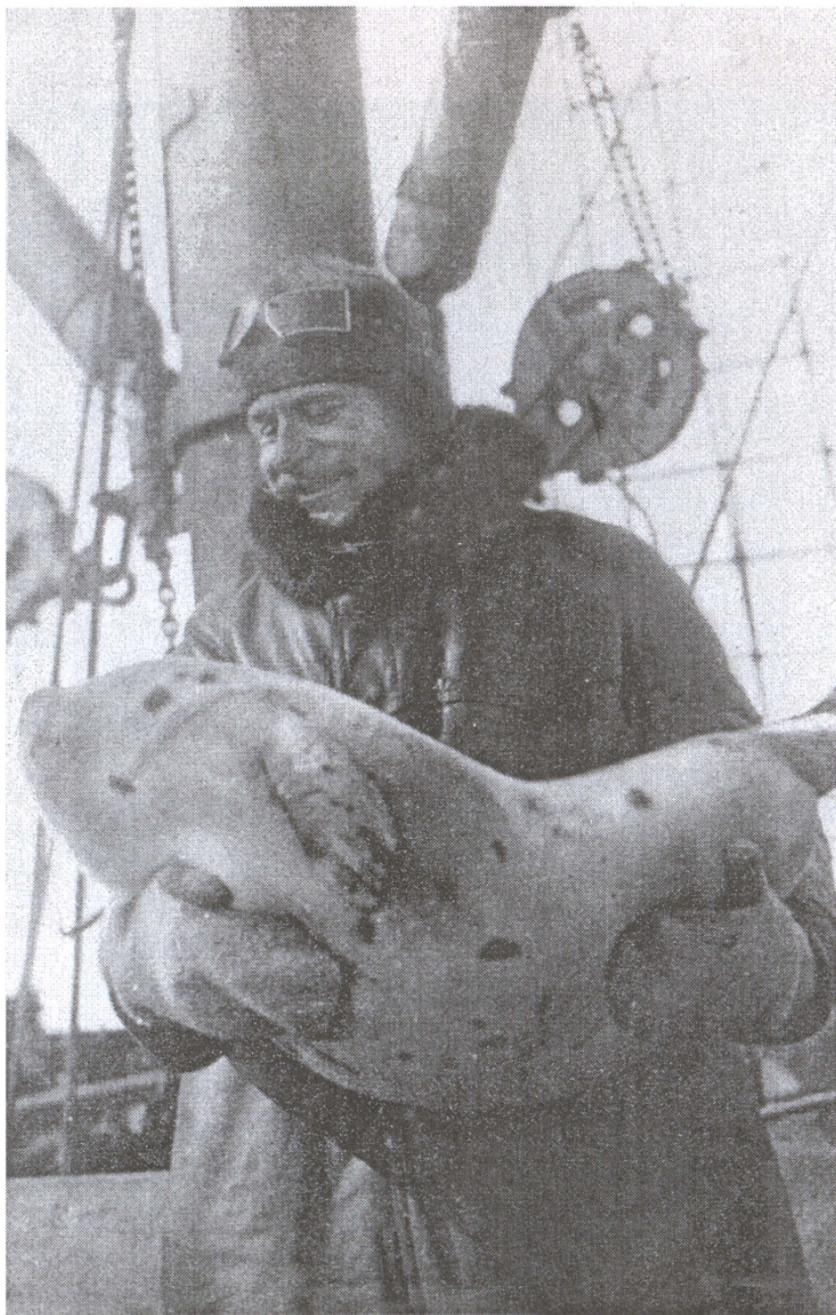
Челюскинцев встречают в Архангельске. Митинг на стадионе «Динамо». 1934 г.



Ледокольный пароход «Владимир Русанов» в Архангельском порту. 1930 г.



Жители Архангельска провожают ледокольный пароход
«Александр Сибиряков» в экспедицию. 1932 г.



Капитан В. И. Воронин с тюленем, переданным
в Ленинградский зоопарк

года Беломорско-Мурманское областное управление возглавили энергичные организаторы М.К.Державин и В.Д.Некрасов¹. На первых порах пришлось столкнуться с немалыми трудностями: по существу, отсутствовала береговая база для обслуживания судов, не хватало специалистов тралового лова, не было необходимого оборудования, снаряжения, материалов, топлива... Многих пугало новое дело. Находились «специалисты», которые утверждали, что траловый лов нерентабелен, что гораздо надежнее ловить рыбу старыми способами — на шняках и ёлах, ярусом и поддевом. Этот способ добычи рыбы был весьма своеобразен. Лов трески, пикши и палтуса поморы вели с помощью гигантских крючковых снастей — ярусов. Наживкой для этих снастей служила мелкая рыба — песчанка или мойва, которую рыбаки ловили неводами на песчаных отмелях. Основным промысловым судном являлась шняка — беспалубная парусно-гребная лодка, экипаж которой состоял из четырех поморов. Техника такого рыбного промысла была довольно-таки примитивной, целиком основанной на тяжелом ручном труде.

Но энтузиастов внедрения прогрессивного метода лова было намного больше. Прежде всего было принято решение о немедленном переоборудовании и ремонте траулеров. Эти работы проводились в архангельских механических мастерских. Экипажи первых рыбопромысловых судов комплектовались из числа поморов, жителей приморских, мезенских, печорских и других северных сел и деревень. Уголь для траулеров добывали водолазы в Белом море, где еще во время Первой мировой войны было затоплено несколько транспортов с углем.

29 июня 1920 года из Архангельска вышел на промысел первый траулер РТ-30, впоследствии получивший название «Лучинский» (в честь погибшего под Крон-

¹ ГААО. — Ф. 150. — Оп. 3. — Д. 20. — Л. 31.

штадтом члена Архангельского губкома РКП(б) Ф.С.Чумбарова-Лучинского), а на другой день за ним последовал РТ-39. Затем один за другим ушли в Баренцево море РТ-37 и РТ-28. Удачливее всех в этом году промышлял РТ-28, капитаном которого был потомственный помор С.Д.Копытов¹. Обратимся к памяти пионеров тралового лова на Севере. Слово старейшему капитану Архангельского тралового флота Ф.М.Михову: «Техника лова была несложна. Трал выбирали на палубу руками. Для этого вся вахта во главе с капитаном или штурманом становилась вдоль борта и, принаравливаясь к волне, под напев «Дубинушки» тащила сети.

Этот способ был не только малоэффективен, но и опасен. Я испытал его на самом себе. Стоял ясный сентябрьский вечер. В лучах заходящего солнца ясно выделялся мыс Канин. Из-за сильного южного ветра некоторые суда прекратили промысел. Но мы продолжали ловить. Вот наступило время поднимать трал. Мы выстроились вдоль борта, затащили «Дубинушку». Сначала все шло как обычно, но вдруг большая волна положила судно на подветренный борт, сети рвануло, и команда не удержала их, отпустила. Один лишь я не успел сделать это и вместе с тралом был сброшен за борт. Очувшись в воде, я попытался вынырнуть, но сверху была сеть. Оставалась одна надежда — добраться под водой до кромки трала... На мое счастье, в ту минуту, когда я очутился за бортом, на палубу вышел штурман. Он быстро принял необходимые меры, и меня благополучно извлекли из воды»².

Архангельские суда выловили тогда около 60 тысяч пудов морской рыбы³. Нелегко был труд рыбаков-пер-

¹ Киселев Н.А., Краснобаев А.И. История Мурманского тралового флота 1920—1970. — Мурманск, 1973. — С. 38.

² На траулерах в Баренцевом море (25 лет советского рыболовного тралового флота). — М.; Л., 1946. — С. 91—92.

³ ГААО. — Ф. 150. — Оп. 3. — Д. 419. — Л. 16.

вопроходцев. Большинство работ выполнялось вручную. Работали по две смены. На траулерах отсутствовали условия для отдыха. Экипаж жил в общих кубриках, в которых койки размещались в два яруса. Отопление было камельковое — углем, освещение — керосиновое. Не было ни бани, ни умывальников. В качестве бани использовалось машинное отделение. В особенно тяжелых условиях работали кочегары. На кораблях не было радиостанций. Почти всем поморам пришлось осваивать новый траловый метод лова, в каждом рейсе остро ощущалась нехватка рыболовного снаряжения, топлива, продовольствия.

Архангельские руководители понимали, что рыбный промысел может в известной мере способствовать преодолению продовольственного кризиса в губернии. Поэтому принимались меры к расширению также прибрежного морского, речного и озерного лова. Огромное значение в государственном масштабе приобретали мурманские рыбные промыслы. На Мурман в очередную рыбную путину было направлено около 500 поморов-рыбаков. Архангельский ревком в мае 1920 года издал приказ, в котором обязал «все уезды и волисполкомы Онежского и Кемского уездов принять самые энергичные меры по предоставлению промышленникам, едущим на Мурман, перевозочных средств»¹. В то же время необходимо было объединить северных рыбаков, найти приемлемую форму их союза. Первое, с чего начала Областьрыба, — создание рыболовецких артелей. Для этой цели было разработано специальное «Положение о рыбозвероловных трудовых артелях и отдельных рыбаках»². В 1920 году на Беломорском Севере уже действовало 93 артели, объединяющие 9400 рыбаков³.

¹ ГААО. — Ф. 150. — Оп. 3. — Д. 3. — Л. 16.

² Там же. — Д. 20. — Л. 39.

³ Архангельская область в период восстановления народного хозяйства 1921—1925 гг.: Сб. документов. — Архангельск, 1980. — С. 27.

В организации деятельности рыболовецких артелей важная роль также отводилась профессиональному союзу рыбаков.

Результаты принимаемых мер не замедлили сказаться. В 1920 году только на Мурмане было выловлено свыше 290 тысяч пудов рыбы¹. Это была значительная прибавка к столу северян. Большая часть выловленной рыбы была направлена в центральные губернии республики.

Правительство пристально следило за становлением советского тралового флота, оказывая ему постоянную поддержку. 19 марта 1920 года, «принимая во внимание важное государственное значение рыбозвериных промыслов Севера в целях их быстрой и планомерной организации», коллегия Главрыбы выделила Архангельской Областьрыбе на организационные расходы 3 миллиона рублей и на операционные — 50 миллионов рублей. В то же время архангельским рыбакам предоставлялось право размещать за границей заказы на промысловое оборудование и снаряжение, постройку и ремонт рыбопромысловых судов².

В сентябре того же года для размещения заказов на промысловое оборудование и заключения торговых соглашений в Норвегию выехал председатель Беломорско-Мурманского управления Областьрыбы М.К.Державин³.

29 декабря 1920 года В.И.Ленин подписал постановление Совета труда и обороны о необходимости «удовлетворять все заявки и требования Главрыбы на материалы для выработки и заготовки орудий лова или предметов, необходимых для снабжения рыбной промышленности в первую очередь после военных заданий»⁴.

¹ ГААО. — Ф. 150. — Оп. 3. — Д. 419. — Л. 16.

² Там же. — Д. 3. — Л. 31.

³ Там же. — Д. 1. — Л. 95.

⁴ Киселев А.А., Краснобаев А.И. История Мурманского тралового флота 1920—1970. — С. 33.

Для закупки рыбопромыслового оборудования за границей Советское правительство выделило более миллиона золотых рублей. В Норвегии были закуплены мотоботы, лодки, 76 пудов манильского троса, 25 тюков снастей и т. д.¹. «Для обеспечения Сибирской продовольственной экспедиции и рыболовных судов Главрыба» правительство приняло решение «обязать Наркомвнешторг в порядке боевого задания закупить и вывезти в Архангельск не позднее 10 июля с. г. 15 тыс. тонн заграничного угля»².

Для организации рыбных промыслов не хватало специализированных судов. Еще в августе 1920 года Совет народных комиссаров издал декрет «О мерах по организации и развитию деревянного судостроения», в котором отмечалось: «Признать работы по деревянному судостроению стратегическими по своему значению... снабжать эти работы вне очереди, наравне с работами Военного ведомства»³.

Широкий размах получило деревянное судостроение на Архангельском Севере. На элингах Соломбальской, Куховской, Онежской, Сюземской верфей, на Мудьюгском и Лайском судостроительных заводах строились суда для молодого рыбопромыслового флота. К началу навигации 1921 года только в Архангельске были введены в строй одна паровая шхуна, 14 мотоботов, 52 карбаса, 6 шлюпок⁴.

Сложные и ответственные задачи стояли перед рыбаками Севера в навигацию 1921 года. Передовая пе-

¹ Киселев А.А., Краснобаев А.И. История Мурманского травого флота 1920—1970. — с. 33.

² Владимир Ильич Ленин: Биографическая хроника. — М., 1979. — Т. 10. — С. 603.

³ Декреты Советской власти. — Т. X. Август—сентябрь 1920 г. — М., 1980. — С. 91.

⁴ Бюллетень Главного управления по рыболовству и рыбной промышленности в России (Главрыба).— 1922.— № 11—12.— С. 11—15.

риодического издания «Главрыбы» характерным для того времени языком так определяла эти задачи: «Не сегодня-завтра красный рыбак подымет парус и поплывет делить море на полосы и квадраты, чтобы взять у него мандат на жизнь Республики, чтобы уловить как можно больше. И нужно напрячь все силы рабочих и служащих, чтобы без перебоя принимать у рыбаков пойманную рыбу, помня, что каждый лишний пуд спасет голодного, вырвет его из когтей смерти. Без отдыха, не считая часов, когда это необходимо по обстоятельствам, всем за работу — самую тяжелую и ответственную, ибо упущенный даже момент может оставить Республику без рыбы»¹.

В Архангельске делалось все, чтобы траулеры своевременно вышли на промысел. Пятый губернский съезд Советов приравнял траловый флот к ударным предприятиям, которые снабжались всем необходимым в первую очередь. В резолюции съезда было записано: «Траловый промысел Областьрыбы как наиболее совершенный технически, глубоководный промысел, имеющий государственное значение в водах Белого и Ледовитого океана, рассматривать как ударное предприятие в отношении обеспечения судов топливом, снаряжением и судовой командой»². Работники тралового флота обратились к рабочим архангельских заводов с просьбой найти заменители импортных материалов и рыболовного снаряжения. На архангельской канатно-прядильной фабрике «Канат» изготовили прядено из русской пеньки, которое не уступало иностранной — манильской. Северяне-рыбаки научились вязать и шивать тралы. Первым советским тралмейстером по праву считается Ф.Г.Шамалув, который подготовил и воспитал не одно поколение

¹ Бюллетень Главного управления по рыболовству и рыбной промышленности в России (Главрыба). — 1921. — № 8. — С. 1.

² Архангельская область в период восстановления народного хозяйства 1921—1925 гг. — С. 43.

специалистов тралового флота. Руководство Областьрыбы утвердило для Ф.Г.Шамалуева специальную должность инструктора-тралмейстера с окладом по должности капитана рыбопромыслового судна¹. Один из первых капитанов тралового флота помор Ф.М.Михов создал сетевязальную мастерскую. В последующие годы, работая в мастерской инженером-конструктором, Ф.И.Михов изобрел несколько тралов своей конструкции². Им выпущены руководства по устройству тралов и технике работы с ними, которые стали настольными пособиями рыбаков, по ним учились и овладевали прогрессивным способом ловли рыбы все моряки советского тралового флота³.

Архангельские рыбаки получали постоянную поддержку и помощь от советского правительства. Так, по просьбе окружного военного комиссара В.Н.Краевского «ввиду крайней важности рыбного промысла, каковой является при отсутствии прочих продовольственных ресурсов края единственным источником питания населения и войск Северной области», Реввоенсовет Республики дал отсрочку в мобилизации 600 северным рыбакам, которые были направлены для работы на траловый флот и рыбные промыслы Мурманского края⁴.

Самоотверженно трудились рабочие судоремонтных мастерских Областьрыбы. Несмотря на нехватку сырья, материалов, оборудования, они сумели на месяц раньше установленного срока подготовить суда к выходу в море. В конце мая 1921 года архангельские траулеры вышли на промысел. На всех судах были установлены флаги,

¹ ГААО. — Ф. 177. — Оп. 1. — Д. 143. — Л. 30.

² Коряковский Н.С. От первого трала до первого миллиона // Правда Севера. — 1970. — 11 июля.

³ На траулерах в Баренцевом море (25 лет советского рыболовного тралового флота): Сб. — М.; Л., 1946. — С. 25.

⁴ ГААО. — Ф. 150. — Оп. 3. — Д. 6. — Л. 114.

утвержденные ВЦИКом для рыбопромыслового флота РСФСР¹.

Ударно поработали в этом году архангельские рыбаки. Только за три летних месяца суда тралового флота совершили 40 рейсов и добыли свыше 126 тысяч пудов морской рыбы². Среди тех, с чьими именами связано начало тралового лова на Севере, были поморы-капитаны Ф.М.Михов, С.П.Леонтьев, А.П.Новожилов, И.Н.Демидов, А.А.Егоров, механики Н.П.Петров, М.А.Плотицын, П.А.Попов и многие другие. Все основные рыбные промысловые районы были открыты архангельскими рыбаками: капитан С.П.Леонтьев в 1923 году открыл Заколгуевский промысловый район, С.Д.Копытов нашел обильное рыбное место, которое было названо Северным склоном Центрального района, А.А.Егоров обнаружил косяки рыбы на Гусиной банке, И.Н.Демидов открыл рыбную банку, названную его именем — Демидовская. Перед навигацией 1923 года руководство тралового флота собрало всех капитанов и специалистов, и на основе их записей, наблюдений была составлена первая советская промысловая карта³.

Большую помощь архангельским рыбакам оказывали ученые. Еще в январе 1918 года в Архангельске была создана «Экспедиция для исследования рыбных промыслов Северного Ледовитого океана»⁴. К сожалению, из-за оккупации Севера интервентами и белогвардейцами провести научные работы в северных морях экспедиции не удалось. После освобождения Архангельска больших успехов в рыбном деле достигли первые научные учреждения — Северная научно-промысловая экспедиция

¹ ГААО. — Ф. 150. — Оп. 3. — Д. 414. — Л. 59.

² Там же. — Д. 1. — Л. 347.

³ На траулерах в Баренцевом море. — С. 74.

⁴ Труды Северной научно-промысловой экспедиции. — Вып. 4. — Пг., 1920. — С. 4.

и Плавморнин. В 1920 году Севэкспедиции были переданы траулер «Дельфин», шхуны «Шарлотта» и «Надежда». Плавморнин вел научные работы в северных морях на знаменитом «Персее».

14 сентября 1920 года вернулся из своего первого научного похода траулер «Дельфин» Северной научно-промысловой экспедиции. Газета «Известия Архангельского губревкома и Архгубкома РКП(б)» на своих страницах так рассказала об этом событии: «"Дельфин" добыл камбалы около 600 пудов, т. е. 15—20 процентов общего улова. Помимо промысловых работ "Дельфин" произвел ряд ценных научных наблюдений по качественному составу косяков рыбы, по возрасту промысловых видов, по питанию и пр. На "Дельфине" в широких размерах производились опыты вяления рыбы — трески, ерша, палтуса, пикши. Опыты дали хорошие результаты»¹.

Ученые во время своих походов на научных судах раскрывали тайны морских глубин, изучали грунты дна, исследовали донных животных, распределение планктона, состав воды. И как результат северные рыбаки получали научно обоснованные рекомендации и промысловые карты. В Архангельске были поставлены удачные опыты рыбозаведения; в Белом море изучалась биология семги и сельди; на Печоре велись ихтиологические исследования². Признанным знатоком рыбных богатств северных морей являлся профессор Н.К.Книпович, которого В.И.Ленин назвал «научной силой I-го ранга»³.

Широкие масштабы приобретал в Северном крае

¹ Известия Архангельского губревкома и губкома РКП(б). — 1920. — 22 сент.

² Геккель Я.Я. За четверть века. Обзор деятельности Арктического института Главсевморпути за 25 лет. — М.; Л., 1945. — С. 13.

³ Владимир Ильич Ленин: Биографическая хроника. — Т. 11. — М., 1979. — С. 280.

прибрежный морской, речной и озерный лов рыбы. В 1921 году коллегия Областьрыбы заслушала доклад известного на Севере полярного капитана И.П.Ануфриева о проведении исследований в районе Мезенско-Канинского промысла¹, также была обсуждена записка ученого А.А.Жилинского о промыслово-разведочной экспедиции на Чешскую губу². В эти промысловые районы в зимний сезон были направлены большие группы рыбаков. Результаты не замедлили сказаться. В 1921 году в Мезенско-Канинском районе была выловлена 31 тысяча пудов наваги, на Летнем берегу Белого моря — свыше 25 тысяч пудов рыбы, в Онежском районе — около 13 тысяч пудов рыбы³. Возникла другая проблема — как сохранить мороженую рыбу и вывезти ее в Архангельск. Архангельский губисполком образовал губернскую чрезвычайную тройку из представителей Областьрыбы, губпродкома и губтрамота, которой предоставлялись неограниченные возможности в деле доставки заготовленной рыбы на склады Архангельска⁴. В результате принятых экстренных мер весь зимний улов был благополучно доставлен потребителям.

Следует сказать, что деятельность Беломорской Областьрыбы находилась под неослабным вниманием и руководством со стороны местных властей. Пятый губернский съезд Советов принял решение — усилить «культурно-просветительное дело среди промышленников... посредством учреждения на местах и в Архангельске особой рыбацко-промышленной школы и курсов, издания плакатов, промысловой популярной литературы»⁵. А вскоре в Архангельске была открыта рыбац-

¹ ГААО. — Ф. 150. — Оп. 3. — Д. 2. — Л. 42.

² Там же. — Д. 414. — Л. 18.

³ Там же. — Л. 27—28.

⁴ Там же. — Д. 2. — Л. 47.

⁵ Архангельский V губернский съезд Советов: Ежегодный бюллетень. — 1921. — № 12. — С. 5.

ко-промысловая школа. Позднее был создан рыбопромышленный техникум, который стал центром подготовки специалистов рыбного дела.

С каждым годом Архангельский траловый флот заметно набирал темпы роста. В 1924 году траулеры сделали 88 рейсов, в родной порт судами в среднем доставлялось по 5—6 тысяч пудов рыбы. За 1925 год суда тралфлота добыли уже свыше 120 тысяч центнеров рыбы¹. Это было не так уж плохо для флота, который только начинал писать свою славную историю. Впоследствии траловый флот перебазируется в незамерзающий порт Мурманск.

Руководители Архангельска понимали, что «траловый промысел на Севере не может и не должен иметь архангельский или мурманский паспорта, как Мурманское побережье, так и Архангельск нужны для дела, каждый по-своему, и скорейшее развитие тралового дела требует использования всего, что могут дать и Архангельск, и Мурманск»². Эти слова и сегодня звучат актуально, призывая к разумному ведению региональной политики.

Более чем на 47 тысяч километров протянулась линия морского побережья нашей страны. Если посмотреть на карту только северной части Европейского материка, то сразу бросается в глаза обширное водное пространство, в глубинах которого обитают огромные стада морского зверя и разнообразных пород рыб. Это одно из важных богатств нашей страны. Особенно богато рыбой омывающее северные берега нашей области Баренцево море.

«Пахари моря» — так любовно называют рыбаков

¹ Киселев А.А., Краснобаев А.И. История Мурманского тралового флота. — С. 50.

² Бюллетень Главного управления по рыболовству и рыбной промышленности в России (Главрыба). — 1923. — № 14. — С. 11.

северяне. Сегодня архангельские рыбаки продолжают лучшие традиции пионеров морского рыболовства.

ПРОЕКТ БОРИСОВА

Его имя еще при жизни стало легендарным. Архангельского художника Александра Алексеевича Борисова знал весь мир. Персональные выставки его картин с необыкновенным успехом проходили в Вене, Берлине, Гамбурге, Париже, Праге, Лондоне, Нью-Йорке, Вашингтоне. Газеты тех лет пестрели заголовками: «Певец Арктики», «Боян льдов и полуночного солнца», «Русский Рембрандт». Высокие международные звания, титулы, золотые медали — итог признания необыкновенного таланта северного художника.

В одном из лучших художественных музеев мира — галерее Грифтона в Лондоне — был отведен специальный зал, в котором экспонировалась самая знаменитая картина А.А.Борисова «Царство смерти». Завороженный увиденным, замер перед картиной полярный путешественник Ф.Нансен... По его инициативе от имени правительства Норвегии и Швеции А.А.Борисов был награжден орденом св. Олафа. Еще ранее архангельскому художнику вручили престижный французский орден Почетного легиона¹.

Не многие русские живописцы были удостоены таких почестей и наград. Большой триумф ждал художника и на своей Родине — в России. В феврале 1914 года выставка картин Борисова была устроена во дворце князя Ф.Юсупова. В четырех залах особняка на Ли-

¹ Борисов Н.П. Художник вечных льдов. — Л., 1983. — С. 166—168.

нейном на обитых черным бархатом стенах были размещены 208 произведений. В экспозицию вошли три самостоятельных цикла: полярные пейзажи, «Зима на Северной Двине» и этюды Соловецких островов и монастыря. За короткое время выставку посетили десять тысяч человек, были написаны сотни рецензий и статей, как правило, восторженных. Однако на «малой родине» художника газета «Архангельск» в марте 1914 года поместила статью анонимного автора, который отозвался об этом событии весьма ядовито: «О выставке Борисова националистическая печать пишет с восторгом, изо дня в день, не зная меры. В освещении этих писателей поездки Борисова по Северу приобретают какой-то фантастический характер... Поездки на Новую Землю кажутся этим невеждам прямо героическим подвигом! А газета «Голос России» сравнивает его с Ломоносовым! А что мы видим? Этюд для театральной декорации...»¹ С подобными несправедливыми отзывами о его деятельности А.А.Борисову приходилось сталкиваться и в последующие годы.

В Доме-музее В.И.Ленина в Горках висит картина «Льды». По свидетельству очевидцев, ее особенно любил Владимир Ильич. Ленин просил в 1922 году прислать ему книги о полярных путешествиях. Не под впечатлением ли от этого небольшого полотна кисти А.А.Борисова? В кремлевской библиотеке находилась также брошюра А.А.Борисова «Обь-Мурманская железная дорога»². Как она оказалась у Ленина? Случайно ли это? Нет, конечно. Руководитель Советского государства лично знал А.А.Борисова, знал не только как замечательного художника, но и как общественного деятеля.

А.А.Борисов был горячим патриотом Беломорского

¹ Борисова Е. «Страна смерти» для Григория Распутина // Архангельск 2000. — 29 янв.

² Обь-Мурманская железная дорога. — Пг., 1915.

Севера. Путешествуя с кистью и мольбертом по бескрайним просторам архангельского края, он убедился в том, что бездорожье — одна из главных проблем Севера. Еще в 1912 году он представил царскому правительству проект строительства Великого северного железнодорожного пути. Эта дорога была жизненно необходима для развития экономики и хозяйства не только Севера и Сибири, но и всей России. Проект предусматривал соединение железнодорожной магистралью по кратчайшему направлению трех океанов: Северного Ледовитого, Атлантического и Тихого. Железнодорожный путь давал возможность осваивать колоссальные природные богатства Севера и Сибири. По схеме А.А.Борисова Обь-Мурманская железная дорога начиналась от села Атынского на Оби (ниже впадения Иртыша), дальше переваливала через Урал, подходила к Якишинской пристани на Печоре и затем направлялась к городу Усть-Сыольску (ныне Сыктывкар) и станции Котлас. От Котласа дорога шла на северо-запад к станции Плесецкая (на дороге Архангельск — Вологда) и на Сороку (Беломорск), примыкая в этом пункте к Мурманской железной дороге. Финансирование изыскательских работ по трассе Обь — Котлас — Сорока взял на себя Э.Ганневик, глава норвежской банковской фирмы «Эдвард Ганневик», рассчитывавший получить в концессию не только строительство и эксплуатацию дороги, но и тяготеющие к ней лесные массивы.

В 1916 году состоявшееся Межведомственное совещание по выработке плана железнодорожного строительства в России отнесло Обь-Мурманскую железную дорогу к дорогам первой очереди¹. Однако царское правительство оставило без внимания проект северянина.

¹ Славин С.В. К истории железнодорожного строительства на Севере в дореволюционной России // Летопись Севера. — М., 1957. — Т. 2. — С. 193—195.

После революции А.А.Борисов вновь выдвинул свою идею о великом железнодорожном пути. Он понимал, что в условиях разрухи и Гражданской войны найти отечественные капиталы для решения этой проблемы вряд ли удастся. Отсюда родилась идея сооружения железной дороги с использованием иностранного капитала, путем сдачи ее в концессию. А.А.Борисов часто бывал за границей, познакомился в Норвегии с банкиром Эдвардом Ганневиком, который увлекся этой грандиозной идеей.

В.И.Ленину также близка была эта проблема. 12 марта 1918 года после доклада о внешней и внутренней политике СНК на заседании Петроградского Совета он, отвечая на записку о концессии на Великий северный железнодорожный путь, говорил: «...лучше заплатить дань иностранным капиталистам, железные дороги построить. От этой дани мы не погибнем, а если не сладим с железнодорожным движением, мы можем погибнуть потому, что народ голодает, как ни вынослив русский рабочий, но есть предел выносливости. Поэтому принять меры к улучшению железнодорожного движения наша обязанность, хотя бы ценою дани капитализму»¹.

А.А.Борисов был не только страстным пропагандистом строительства Великого северного железнодорожного пути, но и человеком дела. Он приезжает в Москву, где развивает кипучую деятельность. Его непоколебимая убежденность в необходимости решения железнодорожной проблемы, личное обаяние, неоднократные встречи с видными деятелями государства — Ф.Э.Дзержинским, Г.М.Кржижановским, Л.Б.Красиным — способствовали тому, что проект Великого северного железнодорожного пути стал рассматриваться в числе важных задач советского правительства. В 1918 г. Борисов обращается с личным письмом к Председателю Совета народных

¹ Ленин В.И. Полн. собр. соч. — Т. 38. — С. 13.

комиссаров В.И. Ленину. Этот документ в сокращенном варианте приводится в замечательной книге племянника художника, Н.П. Борисова, «Художник вечных льдов». Воспроизведем полный текст этого письма: «В 1915 году мною исходатайствовано право на свои средства сделать изыскания железнодорожной линии широкой колеи обычного типа Обь — Котлас — Сорока. В настоящее время изыскания эти сделаны, и составленные проекты представлены в Министерство путей сообщения 4 января 1917 года на рассмотрение.

Обстоятельства переживаемого времени, стратегические и экономические условия, крайняя необходимость использовать лесные богатства Севера и заставляют меня срочно приступить к исполнению дела, давно задуманного мною, как уроженца и местного деятеля Севера. Эксплуатация северных лесов требует соединения в одном предприятии трех промышленных задач: доставка леса по рекам к железной дороге, перевозка его по железной дороге к портам и внутренним рынкам и, наконец, экспорт леса из приморских портов в иностранные порты. Исполнение этой задачи потребует не только постройки железной дороги, но и создания речного и морского флота.

Для осуществления всего предприятия в полном объеме мною привлечены норвежские и американские капиталы, представителем которых является Эдвард Ганневик, известный совладелец пароходно-владельческой фирмы «Братья Ганневик», имеющей два своих банка в Нью-Йорке, один в Лондоне и несколько судостроительных верфей с ежегодной постройкой до 200 тысяч тонн водоизмещения.

Ввиду того, что со стороны Министерства путей сообщения не было сделано каких-либо шагов, а соединение систем сибирских рек с системами рек Европейской России железной дорогой крайне необходимо для поднятия экономического благосостояния страны, настоящим

прошу рассмотреть мое ходатайство в экстренном порядке, как равно и все проекты по означенному выше вопросу.

Художник А.А.Борисов»¹.

Какая грандиозная программа! А.А.Борисов в сложнейшее для молодой Советской республики время одним из первых указывает путь хозяйственного возрождения страны, прорыва экономической блокады через северные порты путем экспорта леса. И решение советского правительства не заставило себя долго ждать. Обратимся к ленинским документам. Красноречивая запись в «Биографической хронике»: «Ленин изучает литературу о Севере и материалы Комиссии ВСНХ в связи с постановкой вопроса о концессии на постройку Великого северного железнодорожного пути... беседует с Борисовым по этому вопросу: знакомится с проектом концессии на Великий северный железнодорожный путь... пишет проект постановления СНК «О предоставлении концессии на Великий северный железнодорожный путь», направляет проект члену президиума Г.И.Ломову и наркому промышленности и торговли Л.Б.Красину...»²

Проект концессии обсуждался во многих правительственных органах. Так, 9 декабря 1918 года специальная комиссия по рассмотрению концессий под председательством Г.И.Ломова единогласно утвердила его, затем 12 декабря 1918 года положительное решение о строительстве Великого северного железнодорожного пути было принято на президиуме ВСНХ, а 1 февраля 1919 года — на совместном заседании ВСНХ и ВЦСПС³.

¹ Российский центр хранения и изучения документов новейшей истории (РЦХИДНИ). — 30042. — К. 46. — Л. 1; Борисов Н.П. Художник вечных льдов. — С. 200—201.

² Владимир Ильич Ленин: Биографическая хроника. — Т. 6. — июль 1918 — март 1919. — М., 1975. — С. 492.

³ Известия ВЦИК. — 1918. — 7 янв.

Обратимся вновь к «Биографической хронике». Последующая запись свидетельствует о том, что В.И. Ленин лично написал проект постановления СНК. 4 февраля 1919 года СНК под председательством В.И. Ленина принял данное постановление. В этом ленинском документе отмечалось: «Обсудив общие положения концессии на постройку Великого северного пути по проекту художника А.А. Борисова и норвежского гражданина Эдварда Ганневика (Обь—Котлас—Сорока; Котлас — Званка), Совет Народных Комиссаров постановляет: 1. Признать направление линии железной дороги и общий план постройки приемлемыми»¹.

Во многих газетах и журналах того времени шла оживленная дискуссия о Великом северном пути. Я.Б. Голин в «Экономической жизни» и «Известиях ВЦИК» указывал на то, что концессия пробьет брешь в блокаде, что благодаря ей страна сможет получить необходимые ей десятки миллионов пудов рельсов, тысячи паровозов, десятки тысяч вагонов, «разные заводы и машины, что дорога будет впоследствии выкуплена и все это выгодно России»².

Было немало и противников Великого северного железнодорожного пути. Однако уже в конце 1918 года председатель комиссии по рассмотрению концессий Г.И. Ломов в беседе с корреспондентом газеты СТО «Экономическая жизнь» отметил, что в первую очередь встал принципиальный вопрос о возможности соглашения с представителями мирового капитала. После известной борьбы взглядов победило течение, которое высказывалось в пользу такого соглашения, руководствуясь не отвлеченными принципами, а чисто деловыми соображениями³.

¹ Ленинский сборник. — XXIV. — С. 53.

² Летопись Севера. — М., 1977. — Т. 8. — С. 5.

³ Экономическая жизнь. — 1918. — 13 дек.

А.А.Борисов и его единомышленники развернули активную деятельность. Было создано общество «Великий северный путь», в которое входило более 200 человек¹, в том числе академик-архитектор А.В.Щусев, братья-художники В.М. и А.М.Васнецовы, профессор А.А.Чернов, наш земляк П.А.Шадрин, который в будущем станет министром и крупным организатором речного флота страны, и многие другие. Начались первые изыскательские работы, прорубался визир будущей трассы железной дороги, разрабатывались архитектурные проекты вокзальных и гостиничных зданий...

К сожалению, первый договор на концессию о сооружении Великого северного пути не был заключен по ряду причин. Одна из главных состояла в некредитоспособности Э.Ганневика.

Однако борьбу за свой проект А.А.Борисов продолжал с удивительной настойчивостью и присущей ему смелостью. В феврале 1921 года на Малом Совнаркоме вновь обсуждался вопрос о концессии на строительство Великого северного пути и была признана «важность и спешность этого дела». В августе 1921 года Большой Совнарком также поддерживает идею железнодорожного строительства². Больше того, Обь-Беломорская железнодорожная магистраль упоминается при составлении плана ГОЭЛРО³.

И снова эта идея не была претворена в жизнь. На смену экономической блокаде со стороны империалистических стран пришла блокада концессионная.

Рост экономического могущества Советской республики позволяет вновь выдвинуть на повестку дня вопрос

¹ Известия ВЦИК. — 1921. — 29 марта; 29 апр.

² Известия ВЦИК. — 1928. — 7 янв.

³ Пояснительная записка к схематической карте электрификации России. — М., 1921. — С. 25, План ГОЭЛРО. — М., 1955. — С. 238—244.

о сооружении Великого северного пути. А.А.Борисов в конце 20-х — начале 30-х годов выступает с докладами о строительстве железной дороги в Ленинграде, Архангельске, Великом Устюге... В Москве возобновляет свою деятельность общество «Великий северный путь». В эти годы А.А.Борисов часто выступает на страницах центральной и местной печати по проблемам железнодорожного строительства. В 1929 году Северодвинский губплан издал в Великом Устюге брошюру «Великий северный путь», в которой авторы продолжали отстаивать свою идею¹. Однако А.А.Борисовым был сделан и опрометчивый шаг при оценке перспективы использования Северного морского пути, освоение которого начинало принимать государственный масштаб. Он категорично утверждал, что провод судов через Карское море возможен только случайно, что это якобы «цирковой номер», что «тратить деньги на развитие Севморпути — дело гиблое, а мечтать о нем, пожалуй, и стыдно»². В центральной и местной печати развернулась бурная полемика. Не обошла она и Архангельск. На страницах краевой газеты «Правда Севера» состоялась дискуссия А.А.Борисова с В.Исаковым по вопросу строительства Великого северного железнодорожного пути³. В Российском государственном архиве экономики имеется объемное дело, в котором собраны многочисленные материалы о дискуссии тех лет, развернувшейся вокруг строительства Великого северного пути⁴. Провидчески звучат слова великого художника-северянина, опубликованные в «Известиях ВЦИК»: «Я убежден, что раз начало будет положено, то рано или поздно, теперь же

¹ Борисов А.А., Воблый В.М. Великий северный путь. — Великий Устюг, 1929.

² Канторович В. С Карской экспедицией. — С. 147.

³ Правда Севера. — 1929. — 4 июля; 2 окт.

⁴ ЦГАНХ СССР. — Ф. 9570. — Оп. 1. — Д. 509.

или через годы, но железнодорожная магистраль будет осуществлена... Когда это будет, я не берусь предсказать, но твердо верю, что самый небольшой реальный заложенный камень явится началом постройки самого грандиозного здания»¹. До сих пор не найден огромный архив А.А.Борисова, а он вел переписку со многими известными людьми: Нансеном, Амундсеном, Чичериным, Красиным, Дзержинским, Кржижановским... Эти документы могли бы рассказать много нового о нашем знаменитом земляке, пламенном гражданине и патриоте Севера.

Драматичной оказалась и судьба борисовских полотен. В тридцатые годы основная его коллекция, приобретенная для Третьяковской галереи И.Грабарем, была распределена по разным городам России. Многие из его картин осели в частных коллекциях мира.

Грандиозная идея А.А.Борисова была воплощена уже после его смерти. Железные дороги на Севере были построены в предвоенные годы, а железная дорога Коноша—Воркута — в годы Великой Отечественной войны.

И.М.Гронский, бывший главный редактор газеты «Известия ВЦИК», так напишет о нашем земляке: «В чем я усматриваю величие А.А.Борисова? Во-первых, он самый выдающийся из учеников Куинджи. Все писали Подмосковьё, среднюю полосу России, Украину. А Борисов впервые в мировой живописи отобразил природу Севера, в том числе и Заполярного. Он открыл новую страницу в истории живописи России. Да еще какую!

Во-вторых, он выступил исследователем Крайнего Севера, ученым, приковал внимание партии и советского народа к разработке богатейших природных богатств, сосредоточенных там. Более того, он указал путь к этим богатствам — проект Великого северного железнодорожного пути.

¹ Известия ВЦИК. — 1928. — 9 марта.

В-третьих, А.А.Борисов единственный из художников, обсуждавший с В.И.Лениным важнейшие проблемы экономического развития советской страны и попутно, конечно, пути развития советского изобразительного искусства»¹.

В настоящее время в основном завершены грандиозные работы по сооружению Байкало-Амурской магистрали, открывшей новые горизонты роста экономики Сибири.

В последние годы два десятка российских регионов впервые объединились, чтобы построить частную железную дорогу от Урала до Белого моря — «Белкомур» (Белое море—Коми—Урал). Ее маршрут: Пермь—Кудымкар—Сыктывкар—Архангельск. Эта дорога на 800 километров сократит выход к северным морям и в страны Скандинавии, поможет в экономическом развитии двадцати одному региону России². Основной поток грузоперевозок будет состоять из нефтепродуктов обширной Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции, бокситовых руд Северного и Южного Тимана, марганцевых, хромитовых руд Северного Урала и продуктов их переработки, коксующихся и энергетических углей Печорского бассейна, леса и лесоматериалов северных регионов, продукции машиностроения, химической промышленности, стройиндустрии Пермской и Свердловской областей.

С пуском магистрали в 2005 году ожидается увеличение объема грузоперевозок до 10 миллионов тонн в год, а еще через пять лет эта цифра удвоится³. Проекты

¹ Письмо И.М.Гронского Н.П.Борисову от 2 ноября 1984 года. — Личный архив Н.П.Борисова; Гронский И.М. Из прошлого... Воспоминания. — М., 1991. — С. 364.

² Кобанов М., Ципунов В. Станет ли БАМом «Белкомур?» // Правда Севера. — 1998. — 17 июня.

³ Костылев П. Архангельск—Сыктывкар—Пермь. Северная трасса XXI в. // Welcome. — 1999. — № 1. — С. 40—42.

БАМа и «Белкомура» — результат многолетней дискуссии по проблемам транспортного строительства на Севере и в Сибири. И мы должны помнить, что у истоков конструктивного решения этой идеи находился наиболее последовательный сторонник Великого северного железнодорожного пути Александр Алексеевич Борисов, которого горячо поддержал в те годы В.И.Ленин.

ВОЗДУШНАЯ ГАВАНЬ СЕВЕРА

Воздухоплавание имеет большую историю. Изобретателем и строителем аэростата считается португальский монах Бартоломео Лоренцо Гузмао. 8 августа 1709 года он совершил свой первый полет. Б.Л.Гузмао в донесении своему королю утверждал, что таким способом будут открыты ближайшие к полюсам страны¹.

Первыми предприняли попытку завоевать Северный полюс шведы: инженер Соломон Август Андрэ, физик Н.Стриндберг и техник К.Френкель. Главной целью их воздушной экспедиции являлось «исследование полярных стран на возможно большем пространстве», в особенности наиболее труднодоступной приполюсной области². Но экспедиция 1897 года под руководством С.Андрэ на аэростате «Орел» закончилась трагически. Только в 1930 году удалось восстановить историю этого смелого полета по найденным дневникам и фотонегативам, обнаруженным на острове Белом³.

¹ Самойлович Р.Л. История полетов в Арктике и Антарктике // Воздушные пути Севера. — М., 1933. — С. 11.

² Пинхенсон Д.М. История открытия и освоения Северного морского пути. — Л., 1962. — Т. 2. — С. 531.

³ Островский Б.Г. Третий века подо льдом. Андрэ и его экспедиция к Северному полюсу. — Л., 1931.

Воздухоплавание нашло немало сторонников и в России, причем Архангельск привлекал особое внимание любителей воздушных путешествий, так как его географическое положение способствовало проведению полетов в различных направлениях, в том числе и через Северный полюс. Вот некоторые примеры. В 1880 году в журнале «Воздухоплаватель» появилась информация о разработке маршрута воздушного сообщения по линии Петербург — Олонец — Архангельск. В другом номере этого издания обосновывалась выгодность регулярного курсирования дирижаблей между Петербургом и Архангельском¹. Наконец, мы узнаем, что в этом же году в Архангельске создается отделение Русского общества воздухоплавания².

В 1924 году было создано международное общество по изучению Арктики при помощи воздушных кораблей — «Аэроарктика». Центр этой международной организации находился в Берлине, а первым ее председателем стал известный полярный путешественник и исследователь Фритьоф Нансен³. Активисты «Аэроарктики» считали, что для проникновения в высокие широты целесообразнее использовать не самолет, а дирижабль.

18—23 июня 1928 года в Ленинграде состоялась Вторая международная конференция Общества изучения полярных стран при помощи воздухоплавательных аппаратов. Было принято решение о полете в Арктику немецкого дирижабля «Граф Цеппелин»⁴.

Тем не менее в Советском Союзе развитие воздушных исследований в Арктике пошло по иному пути. С двад-

¹ Воздухоплаватель. — 1880. — № 6. — С. 54; № 8. — С. 79.

² Там же. — № 11. — С. 108.

³ Брейтфус Л.Л. Арктическая область, ее природа, задачи и цели изучения. — Л., 1928. — С. 5.

⁴ Труды второй полярной конференции. Ленинград, 18—23 июня 1928. — Л., 1930. — С. XV.

цатых годов в нашей стране на первое место как средство изучения и освоения северных широт выдвинулся самолет. Читателю, видимо, будет интересно ознакомиться с историей использования самолета в Арктике.

Первые полеты в Арктике на самолете были предприняты в августе 1914 года летчиком Я.И.Нагурским у западных берегов Новой Земли в связи с поисками экспедиции Г.Я.Седова. Заказанный специально для этого в Париже гидроплан «Форман» в разобранном виде был доставлен из Архангельска в Крестовую губу. В течение августа 1914 года (с 7 по 31) Я.И.Нагурский совершил восемь полетов, во время которых, ориентируясь по шлюпочному компасу, он летал на север до мыса Литке. Один из полетов был сделан на северо-запад в открытое море, примерно на 100 километров от берега Новой Земли¹.

Менее успешной оказалась попытка использовать для разведки льдов самолет «Форман XVI», находившийся в распоряжении гидрографической экспедиции Б.А.Вилькицкого, совершавшей с востока на запад сквозной поход по Северному морскому пути на ледокольных транспортах «Таймыр» и «Вайгач». Уже при первых пробных полетах в бухте Эмма (Провидения) самолет был поврежден².

Опыт, накопленный за годы Первой мировой войны, побуждал немногих энтузиастов авиации пристально изучать возможности применения самолетов на мирном поприще для развития транспортных связей и проведения научно-исследовательских работ. Победа в России со-

¹ Егоров К. К истории полетов Я.И.Нагурского // Летопись Севера. — М.; Л., 1949. — Т. 1. — С. 223.; Черненко М.Б. К биографии первого полярного летчика Я.И.Нагурского // Летопись Севера. — М., 1957. — Т. 2. — С. 154; Нагурский Я.И. Первый над Арктикой. — М., 1960. — С. 98—100;

² Старокодамский Л.М. Пять плаваний в Северном Ледовитом океане. 1910—1915. — М., 1953. — С. 226.

циалистической революции в сильнейшей степени содействовала развитию этих творческих планов.

Инициаторами разработки вопроса о широком и разностороннем использовании самолетов в практике явились военные и морские летчики. Показательно, что уже 24 ноября 1917 года в газете «Армия и флот рабочей и крестьянской России» в статье «Очередные задачи русской авиации» говорилось о применении авиации для картографирования, гидрографических съемок, исследования полярных и труднодоступных областей¹.

В 1918 году журнал «Вестник воздушного флота» сообщил, что Коллегия по управлению воздушным флотом одобрила предложение об использовании самолетов типа «Илья Муромец» на работах гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана². Начавшаяся оккупация Архангельска, интервенция и Гражданская война на Севере не позволили реализовать проект военных гидрографов.

Сразу после освобождения Севера от интервентов и белогвардейцев начались интенсивные работы по освоению Арктики и Северного морского пути. Вновь был поднят и вопрос о применении авиации в условиях Крайнего Севера.

