

32-8

13496

НОВЫХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ СССР

В. БЕРЕЗИН и С. ЖУКОВ

*По Предвещанию
океану
на речном пароходе*

ПОХОД „ЛЕНИНА“
НА КОЛЫМУ



ИЗДАНИЕ ЦС ОСВОДА МОСКВА 1933

ОСВОЕНИЕ НОВЫХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ СССР

32-8

13496

В. БЕРЕЗИН и С. ЖУКОВ

ПОХОД „ЛЕНИНА“ НА КОЛЫМУ

ПО ЛЕДОВИТОМУ ОКЕАНУ
НА РЕЧНОМ ПАРОХОДЕ

С ПРЕДИСЛОВИЕМ ЗАМ. НАРОДНОГО КОМИССАРА
ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В. И. ЗОФ

Г.П.Б. в Лнгр.
4 1933 г.
АКТ № 164

ИЗДАНИЕ ЦС ОСВОДА СССР
МОСКВА—1933

Сдано в производ. 1/IX — 32 г. Подписано к печ. 1/XII—32 г. Статформат
бумаги 74×105 ¹/₃₂. 2 печ. листа 65.664 знака в печ. листе.

Мособлит № 34530.

Заказ № 4572.

Тираж 5000 экз.

Цент. тип. НКВМ им. Кл. Ворошилова. Москва, ул. Маркса и Энгельса, 17.

ПРЕДИСЛОВИЕ.

В старое время, до революции, принято было считать Россию континентальной (сухопутной) страной. Между тем никакое другое государство в мире не имеет настолько огромные по масштабу и мощности — речные и в особенности морские бассейны как Советский Союз.

В числе многих завоеваний Октябрьской революции и эпохи строительства социализма являются также достижения в области работы по освоению водных энергетических массивов и богатейших водных путей нашей страны.

Волховская, Днепровская, Закавказская и многие другие гидроэлектрические станции по своей технике и мощности равны лучшим современным силовым станциям Западной Европы и Америки — это только первые наши шаги в области полезного использования огромнейших водно-энергетических ресурсов СССР.

Плановый социалистический характер нашего хозяйства позволяет советскому правительству решать комплексно задачи крупнейшего государственного значения. Таким образом при постройке Днепротэса решена задача — превращение Днепра в сплошную могучую транспортную артерию. Заканчивается исключительной важности строительство Балтийско-Беломорского водного пути и мощной гидроэлектрической станции на р. Свири. Разворачивается строительство Волго-Московского канала, что решает

одновременно целую группу вопросов: водоснабжения столицы и колоссально возрастающей промышленности Московской области, создание кратчайшего глубоководного речного пути, соединяющего Москву с Ленинградом и Горьким и уже в ближайший год превращающий Москву в первоклассный речной порт.

Десятки крупнейших проблем по использованию водно-транспортных возможностей страны, которые еще несколько лет тому назад ставились отдельными работниками, в настоящее время находятся в научно-технической разработке и в определенной своей части находятся в стадии практического осуществления.

Решение вопросов — освоения и развития наших водных ресурсов как энергетического, так и транспортного порядка, — неразрывно связано с общим мощным ростом всего социалистического хозяйства Советского Союза.

Ударное социалистическое строительство мощными волнами разрастается и захватывает все новые хозяйственные отрасли. Перед многомиллионными массами трудящихся в новом конкретном виде открываются богатейшие пространства севера, Сибири и Дальнего Востока, совсем еще недавно неизвестные края — Мурманск, Печора, Якутия, Колыма, Чукотка, Камчатка, Сахалин и целый ряд других северных и северо-восточных областей СССР, — теперь представляют для нас совершенно конкретный интерес в общей работе по социалистическому строительству нашей страны. Ныне эти районы вовлекаются в общее русло социалистического строительства.

Советский север и северо-восток обладают огромнейшими природными богатствами (лес, пушнина, рыба, нефть, уголь, золото, платина и многочисленные ископаемые) и богатейшими речными и морскими путями. Мало, чрезвычайно мало пока еще изучены природные богатства нашего

севера и северо-востока, в том числе и водные пути этих районов.

В ряде постановлений партии и правительства даны директивы о развертывании конкретных работ по изучению и хозяйственному освоению этих областей и районов. От успешного и своевременного решения вопросов путей и транспортных средств в большей степени зависит все хозяйственное, социалистическое развитие отдаленных районов СССР. Отсюда понятно то внимание, которое проявляется нашим правительством к изучению многочисленными экспедициями Северного Ледовитого океана и многочисленных морей и рек, расположенных на советском севере и востоке.

Можно сказать, что труженики моря и реки с помощью научных работников, со всем искренним пролетарским энтузиазмом, честно, по-большевистски настойчиво, выполняли и выполняют директивы партии и правительства по изучению и освоению новых водотранспортных путей. Стало всемирно известным фактом систематическое ежегодное плавание большого количества транспортных судов с многочисленными грузами по Северному Ледовитому океану до устья рек Оби и Енисея, что приобщает большую часть Сибири прямыми путями к мировой торговле — дает возможность сибирский хлеб, лес, мясо, рыбу, пушнину завозить в страны Западной Европы и Америки. Систематические рейсы выполняются советским флотом на Камчатку, Сахалин, о. Врангель, на Колыму, Лену и другие пункты арктических морей.

Задачи изучения и быстрого освоения исключительного по разнообразию и богатейшего по ресурсам огромного Колымско-Индигирского края требуют ударного и практического решения транспортных вопросов для советской Якутии и Чукотского полуострова. Морской путь для массовых грузов через Владивосток по Тихому океану, Берин-

гов пролив до р. Колымы, помимо большого протяжения, очень труден по ледовым и навигационным условиям (как показывает практика последнего десятилетия обычно один рейс от Владивостока до р. Колымы продолжается в течение 2-х лет).

Подвозка по ж. д. большого количества грузов из центральной части СССР во Владивосток требует много времени и обходится очень дорого; а если учесть имеющуюся перегрузку наших Забайкальской и Уссурийской железных дорог, то станет понятным жгучая необходимость дать другие направления массовым грузопотокам на Якутию и Колымско-Индигирскому краю.

Одним из вполне возможных решений этой задачи является использование речного пути по р. Лене и дальше морского пути до устья р. Колымы. Такой транспортный путь дал бы возможность быстро и рентабельно выполнять перевозку массовых грузов, идущих от Иркутска на северо-восток. Однако полная до недавнего времени неизученность плавания морским побережьем от устья Лены до устья Колымы отодвигала использование этого транспортного пути.

Народный комиссариат водного транспорта во исполнение директив партии и правительства об **«освоении новых водных путей»** решил организовать летом 1931 г. экспедицию для изучения условий плавания от Лены до Колымы. Во главе экспедиции был поставлен опытный полярный капитан т. Бочек. Несмотря на исключительные трудности, в том числе: отсутствие арктического типа судов, недостаточно квалифицированный состав экипажа, ограниченное время для выполнения рейса — т. Бочек с необычайной энергией и в то же время с присущей ему скромностью принялся за организацию экспедиции. Выделенный для морского рейса речной пароход «Ленин» выполнил успешно задание Наркомвода, в результате чего собран ценнейший

навигационный материал и практически доказана возможность плавания от Лены до Колымы.

Благодаря выполненному пароходом «Ленин» в навигацию 1931 г. рейсу, дополненному собранными материалами ледоколом «Сибиряковым» знаменитым рейсом, совершенным летом 1932 г. — ныне перед советским мореплаванием открывается новая страница в области использования северо-восточных водных путей для массовых перевозок. Теперь в основном изучен ледовой режим, глубины и проч. навигационные условия плавания в этих новых и важнейших во всех отношениях отдаленных окраинах Советского Союза.

С искренней радостью и глубокой благодарностью мы отмечаем выполненную экипажем парохода «Ленин» ударную работу. Надо приветствовать и всячески поддержать почин Союзосвода — издать серию популярных брошюр, рисующих борьбу советских водников за освоение новых огромных водных путей.

Брошюра гг. Березина и Жукова дает краткое описание героической работы по организации и выполнению экспедиции пароходом «Ленин». Этот небольшой труд является важным вкладом в небогатую пока у нас «популярную литературу» по арктическому плаванию. Надо всячески рекомендовать настоящую брошюру всем интересующимся вопросами социалистического строительства на далеком северо-востоке. Надо сделать все для того, чтобы брошюра проникла в гущу нашей рабочей молодежи, так как пример экипажа парохода «Ленин» — образец того, как социалистический труд становится лучшим методом практического применения завоеваний Октябрьской революции на море.

В. Зоф.

Москва, октябрь 1932 г.

ГЛАВА I.

ЯКУТСКАЯ АВТОНОМНАЯ СОВЕТСКАЯ СОЦИАЛИСТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА И КОЛЫМСКО-ИНДИГИРСКИЙ КРАЙ

Территория, население и его занятия, богатства края, пути сообщения

Гигантские просторы нашего Союза не только полностью не освоены, но даже и не изучены. В особенности это можно сказать про северные окраины Союза. Само слово «север» пугает, дает представление о чем-то крайне пустынном, заброшенном, холодном и неизвестном.

Для массы населения непонятно: зачем нужно осваивать пустынный, ледяной север, зачем затрачивать средства, силы, а сплошь и рядом жертвовать человеческими жизнями при организации далеких полярных экспедиций? Такого рода мысли объясняются незнанием с огромными богатствами и перспективами, которые имеет север вообще, и наш Советский, в частности. **Изучение и освоение севера — одна из важнейших очередных задач, стоящих перед Советской страной.**

**

На северо-востоке Азиатской части Союза расположена огромная страна, в несколько раз превышающая площадь всей Западной Европы — **Якутская Автономная Совет-**

ская Социалистическая Республика. Уже известные богатства этой страны, до сего времени крайне слабо изученной, — весьма значительны. Однако, разработка и эксплуатация их проходит в совершенно незначительных размерах из-за слабого освоения этого края.

Первая причина — это отсутствие транспорта. Необходимо помнить, что транспорт в отсталых, осваиваемых районах играет **ведущую** роль. Вслед за проникновением и налаживанием транспорта, в крае начинается процесс заселения. Транспорт ведет за собой начало промышленности, культуры, поднимает основное коренное население на высшую ступень. С проникновением транспорта край вовлекается в товарооборот. Без транспорта немислим культурный и хозяйственный рост какой-бы то ни было страны.

При огромных пространствах нашего Союза водные пути, как самый дешевый вид транспорта, на первых шагах развития окраин должен быть первенствующим, почти монопольным видом транспорта. Якутская АССР в этом отношении не представляет никакого исключения: наоборот, Якутия обладает величайшими водными магистралями — река Лена (протяжение ее с притоками около 27 тыс. км) (рис. 1), река Индигирка (протяжение без притоков свыше 2000 км), Колыма (протяжение без притоков около 3000 км), Яна (около 2000 км), Алазея, Оленек и т. д.

Все эти обширные водные бассейны, за исключением Ленского бассейна, почти не изучены и совершенно не освоены судоходством. Имеющиеся, совершенно недостаточные материалы (за исключением р. Колымы, изыскания на которой производились в 1928—29 г.) позволяют однако, категорически утверждать, что эти реки обладают хорошим судоходными качествами, позволяющими организовать судоходство без каких-либо гидротехнических работ.

Однако, судоходство существует лишь в Ленском бассейне, причем имеющийся на р. Лене флот совершенно не удовлетворяет потребности края. Недостаток транспортных средств, а также под'ездных гужевых путей к реке Лене, тормозит дальнейшее развитие края. Если не считать не-

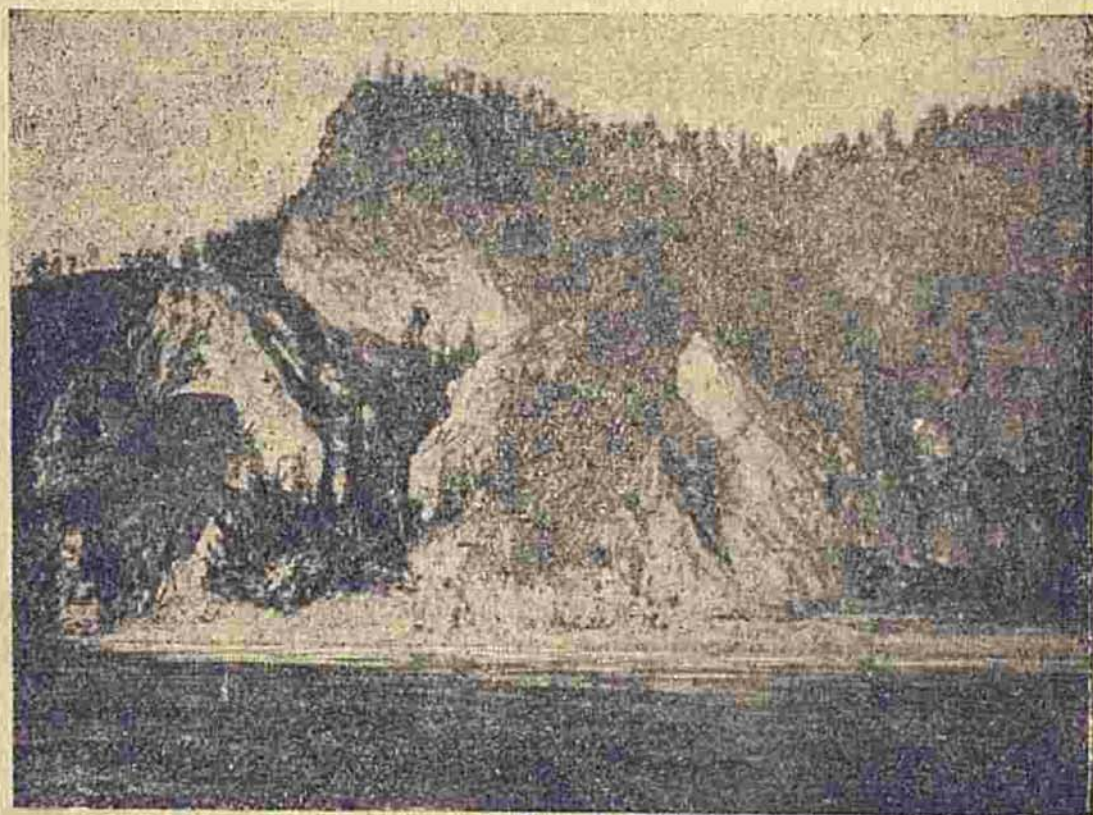


Рис. 1. Река Лена в среднем течении, возле гор. Киренска так называемые „Щеки“.

