

С. МОРОЗОВ

Путь сквозь льды

ОГИЗ МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ 1934

**Библиотека
Экспедиций и
Путешествий**

С. Морозов

ПУТЬ СКВОЗЬ ЛЬДЫ

●
**Очерк истории борьбы
за Великий северный морской путь**
●

Огиз — Молодая гвардия — 1934

В этой книге читатель увидит, как составляется карта Арктики, как расшифровываются, осмысливаются географические имена, за которыми каждый привык с напряженным вниманием следить по газетам. История борьбы за Арктику показывает бессилие капиталистического мира довершить эту борьбу. Только большевики могут победить Арктику. Книжка рассказывает о значении для нас Северного морского пути, о размахе наших работ в Арктике. В дополнительной главе приведены исторические документы о гибели «Челюскина» и спасении челюскинцев.

Морозов

И У Т Р

С Е В Е Р Н Ы

Описание Арктики

издательство «Мир»

1931 — издательство «Мир» — 3370

Для чего проводятся нами полярные экспедиции

Ежедневно газеты сообщают о новых и новых полярных экспедициях. «Поход ледокола «Красин», «Рейс на Колыму», «Карская экспедиция», «Смена зимовщиков на Земле Франца Иосифа»—такие заголовки мы встречаем часто.

Когда совсем недавно участники экспедиции «Челюскина», оставшиеся на льду в Полярном море, вели героическую борьбу со стихией, в Главное управление Северного морского пути и Арктический институт поступали сотни заявлений от желающих участвовать в спасении челюскинцев, десятки проектов спасательных работ.

Все это указывает на огромный интерес к Арктике в широких массах.

Но далеко не все, даже из числа тех, кто с напряженным вниманием следит по газетам за героической работой в Арктике, отчетливо представляют себе, что же именно делается в Арктике, для чего ведется вся эта огромная работа.

Зачем идут корабли в Полярное море, для чего люди рискуют жизнью, пробиваясь к новым местам? Что практически дают экспедиции в Арктику? Какая от них польза для народного хозяйства страны?

Вот об этом мы и расскажем в этой небольшой книжке. Мы ознакомим читателей с исследованиями арктической области, с историей борьбы человечества за раскрытие тайны полярных стран.

Но в разные времена и в различных социальных условиях исследования Арктики велись по-разному и преследовали не одинаковые цели. Кроме того Арктика велика, и не все части ее имеют одинаково важное значение для Советского союза. Мы ограничимся рассказом лишь о тех исследованиях, которые имеют непосредственное отношение к нашей стране. Тем самым мы расскажем о наиболее важных работах в Арктике. Ибо в настоящее время Советский союз стоит на

первом в мире месте по исследованию и освоению районов, лежащих за полярным кругом.

Почему же так важно для СССР изучение Арктики?

К северным границам Союза прилегает огромная полярная область. Атмосферные явления, происходящие в ней, оказывают прямое воздействие на состояние погоды во всей стране. Уже это одно говорит о необходимости постоянного систематического изучения полярной области и всех природных явлений, происходящих в ней.

Но не только ради изучения атмосферных явлений снаряжаются в Арктику экспедиции советских мореплавателей и ученых. Самой главной задачей почти всех арктических экспедиций являются поиски транспортных путей.

Рассмотрим географическое положение нашей страны. На тысячи километров тянутся северные границы Союза, омываемые водами Ледовитого моря. Наша страна как бы обращена к северу своим фасадом. В любую часть нашей страны можно притти с моря. Нам известно, что морской путь самый дешевый. С древнейших времен товарообмен и торговые связи между странами развивались при помощи мореплавания. На берегах морей, в устьях рек возникали торговые города.

Азиатская часть СССР, как ни одна страна в мире, богата внутренними водными путями. Реки, не имеющие себе равных по длине и обилию вод, текут по равнинам Сибири с юга на север. Обь с Иртышом, Енисей, Лена, Колыма—все они впадают в Ледовитое море. Значение этих рек для страны огромно. Они протекают в областях, совершенно лишенных железных дорог. На севере Сибири суровый климат и вечная мерзлота почвы создают огромные затруднения для железнодорожного строительства, требуют для проведения его колоссальных средств. Поэтому естественно стремление максимально использовать для перевозок грузов природные водные пути—реки.

Но перевозить грузы только по рекам значит не выходить еще за пределы областей, по которым текут реки. Для того же, чтобы развить эти области, создать в них свою промышленность, свое хозяйство, использовать все природные богатства, нужно связать их с окружающим миром, в первую очередь с населенными промышленными центрами нашей страны.

Исторический XVII съезд партии в своих решениях указал:

«Устанавливаемая программа размещения производительных сил во втором пятилетии обеспечивает изживание хозяйственной и культурной отсталости национальных республик и областей».

В докладах тт. Молотова и Куйбышева на XVII съезде с исчерпывающей полнотой очерчено значение транспорта в новом размещении производительных сил, в построении бесклассового общества во второй пятилетке.