О том, как далеко вперед к тому времени шагнула советская авиационная мысль, свидетельствует доклад Н.А.Рынина, прочитанный им в июне 1920 года в Петрограде на заседании Северной научно-промышленной экспедиции. В 1915—1916 годах Н.А.Рынин посетил Архангельск, Северную Двину, Соловецкие острова, Белое море и Новую Землю, чтобы выяснить возможности применения в этих районах аэрофотокиносъемки. Поэтому он уверенно, со знанием дела говорил о воз-

¹ Армия и флот рабочей и крестьянской России. — 1917. — № 4. — 24 нояб.

² Вестник воздушного флота. — 1918. — № 1. — С. 6.

возможности полетов не только с постоянных, но и с подвижных баз (экспедиционных пароходов). Намечаемые им цели полетов охватывали большой круг вопросов: аэрофотосъемку, тактическую разведку льдов, проводку судов во льдах, перевозку грузов и т. д.¹

У молодой Советской республики еще не было авиационной промышленности. Импорт самолетов также был затруднен из-за длительной блокады страны. Осуществить проекты применения авиации в Арктике тогда не представлялось возможным. Только с окончанием гражданской войны решение этой проблемы могло быть переведено на практические рельсы.

В журнале «Вестник воздушного флота» в 1923 году была опубликована статья, в которой говорилось о возможности увеличения продолжительности навигации в Белом море с помощью самолетов: «Вопрос об увеличении времени зимней навигации в Белом море был поднят в 1909 году Ануфриевым, который первым и разрешил его, плавая 9 месяцев в году вместо 6. Чем объясняется успех Ануфриева? Именно тем, что Ануфриев и поморы прекрасно изучили и знают район своих действий. Именно в этом знании местных условий и кроются успехи их плаванья. Для того, чтобы всегда иметь картину распределения льдов в Белом море, надо иметь над ними постоянное наблюдение»².

Однако только в 1924 году удалось приступить к практическому выполнению творческих замыслов по использованию полярной авиации. Эту идею первым блестяще осуществил Б.Г.Чухновский в Карской экспедиции 1924 года.

В 1925 году у Новой Земли летом летали два самолета «Ю-20» под управлением Б.Г.Чухновского и О.А.Кальвица. Перед этим они проделали длительный

¹ ГАРФ. — Ф. 2289. — Оп. 61. — Д. 12. — Л. 6.

² Вестник воздушного флота. — 1923. — № 6. — С. 12.

перелет по маршруту Ленинград — Архангельск — Новая Земля. Полет занял 25 дней, это был первый на Европейском Севере такой дальний перелет¹.

В двадцатые годы самолет нашел применение на беломорских зверобойных промыслах. Одним из инициаторов использования авиации во время зверобойных кампаний стал комендант Архангельского аэродрома Плетнер, который подготовил по этому вопросу подробный доклад и представил его начальнику Главного управления Красного военного воздушного флота². Эта идея получила всестороннюю поддержку. В зиму 1925—1926 годов авиация стала обслуживать зверобойные промыслы в горле Белого моря. Пионерами этих полетов стали М.С.Бабушкин, И.В.Михеев и А.И.Томашевский³. 14 февраля 1933 года в Архангельск с острова Моржовец вернулся самолет «Сталь-2». Эта мощная отечественная машина впервые принимала участие в зверобойной кампании⁴. В дальнейшем применение авиационной разведки во время зверобойных кампаний получило широкое распространение.

Незаменимую роль в работе самолета сыграли авиационные лыжи — русское изобретение, которое прошло на зверобойке серьезное испытание. Известно, что первым применил авиационные лыжи военный летчик Пятровский в январе 1911 года⁵. Но больший успех выпал на долю Н.Р.Лобанова, лыжи которого отличались от спортивных тем, что имели поперечное скольжение. Эти авиационные лыжи называли «снеголетами». Усовер-

¹ РГА ВМФ. — Ф. Р-180. — Оп. 1. — Д. 341. — Л. 1.

² ГААО. — Ф. 150. — Оп. 3. — Д. 1. — Л. 397.

³ Записки летчика М.С.Бабушкина. — М.; Л., 1941. — С. 39—56; Бабушкин М.С. Моя первая посадка на лед // Воздушные пути Севера. — М., 1933. — С. 420—424.

⁴ Правда Севера. — 1933. — 16 февр.

⁵ Вестник воздухоплавания. — 1911. — № 3. — С. 10—11.

шенствованные авиационные лыжи стали широко применяться на беломорских зверобойных промыслах¹.

Местные власти Архангельска, понимая значение авиации для народного хозяйства всего Северного края, принимали решительные меры для организации воздушных сообщений. 16 апреля 1923 года на заседании бюро Архангельского губернского комитета РКП(б) был рассмотрен вопрос об организации отделения общества «Добролет»². И в этом же году общество Добровольного воздушного флота стало действовать в Архангельске. Оно провело большую организаторскую работу по сбору средств на покупку самолетов и строительство посадочных площадок, по созданию авиационного хозяйства.

В январе 1930 года на заседании президиума Архангельского крайисполкома заслушивалась информация представителя «Добролета» «Об организации воздушных линий в крае». Этому же вопросу было посвящено заседание президиума крайисполкома 24 августа 1930 года. А месяц спустя, 22 сентября 1930 года, этот вопрос снова стоял на повестке дня руководящего советского органа Северного края³.

Первая воздушная линия в городе на Северной Двине начала работать 4 февраля 1930 года. В этот день самолеты общества «Добролет» под управлением летчиков К.Е.Дедущенко и В.С.Болсенка поднялись с ледового аэродрома, что был напротив яхт-клуба, и успешно совершили рейсы по маршруту Архангельск — Усть-Сысольск (Сыктывкар) — Архангельск. Этот день

¹ Бобров Н.С. Авиационные лыжи — русское изобретение // *Летопись Севера*. — М., 1957. — Т. 2. — С. 275—277.

² Юркин Ю. Авиации Севера — 50 лет // *Правда Севера*. — 1979. — 2 нояб.

³ ГААО. — Ф. 621. — Оп. 1. — Д. 7. — Л. 31, 87, Оп. 1. — Д. 50. — Л. 43.

является официальным Днем рождения Архангельского аэропорта¹.

Благодаря постоянной заботе местных властей расширялась материальная база авиации Севера, ежегодно увеличивалось число воздушных линий и масштабы пассажирских и грузовых перевозок.

В январе 1931 года в Архангельске создается Управление воздушных линий Северного края, возглавил которое М.Д.Веровешников. В том же году открылась новая авиалиния Архангельск—Онега—Архангельск и стали осуществляться воздушные почтовые перевозки по трассе Архангельск—Москва—Архангельск. А в конце года впервые увидели самолет и жители Крайнего Севера. Начались полеты из краевого центра в Лешуконское, Усть-Цильму и к Новой Земле². В 1932 году вступила в строй еще одна авиалиния, связавшая Архангельск с Нарьян-Маром³.

В декабре 1932 года заместитель Наркомвнешторга М.Фрумкин послал телеграмму Северному крайисполкому, в которой сообщал, что «согласно постановлению Коллегии НКВТ от 22.11.32 года в связи с удачным окончанием навигации в Архангельском порту и помощью, оказанной делу погрузки леса краевыми организациями Севера, ваш край премирован гидросамолетом»⁴.

В начале 1935 года прямым назначением от треста авиационной промышленности был направлен самолет «У-2» в адрес Ненецкого национального округа. Значительно расширились возможности применения авиации на Крайнем Севере. Пионером воздушных трасс в Заполярье стал пилот В.В.Сущинский⁵.

¹ Личков Г. В гавани крылатых кораблей // Правда Севера. — 1980. — 5 февр.

² Юркин Ю. Авиации Севера — 50 лет.

³ Бюллетень Арктического института. — 1931. — № 3. — С. 61.

⁴ ГААО. — Ф. 621. — Оп. 1. — Д. 1421. — Л. 11.

⁵ Толкачев В. Первые крылья // Правда Севера. — 1979. — 12 июня.

Специалистов-авиаторов готовили и из местных кадров. Первым ненцем-летчиком стал В.Корелин¹. Большую работу по пропаганде авиационного дела проводил в Архангельске аэроклуб имени Героев Советского Союза. В 1934 году председатель Центрального совета Осоавиахима Р.П.Эйдеман за большую патриотическую работу, проводимую аэроклубом среди молодых северян, направил в Архангельск в качестве поощрения восемь планеров и два самолета «Ш-2»².

В тридцатые годы через Архангельск проходила трасса выдающегося перелета через Северный полюс В.П.Чкалова и М.М.Громова. Северяне не раз встречали прославленных арктических пилотов М.В.Водопьянова, В.С.Молокова, М.С.Бабушкина, Ф.Б.Фариха и многих других. В 1938 году жители Архангельска восторженно и горячо приветствовали отважных летчиц Полину Осипенко, Марину Раскову и Веру Ломако, установивших на гидросамолете новый международный рекорд дальности беспосадочного перелета по маршруту Севастополь — Архангельск. Жители поморской столицы встретили летчиц в лучших традициях того времени — с цветами и портретами вождей. 3 июля на стадионе «Динамо» героинь приветствовала молодежь нашего города. Конечно же, не обошлось без выступлений со здравицами в честь Сталина, с именем которого, по словам Полины Осипенко, женский экипаж смог успешно преодолеть все трудности полета³.

Но самым значительным в жизни Архангельска, всех северян стал беспримерный по смелости и мужеству полет советских летчиков на Северный полюс, создание первой дрейфующей научной станции. Северный край

¹ Советский Север. — 1935. — № 1. — С. 113.

² Правда Севера. — 1934. — 24 апр.

³ Тараканов К. Сам Сталин прислал им телеграмму // Архангельск. — 1998. — 24 июля.

стал своеобразной стартовой площадкой советской экспедиции на Северный полюс.

Автором этой замечательной идеи был один из старейших русских авиаторов Б.И.Россинский. В трудный для нашей страны 1921 год он познакомился с Ф.Нансеном и предложил организовать полет аэроплана на Северный полюс. К сожалению, такая экспедиция не была осуществлена¹.

Мысль о покорении Северного полюса и о создании дрейфующей полярной станции высказал О.Ю.Шмидт в 1930 году в Архангельске накануне отхода «Г.Седова» в высокие широты. «Идея эта созревала в нашей среде постепенно, впитывая в себя результаты огромного коллективного опыта исследования и освоения Севера», — вспоминал О.Ю.Шмидт во время легендарного плавания на ледокольном пароходе «Сибиряков» в 1932 году². И вот спустя пять лет, 22 марта 1937 года, четыре огромных самолета приземлились на аэродроме недалеко от Холмогор. Отсюда советским полярникам предстояло начинать штурм полюса. Начальником этой необычной экспедиции был назначен О.Ю.Шмидт, его заместителем — М.И.Шевелев.

Марк Иванович Шевелев — прославленный исследователь, один из создателей советской полярной авиации и Главсевморпути, начальник штаба авиации дальнего действия в годы Великой Отечественной войны, генерал-лейтенант, Герой Советского Союза.

Автору этих строк посчастливилось неоднократно встречаться с этим замечательным человеком. Марку Ивановичу было тогда уже за восемьдесят, но, несмотря на свой солидный возраст, он по-прежнему был очень подвижен, по-военному строен. Поражала его удивительная память на события прошлых лет.

¹ Белов М.И. История открытия и освоения Северного морского пути. — Т. 3. — С. 280.

² Бронтман Л. На вершине мира. — М., 1938. — С. 16.

Одну из наших встреч М.И.Шевелев полностью посвятил рассказу об организации экспедиции на Северный полюс и роли архангелогородцев в этой небывалой по размаху и смелости операции.

«В Архангельске (Холмогорах) нам пришлось задержаться, — вспоминает ветеран Арктики. — Необходимо было «обжить» машины и дать время механикам ликвидировать имевшиеся недоделки в самолетах. Северяне оказывали нам необходимую помощь. С железной дороги были подвезены огромные лыжи, которые мы установили вместо колес. О внимании архангелогородцев к нашей экспедиции можно судить и по тому, как оперативно на аэродром была проведена телефонная линия, и мы могли в любое время связаться с Москвой. Весна настигала нас. Приходилось «ловить» погоду. Только через восемь дней можно было продолжить полет...»

М.И.Шевелев радировал с флагманского корабля: «Москва—Норд. В 12 часов 24 минуты оставили Холмогоры. В 12 часов 33 минуты легли курсом на Нарьян-Мар».

Северный поэт В.Жилкин напишет такие строчки:

Без страха пилоты
Вели самолеты
Далеким путем за Двину,
Сквозь хлопья метели
Те птицы летели
На норд — в ледяную страну.
Прошли Холмогоры,
За устье Печоры —
Баренцево море вдали...

В Ненецком округе был прекрасный естественный аэродром — замерзшая река Печора, и самолеты благополучно совершили посадку. Здесь экспедиция про-

была 12 суток. Полярники не теряли времени: готовили самолеты к предстоящему полету, изучали трассу, погоду.

В Нарьян-Маре летчикам и полярникам были созданы все условия для работы и отдыха. Члены экспедиции размещались в здании управления оленеводческого совхоза, в школе оленсовхозуча и местной средней школе. Было организовано несколько встреч с жителями Ненецкого национального округа — с местным активом, с оленеводами, школьниками. О.Ю.Шмидт не только знакомился с жизнью северян, но и оказывал им практическую помощь. В то время оленеводческий совхоз и школа находились в ведении Главсевморпути, и встреча с его начальником помогла разрешить многие возникшие вопросы.

Дальше путь экспедиции лежал через Маточкин Шар — на остров Рудольфа Земли Франца-Иосифа. Сюда годом раньше архангелогородцы завезли на ледокольном пароходе «В.Русанов» большую партию грузов, создали базу для предстоящей экспедиции на Северный полюс.

Весомую помощь оказали северяне-связисты, обслуживавшая невиданный в истории перелет. На всем протяжении трассы было установлено круглосуточное дежурство. Архангельские радисты Сапогов и Вавилин приняли с бортов самолетов 171 радиограмму. Успешно справились с ответственным заданием по связи с Москвой телеграфистки Раменская, Власова, Ометова, Головина. Радиотелеграфисты Нарьян-Мара Зингис и Попов регулярно передавали на самолеты метеосводки. Позже большая группа северян была отмечена за эту работу высокими правительственными наградами¹.

На острове Рудольфа пришлось вновь из-за погоды задержаться. Дули сильные непрекращающиеся ветра.

¹ ГААО. — Ф. 367. — Оп. 1. — Д. 211. — Л. 13.

Очень трудным оказался взлет самолетов с ледяного купола. М.И.Шевелев вспоминает об этом времени: «Перемороженный снег, как кварцевый песок, царапал лицо, на ровном месте самолет не мог набрать скорость для взлета. И вот пришли к такому решению. Два трактора вытягивают самолет, в это же время работали все четыре двигателя, вытягивали его, где начинался уклон ледяного купола, и уже под уклон самолет начинал двигаться. Уклон этот постепенно увеличивался, самолет набирал скорость, и в конце концов ему не оставалось ничего другого, когда пилот брал штурвал на себя, отрывать от земли и уходить в воздух. Конечно, эта операция требовала большого мастерства, но Водопьянов выполнил ее отлично.

Накануне взлета произошел забавный случай. Пятым членом научной дрейфующей станции был выбран пес-красавец Тришка. Иван Дмитриевич Папанин хорошенько его подкармливал, и тот все время крутился около него. Но когда дошло до посадки в самолет, этот пес отбежал метров на сто и, ласково помахивая хвостиком, никак не хотел садиться в самолет, и поэтому взяли другого пса, по кличке Веселый, который охотно вскочил в самолет, полетел и таким образом стал героем этой полярной эпопеи».

И вот решающий бросок на Северный полюс. 21 мая с острова Рудольфа стартовал первый самолет Н-170, ведомый известным полярным летчиком М.В.Водопьяновым. Посадка на полюс была удачной. А через несколько дней на лед опустились остальные самолеты экспедиции. Полюс был покорен.

Севкрайком ВКП(б) и Севкрайисполком послали на имя руководителя экспедиции О.Ю.Шмидта приветственную телеграмму: «От имени трудящихся Северной области поздравляем Вас и весь героический коллектив полярников с блестящей большевистской победой... Ваш

исторический полет открывает новую страницу в завоевании и освоении Севера»¹.

На Северном полюсе была создана дрейфующая полярная станция «СП-1». Здесь остались работать: И.Д.Папанин, П.П.Ширшов, Е.К.Федоров, Э.Т.Кренкель. А через несколько дней областная газета «Правда Севера» опубликовала письмо начальника этой станции И.Д.Папанина: «Не ради личной славы, не ради рекордов и сенсаций идем мы на полюс, неся на вершину Земли знамя страны социализма. Интересы науки и интересы нашей великой Родины — вот движущие силы нашей экспедиции, успех которой будет означать победу всего прогрессивного человечества.

Мы намереваемся провести в районе полюса около года. Никто и никогда не зимовал на полюсе, ни поблизости от него. Трудно сказать, какие лишения и испытания ожидают нас на «подшипнике» земного шара. Ясно одно, что их будет немало и что они будут нелегкими. Но мы с радостью идем им навстречу, оценивая эту работу как величайшую честь, оказанную нам нашей партией, правительством, страной. Как бы ни были велики и тяжелы испытания, я уверен, мы с честью их преодолеем».

Как же попало это письмо в Архангельск? История этого документа такова. Письмо было написано И.Д.Папаниным 30 марта 1937 года в Холмогорах перед самым вылетом самолетов. Передавая его корреспонденту газеты «Правда Севера», он просил опубликовать письмо после открытия станции «СП-1», когда самолеты уже покинут льдину и четверка полярников самостоятельно начнет дрейф во льдах полярного бассейна. Редакция газеты выполнила эту просьбу.

Обратный путь воздушной экспедиции был не менее сложен. Достаточно сказать, что в Амдерму самолеты

¹ Правда Севера. — 1937. — 23 мая.

летели на лыжах в середине июня, когда снег уже почти растаял. Жители поселка в небольшой ложине подготовили аэродром, а снег завозили на грузовиках со всех окрестных оврагов. Благодаря искусству летчиков посадка прошла благополучно. А в это время из Архангельска уже спешил ледокольный пароход «Садко», который доставил колеса для самолета.

22 июня экспедиция вылетела в Архангельск. «Развернутым строем эскадра шла над городом. Вот она, северная столица, родина полярников! Отсюда по всем направлениям Арктики уходили ледоколы, шхуны, боты поморов», — так описал прилет самолетов в Архангельск журналист Л.Бронтман¹. Тем временем с утра вверх по Двине в сторону острова Ягодник, где был подготовлен аэродром, плыли катера и пароходы. Архангелогородцы готовились к встрече героев Арктики.

«Встреча незабываемая, — вспоминает М.И.Шевелев. — На аэродроме состоялся многотысячный митинг, произносились приветственные речи, нам вручали цветы. Архангелогородцы первыми поздравили нас с замечательной победой».

В последующие дни с участниками экспедиции состоялись многочисленные встречи в трудовых коллективах города. Герои-полярники были приглашены в театр на оперу «Чио-Чио-Сан». Северная сказательница М.С.Крюкова исполнила перед ними свое новое произведение «Как откуда подымается вся погодушка», посвященное полету на Северный полюс.

Так успешно завершилась первая часть знаменитой экспедиции на Северный полюс. В Арктике оставалась работать первая научная станция «СП-I», которой предстояло за 274 дня дрейфа переместиться от полюса к Гренландии. Полярная ночь, сильнейшие морозы, разломы ледяных полей не смогли сломить героев. Часами

¹ Бронтман. На вершине мира. — С. 217.

вручную крутили они барабан гидрологической лебедки, измеряли глубину океана, брали пробы воды и грунта. Это был на редкость изнурительный труд. Вскоре от льдины остался лишь обломок площадью тридцать на пятьдесят метров. Но папанинцы продолжали работать. Льдину быстро несло к берегам Гренландии. Вся страна, волнуясь, следила за легендарным дрейфом.

Дыханием тех героических дней овеяно стихотворение молодого Константина Симонова:

Чтоб все стихии нам взнуздать,
Чтоб все оковы расковать,
Придется холодать, страдать,
Быть может, жизнью рисковать.
На талом льду за тыщу верст,
Где снег колюч и ветер черств,
Четыре наших парня ждут,
Когда им помощь подадут.
Есть в звуке твердых их имен,
В чертах тревожной их судьбы
Начало завтрашних времен,
Прообраз будущей борьбы.

И вот наступило время снятия папанинцев со льдины. Советское правительство направило в Гренландское море пять кораблей с восемью самолетами на борту, в том числе мощный ледокол «Ермак» под командованием нашего земляка, прославленного полярного судоводителя В.И.Воронина, ледокольные пароходы «Мурман» во главе с потомственным помором И.Ф.Котцовым и «Таймыр» (капитан Б.Д.Барсуков). Операция проходила в самых неблагоприятных условиях арктической зимы. «Мурман» и «Таймыр» первыми достигли льдины папанинцев и 19 февраля 1938 года успешно сняли с нее героев. Капитан 3-го ранга И.Ф.Котцов в своем рейсовом донесении командованию Северного флота запи-

сал, что корабль «прошел 23 000 миль, главная машина работала превосходно». Он также отметил слаженные действия команды во время похода, надежную работу радио и навигационных приборов¹.

В спасательной экспедиции исключительную роль сыграло небольшое промысловое судно «Мурманец». Корабль выполнял нелегкую задачу ледового патруля: в течение почти месяца, часто при штормовой погоде, он курсировал вдоль кромки льда, обеспечивая папанинцев надежной связью с Большой землей, сообщая ежедневно о состоянии льдины. Экипаж «Мурманца» в большинстве своем состоял из моряков-архангелогородцев. В их числе — капитан бота И.Н.Ульянов, старший помощник капитана П.А.Полисадов, боцман А.М.Стрелков, начальник радиостанции А.И.Зосимов, матрос А.И.Попов и другие. «Мурманец» был удостоен ордена Трудового Красного Знамени за самоотверженность и мужество, проявленные экипажем при снятии папанинцев со льдины².

Советское правительство по достоинству оценило подвиг советских полярников. Указом Президиума Верховного Совета СССР Э.Т.Кренкелю, П.П.Ширшову и Е.К.Федорову было присвоено звание Героя Советского Союза, а И.Д.Папанин, удостоенной этой награды ранее, был награжден вторым орденом Ленина. Высокими правительственными наградами была отмечена героическая работа всех участников спасательной экспедиции.

Тысячи писем и поздравлений шли в эти дни в адрес героев-папанинцев. Много поздравлений пришло им и от коллективов предприятий, судов, жителей Архангельской области. 25 марта 1938 года в областной газете было помещено второе письмо И.Д.Папанина: «Год

¹ Центральный военно-морской архив (далее — ЦВМА). — Ф. 970. — Оп. 1. — Д. 24. — Л. 1—2.

² Сузюмов Е.М. Четверо отважных. — М., 1981. — С. 91.

назад, в эти дни, мы вместе с нашими друзьями и товарищами находились на территории вашей области. Тогда мы летели на Северный полюс.

Десять дней прошло, как мы снова, почти через год, ступили на родную землю, удостоившись великой чести рапортовать партии о выполнении задания дрейфующей станции «СП-1».

Сейчас, на Большой земле, в моей памяти встают незабываемые встречи с холмогорскими колхозниками и трудящимися Ненецкого округа. Теплоту этих встреч, внимание и заботу северян, как и всего советского народа, мы ощущали все время, находясь на дрейфующей льдине. Я приношу благодарность холмогорским работникам связи и общественного питания, так радушно принявшим нас и оказавшим необходимую помощь в работе.

Мои пожелания северянам — выполнять все хозяйственно-политические задания, я от имени всей четверки через «Правду Севера» шлю горячий большевистский привет трудящимся Архангельской области».

Так завершилась эта героическая эпопея.



Глава третья

«ТОЛЬКО СМЕЛЫМ ПОКОРЯЮТСЯ МОРЯ...»

НА ПОМОЩЬ «ИТАЛИИ»



ЮДИ планеты затаили дыхание. Преодолевая жестокий норд-вест, дирижабль «Италия» возвращался с Северного полюса. Газеты Рима и Парижа, Лондона и Нью-Йорка, захлебываясь, писали: «Нобиле достиг полюса! Полет проходит успешно». Телеграф в Риме принимал поздравления со всех континентов.

И вдруг... 11 часов 44 минуты 25 мая 1928 года. «Подтвердите радиопеленг, есть сомнение, подтвердите радиопеленг. Нобиле». Это была последняя радиограмма

с борта дирижабля «Италия». Еще на другой день по инерции трещали газеты, а затем наступила жуткая тишина. Никто не сомневался в том, что в ледяной пустыне случилась трагедия.

Только 3 июня был пойман первый сигнал, посланный терпящим бедствие экипажем. Этот сигнал принял радиолюбитель Николай Шмидт из села Вознесенье-Вохма Северо-Двинской губернии. Начались спасательные операции. Протекали они по-разному. К примеру, миллионерша Бойд отправила экспедицию на судне «Хобби» под флагом США, которая носила больше показательный характер и напоминала скорее увеселительную прогулку в северные широты. 15 июня на розыски Нобиле и его спутников на самолете «Латам» вылетел известный норвежский полярный исследователь Руал Амундсен. Вскоре мир облетела весть о новой катастрофе — самолет «Латам» со всем экипажем пропал без вести...

Ведущую роль в спасении экипажа итальянского дирижабля сыграл Советский Союз. Уже 29 мая при Осоавиахиме был образован Комитет по оказанию помощи дирижаблю «Италия». 5 июня Комитет принимает развернутую программу работ по спасению участников полета.

Основная роль в спасении итальянцев выпала на долю экспедиции на ледоколе «Красин», которая вышла из Ленинграда 16 июня. Руководил экспедицией известный советский полярник Р.Л.Самойлович. Капитаном ледокола был назначен К.П.Эгге, а его старшим помощником — потомственный помор П.А.Пономарев (впоследствии — капитан атомохода «Ленин»). Летную часть ледокола возглавил известный полярный летчик Б.Г.Чухновский, в состав экипажа был включен механик-архангелогородец А.С.Шелагин, которого Р.Л.Самойлович считал лучшим механиком воздушного флота¹.

¹ Самойлович Р.Л. На спасение экспедиции Нобиле. Поход «Красина» летом 1928 года. — Л., 1967. — С. 27.

Уже в первых числах июля ледокол «Красин» приблизился к основному лагерю итальянцев на расстояние 60 миль. Благодаря удачным полетам Б.Г.Чухновского на самолете, носившем необычное название «Красный медведь», удалось установить точное место катастрофы. 12 июля ледокол форсировал тяжелые льды севернее Шпицбергена и снял со льдины экипаж дирижабля. Блестяще проведенная операция по спасению итальянцев снискала экипажу «Красина» мировую известность. Сотни книг, статей, фильмов напоминают нам об этом событии.

В то же время с годами все меньше вспоминают Архангельск, который в то время был одним из важных центров организации спасательных экспедиций. Отсюда в июне 1928 года на поиски экспедиции Нобиле и погибшего Р.Амундсена отправились в высокие широты ледокольные пароходы «Малыгин» и «Г.Седов». Об этих «малоизвестных» экспедициях мы и расскажем подробнее.

6 июня 1928 года в Архангельск от Комитета по оказанию помощи дирижаблю «Италия» пришла телеграмма: «"Малыгин" назначен экспедицию розысков "Италии". Заканчивайте ремонт, бункеруйте, готовьтесь выходу...»¹ Руководство экспедиции было возложено на видных полярников В.Ю.Визе, А.М.Лаврова и представителя общественности Архангельска П.П.Стрелкова.

Капитаном «Малыгина» был назначен опытный полярный мореплаватель Д.Т.Чертков. Вся команда состояла из моряков-северян. Воздушную часть экспедиции возглавлял известный полярный летчик М.С.Бабушкин.

12 июня «Малыгин» отправился в трудный путь. Газета «Правда» писала о том, как трогательно провожал Архангельск героев: «Каждый пароход — от гиганта до «комара» дает три прощальных гудка. Только ино-

¹ ГААО. — Ф. 367. — Оп. 1. — Д. 389. — Л. 15.

странные суда (их много) молчат. Молчит даже итальянский пароход «Патриа»... Купцы! Они только купцы!»¹

Арктический переход был нелегким. Вот как описывает трудные будни «Малыгина» участник этого знаменитого плавания Петр Иосифович Бурмакин: «Прошли очень быстро до траверза Мурманска, а оттуда уже направились на север по намеченному пути, погода благоприятствовала, пока мы в лед не зашли. А в лед зашли — сплошные поля. Конца-краю не видно. Ни разводьев, ни трещин. Пройти невозможно. И мы с неделю дрейфовали в этих льдах. Потом налетел шторм. От ударов о льдины переборки внутри корабля лопались. Перекосило двери в каютах, толстые бимсы гнулись, словно прутья. Шторм прижал "Малыгина" к острову, и моряки уже боялись, что выбросит на рифы.

После шторма налетели на льдину, покорежило гребной винт. Надо было идти в порт, но на общем собрании решили: "Попытаться на самолете добраться до лагеря Нобиле"»².

Расстояние, отделявшее «Малыгина» от льдины итальянцев, составляло около 420 километров и превышало радиус действия самолета. Сплошные льды делали невозможным успешное продвижение судна к северу. Для полета в лагерь Нобиле необходимо было создать промежуточную базу горючего. За решение этой задачи взялся М.С. Бабушкин. 24 июня он вылетел на остров Карла. Через два часа самолет был у цели. На берегу острова была создана база с запасами в пять пудов бензина. На ближайшей высокой точке соорудили пирамиду, на которой написали фамилии участников полета и водрузили красный флаг³.

¹ Правда. — 1928. — 13 июня.

² Северный комсомолец. — 1971. — 22 янв.

³ Селезнев С.А. Мир помнит // Правда Севера. — 1969. — 23 янв.

На обратном пути самолет попал в густой туман и вынужден был совершить посадку на лед. Вечером 25 июня туман рассеялся и самолет через 35 минут уже находился рядом с «Малыгиным». После организации промежуточной базы было совершено несколько выдающихся арктических полетов. Михаил Сергеевич Бабушкин в своем «малыгинском» дневнике так описывает эти события: «Я совершил пятнадцать полетов над льдами дикой, своевольной Арктики. Люди говорят, что летать там, где пролетал мой самолет, садиться на плавучие льдины и стартовать с дрейфующего льда — сплошное безумие.

Я разрешу себе не согласиться с таким мнением. В другое время я надеюсь еще сообщить свое мнение о том, можно ли летать в Арктике на самолете и как это надо делать. Теперь же я хочу сказать, что ничего приятнее полета в летнее время над льдами в ясную погоду нельзя себе представить...

Насколько радостен и приятен полет над льдами, настолько мучительны подъемы и посадки. Все напряжение ума и воли, весь свой опыт я вкладывал именно в эти посадки и подъемы. Льдины, коварные льдины, покрытые толстым слоем снега, не могли обмануть меня». И далее М.С.Бабушкин делает оптимистический вывод: «Итак, я беру на себя смелость утверждать: полеты в Арктике возможны, и ничего не может доставить летчику больше радости и удовлетворения»¹.

12 июля экипаж «Малыгина» получил радостное сообщение о том, что ледокол «Красин» подобрал со льда итальянцев из группы Мальмгрена и группу основного лагеря Нобиле.

Но на этом арктический поход ледокольного парохода не был закончен. Экипаж получил новое задание —

¹ Записки летчика М.С.Бабушкина. — М.; Л., 1941. — С. 95—97.

выйти на поиски Р.Амундсена в юго-восточной части Шпицбергена. Однако тщательные поиски, проведенные в этом районе, не дали результатов, следов группы Амундсена обнаружить не удалось.

Утром 25 июля «Малыгин» отдал швартовые на Красной пристани в Архангельске. Несмотря на то, что непосредственные задачи, поставленные перед экипажем, выполнить не удалось, этот поход и его участники внесли свою лепту в историю изучения и освоения Арктики.

Достойную оценку походу «Малыгина» в высокие широты дал Р.Л.Самойлович: «Суммируя все, что было проделано «Малыгиным» и его летной частью, следует подчеркнуть необычайную настойчивость и самоотверженную работу всего состава экспедиции. И если ей не удалось добиться успеха, то меньше всего это зависело от личного состава экспедиции. Льды этого района в столь раннее время оказались бы непроходимыми и для более мощного ледокола. Не подлежит, однако, сомнению, что если бы «Красину» по каким-либо причинам не удалось 12 июля спасти участников итальянской экспедиции, это сделал бы «Малыгин» через несколько дней, так как он находился к тому времени на расстоянии всего 20 километров от палатки, к тому же льды в этом месте были вполне для него проходимы»¹.

Подвиг во льдах Арктики был по достоинству оценен советским правительством. Ледокольный пароход «Малыгин» был награжден высокой наградой — орденом Трудового Красного Знамени. Председатель правления советского торгового флота В.И.Зоф издал приказ, в котором отмечалось: «За время существования советского торгового флота полученное ледоколом «Малыгин» отличие является первым. Отмечая этот исключительный факт, правление совторгфлота выражает твердую уве-

¹ Самойлович Р.Л. На спасение экспедиции Нобиле. — С. 222.

ренность, что краснознаменный ледокол «Малыгин» будет служить примером для всего личного состава флота...»¹

Руководители похода В.Ю.Визе, А.М.Лавров, П.П.Стрелков и М.С.Бабушкин были также награждены орденами Трудового Красного Знамени. Шестнадцать северянам из экипажа «Малыгина» вручили специально утвержденные знаки «В память арктических спасательных экспедиций 1928 года», в числе награжденных были Д.Т.Чертков, Н.С.Степанов, А.П.Тарунин, П.И.Бурмакин, Г.К.Пономарев, Л.С.Точилев и другие². Большой группе малыгинцев были вручены почетные грамоты за подписью М.И.Калинина, в которых, в частности, говорилось: «Трудящиеся Союза Советских Социалистических Республик, восторженно встретив поручение, данное советскому ледокольному пароходу, внимательно следили как за незамедлительными сборами и снаряжением его для наилучшего выполнения поставленного ему советской общественностью задания, так и за работой ледокола «Малыгин» в исключительно трудных условиях, где затертый неоднократно льдами и не имея возможности оказать непосредственной помощи пострадавшим, он своей работой значительно способствовал успеху розысков и одновременно с этим проделал большую научно-исследовательскую работу»³.

Не менее сложным и ответственным был поход в Арктику ледокольного парохода «Г.Седов». К сожалению, эта спасательная экспедиция не получила достаточного освещения в работах, посвященных изучению истории освоения Арктики. Пожелтевшие от времени материалы Государственного архива Архангельской области позволяют восполнить этот пробел.

¹ ГААО. — Ф. 367. — Оп. 1. — Д. 389. — Л. 175.

² Там же. — Л. 178.

³ ГАОПДФАО. — Ф. 1. — Оп. 1. — Д. 360. — Л. 18.

В 1927 году Северная главная контора Совторгфлота начала подготовку к экспериментальному походу «Г.Седова» к кромке полярного льда для летнего промысла морского зверя. В записке, направленной в правительственные органы, дается обоснование этого необычного рейса: «Нам известно, что с выносом льда из Белого моря в мае месяце зверь вместе со льдом уходит на север. Также известно и то, что норвежцы ежегодно после окончания южного промысла в горле Белого моря уходят на северный промысел, производя побойку зверя около острова Ян-Майка или в районе Шпицбергена до Новой Земли у полярной кромки льдов... Эта посылка ледокола носит исследовательский характер, который в случае удачи откроет широкие перспективы для развития зверобойного дела и рентабельного использования ледокола в летнее и осеннее время»¹. Архангельских моряков и зверобоев поддержали профессор И.И.Месяцев и полярник Г.Д.Красинский².

В начале июня подготовка к экспериментальному походу «Г.Седова» шла полным ходом. Однако известие о катастрофе итальянского дирижабля «Италия» и гибели самолета Амундсена внесло существенные коррективы в первоначальный план. Экспедиции «Г.Седова», помимо главной задачи, вменялось провести поиски группы Александрины и Амундсена в районе Земли Франца-Иосифа.

26 июня ледокол «Г.Седов», ведомый капитаном В.И.Ворониным, вышел в дальний арктический поход. В этом плавании участвовали поморы-зверобои, научные работники, летчик И.В.Михеев и известный на Севере писатель-сказочник С.Г.Писахов³. Сохранился протокол совещания ответственных работников Северной главной конторы Совторгфлота по итогам похода «Г.Седова» к

¹ ГААО. — Ф. 367. — Оп. 1. — Д. 399. — Л. 544.

² Там же. — Лл. 546—549.

³ Там же. — Л. 905.

полярной кромке. Капитан В.И.Воронин докладывал: «6 июля взяли курс к Карским воротам. Первый лед встретили в 25 милях от острова Колгуева, лед был слабый. Пошли вдоль острова Новая Земля. Лед плотный, мелкобитый, зверя не было, самолет не удалось посадить. До 20 июля углубились в лед на 60 миль. 22 июля встретили два норвежских судна. Недалеко от острова Карла встретили белых медведей, убили до 30 штук и 5 морских зайцев.

Когда шли от Новой Земли до Шпицбергена, а затем к Земле Франца-Иосифа, лед был разреженный. Первой показалась земля у мыса Грандта, чем ближе к берегу, тем тяжелее становился лед. Для осмотра проливов уклонились к востоку до мыса Флоры. При наличии карты малого масштаба без указаний глубин приходилось идти ощупью, с соблюдением предосторожностей. К концу июля месяца нарастал уже новый лед, который течением ломало и получались торосы... Затем пошли к земле Александра. За время плавания в этом районе была получена радиограмма, что группа Алессандрини терпит бедствие. Несмотря на то, что были далеко от кромки, не было ни одной льдины, годной для вылета самолета, а потому затем было принято решение идти в залив Кембриджа с целью найти глетчер, с которого можно запустить самолет... Когда подошли к глетчеру, увидели такую картину: масса пресной воды льется вниз, производя большой шум, и эта вода проела лед...

Во время похода «Г.Седова» не было найдено ни одной годной льдины для полета «Юнкерса». Воздушная разведка возможна только гидропоплавками, т. к. севернее $180^{\circ}51'$ и западнее $39^{\circ}40'$ непроходимый лед — поэтому поиски группы Алессандрини в указанном Комиссией по спасению «Италии» районе невозможны. Оставалось еще попытаться выяснить, нет ли подходящей льдины или глетчера около Земли Александра.

7 августа были обследованы пролив Кембриджа мыса Нансен, губа Вейпрехта и Норденшельда, зверя и площадки для самолета не оказалось... Было получено распоряжение из Москвы осмотреть остров Виктория. Результат был сообщен Комитету по спасению Нобиле...»¹

На Земле Франца-Иосифа моряки соорудили огромный гурей — пирамиду из камней, а художник С.Г.Писахов нарисовал красками советский герб. Так впервые этот полярный архипелаг был отмечен гербом СССР².

В поисках группы Алессандрини «Г.Седову» удалось достичь 81-й параллели, что было рекордом для плаваний в этом районе.

Лишь в середине августа В.И.Воронин получил предписание из Москвы о прекращении поисков группы Алессандрини и Амундсена.

Поздней ночью 3 сентября «Г.Седов» вернулся в родной порт.

В навигационном отношении поход «Г.Седова» в северные широты признан крупным событием в истории арктического мореплавания. Ледокол оставил за кормой около семи тысяч миль (около шести тысяч километров), значительная часть пути проходила во льдах³. В ходе рейса велись постоянные научные исследования: наблюдения за течениями, измерения глубин, температур воды и воздуха.

«Этот поисковый рейс, — писал позднее В.И.Воронин, — продолжался два месяца — с июня по август 1928 года. Рейс «Седова», в отличие от плаваний «Красина» и «Малыгина», не получил тогда широкой известности, но для меня как для мореплавателя это было одно из интереснейших плаваний»⁴.

¹ ГААО. — Ф. 367. — Оп. 1. Д. 399. — Л. 337—339.

² Воронин В.И. По морям и океанам // Поход Челюскина. — М., 1934. — Т. 1.— С. 372.

³ ГААО. — Ф. 367. — Оп. 1. — Д. 399. — Л. 339.

⁴ Воронин В.И. По морям и океанам. — Т. 1.— С. 371.

В заключение приведем еще один документ, дающий оценку подвигу северян: «Президиум Центрального совета Осоавиахима просит передать его глубокую благодарность всему составу участников арктического плавания ледокола «Седов» осенью 1928 года, совершенного с целью поисков и оказания помощи группам Амундсена и Алессандрини.

Президиум с особым удовлетворением отмечает энергичную и самоотверженную работу всего экипажа и, в частности, капитана ледокола тов. В.И.Воронина, которого президиум постановил наградить особым знаком, выпущенным в память советских спасательных экспедиций в 1928 году»¹.

Архангельские экспедиции, участвовавшие в спасении экипажа «Италия», оставили заметный след в истории освоения Арктики. Использование в полярных походах ледоколов, самолетов и радио со всей убедительностью доказало возможность широкого их применения для комплексных исследований Арктики. 1928 год стал переломным в ходе освоения и исследования Арктики и Северного морского пути.

СЛАВНЫЕ ПОХОДЫ «Г. СЕДОВА»

В фондах Архангельского государственного архива мне удалось найти любопытный документ — стенограмму заседания краевого Совета, посвященного итогам экспедиции на Землю Франца-Иосифа. Когда, почему и при каких обстоятельствах З.Ф.-И. стала землей нашей — архангельской? Документ позволяет ответить на эти вопросы.

¹ ГААО. — Ф. 367. — Оп. 1. — Д. 399. — Л. 927.

Архангельск. Дом Советов. 24 августа 1929 года. В президиуме заседания краевого Совета — секретарь крайкома ВКП(б) С.А.Бергавинов, руководители крайисполкома П.П.Зубарев, В.Н.Юркин, профессора Р.Л.Самойлович, В.Ю.Визе, капитан В.И.Воронин. На стене висит огромная карта Советской Арктики, красным цветом выделена Земля Франца-Иосифа. К карте выходит начальник арктической экспедиции, правительственный комиссар архипелага З.Ф.-И. О.Ю.Шмидт. Его первые слова: «Меня очень обрадовала новая карта. Это более тем приятно, что это первая карта, где официально закреплена за нашим Союзом Земля Франца-Иосифа»¹.

Ледовый комиссар начинает обстоятельный рассказ об особой правительственной экспедиции в Арктику. «Три причины вызвали экспедицию. Первая причина — необходимо было расширить наши исследования на Севере после того, как они были проведены в Карском и Баренцевом морях и на островах Новая Земля. Это было тем более необходимо, чтобы получить правильные сведения по наблюдениям погоды, так как точные данные возможны только на далеких северных островах. Это одна причина. Вторая причина заключалась в том, что в будущем З.Ф.-И. может иметь большое экономическое значение... И третья причина: сообщение между Европой и Западной Америкой гораздо проще производить воздушными перелетами через полюс, чем через Атлантический океан. Для чего на З.Ф.-И. построены метеорологическая и воздушная станции. Но к этим причинам присоединилась еще одна — на эту землю мы имели претендентов в лице других стран...»²

Мне, историку, известно, что тогда готовилось к отплытию на З.Ф.-И. иноземное военное судно. По-

¹ ГААО. — Ф. 621. — Оп. 1. — Д. 2. — Л. 43.

² Там же.

этому академик И.М.Майский дал, на мой взгляд, очень удачное определение экспедиции — «научно-дипломатическая».

«Мы были настолько заинтересованы в этой экспедиции, — продолжал О.Ю.Шмидт свой доклад, — что правительство не только не пожалело средств на ее организацию, а сочло нужным назначить члена правительства командиром этой экспедиции, чтобы придать ей тот напряженный политический дух, которого требовала экспедиция в данный момент»¹.

По свидетельству нашего земляка, полярного капитана Б.Е.Ушакова, Северный край, в состав которого решением правительства включалась З.Ф.-И., уделял исключительное внимание экспедиции.

Как известно, для ее проведения был выбран ледокольный пароход «Г.Седов», экипаж которого возглавлял капитан Владимир Иванович Воронин. И вряд ли кто лучше его знал, почему этот арктический архипелаг носит имя императора Австрии и Венгрии Франца-Иосифа I, не имевшего ни малейшего отношения к освоению Арктики. Секрет же прост. 24 августа 1874 года его двоюродный дядя, сумский промышленник и судовладелец Ф.И.Воронин, подобрал у берегов Новой Земли случайных первооткрывателей Земли Франца-Иосифа Юлиуса Пайера и Карла Вайпрехта — руководителей австро-венгерской экспедиции на судне «Тегеттгофе», раздавленном льдами, и доставил их в Норвегию.

Знаменательно, что с бывалым ледовым капитаном в экспедицию отправлялись его земляки-поморы — старший помощник Ю.К.Хлебников, старший механик Е.А.Шиповальников, второй помощник капитана Б.Е.Ушаков, кочегары Н.С.Бутаков, В.Л.Паршинский, боцман И.В.Янцев, матрос В.И.Иванов, буфетчик И.Е.Екимов и многие другие. Все они очень пережива-

¹ ГААО. — Ф. 621. — Оп. 1. — Д. 2. — Л. 43.

ли — слишком ответственным был этот арктический поход. Позднее многие тепло вспоминали проводы, которые устроил им Архангельск. Листаю подшивки газет тех лет. Спецкор ТАСС в экспедиции И.Экслер сообщает: «21 июля 1929 года. Вся архангельская набережная галдела народом. На причале уже давно не хватало мест. Грохот погрузки сменился отчетливой тишиной. На порталных кранах висели живые гирлянды людей. Звуки оркестров смешивались с гулом толпы. Вот убирается трап, медленно отходят с берегом звуки «Интернационала», и «Седов», клопоча винтами и выбрасывая полосу дыма, выходит на рейд»¹. Участнику экспедиции М.С.Мурову запомнились митинг архангелогородцев накануне отплытия «Седова» и яркое выступление О.Ю.Шмидта: «Сегодня Арктика — это айсберг, синие льды, жестокие морозы, ураганы и поллярная ночь. Арктика — это неучтенные богатства и ключ к познанию погоды... Разрешите мне пожелать вам успехов в деле освоения Северного края, как вы желаете их нам в нашей работе».

Раздалось три гудка. Под громкое «ура» и звуки «Интернационала» судно медленно отошло от стенки пристани и, провожаемое многочисленными яхтами и лодками, пошло вниз по реке².

Накануне отплытия «Г.Седова» состоялся пленум Архангельского городского Совета, на котором секретарь райкома ВКП(б) В.П.Чуев вручил участникам экспедиции Красное знамя для водружения его на архипелаге Земля Франца-Иосифа³.

Вновь возвращаюсь к документу из Архангельского госархива.

¹ Колмаков Ю. Особая правительственная // Правда Севера. — 1979. — 21 июля.

² Муров М.С. На земле Франца-Иосифа // Летопись Севера. — М., 1971. — С. 142.

³ Правда Севера. — 1929. — 20 июля.

...В зале заседания Архангельского крайисполкома оживленно. О.Ю.Шмидт продолжает свой доклад. Взяв указку, он показывает на карте путь «Г.Седова»: «Пройдя 77 параллель, мы попали во льды, и чем дальше продвигались вперед, тем крепче становился лед, и через некоторое время мы убедились, что дальше продвигаться невозможно... Тогда наши специалисты и капитан решили пройти на запад, оттуда повернули на восток, ища места, где бы можно было легче пройти. Путь наш был довольно зигзагообразный. Наконец более трудные места были пройдены, но тут нас смутил туман, из-за которого совершенно нельзя было определиться, где мы находимся. По карте определиться было очень трудно, так как на ней не помечены все многочисленные острова этого архипелага, а по очертаниям берега из-за тумана и совсем трудно. Когда туман несколько развеялся, оказалось, что мы находимся у острова Гукера. Не теряя времени, хотя была ночь, мы решили пробраться на берег. Правда, ночь здесь не могла играть решающего значения, так как здесь так же светло и светит солнце, как и днем»¹.