скольких катеров на Колыме и 1-2 катеров на Индигирке и Яне, транспортные способности которых совершенно ничтожны, на всех остальных реках судоходства не существует.

Объясняется это тем, что царское правительство смотрело на окраины, как на колонию, поощряло самую хищническую деятельность купечества, проникавшего на север за пушиной, и содействовало самой зверской эксплуатации

людей. Царское правительство не заботилось о приобщении отсталых народностей к подлинной культуре. Царская «культура» проникала на крайний север в виде духовенства, которое несло за собой христианство, учившее, что «нет власти не от бога», «культура» проникала вместе с купцом в виде водки, сифилиса и т. д. Дурман водки заставлял туземца за бесценок продавать купцу ценную пушнину, а религия утешала очнувшегося обманутого «царством божьим на небе».

Если это не помогало, то у царского правительства имелся полицейский аппарат, который обладал достаточной решительностью, чтобы в корне «пресечь» всякое недовольство. Достаточно вспомнить Ленский расстрел. Все это покрывалось властью свыше: недаром на запрос в Государственной думе о Ленских событиях один из царских министров ответил твердо и убедительно: «Так было и так будет».

Подобная политика вела к расхищению богатств края, в результате чего многие ценные виды пушнины, например, соболь, совершенно исчезли из края, — к обнищанию, вырождению и вымиранию коренных жителей края.

Вполне понятно, что Советская власть не могла продолжать царскую политику в отношении отсталых народностей: **благоприятствование национальностям, помощь им в поднятии их культуры и хозяйства, вовлечение их в социалистическое строительство — одна из основ политики Советской власти.** Поэтому, в 1922 г. и была создана Якутская Автономная Советская Социалистическая республика и был организован при ВЦИК'е Комитет содействия народностям севера, специально занимающийся помощью отсталым народностям.

Развитие промышленности на окраинах и огромные вложения в дело их культурного строительства — служат достаточно убедительным доказательством политики Совет-

ской власти по отношению к окраинам. Ряд правительственных постановлений говорит и о развитии транспорта на окраинах, в частности на крайнем северо-востоке Союза, в так называемом Колымско-Индибирском крае, большая часть которого входит в Якутскую АССР.

Под Колымско-Индибирским краем принято понимать территорию между Верхоянским и Колымским водоразделами (см. карту), общей площадью свыше 1,5 млн. кв. километров, т. е. примерно в три раза больше Франции.

Население этого огромного края не превышает 14—15 тысяч человек, или по плотности населения 1 человек на 100 кв. км. Население края состоит из чукчей, ламутов, тунгусов, юкагиров, якутов и русских. Коренное население занимается охотничеством и оленеводством; русские и частично якуты — скотоводством и рыболовством. В основном население сохраняет формы и промыслы существования, свойственные доисторическому человеку. Исследователь реки Индибирки г. Чирихин в таких выражениях описывает Алланху — одно из крупнейших населений низовьев р. Индибирки: «Здесь за все время нашего долгого путешествия мы смогли в первый раз выпечь хлеб, так как в поселке было нечто напоминающее русскую печь. Впервые за все время нашего путешествия мы увидели стекла в окнах жилища. Жители здесь настолько культурны, что начали строить баню»...

Теперешний начальник Колымско-Индибирского районного управления речного транспорта, бывший политкаторжанин, высланный царским правительством на Колыму, — тов. Зыков, описывает Средне-Колымск (наиболее крупный пункт на р. Колыме) так: «Во всем поселке всего имеются только три дома с крышами, а на остальных — сделан потолок и засыпан землей — это заменяет крышу; в окна вместо стекол вставляется лед. Население занимается преимущественно рыболовством, но тары для

хранения рыбы нет, так как несмотря на обилие леса, население не умеет делать бочки».

Колымско-Индигирский край во времена царизма снискал себе печальную известность, как одно из самых суровых мест ссылки. Недаром политкаторжане называли поселок Средне-Колымск «Пропадинском».

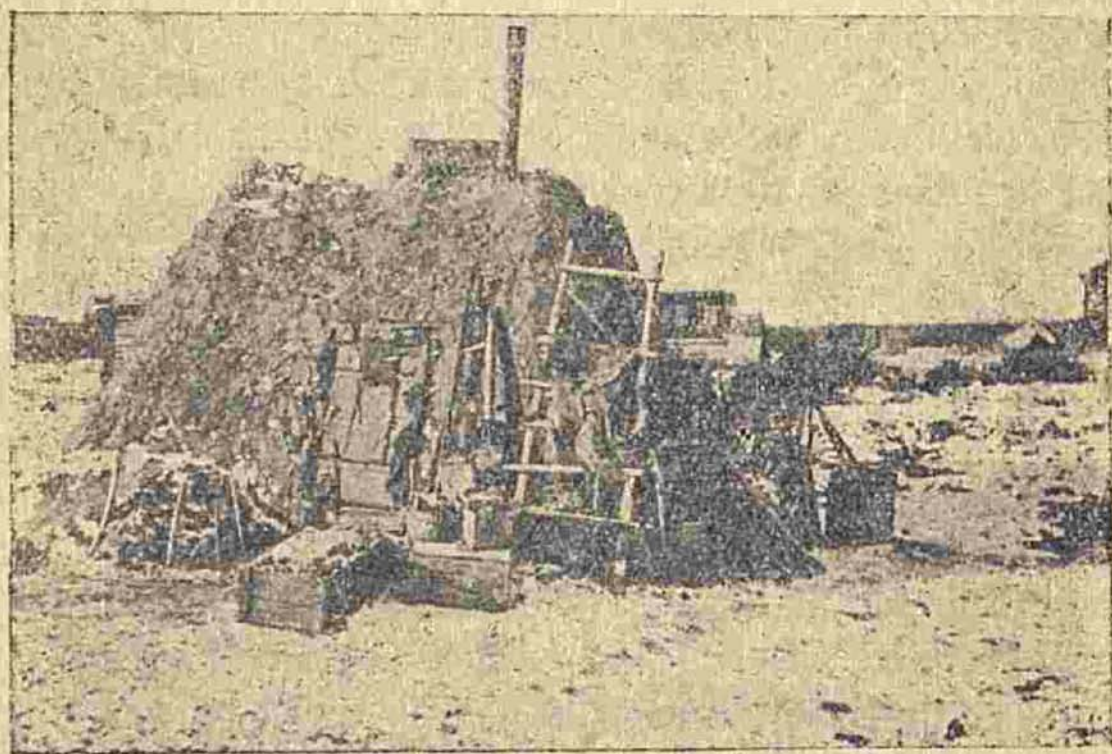


Рис. 2. Вид жилища на крайнем севере.

Основной причиной такой резкой культурной и хозяйственной отсталости являлась вековая оторванность края от культурных центров мира. В 17 веке в этом крае появились первые завоеватели-казаки, приплывшие с р. Лены на кочах (коча род плоскодонного шарусного суденышка, проконопаченного мхом и глиной). На подобного рода суденышках доброе столетие осуществлялись сношения между устьями Лены и Колымы. Крайняя точка северо-востока Азии — мыс Дежнева, был открыт именно на таком суденышке.

Начиная со середины 18-го и до 19-го века Колымский край снабжался сухопутным путем из Якутска к верховьям р. Колымы, с дальнейшим сплавом по Колыме; в 19-м веке вьючный сухопутный путь был продолжен до Средне-Колымска, затем до 1911 г. преобладало также вьючное направление с побережья Охотского моря в район Колымы *). Само собой разумеется, что подобные способы сообщения на сотни километров без дорог, по тропинкам, сплошь и рядом допускающим только вьючное движение, не могло служить стимулом для развития края.

Нужно добавить, что царское правительство заботилось только о снабжении духовенства и казаков, а все остальное население было отдано на милость купечества, которое так варварски эксплуатировало население, что голодовки в крае были самым обычным явлением. Даже полицейское управление не могло отрицать того, что причиной обнищания края является деятельность купечества.

Только в 1911 г. впервые был организован морской рейс для снабжения Колымы из Владивостока через Берингов пролив: пароход «Колыма» завез в устье р. Колымы около 50 тонн грузов. С этой поры до 1918 г. морские рейсы в устье Колымы совершались ежегодно. В среднем завозилось 300 тонн груза, преимущественно продовольствие, охотничьи припасы, оружие, мануфактура, сахар, табак и т. д. Завоз этот далеко не покрывал минимальной потребности края.

А между тем, край по своим богатствам заслуживает серьезного внимания. И. Ф. Молодых, описывая богатства края, говорит: «Лесные массивы средних и южных частей

*) Эти данные, как и многие другие, заимствованы из работ И. Ф. Молодых: «Снабжение и пути связи Колымско-Индигирского края». «Задачи транспортного строительства на северо-востоке Якутии», «Как освоить Колымско-Индигирский край» и др.

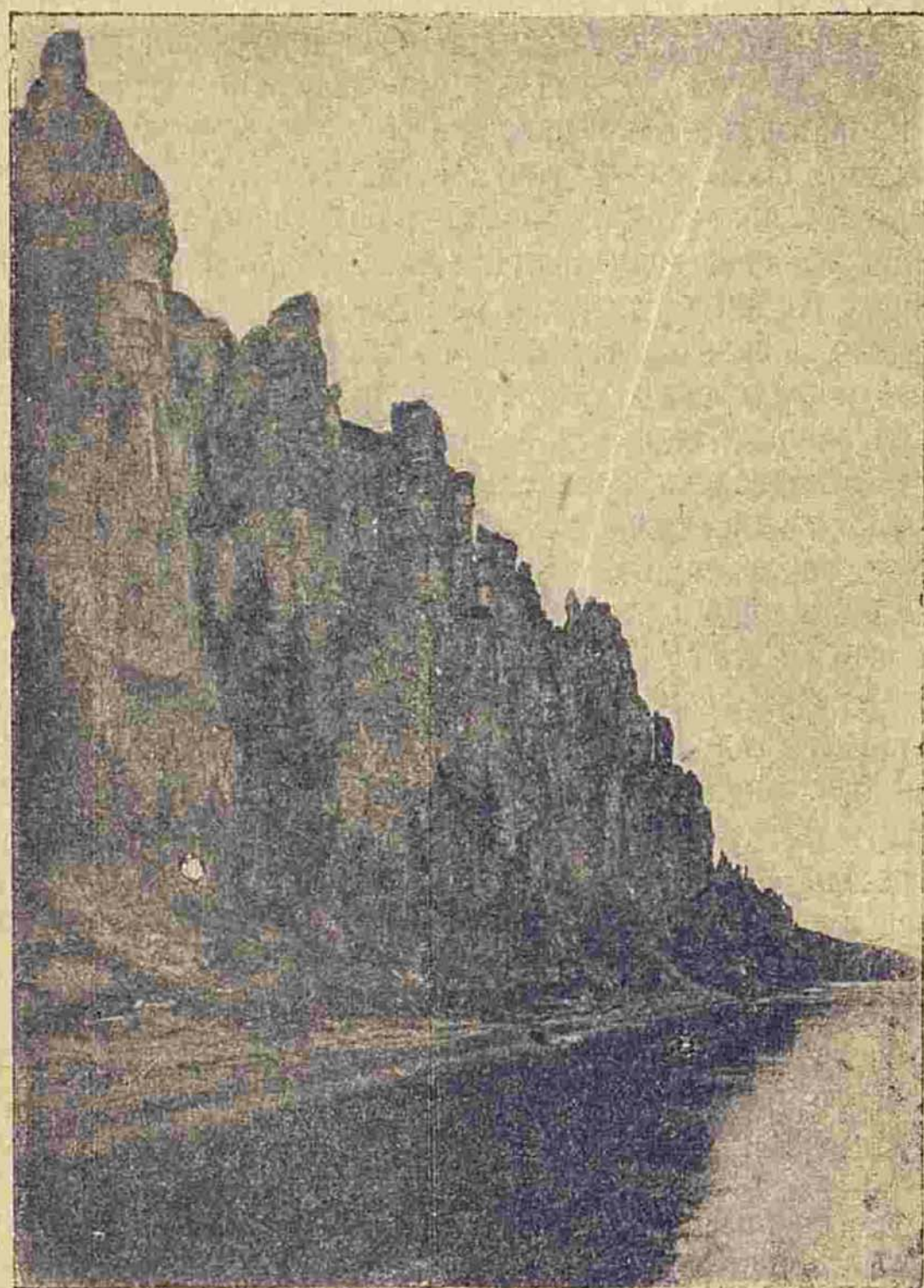


Рис. 3. Река Лена у Якутска, так называемые „Столбы“.

края богаты различными ценными видами пушного зверя: лучшая в Союзе белка, чернбуря и красная лисица, бурый медведь — по существу являются в настоящее время хозяевами лесных пространств. Белый песец царствует в северных районах края. Торговые организации исчисляли возможный отход пушного фонда, при его использовании, в 1—1,5 млн. золотых рублей»...

Но этого мало. Помимо огромных лесных богатств южных районов края, где нередко можно встретить кедр, на р. Зырянке (приток Колымы) имеются залежи выходящего на поверхность каменного угля, обладающего по предварительным данным высокой теплотворной способностью. В ряде мест обнаружены залежи слюды (мусковита); на р. Индигирке — россыши платины; серебро-свинцовые руды уже начаты разработкой на р. Яне. Есть достаточные основания утверждать, что в крае имеются железные руды и другие ценные ископаемые. Все это далеко не исчерпывает перечень богатств края и дальнейшее знакомство с краем безусловно пополнит этот список.