На острове состоялась торжественная церемония поднятия советского флага. Полярники и моряки с радостью смотрели на алое полотнище с гербом нашей страны. О.Ю.Шмидт чеканил слова: «Властью, данной мне правительством Союза Советских Социалистических Республик, объявляю во исполнение декрета Центрального Исполнительного Комитета СССР архипелаг Земли Франца-Иосифа присоединенным к Союзу Советских Социалистических Республик»². Прозвучал трехкратный салют, окрестности пустынного острова огласились дружным «ура» и резкими гудками парохода. Вся церемония поднятия флага была заснята киноопе-

¹ ГААО. — Ф. 621. — Оп. 1. — Д. 2. — Л. 43—44.

² Правда Севера. — 1929. — 27 окт.

ратором П.К.Новицким на пленку. Так как полотняный алый флаг не смог бы долго выдерживать постоянного воздействия жестоких штормов и вьюг, было принято решение заменить его железным, который и установили на одной из морен острова Гукера. Таким образом, первая часть программы правительственной экспедиции была успешно закончена.

Теперь предстояло выполнить вторую задачу — создать научную станцию. На острове Гукера в удобной для захода кораблей бухте Тихая была высажена группа архангельских плотников для сооружения дома и других объектов полярной станции. Чтобы не терять времени, «Г.Седов» отправился в дальнейший путь. За несколько дней весь архипелаг был обойден с юга на север, вплоть до острова Рудольфа, самой северной оконечности Советского Союза. Седовцы высаживались в местах многих полярных зимовий и окончательно убедились в том, что на этой земле нет следов пропавших без вести экспедиции Нобиле и Амундсена. В ходе этого перехода были открыты неизвестные острова, впервые проведен целый комплекс гидрографических и других научных исследований. «Г.Седов» в свободном плавании достиг рекордной для того времени широты — $82^{\circ}14'$. Через три недели экспедиция вернулась в бухту Тихая. К этому времени новая советская радиостанция и метеорологический форпост были подготовлены к сдаче правительственной комиссии. Вновь на далекой окраине нашей страны взвился алый флаг Республики Советов. Это был тот флаг, который северяне вручили экспедиции накануне отплытия. 30 августа состоялось торжественное открытие самой северной научной станции. В этот день радист Э.Кренкель передал в эфир первые слова: «Слушайте все, весь мир!.. Говорит первая советская радиостанция на Земле Франца-Иосифа. Завтра открывается самая северная полярная колония»¹.

¹ Громов Б. Поход Седова. — М., 1930. — С. 77.

Так блестяще была выполнена и вторая часть программы. На станции оставалась отважная семерка полярников: П.Я.Илляшевич, Г.А.Шашковский, Б.Д.Георгиевский, В.А.Знахаров, М.С.Муров, А.М.Алексин, Э.Т.Кренкель.

В труднейших условиях пришлось им работать. Как тут не вспомнить фильм «Семеро смелых», показанные в нем арктическую пургу, морозы и самоотверженную борьбу зимовщиков. И не случайно до сих пор волнует сердца людей того поколения песня из кинофильма, песня полярников, дорогой ценой побеждавших северную стихию:

Мы не раз отважно дрались,
Принимая вызов твой,
И с победой возвращались
К нашей гавани домой!

Тем временем «Г.Седов», успешно выполнив правительственное задание, спешил в родной Архангельск.

На другой день после возвращения экспедиции газета «Правда Севера» поместила интервью с О.Ю.Шмидтом: «...Походом «Седова» вправе гордиться прежде всего Северный край. Это здесь выработались люди, знающие море, любящие его, люди с опытом и чутьем, позволяющим им безошибочно ориентироваться в труднейших условиях. Архангельск не раз отправлял экспедиции в Арктику, но редко так счастливо, как нашу»¹.

Высокую оценку получили моряки «Г.Седова» и в докладе О.Ю.Шмидта на расширенном заседании Северного крайисполкома: «...Мы встретили со стороны капитана ледокола т. Воронина не только внимательного водителя корабля, но большое понимание научных задач. Он сам участвовал в научных исследованиях и с особой

¹ Правда Севера. — 1929. — 12 сент.

любовью относился к этому делу. Для него поднятие флага на Земле Франца-Иосифа было не простым выполнением долга, он понимал значение этого факта. Точно такое отношение мы встретили и со стороны командного состава ледокола. Вся команда проводила работу сознательно и хорошо, за что мы можем только благодарить товарищей из Северного края»¹.

По итогам правительственной экспедиции расширенный президиум исполнительного комитета Северного края принял решение «возбудить ходатайство перед СНК СССР о дальнейшем ежегодном повторении научных экспедиций по изучению полярных земель»².

В том же году Арктическая правительственная комиссия организовала еще один успешный поход на ледоколе «Ф.Литке» к острову Врангеля. Высокую оценку этим двум арктическим походам дал президент Академии наук СССР А.П.Карпинский: «Не могу не отметить с особым удовлетворением, что два первых этапа в осуществлении «полярной пятилетки» — устройство научной станции на Земле Франца-Иосифа и установление радиостанции на острове Врангеля — успешно выполнены нынешним летом. Это лишний раз показывает наличие у нас необходимых сил для проведения намеченных новых работ в Арктике»³.

Еще свежи были в памяти торжества в честь седовцев, а жители Архангельска начали подготовку к очередному полярному походу. В следующем, 1930, году «Г.Седову» предстояло совершить рейс на Северную Землю — архипелаг, расположенный на границе морей Карского и Лаптевых. Готовиться приходилось основательно: необходим был серьезный ремонт корабля, изготовление домов для зимовщиков, снаряжение научной экспеди-

¹ ГААО. — Ф. 621. — Оп. 1. — Д. 2. — Л. 45.

² Там же. — Д. 7. — Л. 54.

³ Известия ВЦИК. — 1929. — 11 окт.

ции... Краевая газета «Правда Севера» взяла под общественный контроль подготовку очередной правительственной экспедиции. На ее страницах постоянно помещались статьи, информации о ходе подготовки к предстоящему походу. 1 июля 1930 года в газете появилось сообщение: «Подготовка «Седова» к полярному плаванию идет вполне успешно. К 27 июня на «Седове» проведены ремонтные работы: клепка сменных листов подводной части. Постройка кают для научного персонала. Оборудование бактериологической лаборатории, лабораторий для гидрохимических анализов. Сегодня-завтра «Седов» выйдет из Лайского дока»¹. Газета также сообщила своим читателям, что на Бакарице заканчивается работа по сооружению домов для зимовщиков Земли Франца-Иосифа и Северной Земли.

В начале июля в Архангельск стали прибывать научные сотрудники экспедиции, а 10 июля приехал О.Ю.Шмидт. Подготовка и снаряжение «Г.Седова» подошли к концу.

...13 июля. Кинотеатр «Эдисон». Здесь собрались участники предстоящего похода в Арктику, общественность нашего города. Заседание открыл заместитель председателя крайисполкома В.Н.Юркин. Перед собравшимися выступил начальник правительственной экспедиции О.Ю.Шмидт: «Ваш город последний, в котором мы получили напутственный привет трудящихся СССР. Архангельск вручил экспедиции знамя для водружения на архипелаге Земли Франца-Иосифа. Через льды мы донесли знамя до него. Сейчас знамя развевается на острове Гукера. В текущем году «Седов» идет дальше. Северная Земля — вот наш финиш. Мы будем там первыми людьми. Отсюда настоятельная необходимость серьезной подготовки к рейсу. Тут нам много помогла общественность Севера. От лица всего персо-

¹ Правда Севера. — 1930. — 1 июля.

нала экспедиции приношу горячую благодарность местным организациям за их чуткое отношение и помощь».

Затем выступали Р.Л.Самойлович, В.Ю.Визе, Г.А.Ушаков. Слово предоставили и капитану «Г.Седова» В.И.Воронину, который был, как всегда, краток: «...Как водитель корабля я уверен, что ледокол победит. На «Седове» 37 выдержанных, надежных моряков. Надежный корабль и такая же команда — это та сила, которая сломит полярные льды»¹. Участникам торжественного заседания был показан фильм «Курс — норд!», снятый в предыдущем походе «Г.Седова» на Землю Франца-Иосифа.

15 июля 1930 года в 20 часов после короткого митинга «Г.Седов» отошел от Красной пристани Архангельского порта и взял курс на Землю Франца-Иосифа для смены зимовщиков. Погода и ледовая обстановка благоприятствовали плаванию. Через неделю председатель арктической правительственной комиссии С.С.Каменев поздравлял экспедицию «с исключительным по скорости достижением островов Франца-Иосифа»².

Сразу начались выгрузка, сборка новых помещений для полярной станции, научные работы на берегу. После смены зимовщиков «Г.Седов» взял курс на Новую Землю, где их ждал ледокольный пароход «Сибиряков» с грузом угля. В Русской гавани началась перегрузка топлива. Через пять дней экспедиция направилась к основной своей цели — Северной Земле. Сразу же начались новые географические открытия. 13 августа участники похода увидели затерянный среди льдов пустынный остров. Предположение о его существовании за шесть лет до этого выдвинул В.Ю.Визе, и на всех

¹ Правда Севера. — 1930. — 14 июля.

² Попов С. Генеральная репетиция // Морской флот. — 1980. — № 8. — С. 22.

морских картах он обозначался пунктиром. Теперь этот остров получил имя — остров Визе. Дальнейший путь «Г.Седова» проходил в тяжелых льдах. Капитан Воронин сутками не сходил с мостика, часто поднимался по мачте в «бочку», чтобы отыскать во льдах хотя бы небольшие разводья. 21 августа были открыты еще два острова, один из них был назван в честь Воронина.

С большим трудом «Г.Седову» удалось подойти к острову Домашний архипелага Северная Земля. Унылая и мрачная картина предстала перед первопроходцами. Участник экспедиции писатель И.С.Соколов-Микитов запечатлел ее в своих путевых заметках: «Так вот какова она, считавшаяся недоступной, Северная Земля! Шлюпка подходит к берегу, останавливается у припая, круто обрезанного водою. Зеленоватое, покрытое мелким щебнем, видится дно. Мы выходим на лед, покрытый уже исследованным снегом, ступаем на берег. Мелкая, перемешанная со снегом галька скользит под ногами. На камнях и каменных россыпях чистой простыней лежит молодой снег.

Здесь, на этом пустынном берегу, зимовщики окончательно решили обосноваться. На снегу очерчено место, где должен стоять домик. Маленькому голому острову суждено стать первым пристанищем человека. Странными показываются на покрывающем берег чистом белом снегу первые человеческие следы.

Страшная, пустынная, мертвая земля! Здесь нет ничего похожего на сверкающие куполообразные горы Земли Франца-Иосифа, нет ничего общего с лиловыми, крапленными серебром, скалистыми берегами Новой Земли. Не слышно шумных птичьих базаров, нет носящихся над водою бесчисленных птиц, не видно ярких полярных маков. Серое небо мрачно и низко...»¹

¹ Соколов-Микитов И.С. Пути кораблей — М., 1933. — С. 115.

На пустынном, затерянном в Ледовитом океане острове остались первые советские полярные зимовщики. Хрестоматийным примером мужества стала навсегда вписанная в историю Отечества героическая работа четверки отважных полярников: Г.А.Ушакова, Н.Н.Урванцева, В.В.Ходова и нашего земляка каюра С.П.Журавлева. В течение двух лет при минимальных технических средствах зимовщики составили первую карту архипелага, площадь которого — 37,5 тыс. кв. километров. Это было самое крупное географическое открытие нашего века, это был подвиг советских полярников во имя Родины, во имя науки.

Проведя значительную научно-изыскательскую работу в районе Северной Земли, открыв еще один новый остров, названный в честь О.Ю.Шмидта, «Г.Седов» взял курс на родной порт. 13 сентября экспедиция вернулась в Архангельск. По случаю очередного удачного похода в клубе водников состоялось торжественное заседание президиума крайисполкома. И снова, выступая, О.Ю.Шмидт произносит слова благодарности северянам: «...Зимовка была очень вероятна. Многие утверждали, что шансы на зимовку равны 100 процентам. То, что нам удалось избежать, объясняется большой удачей и большим умением нашего капитана. Во все время путешествия нам удавалось выдерживать намеченные сроки. Мы экономили каждый час и каждый час насыщали работой. Мы шли по пути, по которому еще никто не шел.

Во-вторых, тому, что только у нас в СССР есть ледокольные капитаны, которые изучают лед, играют на нем, как на послушном инструменте. Одним из лучших советских ледовых капитанов является капитан «Седова» В.Воронин. Мы предложили деятелям науки один из открытых нами островов назвать именем капитана Воронина.

В-третьих, прекрасная, дисциплинированная команда.

Среди команды велась большая политико-воспитательная работа. Краснофлотский состав являлся высокосоциальным. С этой командой мы могли бы не бояться зимовки.

В-четвертых, мы чувствовали, что вся страна интересуется нашей экспедицией, мы знали, что с особым вниманием следит за нами общественность Северного края»¹.

Следует отметить, что О.Ю.Шмидт очень внимательно относился к запросам и нуждам полярников. Об этом наглядно свидетельствует записка, направленная им в Северный крайисполком сразу после возвращения в Архангельск: «В дополнение к нашему личному разговору подтверждаю, что среди четырех героев — первых зимовщиков на Северной Земле находится житель Северного края Сергей Прокопьевич Журавлев, семья которого проживает в Архангельске. Состав семьи: жена — М.В.Журавлева и трое детей школьного возраста. Семья нашего товарища находится в очень неопределенном положении, не имеет жилья, не приписана к продовольственным распределителям, не имеет больничного листка и т. д.

Краевые органы Севера очень много сделали для помощи экспедиции и улучшения положения зимовщиков. Поэтому я уверен, что крайисполком окажет полное содействие семье нашего товарища, выполняющего ответственное задание правительства на самом трудном, передовом форпосте Крайнего Севера»².

Таким образом, ледовые походы «Г.Седова» в 1929 и 1930 годах сыграли огромную роль в дальнейшем развитии арктического мореплавания. Наступление на высокие широты окончательно закрепило за СССР его островные территории в Арктике.

¹ Правда Севера. — 1930. — 17 сент.

² ГААО. — Ф. 621. — Оп. 1. — Д. 1137. — Л. 36.

Постройка полярных станций на Земле Франца-Иосифа и Северной Земле дала возможность ученым и морякам получать ценнейшие материалы по метеорологии, а также создала условия для разработки методов прогнозирования в интересах арктического мореплавания.

Важным итогом экспедиций «Г.Седова» являлось создание предпосылок для осуществления сквозного перехода по всей трассе Северного морского пути.

«ПРОЛОЖИТЬ ОКОНЧАТЕЛЬНО...»

В 1932—1933 годах Советский Союз принял активное участие в проведении второго Международного полярного года. Ученые ряда стран, объединившись для совместного изучения Арктики и Антарктики, приняли решение в течение этого периода провести вместо разрозненных наблюдений, широкие научные исследования природы Заполярья.

Участие СССР в Международном полярном годе, по сути дела, являлось новым этапом грандиозного научного наступления в Арктике. Важная роль в проведении полярной кампании отводилась воротам в Арктику — Архангельску. 14 апреля 1932 года Архангельский крайисполком принял постановление «О проведении второго Международного полярного года». Была учреждена специальная краевая комиссия во главе с председателем крайисполкома Н.Цетлиным. В документе указывалось: «Признавая исключительную важность для Северного края изучения Арктики, поручить комиссии мобилизовать общественное внимание вокруг этого вопроса, популяризируя задачи второго Международного полярного года»¹.

¹ ГААО. — Ф. 621. — Оп. 1. — Д. 138. — Л. 12.

Большинство научных экспедиций в этот год начали свой путь из Архангельска.

Значительную лепту в проведение второго Международного полярного года внес прославленный экипаж краснознаменного ледокольного парохода «Малыгин», которому впервые в истории удалось совершить два рейса в одну навигацию на Землю Франца-Иосифа. Команда «Малыгина» состояла в основном из северян-архангелогородцев, а возглавлял ее полярный капитан Д.Т.Чертков.

В первый свой рейс «Малыгин» вышел из Архангельска 9 июля 1932 года с очередной сменой полярников для станции в бухте Тихой. Новым начальником этой станции был назначен Иван Дмитриевич Папанин. Плавание прошло благополучно, и вскоре «Малыгин» вошел в бухту. Выгрузка оборудования для станции проходила в сложных условиях. Так как у берега уже не было ледового припая, многочисленные грузы пришлось перевозить на шлюпках. Моряки помогли полярникам в сооружении станции, и начались трудовые будни зимовщиков. Позднее И.Д.Папанин в своей книге «Лед и пламень» с теплотой вспоминал о походе «Малыгина» и работе полярников: «Коллектив взялся за выполнение комплекса научных наблюдений по программе второго Международного полярного года... Небольшая полярная станция, ранее проводившая главным образом метеорологические наблюдения, сейчас значительно расширила объем работ. Мы вели теперь радиозондирование атмосферы»¹. В состав коллектива полярной станции был включен немецкий ученый доктор Шольц, который проводил работы по атмосферному электричеству. Советский инженер В.Р.Архангельский занимался изучением методов борьбы с магнитными бурями. На полярной станции велись и другие научные изыскания.

¹ Папанин И.Д. Лед и пламень. — М., 1977. — С. 85.

А «Малыгин» тем временем спешил в родной порт Архангельск. Ему предстоял новый поход на Землю Франца-Иосифа. 15 августа 1932 года экспедиция под руководством известного полярного исследователя, писателя и художника Н.В.Пинегина вышла во второй рейс. Предстояло создать самую северную полярную станцию на острове Рудольфа архипелага Земля Франца-Иосифа. Ледовая обстановка была на редкость благоприятной, вскоре «Малыгин» уже приветствовал гудком полярников станции в бухте Тихой. На палубе корабля задумчиво стоял Николай Васильевич Пинегин и вглядывался в суровые берега Земли, вспоминая далекий 1914 год. Он был тогда участником экспедиции Георгия Седова на Северный полюс, из этой самой бухты ушел в бессмертие «Св. Фока», здесь на пустынном берегу экспедиция оставила две небольшие груды камней, одной из которых был отмечен астрономический пункт, другой — могила механика Ивана Андреевича Зандера. Сейчас Пинегин видел, что арктический остров разбужен, здесь действует крупная научная полярная станция. Не предполагал ученый, что остров Рудольфа, где им предстояло построить станцию, станет исходным пунктом для высадки советской полярной экспедиции на Северный полюс, а начальник зимовки в бухте Тихой И.Д.Папанин — первым начальником научной станции «СП-1». Но это будет после. А сейчас необходимо было срочно выгрузить грузы для зимовщиков бухты Тихой и следовать к острову Рудольфа.

Все работы были проведены организованно, в срок была открыта и самая северная научная станция. Во время этого рейса «Малыгиным» была достигнута широта $82^{\circ}24'$, что стало рекордом для судна в свободном плавании. Добиться этого оказалось возможным благодаря опыту и мастерству капитана Д.Т.Черткова и команды ледокольного парохода. В ходе экспедиции был проведен широкий комплекс научных работ по многим

отраслям естествознания: гидрологии, метеорологии, ботанике, геологии... Во время стоянки в бухте Теплиц руководителю экспедиции Н.В.Пинегину удалось занять свободный от материкового льда участок, непосредственно прилегающий к бухте и к мысу Столбовому.

В этот рейс на борту «Малыгина» находились иностранные туристы и генеральный секретарь международного общества «Аэроарктик» Вальтер Брункс, имевший специальное задание — исследовать условия посадки дирижаблей в арктических областях.

Во второй половине сентября «Малыгин» снова вошел в бухту Тихую. В Арктике уже стояла зима, все берега были усыпаны густым снегом, судно окружал плавающий лед. Пора было возвращаться в Архангельск. Жители полярной станции тепло прощались с моряками. Прощальный гудок — и «Малыгин» взял курс к родному порту. Так закончился два славных похода «Малыгина» к Земле Франца-Иосифа.

В заключение следует сказать, что приписанный к Архангельскому порту ордена Трудового Красного Знамени ледокольный пароход «Малыгин» совершил еще много славных походов в Арктику. 28 октября 1940 года во время шторма «Малыгин» затонул в Беринговом море со всем экипажем и научной экспедицией на борту. Этот ледовый труженик и его экипаж за освоение Арктики и Северного морского пути заслуживают памятника морской славы.

По программе второго Международного полярного года из Архангельска взяли старт еще несколько экспедиций: на ледокольных пароходах «Русанов» (руководитель экспедиции Р.Л.Самойлович) и «Таймыр» (руководитель А.М.Лавров) и другие.

Но самым значительным и выдающимся походом в навигацию 1932 года стал поход «А.Сибирякова» по всей трассе Северного морского пути.

Поморы издавна вынашивали мысль о возможности

плавания Северным морским путем. Наш великий земляк Михайло Ломоносов был горячим сторонником этой дерзновенной идеи, но осуществить ее полностью удалось лишь в советское время. Смелая мечта стала реальностью, и огромную роль в этом сыграли Архангельск и его коренные жители — поморы.

...1932 год. На Архангельском судоремонтном заводе «Красная кузница» идет деятельная подготовка к дальнему походу ледокольного парохода «А.Сибиряков», которому предстоит впервые пройти Северным морским путем в одну навигацию. Желающих участвовать в экспедиции много. Однако капитан Владимир Иванович Воронин не спешит, тщательно отбирает людей, учитывая, что поход предстоит нелегкий. Костяк экипажа составили потомственные моряки-поморы, хорошо знающие коварный характер Арктики, те, кто, как гласит поморская поговорка, «в море — дома, а дома — только в гостях». Около 80 процентов членов экипажа оказались с «Г.Седова», в том числе старший штурман Ю.К.Хлебников, второй штурман М.Г.Марков, старший механик М.М.Матвеев, боцман А.А.Загорский, матросы П.Сизых, Г.И.Дурасов, Г.Баранов, Н.И.Адаев и другие. О Николае Илларионовиче Адаеве следует рассказать подробнее. По специальности он был штурманом, закончил Архангельский морской техникум, но работал в редакции газеты «Моряк Севера» и проявил много настойчивости, чтобы попасть в состав экспедиции. Отсутствие вакансии штурмана не остановило Адаева, и он пошел в поход матросом второго класса. По рекомендации крайкома ВКП(б) Адаев был избран секретарем партячейки, а газета «Моряк Севера» на протяжении всего рейса «А.Сибирякова» публиковала заметки, информации, статьи своего мужественного редактора.

Начальник экспедиции О.Ю.Шмидт больше внимания уделил подбору научных кадров. Руководителем

научных работ был назначен профессор В.Ю.Визе, в состав экспедиции вошли ведущие работники Всесоюзного арктического института Я.Я.Гаккель, А.Ф.Лактионов, П.П.Ширшов и др.

Большую помощь в подготовке и снаряжении экспедиции оказали местные организации. Корреспондент краевой газеты «Правда Севера» взял интервью у О.Ю.Шмидта, который заявил: «...Я рад при посредстве вашей газеты выразить особую благодарность организациям Северного края, которые отнеслись к нашей экспедиции с исключительным вниманием и пониманием»¹.

День 28 июля выдался ясным и солнечным. Суда в порту расцвечены сигнальными флагами. Играет духовой оркестр. Жители Архангельска собрались на Красной пристани проводить сибиряковцев в далекое плавание. Выступивший на митинге капитан В.И.Воронин был краток: «...Путь «Сибирякова» нелегкий, но наше дело — попытаться его пройти без зимовки. Мы должны показать, что этот путь вполне доступный, проходимый. Но мы далеки от чрезмерного ура-оптимизма. И мы будем довольны, если нам удастся поставить вехи для тех судов, которые пройдут по этому пути после нас»².

Поход начался удачно. Благополучно прошли Белое и Баренцево моря, пролив Маточкин Шар и уверенно вошли в Карское море. Слабый мелкобитый лед не представлял опасности для «А.Сибирякова». В районе Диксона пополнили запасы угля и попутно провели гидрографические промеры вплоть до острова Свердрупа.

13 августа «А.Сибиряков» подошел к острову Домашнему, на котором работала отважная четверка первопроходцев Северной Земли. Начальник зимовки Г.А.Ушаков, геолог Н.Н.Урванцев, радист В.В.Ходов

¹ Правда Севера. — 1932. — 22 июля.

² Правда Севера. — 1932. — 29 июля.

и охотник-каюер С.П.Журавлев проделали огромную работу по изучению и описанию Североземельских островов. Встреча была короткой, но теплой и радостной.

В связи с тяжелой ледовой обстановкой в проливе Вилькицкого «А.Сибиряков» впервые в истории совершил обход вокруг Северной Земли и вышел в море Лаптевых. Здесь судну пришлось выдержать суровое испытание. Ледовые поля преградили путь, лед форсировали, используя машину на полную мощность, временами в ход пускались пешни, аммонал...

В архангельской редакции газеты «Моряк Севера» с нетерпением ждали сообщения своего спецкора Николая Адаева. О новостях он сообщал кратко, но часто. «3 августа ледокол находился в Карском море. Проходим остров Белый. Идем чистой водой. Экипаж объявил себя ударным. Организовали штаб ударников. Работа продолжается сквозной вахтой. Сегодня выпустили первый номер стенгазеты и второй номер сатирической газеты "Ледовый крокодил"».

«...9 августа зашли в бухту Диксон. Завтра приступаем к погрузке угля. Разбились на две бригады, работу проводим на основе социалистического соревнования. Обязуемся закончить задание раньше срока. По окончании погрузки идем на Северную Землю...»

«...В последнюю минуту. Борт ледокола «Сибиряков». (Радио с моря. Наш корреспондент.) 27 августа. Экипаж рапортует о своей работе. Прошли Северную Землю на сутки раньше. В период напряженной работы пять лучших ударников вступили в партию. При погрузке угля развернули соревнование между бригадами и закончили работы на 12 часов раньше срока. При выходе с острова Диксон открыли острова, не нанесенные на карту. 25 августа обогнули с севера Северную Землю, достигнув широты 81°. Прошли море Лаптевых. По поручению партийного коллектива ледокола «Сибиря-

ков» шлю привет портовому комитету ВКП(б). Н.Адаев»¹.

Сегодня, читая эти лаконичные радиограммы, можно зримо представить нелегкие будни сибиряковцев, оценить их энергию и самоотверженность при выполнении правительственного задания.

В ночь на 26 августа экспедиция прибыла в Тикси. Пополнив запасы топлива сангарским углем и взяв на буксир два речных парохода «Партизан» и «Якут», «А.Сибиряков» вышел в море. В устье реки Колымы состоялась встреча с Северо-Восточной экспедицией. Ее руководитель Н.И.Евгенов сообщил нерадостные вести — Чукотское море забито льдами. Действительно, вскоре заметно похолодало, стали встречаться тяжелые льды. В районе острова Колючина случилась авария — «А.Сибиряков» потерял ход. После тщательного осмотра винта выяснилось, что значительно повреждены его лопасти и придется произвести их замену в необычных условиях — в море. О.Ю.Шмидт провел необходимые расчеты, вычислив, сколько угля надо переместить с кормы в носовую часть, чтобы таким образом искусственно создать дифферент судна на нос, поднять корму и заменить лопасти. Начались необычайно трудные в условиях дрейфа ремонтные работы. Шесть суток продолжалась непрерывная, напряженная работа по перегрузке угля.

Не менее трудной была установка запасных лопастей. Под кормой соорудили навесные мостки, в работу включились судовые специалисты. Северянин Е.Л.Марков позднее вспоминал: «...Мне несколько раз пришлось опускаться в холодную воду для того, чтобы привинчивать гайки и пригнать к валу лопасти. Но, невзирая на трудности, мы авралом, в несколько дней, закончили

¹ Ветров Р. Подвиг, изумивший мир // Моряк Севера. — 1932. — 28 июля.

ремонт судна»¹. Началась ускоренная перегрузка угля обратно на корму, и вскоре «А.Сибиряков» получил возможность идти дальше.

Но главные испытания ждали сибиряковцев впереди. В ста милях от Берингова пролива случилась новая авария — обломился конец гребного вала, и винт ушел на дно. Теперь уже ни о каком ремонте не могло быть и речи. Беспомощный корабль замер среди ледяной пустыни. Но героические сибиряковцы не сдались.

Участник экспедиции, врач Л.Ф.Лимчер 27 сентября 1932 года сделал следующую запись в своем дневнике: «... Еще с вечера говорили о пробе поставить паруса, чтобы использовать разводья, и сегодня с 9 часов деятельно занялись этим. Настоящих парусов не было, пустили в ход брезенты, шлюпочные паруса и в общем установили 7 отдельных парусов. Ледокол получил собственное движение! Правда, движение это чрезвычайно слабое, но все-таки движение. Явилась хотя бы малейшая возможность управления рулем, и мы, имея курс на зюйд и дрейф на восток, продвигаемся параллельно берегу, а не от него. Но, конечно, льды нам сильно мешают, приходится то взрывать ледяные перешейки, то заносить на лед якорь и подтягивать лебедкой, чтобы вывернуться из-за льдины.

Днем число парусов у нас было доведено до 11. С особенным упоением работает над парусами Паша Сизых — самый смелый, бойкий и трудолюбивый матрос. Он выплещил какие-то шлюпочные маленькие паруса, и они взвились высоко над всеми брезентами на самых верхах мачт.

«Отдать грот-шкот!» — «Есть отдать грот-шкот!» Такой команды ледокол еще никогда не слышал. Наши брезентовые паруса не уступят по своей фантастичности «Алым парусам» Грина»².

¹ Правда Севера. — 1933. — 9 мая.

² Лимчер Л.Ф. Первый сквозной // Полярный круг. — М., 1982. — С. 190.

В походе использовались ледовый якорь и лебедка, велись взрывные работы, были установлены самодельные паруса. Со скоростью 2,5 узла пароход упорно шел к заветной цели.

1 октября 1932 года «А.Сибиряков» под парусами вышел на чистую воду в северную часть Берингова пролива. Впервые в истории Великий Северный морской путь был пройден за одну навигацию. Путь из Архангельска в Берингов пролив был преодолен за 64 дня, позади осталось 3905 миль морем, 1060 миль льдом, 120 миль под парусами. «А.Сибиряков» совершил историческое плавание, положившее начало существованию Северного морского пути как транспортной магистрали.

На судно пришла радиограмма от руководителей партии и правительства: «...Успехи вашей экспедиции, преодолевшей неимоверные трудности, еще раз доказывают, что нет таких крепостей, которых не могли бы взять большевистская смелость и организованность»¹.

После ремонта, проведенного в Японии, предстоял обратный путь из Йокогамы южными морями в Мурманск. Сложность этого задания заключалась в непригодности судна для тропического перехода, да и северянам, которые составляли большинство команды, нелегко было переносить южный климат. Тем не менее «А.Сибиряков» пришел в Мурманск на десять суток раньше установленного срока.

А здесь судно уже ждало новое задание. Необходимо было сразу же включиться в зверобойную кампанию на Белом море. Сибиряковцы с честью выдержали и этот экзамен, план добычи морского зверя был выполнен на 125 процентов. На промысле отличилась бригада промышленников, которой руководил опытный помор Е.Ф.Юрьев².

¹ Визе В.Ю. На «Сибирякове» и «Литке» через ледовые моря. — М.; Л., 1940. — С. 152.

² Правда Севера. — 1933. — 8 мая.

С победой возвращались герои Арктики в Архангельск. В первых числах мая 1933 года на той же Красной пристани северяне торжественно встречали сибиряковцев. В своем приветствии экипажу Северный краевой комитет ВКП(б) отметил: «Ваш доблестный пример — образец для всех водников, для всех трудящихся, как надо бороться, выполняя поручения партии и правительства»¹.

Постановлением ВЦИК СССР «А.Сибиряков» и каждый из участников экспедиции были награждены орденами Трудового Красного Знамени, а О.Ю.Шмидт, В.Ю.Визе и В.И.Воронин — орденами Ленина.

Важнейшим итогом этого исторического похода стало постановление партии и правительства об образовании Главного управления Северного морского пути, перед которым ставилась задача «проложить окончательно морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания на этом пути»².

В решении этой грандиозной задачи не последняя роль отводилась Архангельску и его жителям.

«НЕ СДАДИМСЯ!»

Поход «А.Сибирякова» из Архангельска на Дальний Восток по всей трассе Северного морского пути открыл новые перспективы освоения Арктики. Необходимо было закрепить успех и начать регулярные плавания транспортных судов в Ледовитом океане. И вот 16 июля 1933 года из Ленинграда на грузопассажирском пароходе

¹ Правда Севера. — 1933. — 8 мая.

² Известия. — 1932. — 21 дек.

«Челюскин» отправилась экспедиция под руководством О.Ю.Шмидта, перед которой была поставлена та же задача — пройти Северным морским путем. В состав экипажа судна вошли 18 коренных северян, были среди них и сибиряковцы. Что до командного состава «Челюскина» во главе с капитаном В.И.Ворониным, то он почти полностью состоял из выпускников Архангельского мореходного училища.

В Мурманске на «Челюскин» были погружены продовольствие, скот, сено и разборные домики для зимовщиков о. Врангеля. Экспедиция вышла в поход со значительным опозданием, и он проходил в сложных погодных и ледовых условиях.

Уже в конце пути, неподалеку от Берингова пролива, «Челюскин» застрял во льдах и стал дрейфовать. Моряки знали, что судно плохо приспособлено к плаванию во льдах, и поэтому понимали: близится катастрофа.

В Архангельском государственном архиве хранится стенограмма доклада В.И.Воронина, сделанного почти сразу после экспедиции на основе рейсового судового журнала, — бесценный, волнующий исторический документ, рассказывающий о беспредельной стойкости и мужестве советских людей. Приведем фрагмент этого доклада: «По своей крепости «Челюскин» немного отличался от обычного коммерческого судна. Но был очень широк, длинен и поэтому обещал быть малопригодным для пути, на котором мы встретили тяжелые льды.

Все шло благополучно. Прошли Маточкин Шар. В Карском море встретили первые льды. Судно до этого в полной мере испытано не было. Работать приходилось очень осторожно. Уклоняясь от серьезных льдов, шли весенними льдами (майского происхождения). В этих льдах пароход получил первое повреждение. Был сломан шпангоут, ослабли заклепки, появилась с обоих бортов незначительная течь. Предположение о том, что пароход мало пригоден для плавания во льдах, подтвердилось.

Из-за большой ширины корабль очень болезненно воспринимал удары льда, принимая их почти под прямым углом своими непрочными скуловыми частями. Штевки были из двух частей, и, так как соединительные замки были вблизи ответственных мест рабочей части штевня, получалась сильная течь форштевня. Руль был очень широк и мало защищен ото льда.

Впереди шли «Красин», «Седов», «Сибиряков».

2 сентября вышли в море Лаптевых, которое почти очистилось ото льда, но попали в полосу сильных штормов, и «Челюскин» снова показал свои наихудшие качества на свободной воде. Его бросало на 57 градусов. Качка была настолько сильна и стремительна, что мы опасались срыва шлюпок. Пришлось держать курс на ветер и волны.

Восточно-Сибирское море сначала встретило нас хорошо. Шли очень быстро. Авиаразведка помогла отыскивать путь.

Наступила вторая половина октября, вот-вот должны наступить морозы, тяжелые льды. Было тревожно. Но подули южные ветры, появилось разрежение льдов и надежды на выход. Так, с большим трудом мы добрались до Сердца-Камень, недалеко от Берингова пролива.

Наступили холодные ветра. Выпал снег. Ночью промерзали все каналы. Белая сплошная простыня простиралась перед глазами. Уже невозможно было выбрать легкий путь: путь выбирать приходилось не сверху, с марса, как раньше при нормальных условиях, а снизу — на высоте торосов льда.

Судно почти каждый день получало новые и новые повреждения. Ослабли заклепки, поломалось несколько шпангоутов. Мы ставили деревянные крепления: стойки, распорки. И все же мы шли вперед.

В первых числах октября наступили сильные морозы, и мы были лишены возможности продвигаться самосто-

ятельно. Теперь мы только наблюдали торошение льда, а нас носило то в одну, то в другую сторону по воле ветра и течения.

Так прошел весь октябрь.

В последних числах октября мы были в Беринговом проливе, а 4 ноября — почти у чистой воды — 3—4 морские мили.

Мы приложили все усилия, чтобы выбраться из льда. Затратили три тонны взрывчатых веществ, пробивая путь. Корабль содрогался от грохота взрывов. Закладывали снаряды до 100 килограммов. Работа была трудная, но должного эффекта не давала: образовывалась воронка, мелкая ледовая каша — большего добиться не могли.

«Литке» стоял недалеко, но из-за повреждения не мог прийти нам на помощь. С 4 на 5 ноября дрейф изменился, и мы быстро пошли к северу от Берингова пролива. Сперва шли по полмили в час, затем — по 2,5 мили и через несколько дней оказались на одной параллели с мысом Хоп, приблизительно на 68° широты.

С 5 по 6 ноября восточный ветер поднял большую волну. Лед у судна заходил, заскрипел. На следующее утро мы отправили лыжную партию осмотреть путь. Только 400 метров отделяло нас от того места, где был крупнобитый лед. Начались атаки этих 400 метров. Снова закладывали аммонал в надежде разбить льды.

23 ноября образовались большие разводья в нескольких десятках метров от корабля. Но судно было сковано льдами. Большие пространства чистой воды шли на юг, по ним лежал свободный проход в Берингов пролив. Но судьба как будто издевалась над нами, не хотела пропустить в чистые воды, хотя нами были приложены все усилия, чтобы пробиться.

24 числа лед снова сжался. Это было ночью. Судно получило небольшой крен, сорвало несколько замков. Началась главная репетиция — выход людей с продо-

вольствием на лед. Работали 3,5 часа. Сжатие прекратилось. «Челюскин» выдержал. Выдержал благодаря тому, что на не очень большом расстоянии от борта лед легкими взрывами был превращен в ледовую кашу. Верхняя часть ее была схвачена морозом, а когда снова началось сжатие, то между бортом и кромкой льда образовалась подушка из мелкобитого льда, которая не давала погибнуть.

После 25 ноября началась зимовка. Дрейф все время относил «Челюскина» к норду. Так продолжалось до 1 января. 1 января мы были на самой северной широте — 69 градусов, после чего начали дрейфовать на юго-восток. Так продолжалось весь январь. В январе было 3—4 сжатия, но происходили они далеко от судна, и поэтому все обошлось благополучно.

Глядя на новые торосы, на подвижки льдов, мы стали понимать, что дни «Челюскина» сочтены.

И вот потрясающий момент — судно стремительно отбросило назад метров на десять. Страшным ударом разорвало левый борт по жилой палубе на 15 метров в длину и 20 сантиметров шириной...

Мы поняли, что с судна придется уйти навсегда»¹.

Второй штурман, архангелогородец М.Г.Марков нес вахту на корабле, затертом льдами. Он первым услышал и увидел приближение гряды торосов. Слабый корпус судна затрещал. По сигналу тревоги челюскинцы начали организованно высаживаться на лед. М.Г.Марков в своем дневнике так описал гибель «Челюскина»: «Горькая обида охватила нас, когда корма показала свой руль и винт и быстро скрылась под водой. Сто четыре человека остались на льду. Среди них десять женщин и два ребенка»².

¹ ГААО. — Ф. 621. — Оп. 1. — Д. 294. — Л. 1—30 (сокращенный вариант доклада капитана Воронина опубликован в «Правде Севера» 9 июля 1934.).

² Поход «Челюскина». — М., 1934. — Т. 1. — С. 301.

Позднее известный советский поэт Илья Сельвинский напишет стихи:

Если б во льдах очутился один,
Он бы сошел с ума. Если б двое,
Они поседели б от мрака и воя
В диком безлюдье полярных льдин.
Но сто человек на плавучей льдине —
Это республика! Это народ!
Здесь флаг единый. Здесь труд единый.
Здесь каждое сердце Отчизну найдет.

Дрейф челюскинцев на льдине вошел в историю как ледовый лагерь Шмидта.

В Москве была образована правительственная комиссия по организации помощи челюскинцам, которую возглавил В.В.Куйбышев. Для спасения экспедиции выделялись ледоколы, суда, самолеты.

Челюскинцы мужественно переносили тяжелые условия дрейфа и не падали духом: в короткий срок были выстроены бараки для жилья, проводились работы по строительству аэродрома, не прекращались научные исследования.

Пример в работе показывали северяне-архангелогородцы. Старшего помощника капитана С.В.Гудина называли правой рукой ледового «папы» — В.И.Воронина. Позднее О.Ю.Шмидт в интервью парижскому корреспонденту (газета «Известия») говорил о боцмане-архангелогородце А.А.Загорском как об одном из талантливых организаторов, проявившем себя во время дрейфа. Он руководил одной из трех бригад, на которые были разбиты все обитатели ледового лагеря.

Газета «Правда», рассказывая о трудностях дрейфа (не хватало самых необходимых вещей и инструментов), поместила статью о северянине, судовом машинисте В.Ф.Бармине. Вот фраза из этой публикации: «Как

приходилось работать? Нужно, например, резать медь, а ножницы в лагере маленькие, швейные... в могучих мускулистых руках Васи Барбина заработали и ножницы. Это была чудесная картина, когда Вася разрезал двухмиллиметровую медь простыми крохотными ножницами»¹.

Самой трудной и ответственной работой была подготовка аэродрома. Ледовые поля в результате сжатия постоянно ломались. На расчищенной поверхности появлялись трещины, нарастали гряды торосов. Челюскинцы без усталости долбили лед, подготавливая площадку для приема самолета. Комсомолец Александр Погосов стал комендантом ледового аэродрома. После трудного рабочего дня в лагере проходили собрания, велась общеобразовательная и политическая учеба, проводились даже спортивные игры и соревнования.

Стенную газету оформлял комсомолец Федор Решетников. Вышедший уже на четвертый день после катастрофы первый номер газеты «Не сдадимся!» сразу же призвал коллектив к организованности и бодрости: «Мы на льду, но и здесь мы — граждане великого Советского Союза, мы и здесь высоко держим знамя Республики Советов. Весь мир следит за нами. Покажем же, как даже в такой исключительной обстановке работают советские граждане под руководством своего правительства и Коммунистической партии»².

Советское правительство приняло действенные меры к спасению челюскинцев. Бесстрашные летчики в сложнейших условиях вывезли всех участников дрейфа. Семерым летчикам, которые принимали непосредственное участие в спасении челюскинцев: А.В.Ляпидевскому, С.А.Леваневскому, В.С.Молокову, Н.П.Каманину,

¹ Ледовый лагерь Шмидта: Из воспоминаний челюскинцев-архангелогородцев. — Архангельск, 1934. — С. 27.

² Правда. — 1934. — 17 июля.

М.Т.Слепневу, М.В.Водопьянову и И.В.Доронину — первым было присвоено учрежденное в 1934 году почетное звание Героя Советского Союза. Замечательно, что первыми Героями Советского Союза стали покорители Арктики, как не случайно и то обстоятельство, что Николай Каманин впоследствии стал руководителем подготовки советских космонавтов. В покорении Арктики и космоса есть много общего. Активное, стремительное освоение Арктики в те годы по размаху и значению сопоставимо с выдающимися победами советских космонавтов. Как мы внимательно и с восхищением следили за полетами космонавтов, так и в тридцатые годы советские люди не отходили от радиоприемников, ждали новостей из Арктики, волновались за судьбу челюскинцев.

Награждены были все участники спасательной операции, а также все челюскинцы, проявившие в дни испытаний мужество и стойкость.

Почетной грамотой ЦИК СССР за участие в спасательных работах был награжден также заведующий радиосвязью Архангельского управления Севморпути Е.Н.Гиршевич¹.

Так закончилась челюскинская эпопея. Ее успешному завершению радовалась вся страна. Жестокая драма, гибель судна, невиданное бедствие большой группы полярников во льдах Арктики обернулись подлинным триумфом человеческого духа; поведение челюскинцев стало на многие годы эталоном смелости и мужества.

В Москве полярникам была устроена невиданно торжественная встреча. На приеме в их честь в Кремле к капитану Воронину подошел И.В.Сталин и порекомендовал написать историю плавания «Челюскина», пока еще все свежо в памяти. Владимир Иванович сослался на корреспондентов, которые участвовали в этом плавании, и заявил: «Мы, шкипера, писать не мастаки.

¹ Ледовый лагерь Шмидта. — С. 22.

Мы больше по морям пишем. А по воде сколько ни пиши, следу не останется». И.В.Сталин на это возразил, сказав, что килем «Сибирякова» полярники вписали в историю такую страницу, которая никогда не сотрется, навсегда след останется, по этому следу пойдут сотни кораблей. Но писать тоже нужно¹.

В.И.Воронин, к сожалению, не издал мемуаров, оставив потомкам только доклад о результатах экспедиции и два руководства по плаванию во льдах.

Чествовали челюскинцев и в Архангельске: устраивали многолюдные праздники, митинги, вечера.

...Конечно, героизм челюскинцев, как и искренняя радость десятков и сотен тысяч людей по поводу их спасения, не вызывает сомнения. Но в то же время очевидно и то, что главные «режиссеры» пышных торжеств, устраиваемых в честь полярников, «дирижировавшие» всенародным ликованием, пытались громом оркестров и славословиями заглушить неизбежно возникающие вопросы: «Как могло получиться, что в столь ответственное и рискованное плавание было отправлено судно, мало приспособленное для этого? Как можно было подвергать смертельной опасности не только экипаж, но и женщин, и детей? Подготовка и проведение этой экспедиции, несомненно, носили авантюрный характер. Против этого рейса выступал выдающийся кораблестроитель, академик А.Н.Крылов, долго противился назначению на пароход «Челюскин» капитан В.И.Воронин, возражали и многие другие. Восхищаясь подвигом челюскинцев, известный английский писатель Бернанд Шоу не без сарказма заметил: «Большевики удивительные люди. Полярную трагедию они превратили в национальное торжество...»²

¹ Поход «Челюскина». — Т. 1. — С. 164.

² Волков И.А. 40 лет челюскинской эпопее // Известия Всероссийского географического общества. — 1974. — Т. 106. — С. 505.

ПЕРВАЯ ВЫСОКОШИРОТНАЯ

В тридцатые годы из Архангельска в северные широты отправлялись десятки научных экспедиций. Большой успех выпал на долю первой высокоширотной экспедиции на ледокольном пароходе «Садко». Научными исследованиями предполагалось охватить огромный, в основном не изученный район от Земли Франца-Иосифа до Северной Земли. Необходимо было подтвердить или развеять предположение о наличии Великой северной полыньи, о существовании Земли Джиллиса, провести поиски высокоширотного варианта Северного морского пути и целый комплекс других научно-исследовательских работ. О размахе и значении экспедиции можно судить и по тому, что в ней приняли участие многие известные ученые и специалисты. Руководителем экспедиции назначили заместителя начальника Главсевморпути Г.А.Ушакова, чье имя было хорошо известно научной общественности страны, так как Г.А.Ушаков, Н.Н.Урванцев, В.В.Ходов и наш земляк С.П.Журавлев первыми исследовали в 1930—1932 годах «белое пятно» Арктики — архипелаг Северная Земля.

Научной частью руководил крупный специалист по льдам Арктики профессор Н.Н.Зубов. В состав экспедиции вошла целая плеяда научных работников, чьи имена неразрывно связаны с изучением северных морей: Н.И.Евгенов, М.М.Ермолаев, В.А.Березкин, А.Ф.Лактионов, И.Г.Факидов, А.И.Дубравин и многие другие¹.

Не менее тщательно была подобрана и команда «Садко». Капитаном был назначен известный полярный

¹ Белов М.И. История открытия и освоения Северного морского пути. — Т. 4. — С. 297.

судоводитель Н.М.Николаев, старшим помощником капитана — В.И.Ножкин, его дублером — М.Г.Марков¹. Все члены экипажа прошли большую школу арктических плаваний, участвовали во многих знаменитых полярных экспедициях.

Был среди участников экспедиции и челюскинец А.Е.Погосов. В семидесятые годы я познакомился с этим незаурядным и скромным человеком, часами слушал и записывал его воспоминания о роли Архангельска в освоении Арктики. А.Е.Погосов был племянником «непотопляемого» партийно-советского функционера А.И.Микояна. Он не любил кабинетной работы, вся его яркая молодость прошла в Арктике: комендант ледового аэродрома во время трагедии «Челюскина», штурман полярной авиации, работник штаба Уполномоченного по перевозкам на Севере И.Д.Папанина в годы войны — вот далеко не полный перечень его должностей и занятий.

Перу А.Е.Погосова принадлежит ряд очерков и небольших книг о полярниках. Одна из них — «Высокими широтами» — ярко и интересно рассказывает о походе ледокольного парохода «Садко». На мой взгляд, А.Погосову удалось правдиво осветить характер и жизнь каюра экспедиции Федора Сергеевича Журавлева. Он был один из немногих охотников-промышленников, кому удалось на собачьих упряжках объехать всю Новую Землю. Журавлев имел богатейший опыт девяти полярных зимовок и тринадцатилетний стаж промышленника, инструктора промыслов на островах Ледовитого океана. Его любили и уважали новоземельцы, он избирался членом островного Совета и его президиума. Особенно ценились выдрессированные им собаки. Федор Сергеевич подготовил не одну упряжку прекрасно обученных, выносливых и послушных собак. Только на Новой Земле

¹ РГАЭ. — Ф. 9570. — Оп. 2. — Д. 3400. — Л. 1.

он добыл более 700 песцов, бесчисленное количество морского зверя и несколько десятков белых медведей¹. Его полярный опыт оказался бесценным во время высокоширотной экспедиции на ледокольном пароходе «Садко».

...Экспедицию снаряжали вдумчиво, скрупулезно. Еще задолго до выхода «Садко» в плавание на главную арктическую базу Главсевморпути в Архангельске Баркарицу ежедневно поступал широкий поток грузов из многих городов страны. Каждое упакованное место отмечалось лаконичной надписью — «ВШЭ», то есть «высокоширотная экспедиция». На судне были оборудованы специальные лаборатории. В распоряжение ученых и моряков поступили новейшие приборы, в их числе — первый на Севере эхолот, радиопеленгатор последней системы. На «Садко» были погружены два самолета. Авиаразведкой руководил прославленный полярный летчик М.С.Бабушкин². На случай вынужденной зимовки экспедиция располагала двухлетним запасом продовольствия, легкими разборными домиками, тремя упряжками собак.

При Архангельском горкоме партии была создана специальная комиссия по организации первой высокоширотной экспедиции во главе с Н.Ф.Котовым³.

Вот как описывает проводы «Садко», которые состоялись 6 июля 1935 года, А.Е.Погосов: «Яркое летнее солнце светит ласково и щедро. От легкого ветерка шелестят флаги на пристани, знамена в толпе. Пестреют охапки цветов. У самого края причала примостился

¹ Погосов В. Высокими широтами. — Архангельск, 1937. — С. 42.

² Подробные сведения о деятельности летчиков в высокоширотной экспедиции имеются в книге «Записки летчика М.С.Бабушкина». — М.; Л., 1941. — С. 157—171.

³ Правда Севера. — 1935. — 3 июля.

оркестр. Недалеко от него мастерят трибуну. «Садко» стоит, расцвеченный флагами, парадный и праздничный. На Двине около пристани снуют многочисленные катера, лодки, байдарки и маленькие лодочки. Везде, куда ни помотришь, радостные лица и красный цвет флажков и платков. Стоящие на рейде суда также увешаны гирляндами флагов. Кругом слышатся возгласы, восклицания последних приветствий и напутствий.

Начался митинг. После нескольких коротеньких речей с импровизированной трибуны, прозвучавших волнующе-искренне и горячо, стали прощаться. Последние рукопожатия, и под звуки «Интернационала» «Садко» стал отчаливать...»¹

После непродолжительной остановки в Мурманске «Садко» приступил к выполнению научной программы.

Первый комплекс научных наблюдений, так называемая «станция», проводился на стыке двух морей — Баренцева и Гренландского. Ученые «Садко» изучали толщину воды, морское дно, животный и растительный мир, лед, атмосферу, морские течения... По всему пути производилась съемка рельефа морского дна. Помимо станций, проводились регулярные метеорологические наблюдения.

22 июля ледокольный пароход подошел к острову Шпицберген. На пристани Баренцбурга состоялась теплая встреча с горняками во главе с начальником рудника и советским консулом на этом архипелаге М.О.Плисецким, отцом будущей знаменитой балерины Майи Плисецкой². На Шпицбергене моряки пополнили запасы угля. Дальше путь «Садко» лежал к Новой Земле, а затем к Северной Земле.

Мы уже упоминали о том, что одной из задач экспедиции была проверка гипотезы о существовании

¹ Погосов А. Высокими широтами. — С. 10.

² РГАЭ. — Ф. 9570. — Оп. 2. — Д. 3400. — Л. 6.

так называемой Земли Джиллиса. Предыстория этой загадки Арктики такова. В 1707 году английский капитан Джиллис, идя на северо-восток от Шпицбергена, видел какую-то землю. Эта Земля Джиллиса была отмечена на многих морских картах, хотя с тех пор никто ее не видел.

Следующим свидетельством возможного существования таинственной земли стали сведения участников плавания на «Ермаке» в 1899. Адмирал Степан Осипович Макаров в своей книге «"Ермак" во льдах» подробно рассказывает, где он ее видел, какие очертания земля имела, как с наступлением дня и ночи ее конфигурация изменялась. Однако абсолютной уверенности в том, что это была именно Земля Джиллиса, у мореплавателя не было: «Видели ли мы действительно землю? Думаю, что да, но поручиться не могу»¹. В 1925 году английский капитан Уорслей, огибая Шпицберген, также видел некую землю, но его судно к ней не приближалось.

В 1928 году ледокол «Красин» прошел место, обозначенное на английских картах как Земля Джиллиса. Профессор Р.Л.Самойлович отметил: «Таким образом, оставалось сделать заключение, что "Земли Джиллиса" не существует. Мы повернули на ост и пересекли эту Землю»².

Однако полностью развеять миф о загадочной земле экспедиции «Красина» не удалось. Эту задачу предстояло решить экспедиции «Садко».

12 августа ледокол вошел в район «белого пятна». Был подготовлен к запуску самолет. Летчик М.С.Бабушкин описал этот необычный полет: «Мы поднялись в воздух. Идем курсом на норд-вест. Под нами льды постепенно уплотняются. Из крупно-мелкобитых они переходят в крупные торосистые и гладкие поля.

¹ С.О.Макаров и завоевание Арктики. — Л.; М., 1943. — С. 128.

² Самойлович Р.Л. На спасение экспедиции Нобиле. — С. 264.

Вот мы летим уже над сплошным массивным льдом. Попадаются колоссальные гладкие поля, сторошенные по краям от ударов. Эти поля с очень маленькими трещинами, местами разъединяющими их, но пройти по этим трещинам нашему ледоколу нет возможности. Да не только «Садко», но и более мощные суда не в состоянии такие поля раскалывать.

Нас постепенно приподнимает. Облачность снижается. С востока надвигается туман.

Обследовав возможный для полета и довольно большой район, подлетаем вплотную к туману. Нас прижало к льдам на 100—50 метров. Воздух сильно насыщен влагой, появляется иней. Это первые признаки оледенения.

Полет становится бесполезным. Ничего не видно. Земли Джиллиса не обнаружено. Не только земли, но и признаков ее существования никаких нет»¹.

Последующий полет в этот район летчика Г.П.Власова подтвердил выводы М.С.Бабушкина.

А «Садко» спешил дальше. 3 сентября 1935 года было сделано новое географическое открытие — обнаружен большой остров. В честь руководителя экспедиции его назвали островом Ушакова. На Новой Земле в районе Югорского Шара состоялась встреча с ледорезом «Ф.Литке», который шел под флагом начальника Главсевморпути. О.Ю.Шмидт, посетив «Садко», остался доволен результатами первого месяца похода и дал высокую оценку работе моряков и научного состава экспедиции².

Через несколько дней у западных берегов Северной Земли экспедицию ждало еще одно открытие — три небольших островка. 13 сентября на рекордной широте 82°41,6' на глубине 2365 метров была взята очердная

¹ Советская Арктика. — 1936. — № 1. — С. 53.

² РГАЭ. — Ф. 9570. — Оп. 2. — Д. 3400. — Л. 21.

океанографическая станция. «Именно она, эта 99-я станция "Садко", первой начала наш советский счет в изучении просторов центральной Арктики, — писал участник экспедиции, впоследствии известный полярник-ученый М.Б.Черненко, — начала до Папанина, до дрейфа "Седова", до наших высокоширотных воздушных экспедиций и дрейфующих станций "Северный полюс"»¹.

28 сентября 1935 года «Садко» вернулся в Архангельск. Все плавание продолжалось 84 дня. За это время судно прошло 6988 миль, из них свыше 1200 — во льдах. Было произведено 107 комплексных глубоководных океанографических исследований, измерено 2500 глубин, составлено несколько ледовых карт, проведена другая разнообразная научная работа, которая имела большое практическое и теоретическое значение для решения проблемы ледовых прогнозов, физико-океанографической характеристики Арктики².

Экспедиция исследовала район, до той поры остававшийся «белым пятном» на географической карте, — треугольник между Землей Франца-Иосифа, Северной Землей и островом Визе. Участники экспедиции обнаружили обширное мелководье в центре этого треугольника, которому было дано название мелководье «Садко».

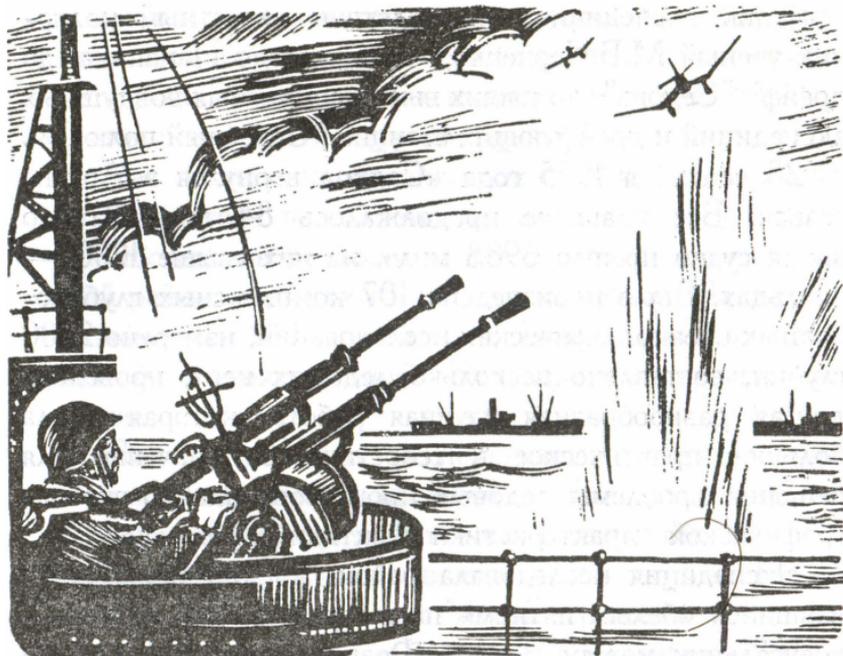
В задачу экспедиции входило также обслуживание трансарктического перелета Леваневского. Были подготовлены прогнозы погоды, аэро- и метеосводки, необходимые летчикам³.

Экспедиция на «Садко» еще раз блестяще подтвердила, какое важное практическое значение имеет исследование высоких широт для развития северного мореплавания.

¹ Попов С.В. Полярный капитан // Морской флот. — 1977. — № 3. — С. 25.

² РГАЭ. — Ф. 9570. — Оп. 2. — Д. 3400. — Л. 22.

³ Погосов А. Высокими широтами. — С. 5.



Глава четвертая

ВО ИМЯ ПОБЕДЫ

КОНВОИ ИДУТ В АРХАНГЕЛЬСК



МЕЦКОЕ военное командование в своих планах отводило особое место Северу. По плану «Барбаросса» фашисты предусматривали захват западного Заполярья, оккупацию Мурманска и Архангельска.

15 октября 1941 года начальника Главсевморпути И.Д.Папанина вызвали в Государственный Комитет Обороны. И.В.Сталин охарактеризовал ситуацию так: «Архангельский порт имеет сейчас и будет иметь в ближайшем будущем особо важное значение. Это на

западе самый близкий к линии фронта свободный морской порт»¹. В этот же день было принято решение о назначении И.Д.Папанина уполномоченным Государственного Комитета Обороны по перевозкам на Севере².

В годы войны между СССР, США и Англией был заключен ряд соглашений о поставках вооружения, боеприпасов, транспортных средств, горючего, продовольствия и других материалов в Советский Союз и различных грузов из СССР в эти страны. Система передачи США займы или в аренду военных грузов и продовольствия странам, противостоящим нацистской Германии, получила название ленд-лиз («lend» — давать займы, одалживать и «lease» — сдавать в аренду, внаем). Закон о ленд-лизе был принят конгрессом США 11 марта 1941 года. В преамбуле закона оборона государства, получающего помощь, провозглашалась жизненно важной для обороны Соединенных Штатов Америки»³.

Архангельский порт стал одним из основных пунктов, через которые осуществлялась связь с союзниками по антигитлеровской коалиции и шли поставки по ленд-лизу. Неслучайно английский премьер-министр У.Черчилль в послании И.В.Сталину от 6 октября 1941 года отмечал: «При организации этого регулярного цикла конвоев мы рассчитываем, что Архангельск будет принимать главную часть поставок»⁴.

17 октября 1941 года уполномоченный Государствен-

¹ Папанин И.Д. Лед и пламень. — С. 238.

² Архангельская область в годы Великой Отечественной войны: Сб. документов. — Архангельск, 1975. — С. 38.

³ Супрун М.Н. Ленд-лиз и северные конвои, 1941—1945 гг. — М., 1997. — С. 10.

⁴ Переписка Председателя Совета Министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны. 1941—1945 гг. — М., 1976. — Т. I. — С. 39.

ного Комитета Обороны по перевозкам на Севере прибыл в поморскую столицу. Для штаба уполномоченного было выделено специальное помещение, оборудованное всеми средствами связи. С помощью местных властей был укомплектован штат штаба, в него вошли 26 человек¹. Кабинет под номером 84 в Доме Советов стал известен отныне многим северянам.

В областном центре все функции органов государственной власти, связанные с обороной, поддержанием общественного порядка и государственной безопасности, передавались Военному совету Архангельского военного округа (командующий — генерал-лейтенант В.З.Романовский, член Военного совета — секретарь обкома ВКП(б) Г.П.Огородников)².

2 августа 1941 года наш земляк, народный комиссар Военно-морского флота Н.Г.Кузнецов, подписал приказ о формировании Беломорской военной флотилии (БВФ) с главной базой в Архангельске. Командующим флотилии был назначен контр-адмирал М.М.Долинин, которого в октябре 1941 года сменил вице-адмирал Г.А.Степанов³.

В первые дни войны в Архангельск были переведены Управление тралового флота и около 150 транспортных и рыболовных судов. 15 судов на архангельских судоремонтных заводах и в мастерских были переоборудованы в военные корабли и вошли в состав транспортного отряда Беломорской военно-морской базы⁴. Все эти мероприятия способствовали повышению обороноспособности Архангельска и организации северных конвоев.

А еще раньше в Архангельск начали прибывать

¹ ГААО. — Ф. 3662. — Оп. 1. — Д. 8. — Л. 30.

² Архангельск 1584—1984. Фрагменты истории. — Архангельск, 1984. — С. 202.

³ Пузырев В.П. Беломорская флотилия в Великой Отечественной войне. — М., 1981. — С. 12—13.

⁴ Кучепатов Ю.Н. Огненные мили. — Архангельск., 1978. — С. 12.

первые иностранные суда. 29 августа 1941 года на рейде Северодвинского плавучего маяка встали пассажирский лайнер и сопровождающие его английский крейсер «Найджерия» и три эсминца. На этих кораблях прибыли советские рабочие и служащие, вывезенные с острова Шпицберген¹.

31 августа появился первый морской караван союзников — шесть английских транспортов в боевом сопровождении. Они доставили в Архангельск оборонные грузы, в том числе военные самолеты. Общее руководство по обслуживанию иностранных судов было возложено тогда на заместителя начальника торгового порта Г.И. Дикого. После разгрузки сразу началась сборка самолетов. Трудности были большие, из-за отсутствия сложного сборочного инструмента его пришлось в срочном порядке изготавливать на архангельских заводах². Сборка и облет первых 15 самолетов «харрикейн» проходили на аэродроме Кегостров. Уже 12 сентября все собранные самолеты вылетели в Мурманск³.

Выявились и недостаточные возможности самого порта. Еще 29 июля 1941 года обком ВКП(б) и обл. исполком обратились в Совнарком СССР и Наркомпуть СССР с просьбой о выделении кредитов для строительства железной дороги между портами Бакарица и Экономия⁴. Совет народных комиссаров СССР и Государственный Комитет Обороны в решениях от 7 сентября и 9 ноября 1941 года, а также от 12 марта 1942 года наметили широкую программу строительных работ в порту⁵.

¹ ЦВМА. — Ф. 982. — Оп. 4. — Д. 8. — Л. 5.

² Там же. — Лл. 7, 15.

³ Супрун М.Н. Ленд-лиз и северные конвои, 1941 — 1945 гг. — С. 39.

⁴ Архангельская область в годы Великой Отечественной войны. — С. 25—26.

⁵ Очерки истории Архангельской организации КПСС. — Архангельск, 1970. — С. 221.

Архангельскому порту было передано из Ленинградского, Мурманского, Печорского и других портов около 30 различных кранов и много другой техники. Началась реконструкция причалов, складов, подъездных путей на Бакарице и Экономии. Для нужд порта выделялись рельсы, лес, все необходимые материалы.

Большую роль в налаживании строительства транспортных коммуникаций сыграл городской комитет обороны Архангельска во главе с секретарем обкома ВКП(б) Г.П.Огородниковым.

Трудовой подвиг совершил в годы Великой Отечественной войны большой и дружный коллектив портовиков. Начальником Архангельского порта был назначен опытный специалист Я.Л.Бейлинсон, его заместителем — Г.И.Дикой, руководителями порта — М.Ф.Причерт, А.А.Ильичев, К.А.Конин. Непосредственное руководство осуществлял секретарь обкома ВКП(б) по транспорту А.С.Буданов.

Заслуженной славой в порту пользовались бригады грузчиков, стивидоров и механизаторов, которые возглавляли Н.Ф.Кукушкин, М.А.Реутов, С.Н.Ермак, Н.Д.Кузнецов, Г.А.Шадрин, Т.А.Валов, Я.И.Меньшиков и многие другие¹.

Большая ответственность за проводку советских и иностранных судов в порт ложилась на коллективы лоцманской службы. Лоцманы порта Н.С.Яшков, И.В.Медведков, А.С.Баскаков, Т.В.Широкий, военные лоцманы Б.П.Пустошный, Э.И.Котцов, П.Н.Нефёдов, С.В.Гудин и многие другие часто при штормовой погоде, в туман, во время сжатия льдов проводили суда в порт, к местам швартовки и, как правило, без аварий².

¹ Причерт М.Ф. Самоотверженный труд портовиков // Северяне — победе: Воспоминания ветеранов Великой Отечественной войны. — Архангельск, 1980. — С. 141.

² Гидрографы в Великой Отечественной войне. 1941—1945 гг. — Л., 1975. — С. 247.

Строительство железнодорожной линии от Экономии до Жаровихи без преувеличения можно отнести к героическим страницам истории прифронтового города. В самые сжатые сроки архангелогородцы в болотистой местности проложили стальную ветку. Не остановила северян и река.

...В кабинете заведующего отделом водного транспорта обкома ВКП(б) К.К.Кострова собрались портовики, железнодорожники, военные. Обсуждался вопрос о строительстве ледовой переправы. Положение было сложным — толщина льда едва достигала 65 сантиметров. На помощь в создании надежной дороги были призваны ученые-гидрографы Н.Н.Зубов, М.М.Сомов и архангельский специалист по портостроительству Г.Я.Наливайко. Их расчеты показали: единственный выход — искусственным путем наморозить лед. Для этой необычайной операции была мобилизована большая часть пожарных помп города.

Строительство ледовой переправы еще шло, а через реку уже переправлялись танки. Их путь был сложным: по неокрепшему льду скользил легкий трактор, за ним на длинном тросе двигались широкие деревянные сани, на которых стояла грозная машина. Эта рискованная операция завершилась успешно. А вскоре в строй вступила и ледовая переправа. Первый мотовоз вел машинист Вениамин Малючин с помощником Василием Поповым. На отдельных участках лед прогибался, трещал, из мелких трещин выступала вода. Здесь же стояли И.Д.Папанин, Г.Я.Наливайко и В.Б.Витоженц — они подбадривали железнодорожников. После этого испытания военные грузы стали бесперебойно поступать в Исакогорку, оттуда шли прямо на фронт¹.

И.Д.Папанин вспоминает еще один эпизод, связан-

¹ Беляев В. Бегом по льду. Танки на колесах // Правда Севера. — 1943. — 10 мая.

ный с транспортировкой танков: «Суда первых конвоев, прибывшие в Архангельск, напоминали айсберги. Закрепленные на палубе танки представляли собой огромные ледяные глыбы. Во время перехода судов через Северную Атлантику волны попадали в стволы орудий, боевую рубку, сковывали льдом механизмы танков. Нам надо было освобождать боевые машины от ледяного панциря, и как можно быстрее. Но как? Предложили остроумное решение: использовать паровозный пар. Подогнали к кораблю паровоз, подвели шланг и через брандспойт направили сильную струю пара на обледенелый танк. Ледяные куски отлетали и освобождали машину. Сначала мы делали это на причале, а потом стали грузить обледенелые танки на платформу и увозить в Исакогорское паровое депо, где пара было в избытке. Оттуда танки уходили к месту назначения.

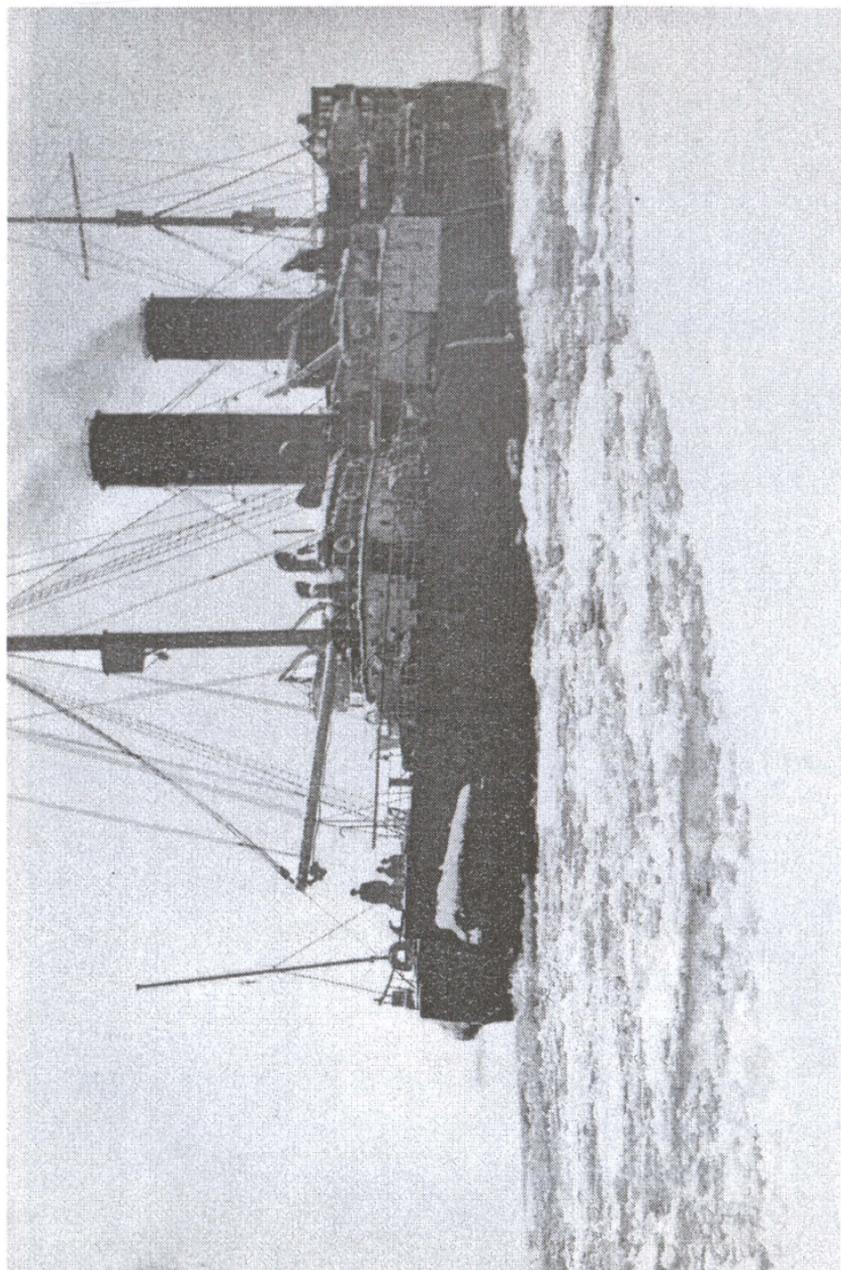
Долго потом мы смеялись, что английским "Валентинам" (танки "Валентайн". — В.Б.) устроили русскую баню»¹.

Героическую страницу в летопись войны вписали моряки Северного морского пароходства. Уже через семь дней после объявления войны экипаж судна «Енисей» под командованием П.И.Бурмакина в боевых условиях выполнял ответственный рейс по доставке воинской части и боеприпасов в губу Титовка. Экипажи пароходов «Революция» (капитан А.Г.Мочалов), «Софья Перовская» (капитан И.Н.Андреев), «Моссовет» (капитан Ф.А.Рынцын), «Пролетарий» (капитан Л.В.Падорин) и многих других, подвергаясь постоянной опасности торпедирования и ударов немецких самолетов с воздуха, самоотверженно выполняли свой патриотический долг перед Родиной. Особенно тяжелые испытания выпали на долю моряков на судах транспортных конвоев. Па-

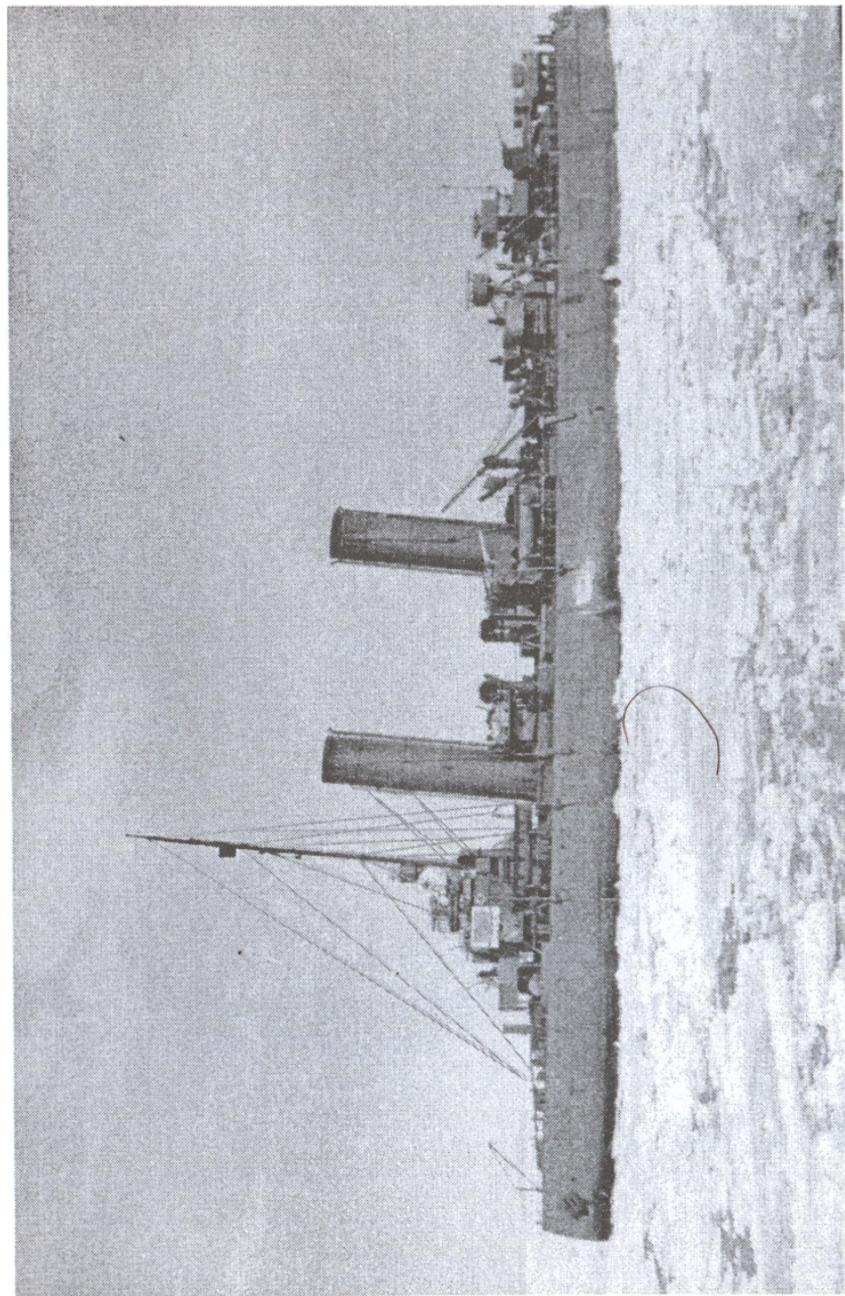
¹ Братство северных конвоев. — Архангельск, 1991. — С. 39; Папанин И.Д. Лед и пламень. — С. 262.



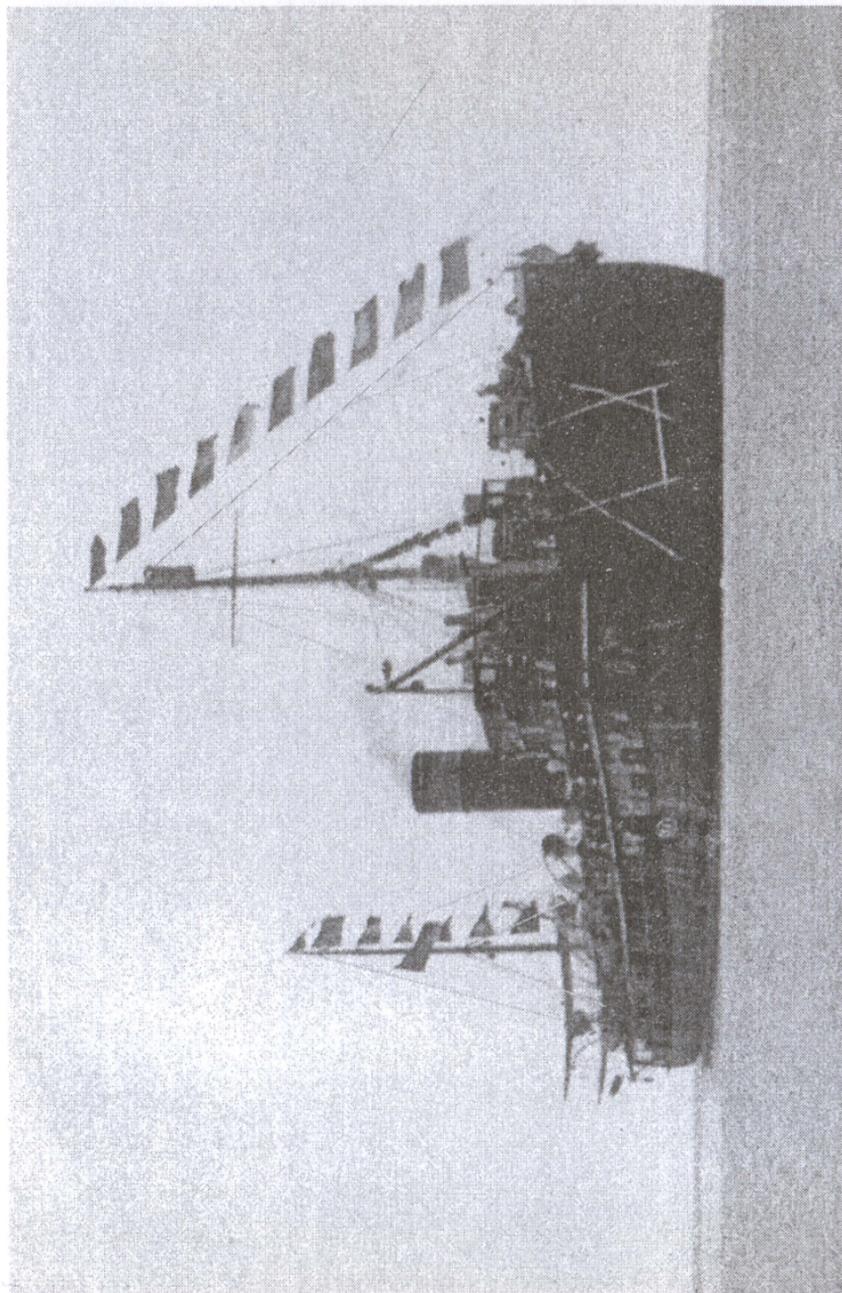
Николай Иванович Хромцов, капитан ледокола «Ленин»



Ледокол «Ленин» на Северной Двине. 1937 г.



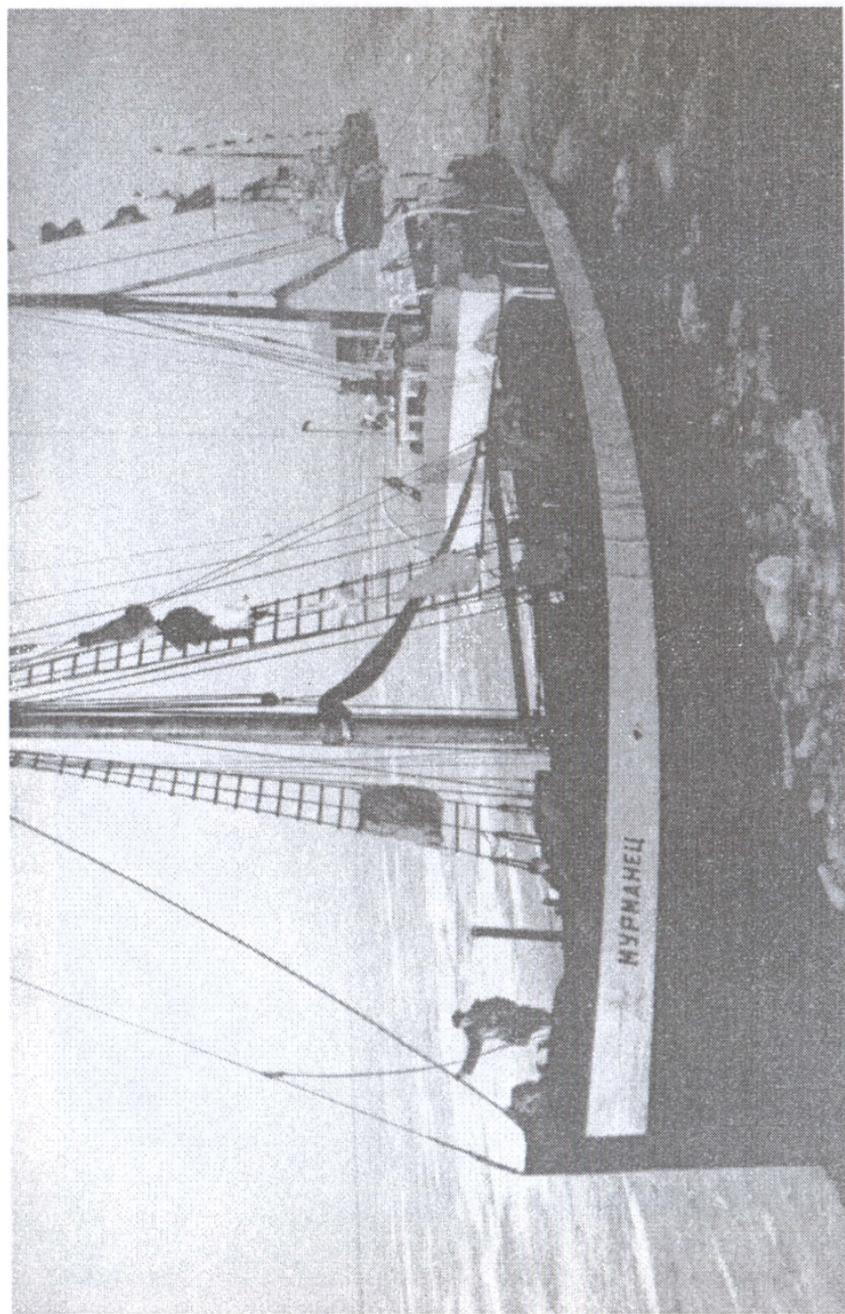
Ледокол «Красин» во льдах пролива Лаперуза. 1944 г.



Ледокольный пароход «Садко»



Экипаж «Садко» и научный состав экспедиции. 1935 г.



Судно «Мурманец» возвращается из похода. 1938 г.



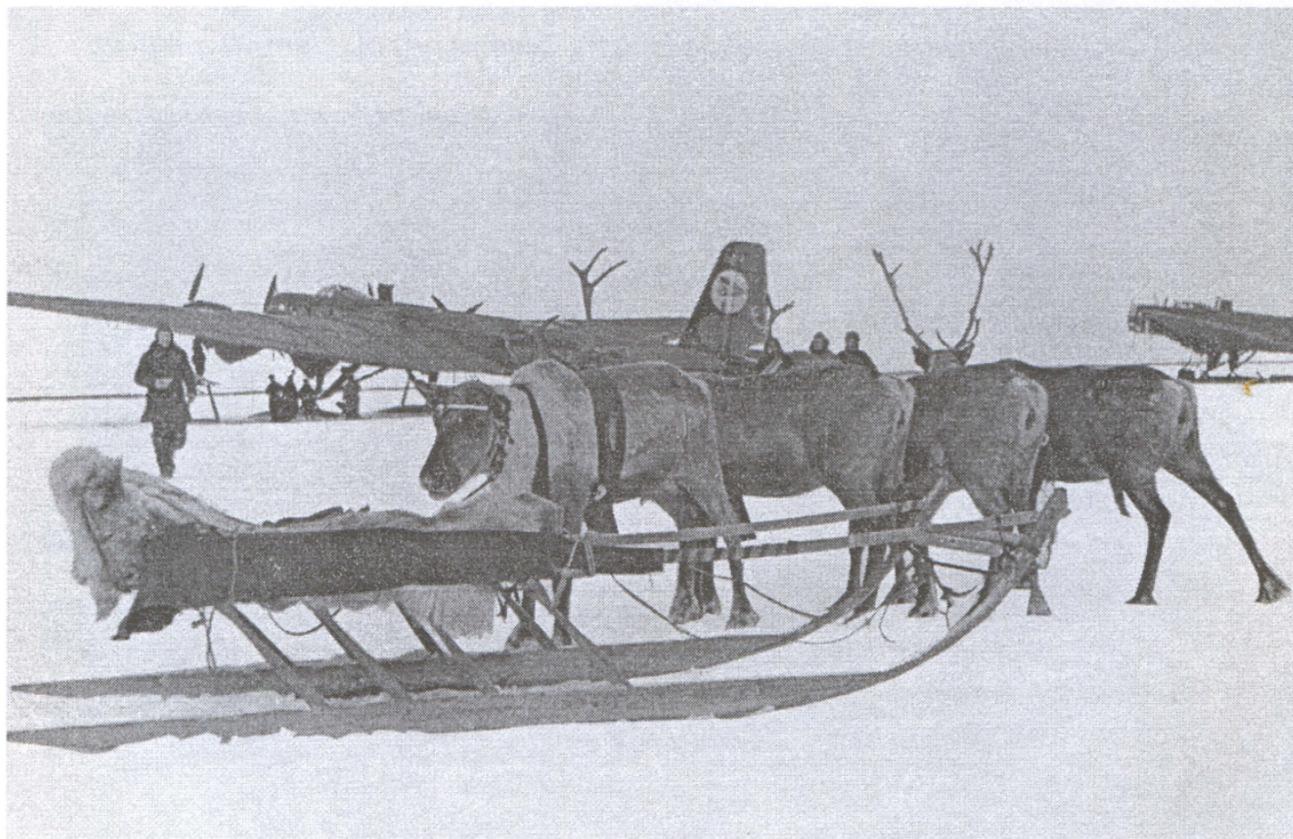
Члены экипажа «Мурманца»: начальник радиостанции А. И. Зосимов, капитан И. Н. Ульянов, радист Ф. Л. Покшинский, старший помощник П. А. Полисадов, второй штурман Е. А. Аптекарев, помощник по политчасти М. А. Дьячков. 1938 г.



Участники экспедиции на Северный полюс Е. К. Федоров, Э. Т. Кренкель,
И. Д. Папанин и помощник начальника полярной авиации Храпов в Холмогорах. 1937 г.



Остров Рудольфа. И. Д. Папанин, Е. К. Федоров, Э. Т. Кренкель и П. П. Шишов
у самолета перед вылетом на Северный полюс. 1937 г.



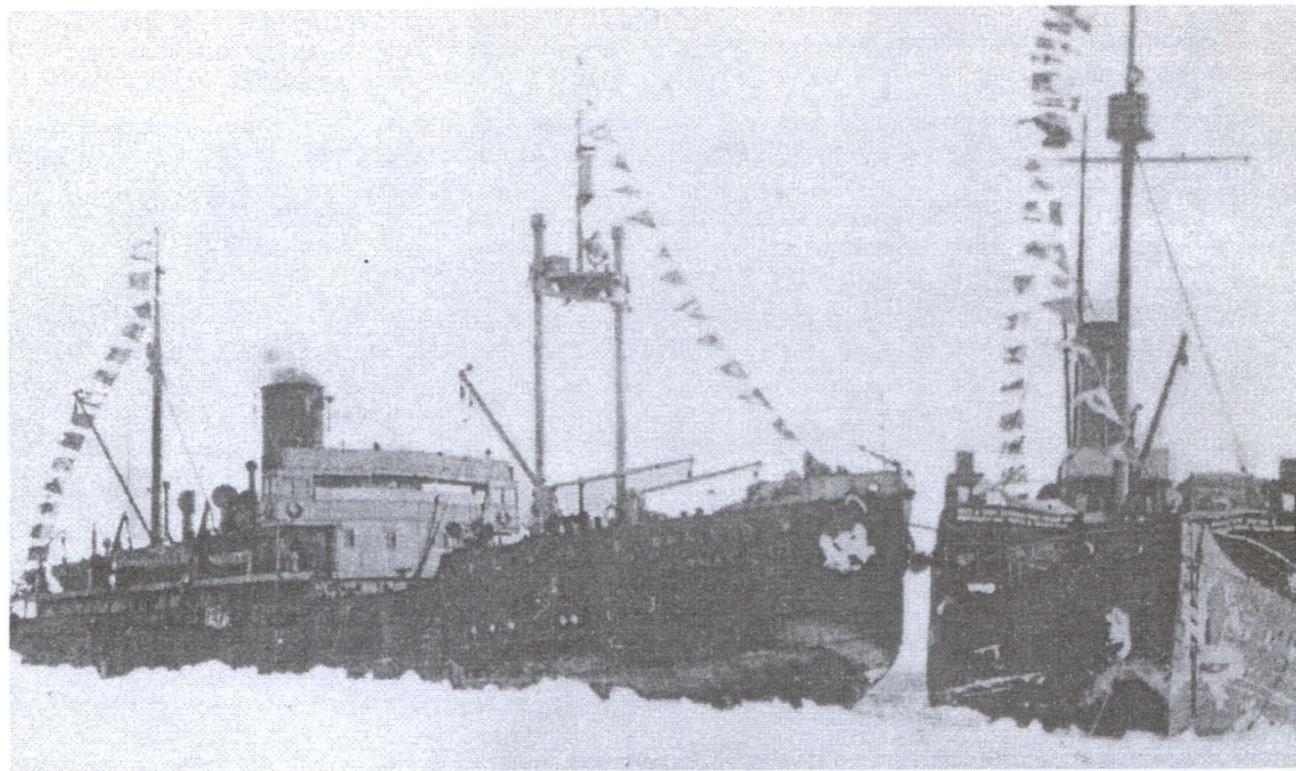
Самолеты первой экспедиции на Северный полюс в Нарьян-Маре. 1937 г.



Воздушная экспедиция возвращается в Архангельск. Остановка в Амдерме. 1937 г.



Работа гидрологической лебедки на станции «СП-1». Слева направо: Э. Т. Кренкель, И. Д. Папанин, Е. К. Федоров. 1938 г.



Ледокольные пароходы «Мурман» и «Таймыр» у льдины с дрейфующей станцией «СП-1». 1938 г.



Перед отходом арктической экспедиции Министерства речного флота СССР в сибирские реки.
Второй слева — К. К. Костров, пятый — Ф. В. Наянов (начальник экспедиции).
1953 г.



Участники научно-практической конференции, посвященной
50-летию Главсевморпути. г. Мурманск. 1982 г.



В Архангельской телестудии. Слева направо: В. Н. Булатов, М. И. Шевелев,
В. Э. Фридман, Н. Н. Чубаков. 1982 г.

роходы «Архангельск», «Крестьянин», «Революция», «Родина», «Марина Раскова» и многие другие погибли, свыше 300 моряков-северян положили свои жизни на алтарь победы¹.

Благодарных слов заслуживают архангельские судоремонтники, в первую очередь коллектив завода «Красная кузница», осуществивший переоборудование мирных судов в военные, ремонт боевых и транспортных кораблей, в том числе судов союзников по антигитлеровской коалиции. Старший британский морской офицер кептен Монд в записке от 23 ноября 1942 года на имя командующего Беломорской военной флотилией отмечал: «...Почти каждый военный корабль, заходивший в порт, требовал того или иного ремонта. Многие корабли, особенно это относится к тральщику «Харриер» и траулеру «Дейнман», нуждались в большом ремонте. В каждом случае работа выполнялась и заканчивалась быстро, причем качество ремонта было первоклассным, удовлетворяющим все требования. Такая работа имеет огромное значение для движения конвоев в Советской России. Разрешите выразить Вам от имени Английского Адмиралтейства особую признательность и благодарность»².

Следует заметить, что впервые за всю свою историю Архангельский порт круглогодично принимал суда. В этом большую роль сыграли советские ледоколы. В Белом море работали ледоколы «Ленин», «И.Сталин», «Красин», «Ф.Литке», «Микоян» и другие. В проводке судов на Бакарицу и Экономию участвовали портовые ледоколы № 6 (капитан А.М.Миронов), № 8 (капитан Э.С.Крюков) и «Ленин» (капитаны Н.И.Хромцов и Ф.М.Пустошный). Ледокол «Ленин» сыграл выдаю-

¹ Моряк Севера. — 1984. — 23 июня. (Материалы на основе архивных изысканий подготовил краевед В.В.Брызгалов.)