Тов. Чирхин в «Предварительном отчете экспедиции Якутской комиссии Академии наук на Индигирку», со слов очевидцев, рассказывает, что на Индигирке у бродячих племен (ламуты) несколько раз были обнаружены слитки, похожие на золото. Однако, ламуты категорически отказываются открыть месторождение этих слитков.

И. Ф. Молодых говорит о богатствах Колымско-Индигирского края: «Колымско-Индигирский край является кладовой, наполненной различными ценностями, ключ от которой царское правительство не удосужилось найти за 300 лет владения краем».

Огромные богатства края не раз привлекали внимание иностранного капитала. Так, некий Лонк-де-Лобель предлагал царскому правительству построить железную дорогу, связывающую Сибирскую железнодорожную магистраль с

крайним севером, требуя себе взамен право на некоторую часть земель. Царское правительство, наученное горьким опытом с продажей Аляски, ответило на это предложение отказом.

В годы гражданской войны (1918—22 гг.), когда Советская власть была окружена кольцом интервенции, к побережью Колымского края, поживиться ценными мехами, подходила не одна спекулянтская шхуна из Аляски.

С 1923 г. колымские рейсы из Владивостока через Берингов пролив были возобновлены, причем количество завозимого на Колыму груза начало расти: в 1923 г. было завезено 355 тонн грузов, в 1924 г. — 321 тонна, в 1925 г. — 476 тонн, в 1926 г. — 658 тонн, в 1927 г. — 706 тонн, в 1928 г. — 864 тонны, в 1929 г. — 591 тонна, в 1930 г. — 667 тонн и в 1931 г. — свыше 1700 тонн. Средний годовой завоз грузов, по сравнению с дореволюционным, вырос в два с половиной раза. Что значительно улучшило снабжение населения края, тем более, что продовольствие и другие товары отпускались по твердым ценам, исключаям какую-либо возможность наживы. Большая же часть продуктов продавалась населению даже по ценам ниже себестоимости. Так, например, при себестоимости муки с транспортными накидками примерно в 13 руб. пуд, она продавалась по 4 руб. за пуд.

Однако, улучшено было снабжение только той части населения, которая проживала в низовьях р. Колымы. Имевшиеся на Колыме катера, конечно, не могли считаться сколько-нибудь серьезными транспортными средствами, а собачий и олений транспорт мог перевезти в верховья Колымы, на Индигирку и в другие районы крайне мизерное количество грузов. Флота же, чтобы быстро доставить груз на среднее и верхнее течение р. Колымы, перебросить его морем на Индигирку и поднять по этой реке, не было.

Поэтому условия снабжения верховых районов Колымы-Индигирки почти не изменились: попрежнему на душу населения приходилось по 1—1,5 кг муки в месяц, попрежнему в питании населения основную роль играла рыба и лишь частично мясо. Вопрос об организации судоходства в Колымско-Индигирском крае остро встал в 1931 г., когда из Владивостока суда подвезли на Колыму свыше 1700 тонн груза. Стало ясно, что если Колыма не получит флота, то почти весь завезенный груз будет лежать без движения в устье реки, а население снова будет голодать. Надо было срочно достать хотя бы один пароход, чтобы развести по району пришедшие на Колыму грузы.

ГЛАВА II

ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКСПЕДИЦИИ ПАРОХОДА «ЛЕНИН» НА КОЛЫМУ

Способы организации судоходства на Колыме. Преимущества переброски парохода с Лены. Подготовка экспедиции.

Организовать судоходство на р.р. Колыма и Индигирка, а также каботаж между ними, да еще сделать это в течение короткого времени — задача в достаточной степени трудная.

Говорить о постройке парохода на самой р. Колыме не приходится: с огромными трудностями, перебросив оборудование, материалы, людей и построив помещения, можно было лишь собрать на Колыме готовый пароход. Однако, подготовительные мероприятия к сборке и сама сборка заняли бы не меньше года. К тому же завезти части речного парохода можно было только из Владивостока на морских пароходах, идущих на Колыму. Разобранные части парохода могли прибыть на Колыму к тому периоду, когда речному пароходу необходимо было начать транспортную работу. Обычно морские пароходы приходят в устье Колымы в начале августа, а навигация закрывается в октябре. Следовательно на перевозки по Колыме речному пароходу оставалось бы только 2 месяца.

Таким образом переброска на Колыму парохода в разобранном виде не решала вопроса, как же развезти прибывшие с моря грузы по р. Колыме. Отсюда появилась мысль о переброске **готового** парохода, который по прибытии на Колыму смог бы тотчас же вступить в работу.

К этому пароходу предъявлялись следующие требования:

1) пароход должен был перевозить грузы главным образом на себе, так как на Колыме почти не было другого тоннажа;

2) пароход должен обладать достаточными креплениями, чтобы выходить за бар р. Колымы, где имеется значительная морская волна, которая опасна для обычного речного судна. Требования крепости и устойчивости диктовались еще и тем, что пароход на первое время должен был совершать каботажные рейсы между Колымой и Индигиркой;

3) пароход должен иметь минимальную осадку, чтобы совершать рейсы по Колыме на среднем и верхнем плесе, где глубины не превышают 100—90 см;

4) пароход должен иметь некоторое количество пассажирских мест для пассажирских перевозок.

Все это требовало постройки парохода по специальному заказу. Выполнить же заказ на отечественных или на зарубежных верфях было невозможно, из-за недостатка времени. Поэтому встал вопрос о выделении одного из имеющихся или вновь строящихся речных пароходов, чтобы перевести его морем из Владивостока на Колыму. Этому пароходу пришлось бы проделать несколько тысяч миль по четырем морям: сначала по беспокойному Охотскому и Японскому морям, потом по Беринговому морю и, наконец, в тяжелых ледовых условиях по Восточно-Сибирскому морю, где часто морские суда затирались льдом и не смогли дойти до р. Колымы. Например, пароход «Ставрополь» в 1924 г.

Полярник Г. Д. Красинский так описывает район от Берингова пролива до р. Колымы: «Участок представляется в ледяном отношении наиболее трудно проходимым, ибо временами северные ветра прижимают к берегу океанские льды, загромаждая иногда пролив Лонга (морской пролив, отделяющий остров Врангеля от сибирского берега) и создавая тяжелые преграды при проходе морского судна».

Совершенно ясно, что встреча со льдами не желательна даже для морского парохода, так как в лучшем случае это влечет за собой замедление движения парохода. Не редки случаи и зажима льдами: в этом случае все зависит от прочности корпуса. Как раз в 1931 г. в этом районе при встрече со льдами погибла морская шхуна «Чукотка».

Поэтому думать об использовании обыкновенного речного парохода для подобного рейса не приходилось. Направляя речной пароход из Владивостока в Колыму, нужно было учесть всю серьезность доводов о возможной и вероятной гибели судна.

Таким образом, отпал и этот способ доставки парохода на Колыму. Остался последний способ: перевести какой-либо пароход из устья р. Лены — по морю Лаптевых и Восточно-Сибирскому морю — в устье р. Колымы.

Морской участок между Леной и Колымой не исследован и менее известен, чем участок Колыма—Берингов пролив. Участок Лена—Колыма проходили Норденшельд на парусно-моторной шхуне «Вега» (1878—79 гг.) Вилькицкий — на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» в 1914—15 гг., Амундсен — в 1918—20 гг. и, наконец, тов. Миловзоров — на пароходе «Колыма» из Владивостока в устье р. Лены в 1927 г.

Это — важнейшие рейсы, которые дали материалы об условиях плавания на этом участке. Ледовые условия на этом участке более легки, чем на участке Колыма—Берингов пролив. Это вполне понятно, если учесть влияние мно-

говодных и относительно теплых рек, впадающих в океан на этом участке (Лена, Яна, Индигирка, Алазея и Колыма). Однако, «более легкие условия» не следует понимать так, что на этом участке вообще не бывает льда. Льды, несомненно, бывают, но разрыхленные, вследствие влияния рек. Во второй период полярного лета льды под влиянием ветров отходят от берегов к северу. Тундровые берега моря не обладают достаточной глубиной. Летом в этом районе часто бывают туманы. В первый период полярного лета льды стоят близко к берегу. Поэтому наиболее благоприятным временем для переброски парохода с Лены на Колыму считался именно этот период. В виду незначительного пространства между льдами и берегом, речной пароход испытывал бы наименьшую опасность от штормов.

По мнению И. Ф. Молодых «за время с 1913 г. до настоящего времени *) не имеется каких-либо твердых данных сказать, что переброска судов речного типа невозможна или возможна безопасно. Побережье на участке на восток от Лены к Колыме большей частью отмело, и нет еще сейчас достаточно точных и верных карт для решения вопросов о наличии в достаточном числе удобных мест отстоя, где бы речные суда смогли укрыться в случае, если их застигнет непогода. Скорее можно сказать, что таких мест в достаточном числе, видимо, нет. При этом опасными для речных судов могут быть непогода и шторма. Идя по прибрежной отмелости, эти суда не могут испытывать никакой опасности от льдов. Таким образом, решив вопрос о переброске судов, нужно идти на вполне определенный риск, вплоть до гибели судов».

Капитан-полярник тов. А. П. Бочек говорит: «переброска возможна, но, конечно, риск имеется значительный, как всякое морское плавание для речного судна. Операция воз-

*) Мая 1931 года.

можно, однако, нужно принять в расчет возможную гибель судов».

Двух этих авторитетных мнений вполне достаточно, чтобы заключить о значительности риска переброски речного парохода. Однако, другого выхода не было, так как первый камень организации транспорта в Колымско-Инди-гирском крае нужно было заложить.

Весь флот Ленского бассейна был тщательно просмотрен. Самым подходящим пароходом для переброски на Колыму оказался пароход «Ленин» (рис. 4). Из всех пароходов бассейна «Ленин» обладает наиболее крепким корпусом, что уменьшает риск перевода, позволяет судну производить работу на рейде р. Колымы и дает ему возможность совершать регулярное каботажное плавание между устьями Колымы и Индигирки. Кроме того «Ленин» имеет

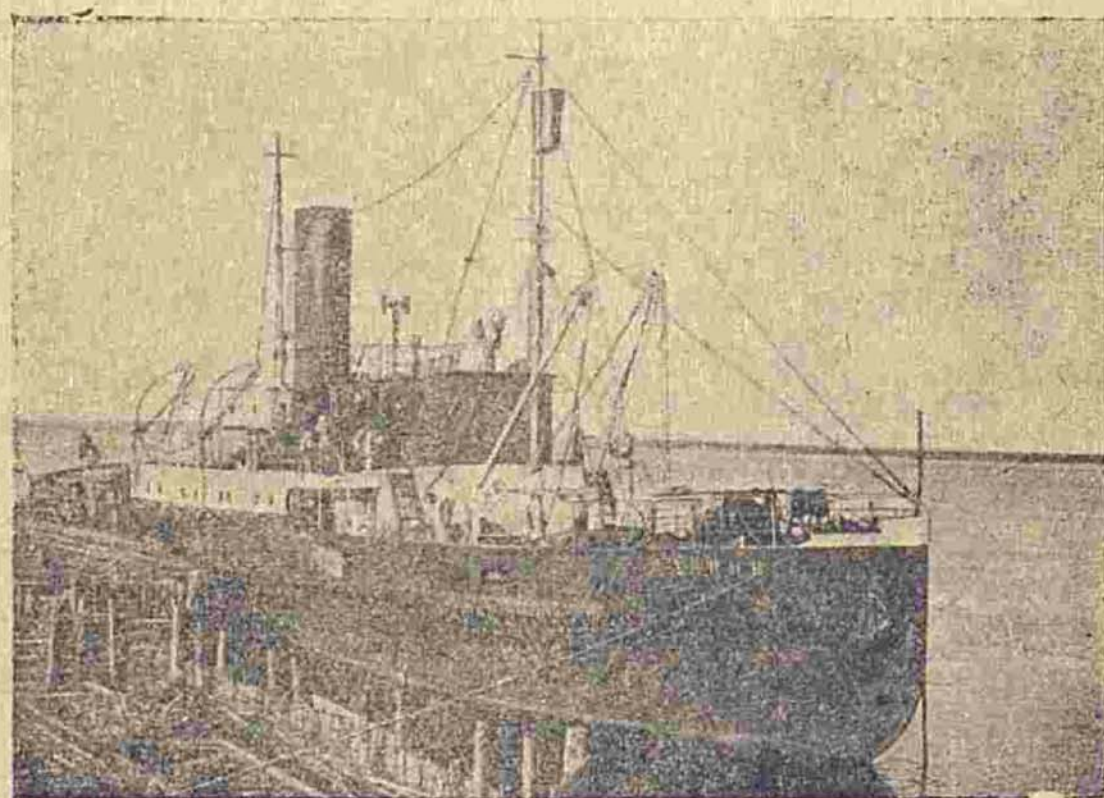


Рис. 4. Пароход „Ленин“.

достаточные грузовые трюмы, чтобы перевозить грузы не только буксиром, но и на себе, а также небольшие пассажирские помещения. Наличие грузовых трюмов позволяло «Ленину» взять достаточный запас топлива для рейса от устья Лены.

«Ленин» — винтовой мощный пароход (500 л. с.), что также уменьшало риск перехода.

Но у «Ленина» было и отрицательное качество — большая осадка (1,5 метра), которая не позволила бы ему при имеющихся глубинах реки в межень идти по Колыме выше Средне-Колымска. Таким образом, «Ленин» мог работать только на участке около 600 км от устья. Однако, в половодье «Ленин» может подниматься значительно выше и может доходить даже до Верхне-Колымска. Правда, даже и совершение рейсов до Верхне-Колымска полностью не удовлетворило бы запросов р. Колымы, так как обслуживание транспортом должно распространиться до Бохатчи (по данным т. Молодых — конец судоходного участка реки), а также и на притоки р. Колымы. Но плавание одного и того же парохода в условиях открытого рейда р. Колымы и при глубинах в 70—80 см, какие имеются на основных притоках Колымы, является делом технически невозможным. Помимо этого, переброска мелко-сидящего парохода, из числа имевшихся на Лене в период времени, когда решался этот вопрос (июль месяц), являлось делом более рискованным, чем переброска «Ленина».