² ЦВМА. — Ф. 982. — Оп. 1. — Д. 138. — Лл. 11, 14.

щую роль в осуществлении круглогодичной навигации в Архангельском порту. Достаточно сказать, что этот ледовый богатырь участвовал в проводке 778 транспортов, в том числе 343 союзных¹.

А ведь трудиться портовикам приходилось в сложных условиях, при частых налетах фашистских самолетов. Самым тяжелым был 1942 год. Вражескому пятому воздушному флоту было приказано уничтожить союзные транспорты, прибывающие в северный порт. 24 августа на Архангельск был произведен первый массированный налет, в котором участвовало 42 бомбардировщика. Через заградительный огонь зенитной артиллерии к городу прорвалось 16—18 бомбардировщиков, сбросивших 25 фугасных и до 3000 зажигательных бомб. Было разрушено и сожжено 49 жилых домов, 31 складское помещение, канатная и трикотажная фабрики². Однако это варварское нападение не вызвало паники и растерянности среди архангелогородцев. В порту, на предприятиях города продолжалась работа, продолжалась в том же ритме, но с еще большим упорством — во имя победы над врагом. «...Несмотря на то, что со всех концов тогда поступали плохие вести, — писал английский корреспондент Годфри Уинн в газете "Британский союзник", — мы за два месяца нашего пребывания в Архангельске не видели ни растерянных лиц, ни признаков отчаяния. Вдоль всей набережной рабочие и работницы усердно укладывали лес в гигантские штабеля, а по реке бесконечной вереницей тянулись огромные плоты из сладко пахнущих сосен и берез.

¹ Северные конвои. Исследования, воспоминания, документы. — Архангельск, 1991. — С. 29; Конвои. Исследования, воспоминания, библиография, документы. — Архангельск, 1995. — С. 47.

² Архангельская область в годы Великой Отечественной войны. — С. 51.

Лес и лес повсюду. Больше всего нас поразило то, что работа производилась круглые сутки, днем и ночью. Кстати, ночи здесь в это время года мало чем отличаются от дня.

Особенно глубокое впечатление на нас произвела самоотверженная работа женщин. У нас здесь скоро завелось много друзей, особенно среди детей. Они шутили с нами, но держали себя независимо и никогда не жаловались, как дети в портах других стран. Это были достойные представители своей страны»¹.

За время войны Архангельский порт принял 332 судна, в том числе 252 транспорта союзников².

Подведем некоторые итоги поставок по ленд-лизу.

Профессор Поморского государственного университета М.Н.Супрун провел серьезную исследовательскую работу о северных конвоях в годы войны, посвятив этой теме докторскую диссертацию, несколько книг и основательных статей. Приведем некоторые данные из его работ. В первые годы военного лихолетья «северный коридор» являлся главным маршрутом поставок. По нему с начала войны до августа 1942 года проследовали 18 конвоев в СССР (194 судна, в том числе 25 советских) и 13 — в обратном направлении (151 судно, включая 36 советских). Они доставили в СССР 61 процент всех грузов, три четверти которых составляли оружие и боеприпасы. Количества ввезенных через северные порты самолетов, танков и танкеток хватило бы для создания еще одного фронта, равного советскому на начало 1942 года³.

¹ Британский союзник. — 1944. — 1 окт.

² Северяне — победе. — С. 146.

³ Супрун М.Н. Ленд-лиз и северные конвои, 1941 — 1945 гг. — С. 346.

ЛЕДОВЫЙ БОГАТЫРЬ

...1941 год. Ледокол «Ленин» стоял на ремонте в Мурманске. Чтобы быстрее закончить доковые работы на ледоколе, из членов команды были созданы ремонтные бригады. Моряки и судоремонтники трудились круглосуточно, и вскоре ледокол вступил в строй действующих кораблей Беломорской военной флотилии.

Немецкие подводные лодки и авиация, стремясь парализовать работу Северного морского пути и сорвать беломорские проводки транспортных судов, начали настойчиво охотиться за советскими ледоколами. Атаки вражеских самолетов и подводных субмарин следовали одна за другой.

Наиболее тяжелым для экипажа ледокола «Ленин» стал день 9 августа 1941 года, когда вражеская армада, насчитывавшая свыше 70 самолетов, совершила внезапный налет на Мурманский порт. Завязался упорный воздушный бой с советскими истребителями. Часть фашистских стервятников все же сумела прорваться. На ледокол «Ленин» устремились три самолета противника. Умелым маневром капитан Николай Иванович Хромцов увел судно от прямого попадания. Хорошо зарекомендовали себя в этом бою моряки-артиллеристы. Точной стрельбой они нарушили строй фашистских бомбардировщиков. И все же корабль вышел из сражения израненным. Осколки упавших поблизости бомб нанесли около 80 больших и малых пробоин. Однако потопить советский ледокол фашистам не удалось¹. Уже к 15 августа 1941 года после необходимого ремонта ледовый богатырь приступил к выполнению ответственных заданий советского командования.

После боя с фашистскими самолетами на судне было

¹ ГАОПДФАО. — Ф. 837. — Оп. 1. — Д. 402. — Л. 55.

введено обязательное военное обучение моряков: изучение ими материальной части корабельной артиллерии и стрелкового оружия; регулярно проводились учебные тренировки и стрельбы. Результаты учебы не замедлили сказаться. В 1941 году вражеская авиация произвела 21 налет, стремясь во что бы то ни стало потопить линейный ледокол советского флота, и из всех сражений экипаж выходил победителем. В феврале 1943 года фашисты предприняли очередную яростную попытку свести счеты с непокорным ледовым богатырем. Однако и этот налет самолетов противника был безуспешным. В бою отличились командиры орудий Рыжков, Пичугин, наводчики Нечаев, Чугунов¹.

В военные годы ледокольный флот сыграл решающую роль в осуществлении арктических навигаций, в проводке советских и иностранных транспортов в Архангельск. Основная тяжесть проводки судов сквозь тяжелые льды Белого моря выпала на долю линейного ледокола «Ленин». Из-за сравнительно небольшой осадки он имел возможность работать на всех фарватерах, подходить к причалам и окалывать транспорты. Трудиться приходилось в сложнейших ледовых условиях, под постоянной угрозой налета фашистской авиации.

Члены команды на всех постах с честью выполняли свою нелегкую службу. Самоотверженно несли вахту кочегары. От их труда во многом зависела работа ледокола. Есть пар — северный богатырь уверенно прокладывает путь во льдах каравану транспортов. Нет пара — ледокол становится хорошей мишенью для фашистских самолетов. Одним из лучших кочегаров на судне по праву считался Александр Федорович Кожухов.

...До конца вахты А.Ф.Кожухова оставалось несколько минут. Неожиданно зазвенел прерывистый звонок —

¹ ГАОПДФАО. — Ф. 837. — Оп. 1. — Д. 402. — Л. 115.

«Воздушная тревога». У топок вместе с Кожуховым остались опытные кочегары Гурский, Маслов и Я.Верецагин, остальные устремились на палубу к орудиям. Над кораблем повисло два немецких бомбардировщика, из-за туч появились еще пять, а кругом — десятибалльный лед. Впереди чистая вода, но, чтобы достичь ее, нужно развить максимальную скорость. Кочегары ни на минуту не выпускали из рук ломки, шуруя спекшийся уголь, пот градом струился с изможденных лиц. Но вот давление пара поднимается, ледокол уверенно подламывает под себя лед. Уже шуршит шуга: ледовый богатырь, а затем и следующие за ним транспорты вырываются на чистую воду. Сложное маневрирование, и бомбы, сброшенные с фашистских самолетов, падают в стороне, не причинив судам никакого вреда.

А вот еще один пример героической работы нижней команды ледокола. Однажды «Ленин» вел караван транспортных судов через военную зону. Неожиданно в одном из котлов машинного отделения потекли дымогарные трубы, и котел вышел из строя. Чтобы устранить неисправность, необходимо было остудить котел, а для этого требовалось не менее 16—20 часов. Остановка осложнялась тем, что с минуты на минуту могли появиться вражеские самолеты. Тогда кочегары И.Кириллов, Я.Верецагин и Е.Тюкин совершили мужественный поступок. Они выгребли из топки горящий уголь, подготовили на дне котла настил из досок, обмотали лицо и руки материей и ринулись в горячую топку. Ценой невероятных усилий, при температуре свыше 70 градусов отважные мастера устранили повреждение¹. И таких примеров героической работы моряков ледокола «Ленин» можно привести немало.

В зиму 1941/1942 года ледовый богатырь бесперебойно занимался проводкой судов. За это время в порты

¹ Арктическая звезда. — 1946. — 1 янв.

Севера им было доставлено 6 караванов, проведено 183 транспорта.

В летнюю навигацию 1942 года ледокол «Ленин» участвовал в проводке транспортов с продовольствием и важными правительственными грузами в западной части Арктики. В этом году немецкое военно-морское командование осуществляло операцию «Вундерланд»: фашистские корабли должны были уничтожить советские ледоколы и транспортные суда, планировалось также разрушение заполярных портов Амдерма и Диксон. Для потопления советских торговых судов был направлен тяжелый крейсер «Адмирал Шеер» и три подводные лодки.

В рейсовом донесении капитана ледокола «Ленин» Н.И.Хромцова имеются такие строки:

«25 августа около 1 часа ночи получено от штаба проводки сообщение о возможном появлении в Карском море немецкого карманного линкора.

В 13 часов 28 минут приняли сообщение ледокольного парохода «Сибиряков» о том, что видят неизвестный крейсер.

В 13 часов 47 минут «Сибиряков» сообщил, что его обстреливает крейсер»¹.

Вскоре радиостанции ледокольного парохода прекратили свою работу. Позднее стало известно о том, с каким мужеством и героизмом сражался экипаж «Сибирякова», преградившего путь немецкому пирату и погибшего в неравном бою.

Капитан ледокола «Ленин» принял решение повести караван судов сквозь льды в море Лаптевых. И когда немецкий крейсер, расправившись с «Сибиряковым», подошел к кромке льда, советские корабли уже скрылись из виду.

Тогда рейдер направился к порту Диксон, собираясь

¹ ГААО. — Ф. 2323. — Оп. 2. — Д. 149. — Л. 23.

высадить десант и разрушить порт. Моряки судов, стоящих на рейде, и артиллеристы батареи на Диксоне оказали мужественное сопротивление врагу. «Адмирал Шеер» поспешно отступил. Германскому военно-морскому командованию не удалось парализовать судоходство на трассе Северного морского пути и помешать выполнению плана арктических перевозок.

А ледокол «Ленин» продолжал свою нелегкую работу во льдах северных морей.

В коротких донесениях руководству Главсевморпути говорилось о проделанной работе: «...Все задания штаба проводки выполнены. Итоги социалистического соревнования за август 1942 года — экономия расходов: 71 тонна угля, 380 килограммов машинного масла. Стахановцев на корабле — 35 человек, ударников — 15»¹.

В результате непрерывной работы в тяжелых льдах механизмы ледокола сильно изнашивались. Нужна была срочная смена дейдвудных втулок, выверка вала и другие неотложные ремонтные работы, для проведения которых судно необходимо было поставить в док. Однако из-за аварии плавучий док на судоремонтном заводе «Красная кузница» бездействовал. Создалась критическая ситуация. Для ее разрешения на завод был направлен заведующий транспортным отделом обкома ВКП(б) К.К.Костров. Собрали актив специалистов и, посоветовавшись, надумали — применить деревянные кессоны, использовавшиеся для ремонта ледореза «Ф.Литке». Рабочие, специалисты завода «Красная кузница» и ремонтная бригада экипажа «Ленина» сумели быстро устранить все неисправности, и вскоре ледокол вышел в море.

Тяжелой военной зимой 1942/1943-го ледокол «Ленин» у кромки льда в горле Белого моря вместе с ледоколами «И.Сталин» и «Красин» принял караван

¹ РЦХИДНИ. — Ф. 475. — Оп. 2. — Д. 1424. — Л. 2.

судов с вооружением и продовольствием, пришедший из-за океана и направляющийся в Архангельск. Фашистские бомбардировщики сделали несколько налетов на караван. В одном из боев от сотрясения вышел из строя котельный вентилятор. Пришлось застопорить машину. Ледокол остался в ледяной пустыне один, став удобной мишенью для врага.

Ремонтные работы возглавил старший механик Сергей Александрович Куфтырев. За шесть часов, под огнем противника, авария была устранена, и ледокол «Ленин», ломая льды, пошел по следу каравана¹. Когда на следующий день ледокол присоединился к каравану, моряки советских и иностранных судов горячо приветствовали его героический экипаж, сумевший избежать, казалось бы, неминуемой гибели.

Несмотря на большую изношенность корпуса и механизмов, поставить ледокол на капитальный ремонт в разгар войны не было ни времени, ни возможности. Выход был один — тщательно следить за состоянием и исправностью машин и механизмов, своими силами устранять дефекты во время плаваний и на коротких стоянках. Экипаж с честью справился с этой задачей. Ледокол «Ленин» в течение всей войны находился в исправном, рабочем состоянии.

Зимний преднавигационный ремонт 1943 года моряки закончили собственными силами, сделав большинство работ заводского характера, в том числе переборку правого холодильника и установку эксцентриков главной машины. Чистка котлов была проведена в два раза быстрее, чем планировалось, а весь ремонт был закончен в десятидневный срок. В приказе по Архангельскому морскому арктическому пароходству от 29 декабря 1943 года отмечалась хорошая работа коллектива судоремонтного завода «Красная кузница» и экипажа ледокола

¹ Полярная звезда. — 1970. — 15 нояб.

«Ленин» по досрочному и качественному проведению судоремонта¹.

В военное время экипаж ледокола «Ленин» затратил на проведение профилактического и текущего ремонта свыше 303 тысяч человеко-дней. В суровые годы войны ленинцы были инициаторами многих починов по досрочному и высококачественному ремонту судов. В 1945 году экипаж судна вступил с обращением к коллективам архангельских организаций Севморпути, в котором говорилось: «...Окончательная победа над врагом требует от советского народа еще более усиленного, напряженного труда... Практически осуществляя основные задачи в подготовке к навигации, экипаж взял на себя следующие обязательства:

1. Провести качественно предарктический саморемонт корабля, закончив его на 10 дней раньше срока.

2. Каждой стахановской бригаде выполнять производственные задания не ниже 200 процентов.

3. В процессе саморемонта использовать старые детали путем их комбинирования с частью новых деталей.

4. Обеспечивать широкую гласность соревнования через стенную печать, доски показателей, агитацию, популяризируя лучшие образцы работы стахановских бригад и передавая их опыт всему экипажу.

...Призываем последовать нашему примеру коллективы всех архангельских организаций и экипажи кораблей арктического флота Севморпути»².

Слова этого обращения экипаж подкреплял самоотверженной работой. Хорошо трудились на судоремонте комсомольско-молодежные бригады, созданные из экипажа ледокола «Ленин». Бригада комсомольца Е.П. Тяпкина выполняла нормы выработки на 600 процентов, бригада Максимова — на 300 процентов³.

¹ ГААО. — Ф. 2323. — Оп. 2. — Д. 2. — Л. 109.

² Арктическая звезда. — 1945. — 13 апр.

³ РЦХИДНИ. — Ф. 475. — Оп. 1. — Д. 40. — Л. 6.

старший машинист ледокола Андрей Ильич Бутаков, который в годы войны подготовил тридцать молодых моряков. Его метод обучения получил признание и распространение как «бутаковское движение» в подготовке кадров без отрыва от производства.

«...Лучше всего, — говорил А.И.Бутаков, — молодые моряки осваивают технику корабля в период ремонта. Поэтому при переборке механизмов нужно больше обращать внимания на молодежь, использовать ее не только на подсобных работах, а прежде всего привлекать к разборке, ремонту и сборке отдельных частей машины, попутно объясняя будущим специалистам и принцип действия деталей и механизмов...»

Война поглощала огромные материальные ресурсы. Флоту не хватало сырья, материалов, топлива, вопросы режима экономии приобрели на судах первостепенное значение. Экипаж ледохода «Ленин» в числе первых включился в поход за экономию и бережливость. Только с 1942 по 1945 годы на корабле было сэкономлено 3705 тонн угля, 11 655 килограммов смазочных материалов, 860 килограммов керосина¹. Экипаж ледокола в течение нескольких лет удерживал переходящий вымпел Главсевморпути в соревновании среди судов арктического флота за экономию топлива и горюче-смазочных материалов.

Экипаж ледокола «Ленин» принимал активное участие во всех патриотических акциях советского народа, таких как сбор средств на вооружение для Красной Армии, забота о фронтовиках, раненых бойцах и семьях военнослужащих. Высокую патриотическую активность проявили моряки в сборе средств на танковую колонну «Советский полярник». Только к 1944 году экипаж внес в фонд постройки колонны свыше 86 тыс. рублей².

¹ ГАОПДФАО. — Ф. 837. — Оп. 1. — Д. 402. — Л. 56.

² Там же. — Д. 533. — Л. 9.

Моряки-полярники умели организовать и свой отдых. В часы досуга на судне устраивались концерты художественной самодеятельности, проводились шахматные турниры, спортивные соревнования. Кочегар Антон Евтяев успешно выступил на смотре художественной самодеятельности архангельских организаций Севморпути. Его веселая и стремительная «пляска кочегара» покорила зрителей¹.

В сплочении коллектива ледокола большую роль играли ветераны корабля, многие из них проработали на «Ленине» от 5 до 15 лет, здесь приобрели морские специальности, закалились в суровых условиях Севера, выработали волевой характер. С 1935 года начал плавать на корабле кочегаром моряк Александр Васильевич Киселев, скоро он стал третьим механиком; путь от машиниста до второго механика за десятилетнюю службу прошел Евгений Васильевич Назаров. Большой опыт приобрели на «Ленине» четвертый механик Алексей Иванович Федосеев, заведующий радиостанцией Гавриил Игнатьевич Иойлев. За многолетнюю стахановскую работу в системе Главсевморпути большая группа моряков была награждена значком «Почетный полярник». Среди отличившихся — кочегар первого класса А.Галкин, матрос-водолаз Гуляев, старший повар Мельников, старший машинист А.Н.Евтяев, старший механик Е.А.Чиженко, третий помощник капитана Рудаков и другие².

Дружным экипажем ледокола «Ленин» с первых дней войны руководил ледовый капитан, коренной помор Николай Иванович Хромцов. Скупые рейсовые донесения, сделанные рукой этого прославленного флотоводца, рассказывают о многочисленных смелых походах в годы войны: о спасении команды ледокольного парохода

¹ Арктическая звезда. — 1945. — 22 июля.

² Там же.

«Садко», наскочившего на подводную банку и вскоре затонувшего, о проводке под огнем противника караванов транспортов, об участии в весенней ледакольной кампании на Северной Двине. Во всех этих героических делах полярный судоводитель Н.И.Хромцов проявил большой организаторский талант, обширные знания, смелость и решительность. Однако полные тревог тяжелые арктические навигации, зимние проводки судов не прошли для него бесследно, 23 сентября 1943 года Н.И.Хромцов скоропостижно скончался на борту ледокола «Ленин».

Чтобы увековечить память ледового капитана, начальник Главсевморпути И.Д.Папанин издал приказ о присвоении его имени самой крупной в то время в СССР деревянной шхуне, строившейся на верфях в Архангельске.

Именем Н.И.Хромцова названы географические объекты в Арктике — мыс и ледниковый купол на Земле Франца-Иосифа¹.

Новым капитаном был назначен Федор Матвеевич Пустошный, также потомственный моряк. Его брат Александр Матвеевич участвовал в легендарной экспедиции Георгия Седова на Северный полюс. Сам Федор Матвеевич с малых лет был связан с морем: юнга, повар, матрос-рулевой — вот те специальности, которыми в совершенстве овладел юный моряк. Суровую арктическую школу прошел Ф.М.Пустошный на ледоколе «Ленин», плавая на нем с 1930 года помощником капитана.

Сутками, без сна, простаивал капитан Ф.М.Пустошный на командирском мостике, руководя работой экипажа. Глядя на осунувшееся лицо капитана, на его

¹ Летопись Севера. — М., 1979. — Т. 9. — С. 226—227; Николаева А.Г., Хромцова М.С. Ледовыми трассами. — Л., 1980. — С. 127.

воспаленные от бессонных ночей глаза, на то, с каким упорством и энергией он обеспечивал труднейшие операции, личный состав ледокола с удвоенной энергией трудился во имя победы.

За годы войны ледовый богатырь прошел около 30 тысяч миль, из них около 22 тысяч — во льдах. Корабль участвовал в проводке 778 транспортов, в том числе 343 союзных, 290 из них ледоколу пришлось вести на буксире. За самоотверженный труд в годы войны экипаж получил благодарность от Анастаса Ивановича Микояна, работавшего в то время заместителем председателя Совнаркома СССР. Несколько благодарностей было объявлено героическим морякам «Ленина» от командования Северного Военно-морского флота, руководства Главсевморпути, 59 членов экипажа были удостоены высоких правительственных наград¹.

В декабре 1945 года Указом президиума Верховного Совета СССР «За образцовую работу по проводке транспортов с грузами в тяжелых условиях в период Великой Отечественной войны» ледокол «Ленин» был награжден орденом Ленина².

Начальник Главсевморпути контрадмирал И.Д.Папанин в приветствии личному составу ледокола в связи с награждением отметил: «Невзирая на тяжелые зимние льды, осенние штормы, минные заграждения, налеты фашистской авиации и подводных лодок противника, вы, как подобает советским патриотам, с непоколебимым мужеством и стойкостью выполнили в трудных условиях задания партии и правительства по доставке в северные порты важных военных грузов»³.

После окончания Великой Отечественной войны ор-

¹ ГАОПДФАО. — Ф. 837. — Оп. 1. — Д. 402. — Лл. 56, 57.

² Известия. — 1945. — 4 дек.

³ Арктическая звезда. — 1945. — 5 дек.

деноносный ледокол продолжал нести свою вахту в Арктике. Экипаж «Ленина» в течение нескольких послевоенных лет был инициатором многих замечательных патриотических начинаний по улучшению работы ледокольного флота.

...Имя старейшего линейного ледокола «Ленин» было не забыто и передано по наследству другому кораблю как символ тех славных морских традиций, которые ленинцы завещали новому поколению моряков арктического флота. Долгие годы на трассе Северного морского пути работал первенец советских атомных кораблей — арктический богатырь «Ленин».

АРКТИЧЕСКИЕ РОБИНЗОНЫ

Шел суровый 1942 год. Прифронтовой Архангельск переживал тяжелое время. Резко ухудшилось продовольственное снабжение населения. В городе были введены карточки на самые необходимые продукты: хлеб, мясо, крупу, сахар. Зимой 1942 года минимальная норма выдачи хлеба снизилась до 200 граммов. Местные власти изыскивали внутренние резервы для расширения продовольственной базы. Архангельский обком ВКП(б) и облисполком приняли совместное постановление «О заготовке яиц, тушек кайры и добычи рыбы на острове Новая Земля и вывозе заготовленной продукции в г. Архангельск в навигацию 1942 года»¹. На побережье этого обширного архипелага находилось много птичьих базаров кайры, гаги, чаек. Птицы гнездились на отвесных скалах, откладывали яйца, растили будущее потомство.

¹ ГААО. — Ф. 2063. — Оп. 1. — Д. 1323. — Лл. 165—166.

Кайра — широко распространенная в Заполярье промысловая птица из семейства чистиковых. Неповоротливое туловище с черной спинкой и белой манишкой на грудке придают ей сходство с маленьким пингвином. Длина кайры составляет 40—48 сантиметров, вес — около одного килограмма. В пищу употребляются и мясо этой птицы, и ее яйца, которые по вкусовым качествам не уступают куриным, но значительно крупнее их.

Однако вести промысел в разгар войны было нелегким делом. Новая Земля находилась в зоне военных действий, и промысловики подвергались немалой опасности. Немецкие рейдеры, подводные лодки, авиация постоянно совершали пиратские вылазки в район. Но главное — в Архангельске не было рабочей силы. Моряки-поморы сражались в рядах действующей армии, выполняли важные правительственные задания по доставке военных грузов морским транспортом в северные порты. Старики, женщины, подростки заменили на заводах и фабриках ушедших на фронт мужчин, самоотверженно работая над выполнением оборонных заказов.

Но выход был найден. 13 мая 1942 года бюро Архангельского обкома комсомола рассмотрело вопрос «О направлении студентов и учащихся на заготовку яиц, тушек кайры и добычу рыбы на остров Новая Земля»¹. Было принято решение подобрать 150 учащихся техникумов и старших классов средних школ для полярной экспедиции. Почти все средние школы города направили своих старшеклассников для выполнения этого важного задания.

В начале июня 1942 года в Архангельске в кинотеатре «Эдисон» (в 1947—1987 годы — кинотеатр «Север») собрались подростки, желающие отправиться в экспедицию. В президиуме — представители горкома ком-

¹ Архангельская область в годы Великой Отечественной войны. — С. 46.

сомола, Архангельской базы военизированного флота «Главсеврыбпрома», моряки и полярники. Слово было предоставлено начальнику экспедиции капитану А.А.Гроздникову. Затаив дыхание, слушали мальчишки рассказ о сложном продовольственном положении в городе, о предстоящем арктическом походе. Все они пережили трудную зиму в Архангельске, не могли забыть мучительного чувства голода от постоянного недоедания (норма выдачи продуктов в городе едва превышала нормы блокадного Ленинграда). Привлекала их и романтика необычного для них дела. Конечно, не обошлось без конфликтов и дискуссий с родителями. Ведь костяк экспедиции составили 14—17-летние школьники. Правда, были среди них и подростки, которые уже поработали на производстве.

В распоряжение участников похода было выделено несколько судов: рыболовный траулер РТ «Зубатка», моторно-парусная шхуна «Авангард» и парусник «Азимут». Наставниками ребят на время плавания стали капитаны П.П.Замятин, Н.Н.Васильев, В.А.Мехреньгин, механики Н.Н.Томилов, П.Г.Голубин и другие. Комиссаром экспедиции был назначен партийный работник В.П.Брагин¹.

О руководителе экспедиции капитане Алексее Андреевиче Гроздникове стоит рассказать подробнее. Сведениями о жизни и судьбе этого помора поделился со мной неутомимый краевед, почетный доктор Поморского университета Г.П.Попов.

А.А.Гроздников родился в октябре 1887 года в деревне Верховье Патракеевской волости, на побережье Белого моря. Здесь он окончил Патракеевскую мореходную школу и, получив диплом штурмана малого плавания, работал на парусных судах. В 1912 году он уехал на шесть лет в Финляндию, где занимался лоц-

¹ ГАОПДФАО. — Ф. 296. — Оп. 6. — Д. 1368. — Л. 277.

манской проводкой судов. Затем А.А.Гроздников возвращается в Советскую Россию и в 1925 году успешно заканчивает техникум водного транспорта. В жизни северного моряка было немало героических страниц. Расскажем только об одной из них.

Зимой 1932 года ледокольный пароход «Малыгин» сел на камни в одном из фиордов Шпицбергена. Операцию по спасению корабля запечатлел участник похода писатель И.Соколов-Микитов. Вот что он пишет: «Находчивости и смелости старшего штурмана Гроздникова обязана экспедиция исправлением нарушившейся связи. Сорокапятилетний, с виду тяжелый и неуклюжий человек, на удивление разевавшей рты молодежи, решился, несмотря на отчаянную качку, взобраться на клотик — самую верхнюю часть мачты. Дважды, с застывшими от стужи руками и наросшей на лице ледяной маской, скатывался с мачты отважный штурман-помор. Дважды, оттерев руки спиртом, возобновлял свои попытки. Подвиг штурмана Гроздникова, этого простого, скромного человека, подлинно заслуживает награды. Только благодаря Гроздникову «Малыгин» не потерял связи с берегом...»

Профессионализм Гроздникова высоко ценился на флоте. В личном деле полярного капитана сохранилось письмо от 27 апреля 1932 года на имя начальника Совторгфлота Э.Ф.Крастина: «просим Вас... откомандировать в распоряжение Северного треста (Северный государственный трест морских зверобойных промыслов Морзверпрома. — В.Б.) капитана Гроздникова А.А. 1 мая для подготовки Ново-Земельской операции по заготовке яиц и птицы». Поэтому нет ничего удивительного в том, что и спустя десять лет, при подготовке школьной экспедиции на Новую Землю, выбор пал на Алексея Андреевича Гроздникова. И он, как показали дальнейшие события, с честью справился с возложенной на него задачей.

Жители Архангельска окрестили необычайный арк-

тический поход молодежи на Новую Землю «школьной яично-птичьей экспедицией». Подготовка к походу заняла немало времени. Ребята были размещены в общежитии в порту рыбной фактории. Они тщательно готовили снаряжение экспедиции: ремонтировали и оборудовали суда, таскали необходимые грузы, много работали на огородах, которые создавались тогда повсеместно. В один из дней состоялась встреча школьников с прославленным полярником И.Д.Папаниным, который в те годы работал в Архангельске в качестве уполномоченного Государственного Комитета Оборона. Иван Дмитриевич Папанин, ознакомившись с ходом подготовки арктической экспедиции, распорядился выделить дополнительные продукты для питания молодых промысловиков и пожелал им успешного выполнения задания. Накануне отплытия юношей перевели на траулер. Их разместили на широких двухъярусных нарах. Каждый получил ватный тюфяк, вместо подушек выдали пробковые спасательные пояса. Спартанские условия жизни с первых дней похода укрепляли боевой дух будущих промысловиков.

Перед отъездом состоялось собрание участников экспедиции. Капитан А.А.Гроздников был краток: «Трудно вам придется, ребята. Очень трудно. Вас ждет работа, причем опасная! Не всегда согреешься, не всегда отдохнешь по-настоящему. Кто боится — еще не поздно вернуться домой. Отпустим, слова плохого не скажем. Есть такие?» В дружных рядах молодежи дезертиров не оказалось.

30 июня. День выдался солнечный, теплый. С мостика РТ «Зубатка» раздался зычный голос капитана: «Отдать концы!» Прощальный гудок — и траулер медленно отошел от причала порта Фактория. Школьники облепили правый борт судна, а мимо уже проплывали знакомые строения древнего Архангельска: здания знаменитого Гостиного двора, многочисленные причалы, лесозаводы. Было немножко грустно.

Когда «Зубатка» проходила мимо печально знаменитого острова Мудьюг, капитан дал протяжный гудок — в память о погибших в концлагере, созданном интервентами в годы Гражданской войны на Севере. В проливе между островом Мудьюг и материком формировался военный конвой. Через два дня суда конвоя снялись с якоря, и под их охраной ребята отправились в путь.

Студеное Белое море встретило неприветливо — разыгрался шторм. Положение осложнялось еще и тем, что на буксире тральщика «Зубатка» шел парусник «Азимут». Тяжело приходилось ребятам — многие из них впервые испытали сильную морскую качку. В районе мыса Канин Нос суда экспедиции отделились от конвоя и направились к Новой Земле уже самостоятельно. Баренцево море также было неспокойно. Огромные волны яростно обрушивались на корабли. На подходе к Новой Земле встретились льды. Трудности увеличивались, но успокаивало одно — в этих условиях уменьшалась опасность нападения немецких подводных лодок, которые рыскали здесь в поисках легкой добычи.

Неуклюжая «Зубатка» медленно пробивалась по разводьям между серыми торосистыми льдами. Матросы и школьники баграми отталкивали льдины, которые преграждали путь. Однако судно «Азимут» получило пробоину. Двадцать подростков во главе с Сашей Камневым перешли с «Зубатки» на поврежденную шхуну. Начался аврал. Ребята несколько часов откачивали воду ручными помпами из затопленного трюма. Другая группа моряков и школьников готовила судно к ремонту. Когда все было готово, «Азимут» накренили на левый борт и пробоину тщательно заделали деревянной заплатой и паклей.

Только ранним утром 6 июля экспедиция благополучно достигла становища Малые Кармакулы.

Новая Земля с ее суровой природой произвела не-

изгладимое впечатление на участников экспедиции. Юношей ошеломили птичьи базары, не прекращающийся птичий гам.

Школьной экспедиции были выделены птичьи базары Вилы, Домашнее и на острове Пуховый¹. Небольшой скалистый остров Пуховый занимал не более двух километров в длину и около 500 метров в ширину. Тысячи и тысячи чаек и кайр разместились на узких карнизах скал. Ребята сразу приступили к оборудованию своих стоянок. Установили брезентовые палатки, самодельные печи для их обогрева. Арся Баков и его друг Гена Перфильев, умевшие обращаться с плотницким топором, начали изготавливать нары, стол и скамейки. Все им дружно помогали.

А вскоре начались трудовые будни. Молодые полярники были разделены на бригады, которые возглавили опытные промышленники Мошков, Старков, Котлов, не раз бывавшие на Новой Земле. Первоначально промысел заключался в собирании яиц кайры. Обвязавшись веревкой, школьники как опытные альпинисты ползали по отвесным скалам и собирали яйца в корзины. Работа была опасной и трудной. Школьники упаковывали деликатесную продукцию в ящики, пересыпая стружкой. Эта «яичная операция» продолжалась в течение недели, дальше промысел пришлось прекратить. Многие яйца были уже насижены и непригодны к употреблению в пищу. Сказались задержка с подготовкой к арктическому походу, ледовые трудности и остановка во время морского пути.

Начался следующий этап промысла — заготовка тушек кайры. На острове Пуховый молодых промысловиков разделили на три группы. В группу стрелков вошли ребята постарше — Саша Потапов, Володя Дергач, Сергей Колтовой и другие. Их задачей был

¹ ГАОПДФАО. — Ф. 296. — Оп. 1. — Д. 9. — Л. 70.

отстрел кайры. Другая группа, в которую вошли Николай Вурдов, Тема Кривополенов, Борис Меньшиков, с баркасов подбирала убитую птицу и отвозила ее на берег. Нелегкое это было дело. Море всегда штормило, и нужно было обладать немалой физической силой и сноровкой, чтобы выловить дичь из воды. Руки юных гребцов окрепли, ладони покрылись первыми трудовыми мозолями.

Четырнадцатилетние подростки составляли третью группу, которая «шкерила» дичь. Они снимали с кайры шкурки, затем тушки промывали, солили и укладывали в бочки. Молодые полярники работали дружно, соревнуясь бригадами.

В свободное от работы время, особенно в штормовую погоду, ребята проводили импровизированные концерты, беседы и лекции. Увлеченно и азартно играли в футбол.

Большим событием в их жизни был приход на остров судна, доставлявшего свежий хлеб и продукты. Однажды к школьникам приехал знаменитый Тыко Вылка, которого местные жители любовно окрестили «президентом Новой Земли». Илья Константинович Вылка рассказал ребятам о своей дружбе с прославленным полярником Владимиром Русановым, о том, как он ездил в Москву, где учился живописи, наукам. В памяти ветерана Арктики всплывали встречи с Михаилом Ивановичем Калининным и другими известными людьми. Его душевные рассказы надолго остались в памяти школьников.

Наставники проводили для юных промысловиков политинформации, рассказывали о последних событиях на фронтах. Эхо войны докатилось и до острова. В один из дней море вокруг острова покрылось густым слоем нефти. Где-то совсем рядом тонули суда, гибли люди. Тревожно становилось на сердце у подростков, но они гордились тем, что делали очень нужную работу.

Однажды на остров пожаловали необычные гости. Это были американские моряки с затонувшего транс-

порта. Володя Ермолин, владевший английским языком, стал переводчиком. Американские моряки рассказали юношам о своем морском переходе, о том, как их судно было атаковано немецкими подводными лодками и самолетами, о том, как они несколько дней болтались в море на шлюпке, как достигли Новой Земли.

Известный полярник и писатель К.С.Бадигин вспоминает, как однажды он прочитал статью в одном из ноябрьских номеров журнала «Лайф» за 1943 год «Авария в русских полярных водах». Участник конвоя «PQ-17» Росс Рассел так писал о встреченных им архангельских школьниках: «Шхуна привезла их и высадила на этот остров, в 700 милях от Северного полюса. В течение двух месяцев они собирали яйца, просаливали уток, собирали гагачий пух. Затем шхуна возвращалась за собранными припасами и переправляла их на материк.

Дети были вполне самостоятельны. Поддержка дисциплины и распорядка поручена трем пятнадцатилетним комиссарам, но в этом не было нужды. Дети имели большое чутье к кооперативным началам, которые нам трудно вообразить.

Каждый день они ползали вверх и вниз по скалам, как обезьянки. Они ставили свои ялики в скалистые убежища у берегов, когда отправлялись опустошать многочисленные гнезда, где несметное число уток несли яйца. Дети пылали здоровьем и были полны радостной живучести.

Когда я говорю, что они спасли нам жизнь, я хочу сказать этим, что именно так оно и было. Любопытными синими глазами они сразу увидели тяжесть нашего положения.

Немедленно дети принялись за доставку провизии нашим страдающим людям. Они притащили жареных уток, круто сваренные яйца и печенье, сделанное из муки и яиц. Они даже снабдили нас просоленной рыбой

и черным хлебом из собственных запасов. Что еще важнее, они научили, как добывать пропитание на суровом острове. Смеясь и болтая, они брали нас с собой на прогулки, указывая места, где находится здоровая питьевая вода, лучшие места для сбора яиц, учили отличать хорошие яйца от плохих и ловить силками уток»¹. Когда за американскими моряками пришло судно, провожать их вышли все обитатели небольшого скалистого острова.

Школьники были свидетелями и разбойничьего нападения на становище Малые Кармакулы фашистского самолета. Участник полярной экспедиции школьников на Новую Землю Николай Александрович Вурдов в повести «Робинзоны студеного острова» так описывает этот эпизод: «Наша бригада блаженствовала в баньке. Поддавали пару. Хлестались вениками из морской капусты, до красноты терли друг другу спины. На полке Геня Сабинин и Сергей Колтовой с двух сторон с великим усердием охаживали вениками Володю Попова. Володя терпел и даже кряхтел от удовольствия... И вдруг все стихло, а перед окном заплясали, запрыгали ребята. Самолет! Самолет летит! Из-за высокой сопки с выключенными моторами планировал самолет. И вдруг спереди у него забился огонек, слух резанула пулеметная очередь. От деревянного створного знака, стоявшего рядом с банькой, полетела щепка. Оглушив включенными моторами, самолет пронесся над нами, на крыльях у него чернели кресты. Ребята бросились врассыпную...»²

Через пять дней после этого события на острове Пуховый узнали печальную весть — поселок Малые Кармакулы обстрелян и сожжен немецкой подводной лодкой, хотя здесь не было никаких военных объектов.

¹ Бадинин К.С. На морских дорогах. — М., 1982. — С. 145.

² Вурдов Н. Робинзоны студеного острова. — Архангельск, 1978. — С. 50—51.

Не прошло и трех недель, как в проливе Югорский Шар гитлеровская подводная лодка напала на два наших буксира — «Норд» и «Комсомолец» — с баржами и потопила их. 21 августа две подводные лодки подвергли артиллерийскому обстрелу советские суда в Белушьей губе.

Школьники были наслышаны и о пиратских действиях немецкого рейдера «Адмирал Шеер», которому был дан достойный отпор советскими полярниками и моряками на острове Диксон.

В этой опасной обстановке ребята самоотверженно работали изо дня в день, зная, как ждут продовольствие в Архангельске.

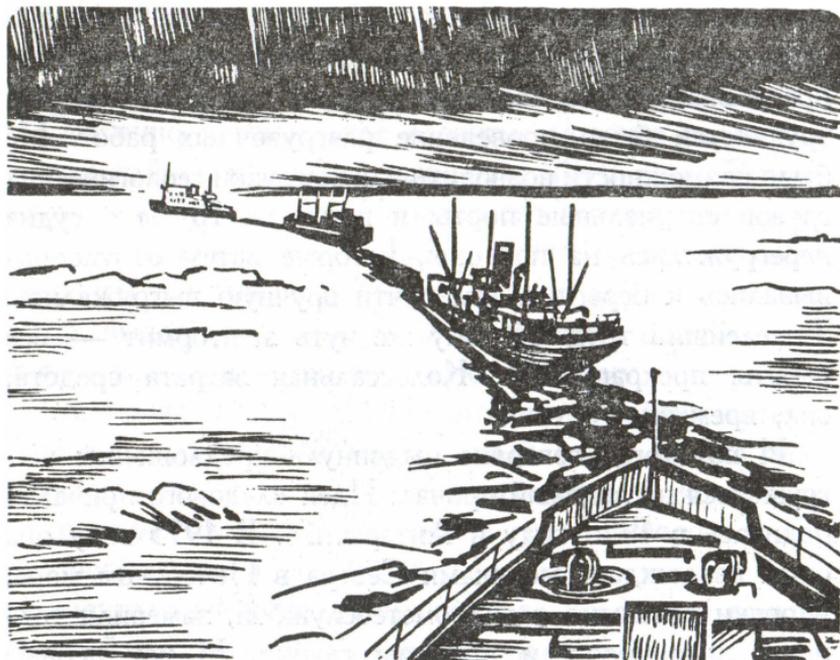
Наступил сентябрь, началась суровая полярная осень. Заметно похолодало. Участились шторма, дожди, туманы, все это затрудняло и без того сложный промысел.

27 сентября 1942 года к сожженному становищу Малые Кармакулы подошел тральщик «Сом» и принял на борт 156 пассажиров. Траулер был взят под охрану эскортом военных тральщиков во главе с СКР-18 (в мирное время — прославленный ледорез «Ф.Литке»). Суда направились в Архангельск. С чувством исполненного долга покидали Арктику архангельские школьники.

Так закончилась необычная школьная арктическая экспедиция. Молодые промысловики сделали большое дело — заготовили около 5 тысяч яиц, свыше 20 тысяч тушек кайры, выловили 360 килограммов красной рыбы — гольца¹. По решению местных властей города заготовленные продукты были направлены в первую очередь в детские ясли, сады и школы. Опыт школьной арктической экспедиции на Новую Землю был успешно повторен и в следующем году².

¹ ГАОПДФАО. — Ф. 4424. — Оп. 1. — Д. 9. — Л. 3.

² ГААО. — Ф. 2063. — Оп. 1. — Д. 1509. — Лл. 102—104.



Глава пятая

МИРНЫМИ КУРСАМИ



О ВТОРОЙ половине XX века, обретая вторую молодость, Архангельск по-прежнему остался «воротами в Арктику», отсюда шло снабжение северных и сибирских портов, предприятий, полярных станций. Хотя несколько севернее вырос и расстроился его достойный продолжатель — незамерзающий порт Мурманск, Архангельск продолжал играть важную роль в освоении Арктики и Северного морского пути. И об этом красноречиво говорят трудовые дела архангелогородцев.

«Ледовый причал» — эти необычные, звучащие по- сказочному слова прочно вошли в лексикон северных моряков в 1970-е годы.

Для судов Северного морского пароходства, ежегодно отправлявшихся в Арктику с разнообразными грузами, предназначенными геологам Севера, одной из главных трудностей было проведение разгрузочных работ. Не было возможности возводить для выгрузки геологических грузов специальные порты и причалы. Грузы с судна перегружались на понтоны, которые затем отбуксировывались к берегу, а там почти вручную выгружались. Тяжелейший труд. К тому же чуть заштормит — все работы прекращаются. Колоссальная затрата средств, сил, времени.

И вот тогда северяне выдвинули предложение: выгружаться на ледовый причал. Идея «ледового причала» родилась в 1956 году в Антарктике. В 1975 году она была возрождена моряками Севера в Печорском море. Моряки связались с гидрометеослужбой, замерили толщину льда, провели промеры глубин. И вот первые суда пошли в зимнее плавание к Варандею. Результаты были впечатляющими. Геологи получили выигрыш во времени: ни много ни мало — год. Раньше груз приходил летом, когда тундра превращалась в непроходимое болото, а сейчас геологи по зимнику успевали «забросить» все оборудование буровой вышки к месту назначения и начать работу. Экономический эффект нового метода составил сотни тысяч рублей сэкономленных средств.

Затем суда направились к ледовым причалам не только Варандея и Вангурея, но и на Дресвянку, в Амдерму, на полуостров Ямал, на мыс Харасавей. Метод этот оправдал себя полностью. И, конечно, возможным это стало потому, что находились тогда в составе Северного ордена Ленина морского пароходства такие мощные, с усиленным ледовым классом суда-универсалы, как «Пионер Москвы».

В 1980 году моряки-северяне доставили на ледовые причалы уже около 50 тыс. тонн оборудования, техники, топлива и других грузов¹. Наличие мощного ледокольного флота, современных транспортных судов позволило перейти к круглогодичной навигации в западном секторе Арктики.

Особенно значительное развитие морские перевозки в этом районе получили, начиная с 1970 года. Значимость перевозок грузов Норильского горно-металлургического комбината им. А.П.Завенягина, расположенного в нижнем течении реки Енисей, в зоне работы морского флота, выделила транспортное обеспечение деятельности этого комбината в своеобразную проблему.

Отдельные этапы освоения зимнего плавания на порт Дудинку, предыдущий накопленный опыт, оценка технических средств и технологии перевозок в комплексе с навигационным, авиационным и гидрометеорологическим обеспечением позволили осуществить первый экспериментальный рейс на Дудинку за пределами сроков обычной арктической навигации в ноябре-декабре 1970 года по маршруту Архангельск—Дудинка—Мурманск с грузами Норильского комбината. Этим было положено начало планомерных опытных и практических работ по освоению зимнего плавания в Арктике.

Экспериментальное плавание дизель-электрохода «Гижига» и ледоколов из Архангельска по реке Енисей прошло успешно. Это позволило в следующем году провести групповой рейс судов по данной трассе.

С 1972 года продленная навигация на дудинском направлении начала проводиться в плановом порядке. Столь же знакомой стала архангельским морякам ледовая дорога в Тикси и Хатангу. В осуществление продленной навигации в западном секторе Арктики большой вклад внесли моряки Северного морского пароходства.

¹ Правда Севера. — 1980. — 16 окт.

Успешно освоили моряки и доставку труб большого диаметра из стран Западной Европы в Сибирь для магистрального газопровода Уренгой—Помары—Ужгород¹. Их активное участие в этой работе по достоинству было оценено исполкомом Совета экономической взаимопомощи: экспериментальные рейсы теплоходов «Золотица» и «Петровский» в Обскую губу позволили исключить многократные перевалки и потерю качества импортной продукции, сократить время ее транспортировки, высвободить большое количество железнодорожных вагонов. 28 ленинградских предприятий подписали договор о творческом содружестве со строителями Сибири. Стояла под этим документом и подпись экипажа теплохода «Советская Якутия», доставившего в 1979 году рабочее колесо турбины от причала ленинградского металлического завода в Дивногорск.

Что касается Архангельского порта, то в 1970 — 1980-е годы он работал круглогодично. Уходили среди зимы теплоходы к ледовым причалам с грузами для геологов, приходили с импортными грузами из различных стран, снова отправлялись в плавание с экспортными пиломатериалами, картоном, целлюлозой². Центром обработки арктических грузов в морском порту стали Бакарица и район порта Экономия, где был установлен — четвертый в стране — терминал по перегрузке контейнеров международного класса.

В 1987 году начал действовать первый отечественный нефтепромысел в Северном Ледовитом океане. 15 августа 1987 года от острова Колгуев взял курс на Кандалакшу танкер «Нефтерудовоз-56», на борту которого находилось 2700 тонн арктической нефти³.

¹ Овчинников В.П. Рукопожатие друзей // Архангельский автограф — Архангельск, 1983. — С. 59.

² Правда Севера. — 1982. — 16 дек.

³ Хромцов А., Чертков В. Пошла нефть Арктики // Правда Севера. — 1987. — 15 авг; Принимай, Родина, архангельскую нефть // Правда Севера. — 1987. — 16 авг.

Было немало достижений и у архангельских судостроителей. И среди них достойное место занимает постройка универсального судна «Вавчуга» класса «река—море». Знаменательно то, что морской первенец «Красной кузницы» носил название двинского села, в котором зарождался российский торговый флот. Последовательно осваивая сложное искусство морского судостроения, рабочие и служащие «Красной кузницы» возродили исконную традицию архангельских корабелов.

«Вавчуга» — судно универсальное. Это означает, что оно предназначено для перевозки всевозможных грузов: сыпучих и жидких, в ящиках и контейнерах. Для погрузки и выгрузки сыпучих грузов «мостом» служит выдвигающийся из корпуса на берег транспортер, для жидких — два перекачивающих насоса. В условиях малолюдного Заполярья максимальная механизация грузовых операций имеет особое значение.

Такого «вездехода» давно ждали в рыбацких поселках и геологических партиях на морских и речных берегах нашего края. Корабелы «Красной кузницы» сдали «Вавчугу» в эксплуатацию своевременно и обеспечили отличное качество исполнения.

В освоении Арктики и Северного морского пути велика заслуга полярной гидрографии. Советским гидрографам во многом принадлежит право первооткрывателей. В Архангельске трудится большой отряд моряков-гидрографов. После создания в 1932 году Главсевморпути, для «выполнения мероприятий по гидрографическому изучению и лоцмейстерскому обслуживанию трассы, проходящей по северным морям», было создано Гидрографическое управление, в которое вошел гидрографический отдел при Архангельском управлении Севморпути, переименованный впоследствии в Архангельскую гидробазу¹.

¹ Лапехо В. Пионеры полярных трасс // Моряк Севера. — 1982. — 15 дек.

С момента создания Архангельская гидробаза стала основным отправным пунктом многих гидрографических экспедиций, уходивших исследовать арктические моря. Первым начальником и организатором гидрографической службы Севморпути в Архангельске стал видный полярный исследователь и ученый, потомственный северянин Павел Иванович Башмаков. В яркое созвездие архангельских гидрографов вошли Я.Смирницкий, И.Киреев, А.Браун, В.Сухоцкий, Н.Евгенов, В.Пустошный, Я.Котцов, А.Марышев и многие другие. Именно они заложили прочную основу для процветания советской полярной гидрографии, их имена увековечены в названиях современных гидрографических судов и на географических картах Арктики.

В 1970—1980-е годы гидрографический флот неузнаваемо изменился. Вместо устаревших шхун с деревянными корпусами появились специально оборудованные гидрографические суда усиленного ледового класса.

Архангелогородцы, гуляя по набережной имени В.И.Ленина, любовались стоящими в ряд у знаменитой Красной пристани красивыми силуэтами гидрографических судов «Павел Башмаков», «Яков Смирницкий», «Иван Киреев». Славные архангельские гидрографы навсегда остались в памяти потомков, «воплотившись», как сказал В.Маяковский, «в пароходы, строчки и другие долгие дела».

Комсомольцы и молодежь Архангельской гидробазы в 1970—1980-е годы не забывали героического прошлого своих предшественников.

Вот выдержка из решения комсомольского собрания судна «Валериан Альбанов», моряки которого изучали славную историю освоения Арктики: «Обязуемся установить на берегу бухты Михайлова обелиск памяти известного полярника В.А.Русанова, а в дальнейшем постоянно шефствовать над ним. Деньги на памятник

заработаем на комсомольском субботнике». Комсомольцы других судов гидрографического флота также поддержали эту инициативу.

8 сентября 1979 года строительная группа из пяти членов комсомольско-молодежного экипажа судна «Валериан Альбанов» высадилась на безымянном мысе в бухте Михайлова. В течение четырех дней шла установка памятника, строительство которого проходило в исключительно сложных погодных условиях. На крутом берегу был выстроен железобетонный монумент в форме якоря, на котором укрепили мемориальную доску с надписью: «В.А.Русанову и его товарищам от комсомольцев Архангельской гидробазы». Приумножая славные традиции своих земляков-полярников, комсомольцы приняли решение о создании музея арктической славы¹.

16 декабря 1982 года Указом Президиума Верховного Совета СССР Архангельская гидрографическая база была награждена орденом Трудового Красного Знамени «за большой вклад в навигационное обеспечение судоходства в западном секторе Арктики и в связи с 50-летием со дня основания Северного морского пути»².

Для того чтобы освоение Арктики и Северного морского пути шло успешно, нужны были профессионалы-моряки, полярники. В подготовке специалистов для флота главная заслуга принадлежит «колыбели мореходов Севера» — Архангельскому мореходному училищу имени капитана В.И.Воронина.

Более двух столетий назад, в 1781 году, в Холмогорах была открыта мореходная школа — первое в России государственное учебное заведение, которое стало готовить моряков для торгового флота России. Впоследствии она была переведена в Архангельск. Город, расположенный при впадении Северной Двины в Белое море,

¹ Северный комсомолец. — 1979. — 16 сент.

² Правда. — 1982. — 17 дек.

уже давно играл важную роль в жизни России. Более ста лет, до основания на Балтике Петербурга, Архангельск был единственным морским портом страны. На северодвинских верфях тогда строились первые отечественные морские суда.

За двести с лишним лет из стен этой школы, преобразованной затем в училище, вышло более 10 тысяч специалистов морского торгового флота. История училища — это история российского и советского морского флота, история освоения Арктики и Антарктики. Имя одного из них — Александра Кучина — носило учебное судно училища. В качестве штурмана он — единственный иностранец — участвовал в экспедиции норвежца Р.Амундсена на «Фраме» к Южному полюсу.

Само училище носит имя другого первопроходца — капитана Владимира Ивановича Воронина, который проплавал в северных морях пятьдесят четыре года.

Выпускник Архангельского училища Павел Пономарев был первым капитаном первого атомного ледокола «Ленин». Хорошо известны имена архангельских капитанов Андрея Пинежанинова и Эдуарда Купри.

Более 30 выпускников училища командовали боевыми кораблями, трое питомцев мореходки — И.Красносельский, Д.Пономарев и А.Шестаков — за проявленное личное мужество были удостоены высокого звания Героя Советского Союза.

Говоря о выпускниках Архангельского мореходного училища, часто употребляют слово «первый». П.И.Бурков стал первым капитаном первого корабля советской морской науки «Персей», В.И.Воронин — первым капитаном отечественного ледокола «И.Сталин», построенного в 1930-е годы, П.А.Пономарев был назначен первым капитаном атомного ледокола «Ленин». Б.Е.Клопотов и А.В.Юдин руководили Адмиралтейским и Балтийским судостроительными заводами Ленинграда, когда там строились первые атомные ледоколы «Ленин», «Арктика» и «Сибирь».

Острова Павлова и Бочурко, река Ануфриева, пролив Башмакова... Свыше двух десятков мест на географической карте мира названы именами выпускников училища, 36 судов морского флота достойно несли на борту имена питомцев старейшего мореходного заведения страны. Все это красноречиво говорит об их выдающемся вкладе в дело освоения Севера, в историю отечественного мореплавания.

Много лет в мореходном училище работает музей. Здесь курсанты знакомятся со славной историей своего учебного заведения, встречаются с выпускниками училища. Музей вырос в центр пропаганды морских традиций среди северян, его охотно посещают школьники города и области, многочисленные гости Архангельска. Организатор и бессмертный руководитель музея — большой знаток истории мореплавания на Севере, почетный доктор Поморского университета Геннадий Павлович Попов.

В марте 1981 года в Архангельске торжественно отмечалось 200-летие со дня основания колыбели мореходов Севера. «За достигнутые успехи в подготовке специалистов для морского флота и в связи с 200-летием со дня основания» Указом Президиума Верховного Совета СССР Архангельское мореходное училище имени капитана В.И.Воронина было награждено орденом Трудового Красного Знамени¹.

Славные традиции освоения Арктики и Северного морского пути продолжали новые поколения северян. И это не случайно. Наш северный край — родина прославленных мореходов, кораблестроителей, флотоводцев. Из Архангельска начинали свой путь более трехсот экспедиций по освоению Арктики и Северного морского пути. Недаром наш город называют воротами в Арктику.

Архангелогородцы внесли свой вклад в освоение Арк-

¹ Правда. — 1981. — 19 марта.

тики и Северного морского пути, продолжили эстафету, начатую отважными первопроходцами. В экипаже атомохода «Арктика», покорившего Северный полюс, было немало наших земляков; суда Северного морского пароходства и тралового флота уверенно плавали и промыслили в северных морях, корабли Архангельского гидрографического управления вели исследования в высоких широтах.

Большую воспитательную работу среди молодежи на примерах славного морского прошлого и настоящего Архангельска проводили судовые организации Северного морского пароходства, судоремонтного завода «Красная кузница», тралового флота, мореходного училища, Архангельской гидробазы.

Неизгладимые впечатления оставляли у юношей и девушек ежегодные встречи с участниками северных военных транспортных конвоев, героическими моряками легендарных судов «А.Сибиряков», «Дежнев», читательские конференции по книгам, посвященным истории советского флота.

Как-то на уроке мужества учащиеся средней школы Вельского района узнали, что их земляк И.П.Майоров был в годы войны комсоргом ледокольного парохода «Дежнев». Так началась для школьников операция «Поиск». Пригласили Ивана Петровича в школу, побывали у него в гостях. Вели активную переписку с ветеранами, знакомились со знаменитыми североморцами, узнавали все новые подробности боев в Заполярье. Поисковая работа увлекла, сдружила ребят. Не случайно, когда в Архангельске проходила встреча участников знаменитого сражения у острова Диксон, на нее был приглашен и отряд «Юный дежневек» из Вельского района.

Патриотическое движение красных следопытов в Архангельской области в 1970—1980-е годы приняло широкий размах. Ученики Емецкой средней школы вели

поиск своих земляков-героев, погибших на фронтах Великой Отечественной войны. Эту работу возглавил ветеран комсомола С.В.Быков. Под его руководством ребята собирали и систематизировали большой материал, много узнали о жизни своего земляка Михаила Кузнецова, комсорга с легендарного ледокольного парохода «А.Сибиряков», погибшего во время боя с фашистским линкором. В школе был создан прекрасный музей боевой славы, экспонаты которого стали наглядной иллюстрацией к героическим делам их земляков. Одна из улиц села носит имя героя-сибиряковца.

В Архангельске была создана одна из первых в стране школа, где выпускники вместе с аттестатом зрелости получали свидетельство о присвоении одной из морских специальностей. За шесть лет свыше 100 выпускников этой школы связали свою судьбу с флотом.

В Архангельске было также открыто детское Северное морское пароходство. Учителями и наставниками ребят стали моряки и полярники. В распоряжении будущих моряков были хорошо оборудованные кабинеты, своя плавбаза, на которой они постигали азы морского дела.

Освоение Арктики — яркая страница в истории Советского государства, и немалая заслуга в осуществлении этой общегосударственной задачи принадлежит Архангельску и его жителям. Указ Президиума Верховного Совета СССР от 10 мая 1984 года о награждении Архангельска орденом Ленина начинается со слов: «За большой вклад в развитие морского флота, освоение северных районов страны...»¹

В том же 1984 году произошло еще одно важное событие. Город Северодвинск был также награжден высшей в ту пору наградой Родины — орденом Ленина. В указе Президиума Верховного Совета СССР гово-

¹ Правда. — 1984. — 11 мая.

рилось, что город награжден за заслуги трудящихся в годы Великой Отечественной войны и успехи, достигнутые в хозяйственном и культурном строительстве¹. Но сегодня можно открыто говорить о том, что юный город получил награду за создание ядерного подводного океанского флота. Именно северодвинские корабли создали самые современные подводные лодки, вооруженные ядерным оружием, и тем самым обеспечили обороноспособность нашей страны на многие годы. Хотелось бы особо выделить то обстоятельство, что это был единственный случай в истории Советского государства, когда два города одной области одновременно были награждены высшей правительственной наградой. Уже один этот факт говорит о том, как велики заслуги Архангельского Севера перед страной и народом.

¹ Правда Севера. — 1984. — 21 июля.



ПОСЛЕСЛОВИЕ

1985 года начался новый отсчет жизни нашего государства. Многие с тех пор переменялось: не стало многонационального Советского Союза, изменились экономические и социальные отношения. Далеко не лучшим образом сказалась перестройка на положении дел в Архангельске, на судьбе Северного морского пути.

Россия катастрофически теряет свои позиции в Арктическом бассейне. Чуть теплится жизнь на некогда оживленной трассе Северного морского пути, от которого зависит снабжение всего побережья и островов Ледовитого океана. В настоящее время по национальной арктической трассе перевозится менее 2 миллионов тонн грузов в год (ранее перевозилось 7—8 миллионов тонн). Ледокольный флот, обеспечивающий проводку судов в Арктике, насчитывает семь атомных («Арктика», «Россия», «Советский Союз», «Таймыр», «Вайгач», «Ямал», лихтеровоз «Севморпуть»), шесть дизель-электрических линейных и четыре портовых ледокола, которые являются государственной собственностью. Выделяемые на их содержание средства составляют примерно половину минимальной потребности. В ближайшее время некоторые суда подлежат выводу из эксплуатации: «Арктика» — в 2001 году, «Россия» и «Севморпуть» — в 2004 году, «Таймыр» — в 2005 году, большая часть дизель-электрических ледоколов — в 2002 году. В случае непринятия необходимых мер ледокольное обеспечение грузоперевоз-

зок по Северному морскому пути в ближайшие годы окажется проблематичным, а при возрастании объема перевозимых грузов — невозможным¹.

В последние годы закрылись многие арктические станции, в том числе метеорологические, в жалком состоянии находится портовое хозяйство на арктической трассе. Прекращены исследовательские работы, а многие гидрографические суда архангельской приписки простаивают и требуют капитального ремонта.

Многому виной и наша бесхозяйственность. В 1990 году я участвовал в советско-норвежской научной экспедиции на Землю Франца-Иосифа. Эта горная страна хранит в себе немало природных сокровищ, и, кто знает, не станет ли она в будущем своеобразным «клондайком» для Архангельской области. Это, так сказать, невидимая сегодня, подземная часть огромного исполина-айсберга, именуемого ЗФИ. Но много богатств здесь лежит прямо на поверхности земли. Мы увидели сотни тысяч бочек из-под горюче-смазочных материалов, уложенных в штабеля или разбросанных по арктическим островам, тысячи тонн металлолома — бывшие тракторы, машины, двигатели, что ежегодно завозились сюда в течение последних десятилетий. На островах и вдоль побережья Северного Ледовитого океана возвышаются многометровые завалы северного и сибирского леса.

Такие же богатства находятся на Новой Земле и на других арктических островах, входящих в состав Архангельской области. В последнее время местной властью стали предприниматься меры по наведению порядка на этих арктических территориях. 5 мая 1999 года вышло постановление главы администрации Архангельской области «О представительстве администрации Архангельской области на архипелаге Новая Земля»². Настало

¹ Сорокина А. Так провозжают ледоколы // Деловой вторник. — 1999. — 2 марта.

² Волна. — 1999. — 25 мая.

время создать подобное представительство и на Земле Франца-Иосифа.

26 мая 1999 года областное Собрание депутатов по инициативе морской арктической экспедиции НИИ культурного и природного наследия Министерства культуры приняло решение о создании национального парка «Русская Арктика», в который вошли федеральный заказник «Земля Франца-Иосифа», вновь образуемый «Парк Виллема Баренца» на Новой Земле и остров Виктория¹. Принимаемые меры позволят осуществлять оперативный контроль за состоянием природной среды, создать предпосылки для международного и отечественного туризма, расширить комплекс научно-исследовательских работ на этих островах, располагающихся вдоль трассы Северного морского пути.

В то же время многие иностранные государства проявляют повышенный интерес к транзитным перевозкам грузов по СМП между портами стран Запада и Востока. Этой проблеме был посвящен международный проект INSROP (ИНСРОП) в 1993—1998 годах. Автор этих строк вместе с английским и норвежским учеными принимал участие в подготовке фундаментального труда по истории освоения Арктики и Северного морского пути. В текущем году эта работа будет издана на английском языке.

Международный проект ARCDEV (АРКДЕВ) в 1997—1998 годах был посвящен морскому экспорту нефти и газа из месторождений Карского моря. В ноябре 1999 года в столице Норвегии была проведена международная научная конференция, которая рассмотрела проблемы трансконтинентальных перевозок грузов по Северному морскому пути и результаты международных проектов INSROP и ARCDEV².

¹ Царькова Е. Парк в Арктике // Аргументы и факты в Архангельске. — 1999. — 25 авг.

² Вертешин А. Севморпуть — все еще только начинается // Архангельск. — 1999. — 27 нояб.

Будущее России немыслимо без Арктики и ее природных богатств. 24 апреля 1989 года решением Государственной комиссии при Совете министров СССР по делам Арктики была определена Арктическая зона. В эту зону полностью или частично вошли территории Мурманской и Архангельской областей, Ненецкого, Ямало-Ненецкого, Таймырского (Долгано-Ненецкого) и Чукотского автономных округов, Республики Саха (Якутия) и острова в пределах полярных владений России.

21 ноября 1995 года был издан указ президента России Б.Н.Ельцина «О Государственном комитете Российской Федерации по вопросам развития Севера». На основе этого документа была разработана «Арктическая доктрина Российской Федерации».

В настоящее время с учетом национальных интересов Арктика выделена в самостоятельный объект государственной политики.

Бывший Госкомсевер России совместно с Российской академией наук и другими министерствами, ведомствами разработал проект «Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике». В этом документе определены основные направления деятельности государства в Арктике в области экономики, социальной сферы, экологии, науки, обороны, защиты государственной границы, экономической зоны и континентального шельфа, международных отношений с целью обеспечения устойчивого развития этого региона и национальной безопасности страны.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 10 августа 1998 года была утверждена федеральная целевая программа «Мировой океан». Одна из ее десяти подпрограмм именуется «Освоение и использование Арктики». Координацией этой работы занимается Межведомственная комиссия по делам Арктики и Антарктики.

В конце 1995 года в Министерстве по делам национальностей и региональной политики состоялось совещание, на котором обсуждался вопрос о центре, из которого будет осуществляться управление Северным морским путем. Речь шла о создании хозрасчетной структуры, которая взяла бы на себя функции некогда существовавшего Главсевморпути. На роль арктического центра выдвигался первый порт России — Архангельск¹. К сожалению, эта проблема тогда не была решена.

В 1999 году Правительственная комиссия по оперативным вопросам (КОВ) приняла решение о создании РАО «Севморпуть», которое должно обеспечивать грузоперевозки в арктических морях. В РАО предложено войти российским компаниям, использующим для доставки грузов магистрали Карского и Баренцева морей. Чтобы восстановить Севморпуть, нужно 1,3 миллиарда рублей, в то время как у государства нет средств на финансирование северного завоза (в 1999 году поставки составили лишь 50 процентов от потребности)².

И вновь на повестку встал вопрос: где разместить штаб-квартиру Северного морского пути?

26 ноября 1999 года состоялись XVIII Ломоносовские чтения по теме «Архангельск — историческая столица Северного морского пути». Глава администрации А.А.Ефремов в своем выступлении подчеркнул: «Исторически Архангельск был выбран как отправная точка ледовых походов, экспедиций — и это не случайно. Удобное географическое и геополитическое положение, транспортная сеть с выходом в центральную Россию, Урал, Сибирь всегда убедительно доказывали свою состоятельность в любых исторических условиях. И сегодня

¹ Садков В. Оживающая Арктика. Архангельск претендует на роль главного порта Северного пути // Двинская хроника. — 1996. — 20 янв.

² «Севморпуть» ищет акционеров // Правда Севера. — 1999. — 17 нояб.

роль Архангельска в развитии России трудно переоценить. Лес, минеральные ресурсы, транспорт, человеческий потенциал — вот «кладовая» российской экономики»¹.

С этими словами трудно не согласиться. Надеюсь, что читатель, познакомившись в книге «Ворота в Арктику», сумеет объективно оценить роль Архангельска в освоении Северного морского пути.

¹ Архангельск — историческая столица Северного морского пути. — Архангельск. — 1999. — С. 1.

ПРИЛОЖЕНИЯ

ДОКЛАД НАЧАЛЬНИКА ГЛАВНОГО ГИДРОГРАФИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ В КОЛЛЕГИЮ НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА ПО МОРСКИМ ДЕЛАМ

Петроград, 26 марта 1918 г., № 1142

До начала войны, в целях обеспечения безопасности кораблевождения, гидрографические съемки и экспедиции весной обычно приступали к организации работ по исследованию морей, причем эти работы начинались в разных морях различно, но во всяком случае с таким расчетом, чтобы возможно интенсивнее использовать весь летний рабочий период. Так как с окончанием войны ныне можно вновь вернуться к продолжению этой столь необходимой для возрождающегося торгового мореплавания деятельности, является своевременным приступить к восстановлению расшатанных войной гидрографических организаций, работающих на морях по их исследованию.

Ряд местных требований судоходства, накопившихся за это время по Мурману, Каспийскому и Белому морям, побуждает Главное гидрографическое управление ходатайствовать перед Морской коллегией о разрешении теперь же приступить к комплектации в необходимом составе гидрографического отряда Северного Ледовитого океана, гидрографического отряда Каспийского моря и экспедиции Белого моря, дабы иметь их вполне готовыми ко времени начала работ.

Начальник Управления *Беляков*
Начальник Гидрографического отдела *В. Ахматов*
Комиссар *Аверичкин*

РГА ВМФ. — Ф. 180, д. 306, 1918 г., л. 2.

ПИСЬМО АРХАНГЕЛЬСКОГО
ОБЩЕСТВА ИЗУЧЕНИЯ РУССКОГО СЕВЕРА
В ДЕМОБИЛИЗАЦИОННЫЙ ОТДЕЛ
ФЛОТИЛИИ СЕВЕРНОГО
ЛЕДОВИТОГО ОКЕАНА

Архангельск, 26 марта 1918 г., № 109.
Отзыв на заявление К. К. Неупкоева*

Незачем распространяться о важности и интересе изучения Северо-восточного прохода, а в частности сообщения русских сибирских рек морским путем с внешним миром, — одно то, что этот вопрос подымался с XVI века, свидетельствует об его насущности. И если со столь отдаленного времени предпринимались шаги к изучению нашего севера Сибири, то в настоящее время, когда Россия поставлена в условия жизни без морских путей, когда для нашего европейского Севера единственная поддержка продовольствием из России может лишь производиться через устья Оби и Енисея (вследствие упадка в железнодорожном транспорте), ясно становится, что такие исследования являются необходимыми. Морской путь в Обь и Енисей, по исследованиям последних сорока лет, выяснен, но для уверенной поддержки сообщений слишком мало наблюдений, и каждое судно, появляющееся в водах нашего Северного Ледовитого океана, принесет своими наблюдениями пользу для лучшего освещения вопроса о судоходстве. Из всего выше-

* Военный гидрограф К. К. Неупкоев, член гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана 1910—1915 гг., в феврале 1918 г. подал заявление в демобилизационный отдел флотилии Северного Ледовитого океана об организации научно-промыслово-гидрографической экспедиции в устье реки Лены, для чего просил о передаче в его распоряжение небольшого судна и выдаче ежегодной субсидии. Доклад К. К. Неупкоева по этому вопросу был направлен в Главное гидрографическое управление, а также прочитан на общем собрании Архангельского общества изучения Русского Севера. Письмо является ответом Общества на доклад К. К. Неупкоева. 13 апреля, после демобилизации из военного флота, К. К. Неупкоев выехал в Петроград, в Главное гидрографическое управление, где узнал о создании экспедиции Северного Ледовитого океана. Вскоре К. К. Неупкоев был назначен начальником Обь-Енисейской партии этой экспедиции.

сказанного можно заключить, что всякое начинание в исследовании наших северных путей надо поддерживать предоставляя возможные средства. *Больше того, надо, не теряя времени, организовать экспедицию для изучения этого вопроса и, если найдутся желающие приложить свой труд в этом направлении, пользоваться этим случаем, а не отклонять его.*

Предложение К. К. Неупокоева является, таким образом, крайне желательным, и надо приложить все старания для собирания средств, дающих возможность осуществить его идею. Если нет возможности достать средства из одного учреждения, надо их собрать... Центральная гидрометеорологическая станция в Архангельске заявила о своей готовности послать одного наблюдателя в качестве члена экспедиции и тем самым, со своей стороны, оказать субсидию в виде годового жалования посылаемого наблюдателя.

В случае удовлетворения просьбы К. К. Неупокоева «Иней» до похода в Карское море мог бы служить нуждам Гимецентра*, развозя и снабжая наблюдателей по разным постам Белого моря и ближайшего Ледовитого океана, и тем сразу принести пользу в изучении нашего ближнего Севера.

На своем пути, в районе намеченного изыскания, эта экспедиция может принести громадную пользу и для коммерческих судов, направляемых в устья Оби и Енисея, являясь для них опытным проводником и тем самым гарантией успешного их плавания.

Согласно постановлению общего собрания правление общества просит не отказать уведомить о дне и месте, когда будет обсуждаться настоящий вопрос, с тем чтобы общество могло прислать на заседание своего представителя.

Копии отзыва Общества изучения Русского Севера отправлены в Главное гидрографическое управление, в Продовольственный комитет и в Комитет торгового порта.

Председатель (подпись)
Секретарь (подпись)

РГА ВМФ. — Ф. 180, д. 306, 1918 г.

* Центральное гидрографическое управление.

ДОКЛАД НАЧАЛЬНИКА ГЛАВНОГО
ГИДРОГРАФИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ
В КОЛЛЕГИЮ НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА ПО МОРСКИМ
ДЕЛАМ

Петроград, 9 апреля 1918 г.

Переживаемый Россией тяжелый политический и экономический кризис вызывает необходимость мобилизовать все ее жизненные силы в целях получения наибольшего количества потенциальной энергии при осуществлении намеченных в плане ее нового строительства культурных задач.

С первых же шагов в поисках за источниками этой энергии невольно должно быть обращено внимание на огромные пространства Сибири, прилегающие к Ледовитому океану, до сих пор почти не исследованные, но, по-видимому, однородные с землями на Аляске и в Канаде, которые уже давно приобщены к культурному миру и являются источниками огромных богатств для стран, их эксплуатирующих.

Между тем все это пространство привлекало лишь случайных исследователей, преследующих ограниченные цели и лишь попутно собиравших материал, знакомящий нас с этим своеобразным краем, а также американских предпринимателей, следы эксплуатации края которыми видны по проникшим к местным кочевникам предметам американского производства, спиртным напиткам и английскому языку.

Причину такой отторженности этого края следует искать главным образом в том, что проникновение в него было очень затруднительно вследствие отсутствия в нем путей сообщения и полной неосведомленности о возможности сообщения его с внешним миром даже таким естественным и дешевым путем, каким является морской путь вдоль всего побережья Ледовитого океана.

Планомерное обследование Ледовитого океана началось только с 1910 г. учрежденной тогда Гидрографической экспедицией Северного Ледовитого океана, снабженной особо построенными для нее ледокольными судами «Таймыр» и «Вайгач» и имевшей целью решить вопрос о существовании

вышеупомянутого пути и собрать материалы по всем отраслям естественных наук для всестороннего изучения этой полярной области. В первые годы работ экспедиция эта, имея базой Владивосток, обследовала пути к рекам Кольме и Лене, затем, продвигаясь дальше на запад, достигла в 1913 г. крайней северной оконечности Азии, где открыла обширную землю и обнаружила в разных местах ряд неизвестных островов, затем с 1914 по 1915 г. отбыла там полярную зимовку и, наконец, в сентябре 1915 г. прибыла в Архангельск.

Вследствие войны, 1 октября того же года экспедиция была расформирована, сотрудники ее вернулись в строевой флот и приняли участие в военных действиях, а корабли получили новое назначение: обслуживать Белое море и Мурман в качестве сторожевых судов.

Работы, произведенные экспедицией за 6 лет плавания, наметили решение главных вопросов и собрали обширный материал, который рассеивает многие из предрассудков и предположений, укоренившихся вследствие незнакомства с краем..., указывает новые области, доступные для мореходства, рыбных и звериных промыслов и, давая возможность выработать указания для плавания в полярной области и во льдах вообще, выясняет существование дешевых путей к великим сухоходным артериям — сибирским рекам.

Эти результаты указывают на необходимость дальнейших исследований в этом направлении, тем более, что специально построенные для этого суда сохранились и представляется еще возможным привлечь в значительной части бывший уже в этих плаваниях опытный личный состав. Насколько это важно, легко видеть из удачных 6-летних плаваний «Таймыра» и «Вайгача» наряду с погибшими за последние пять лет экспедициями Русанова, Брусилова, Седова, Шредер-Шранца, Стефансона и Бартлета.

Установив, таким образом, государственное значение дальнейшего систематического изучения и оборудования морских путей в Северном Ледовитом океане по побережью Сибири, Главное гидрографическое управление полагало бы полезным, попутно с этими работами, установить по берегу Сибири ряд

радиостанций для изучения атмосферы и движения льдов, дав, таким образом, богатый климатологический материал для земледельческой России и обеспечив непрерывное телеграфное общение исследователей как с этими станциями, так и с культурными центрами.

Вместе с тем за последнее время выяснилась возможность привлечь к этим же работам летательные аппараты типа «Илья Муромец», которые, помимо возможности ведения с них стереофотограмметрических работ, дали бы возможность, с одной стороны, расширить горизонты наблюдения судов и станций, с другой же — создать удобное и скорое общение заинтересованных пунктов.

Ввиду вышеизложенного Главное гидрографическое управление полагало бы необходимым, вследствие обширности предполагаемого к обследованию района, разделить его на две части: на Западносибирский район, охватывающий восточную часть Баренцева моря, Карское море и воды, прилегающие к западной части Таймырского полуострова, и Восточносибирский район, включающий в себя воды Ледовитого океана от меридиана мыса Челюскина до меридиана мыса Дежнева. Начальниками экспедиций этих двух районов желательно было бы назначить теперь же для Западного района Б. А. Вилькицкого и для Восточного района — П. А. Новопащенко... Эти лица в настоящее время должны заняться организацией всего этого дела и подбором как личного состава, так и заготовкой необходимых средств и приспособлений для предстоящих работ.

Докладывая об этом, Главное гидрографическое управление просит разрешения Коллегии Народного комиссариата по морским делам на осуществление высказанных в сем докладе мероприятий.

Схема радиостанций по берегу Ледовитого океана при сем прилагается.

Начальник Управления *Бялоков*
Начальник Гидрографического отдела *В. Ахматов*
Комиссар *Аверичкин*

ГАРФ. — Ф. 130, оп. 2, д. 27, 1918 г., л. 5—6.

ТЕЛЕГРАММА НАЧАЛЬНИКА
ЭКСПЕДИЦИИ ЗАПАДНОСИБИРСКОГО
РАЙОНА СЕВЕРНОГО ЛЕДОВИТОГО ОКЕАНА
НАЧАЛЬНИКУ ГЛАВНОГО
ГИДРОГРАФИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ

Архангельск, 14 июня 1918 г., № 364

Москва, Гидрография, для Бялокоза.

В Архангельске встретил общее сочувствие. Организация экспедиций считается крайне неотложной, что объясняется положением Северного края в смысле продовольствия и необходимостью обеспечить провозку морем хлеба из Сибири в текущем году.

Вследствие событий в Сибири задержал отправку партии Юркевича и Кушакова. Полагаю необходимым организацию в Архангельске продолжать в спешном порядке... [иначе] время для организации экспедиции будет упущено. Отложить доставку хлеба на год невысказано. Если лишить караван судов гидрографического содействия, предприятие грозит крахом и скомпрометированием идей Северного пути.

Полагаю, что надо выйти с «Таймыром» и «Вайгачем» в море в самом начале июля, чтобы своевременно обследовать границы льдов и снабдить радиостанции Карского моря. Во вторник 18-го посылаю команду «Таймыра» и «Вайгача». В Архангельске принял меры для срочного окончания ремонта. Кроме этих судов, для Новопащенного предоставляется хороший ледокол. «Бакан» мне дают, но он требует большого ремонта. Необходима срочно часть кредитов для закупки самого нужного имущества и продовольствия.

Прошу распоряжения Ивановскому пропускать ассигновки, необходимые для организации части экспедиции, в Архангельск. Относительно постройки береговых станций упускаются самые последние сроки. Прошу указаний, можно ли заказывать в Архангельске постройку домов? Когда можно рассчитывать на Ваше возвращение?

(Подпись)

РГА ВМФ. — Ф. 180, д. 308, 1918 г., л. 28.

**ИЗ ДОКЛАДНОЙ ЗАПИСКИ
НАЧАЛЬНИКА АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОХРАНЫ ВОДНОГО
РАЙОНА И МОРСКОГО
ТРАНСПОРТА КОМАНДУЮЩЕМУ
БЕЛОМОРСКОЙ ФЛОТИЛИЕЙ**

Архангельск, 15 марта 1920 г.

Вследствие крайнего расстройтва железнодорожного транспорта по всей России и необходимости срочной доставки хлеба и прочих продовольственных продуктов из наиболее плодородных районов Западной Сибири в Центральную Россию, а также ввиду возобновления товарообмена с Европой и экспортирования хлебных и других продуктов из Западной Сибири, морской сибирский путь получает небывало важное значение в возрождении нашей великой страны.

Нет сомнения в том, что всероссийское советское правительство, напрягая все свои силы на борьбу с голодом и разрухой экономической жизни страны, уделит особое внимание затронутому вопросу.

Организация морской экспедиции в Сибирь к устьям рек Оби и Енисея может и должна быть предпринята безотлагательно. Для этой цели в Архангельске должны быть подготовлены все годные для экспедиции суда. Одновременно в Сибири необходимо мобилизовать весь речной флот на реках Обь и Енисей, который и доставит к концу июля или половине августа все продукты к устьям упомянутых выше рек, где и произойдет встреча морских и речных судов и перегрузка грузов.

Продолжительность всей экспедиции может быть определена в 60 дней, из которых:

- 1) 20 дней следует считать на переход морем из Архангельска к устьям сибирских рек и обратно;
- 2) 20 дней на стоянки в море при выжидании благоприятных условий плавания в смысле льдов, туманов и т. п.;
- 3) 20 дней на рейдах сибирских рек на выгрузке и погрузке.

В Сибирь могут быть отправлены из Архангельска грузы

земледельческих машин, семян и прочие, в чем нуждается население Сибири. Это, конечно, все легко может быть установлено особой для такой цели назначенной комиссией; ею же должны быть выяснены и все остальные вопросы по организации морской экспедиции в Сибирь.

В успехе проходимости льдами Карского моря сомнений быть не может. Риска в плавании этим морским путем, при содействии ледокола, не больше, чем вообще во всяком морском плавании.

Военный моряк *Николаев*
Комиссар *Петров*

ГААО. — Ф. 223, д. 16, 1920 г., л. 11.

ИЗ ПРОТОКОЛА № 50 ЗАСЕДАНИЯ ПРЕЗИДИУМА АРХАНГЕЛЬСКОГО ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА

Архангельск, 8 октября 1920 г.

Информационный доклад об экспедиции в Сибирь и ее результатах (при обсуждении данного вопроса присутствуют: представители от Опродкомфлота, Опродкомокра, Беломортрана, губпродкома, губсовнархоза и уполномоченный Сибирского ревкома).

Доклад о ходе экспедиции с момента выступления из Архангельска 20 августа делает начальник экспедиции т. Николаев.

Тов. Николаев указывает все подробности прохода экспедиции до бухты Находка, куда она прибыла 27 августа. С 28-го, по прибытии Обской речной флотилии, было приступлено к приемке груза. Вся погрузка прошла весьма удачно, за исключением случая с одной из барж, которой один из пароходов при взятии на буксир пробил бок, и баржа затонула, вследствие чего оказались подмоченными до 18 000 пудов пшеницы. Других несчастных случаев не про-

изошло. В общем докладчик констатировал, что экспедиция по ее результатам оказалась блестящей. В заключение т. Николаев указывает, что поведение команд и всего состава судов экспедиции все время было выше похвалы, несмотря на трудные условия жизни и работы. Люди все время безропотно работали, нисколько не считаясь со временем, что дало возможность так быстро закончить погрузку и вернуться благополучно в Архангельск...

Председатель Губисполкома указывает, что одним из основных вопросов совласти в Архангельской губернии было обеспечение отдаленных уездов и вообще всей губернии хлебом, дабы предотвратить голод. Следствием этого была отправка экспедиции в Сибирь, которую, несмотря на ряд препятствий и трудностей, с небольшим опозданием все же удалось отправить, и мы можем констатировать ее благополучное возвращение, причем экспедиция вполне оправдала возлагаемые на нее надежды, благодаря чему отдаленные уезды губернии избавлены от мук и ужасов голода, которые их ожидали без завоза достаточного количества продовольствия.

От имени трудящихся Севера председатель выражает глубокую признательность трудящимся Сибири и ее органам власти за братскую помощь Северу и выражает надежду, что завязавшие сношения с Сибирью в будущем еще более разовьются на благо трудящимся обеих окраин и всей республики.

Он также выражает самую теплую благодарность начальнику экспедиции т. Николаеву, комиссару экспедиции т. Киселеву, уполномоченному т. Абрамову, команде и комсоставу экспедиции, а также всем учреждениям и рабочим, принимавшим участие в экспедиции, за их энергичную и добросовестную работу на благо всех трудящихся Архангельской губернии. Доклад принимается к сведению, после чего заседание по данному вопросу объявляется закрытым.

Председатель Губисполкома (подпись)
Секретарь (подпись)

ГААО. — Ф. 352, д. 35, 1920 г.

ИЗ ДОКЛАДА НАЧАЛЬНИКА
СИБИРСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ О ПЛАВАНИИ МОРСКОЙ
ЭКСПЕДИЦИИ В СИБИРЬ В 1920 г.

Архангельск, 6 ноября 1920 г.

В конце февраля 1920 г., когда в Архангельске утвердилась советская власть, мною были возбуждены два вопроса:

1) о посылке ледокола в Карское море на помощь «Соловью Будимировичу», затертому во льдах и брошенному на произвол судьбы белыми властями;

2) о снаряжении морской экспедиции к устьям сибирских рек Оби и Енисея за продовольственными грузами и сырьем.

При этом были представлены проекты и расчеты с конкретными указаниями судов, пригодных для вышеуказанных целей.

Несмотря на крайнюю скудость запасов угля, продовольствия и необходимых материалов, советская власть без колебаний разрешила оба вопроса в положительном смысле.

9 апреля состоялось мое назначение начальником морской экспедиции в Сибирь с предписанием приступить к формированию и снаряжению экспедиции безотлагательно.

По осмотре судов, включенных в состав морской экспедиции, выяснилось, что всем им нужен ремонт более или менее крупный, а некоторым — капитальный. Срочно были составлены дефектные ведомости и приступлено к ремонту судов. Эта работа потребовала наличия почти всех технических сил Архангельского порта, поэтому менее важная текущая работа по ремонту неэкспедиционных судов и прочих была временно приостановлена или сокращена до минимума; тем не менее недостаток рабочих рук и материалов тормозил работу до такой степени, что временами не верилось в возможность окончания ремонта в такой короткий срок. Главная работа по ремонту судов выпала на долю судоремонтного завода, который справился с ней успешно. Все товарищи — рабочие, служащие и начальство завода — отнеслись к порученному им делу сознательно и поняли государственную важность момента.

Одновременно с ремонтом судов шла спешная работа по

укомплектованию их личным составом, продовольствием, обмундированием, материалами и углем.

Вся работа по организации экспедиции проводилась через Беломортран — учреждение, которое в то время само было еще в периоде организации и, естественно, не могло удовлетворить в должной мере всех требований экспедиции за отсутствием многих материалов и прочих видов довольствия на своих складах. Поэтому приходилось обращаться за помощью и в губисполком и в морское ведомство. Однако, несмотря на дружное содействие архангельского губисполкома и морского ведомства, экспедиция была снабжена всеми видами довольствия ниже нормы, так как в Архангельске невозможно было получить некоторые необходимые материалы и инструменты по палубной, навигационной, механической, радиотелеграфной и канцелярской части, а остальные хотя и имелись, но в недостаточном количестве.

Самый же большой вопрос — это было снабжение экспедиции углем, которого осталось в Архангельске в распоряжении экспедиции всего только 1035 тонн на береговых складах.

По нормальному экономическому подсчету, составленному на основании теоретических данных и действительных расходов угля каждым пароходом по записям, имевшимся в вахтенных и машинных журналах судов, общее количество угля, потребного для экспедиции, равнялось 6278 тоннам. Было совершенно очевидно, что такое количество в Архангельске мы не достанем. На получение угля из центра или из-за границы надежды было мало. Нужно было добывать уголь на месте, во что бы то ни стало, буквально собирая его по кускам на берегу и доставая водолазами из воды с затонувших в горле Белого моря пароходов «Маскар» и «Арендаль». В этом последнем случае огромную помощь экспедиции оказала водолазно-спасательная партия военноморского ведомства.

Но даже при самой интенсивной работе по добыче угля из воды можно было рассчитывать на получение для экспедиции лишь около 3500 тонн. Перед нами стояла дилемма: или сократить состав судов экспедиции и ограничиться до-

ставкой в Архангельск лишь части того продовольствия, которое могла отпустить Сибирь голодающему населению Северного края, или же вести экспедицию в полном составе, рискуя очутиться без угля в океане на обратном пути. Исключительный случай требовал решения исключительного. Поэтому, взвесив все шансы «за» и «против», решено было вести экспедицию в полном составе в надежде практическим путем найти наиболее экономический эскадренный ход экспедиции: взаимной буксировкой одних судов другими довести расход угля до предельного минимума и обойтись 3500 тоннами. Кроме того, имелось в виду, что уголь с затонувших судов будет добываться и после ухода экспедиции по назначению. Следовательно, ко времени возвращения ее из Сибири в Архангельск могут быть некоторые запасы угля, который в крайнем случае мог быть доставлен для экспедиции в бухту Лямчиной на западной стороне острова Вайгач.

В начале июля выяснилось, что некоторые суда, требовавшие более крупного ремонта и доковых работ, а именно: пароходы «Илья», «Пролетарий», «Николай», а также парусное судно «Катанга», задержавшиеся в Мурманске, и баржа «Анна», занятая перевозкой угля с затонувших в горле судов, могут задержать уход экспедиции, назначенный на 7 августа. Поэтому было решено зачислить эти суда во 2-й отряд, который вместе с ледокольным пароходом «Соловей Будимирович» должен был выйти из Архангельска между 20 и 25 августа и прибыть в Находку ко времени окончания грузовых операций 1-м отрядом.

Относительно грузов, отправляемых Сибирью в Архангельск, имелись разноречивые сведения, полученные в разное время из Москвы и Омска. Количество грузов варьировалось от 747 700 до 350 000 пудов. Самый же срок доставки грузов в Находку определялся между 10 и 20 августа. Такие разноречивые сообщения не давали возможности точно определить, какой именно тоннаж должен быть послан в Сибирь и к какому сроку. Поэтому было решено с самого начала готовить в Архангельске максимум тоннажа в кратчайший срок.

Все сколько-нибудь пригодные к плаванью суда, числив-

шиеся в списках Беломортрана, были включены в состав экспедиции. И как резерв в ее состав входили два парохода гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана.

В течение июля удалось закончить ремонт судов 1-го отряда, и 26-го числа пароход «Колгуев» уже был отправлен в Печору с грузом. «Таймыр» и «Пахтусов» вышли в Югорский Шар в конце июля, с тем чтобы успеть закончить некоторые гидрографические работы и присоединиться к 1-му отряду в Югорском Шаре. Ледокольный пароход «Сибиряков», числившийся в 1-м отряде и готовый во всех отношениях к выходу в море, своевременно был перечислен во 2-й отряд <...> отвечали на приветствия также пением «Интернационала». Эти сердечные проводы и внимание, оказанное экспедиции представителями советской власти и товарищами военными моряками, произвели глубокое впечатление, воодушевили экипажи вверенных мне судов и тем самым принесли огромную пользу делу.

Мы уходили из Архангельска уверенные в том, что все наши удачи и неудачи будут так же близко приниматься к сердцу оставшимися там, как и нами самими.

Воскресенье, 8 августа.

В час ночи у Северодвинского плавучего маяка 1-й отряд перестроился в походный порядок в одну кильватерную колонну и следовал дальше в таком порядке: первым, головным, «Седов», имея на буксире парусное судно «Александр» и при нем моторный катер «Свобода», принадлежащие Высшему Совету Народного Хозяйства, вторым «Север», буксируя баржу «Клара», третьим катер, имея на буксире баржу «Рево», и последним, концевым, «Русанов», буксируя «Маймаксу».

В полдень по исчислению широта $65^{\circ}56'30''$ N, долгота $40^{\circ}11'30''$ O. Пройдено по лагу от плавучего маяка 68,5 мили. Вследствие усилившегося ветра и волнения моторный катер «Свобода» не мог держаться на буксире, и в 11 часов 40 минут его, вместе с парусным судном «Александр», пришлось оставить в широте $65^{\circ}55'$ N и долготе $40^{\circ}9'$ O. В 16 часов 47 минут прошли траверз маяка Сосновец в 1,5 мили.

Понедельник, 9 августа.

В 0 часов 30 минут ночи прошли траверз Трехостровской башни в 1,5 мили.

В 1 час 10 минут прошли траверз Орловского маяка.

В 5 часов у мыса Малый Городецкий взяли курс NO, 31° истинный.

В полдень по счислению широта 68°44' N, долгота 41°4' O.

За сутки пройдено 128 миль.

В 20 часов 20 минут легли на NO 62° истинный. На лаге 243,5 мили.

В 21 час 10 минут пеленговали Канин Нос на SO 16° истинный на лаге 246,4 мили. Берег из-за тумана виден плохо.

Вторник, 10 августа.

В полдень по счислению широта 69°33' N, долгота 47°18' O, пройдено за сутки 143 мили.

Посланы радио: командиру п/х «Колгуев» в Печору с приказанием быть с «Колгуевым» на рандеву в широте 69°31' N и долготе 57°33' O; наледоку* Розе в Югорский Шар с извещением о ожидаемом прибытии 1-го отряда Сибирской экспедиции в Югорский Шар 12 августа, в 15 часов, и с просьбой приготовить к этому времени пароходы «Таймыр» и «Пахтусов» для присоединения к отряду экспедиции.

В 14 часов на правом крамболе открылся остров Колгуев, в 17 часов 50 минут легли на SO 89° истинный.

В 20 часов проходим остров Колгуев в расстоянии 5 миль. Пасмурно, временами дождь. Ветер NO — 4, море — 4.

Среда, 11 августа.

В 1 час 40 минут ночи легли на NO 87° истинный.

В полдень по наблюдениям солнца: широта 69°34' N, долгота 53°2' O. Пройдена за сутки 121 миля.

Четверг, 12 августа.

В 4 часа утра в назначенном месте к отряду присоединился и занял указанное ему место в строю п/х «Колгуев».

* Начальнику гидрографических работ в Северном Ледовитом океане. — *Ред.*

В 5 часов 30 минут открылся справа по носу остров Матвеев, легли на $NO\ 78^{\circ}5'$ истинный.

В 6 часов 30 минут проходим в 4,5 мили от острова Матвеева, истинным курсом $NO\ 81^{\circ}5'$. На лаге 582,6 мили.

В 9 часов 30 минут открылся остров Вайгач.

В 10 часов 35 минут туман, берег скрылся.

В 11 часов 25 минут легли на $NO\ 61^{\circ}5'$ истинный. На лаге 612 миль.

В 11 часов 40 минут вошли в Югорский Шар, идем по компасу, так как острова из-за тумана не видно.