20 июля 1931 г. вопрос о переброске парохода «Ленин» был решен заместителем народного комиссара водного транспорта тов. В. В. Фоминым. «Ленин» должен был выйти из Якутска не позднее 15 августа. Руководство этой достаточно рискованной экспедицией было поручено опытному капитану-полярнику Александру Павловичу Бочек, который должен был в десятидневный срок подготовить экспедицию, набрать руководящий состав (4-5 чел.) мор-

ской команды и произвести заготовку всего необходимого для экспедиции. Задача тяжелая, но т. Бочек взялся за это дело (рис. 5).



Рис. 5. Начальник экспедиции капитан А. П. Бочек и ленские лоцманы.

Фигура т. Бочек весьма интересна и очень показательна для советских моряков, прославившихся своей смелостью и выдержкой. Тов. Бочек еще молодой капитан, но он уже совершил не одно полярное плавание. Моряки-дальневосточники считают его «лучшим капитаном Дальнего Востока». О нем рассказывают такой характерный случай. В Китайских морях на судне, где работал т. Бочек, среди пассажиров-китайцев появилась чума. Китайские власти отказались впустить это судно в порт, впредь до полной ликвидации чумы и соблюдения карантинного срока. Создалось безвыходное положение. Тогда т. Бочек, совместно с двумя другими смельчаками, вынес трупы умерших от

чумы китайцев на берег пустынного острова, сжег их, заперся в каюте и стал ожидать прихода чумы. Однако, чума не пристала к советским морякам.

Глядя на небольшую, худощавую фигуру т. Бочек, невольно думается, неужели этот скромный, слабенький на вид человек, может быть капитаном дальнего плавания, полярником, да еще героем? Рейс «Ленина» на Колыму лишний раз подтвердил, что наружность весьма обманчива: весь экипаж парохода во главе с т. Бочек еще раз показали героизм и выдержку советских водников.

Решение Наркомвода о переводе «Ленина» встретило самую суровую критику со стороны ряда лиц и организаций. Кроме небольшой группы инициаторов перевода «Ленина» эта идея нигде не встретила поддержки. А критика была действительно суровая, но, как показали факты,

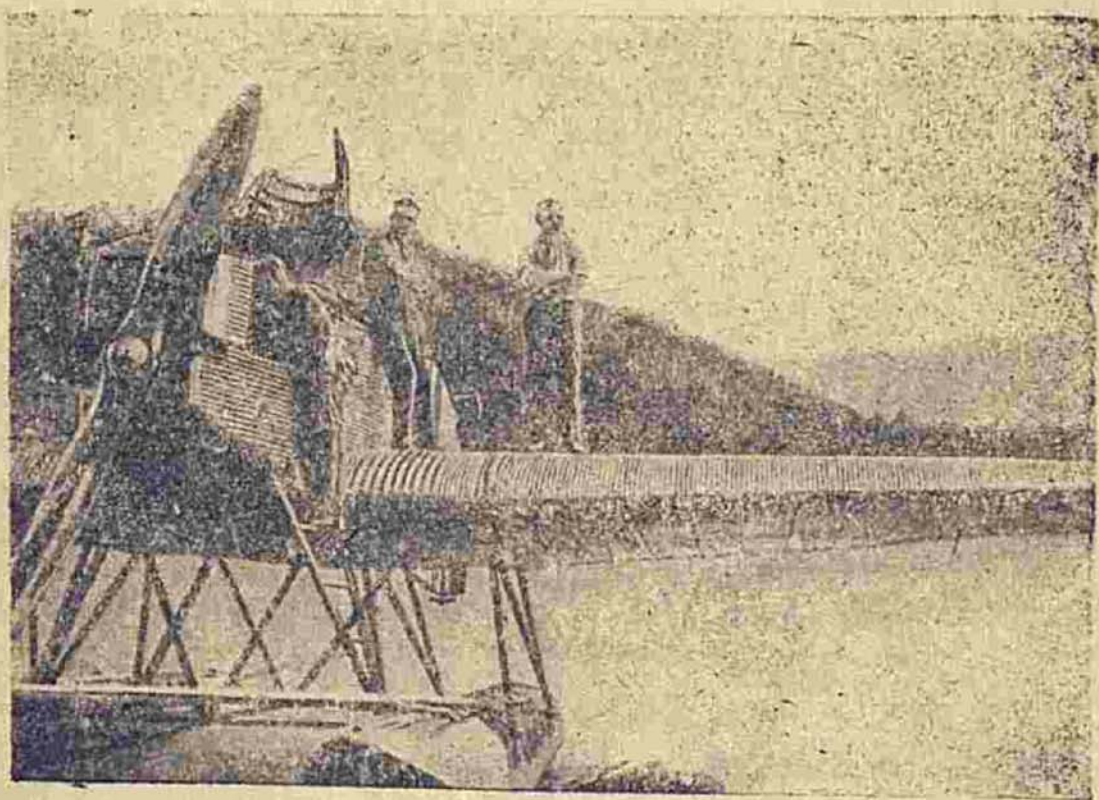


Рис. 6. Перелет морского экипажа экспедиции из Иркутска в Якутск.

неверная. Открылась дискуссия по вопросу погибнет «Ленин» при переходе или нет. Явное большинство (якутские организации, Комсеверопуть, ленский судоходный надзор и др.) утверждали, что «Ленин» до Колымы не дойдет, так как наиболее подходящее время навигации упущено, «Ленин» непригоден для плавания в море, рейс закончится гибелью судна. Ленский судоходный надзор прямо написал, что считает подобный рейс невозможным. Раздавались даже отдельные голоса, обвинявшие инициаторов рейса во вредительстве.

Несмотря на накаленную атмосферу вокруг этого вопроса, подготовка экспедиции шла полным ходом. 31 июля 1931 г. вопрос о рейсе «Ленина» был санкционирован правительством РСФСР, а 2 августа руководящий состав: начальник экспедиции капитан А. П. Бочек, старший помощник А. Е. Белохов, старший механик С. К. Мазанка, радист В. Б. Востряков и боцман В. В. Алексеев выехали экспрессом до Иркутска для дальнейшего следования на самолетах в Якутск. (Рис. 6).

ГЛАВА III.

ЭКСПЕДИЦИЯ НА КОЛЫМУ.

**«Ленин» готовится к походу.— От Якутска до океана.—
На помощь аэро-метеорологической службе.—В океане.—
Рейсы «Ленина» на Колыме.**

Подготовить судно к полярному плаванию — дело весьма трудное и в высшей степени ответственное. Поэтому снабжению «Ленина» было уделено исключительное внимание. Механизмы и корпус «Ленина» подверглись самому тщательному обследованию. Что нужно, было исправлено, отремонтировано, обновлено. Огромная заслуга в этом рабочих мастерских Ленского госречфлота. Под руководством инженера Эстеркес работы по ремонту судна шли днем и ночью.

«Ленин» в это время стоял в затоне в 8 км от Якутска. Сюда нужно было подвезти снабжение и материалы. Эта операция проходила исключительно тяжело, тем более, что непрерывные дожди окончательно испортили дороги.

К 18 августа «Ленин» был подготовлен к дальнейшему плаванию. В виду позднего выхода в море и возможной зимовки во льдах, «Ленин» получил снабжение на 14 месяцев. Были погружены инструменты и материалы для производства зимнего ремонта, если судно застрянет где-либо

во льдах и будет вынуждено зимовать. На судне была отремонтирована радиостанция.

Однако, все еще не был решен вопрос, может ли «Ленин» совершить полярное плавание? Будет ли судно в состоянии пройти путь от Лены по Северному Ледовитому океану до устья Колымы? Против такого плавания, несмотря на решение правительства, все еще возражали представители Комсеверопути. Они настойчиво доказывали, что судно будет вынуждено зимовать в открытом океане. Находились малoverы, которые даже предвещали гибель судна. У них были сведения о тяжелом состоянии льдов Полярного моря. Правда, это подтверждалось тем, что морские пароходы «Колыма» и «Лейтенант Шмидт» были затерты у мыса Северного, не имея возможности продвигаться далее в пункты назначения. Шхуна «Белуха» в это время застряла во льдах у мыса Челюскина. Другая шхуна «Чукотка», вышедшая из Владивостока на остров Врангель, была раздавлена полярными льдами.

Для окончательного разрешения этого важнейшего вопроса в Якутск из Москвы был командирован крупный специалист-полярник, капитан дальнего плавания т. Куцевой. Комиссия под его председательством внимательно обследовала «Ленина», ознакомилась с произведенным ремонтом, выяснила размеры снабжения и пришла к решению, что по своей конструкции **«Ленин» может совершать морские переходы.**

Корпус «Ленина» по своему устройству и креплению, в особенности в носовой своей части, может плавать в разреженных льдах. Однако, корма «Ленина» имеет такое образование, которое требует от судоводителя особой осторожности при работе во льдах при полном ходе. В общем же «Ленин» был построен с учетом плавания во льдах. Поэтому винты «Ленина» были защищены от бокового попадания льда под лопасти винта. К тому же у «Ленина»

был опыт плавания во льдах. Еще весной 1931 г. «Ленин» оказал помощь барже, работая во льдах толщиной 80 см. Его винты выдержали испытание.

Экипаж обеспечен продовольствием и снабжением даже в том случае, если судно зазимует. Довольно плохо оказалось лишь с подготовкой лучшего отборного угля для рейса. Ленское управление речного транспорта не выполнило директивы Наркомвода и не обеспечило «Ленина» высоко-сортным углем. Поэтому было решено, что судно возьмет уголь на пути перед выходом в океан.

22 августа — памятный день для экспедиции. В 16 часов «Ленин» снялся с якоря и, рассекая воду, при прощальных приветствиях якутского пролетариата и представителей местных организаций начал удаляться от Якутска.

Впереди тысячи километров необследованного пути, плавание по Ледовитому океану, где на каждом шагу опасности. Ветра, волнения, а главное, полярные льды — постоянно мешают завоеванию арктических вод. Борьба с Арктикой уже поглотила много жертв. Погибли некоторые полярные мореплаватели и суда, не выдержав борьбы с полярными льдами.

Все это, однако, не остановило советских моряков, которые неустрасливо двинулись на завоевание нового морского пути от Лены до Колымы.

В первый день «Ленин» проделал только 60 км. Наступившая темнота заставила судно стать на якорь и дожидаться рассвета. Ночное плавание по Лене представляло прямую опасность. Река каждый год меняет свой фарватер. Промерять реку нет никакой возможности, обставить ее, оградить опасные места пока что не удастся. На это потребуются огромные средства, затрачивать которые в данное время нецелесообразно, так как судоходство на Лене находится в зачаточном состоянии и пароходы по этой

мощной артерии Северо-Восточной Сибири ходят очень редко, особенно в низовьях реки, ближе к океану.

Первый переход — небольшой. Но уже тогда удалось выяснить, что главная машина «Ленина» и рулевой привод работали вполне исправно.

На второй день, снявшись рано утром с якоря, «Ленин» около 9 часов подошел к местности «Турый Ввоз», немного выше устья р. Алдана. Фарватер Лены здесь очень узкий. К тому же воды на перекате было недостаточно. Перед «Лениным» встала задача — так или иначе пройти этот перекат. У него не было моторного катера, чтобы обследовать путь. Правда, на судне имелась шлюпка, но производить промер русла при свежем ветре и большой волне было невозможно. Часть переката «Ленин» прошел при помощи обстановочной партии, которая находилась в этом районе. Однако, сопровождать «Ленина» дальше обстановочная партия отказалась, мотивируя это усталостью и отсутствием теплой одежды.

«Ленин» был предоставлен сам себе. Однако, он неустрашимо двинулся вперед, производя промеры с борта. Хотя два раза корпус судна задевал грунт, но перекат у «Турьего Ввоза» все же прошли благополучно.

К вечеру «Ленин» повстречался с пароходом «Кальвиц», который с двумя груженными углем кулигами (деревянная баржа) шел в Якутск. «Кальвиц» имел меньшую осадку чем «Ленин». Однако он больше суток просидел на мели у «Турьего Ввоза».

— Мы были убеждены, что «Ленин» не пройдет переката, — заявил командир «Кальвица», удивившись, что «Ленин» уже давно миновал «Турый Ввоз».

Такое убеждение комсостава «Кальвица» привело к тому, что весь запас угля он тащил в Якутск, не оставив ничего для «Ленина», несмотря на прямую директиву Наркомвода. Поэтому «Ленин» отобрал у него одну баржу с

углем, в количестве около 200 тонн и направился далее к морю.

К ночи «Ленин» вновь был вынужден встать на якорь, так как дальнейший путь так называемой, Соленой протокой, представлял прямую опасность.

24 августа «Ленин» пришел в Сангар-Хая, где были угольные копи, и начал погрузку угля. Были загружены бункера и трюм. Уголь оказался среднего качества, в большей своей части мелкий. Прибытие «Ленина» в Сангар-Хая явилось полной неожиданностью для местных рабочих. Никто не знал о его рейсе.

— Если бы нам ранее сообщили об этом, мы приготовили бы для вас отборного угля, — говорили рабочие.

Несмотря на выходной день, рабочие рудоуправления мобилизовались. Погрузка угля шла боевыми темпами. Она производилась даже ночью при свете прожекторов, находившихся на судне.

Приняв значительный запас угля, «Ленин» получил значительную осадку. В это время неожиданно обнаружилась течь через двери лаз-борта в салоне. Водонепроницаемость лаз-бортов ранее не была опробована, так как они были окрашены, что и ввело комсостав в заблуждение. Немедленно были приняты меры к тому, чтобы законопатить и зацементировать лаз-борта. Эта операция была проведена, ни на минуту не приостанавливая погрузки угля.

Густой туман, окутавший Лену, не дал возможности своевременно выйти в дальнейший рейс. Лишь около 9 часов следующего дня погода несколько прояснилась и «Ленин» двинулся дальше.

Сангар-Хая — новый центр угольной промышленности. Недавно здесь открыта шахта «Ц», где добывается высококачественный уголь. «Ленин» взял один мешок угля специально для того, чтобы его проанализировать и выявить его достоинства и недостатки. Этот уголь затем был

передан в устье Колымы на пароход «Лейтенант Шмидт» и отправлен во Владивосток.

Из Сангар-Хая «Ленин» вышел, имея на буксире кулигу с углем. Перед выходом в море он должен был запастись новым количеством угля, чтобы обеспечить себе дальнейший путь до Колымы.

Продвижение «Ленина» вскоре сильно осложнилось. Начались посадки на мель из-за неисследованности фарватера. 26 августа рано утром «Ленин» сел на мель близ о. Алексенова. Потребовались 2 часа самой усиленной работы всего экипажа, чтобы судно могло сойти с этой мели. Спустя несколько часов, «Ленин» вторично сел на мель в местности «Катылахтах». Однако, через полчаса ему удалось сняться с мели. Третья посадка, более тяжелая, в этот же день произошла в 18 часов. «Ленин» застрял на мели в местности «Куранах». Все попытки сняться с мели при помощи машины, завоза якорей и упорных стрел, остались безрезультатными. На мели «Ленин» простоял 19 часов, и лишь только в полдень 27 августа сошел на глубокую воду. (Рис. 7).

Значительное изменение фарватера реки — вот причина многочисленных посадок «Ленина» на мель. Ленские лоцмана, бывшие на борту «Ленина», прекрасно знали дело, обладали большой опытностью. Во время хода судна оба они бессменно находились на мостике, отказывая себе в самом незначительном отдыхе. Однако, это не предохраняло «Ленина» от посадки на мель.

Погода в это время ухудшилась. Работы по сѐмке судна с мели пришлось вести при дожде, что сильно изнурило команду.

Без особых происшествий вечером 28 августа «Ленин» пришел в Кюсюр (Булун), представляющий небольшой поселок в низовьях Лены. Здесь расположены фактории, которые занимаются скупкой пушнины, и находятся глав-

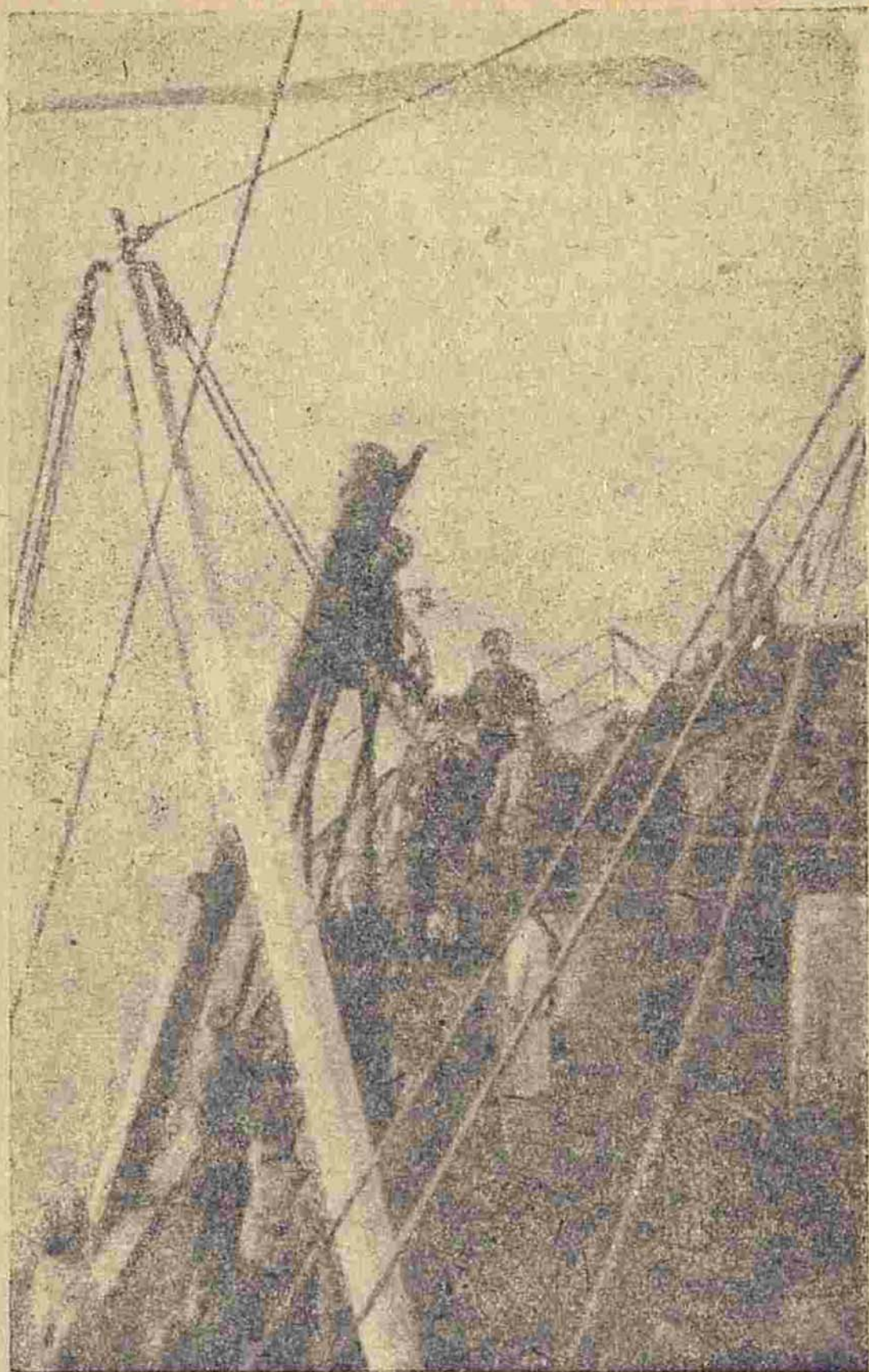


Рис. 7. „Ленин“ снимается с мели при помощи стрел.

нейшие рыбные промысла. В Булуе были пополнены запасы теплой одежды и некоторых продуктов, забрать которые в Якутске нехватило времени. На судно погрузили муку, мыло, чай, оленье нарты. В Кюсюре кулига с углем была оставлена. Вместо нее «Ленин» взял баржу № 65, приспособленную для плавания в низовьях Лены. К тому же на этой барже был отборный уголь, крайне необходимый для морского рейса.

Двинулись дальше. На пути так называемая Быковская протока. Здесь около песков «Кресты» была самая серьезная посадка «Ленина» на мель. Пришлось проработать ночь и весь следующий день. Лишь после героических усилий всего экипажа к вечеру 31 августа удалось сойти с мели. Погода в это время стояла плохая. Дождь шел не переставая. Команда так измучилась, что продолжать рейс было невозможно. Судно бросило якорь, чтобы дать хотя бы минимальный отдых экипажу. (Рис. 8).

1 сентября вновь посадка на мель в той же Быковской протоке. Вообще этот путь представлял ряд трудностей. Каждый шаг приходилось обследовать. Тратилось значительное время на ограждение пути и на промеры. Трое суток пришлось потратить для того, чтобы пройти эту протоку.

Команда во время посадки «Ленина» работала самоотверженно, учитывая позднее время для полярного плавания. С какими-либо нормами на судне никто не считался. Работали буквально круглые сутки. Часто люди засыпали на палубе, падая от усталости. Каждый понимал, что делает большое дело для Советской страны.

На следующий день «Ленин» повстречался с пароходом «Лена», который имел задание обслужить аэро-метеорологическую станцию, находящуюся на Ляховских островах (остров Ближний). Еще в Якутске капитану Бочек было поручено выяснить судьбу «Лены», которая должна была

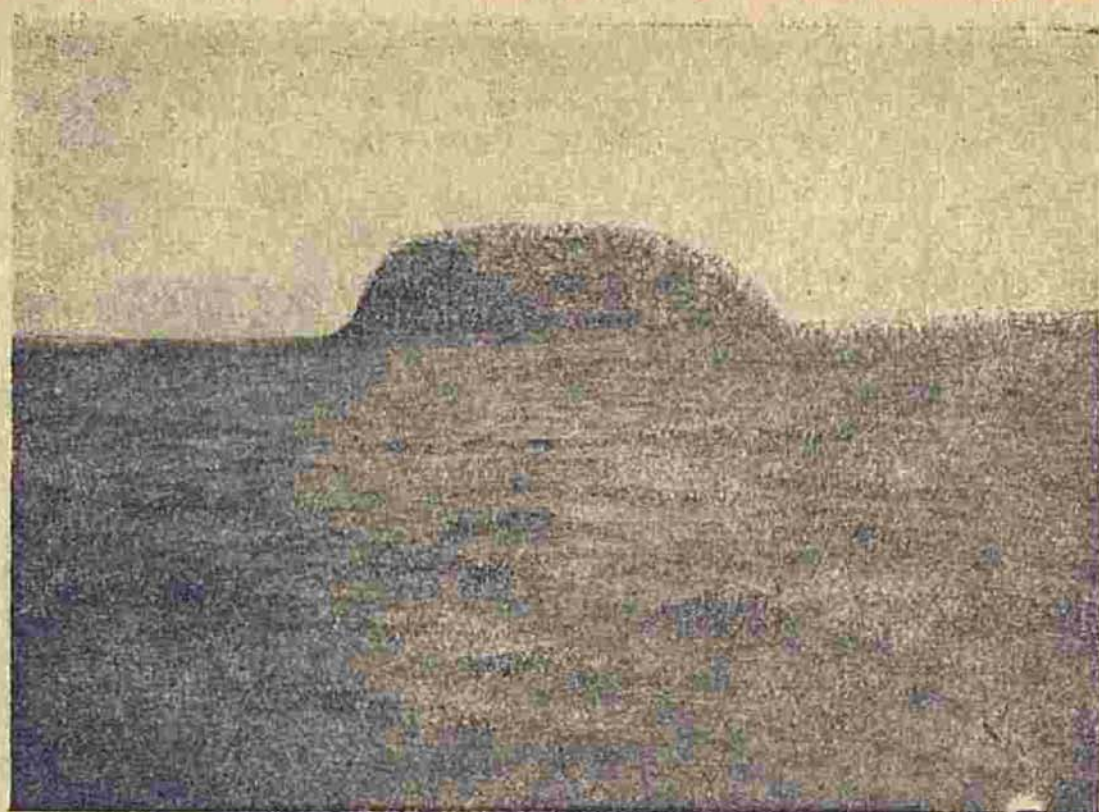


Рис. 8. Остров Столб в низовьях Лены.

завезти снабжение, продовольствие и материалы на Ляховские острова, но не давала о себе никаких сведений.

Несмотря на все усилия, «Лена» не могла попасть в пункт назначения. Штормовая погода при подходе к проливу Лалтева помешала ей выполнить задание. К тому же по своей ветхости «Лена» была непригодна для столь опасного плавания по Северному полярному морю.

— Мы не дошли до Ляховских островов всего 45 миль. Не желая рисковать экипажем и судном, мы были вынуждены повернуть обратно в бухту Тикси, — рассказывает комсостав «Лены».

Между тем, продовольствие и предметы снабжения для станции необходимо было доставить во что бы то ни стало. Об этом экспедицию просили Совнарком Якутии и государственный метеорологический институт в Якутии.

— Мы должны оказать помощь работникам научной станции. Грузы с парохода «Лена» — перебросить на остров Ближний. — Эту задачу поставил себе весь состав «Ленина». Лишь бы не помешали этому рейсу льды, часто загромождающие пролив Лаптева, по которому нужно пройти от устья Лены до Ляховских островов, где работала аэрометеорологическая станция, выполняя государственное задание по наблюдению за движением льдов, по изучению погоды и т. д.

Для «Ленина» это была лишняя нагрузка, лишняя работа, связанная к тому же с большими трудностями. Прежде всего из бассейна Лены Средней протокой нужно было пройти в море Лаптевых, омывающее весь Приленский район. Это тяжелый путь. Нужен опытный лоцман, хорошо знающий район, чтобы пройти по этой протоке. Таким оказался командир парохода «Лены» тов. Богатырев. Он много лет работал в этом районе. На его опытность можно было положиться. Это лучший лоцман района.

Выйти с Лены в море удобнее всего во время прилива. Поэтому у «Ленина» оставалось несколько свободных часов. Он использовал их вполне целесообразно.

На берегу застряла шхуна «Полярная Звезда», принадлежащая комиссии Академии наук. По просьбе представителя Комсеверопути было решено оказать ей помощь, снять с берега и вывести на глубокую воду. Погода, однако, не благоприятствовала этой операции. Дул сильный ветер, шел сильный дождь.

Несмотря на это, с утра 3 сентября «Ленин» подошел к «Полярной Звезде» и стал от нее на якорь в расстоянии 2 кабельтов. Завели пеньковый буксир толщиной в 7,5 дюймов, закрепили его за «Полярную Звезду» и постепенно начали тянуть судно с берега. «Ленин» увеличивал ход своих машин. В это время буксир лопнул. Шхуна, однако, не сдвинулась с городков, на которых она была уста-

новлена. На «Ленине» больше не было подходящих буксиров. К тому же он ни на минуту не мог задерживать своего рейса. Поэтому «Ленин» отказался от новой попытки снять шхуну с берега.

В десятом часу, как только рассеялся туман, «Ленин» снялся с якоря и пошел по направлению к морю. Впереди его в качестве лоцманского судна двигалась «Лена». Средняя протока—чрезвычайно сложная для прохода такого судна, как «Ленин». Фагватер ее находится вдали от берега. Он извилист. Какие-либо места для ориентировки совершенно отсутствуют.

Медленно шла «Лена» впереди, зигзагами. За нею, также пащупывая каждый шаг, двигался «Ленин», имея на буксире баржу «Белку» с запасом угля и грузом для Ляховской станции. Благополучно выйти в море, однако, не удалось. «Ленин» и здесь сел на мель. Все попытки сняться были неудачны. К тому же вода стала понижаться, а через два часа она убыла почти на фут. Лишь с наступлением прилива «Ленин» заколебался. Тогда вновь было приступлено к работам по снятию его с мели. С помощью «Лены» около 22 часов «Ленин» сошел с мели, но вследствие темноты тотчас же сел на другую мель. Производить промеры при помощи судового катера было невозможно: дул свежий ветер, на реке — крупная зыбь.