В 15 часов по сигналу с «Седова» весь отряд стал на якорь в восточной части Югорского Шара, вблизи радиостанции.

Пятница, 13 августа.

В 0 часов 25 минут ночи снялись в Карское море. К отряду присоединился лишь «Таймыр», «Пахтусов» же остался в Югорском Шаре для окончания гидрографических работ.

В полдень по наблюдениям солнца: широта $70^{\circ}26' N$, долгота $63^{\circ}0' O$, истинный курс $NO\ 51^{\circ}$.

В 22 часа на лаге 123,8 мили, глубина по лоту 18 саж., видимость плохая, легли на $NO\ 18^{\circ}$ истинный. Отдан приказ по отряду удвоить бдительность, смотреть вперед, ожидать встречи со льдами.

Суббота, 14 августа.

В 2 часа 10 минут ночи с «Седова», шедшего все время головным, заметили по курсу впереди буруны в расстоянии 1,5—2 миль и вскоре увидели целую серию, штук до пятнадцати, больших надводных черных предметов, по виду похожих на скалы, а один из них имел вид небольшого острова конической формы, размером у воды в основании около 100 саж. и высотой около 20—25 саж. Эти надводные скалы, а может быть, и айсберги (ледяные горы) грядой тянулись с запада на восток, и о них с большой силой разбивались буруны.

Так как наш курс лежал в той части Карского моря, где были произведены промеры глубин, показанные на карте, и,

казалось бы, эта часть моря должна быть обследованной, трудно было допустить, чтобы целые серии огромных надводных скал могли до сих пор оставаться никем не замеченными. Однако факт был налицо, медлить было нельзя, и весь отряд повернул за «Седовым» на обратный курс и, пройдя 10 миль, повернул к берегу на мыс Хоросовой; ввиду туманной погоды берега было не видно, и отряд стал на якорь на глубине 14 саж.

В 9 часов 30 минут показалось солнце, туман начал рассеиваться, сделали астрономические наблюдения и определили свое место в широте $71^{\circ}17' N$ и долготе $66^{\circ}0' O$.

(По счислению я считал себя почти в том же месте.)

В 11 часов 55 минут все снялись с якоря и легли на $NO 45^{\circ}$ истинный.

В полдень широта $71^{\circ}17' N$, долгота $66^{\circ}1,5' O$.

В 14 часов 30 минут, идя на $NW 5^{\circ}$ истинный, увидели буруны и легли на $NO 45^{\circ}$ истинный.

В 15 часов 15 минут место судна по обсервации: широта $71^{\circ}36' N$, долгота $66^{\circ}48' O$. На лаге 194 мили. Слева на крамболе на расстоянии 8—10 миль ясно видны буруны на замеченных ранее скалах или ледяных горах. На «Седове» поднят сигнал другим судам: «З. Е. Г.» («Буруны — рифы у вас на левом крамболе»).

Вероятное местоположение рифов или серии ледяных гор определено по пеленгам и по радио сообщено в Архангельск.

В 19 часов легли на $NW 6^{\circ}$ истинный. Дальше по пути к Белому в нескольких местах встречали влево от нашего курса плавающий лед.

Воскресенье, 15 августа.

В 1 час ночи на $NW 30^{\circ}$ виден на горизонте плавучий лед. Насел густой туман, убавили ход и идем, переключаясь сигналами.

В 6 часов легли на $NO 50^{\circ}$ истинный. В полдень счислимая широта $73^{\circ}32' N$, долгота $69^{\circ}14' O$. Все время через каждые полчаса измеряем глубину моря.

В 15 часов 30 минут, считая себя в широте $73^{\circ}45' N$,

долготе $69^{\circ}55'$ О, легли на истинный Ost. Огибаем остров Белый в 18—20 милях, погода туманная.

В 18 часов 30 минут легли на SO 60° истинный. Считаю себя в широте $73^{\circ}45'$ N и долготе $71^{\circ}25'$ О на NO 34° истинный, в 18 милях от знака на острове Белом.

В 21 час 30 минут на лаге 387,6 мили, глубина по лоту 11,5 саж. Легли на SO 58° , по главному компасу истинный румб SO $29,5^{\circ}$. На совокупный дрейф ветра и течения кладу 6° к Ost. Истинный курс SO 36° , ведет в устье реки Оби. Глубину измеряем через каждые 10 минут.

Понедельник, 16 августа.

В 3 часа 35 минут утра слева на крамболе открылся мыс Тарасов в расстоянии 8—10 миль. В полдень широта $72^{\circ}27'$ N, долгота $73^{\circ}33'$ О. По обсервации идем по Обской губе.

Вторник, 17 августа.

В полдень широта $69^{\circ}52,5'$ N, долгота $73^{\circ}20'$ О.

Среда, 18 августа.

В 7 часов 30 минут утра по сигналу с «Седова» весь отряд стал на якорь на глубине 19 футов и широте $67^{\circ}28'$ N, долготе $73^{\circ}13'$ О в расстоянии 10 миль от бухты Находка.

Четверг, 19 августа.

В 6 часов 30 минут утра сигнал на «Седове»: «Ф. У.» («Всем сняться с якоря»).

В 6 часов 30 минут сигнал: «О. И. У.» («Следовать за мной»), и весь отряд направился ближе к Находке.

В 9 часов 10 минут стали на якорь по указанию начальника Обской гидрографической экспедиции на глубине 18,5 фута пароходы «Седов», «Русанов», «Таймыр». Широта $67^{\circ}25'$ N, долгота $72^{\circ}58'$ О. Пароходы «Колгуев», «Кереть», «Север» и «Маймакса» были проведены ближе к Находке и установлены на якорю на глубине 12 футов в 5 милях от бухты Находка. Баржи же «Рево» и «Клара» были поставлены в самую бухту.

До 21 августа занимались перегрузкой угля из трюмов одних пароходов в бункера других.

Суббота, 21 августа.

В 8 часов утра с пароходами «Седов», «Русанов» и

«Таймыр» перешли ближе к Находке и стали на якорь на 18 футах, в широте $67^{\circ}16,5' N$, долгота $72^{\circ}36' O$, в расстоянии около 8 миль от Находки.

С 18 до 28 августа стояла хорошая погода, в бухте волнения не было. Условия для погрузки были идеальные, но речных судов не было в Находке. О своем приходе в Находку 18 августа я телеграфировал по радио председателю Комитета Северного морского пути и в Архангельск Беломортрану, еще будучи в Карском море.

28 августа прибыла в бухту Находка большая часть судов Обь-Иртышской товарообменной экспедиции. Тотчас же на вызванном мною по радио пароходе «Иней» Обь-Енисейской гидрографической экспедиции выехал в бухту Находка на совещание с представителями Обь-Иртышской товарообменной экспедиции. На пароходе «Омск» в Находке состоялось совещание в присутствии начальника Обь-Иртышской экспедиции т. Ружека, представителей Комитета Северного морского пути, Внешторга, Предкомбеломора и др. Было решено немедленно приступить к погрузке судов морской экспедиции пшеницей. По данным мне сведениям, Обь-Иртышская товарообменная экспедиция доставит всего для судов морской экспедиции 498 899 пудов пшеницы в мешках и 55 000 пудов сырья, и тут же мне было заявлено представителем Комитета Северного морского пути, что на Енисей будет доставлено 45 000 пудов прессованного льна, какой должен быть вывезен в Архангельск.

Со своей стороны я дал представителям речной экспедиции сведения о судах морской экспедиции и указал, сколько и какого груза примет каждое судно в Находке. В Енисей же назначил пароходы «Соловей» и «Маймаксу» как наиболее для этой цели пригодные.

В 18 часов были подведены на рейд баржи с пшеницей: № 932 — к «Седову», № 935 — к «Русанову», № 884 — к «Колгуеву» и № 883 — к «Керети». Около 19 часов начали погрузку.

В 24 часа работы на «Седове» и «Русанове» были прекращены по распоряжению начальника Обь-Иртышской экспедиции и баржи уведены в Находку. Ветер SSW 3—4 балла, состояние моря — 3. На «Колгуеве» и «Керети» погрузка продолжалась. Ночью объезжал на «Инее» все пароходы, приказав везде внимательно считать и записывать количество мешков, неполных мешков не принимать. «Маймаксе» отдал распоряжение перейти к группе А, так как она назначена в поход на Енисей за грузом льна в паре с «Соловьем Будимировичем».

Воскресенье, 29 августа.

С полночи дует S, 4 балла, море — 3. Просил по телефону т. Ружека прислать рабочих к «Колгуеву» и «Керети», около которых стояли баржи, но погрузка не производилась за отсутствием рабочих. Получено радио, сообщающее, что 2-й отряд вошел в Обскую губу. По моей просьбе навстречу 2-му отряду для проводки его в находку вышел на пароходе «Орлик» Осипов.

В 12 часов я вызвал на «Седова» командира и комиссара п/х «Таймыр», которым сообщил, что «Таймыр» освобождается от приемки грузов в Находке, и приказал им сняться и идти к мысу Таран, где стать на якорь для радиосвязи между «Седовым» и Диксоном.

В 14 часов по моей просьбе к «Северу» подвели баржу № 932.

Командирам всех судов приказано в свежую погоду всегда становиться на шпринг, бортом к ветру, и иметь баржи у подветренного, защищенного от волны борта. К 20 часам прекратили погрузку на всех судах. Ветер SSW, 5 баллов. Постепенно свежеет, вода убыла на 2 фута. Все пароходы стоят на мели. Дальнейшее падение воды вероятно. Посылаю радио, чтобы второй отряд не приближался к «Седову», а стал на якорь на глубине 19 футов. Командиру «Колгуева» приказал по радио перейти на более глубокое место, взяв с собой «Кереть» и «Север», но «Колгуев» и «Север» настолько обмелели, что не могли сдвинуться с места. Перешла лишь одна «Кереть», принявшая уже полный груз — 31 765 пудов пшеницы.

Понедельник, 30 августа.

Ветер достиг силы 7 баллов, состояние моря — 4 балла, зыбь небольшая, барометр 76,11, продолжает слегка понижаться, вода убыла на 4 фута.

С полдня ветер постепенно стихает. Ружеку послал радио: «Волна, ветер утихли, погода для погрузки благоприятная, если не считаться с мелким дождем. Барометр имеет склонность повышаться».

В 17 часов суда 2-го отряда «Соловей Будимирович», «Сибиряков» и баржа «Анна» стали на якорь на глубине 19 футов, а пароходы «Илья», «Пролетарий», «Николай» подошли ближе к Находке и стали на якорь вблизи «Седова» в 20 часов 15 минут.

Вторник, 31 августа.

В 2 часа ночи возвратился на «Орлике» на «Седов» из Находки, куда я ездил просить начальника Обь-Иртышской экспедиции т. Ружека о высылке барж на рейд, так как находил погоду благоприятной для погрузки. С рассветом отправил на Енисей пароходы «Соловей Будимирович» и «Маймакса» под командой своего помощника.

В 8 часов утра подвели баржи к пароходам «Седов», «Русанов», «Сибиряков», «Илья», «Север» и «Пролетарий» и начали погрузку.

С утра, еще до прихода барж из Находки, все суда 2-го отряда были подведены настолько близко к бухте Находка, насколько позволяли глубина рейда и осадка судов.

В 14 часов 30 минут «Колгуев» закончил погрузку, приняв полный груз пшеницы — 46 016 пудов — и перешел к группе А, к «Седову».

В 17 часов 15 минут погрузка на суда, к которым подведены баржи, продолжается. Ветер S 2 балла, вода идет на убыль, у борта «Седова» глубина 17 футов, осадка же его 19 футов. Грузиться на этом месте становилось рискованным, а потому приказал «Седову» перейти на глубину 20 футов, имея баржу под бортом и не прерывая погрузки.

Среда, 1 сентября.

В 16 часов 15 минут, несмотря на северный, до 3 баллов, ветер, который должен был бы нагонять воду, вода шла на убыль, и у борта «Седова» глубина была уже 18,5 фута, осадка же судна 20 футов 3 дюйма, поэтому в 18 часов 10 минут перешли на более глубокое место и стали на якорь на 20,5 фута. Ветер свежел и дул N до 5 баллов, море — 4 балла, временами дождь. Грузить невозможно, и баржи уведены были в бухту Находка. Пароходы «Русанов», «Сибиряков» перешли к «Седову», где и стали на якорь в широте $67^{\circ}26' N$, долготе $71^{\circ}50' O$. Погрузка не производится вследствие шторма.

Четверг, 2 сентября.

Шторм от N продолжается. Большая крутая зыбь, и даже при этом ветре вода идет на убыль. «Седов» опять обмелел, воды у борта 20 футов.

Пятница, 3 сентября.

Дует N с силой до 5 баллов, свежеет, к ночи до 8—9 баллов.

Суббота, 4 сентября.

Погода без перемен, вода продолжает медленно падать. Теперь у борта «Седова» 19 футов в полную воду. Несмотря на шторм, пароход не разворачивается против ветра, а стоит боком к волне. Решил перейти на более глубокое место. В 17 часов 45 минут по сигналу с «Седова» одновременно снялись с якоря «Седов», «Русанов» и «Сибиряков» и перешли в широту $67^{\circ}30' N$, долготу $72^{\circ}59' O$, где и стали на якорь на глубине 20,5 фута.

Воскресенье, 5 сентября.

Ветер постепенно стихает, переходит к S, но погрузка не производится, так как зыбь еще слишком велика для речных судов. Получено радио с извещением о прибытии «Соловья», «Маймаксы» в Усть-Енисейск.

Понедельник, 6 сентября.

С утра дождь, пасмурно, слабый NW, 2—3 балла. Пароход «Орлик» привел из Находки баржу «Рево», на которую было погружено 16 767 пудов пшеницы. «Кол-

гуеву», «Керети» и «Рево» было приказано немедленно сняться в Печору. Старшим Печорского отряда назначен командир п/х «Колгуев». К «Илье», «Пролетарию» были подведены хлебные баржи, и погрузка на них производилась. Две баржи с хлебом и пушниной еще не прибыли в Находку из Обдорска.

Вторник, 7 сентября.

В 11 часов пароход «Пролетарий», приняв полный груз пшеницы — около 25 000 пудов, пришел от Находки и стал на якорь вблизи «Седова». В 13,5 часа «Колгуев», «Кереть» и «Рево» снялись в Печору. Погрузка на суда не производилась по случаю свежей погоды и значительного волнения. Баржи все были уведены с вечера 6 сентября в бухту Находка. Чтобы не терять напрасно времени, приказал «Илье» подойти к «Сибирякову» и перегрузить из его трюма в свои бункера уголь.

Среда, 8 сентября.

«Илья» закончил перегрузку угля с «Сибирякова» и с рассветом перешел к месту своей стоянки ближе к Находке. К 8 часам из Находки подвели баржи с пшеницей к «Илье» и с пушниной, которая только что прибыла из Обдорска, — к «Катанге». Погода установилась хорошая. Около 16 часов пришел пароход «Орлик», на котором я поехал на «Илью» и «Катангу», грузившимися: первый — пшеницей, а вторая — пушниной. Пароходу «Север», окончившему погрузку, приказал подойти к «Катанге» и дать ей электрическое освещение в трюмы и на палубу на случай ночной погрузки, но все баржи с рейда на ночь увели в бухту. По прекращении погрузки на суда поехал на «Орлике» в бухту для переговоров с т. Ружеком.

Четверг, 9 сентября.

С полночи затихло совершенно, и в 4 часа утра из Находки стали выходить баржи с грузом на буксире пароходов «Добрыня», «Надежный» и «Мария» — к «Катанге», «Илье» и «Сибирякову». Я уехал из бухты на «Марии», которая повела к «Сибирякову» баржу № 947 с пшеницей и шерстью. «Мария» подвела баржу к «Сибирякову» около 10 часов утра, но до 13 часов рабочие все пристраивались к погрузке.

В 14 часов к этой же барже, по моему приказанию, подошел грузиться «Русанов». Погрузка плохо налаживалась отчасти потому, что попалась плохая артель рабочих, и отчасти же потому, что груз в барже № 947 был смешанный — шерсть и пшеница.

В 14 часов 30 минут я поехал на «Пролетарии» осматривать работы на «Илье» и «Катанге». Ветер от SSW начал немного свежеть и угонять воду.

В 16 часов ветер достиг силы до 4 баллов. Посоветовал помощнику начальника Обь-Иртышской экспедиции т. Каминскому увести баржу с пушниной от «Катанги» в бухту, что он и сделал. После этого я поехал на «Илью», где тоже советовал убрать от него баржу и увести ее в бухту, но так как на «Илью» оставалось догрузить всего только 100—150 мешков пшеницы, то решено было закончить погрузку и тогда увести баржу, что и было исполнено через полчаса.

Ввиду того, что вода убыла на 1,5 фута, приказал «Илье», принявшему уже полный груз, поднять пар и перейти к «Седову», куда поехал и сам на «Пролетарии».

Вернувшись на «Седов» в 20 часов, я заметил, что баржа № 947 еще стояла у борта «Сибирякова», но погрузка не производилась. «Русанов» отошел от баржи и стоял на якоре вблизи. Послал радио командиру «Сибирякова» с приказанием ему стать на шпринг и защитить баржу от волнения. Вода продолжала убывать, и «Седов» опять обмелел. Необходимо было перейти на более глубокое место, на NO 70° истинный, в 2 милях от теперешней стоянки, что и было сделано.

В 20 часов 30 минут подошел и стал на якорь вблизи «Седова» «Илья».

В 21 час 30 минут получено радио от командира «Сибирякова», сообщавшее, что баржа тонет и что он просит оказать помощь. Немедленно по радио приказал командирам «Сибирякова» и «Русанова» принять меры к спасению грузов и срочно начать выгружать их на «Сибирякова» и «Русанова» с баржи № 947, под пробойну подвести пластырь и откачивать воду из баржи. В то же время я снялся с «Седовым» и пошел к барже, чтобы оказать ей помощь, но не дошел

полмили до баржи, так как было мелко для «Седова» и подойти ближе было нельзя. Вследствие сильного волнения и темноты нельзя было послать туда и шлюпку с людьми и поехать самому. Непрерывно всю ночь мне посылались радио с «Сибирякова», сообщавшие о положении дел, и по радио же мною посылались соответствующие распоряжения командирам «Сибирякова» и «Русанова».

Начальнику Обь-Иртышской экспедиции т. Ружеку, находившемуся в бухте Находка на пароходе «Омск», мною немедленно по получении первого радио об аварии баржи № 947 было послано радио с просьбой немедленно выслать пароход с камероном для отливки воды из баржи.

Пятница, 10 сентября.

В 5 часов утра прекратили разгрузку баржи № 947, так как оставшийся в ней груз покрылся водой. Получив об этом извещение по радио, приказал «Пролетарию» немедленно идти к барже и отвести ее в Находку, что и было сделано. «Пролетарий» вел баржу по направлению к Находке до тех пор, пока позволяла осадка его, а после этого передал баржу сопровождавшему его пароходу «Мария» и «Орлику», вышедшему навстречу из бухты. Передав баржу этим пароходам для дальнейшей буксировки ее в Находку, «Пролетарий» вернулся к «Седову», где и стал на якорь. Пароходы «Русанов» и «Сибиряков» по уходе баржи № 947 также перешли к «Седову» и стали на якорь вблизи него.

Все рабочие, женщины и дети с баржи № 947 были сняты на пароходы «Русанов», «Сибиряков» и «Пролетарий». По спасению груза с баржи работали команды четырех пароходов морской экспедиции всю ночь. С тонувшей баржи успели выгрузить 317 тюков шерсти и волоса и 1500 мешков пшеницы.

Ветер с полночи постепенно затихает, волна успокаивается. Погрузка сегодня ни на какие суда на рейде не производилась. Получено радио от командира парохода «Колгуев», извещающее, что баржа «Рево» во время буксировки ее пароходом «Кереть» от Находки к Белому потеряла последний якорь и что «Кереть», снимаясь 10-го в полдень с восточной

стороны острова Белый, где Печорский отряд ночь стоял на якоре, намотал на винт буксир с баржи «Рево»; «Колгуев» буксирует «Кереть» и «Рево» и просит выслать ему на помощь «Таймыр». Немедленно послал радио «Таймыру» оказать помощь «Колгуеву». В то же время телеграфировал помощнику, который с пароходами «Соловей» и «Маймакса», окончив погрузку льна в Усть-Енисейске, снялся оттуда 8 сентября с рассветом и уже в данный момент подходил к Диксону, постараться разыскать «Колгуев» и, если надо, сопровождать его до Печоры.

Суббота, 11 сентября.

С утра густой туман, штиль, барометр повышается. Всем судам, стоявшим на рейде, приказано бить рынду. Заметно цветение воды.

В 8 часов подвели баржу с пшеницей к пароходу «Николай», стоявшему вблизи бухты. В 9 часов подвели баржу к «Катанге» для погрузки сырья.

В 14 часов 30 минут к борту «Сибирякова» подошел пароход «Мария», на который перегрузили с «Сибирякова» сырье, снятое с баржи № 947. По окончании перегрузки с «Сибирякова» «Мария» сняла и с «Русанова» все сырье, спасенное с баржи № 947, после чего «Мария» подошла к борту «Седова». Бывший на «Марии» т. Абрамов сообщил мне, что начальник Обь-Иртышской экспедиции т. Ружек просит меня, комиссара т. Киселева, командиров и комиссаров пароходов «Сибиряков», «Русанов» и «Пролетарий» приехать к нему на «Омск» в бухту для составления акта об аварии баржи № 947. По пути в Находку я просил т. Абрамова привернуть на «Катангу» и «Николая». Около 21 часа подошли к «Катанге». Выгрузка из баржи не производилась, рабочие сделали перерыв до 5 часов утра 12 сентября. Погода сделалась дождливая. Приказал закрыть люки на «Катанге». Около «Катанги», у ее правого борта стоял пароход «Север», а с левого борта баржа и при ней колесный пароход «Заметный». На барже собрались на совещание со мной представители Сибвнешторга. Было решено с рассветом возобновить погрузку, «Марию» поставить у баржи, а на «Заметном» ехать в Находку.

Воскресенье, 12 сентября.

В 5 часов утра возобновили погрузку «Катанги». В 5 часов поехали на «Заметном» в Находку, по пути привернули к «Николаю», командир которого сообщил мне, что он принял полный груз пшеницы — 24 651 пуд. Баржа еще стояла у борта «Николая». Приказал командиру поднять пар и перейти к группе «Седова». По прибытии в Находку подошли к «Омску», у которого с правого борта стояла аварийная баржа № 947. «Омск» и другой колесный пароход «Волга» временами выкачивали из нее воду. Осмотрел баржу и груз в ней. Пшеница, около 2000 мешков (груз Опродкомфлота), подмочена. Шерсть и другое сырье тоже большею частью подмочены. Воды в барже совсем почти нет. Баржа № 947 очень хорошая, новая, крепкой постройки, имеет в подводной части до 5—6 пробоин, нанесенных ей «Марией». Около 14 часов «Мария» привела в Находку баржи от «Катанги» и «Николая». Весь груз сырья, принятый от «Сибирякова» и «Русанова», «Мария» выгрузила на палубу одной из барж в бухте. На совещании с Ружеком и другими представителями Обь-Иртышской экспедиции заявил о том, что мы заберем весь груз пшеницы и сырья. Просил также погрузить на «Седова» и ценную пушнину. Представитель Сибвнешторга мне отвечал, что он погрузит ценную пушнину только в том случае, если мы заберем все сырье. Я категорически заявил, что мы сможем забрать все сырье и пшеницу, так как кроме «Катанги» пушнину можно погрузить на «Сибирякова», «Русанова» и «Седова», которые примут до 1000 тюков и даже больше. Для скорейшей погрузки я вновь настаивал на доставке грузов на рейд из бухты на своих судах: «Север», «Пролетарий», «Анна» и «Клара». Казалось, согласие было достигнуто, и около 20 часов по моему предложению «Мария» взяла на буксир баржи «Анну» и «Клару». На «Анне» находилось около 60 тонн угля, на «Кларе» до 11 000 пудов пшеницы и около 50 тонн угля. Решено уголь с «Анны» перегрузить на «Илью», зерно с «Клары» на «Сибирякова», а уголь — на «Север» и «Николай». На «Русанова» добавить до 3000 пудов пшеницы с «Пролетария», с него же взять

на «Илью» 6000 и на «Седова» до 7000. После этого баржи и «Пролетарий» нагружить вновь в бухте.

В 22 часа, забрав баржи «Анна» и «Клара» и 40 человек грузчиков, повели их на буксире «Мария» на рейд.

Понедельник, 13 сентября.

В полдень ветер NO, 2—3 балла. Около 2 часов подошли к «Северу», стоявшему на рейде на якоре вблизи «Катанги», но пристать к нему не могли, так как «Марию» сильно качало. С рассветом удалось передать баржи на буксир «Северу» и перейти на него самим. «Мария» ушла обратно в Находку, а «Север» повел баржи к «Сибирякову» и «Илье». Около 13 часов подвели «Анну» и «Илью» выгружать уголь.

«Клара(?)», на которой прибыли тт. Обухов и Абрамов. Поплыли в Находку. На «Омске» было принято мое предложение: чтобы не терять времени, «Северу» идти выгружать пшеницу на «Катангу».

В 17 часов 30 минут пароход «Добрыня» привел «Клару» и «Анну» в бухту, где они и начали грузиться пшеницей.

В 18 часов на пароходе «Ока» выехали на «Север» тт. Абрамов, Киселев и я, захватив с собой 42 рабочих.

В 19 часов подошли к «Северу» и перешли на него. Отдал приказание командиру подойти к левому борту «Катанги» и начать выгрузку пшеницы.

В 21 час наладились, выгружаем. «Север» близко не подходит. «Катанга» очень высокая, а «Север» низкий; поднимать груз рискованно, мешки рваные, будет большая потеря зерна, и даже мешки с подъема могут упасть в воду. Если бы не полная возможность грузить с речных барж, на такую работу не согласился бы, ибо при ограниченных наших запасах угля постоянное хождение мелких морских пароходов от Находки на рейд, заменяя собою баржи, крайне нежелательно. Двойная перегрузка и гнилая тара влекут за собой потерю груза. Однако другого выхода нет, иначе груз не принять. В речной экспедиции нет барж, которые могли бы выходить на рейд даже при небольшом ветре и волнении, а тихо почти никогда не бывает.

Четверг, 16 сентября.

Ветер N, 4—5 баллов, море 4—5. Продолжаем перегрузку. В течение дня несколько раз выпадал снег и крупа. «Север» и даже «Катанга» покачиваются, и суда бьют друг о друга, но это не представляет опасности, так как между судами положены хорошие кранцы.

В 18 часов 30 минут окончили перегрузку на «Катангу». Всего выгрузили с «Севера» около 16 047 пудов пшеницы.

В 19 часов 45 минут отошли от «Катанги» и пошли ближе к Находке.

В 21 час отдали якорь вблизи «Пролетария». Ветер NNW, 7—8 баллов, идет снег, крупа.

Пятница, 17 сентября.

Всю ночь шторм от NNW с силой до 8 баллов. К 6 часам стало несколько тише. Воды 18 футов в том месте, где обычно 12. Надежды на выход барж из бухты на рейд нет никакой. Предполагаю с «Севером» и «Пролетарием» войти в бухту, воспользовавшись высокой водой. <...>

В 8 часов снялся на «Севере» и пошел в Находку. Приказал «Пролетарию» следовать за мной.

В 8 часов 45 минут отдали якорь на глубине 18,5 фута в самой бухте вблизи «Омска» и речных барж. Осадка «Севера» кормою 15,5 фута. «Пролетарию» приказал пройти мимо к баржам, так как осадка «Пролетария» только 12 футов.

В 9 часов 45 минут к «Северу» подошел колесный пароход «Добрыня» с помощниками начальника Обь-Иртышской экспедиции тт. Обуховым и Каминским, которых я просил срочно подвести баржи с пшеницей к «Северу» и «Пролетарию». «Добрыня», забрав с «Севера» тт. Абрамова, Киселева и рабочих, отошел к «Омску».

Ввиду того, что вода уже стала идти на убыль, приказал «Северу» стать на правый шпринг и ввести второй котел на случай форсирования выхода из бухты.

В 13 часов «Добрыня» подвел к «Северу» баржу № 914 с пшеницей, начали грузить. Поехал на «Добрыне» к т. Ружеку на совещание относительно дальнейших работ. Надежды

на хорошую погоду мало. Поэтому предлагаю перевозку груза пушнины и сырья для «Катанги», «Седова», «Русанова» и «Сибирякова» производить на «Севере» и «Пролетарии». В 16 часов погода улучшается, вода идет на убыль, у борта «Севера» уже только 13 футов. Тороплю с погрузкой.

В 16 часов 30 минут кончаем с погрузкой. «Север» принял полный груз, осадка его на ровный киль 14 футов 3 дюйма.

В 16 часов 45 минут снялись с якоря и стали разворачиваться по грунту. На двухвинтовом «Севере» удалось развернуться, но на это ушло полчаса времени.

В 17 часов 20 минут легли на створ Находкинских знаков, которые не горели, поэтому быстро пропали из виду. Пришлось править по компасу.

В 19 часов стали на якорь на параллели знака Виткова. «Пролетарий» остался в бухте догружаться и принимать уголь.

Суббота, 18 сентября.

В 6 часов снялись с якоря на «Севере» и пошли к Находке. Имел в виду убедить Ружека подвести баржу к «Катанге» и кстати осмотреть «Пролетария». Погода улучшилась, ветер NNW, 3 балла, море — 3, постепенно стихает. «Пролетарий» кончает погрузку в бухте. Пароход «Добрыня» ведет баржу № 194 с пушниной к «Катанге». Повернули за «Добрыней» к барже.

В 9 часов подошли к «Катанге», а в 10 часов начали погрузку. Грузили до 12 часов ночи, после чего сделали перерыв до 6 часов.

Воскресенье, 19 сентября.

В 6 часов пароход «Мария» подошел к «Северу». На «Марии» была погружена ценная пушнина. Пересел на «Марию» и поехал выгружать ценную пушнину на «Седова».

В 12 часов погружен последний тюк ценной пушнины на «Седова». Посылаю Ружеку радио с просьбой дать мне возможность забрать остатки сырья, недопринятого «Катангой». И так как пароход «Мария» в бухту не возвращается, приказал «Николаю» подойти к борту «Седова».

В 12 часов 10 минут пошел на «Николае» в бухту, чтобы убедить начальника Обь-Иртышской экспедиции остаться на один день и погрузить весь груз сырья. Погода стояла вполне благоприятная для погрузки и вывода баржи на рейд.

В 14 часов 20 минут подошел к «Северу», у которого стоял колесный пароход «Добрыня» с прибывшими из бухты товарищами. От них узнал, что Обь-Иртышская речная экспедиция в полном составе покинула бухту Находка и ушла в Обдорск в 14 часов 19 сентября.

Мне ничего не оставалось делать в Находке, а поэтому забрал на буксир «Севером» «Катангу», «Пролетарием» — «Клару» и «Николаем» — «Анну», повел их к главной группе судов, куда мы и прибыли 19 сентября в 21 час 30 минут.

Понедельник, 20 сентября.

Все суда морской экспедиции — «Седов», «Русанов», «Сибиряков», «Илья», «Пролетарий», «Север», «Николай», «Катанга», «Анна», «Клара» — собраны в одну группу в широте $67^{\circ}31,5' N$ и долготе $73^{\circ}10' O$. Отдал приказ «Сибирякову» принять груз сырья с палубы «Катанги» к себе в трюм, «Русанову» — то же с «Пролетария», «Николаю» принять себе в трюм 100 мешков с «Клары», для того чтобы облегчить ее.

Все перегрузочные работы производились ночью и к рассвету были закончены. Теперь идет спешная работа по приведению судов в походный вид и приемка провизии. Особенное внимание было уделено баржам «Анна» и «Клара», на которых слабым местом были грузовые люки легкой конструкции и плохие. Боялся, что в море во время шторма волною их может сорвать и вода зальет трюмы, поэтому приказал укрепить люки положенными на них бревнами, хорошенько укрепив их, на все люки сделать сетки из найтованных концов.

В 13 часов 30 минут все суда готовы к походу, установлен порядок строя и сигнализации. Командирам розданы надлежащие инструкции.

В 14 часов 15 минут на «Седове» сигнал: «Всем сняться

с якоря и следовать за мной». Магнитный курс $NO\ 35^\circ$. Через каждые 10 минут измеряем глубину.

В 20 часов 15 минут по сигналу с «Седова» весь отряд стал на якорь между мысами Сетным и Каменным вследствие темноты.

Вторник, 21 сентября.

В 3 часа 50 минут по сигналу с «Седова» весь отряд снялся с якоря и пошел дальше. На «Седове» измеряется глубина бухты через каждые 15 минут.

В полдень по обсервации широта $68^\circ 50' N$, долгота $73^\circ 45' O$. Пройдено за сутки 74,1 мили. Густой туман с 9 часов до 11 часов.

Среда, 22 сентября.

В 1 час 35 минут вследствие темноты и тумана весь отряд по сигналу с «Седова» стал на якорь.

В 9 часов 15 минут туман начинает разъясняться. На «Седове» сигнал: «Всем сняться с якоря и следовать за мной».

В полдень по обсервации широта $70^\circ 28' N$, долгота $73^\circ 17' O$. За сутки пройдено 82 мили.

В 20 часов по сигналу с «Седова» весь отряд стал на якорь вследствие темноты. Считаю себя на $SW\ 7^\circ$ истинный, в 9 милях от мыса Таран. Берегов не видно. Знаки, установленные на некоторых мысах Обской губы, не освещаются. Фарватер совершенно не огражден. Погода пасмурная, временами дождь, туман, дует порывистый норд-вест силою до 7 баллов.

Четверг, 23 сентября.

В 12 часов 15 минут начинает разъясняться. На «Седове» сигнал: «Всем сняться с якоря и следовать за мной». Идем в прежнем порядке. Пурга, снег зарядами настолько густой, что ничего впереди не видно.

В 22 часа 35 минут вследствие темноты и невозможности определить течение весь отряд по сигналу с «Седова» стал на якорь в счислимой широте $72^\circ 11' N$ и долготе $73^\circ 20' O$. Определили течение от N скоростью 2,5—3 узла.

С 23 часов наблюдается северное сияние.

Пятница, 24 сентября.

С полночи все время идет густой снег (крупа). В 4 часа 30 минут на «Седове» сигнал: «Всем сняться с якоря и следовать за мной». Идем в прежнем порядке. Мокрый снег, берегов не видно, видимость плохая — не более 1 мили.

В 6 часов дождь, пасмурно. В 6 часов 15 минут густой туман. Идем, переключаясь сигналами. Пробую определить время полной и малой воды и узнать направление течения по прикладным часам островов Вилькицкого и Белого.

В 7 часов 20 минут густой туман, потеряли всех из виду. Сзади слабо слышен лишь ответный свисток «Пролетария». Стал с «Седовым» на якорь, собирая отряд свистками и по радио.

В 8 часов подошел «Пролетарий» и стал на якорь вблизи «Седова».

В 9 часов подошли остальные суда. Снялись с якоря и пошли в прежнем порядке. Густой туман. Всем приказано держаться друг от друга в расстоянии одного кабельтова и отвечать на сигнальные свистки «Седова».

В 10 часов 45 минут получено радио от командира «Сибирякова», ведущего на буксире «Катангу» концевым в отряде, с извещением, что он остался и находится в широте $72^{\circ}10' N$ и долготе $73^{\circ}8' O$. Сообщив ему место отряда и курс, приказал догнать. На «Седове» сигнал: «Р. Ц. П.» («Держаться ближе во время тумана»). Моросит дождь, густой туман. Переключаемся свистками. Все идет за «Седовым», не слышно лишь ответного свистка «Сибирякова», с которым нахожусь все время в радиотелеграфной связи и даю указания.

В 13 часов туман начинает разъясняться.

В 13 часов 10 минут присоединился и занял свое место в строю «Сибиряков» с «Катангой» на буксире.

В 13 часов 15 минут на лаге $302\frac{1}{10}$ мили, глубина по лоту 10,5 саж., легли на NW 38° истинный.

В 14 часов 45 минут на левом крамболе открылся мыс Дровяной. Временами туман.

Суббота, 25 сентября.

В 0 часов 40 минут на лаге 385,6 мили, легли на SW 88° истинный. Временами пурга. Видимость плохая.

В 8 часов 30 минут на лаге 437, легли на SW 46° истинный. Снег, туман.

В полдень по счислению широта 73°38' N, долгота 68°10' O. За сутки пройдено 158,9 мили. В 13 часов норд-вестовый ветер с пургой достиг силы 7—8 баллов и развил большую волну. «Николай» и баржи не могут держаться на курсе. На «Седове» сигнал: «Р. Ц. Ф.» («Держать против ветра»).

В 15 часов все привели к ветру и легли в дрейф на NW 64° истинный. Все время идет снег. Сильная качка, на всех судах заливаает палубы.

Воскресенье, 26 сентября.

В 6 часов утра ветер несколько тише, шквалами со снегом. «Николай» сообщил сигналом, что у него открылась течь, и просил разрешения пойти в порт-убежище. Осведомившись сигналами подробнее о состоянии «Николая», считаю его положение удовлетворительным и ввиду отсутствия вблизи какого-либо порта-убежища приказал ему быть все время около «Седова» и принять все меры к выкачиванию воды из трюма.

В 6 часов 40 минут на «Седове» сигнал: «Следуйте за мной в кильватере, и легли на SW 31° истинный. «Николаю» приказал идти первым за «Седовым». В полдень широта 73°10' N, долгота 64°0'. Пасмурно, пурга, ветер норд-вест, 7 баллов. Сильная качка. На палубы судов поддает много воды. Видимость плохая. За сутки прошли 79 миль.

Понедельник, 27 сентября.

С полночи ветер начинает немного слабеть. Все держат в кильватер «Седову» на указанной дистанции и от 2 до 3 кабельтов, за исключением «Русанова», который с баржей «Анна» отстал. Держу с ним постоянную радиосвязь.

В полдень широта 71°0' N, долгота 59°35' O. Ветер перешел на вест-зюйд-вест, слабый.

В 13 часов 35 минут слева на крамболе открылся остров Вайгач.

В 16 часов 15 минут делается темно, находимся в 10 милях, истинный норд от мыса Болванского. Ввиду того что «Русанов» отстал от нас на 35 миль, приказал всем повернуть на обратный курс $NO\ 31^\circ$ истинный и держаться на месте до рассвета, сам же на «Седове» пошел навстречу «Русанову», приказал ему по радио направить лучи прожектора в мою сторону и смотреть за лучами прожектора «Седова».

Вторник, 28 сентября.

В 1 час ночи показался на горизонте луч прожектора «Русанова».

В 4 часа «Русанов» присоединился к «Седову». Повернули на обратный курс к отряду. Временами находит туман и снег зарядами.

В 5 часов подошли к отряду, лежащему в дрейфе, и подняли сигнал: «Ч. Х. Б.» («Следуйте мне в кильватер»).

Весь отряд в прежнем порядке направился к Карским Воротам. Туман, снег зарядами, берегов не видно. Идем малым ходом, измеряя лотом глубину. Около 9 часов прояснилось, выглянуло солнце. Взяли высоты солнца и определили Сомнерову линию.

В полдень взяли меридиональную высоту солнца. Место судна по наблюдениям: широта $70^\circ 30' N$, долгота $58^\circ 59' O$. Слева на крамболе показался мыс Болванский. Временами снег и туман закрывают берега. Истинный курс $SW\ 66^\circ$.

В 14 часов 25 минут лаг — 639 миль. Легли на $SW\ 42^\circ$ истинный. Снег и туман закрывают берега.

В 18 часов прошли Карские Ворота, подняли сигналы «Пролетарию» и «Николаю» подойти к «Седову», принять буксиры. Остальному отряду сигнал: «Следовать вперед, магнитный курс зюйд-вест 61° ».

В 20 часов взял «Пролетария» и «Николая» на буксир «Седовым», легли на $SW\ 61^\circ$ магнитный. Пошли догонять отряд, который скрылся впереди. Временами снег, видимость плохая. Держу радиосвязь с идущим впереди отрядом.

Среда, 29 сентября.

В полдень широта $70^\circ 2' N$, долгота $52^\circ 14' O$, на лаге

867 миль. Ветер свежий зюйд до 5 баллов, переходит к весту, все время усиливаясь.

В 19 часов 30 минут лопнул якорный канат «Пролетария», на котором «Седов» буксировал его и «Николая». Немедленно застопорили машину на «Седове», а на «Николае», имевшем свой буксир на «Пролетарии», был дан задний ход, чтобы не протаранить по инерции «Пролетария». В это время ветер, перешедший к норд-весту, достиг степени шторма и развел большую волну. Суда сильно качает. Приказал «Пролетарию» отдать буксир «Николая» и идти по назначению в Мезень, а в случае невозможности остановиться на якоре с подветренной стороны острова Колгуева, и выждать благоприятной погоды, после чего «Пролетарий» пошел вперед и скрылся в темноте из вида. Вследствие сильного шторма и большой волны «Николай» не мог следовать за «Седовым» ни на буксире, ни под собственной машиной. Потому приказал ему лечь в дрейф против ветра и все время держался вблизи его с «Седовым» — на случай оказания помощи. Сильная качка, на «Седове» вода заливаает всю палубу. Дождь. Весь корпус «Николая», трубу и мачты до половины закрывает водой, затем он виден весь на вершине волны и вновь скрывается, и так все время. «Николая» сильно заливаает водой, но в общем он держится недурно и сравнительно мало качается.

Четверг, 30 сентября.

Всю ночь держимся против ветра в дрейфе. Идет дождь, палубу сильно заливаает волной.

В 8 часов 15 минут ветер перешел к норду и несколько ослабел. На «Николае» сигнал: «Ц. К. Ц.» («Течь усилилась»). Приказал все время выкачивать воду. «Николай» сообщает, что помпа плохо работает, холодильник не в порядке, угля осталось только на 10 часов хода, пресной воды нет, и просится в порт-убежище. Сигналом приказал ему приготовиться принять буксир с «Седова», но когда подошел вплотную, чтобы подать буксир, то командир «Николая» заявил, что он считает непосильным для своего парохода идти в такую погоду на буксире, и просил разрешения ему идти самостоятельно. Не желая терять напрасно время в

переговорах, разрешил «Николаю» следовать за «Седовым» самостоятельно, пока у него есть уголь. Увеличил ход на «Седове» до 50 оборотов, и лег на SW 76° истинный. Ветер перешел к NNO и дует с силой до 8 баллов. Большая зыбь, сильная боковая качка. Заливает всю палубу. Широта 69°52' N, долгота 50°15' O.

В 18 часов вправо на траверзе виден «Русанов» с «Анной» на буксире. «Николай» следует в кильватере «Седову». «Сибиряков» с «Катангой», «Илья», «Север» с «Кларой» находятся от нас на NW в 9—10 милях. «Пролетарий» отстаивается на якоре с восточной стороны Колгуева.

В 20 часов шторм усилился, ветер NNW до 9 баллов. Большая волна, сильная боковая качка, заливает всю палубу. Пасмурно, видимость плохая. Временами подхожу к «Николаю» и иду рядом с ним. «Николай» держится удовлетворительно, хотя иногда опасаясь за него. Много беспокойства причиняет баржа «Анна», которую буксирует «Русанов»; на барже сломан румпель, и на ней рулем править нельзя. Другая баржа, «Клара», которую ведет «Север», находится в лучших условиях. «Катанга» идет великолепно на буксире у «Сибирякова», хотя и сильно качается и черпает бортами. «Пролетарию» нельзя дольше было оставаться на якоре с восточной стороны Колгуева, так как ветер отошел к NNO, а потому «Пролетарий» снялся и пошел в Мезень.

Пятница, 1 октября.

К 4 часам ветер несколько стихает. Идет снег зарядами, сильная боковая качка поддает много воды на палубу.

В полдень широта 69°10' N, долгота 44°6' O. За сутки прошли 138,7 мили, ветер NNO, 5 баллов. На лаге 1060 миль. Легли на SW 45° истинный.

В 13 часов 30 минут открылся Канин Нос на SW 17° истинный, в 10 милях легли на SW 31° истинный.

В 15 часов, приблизившись к пароходу «Север» на видимость сигнала, запросил, все ли благополучно? «Север» ответил сигналом: «Все благополучно». «Сибиряков» подходит к Городецкому. «Пролетарий» идет в Мезень вдоль западного

берега Канинской Земли. «Илья» идет несколько сзади и мористее, — за него не опасаясь. «Русанов» отстал с баржей «Анна» миль на 40. Держу с ними постоянную радиосвязь и приказал командиру при первой возможности снять с баржи людей к себе на пароход, вести ее за подветренный берег Канина Носа и там, в защищенном от волнения месте, исправить руль и привести баржу в порядок. Командир «Русанова» через несколько часов сообщил мне, что людей с баржи снял и ведет ее малым ходом в указанное место. Теперь уже есть полная уверенность в благополучном приводе баржи в Архангельск.

Суббота, 2 октября.

В 0 часов 25 минут ветер перешел в NO, несколько усилился.

В 4 часа траверз маяка Городецкий в 5 милях. «Николай» идет в кильватер «Седову». В полдень траверз Орловского маяка в 2 милях. Веду «Николая» к Моржовцу, с тем чтобы под защитой острова снабдить его углем и пресной водой. Потребовал из Архангельска номерной ледокол по радио для отливки воды из форпика баржи «Анна».

В 17 часов 25 минут встали на якорь вблизи острова Моржовец зюйд-вестовой подветренной стороной. «Николай» подошел к борту «Седова».

В 21 час, снабдив «Николая» углем и пресной водой, приказал ему идти в Мезень безотлагательно. «Русанов» сообщил, что подходит с баржей под защиту Канина Носа.

Ввиду того, что все суда экспедиции были уже в Белом море и следовали благополучно, каждый по способности, в 21 час 15 минут снялся «Седовым» в Архангельск.

Воскресенье, 3 октября.

В 6 часов утра встретили на параллели маяка Инцы ледокол № 6, направляющийся к «Русанову». По радио инструктировал командира ледокола и сделал необходимые распоряжения командиру «Русанова» о передаче баржи «Анна» ледоколу № 6 при дальнейшей буксировке ее в Архангельск. <...> корпусов и машин. Мореходные же баржи «Анна», «Рево» и «Клара» непригодны для плавания океаном

во время шторма. Их сильно заливает водой, по палубе ходить нет возможности и почти невозможно править рулем.

Главная же опасность заключается в том, что ударом волны может разбить крышки слишком больших грузовых люков и залить баржу водой.

Из 15 судов экспедиции, принадлежащих Беломортрану, только на пяти были радиостанции и лампочки для сигнализации Морзе, с остальными же можно было переговариваться только флагами в светлое время. На 7 судах не было даже электрического освещения, что, не говоря о жизненных неудобствах экипажей судов, делало невозможным производство грузовых операций ночью. Поэтому в случае ночных погрузок приходилось подводить к таким судам пароходы для освещения их электричеством.

Недостаток снабжения судов и неустранение многих весьма существенных дефектов доставило личному составу экспедиции много неудобств и хлопот.

Разнотипность судов вынудила в плавании равняться по худшему из них, а на рейде Обской губы разбросать суда в разных местах, в зависимости от их осадки, что крайне мешало наблюдению и руководству грузовыми операциями, и в особенности при отсутствии на судах радиотелеграфов и пригодного для разъездов парохода.

Запоздалый против назначенного срока приход речной экспедиции в Находку повлек за собой потерю до 10 дней идеального для погрузки времени и напрасный расход 200 тонн угля.

Наступившая со дня прихода в Находку речной экспедиции неблагоприятная погода, продолжавшаяся почти без перерыва по день ухода экспедиции обратно, и низкий в 1920 г. уровень воды в Обской губе сильно затянули время погрузки.

Недостаточное количество барж, речных пароходов и грузчиков для единовременной погрузки всех морских судов в периоды хорошей погоды и отсутствие в составе речной экспедиции судов, способных выходить на рейд при небольшом даже ветре и волнении около 3 баллов, были главной причиной того, что погрузка судов морской экспедиции в

Оби растянулась на 23 дня, тогда как при нормальных условиях для этого было бы достаточно 7—10 дней.

Плохая тара и смешанный груз в баржах лишали нас возможности ускорить дело погрузки путем доставки грузов на далеко стоявшие от Находки большие суда на более мелких судах морской экспедиции.

Неналаженность радиотелеграфной службы на «Омске», флагманском судне Обь-Иртышской экспедиции, мешала своевременному выяснению вопросов, связанных с погрузкой. Невозможность посылки радиотелеграмм из Находки в Архангельск, в Омск или вообще куда бы то ни было явилась также очень большим неудобством.

Отсутствие водоотливных средств для отлива воды из баржи на судах морской экспедиции могло бы повести к тяжелым последствиям в случае аварии с какой-либо из них на рейде.

Самая бухта Находка недоступна для морских судов. Это был первый случай, когда нынче, воспользовавшись кратковременным большим подъемом воды, два парохода морской экспедиции, «Север» и «Пролетарий», вошли в самую бухту и нагрузились там в несколько часов. Самый же рейд совершенно открыт всем ветрам и непригоден для погрузки.

Оборудовать новое место для погрузок — вопрос более или менее отдаленного будущего, судам же морской экспедиции 1921 г., несомненно, придется производить грузовые операции на том же открытом рейде близ бухты Находка, поэтому теперь же должны быть приняты все меры к устранению перечисленных выше недостатков, и, кроме того, желательно, чтобы в составе речной экспедиции были баржи более короткие — не длиннее 25 саж., крепкой постройки.

Экспедиция 1921 г. в большем составе, большого тоннажа должна быть лучше организована и быть в Находке и на Енисее не позднее 1 августа. Тогда можно быть уверенным в перевозке грузов до 1 500 000 пудов.

Весь тоннаж 1920 г. должен быть использован и в 1921 г. с придачей к нему по крайней мере двух пароходов: «Ксенин» и «Вайгача», т. е. около 400 000 пудов.

Ледокольный отряд может сделать два или три рейса в Сибирь.

Начальник Сибирской экспедиции *Николаев*
РГАЭ. — Ф. 3416, оп. 1, св. 2, д. 30, 1920/21 г., лл. 1—15.

ДОКЛАД НАЧАЛЬНИКА МОРСКОЙ ЧАСТИ ЭКСПЕДИЦИИ, ЗАСЛУШАННЫЙ В АРКОСЕ

Лондон, Совет Хаус, 9 октября 1922 г.

Снаряжение Карской экспедиции 1922 г. было поручено Аркосу, который чрезвычайно умело использовал опыт прошлого года, устранив все недочеты и излишества, вредящие успешному выполнению дела.

Экспедиция 1922 г. была снаряжена именно так, как нужно: быстро, экономично и продуманно, что и послужило прочным фундаментом дальнейшему успеху всего предприятия. Чувство справедливости заставляет меня сказать, что из морских экспедиций, ходивших к берегам Сибири в 1919, 1920, 1921 и 1922 гг., Карская экспедиция 1922 г. была организована лучше всех и образцово. Это огромная заслуга руководителей Аркоса. С прекрасно снаряженными судами, с заботливо и умело подобранным личным составом работа, возложенная на начальника экспедиции, оказалась весьма приятной и легкой.

3 августа 1922 г. в 18 часов 50 минут ледокол «Ленин» вышел из Ньюкастля в Тромзе для соединения с судами экспедиции, и 7 августа в 18 часов 30 минут стал на якоре в Тромзе, где и застал прибывшие накануне пароходы «Ашвин» и «Аркос». 8 августа прибыли «Леонид Красин», «Внешторг» и «Яков Свердлов». В Тромзе все суда экспедиции вступили под общее командование начальника экспедиции.

Собрав на ледоколе «Ленин» капитанов судов экспедиции, я разъяснил им предстоящую нам задачу и особенности эскадренного плавания в арктических морях и необследован-

ных реках Сибири, тут же раздав им выработанные мною, напечатанные на английском языке инструкции, предусматривающие все возможные при эскадренном плавании в арктических морях случаи. В инструкции были даны также позывные каждого из судов экспедиции и указаны правила производства сигналов: флагами, семафором, свистками, радиотелеграфом и прожектором.

10 августа в 18 часов 05 минут, по окончании всех операций по приемке угля, провизии, воды и пр., на «Ленине» был поднят сигнал: «Всем сняться с якоря и следовать в кильватер «Ленину» в установленном порядке».

Все суда экспедиции снялись и заняли свои места в строю. Походный порядок: головной — «Ленин», за ним — «Свердлов», «Внешторг», «Ашвин», «Аркас» и концевым — «Красин».

Дувший все время крепкий, доходивший до шторма ветер норд-остовой четверти компаса, развел большую волну, вследствие чего ход отряда уменьшился до 2 $\frac{1}{2}$ узла. Неблагоприятная погода и туманы сопровождали нас до самого Югорского Шара; тем не менее 18 августа в 17 часов 45 минут все суда экспедиции в полном порядке подошли ко входу в Югорский Шар, но вследствие тумана и темноты проникнуть в пролив оказалось невозможным, и по сигналу с «Ленина» все суда стали на якорь вблизи мыса Гребень.

19 августа в 2 часа 50 минут, с началом рассвета, все суда снялись с якоря и по сигналу «Ленина» последовали за ним в прежнем порядке. В 3 часа 35 минут вошли в Югорский Шар, но вследствие сгустившегося тумана дальнейшее продвижение по узкому извилистому проливу, усеянному подводными каменистыми банками, оказалось невозможным, и все суда повернули за «Лениным» в бухту Варнека, где и стали благополучно на якорь. Все время дует крепкий норд-ост; временами туман; температура воздуха и воды 0. Запросил радиостанции Юшар, Вайгач и Диксон о господствовавших в Карском море и Ледовитом океане ветрах, начиная с июля месяца, и получил ответ, что все время непрерывно дуют северные ветры. Такие неблагоприятные

сведения, в связи с небывало низкой температурой воды и воздуха, заставляли думать, что и на этот раз наши ученые метеорологи, предсказавшие исключительно трудную для плавания в Карском море навигацию, оказались правы, и я ожидал встречу со льдами в Карском море по выходе из Югорского Шара.

20 августа в 5 часов 50 минут туман, висевший все время в проливе, стал исчезать. Все суда по сигналу «Ленина» снялись с якоря и последовали за ним в том же, установленном ранее, порядке. Капитанам приказано удвоить бдительность и точно руководствоваться инструкциями.

21 августа, огибая остров Белый, получил радио, извещающее о том, что речная экспедиция в составе 7 пароходов и 22 барж на бере реки Оби у острова Определенного (остров Определенный в 60 милях от Н. Порты).

22 августа в 15 часов 20 минут все суда экспедиции по сигналу «Ленина» стали на якорь в реке Обь в широте $72^{\circ}27'$ и долготе $74^{\circ}45'$ О-й. Льда в Карском море не встретил. Я со своим штабом переехал на пароход «Ашвин». В 18 часов по сигналу «Ашвина» все суда, за исключением «Ленина», снялись с якоря и пошли вверх по реке Обь в порядке: головной, за ним «Красин», «Свердлов», «Внешторг» и концевым — «Аркос». Фарватер реки не огражден. Нет ни вех, ни баканов, ни знаков. Идем, все время изменяя глубину реки; погода пасмурная, временами туман. Дует свежий норд-ост.

24 августа в 13 часов 15 минут подошли к мысу Сетному, находящемуся в 10 милях от Нового Порты. Считая дальнейшее продвижение опасным и бесцельным, будучи уверен, что речной экспедиции в Новом Порту нет, приказал всем судам стать на якорь. Здесь я должен сказать, что до входа в Югорский Шар и ежедневно после я посылал радио с просьбой сообщить о местонахождении и составе судов речной экспедиции, а также прислать гидрографическое судно для проводки по реке морских судов.

25 августа стоим на якоре у Сетного. Все время посылаем радио всем, кто нас слышит: «Морская Карская экспедиция

стоит на якоре у входа в Новый Порт. Сообщите, где находится речная экспедиция». Ответа ниоткуда не получалось. Продолжает дуть крепкий ветер; на реке крупное волнение.

26 августа в 10 часов 30 минут удалось войти в связь со станцией Н. Порт и узнать, что речная экспедиция в Н. Порту. Просил немедленно прислать гидрографическое судно для проводки нас на внутренний рейд. 11 часов 15 минут; никто навстречу не выходит. Приказал всем судам сняться и следовать за пароходом «Ашвин». Идем все время малым ходом, измеряя глубину реки. В 17 часов 55 минут к нам подошел гидрографический пароход «Орлик». В 18 часов 20 минут все стали на якорь у входа на внутренний рейд.

27 августа в 7 часов подошел п/х «Орлик». Приказал «Ашвину» и «Красину» идти на внутренний рейд, следуя за «Орликом», остальным судам оставаться на якоре. В 10 часов 45 минут «Ашвин» и «Красин» стали на внутреннем рейде. Я со штабом поехал на флагманское судно речной экспедиции на совещание о порядке перегрузочных работ. За неимением порожних барж и недостатком рабочих-грузчиков решено было начать выгрузку лишь только 2 пароходов: «Ашвина» и «Красина».

28 августа с 6 часов пароходы «Ашвин» и «Красин» начали грузовые операции. Пароходы «Внешторг», «Аркос» и «Свердлов» введены на внутренний рейд.

17 сентября «Ашвин» закончил грузовые операции и, опасаясь, что вследствие быстрого падения уровня воды обмелеет, просил у начальника речной экспедиции пароход и лоцмана для вывода «Ашвина». Не получив ни того, ни другого, потеряв напрасно в ожидании два часа, решил выходить самостоятельно, что вполне удалось, хотя в некоторых местах глубина фарватера была меньше осадки судна. 17-го в 20 часов перенес свой флаг на пароход «Аркос». 2-го к полуночи все грузовые операции закончены. С рассветом назначен уход экспедиции из Н. Порты. Просил прислать гидрографическое судно «Анна» с лоцмейстером для вывода морских судов. Было охотно обещано.

21-го в 8 часов было получено сообщение, что гидрогра-

фическое судно само стоит на мели и мне помочь не может. Решил выходить самостоятельно. Приказал всем судам сняться с якоря и следовать в порядке: головной — «Аркас», за ним «Внешторг», «Свердлов», «Красин» и концевым — «Ашвин».

22-го в 20 часов все суда по команде с «Аркаса» стали на якорь около «Ленина», куда я перенес свой флаг. Расстояние от Н. Порта до «Ленина» 350 миль по реке, где отсутствует какой-либо нарек на ограждение фарватера и освещение опасных мысов в темные осенние ночи, — пройдено с рекордной по времени скоростью в 36 часов, благополучно и без лоцманов.

23-го в 6 часов 10 минут по сигналу «Ленина» все суда снялись с якоря и пошли по назначению в строе кильватерной колонны. Походный порядок: головной «Ленин», за ним «Свердлов», «Внешторг», «Аркас», «Красин» и «Ашвин». Погода ясная. С полдня дождь, туман. Идем, переключаясь свистками, измеряя глубину. Всю ночь густой туман.

24-го с 15 часов начинает проясняться; ночью определили свое место астрономически по звездам: Полярию, Алдебаран, Вега и Арктурус. Идем в Югорский Шар.

25-го в 6 часов 15 минут по курсу открылись: остров Соколий и радиостанция Юшар. Всем судам отдан приказ держаться ближе к «Ленину» и друг к другу. В 9 часов 25 минут вошли в Югорский Шар.

В 11 часов 25 минут вышли из Югорского Шара и по приказу с «Ленина» все суда стали на якорь. «Свердлов», «Красин» и «Аркас» занялись перегрузкой угля. Капитаны судов вызваны на «Ленин», где получили от меня приказ самостоятельно следовать в Тромзе со всею поспешностью, донося мне по радио о своем местонахождении.

В 16 часов 40 минут пароходы экспедиции стали сниматься с якоря. Последним снялся «Свердлов». На «Ленине» поднимался каждому судну сигнал: «Желаю приятного плавания». В 18 часов, окончив определение девиации компасов, «Ленин» направился в Тромзе, имея постоянную радиосвязь с судами экспедиции. По радио было заказано в Тромзе приготовить лоцманов, уголь, воду и провизию для судов экспедиции.

28 сентября в 18 часов 30 минут «Ленин» прибыл в Тромзе. В 20 часов 15 минут пришел «Ашвин» и по сигналу с «Ленина» стал на якорь у угольного склада. В 22 часа прибыл «Аркос» и, срочно приняв воду и провизию, вышел в Лондон.

29 сентября в 9 часов пришел «Красин», в 14 часов 20 минут прибыл «Свердлов» и последним, в 14 часов 50 минут, пришел «Внешторг». Этим трем пароходам с «Ленина» отдан был приказ стать на якорь у угольного склада.

29 сентября в 12 часов получена телеграмма из Аркоса направить все суда в Лондон, а «Ленину» идти в Петроград.

Заканчивая на этом свой краткий доклад, должен заметить, что насколько хорошо организована была морская экспедиция, настолько же плохо речная и состоящая при ней гидрографическая. Перегрузочные работы в Новом Порту заняли 24 дня, вместо недели или максимум 10 дней. Связи речная экспедиция ни с кем не имела, и местонахождение ее до встречи с нами не было известно даже Комитету Северного морского пути. Гидрографическая часть блистала отсутствием каких-либо знаков ограждений фарватеров реки Обь, и польза ее наличия в Новом Порту для морской экспедиции была равна нулю. Необходимо, чтобы Сибирь и Гидрография подтянулись, и тогда успех Карских экспедиций будет обеспечен. Льды Карского моря гораздо безопаснее необследованности самого Северного морского пути.

Николаев

ГАРФ, ф. 374, оп. 128, д. 31, 1923 г., лл. 266—278 и 283—286.

**ПИСЬМО ОТДЕЛА ПОЧТ И ТЕЛЕГРАФОВ СИБИРСКОГО
РЕВОЛЮЦИОННОГО КОМИТЕТА В КОМИТЕТ СЕВЕРНОГО
МОРСКОГО ПУТИ**

Омск, 25 декабря 1920 г., № 17795

В прошлый строительный сезон Комитетом Севморпути на б. Западносибирский радиорайон были возложены постройки следующих радиостанций:

1) Обдорск (10 квл.), 2) о. Белый (4 квл.), 3) Усть-Енисейский порт (5 квл.) и на судне «Енисей» (1 квл.).

Во исполнение этого плана б. Радиорайоном была установлена радиостанция в г. Обдорске (10 квл.) и передана Обь-Енисейскому отряду гидрографической экспедиции 5 квл. радиостанция для установки ее в Усть-Енисейском порте.

О постройке остальных радиостанций вопрос остался открытым. Согласно Вашему отношению от 20 декабря с. г. за № 6282 постройка радиостанций в устье реки Пайнты, Новом Порте, мысе Желания и Маточкином Шаре будет производиться непосредственно силами гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана.

В настоящее время Сибпочтелем составляются сметы на постройку радиостанции в 1921 г., а поэтому необходимо получить от Вас в самом непродолжительном времени сведения, постройка каких радиостанций Севморпути предлагается поручить Сибпочтелю. Кроме того, Сибпочтель просит не отказать уведомить, где находятся в настоящее время приборы 5-квл. радиостанции, отпущенной Радиорайоном отряду гидроэкспедиции, так как, по имеющимся сведениям, эта станция в Усть-Енисейском порте не установлена.

Если эти приборы не установлены в порте, то Сибпочтель просит вернуть их в его распоряжение.

За завтехсибпочтель (подпись)
Зав. радиоподотд. (подпись)

РГАЭ, оп. 1, св. 2, д. 40, 1920—1921 гг., л. 123.

ИЗ ПРОТОКОЛА № 143 ЗАСЕДАНИЯ ПРЕЗИДИУМА ГОСПЛАНА

Москва, 16 ноября 1922 г.

Признавая важное промышленное и экономическое значение колонизации Новой Земли, президиум Госплана считает, что первым шагом для реализации этой политической и экономической задачи является сооружение на Новой Земле

одной радиостанции у Маточкина Шара и одного радиопункта в северной части Новой Земли.

Президиум Госплана считает необходимым отметить, что персональный подбор работников радиостанции на Новой Земле должен быть произведен по соглашению всех организаций и государственных учреждений, имеющих свои интересы на Новой Земле.

Исходя из этого, президиум Госплана постановил поручить Главному гидрографическому управлению войти в сношения с заинтересованными ведомствами как по выработке сметных предположений, по устройству означенных сооружений, так и в отношении осуществления плана по созданию опорного пункта Республики на Новой Земле.

Содокладчиком в высших Государственных учреждениях при рассмотрении этого плана и сметы назначить со стороны Госплана И. Г. Александрова.

Председатель *Р. Кржижановский*

ГАРФ, ф. 4372, оп. 1, д. 89, 1922 г., л. 49.

ИЗ ПРОТОКОЛА № 12 ЗАСЕДАНИЯ ПРЕЗИДИУМА ГОСПЛАНА

Москва, 6 февраля 1923 г.

СЛУШАЛИ:

§ 4. О развитии хозяйственных мероприятий на Севере СССР, обеспечении Северного морского пути и развитии русских промыслов на Новой Земле.

ПОСТАНОВИЛИ:

§ 4. В целях укрепления и развития хозяйственных мероприятий на Севере СССР, обеспечения Северного морского пути и развития русских промыслов на Новой Земле и у ее берегов президиум Госплана постановляет:

1. Установить в Маточкином Шаре и северной оконечности

Новой Земли две радиостанции, возложив выполнение этого задания в срочном порядке на Народный комиссариат по морским делам по Главному гидрографическому управлению.

2. Организовать по западному берегу Новой Земли, в губе Митюшиной, научную базу легкого типа для изучения западного побережья обоих островов, их промыслов и природных ресурсов края.

3. В целях планомерного изучения и хозяйственного использования Новой Земли в текущем, 1923 г. организовать исследовательские партии в районы, связанные с постройкой радиостанций и научных баз, согласовав деятельность этих партий с работами Главного гидрографического управления.

4. Поручить осуществление пп. 2 и 3 настоящего постановления на НТО ВСНХ по Северной научно-промысловой экспедиции, возложив научное руководство всеми исследовательскими работами в районе Новой Земли на особый Комитет при Российской Академии Наук, обязав его представлением периодических докладов через СТО и СНК.

Примечание. В состав Комитета включить представителей: Академии Наук, Главного гидрографического управления, Русского географического общества, Главной физической обсерватории, Геологического комитета и др. заинтересованных учреждений по усмотрению Комитета. Организацию Комитета возложить на академика Карпинского, академика Ферсмана, проф. Шокальского, проф. Анучина и Житкова.

5. Возложить на Государственный колонизационный институт срочную разработку системы необходимых мероприятий по колонизации и развитию промыслов Новой Земли для представления через Госплан в СНК.

6. Предложить ВСНХ по согласованию с НКВД принять срочные меры к снабжению промыслового населения Новой Земли судами, промысловыми орудиями, материалами и продовольствием.

7. В отношении всех перечисленных выше пунктов войти с представлением в СНК о необходимости закрепления всех их постановлением этого последнего ввиду исключительной важности для государства указанных мероприятий.

8. В отношении исчисления и отпуска необходимых сверхсметных ассигнований или осуществления мероприятий, изложенных в пп. 1, 2 и 3 настоящего постановления, а равно в отношении представления необходимых материальных ресурсов, как то: судов, промысловых орудий и пр., направить весь материал в Малый СНК с просьбой согласования с подлежащими ведомствами и отпуска определенных сумм и ресурсов.

Председатель Г. Кржижановский

ГАРФ, ф. 4372, оп. 1, д. 127, 1923 г., лл. 28—29.

ПИСЬМО ГЛАВНОГО ГИДРОГРАФИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ В КОЛЛЕГИЮ ПО УПРАВЛЕНИЮ ВОЗДУШНЫМ ФЛОТОМ

9 мая 1918 г.

Имея в виду огромное значение, получаемое северными путями к сибирским рекам при экономических условиях настоящего времени и учитывая предстоящее широкое развитие морских промыслов в Ледовитом океане, Главное гидрографическое управление, по поручению Комиссии Народного комиссариата по морским делам, приступает к такому гидрографическому оборудованию полярного бассейна, которое обеспечивало бы безопасность плавания и содействовало бы развитию промыслов, давая мореплавателям все необходимые сведения и указания.

Главнейшим препятствием для судоходства в бассейне Ледовитого океана являются льды, которые и должны быть предметом подробного изучения и наблюдения.

В большую часть года водная поверхность бывает там покрыта полярным паком, т. е. хаотическими нагромождениями льдов, движущихся под влиянием ветра и течения и непроходимых ни для судов, ни для людей.

Наблюдения с берега не дают достаточной картины рас-

пределения льдов, вследствие чего желательны привлечь авиацию, которая в этом деле может оказать неоценимые услуги.

Для обслуживания таких наблюдательных пунктов наиболее пригодны легкие аппараты морской авиации, почему Главное гидрографическое управление и разрабатывает проект доклада об оборудовании Карского моря двумя станциями таких аэропланов.

Но, кроме наблюдения над льдами, авиация может оказать и другие крупные услуги делу экспедиции, облегчив изучение и обследование малоизвестных пространств. В первую очередь представляется нужным обследовать ближайшую к Енисею часть Таймырского полуострова, где возможно установить богатые рыбные промыслы.

Изучить этот край можно только при помощи пешеходных экскурсий или санных поездок на собаках во время полярной весны, т. е. с апреля по июль.

Существенным затруднением в таких исследованиях являются огромные размеры необследованных пространств и малый район действия указанных партий, которые должны взять с собой все необходимое для жизни и пропитания и не могут проходить больше 20 верст в сутки пешком и 40 верст на собаках.

Эти существенные препятствия для развития деятельности части экспедиции, зимующей на Севере, могли бы устранить аэропланы, которые в один час проходят расстояния большие, чем пешеходная партия в 5 суток. Для такой цели наиболее подходящими явились бы аппараты «Илья Муромец», обладающие несколькими моторами и большой грузоподъемностью. Такие аппараты могли бы постоянно, отлетая от своей базы, устраивать необходимые для себя и для пеших партий склады и, таким образом, содействовать изучению большого района на 200—300 верст от береговой станции.

Посадка их не встретит затруднений, так как на огромной полярной равнине, среди тундры, а также среди льдов всегда можно найти достаточно большое поле для спуска. Температура воздуха в весенние месяцы варьируется от +15 до —15°.

В силу вышеизложенного Главное гидрографическое управление обращается в Коллегию по управлению Воздушным флотом с просьбой о снабжении Гидрографической экспедиции Западносибирского района Северного Ледовитого океана необходимым авиационным имуществом и личным составом.

Желательно иметь один действующий аппарат и необходимое количество запасных частей, починочного материала, станков и инструментов. Личный состав желательно иметь для одного корабля с запасом, на случай болезни кого-либо, всего около 15 человек.

Наиболее целесообразным было бы прикомандировать людей к морской авиации, если она будет снаряжать другие авиастанции Карского моря, и объединение всей авиационной части экспедиции в одну организацию. При этом явилось бы возможным значительно сократить смету, оборудовав общие мастерские и ангары.

Все виды содержания личного состава по нормам морской авиации, а также постройку ангара и жилого дома и оплату стоимости топлива Главное гидрографическое управление внесло бы в смету, испросив кредиты одновременно с прочими ассигнованиями на экспедицию, все же техническое имущество Главное гидрографическое управление просило бы отпустить от Воздушного флота.

Начальник Управления *Бялокоз*
Комиссар *Аверичкин*

РГА ВМФ, ф. р. 180, оп. 1, д. 7, л. 18.

СООБЩЕНИЕ ЖУРНАЛА «ВЕСТНИК ВОЗДУШНОГО ФЛОТА»

[июнь 1918 г.]

Всероссийская коллегия¹ признала желательным участие авиации в работе организуемых Главным гидрографическим

¹ По управлению Воздушного флота.

управлением экспедиций по обследованию Северного побережья и прилегающих к нему морских районов.

По мнению авторитетов, для этой цели из всех авиасредств наиболее подходящими и могущими быть использованными для намеченных целей являются из имеющихся у нас самолетов корабли типа «Илья Муромец», но будут ли посланы корабли, вопрос остался открытым.

«Вестник воздушного флота» № 1, 1918 г., стр. 41.

**ПИСЬМО НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ОТДЕЛА ВСНХ РСФСР
В ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ СОВЕТ КОМИТЕТА
ГОСУДАРСТВЕННЫХ СООРУЖЕНИЙ**

Москва, 25 марта 1919 г. № 846

Согласно распоряжению заведующего НТО, Управление делами препровождает на Ваше заключение доклад об экспедиции к Карскому морю.

Желательно иметь Ваш ответ срочно, дабы в случае благоприятного заключения можно было использовать летний сезон 1919 г.

Управляющий делами (подпись)

ГАРФ, ф. 2259, оп. 61, д. 12, 1919 г.

ДОКЛАД ИНЖЕНЕРА-ТЕХНОЛОГА, ВОЕННОГО ЛЕТЧИКА
КАЗАКОВА

[Март, 1919 г.]

(Приложение к письму НТО ВСНХ РСФСР за № 8461)

Различные предприятия советской власти, направленные на использование богатств нашей Северной области, указывают, что огромная государственная важность всех вопросов,

касающихся Крайнего Севера, уже учтена властью и разрешение их является одной из очередных задач.

...Наиболее важным для Крайнего Севера является Великий водный северный путь, проходящий от устья Енисея, через Енисейскую губу в Карское море и через проливы Карские Ворота и Югорские Шар в Белое море. Все затруднения, испытываемые до сих пор при плавании, заключаются в том, что суда на Карском море затираются подвижным льдом, законы движения которого до сих пор не могли быть выяснены.

Опыт Америки указывает, что правильные исследования позволяют изучить местные законы движения льдов, а по знании этих законов получается возможность организации правильной навигации, т. е. закономерного использования водного пути, а вместе с тем и рационального использования богатств области.

В данном случае местные условия сводятся к необходимости изучения движения льдов главным образом на Карском море, вдоль Новой Земли и Вайгача и отчасти по берегу Карского моря до устья реки Кары; однако льды движутся полями большой площади, что делает невозможным наблюдение за их движением с судов; *единственным возможным способом исследования является наблюдение сверху, с аэроплана.*

Необходимость использования авиации для этой цели признавалась и Главным гидрографическим управлением, которое.....ные* исследования Северного Ледовитого океана и практически выразилось в участии аэропланов в экспедиции Ислямова в 1914 г., материалы о котором имеются в Главном гидрографическом управлении**. Произведенные у Новой Земли полеты показали, что летать там возможно; однако для регулярных исследований необходимо несколько аэропланов, а главное — надлежащий выбор системы аэропланов и мотора, а также соответственное оборудование авиационных баз.

Поэтому те драгоценные данные, которые имеются в

* В оригинале неясно.

** Полеты Нагурского.

распоряжении Главного гидрографического управления, являются еще недостаточными для того, чтобы возможно было сразу послать на Крайний Север для исследования несколько авиационных частей, — необходима посылка специальной экспедиции, которая должна получить следующие задачи:

а) обследовать полосу Маточкин Шар, Карские Ворота, Вайгач, Югорский Шар с целью размещения экспедиционных баз;

б) наметить условия регулярной работы аэропланов (оборудование баз, организация связи и т. д.).

Исследования должны быть произведены в период навигации и в этот же период закончены; в последующий зимний период должны быть разработаны на основании полученных исследований проекты, касающиеся выбора систем аэропланов, моторов и аэросаней, организации авиационных баз, <...> выяснения вопроса подвоза материалов и рабочих, проект ангаров, мастерских и прочих зданий, средства связи между базами и т. д.

Вся эта подготовительная работа должна быть закончена и подготовлена настолько, чтобы к началу следующей навигации (в 1920 г.) туда можно было послать рабочих и материалы, а также продолжать исследование на полуострове Ямал, по Обской и Енисейской губе.

В состав экспедиции должны войти опытные летчики и техники по различным специальностям, инженер-технолог, специалист по авиационным мастерским и ремонту аэропланов и моторов, инженер-строитель, метеоролог, фотограф, врач и лица по выбору Главного гидрографического управления, знакомые с местными условиями; весь состав экспедиции достаточен на 20 человек, а подробный расчет числа людей показан в приложении.

Экспедиция должна выступить в начале мая и возвратиться в конце сентября.

Маршрут следования: Вологда — Сухона — Северная Двина » Вычегда — Мылва — Волок — С. Мылва — Печора до Пустозерска и от Пустозерска судами каботажного плавания до Карских Ворот.

В случае принципиального согласия комиссии по рассмотрению проектов на производство предлагаемой экспедиции испрашивается созыв комиссии из летчиков и представителей Главного гидрографического управления для выработки подробных проектов штата экспедиции, сметы, инвентаря и приборов, маршрута, средств передвижения и т. д., которые могли во вполне разработанном виде поступить на рассмотрение соответствующих инстанций для утверждения и проведения в жизнь.

Военный инженер-технолог — военный летчик *Казаков*
ГАРФ, ф. 2289, оп. 61, д. 12, 1919 г.

**ТЕЗИСЫ ДОКЛАДА ЗАВЕДУЮЩЕГО НАУЧНЫМ ОТДЕЛОМ
ПЕТРОГРАДСКОГО ФОТО-КИНОКОМИТЕТА Н. А. РЫНИНА
«О ПРИМЕНЕНИИ АВИАЦИИ И АЭРО-ФОТОКИНОСЪЕМОК
ПРИ ИССЛЕДОВАНИИ МАЛОИЗВЕСТНЫХ МЕСТНОСТЕЙ»**

[Петроград, июль 1920 г.]

I. Северная научно-промысловая экспедиция

Докладчик лично посетил и обследовал на месте в 1915 и 1916 гг. Северную Двину, Архангельск, Соловецкие острова, Белое море и Новую Землю для выяснения возможности применения в этих районах аэро-фото-киносъемки.

В настоящее время докладчик заведует научным отделом Петроградского фото-кинокомитета и является пилотом.

Справка о применении авиации и аэро-фото-киносъемок для исследования малоизвестных районов в РСФСР и за границей (примеры: Франция, Норвегия*, 1920 г.). Съёмка в 1920 г. Петрограда и его окрестностей для получения плана.

* В 1920 г. летчик Христиансен на самолете делал опыты по нахождению рыбных косяков по заданию Норвежской рыболовной компании.

II. Цель применения авиации и аэро-фото-киносъемки в работах Северной промысловой экспедиции

Два способа применения авиации.

1. Полеты с постоянной базы (Архангельск, Усть-Печора, Мурманская гавань и т. д.).

2. Полеты с подвижных баз (экспедиционный пароход).

Цели полета: выяснение состояния льдов, изыскание свободных путей подхода судов, поиски рыбаков, перевозка припасов и т. д.

III. Применение аэро-фотографии с самолета для целей сельского хозяйства, переселенческого дела, путей сообщения, земледелия и т. п.

Большое преимущество ее по сравнению с топографической съемкой, особенно в условиях Крайнего Севера.

IV. Краткий план организации работ по применению и аэро-фото-кинематографии для Северной научно-промысловой экспедиции

а) Основная база в Петрограде (подбор личного состава), заготовка технического снабжения, обработка результатов — печатание снимков, составление отчетов и т. п.

б) Подвижные отряды (в зависимости от маршрутов экспедиций).

в) Пересылочная база в Архангельске, общий состав 13—18 человек.

РГАФ, ф. 3416, оп. 1, д. 803, л. 12.

ПРОТОКОЛ № 5

заседания Президиума Северного краевого исполнительного комитета Советов рабочих и крестьянских депутатов

Слушали: доклад О. Ю. Шмидта о полярной экспедиции на Землю Франца-Иосифа

доклад профессора В. Ю. Визе

доклад профессора Р. Л. Самойловича

Постановили:

1. Расширенный Президиум исполнительного комитета Северного края с участием советских, хозяйственных, профессиональных и других общественных организаций, заслушав информационный доклад правительственной научной экспедиции по обследованию полярных земель, выражает глубокую признательность начальнику экспедиции т. Шмидту и его ближайшим сотрудникам Самойловичу и Визе, капитану Воронину и всему личному составу экспедиции.

2. Президиум Исполнительного комитета Северного края с удовлетворением констатирует, что СССР является пионером серьезных научных исследований полярных земель и, отмечая громадную ценность научных достижений, считает необходимым возбудить ходатайство перед СНК СССР о дальнейшем ежегодном повторении научных экспедиций по изучению приполярных земель.

3. Отмечая исключительную важность для Северного края научных исследований приполярных земель, включенных постановлением ЦИК в состав Северного края, возбудить ходатайство перед правительством об открытии в Северном крае в городе Архангельске отделения научно-исследовательского института по изучению Севера.

За председателя В. Юркин

ГААО, ф. 621, оп. 1, д. *7, л. 54.

**БЕСЕДА С ДИРЕКТОРОМ
АРКТИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА
ПРОФЕССОРОМ О. Ю. ШМИДТОМ**

Архангельск издавна является естественной базой для отправки полярных экспедиций. В этом году Архангельск будет провожать три ледокольные экспедиции Арктического института на ледокольных пароходах «Малыгин», «Сибиряков», «Русанов».

По соглашению всех главнейших государств мира несколько лет назад было решено провести в 1932 году 2 международный полярный год. Из-за кризиса капиталистические страны сократили или даже вовсе отказались от уже принятых научных программ.

СССР единственная страна в мире, которая осуществляет все свои обязательства полностью. Следует отметить, что в наших экспедициях примут участие немецкие ученые. Доктор Шольц, специалист по атмосферному электричеству, выехал на Землю Франца-Иосифа, доктор Велькен участвует в экспедиции на Новую Землю, возглавляемую геологом Ермалаевым. Они будут проводить работы по исследованию толщины и состоянию ледников при помощи взрывов. На «Малыгине» поедут иностранные туристы.

На полярной станции Земли Франца-Иосифа, открытой в 1929 году, насчитывалось 7 человек. В этом году уже будет зимовать 28 полярников. Характерно то, что уже в 1931 году наряду с научными экспедициями к Земле Франца-Иосифа направлялись зверобойные промысловые суда, которые вернулись с большой добычей. Этому принципу первоначальной научной разведки, затем организации научной базы и в результате быстрого хозяйственному освоению подчинены все наши экспедиции в Арктику.

В 1930 году на Северной Земле высадилось 4 полярника во главе с Ушаковым. В этом году их сменяет новая партия во главе с первой начальницей полярной станции биологом Демме.

Я рад при посредстве вашей газеты выразить особую

благодарность организациям Северного края, которые отнеслись к нашей экспедиции с исключительным вниманием и пониманием.

Правда Севера, 1932, 22 июля.

**ИНТЕРВЬЮ НАЧАЛЬНИКА
ГЛАВСЕВМОРПУТИ О. Ю. ШМИДТА
СОТРУДНИКУ ТАСС**

Велика роль Архангельска и всего Северного края в нашем северном деле. Из Архангельска мы в 1929 году с капитаном Ворониным выходили на «Седове» на Землю Франца-Иосифа. Отсюда же вышел в сквозное плавание по Ледовитому океану в 1932 году ледокольный пароход «Сибиряков».

Северный край — передовая по освоенности часть Советского Союза. Его опыт мы внимательно изучаем, чтобы перенести на неосвоенные просторы Азиатского Севера.

Мы твердо уверены, что пролетарии Архангельска и впредь нас поддержат так же дружно, как не раз дружно провожали полярников и меня лично в далекие плаванья.

Правда Севера, 1935, 11 апреля.

**ПРЕЗИДИУМ
КРАЙИСПОЛКОМА от 11 июня 1933 года**

Присутствуют: Карпинский, Толмачев, Васильев, Едемский, Чернов, Керцелли.

Слушали: О развертывании работы Академии наук в Северном крае (докладчик Толмачев, Васильев).

Постановили:

1. Президиум Северного края исполнительного комитета отмечает успехи научно-исследовательских и изыскательских

работ, проведенных Академией наук, совместно с центральными и местными научными организациями. Благодаря этим работам, особенно на протяжении первой пятилетки, накоплен огромный материал и создана сеть местных научно-исследовательских организаций, могущих обслуживать текущие нужды основных отраслей хозяйства края. Вместе с тем необходимо отметить, что добытый материал совершенно недостаточно обработан, разрознен, теоретически далеко не освещен. Наряду с этим имеются значительные проблемы в освещении как восточной, так и западной части края.

2. Учитывая огромное значение мобилизации природных ресурсов края для социалистического строительства и особенно разрешения проблем Печоры, а также использования гипсов, известняков и другого для всего Европейского Севера (Ленинградская, Карельская, Мурманская области, Урал), Краевой исполнительный комитет приветствует принимаемую Академией наук на второе пятилетие интенсивную работу в Северном крае.

3. Президиум Краевого исполнительного комитета, придавая исключительно важное значение по такому разрешению организационного вопроса, просит Академию наук, по возможности в кратчайший срок, определить порядок и формы организации в Северном крае постоянного филиала Полярной комиссии Академии наук с тем, чтобы уже к началу 1934 года этот филиал смог развернуть свою работу в крае.

Как начало больших работ Академии наук в Северном крае Краевой исполнительный комитет приветствует организацию Печорской бригады Академии наук и одобряет назначенный ею план работ в 1933 году.

ГАО. — Ф. 621, оп. 1, д. 215, лл. 1—2.

**СООБЩЕНИЕ НАЧАЛЬНИКА
ГЛАВСЕВМОРПУТИ И. Д. ПАПАНИНА
АРХАНГЕЛЬСКОМУ МОРСКОМУ
АРКТИЧЕСКОМУ ПАРОХОДСТВУ О
ПРИКАЗЕ ПО ПЕРЕВОДУ СУДОВ ИЗ
МУРМАНСКА В АРХАНГЕЛЬСК**

29 сентября 1941 г.

Приказом 13 сентября [1941 г.] суда, приписанные [к] Мурманской морконторе, в том числе ленинградские, [с] 1 октября передаются Архангельскому пароходству. Приказ выслан почтой. Не ожидая получения, немедленно согласуйте [с] Зубовым, кого из работников отправить [для] усиления штата [в] Архангельск¹.

Папанин.

Архангельская область в годы Великой Отечественной войны.
Сб. документов. — Архангельск. 1975. — С. 39.

¹ Приказом Главсевморпути от 13 сентября 1941 г. переводились из Мурманска в Архангельск суда, часть которых была включена в ледакольный отряд специально созданного для руководства зимними перевозками Управления Беломорскими ледовыми операциями (УБЛО). УБЛО создано приказом народного комиссара Военно-Морского Флота СССР адмирала Н. Г. Кузнецова и начальника Главсевморпути И. Д. Папанина 10 октября 1941 г. Постоянным местопребыванием УБЛО был г. Архангельск. Начальником УБЛО назначили ледового капитана Героя Советского Союза М. П. Белоусова.

В распоряжение УБЛО были переданы ледаколы «Сибирь», «Ленин», «Ф. Литке», ледакольные пароходы «Дежнев», «А. Сибиряков», «Г. Седов», «Садко», портовые ледаколы № 6 и № 8, портовые буксиры «Соломбала», «Северолес-18», «Северолес-19», «Норд», «Пурга», «Муссон». Для ледовой разведки и управления ледовой проводкой караванов УБЛО получило авиационный отряд под командованием известного полярного летчика Героя Советского Союза И. П. Мазурука («СССР в Великой Отечественной войне 1941—1945». Краткая хроника М., 1964, стр. 100).

**ИЗ ОЧЕРКА* «КОНТР-АДМИРАЛ ПАПАНИН»
О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ УПОЛНОМОЧЕННОГО ГКО СССР
ПО ПЕРЕВОЗКАМ НА СЕВЕРЕ
И. Д. ПАПАНИНА ПО РЕКОНСТРУКЦИИ
АРХАНГЕЛЬСКОГО ПОРТА**

Октябрь 1941 г. — январь 1942 г.**

...Война застала Ивана Дмитриевича за деятельной подготовкой к очередной арктической навигации. Арктика не могла остаться и не осталась в стороне от войны... Пришлось на ходу менять планы, заняться военным обеспечением арктических коммуникаций, военизировать ледокольный флот, перестраивать предприятия Северного морского пути на обслуживание нужд фронта. Папанин работал почти без отдыха, не давая покоя ни себе, ни своим сотрудникам...

За годы, проведенные в Арктике на зимовках и в плаваниях, он в совершенстве изучил все коварство арктической природы. Это позволило с максимальной оперативностью руководить арктической навигацией...

Вскоре Государственный Комитет Обороны назначил И. Д. Папанина своим уполномоченным по перевозкам на Севере.

К этому времени в Архангельск начали прибывать первые караваны торговых кораблей союзников с грузами вооружения для Красной Армии и стратегического сырья для нашей военной промышленности. Архангельский порт был плохо приспособлен для разгрузки большого числа кораблей. Потребовалось срочно приспособить порт к новому, невиданному объему разгрузочных работ.

В октябре 1941 года с группой своих ближайших сотруд-

* Опущена часть очерка, характеризующая деятельность И. Д. Папанина в Мурманском порту и на других участках Севера как начальника Главсевморпути в годы Великой Отечественной войны.

** Датируется содержанием публикуемой части очерка: временем приезда И. Д. Папанина в Архангельск и началом эксплуатации ледяной железнодорожной линии через Северную Двину.

ников И. Д. Папанин выехал в Архангельск. В Архангельске со всем размахом проявились организаторский талант Папанина и накопленный годами опыт.

В любое время суток его видели в порту, на старых причалах, где шла выгрузка, на строительстве новых причалов, на заводах, в доках, где ремонтировались корабли, в общежитиях грузчиков, в воинских частях, в клубе иностранных моряков...

Фронт не мог ждать. И Папанин прежде всего организовал строительство... Землечерпалки углубляли канал, расчищали акватории. Несколько тысяч строительных рабочих на сооружении новых причалов работали и днем, и ночью.

Архангельская область в годы Великой Отечественной войны. Сб. документов. — Архангельск, 1975. — С. 39.

**РЕШЕНИЕ БЮРО АРХАНГЕЛЬСКОГО
ОБКОМА ВЛКСМ «О НАПРАВЛЕНИИ
СТУДЕНТОВ И УЧАЩИХСЯ
НА ЗАГОТОВКУ ЯИЦ, ТУШЕК КАЙРЫ
И ДОБЫЧУ РЫБЫ
НА ОСТРОВ НОВАЯ ЗЕМЛЯ»¹**

13 мая 1942 г.

На основании постановления Архангельского обкома ВКП(б) и облисполкома от 11 мая 1942 г. бюро обкома ВЛКСМ постановляет:

¹ Начиная с четвертого квартала 1941 г. продовольственное положение г. Архангельска и области резко ухудшилось и особенно тяжелым было в 1942—1943 гг. 22 августа 1941 г. было принято постановление бюро обкома ВКП(б) и облисполкома о введении карточек на хлеб, сахар и кондитерские изделия. Позднее были введены карточки на мясо, крупу и др. товары. Вследствие тяжелого продовольственного положения в стране проходило снижение продовольственных норм по карточкам. Партийные и советские органы изыскивали все возможные внутренние ресурсы для расширения

1. Обязать Архангельский горком ВЛКСМ до 25 мая с. г. подобрать учащихся техникумов и старших классов средних школ, желающих ехать в экспедицию на остров Новая Земля, физически развитых, здоровых 150 человек (мужчин), в том числе для Главсеврыбпрома 80 человек.

2. Учащиеся, выезжающие на остров Новая Земля, должны иметь с собой комплект постельных принадлежностей (матрац, подушку, одеяло, простыни, наволочки) и посуду для личного пользования (котелки или миски, кружки, ложки). Выезд намечается на первые числа июня месяца.

3. Обязать секретаря Архангельского горкома ВЛКСМ тов. Котцова информировать обком ВЛКСМ о подборе учащихся 27 мая с. г.

Секретарь Архангельского
обкома ВЛКСМ Абрютин.

Архангельская область в годы Великой Отечественной войны.
Сб. документов. — Архангельск, 1975. — С. 46.

продовольственной базы. Промысловые экспедиции на Новую Землю были организованы в 1942 и 1943 гг. на основании постановлений бюро обкома партии и облизполкома от 11 мая 1942 г. и 22 марта 1943 г. Постановлениями определялись производственные задания по вылову рыбы (трески, опытного лова гольца в реках восточного берега Новой Земли), промыслу морского зверя (морского зайца, белухи), по пушно-меховым заготовкам и заготовкам на птичьих базарах яиц кайры и мяса (тушек кайры). Для работы на птичьих базарах были привлечены учащиеся старших классов школ и техникумов г. Архангельска (ГАОПДФАО, ф. 296, оп. 6, д. 1328; ГААО, ф. 2063, д. 1323. лл. 165—166 об.; д. 1509, лл. 102 об. — 104 об.; см. также газ. «Правда Севера», № 142, 20 июня 1973 г. Школьная арктическая экспедиция. Сб. Полярный круг. М., 1984).



ОГЛАВЛЕНИЕ

И. Д. Папанин. Слово об Архангельске	3
От автора	9
Глава первая. «БОРОТЬСЯ И ИСКАТЬ»	19
Гидрографическая экспедиция	19
Одиссея «Соловья Будимировича»	29
Первые научные...	44
Из Архангельска в Сибирь	58
Глава вторая. «НАЙТИ И НЕ СДАВАТЬСЯ»	79
«Фактически прорывая блокаду...»	79
Первые миль тралфлота	94
Проект Борисова	108
Воздушная гавань Севера	119
Глава третья. «ТОЛЬКО СМЕЛЫМ ПОКОРЯЮТСЯ МОРЯ...»	137
На помощь «Италии»	137
Славные походы «Г. Седова»	147
«Проложить окончательно...»	160
«Не сдадимся!»	170
Первая высокоширотная	179
Глава четвертая. ВО ИМЯ ПОБЕДЫ	186
Конвой идут в Архангельск	186
Ледовый богатырь	196
Арктические робинзоны	208
Глава пятая. МИРНЫМИ КУРСАМИ	219
ПОСЛЕСЛОВИЕ	231
ПРИЛОЖЕНИЯ	237

УЧЕБНОЕ ИЗДАНИЕ

БУЛАТОВ
Владимир Николаевич

РУССКИЙ СЕВЕР

книга пятая

ВОРОТА В АРКТИКУ

Ответственный за выпуск *В. П. Базаркина*

Редактор *Е. Ш. Галимова*

Технический редактор *В. М. Личутина*

Художник *Р. С. Климов*

Изд. лиц. № 020050 от 23.12.96.

Сдано в набор 15.08.2000. Подписано в печать 25.12.2000.

Формат 84×108¹/₃₂. Бумага писчая. Гарнитура академическая.

Усл. печ. л. 15,96+1,68 (вкл.) Уч.-изд. л. 13,5+1,44 (вкл.). Тираж 5000 экз.

Заказ 2273

Издательский центр ПГУ.
163006, Архангельск, пр. Ломоносова, 4

Издательско-полиграфическое предприятие «Правда Севера».
163002, Архангельск, пр. Новгородский, 32, тел. 65-37-65

БЛАГОДАРЮ
Архангельское областное отделение
ОПОД «РЕГИОНЫ РОССИИ»
за поддержку при издании книги,
надеюсь на дальнейшее сотрудничество.

В. Н. БУЛАТОВ