Было решено дальнейшие попытки отложить до рассвета. Утром выяснилось, что сняться с мели невозможно. Нужно разгрузить судно. Экстренно было приступлено к перегрузке угля из трюма и кормовой палубы на баржу «Белку». Работал весь экипаж «Ленина», «Лены» и баржи. В течение пяти часов удалось отгрузить около 40 тонн, что значительно облегчило вес судна. Корпус его поднялся и при помощи машин вскоре сошел с мели.

Двинулись дальше и около 17 часов «Ленин» из Средней протоки, выйдя в открытое море, зашел в бухту Тикси

для пополнения запаса угля и приемке грузов Ляховской станции. Произвести эту операцию ранее в заливе Пелово, устье Лены) до Средней протоки было нецелесообразно. В таком случае судно получило бы осадку около 10 футов, что значительно осложнило бы проход его протокой. Эти операции шли непрерывно днем и ночью, несмотря на дождливую холодную погоду. Впереди плавание морем. Поэтому были приняты все меры к тому, чтобы укрепить палубный груз, закрепить судовые шлюпки, катер и т. д.

В ночь на 6 сентября «Ленин» двинулся к Ляховским островам. С моря дул свежий ветер, была сильная волна, сверху лил дождь, туман окутал море. На судне в это время находилось 210 тонн угля, 40 тонн различного продовольствия, одежды, материалов, 25 тонн грузов для Ляховской станции и т. д. Судно имело осадку 9,5 фута. Лишние грузы для станции значительно перегрузили судно. Между тем, уменьшать запасы топлива было невозможно, так как это могло отразиться на выполнении основного задания.

40 часов пути в открытом море, вне видимости берегов, «Ленин» выдержал прекрасно. А путь тяжелый. Сильная качка привела к тому, что речная часть экипажа стала страдать морской болезнью. Однако, не было случая отказа от выполнения своих обязанностей. Все, даже больные, работали, не покладая рук.

Путь к Ляховским островам часто осложнялся. Шли в сплошной мгле. Качка не прекращалась. Температура наружного воздуха не превышала плюс 2° С. К тому же началась шквальная снежная непогода, проходившая полосуками.

Рано утром 7 сентября на короткий промежуток времени в значительном расстоянии с борта «Ленина» между снежными шквалами промелькнул район мысов Чуркин-

Куртах. Это дало возможность экспедиции проверить правильность взятого курса, так как пользоваться астрономическими наблюдениями было невозможно. Новый механический лаг «Уокера» к тому же оказался ненадежным. Он дал большее отклонение при определении пройденного расстояния. Только судовые компасы исправно показывали направление. Далекий берег открывался на небольшой промежуток времени и затем вновь исчезал, окутываемый снежными шквалами.

В 7 часов промелькнул мыс «Святой Нос», в расстоянии 3 миль. Экспедиции удалось заснять этот суровый берег, лишенный какой-либо жизни. (Рис. 9). Наконец, с борта заметили берег острова Ближний. На берегу — здание метеорологической станции, радиомачта. Подход «Ленина» к острову Ближнему был встречен ружейными залпами сотрудников аэрометстанции.



Рис. 9. В открытом море—мыс Св. Носа.

Нужно ли говорить о той радости островитян, заброшенных в Северном Ледовитом океане, с которой они встретили «Ленина»? За 2 года это была первая осязаемая их связь с остальным миром.

Переход от бухты Тикси до Ляховской станции — 290 миль был совершен в 40 часов. Полярных льдов на своем пути экспедиция не встретила.

На остров для станции «Ленин» привез продовольствие, приборы, материалы, разборный дом, печи.

— Если бы эти грузы и особенно дом в разобранном виде не были доставлены на остров, то все работники станции, имеющей огромное научное значение, вынуждены были бы зимой через пролив Дмитрия Лаптева направиться на материк, — заявил прибывший на борт со своими сотрудниками начальник аэрометстанции т. Шпаковский, который два с половиной года проработал на острове. (Рис. 10).

15 часов потратила экспедиция, чтобы разгрузиться и передать все, что она доставила станции. Для ускорения выгрузки еще при подходе судна к остроуму Ближний было приступлено к вязке плота из досок разобранного дома. Как только «Ленин» бросил якорь вблизи острова, экипаж немедленно выгрузил лес на воду. На плот погрузили кирпич и с моторным катером отправили его к берегу. Остальные грузы выгружались на берег с помощью судовой шлюпки и моторного катера станции. Ночью в темноте при неудачном повороте шлюпка, груженная кирпичем, накренилась, зачерпнула воды и затонула. Команда была спасена.

Выполнив свое задание, экипаж распрощался с сотрудниками научной станции и «Ленин» двинулся на Колыму.

При свежем ветре и пасмурной погоде «Ленин» шел в 10 милях от берега материка. Каждые 15 мин. производились промеры. Вновь добытые глубины наносились на

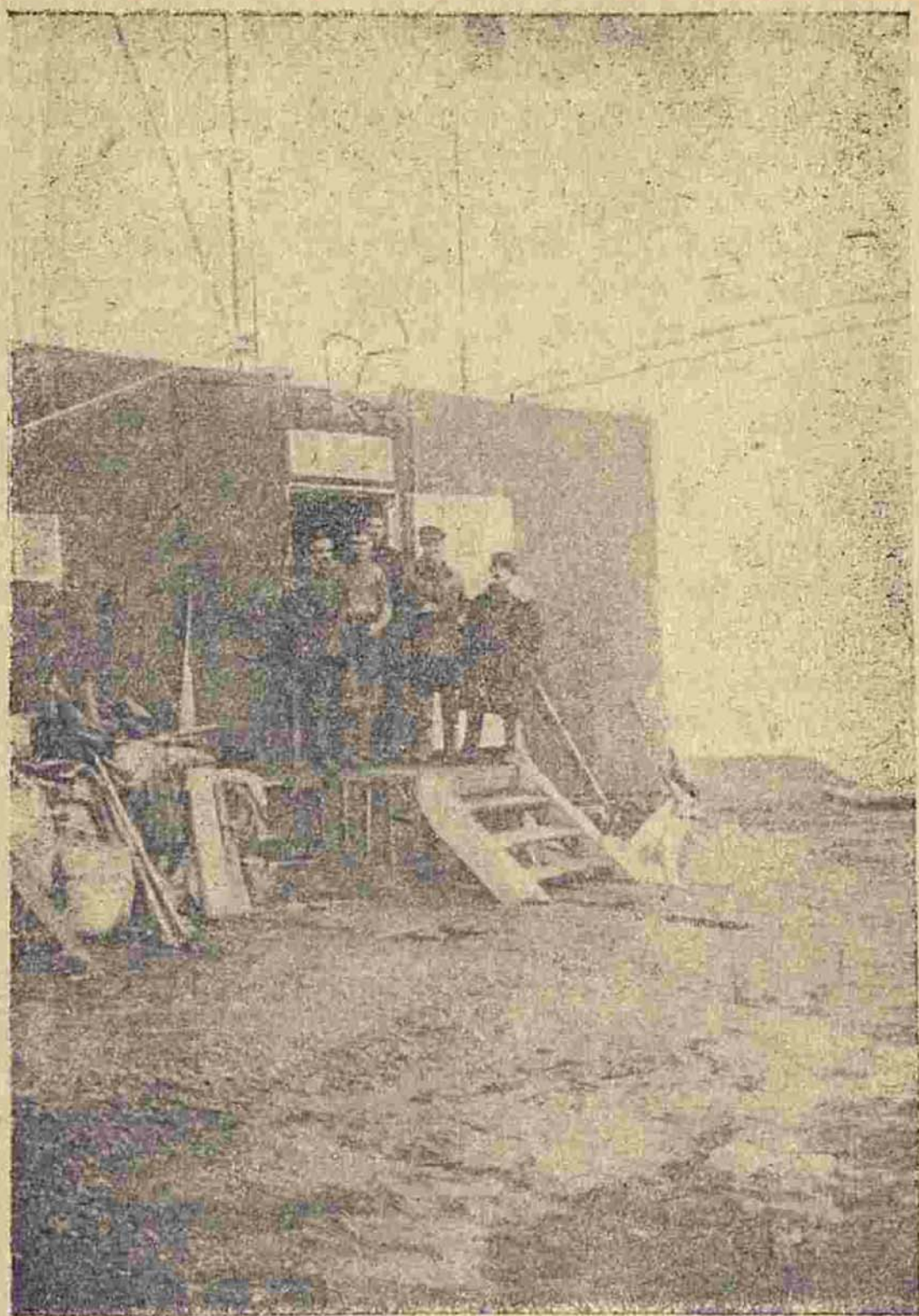


Рис. 10. Гидро-метеорологическая станция на острове Ближнем.

карту. Днем шел снег, ветер усилился до 5 баллов. Судно начало испытывать боковую и килевую качку. Положение осложнялось очень плохой видимостью. При таком состоянии погоды «Ленин» до позднего вечера продолжал производить промеры глубин.

Ночь в Полярном море не дала чего-либо нового. На следующий день цвет воды в море изменился. Проба показала, что вода пресная. Отсюда сделали вывод, что «Ленин» проходит как раз в таком районе, куда впадала мощная северо-восточная артерия — Индигирка. Однако, берега не было видно. Снежные шквалы не давали возможности видеть на далекое расстояние.

В последнее время «Ленин» питал свои судовые котлы исключительно морской водой, так как запасы пресной у него иссякли. Поэтому, были пополнены запасы пресной воды. Около 9 часов экипаж заметил низменный берег, который, однако, вскоре пропал. Низменный берег был виден также в районе р. Алазен, впадавшей в Полярное море, затем западнее р. Малая Куропаточья.

Ночь на 10 сентября «Ленин» вынужден был простоять на якоре, так как глубины резко менялись и возникло опасение посадки на мель. При рассвете двинулись дальше, придерживаясь глубины в 3 сажени. Ветер на это время дул с силой 4-5 баллов, в море значительное волнение. В 11 часов утра увидели остров Крестовский из группы Медвежьих островов. Одновременно заметили низменный материковый берег в расстоянии 8-10 миль. Определили местоположение судна и выяснили, что береговая черта материка, нанесенная на карту, в этом районе находится значительно южнее. Курс судна по карте проходил почти по берегу, в то время, как он был виден на расстоянии 8—10 миль, а глубина в этом районе — 3 саж.

Проходя группами Медвежьих островов «Ленин» впервые повстречался с мелким полярным льдом. Он не за-

труднил продвижения судна. К вечеру лед стал гуще, но все же он давал возможность идти вперед, хотя и с некоторым опасением за винты парохода. В 20 часов уже в сумерках «Ленин» повстречал сплошную массу тяжелого полярного льда.

Идти вперед в таких условиях, да еще ночью, было рискованно. Поэтому «Ленин» бросил якорь у кромки льда, чтобы дождаться рассвета. Барометр в это время начал падать. Ветер усилился до 6 баллов. Разразилась пурга. Все указывало на приближение шторма.

Ночь провели в тревожном состоянии. Конечно, никто не спал. От устья реки Колымы «Ленин» находился в 48 милях.

Что делать? Сохранить судно и укрыться от шторма и льдов под защиту Медвежьих островов или же форсировать полярные льды, что представляло значительный риск и могло привести к гибели судна и экипажа.

Нужно сказать, что еще в 1924 г. между 5 и 7 сентября, как раз в этом же районе зазимовала шхуна известного полярного исследователя Амундсена «Моод». Неудачно она пыталась пробиться к Четырехстолбовому острову.

Если «Ленин» будет ожидать лучшей погоды у Медвежьих островов, то он также может зазимовать в этом районе, особенно, когда шторм вызовет снижение температуры воздуха, что в полярных условиях в это время года является обычным.

С другой стороны, небольшому судну, каким был «Ленин», форсировать полярные льды было более, чем рискованно. В этом случае может произойти ряд бедственных положений: поломка винтов, повреждение рулей, потеря управляемости. Полярный лед может сжать корпус. Возможны и более тяжелые последствия.

Полярные льды могли закрыть подход к Колыме для экспедиции Наркомвода. Поэтому «Ленин» в 1931 г.

не достиг бы Колымского бассейна и не перевез бы грузов по р. Колыме. Зимовка его в Ледовитом океане была чревата всякими последствиями.

Дойдем до Колымы или будем зимовать?

— **Не отступать перед препятствиями. Все время идти вперед. Дойти до Колымы. — Вот решение, достойное советских моряков.**

В 2 часа 11 сентября «Ленин» вступил в бой с полярными льдами. Обстановка более, чем опасная. Тяжелые льды, сильный ветер, снежная пурга. Впереди видно не более, как на 2-3 длины судна. Весь экипаж на палубе, Бочек на мостике. Все прекрасно сознавали важность и ответственность того дела, которое возложено советской властью. Моряки показали себя дисциплинированными, неустрашимыми. О какой-либо растерянности не могло быть и речи.

Наличие двух машин и двух рулей на «Ленине» давало ему хорошую поворотливость. Небольшие перемычки между крупными льдинами «Ленин» разрушал вполне успешно. Дальше он пользовался каждой возможностью, чтобы пройти между льдинами, не вступая с ними в борьбу. Около 9 часов произошла авария. Одна из машин остановилась. Вскоре встала и вторая. При форсировании перемычки под корпусом судна пошли небольшие льды. Они попали в полукоридоры над гребными винтами и их заклинили. Поэтому вахтенный механик немедленно остановил работу машин, иначе могла произойти поломка винтов. Потерять судну управляемость среди тяжелого быстродвижущегося льда, это — верная гибель. Момент был отчаянный.

Старший механик т. Мазанка, вместе с машинной командой, вручную начал поворачивать обе машины. С большим трудом, часто рискуя жизнью, удалось освободить от

льдин гребные винты. Машины вновь заработали и судно двинулось дальше.

В 10 часов льдины начали уменьшаться в размерах. Появились прогалины больших размеров, изменялся цвет воды. Все показывало, что «Ленин» вошел в ту часть моря, где уже чувствовалось влияние Колымы. Густая пурга, однако, не давала возможности что-либо видеть впереди. Глубина 2 сажени. Поэтому «Ленин» вынужден встать на якорь. Дальнейшее продвижение было рискованно, так как можно было сесть на мель.

Прошло несколько томительных часов. Погода не давала возможности выяснить, где находится судно и есть ли впереди льды. Лишь около полудня ветер усилился и очистил горизонт.

К удивлению всего экипажа в 3-4 милях был замечен корпус парохода «Лейт. Шмидт», пришедшего из Владивостока. Он стоял за баром р. Колымы. Тогда «Ленин» снялся с якоря и среди разреженного мелкого льда, последовал к бару Колымы и вскоре встал рядом с «Лейт. Шмидт», которым командовал лучший полярный капитан П. Г. Миловзоров (рис. 11). «Лейт. Шмидт» неоднократно плавал в полярных льдах, не получив ни одного значительного повреждения корпуса и винта.

Полярный рейс «Ленина» — небывалый в истории ледового плавания, когда речное судно в открытом океане вело упорную борьбу со льдами — закончился. В двадцать дней «Ленин» совершил переход от Якутска до океана и по океану до устья Колымы. 1 700 км лишь только по одной мощной водной артерии Якутии — Лене и до 2000 км по Полярному морю.

Поведение команды было действительно героическое. Даже в самый тяжелый момент, когда на карту ставилась судьба «Ленина» и всего экипажа, на борту не было какой либо растерянности. Работа буквально спорилась в

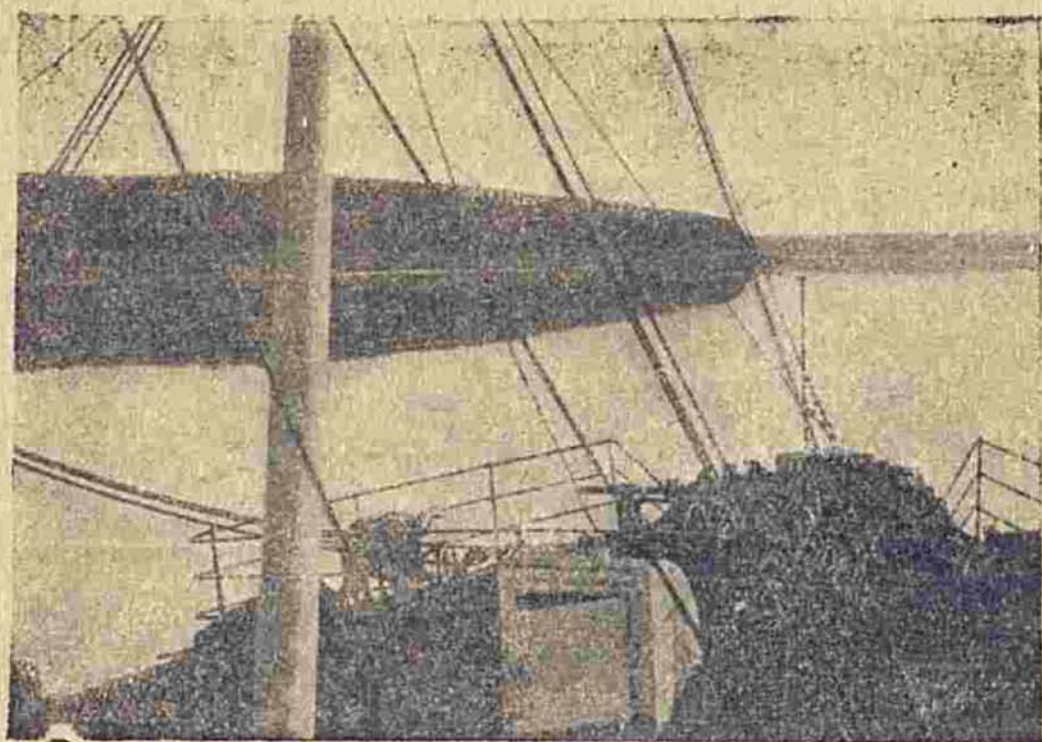


Рис. 11. „Ленин“ на Колыме.

руках советских моряков. Действительно, все выполняли свои обязанности не за страх, а за совесть.

Правда, на борту «Ленина» был случай с матросом Романовым, который еще до выхода в океан начал паникерствовать. Когда ленинцы встретились с экипажем парохода «Лена» и наслушались всякого рода «ужасов» о их тяжелом переживании, матрос Романов обратился к начальнику экспедиции с просьбой с «Ленина» перевести его на «Лену».

— Боюсь идти в океан.

Конечно, иметь такого матроса на борту «Ленина» при полярном переходе было нецелесообразно. Капитан Бочек распорядился немедленно списать его с «Ленина» и перевести в команду «Лены». Панически настроенному члену экипажа не место на «Ленине». Таково решение всех ленинцев.

Теперь всякая опасность миновала. На Колыме «Ленин» приступил к обыденной работе.

Не теряя времени, так как навигация подходила к концу, «Ленин» пришвартовался к борту парохода «Лейт. Шмидт» и сразу же приступил к перегрузке различных грузов для того, чтобы отправить их в Нижне-Колымск. С моря в это время дул штормовой ветер с силой до 7 баллов. Даже за баром Колымы сильная волна замедляла погрузку и не давала возможности мелкими пловучими средствами отправлять эти грузы на берег или грузить в баржу.

Погрузка закончилась лишь около полдня 12 сентября. В трюм и, главным образом, на верхнюю палубу «Ленина» было принято 101,5 тонны разных грузов (рис. 12).



Рис. 12. Низовья р. Колымы.

На следующий день «Лейт. Шмидт», после взаимных приветствий, покинул бассейн р. Колымы и направился в океан, через Берингов пролив, во Владивосток.

Несколько часов спустя, приняв на борт доморощенного колымского лоцмана тов. Третьякова, «Ленин» в свою очередь снялся с якоря и пошел вверх по реке в Нижне-Колымск. Большая осадка судна, однако, не давала ему возможности идти ночью. Поэтому, с 20 часов до рассвета «Ленин» простоял на якоре. В 10 часов 14 сентября он благополучно прибыл в Нижне-Колымск, где был встречен представителями местных организаций.

Таким образом, совершон первый рейс по Колыме. Из Нижне-Колымска «Ленин» направился в Карлуково (180 км). Этот рейс занял свыше двух суток. Столь медленный переход объясняется тем, что с борта «Ленина» все время производился промер фарватера, велись работы по обстановке перекатов реки. Конечно, все это отнимало значительное время. К тому же на буксире у «Ленина» была баржа «Тунгуска». Ити с нею полным ходом было невозможно, так как баржу при этом заливало водой.

В этом районе капитан Бочек исправил некоторые погрешности в картах реки, составленных инж. Мелодых. Карты эти действительно превосходны. Только на 85 километре от Нижне-Колымска река фактически проходит несколько ближе к правому берегу, чем это показано на картах.

В Карлуково судно разгрузилось, сдало около 200 тонн грузов и через 16 часов вернулось обратно в Нижне-Колымск.

Морской экипаж «Ленина» с этого момента сдал парход речному капитану т. Горовацкому. Последний рейс «Ленина» был с грузом в затон Лабуя, находящийся в 15 км ниже Средне-Колымска (рис. 13).



Рис. 13. „Ленин“ в затоне Лабуя.

В истории р. Колымы это первое такое плавание. Даже старейший колымский лоцман т. Третьяков, с детских лет знающий реку, с большой неохотой согласился вести «Ленина» до Средне-Колымска. У него были серьезные опасения, как бы не посадить судно на мель, тем более, что на борту его было до 100 тонн груза для Средне-Колымска. Осадка — около 8 фута. Однако, этот рейс совершен также вполне благополучно. В Лабуе — судоремонтные мастерские. Правда, кустарные, примитивные, почти без оборудования. Они будут ремонтировать «Ленина» и готовить его к будущей навигации.

1 октября морской экипаж оставил судно. Временно моряки поселились в Средне-Колымске, а 28 октября отправились на Якутск. Путь долгий, тяжелый. Лишь только до Верхоянска экспедиция рассчитывала добраться не менее, как в 35 суток. Моряки выехали на 16 нартах.

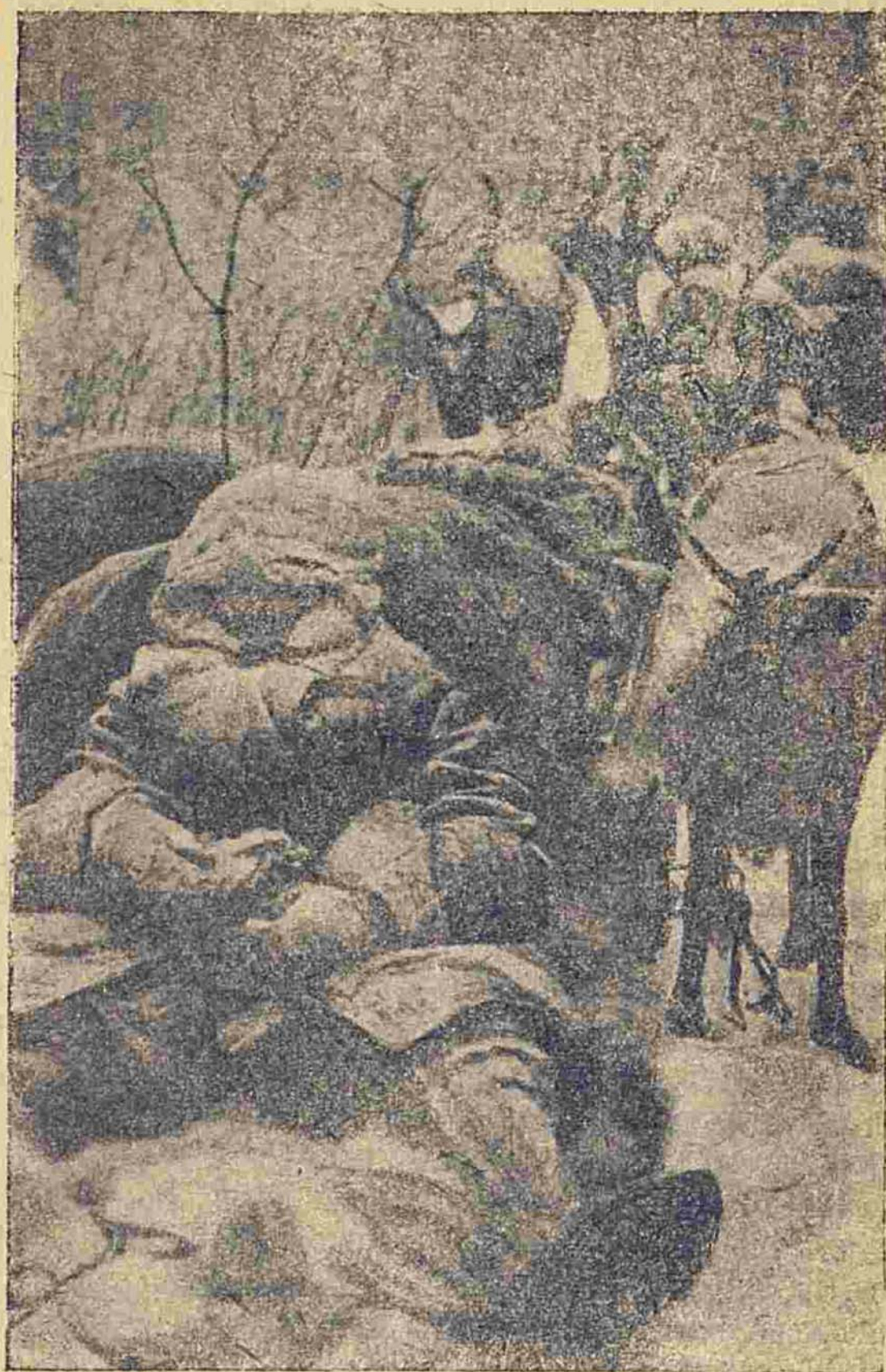


Рис. 14. Обратный путь экспедиции в Якутск.



Рис 15. Возвращение экспедиции с Колымы в Якутск.

На пути изредка встречались якутские поселки. Сани и нарты — единственный транспортный инвентарь в Якутии. Тяговая сила — олени, собаки и редко лошади. Для экспедиции с огромным трудом и после длительных убеждений приходилось собирать нужное количество оленей. Экспедиция везла с собой палатки, железные камельки, запас продовольствия, одежду и все необходимое для столь далекого пути (рис. 14).

2 700 километров на оленях, лошадях, быках была пройдена в течение двух месяцев. Условия для такого перехода исключительно тяжелые. За последние две недели уже перед Верхоянском наступили морозы, достигавшие 63°C . Даже крепкие и выносливые моряки были сильно истощены этим переходом. К тому же к концу затянувшегося переезда экспедиция начала ощущать недостаток продовольствия. Все усложнялось непривычными для моряков холодами.

Единственное развлечение в пути — охота, били куропаток и других птиц, ходили на зверя (рис. 15).

Только 12 декабря морской экипаж приехал в Верхоянск. Дальше двигаться было невозможно. Экипаж буквально выбился из сил. Состояние здоровья некоторых моряков внушало опасения. К тому же в Верхоянске очень трудно было получить необходимое количество нарт и оленей для отправки экспедиции в Якутск. Поэтому, экипаж разбился на несколько групп и частями на почтовых начал выезжать из Верхоянска в Якутск.

Лишь через три месяца после выхода из Колымы, экспедиция вновь попала в Якутск, на самолетах была отправлена в Иркутск, а отсюда — в Москву.

В Якутске капитан Бочек сделал подробный доклад о небывалом рейсе «Ленина» перед широким водническим активом Ленского бассейна.

ГЛАВА IV.

ИТОГИ ПОЛЯРНОГО ПЛАВАНИЯ «ЛЕНИНА»

Как будто бы проделано совсем небольшое дело: переведен пароход с одной реки на другую — стоит ли об этом писать? Так думают теперь многие, даже из тех, кто предсказывал неблагоприятный исход экспедиции. Рассуждать так, было бы неверно. **Переход «Ленина» — это первая страница в жизни огромного Колымско-Индигирского края, история которого была бездейственна в течение многих веков и который теперь вовлекается в общую жизнь страны.** Конечно, один только «Ленин» не сможет разрешить транспортную проблему края, но это первый пароход, первая ласточка.

По условиям реки, судоходство на Колыме должно быть трехступенчатым:

I ступень — обслуживание Колымского рейда, каботаж между Колымой и Индигиркой и обслуживание самой Колымы примерно до Средне-Колымска — должен взять на себя «Ленин».

II ступень — сообщение от Средне-Колымска до р. Боханчи должны взять на себя пароходы с осадкой в 70—80 см, примерной мощностью в 200—250 сил.

III ступень — на обслуживание притоков р. Колымы должен быть поставлен небольшой мелкосидящий пароход-

дик с осадкой около 60—65 см и мощностью, примерно, в 150 сил.

Все эти пароходы должны быть колесными и иметь небольшое количество пассажирских мест. Для организации, судоходства на р. Индигирке, судоходные условия которой почти еще неизвестны, можно говорить ориентировочно о необходимости на первое время парохода, мощностью приблизительно в 150 инд. сил, мелкосидящего, с осадкой около 1 м, однако, с достаточными креплениями для того, чтобы выходить за бар р. Индигирки и там принимать груз с «Ленина».

Когда это будет достигнуто, естественные наиболее дешевые водные пути края будут вовлечены почти полностью в регулярную эксплуатацию.

Однако, было бы неверно говорить только о развитии речных путей. Мы знаем, что водный транспорт редко выступает изолированно. Транспортный процесс в развитой стране складывается из взаимодействий всех видов транспорта: железнодорожного, водного, авто-гужевого и воздушного. Говорить о железно-дорожном транспорте для Колымско-Индигирского края пока еще рано, так как только при значительно развитом грузообороте или широких возможностях для его развития целесообразно сооружение, стоящей многие миллионы рублей, железной дороги.

Пока Колымско-Индигирский край не имеет еще твердых наметок на крупный грузооборот, который мог бы загрузить железную дорогу. Сегодняшний и завтрашний день для Колымско-Индигирского края — это пушнина и др. легкие и ценные грузы. Таким образом, в весовом выражении грузовой поток на Колыму пока будет односторонним: на Колыму будут завозиться тяжелые грузы, заключающиеся, главным образом, в продовольствии, промтоварах и оборудовании, с Колымы же будет идти легкий и ценный груз.

Отсюда ясно, что в Колымско-Индигирском крае нужно создавать водный, авто-гужевой и воздушный транспорт.

Воздушный транспорт при огромных просторах края, краткости навигационного периода и наличии весьма ценных грузов должен сыграть значительную роль в жизни края при перевозке пассажиров, почты и наиболее ценных грузов. Опыт развития авио-транспорта в Ленских условиях (по линиям Иркутск — Якутск, Иркутск — Бодайбо) показал всю целесообразность и необходимость этого вида транспорта в однородных с Колымско-Индигирским краем условиях.

Все же основным видом транспорта, как для грузов, так и для пассажиров — должен быть водный транспорт. Пока транспортировка грузов и подавляющего количества пассажиров идет морем из Владивостока через Берингов пролив к устью р. Колымы, с дальнейшим следованием вверх по р. Колыме.

Этот путь имеет свои недостатки:

1) морским пароходам приходится в тяжелых ледовых пробираться от Берингова пролива к устью р. Колымы; на обратном пути пароходы сплошь и рядом бывают принуждены зимовать во льдах. Это значительно удорожает стоимость транспортировки;

2) при развитии золотоносного района, находящегося в верховьях р. Колымы, грузам придется производить значительный пробег вверх по р. Колыме, что также удорожает стоимость транспортировки;

3) прибытие грузов с моря к устью р. Колымы один раз в год во вторую половину навигации в случае необходимости доставить грузы к пунктам назначения в эту же навигацию — заставит держать на Колыме значительное количество флота, основным назначением которого будет развоз по реке груза, прибывшего с моря.

Ясно, что флот этот не будет полностью использован в первую половину навигации, так как собственный грузооборот р. Колымы на первое время будет незначителен, что также удорожает стоимость транспорта. Все это заставляет поставить вопрос о том, нельзя ли каким-либо другим путем доставлять грузы к р. Колыме?

Ответ на этот вопрос дают материалы И. Ф. Молодых, который предлагает доставлять грузы из Владивостока до бухты Нагаево на Охотском море, а от Нагаево провести тракт к верховьям р. Колымы. Это позволит сократить морской пробег груза, миновав тяжелый ледовой участок и увеличит период подвоза грузов (навигация в бухте Нагаево длится около 6 месяцев).

Кроме того, путь этот позволит вести груз вниз по р. Колыме, что значительно дешевле и сократит речной пробег грузов, следующих для золотопромышленности в верховья р. Колымы. Но и у этого направления есть свои экономические минусы: тракт этот должен пересекать Яблоновский хребет, будет проходить в тяжелых горных условиях. Помимо этого плана, имеется еще план соединения реки Колымы с рекой Индигиркой путем постройки тракта, соединяющего один из левых притоков Колымы с правым притоком Индигирки. Не вдаваясь в подробности перспектив дорожного строительства в крае, можно сказать, что развитие края предъявит серьезные и обоснованные требования к подобному строительству в самом ближайшем будущем.

Организация транспорта в Колымско-Индигирском крае принесет с собой культуру, привлечет приток переселенчества в край и вызовет к жизни новые промысла, новые хозяйства.

В первую очередь в южной части края должно развиваться огородничество и даже земледелие. Существующий в В. Ко-

лымске уже свыше шестидесяти лет огород Поповых, подтверждает возможность развития огородничества в этом крае. Правда, огородничество сейчас носит примитивный характер, но имеются достаточные данные, чтобы говорить о развитии огородничества как средства промысла.

Климат Колымы достаточно суров, но он гораздо мягче климата Лены, что объясняется влиянием моря на материковый климат. Зима на Колыме мягче, чем на Лене. Если в Якутске абсолютный минимум температуры равен -64°C , то в поселке Родчево, находящемся в среднем течении Колымы абсолютный минимум равен -55°C .

В районе среднего течения возможны посевы ржи и ячменя, а южнее — овса и, видимо, даже пшеницы. Несомненно, это будет северное земледелие, которое будет отличаться в приемах работы и потребует специальную агротехнику. Но в условиях Колымы, где хлеб является привозным за тысячи километров продуктом, в условиях севера, где особенную важность приобретают овощи — развитие земледелия и огородничества — являются вопросами значительной важности. На Колыме возможно молочное животноводство и травосеяние.

Уже сам по себе приход «Ленина» на Колыму заставил вплотную поставить вопрос о разработке на Колыме Зырянских каменных углей. Если «Ленин» будет ходить на Индигирку, то совершение этого рейса возможно только при условии снабжения «Ленина» углем, так как на громоздком дровяном топливе, обладающем низкой теплотворной способностью, без возможности пополнения запаса во время рейса совершение рейса предприятие рискованное. Крайне желательно также, чтобы морские пароходы, завозящие грузы к устью Колымы, могли пополнить свои угольные запасы на Колыме. Это позволило бы пароходам брать с собой меньший запас угля, а следовательно освободить часть своего тоннажа для грузов. Все это заста-

вило принять меры, чтобы уже в 1932 году была начата разработка угля.

За 19 дней остатка навигации «Ленин» перевез по Колыме свыше 400 тонн продовольственных грузов, что полностью обеспечило потребности населения нижнего и, частично, среднего плеса р. Колымы до весны.

Но рейс «Ленина» имел значение не только для реки Колымы.

Смелый поход «Ленина» позволяет с большей уверенностью говорить о возможности организации регулярного каботажного плавания между реками Якутии. Это открывает новые возможности снабжения и связи Колымы, Алазеи, Индигирки и других рек, через устье р. Лены.

Поход «Ленина» показал также возможность совершения рейса между Индигиркой, Медвежьими островами, Чаунской губой и Колымой.

Рейс «Ленина» имеет и чисто научное значение: регулярнейшие промеры морских глубин, произведенные «Лениным», являются ценным вкладом в лоцию моря Лаптевых и Восточно-Сибирского моря. Более того, в результате похода «Ленина» возможно исправить неточность береговой черты в Восточно-Сибирском море.

Рейс «Ленина» явился заключающим звеном в полярных Советских экспедициях 1931 года, в течение которого все полярное побережье Советского Союза было охвачено следующими экспедициями:

1. От Архангельска до устья р. Енисея — Карской экспедицией.

2. От устья р. Енисея до р. Лены, шхуна Комсепаропути «Белуха» (зазимовала не дойдя до мыса Челюскина).

3. От р. Лены до р. Колымы — «Ленин».

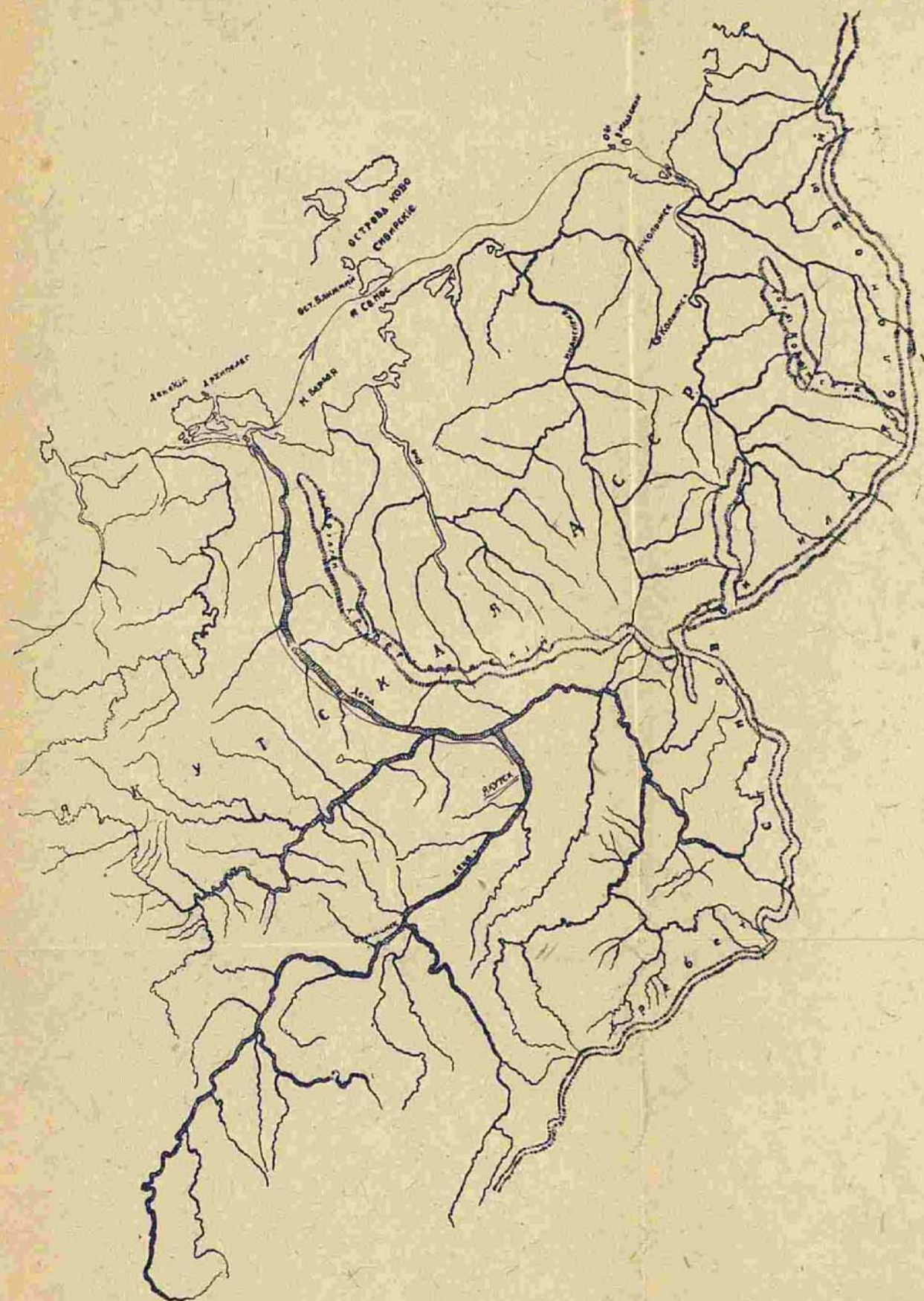
4. От р. Колымы до мыса Дежнева (с дальнейшим направлением во Владивосток) — пароходы «Колыма» и «Лейт. Шмидт».

Поход «Ленина» на Колыму является новым подтверждением, что для водников-большевиков нет непреодолимых преград. Не обладая сплошь и рядом необходимыми техническими средствами, — советские моряки смело держат курс на советский север и завоевывают его.

Поход «Ленина» новая героическая страница советского водника и первая страница действенной истории Колымско-Индигирского края.

СОДЕРЖАНИЕ

Глава I. Якутская Автономная Советская Социалистическая Республика и Колымско-Индигирский край. Территория, население и его занятия, богатства края, пути сообщения	9
Глава II. Экспедиция парохода „Ленин“ на Колыму. Способы организации судоходства на Колыме.— Преимущества переброски парохода с Лены. Подготовка экспедиции	20
Глава III. Поход „Ленина“. „Ленин“ готовится к походу.— От Якутска до океана. На помощь аэро-метеорологической станции. В океане.—Рейсы „Ленина“ на Колыме	29
Глава IV.—Итоги полярного плавания „Ленина“ . .	55



Карта Якутской АССР.

1953

89

Цена 70 к.