«Для того чтобы создать транспорт, отвечающий новым возросшим потребностям народного хозяйства, мало реконструировать железнодорожный транспорт. Нужно развить еще и другие виды транспорта и рационально распределить между ними грузопотоки», говорил т. Куйбышев в своем докладе о плане второй пятилетки на XVII съезде партии.

К Сибири, как к никакой другой части страны, относятся эти слова т. Куйбышева. Ведь великая Транссибирская магистраль, пересекающая страну от Уральского хребта до Тихого океана, обслуживает узкую полосу районов, к ней прилегающих. Районы, лежащие к северу от Транссибирской магистрали, отдаленные от нее сотнями и тысячами километров, могут быть обслужены в настоящее время лишь водным транспортом. К ним можно подобраться лишь с Полярного моря, Северного морского пути.

Правда, плавание в северных морях затруднено льдами. Лед покрывает большую часть Полярного моря в течение десяти месяцев в году. В летние месяцы под влиянием теплых ветров и течений лед тает, освобождая некоторые пространства воды, по которым могут совершать плавание суда. Но оставшийся лед, гонимый ветрами и течениями, перемещается, так что в одной и той же части моря во время навигации бывают совершенно различные условия плавания.

В настоящее время мы располагаем целым рядом технических средств, позволяющих использовать полярные моря для судоходства. Средства эти изобретались и совершенствовались в течение трех с лишним столетий.

Но капиталистический мир не в состоянии разрешить задачу освоения Арктики. Хозяйственный строй частной наживы и конкуренции мог делать, в конечном счете, только партизанские вылазки в Арктику, пытаться захватывать отдельные лакомые кусочки, устанавливать «рекорды», посылать отдельные экспедиции, снаряжаемые смельчаками и энтузиастами. Взяться за подлинное освоение Арктики как за народнохозяйственную задачу капиталистический мир не



Тов. Б. В. ЛАВРОВ, крупнейший хозяйственник севера, долголетний руководитель Комсеверопути, один из организаторов советских Карских экспедиций и порта Игарки, начальник первого Ленского похода 1933 года

мог. Это оказалось под силу только Союзу советских социалистических республик. И только большевики, героические люди страны строящегося социализма, сильные коллективной, социалистической организованностью, руководимые партией Ленина и Сталина, могли добиться того, что Великий северный морской путь начинает на наших глазах превращаться в нормальную транспортную артерию СССР.

Борьба за Великий морской северный путь, краткой фактической истории которой посвящена настоящая книжка, убедительнее всего доказывает это.

Поиски северного пути в Индию

Открытие Колумбом Америки, произошедшее, как известно, в результате поисков морского пути в Индию, путешествие Васко де Гама и ряд других ознаменовали собой начавшийся в XVI веке бурный подъем торгового капитала. Капитал искал рынков. Сильнейшие морские державы Европы того времени, захватывая вновь открытые страны, начинали раздел мира. Путешественников влекла жажда быстрого и легкого обогащения.

За спиной конквистадоров и мореплавателей стояло купечество, снабжавшее деньгами и средствами их экспедиции.

Несколько позднее открытия Америки начинаются попытки открыть Северный морской путь к берегам Азии, попытки, вылившиеся в целую серию более или менее удачных морских походов на северо-восток от берегов Скандинавии. Основной движущей силой этих походов были также чисто экономические интересы. Чрезвычайно показательно, что инициаторами северных походов выступали торговые круги Англии и Голландии—морских держав, тогда только еще начинавших выходить на мировую арену. Торговые пути в Америку и Ост-Индию были уже в руках Испании и Португалии, тогдашних «властителей морей». Северный морской путь должен был стать, по мысли англичан и голландцев, новым путем в Индию, Китай и другие страны Азии.

Некий венецианец, обосновавшийся в Англии, Джон Кабот, высказал мысль о возможности пройти к берегам Китая северо-западным морским путем, вдоль северного побережья американского материка. Кабот полагал, что «сферическая фигура земли делает этот проход наиболее простым и удобным». Экспедиция Кабота, отплывшая из Англии в конце XV века, достигла лишь берегов Лабрадора. Сын Джона Кабота, Себастьян, решивший продолжить дело своего отца, также совершал ряд плаваний к берегам Северной Америки.

Им был открыт пролив, названный впоследствии Гудзоновым. Тем не менее пройти из Атлантического океана в Тихий северо-западным проходом Себастьяну Каботу не удалось (как и впоследствии десяткам исследователей). Тогда он решил попытаться найти путь в Индию через северо-восток, плывя вдоль тогда еще неизвестных европейцам северных берегов Азии.

В 1553 году группа английских купцов, руководимая Себастьяном Каботом, снарядила первую экспедицию для открытия северо-восточного пути в Индию. Экспедиция эта состояла из трех кораблей под командованием английского морского офицера сэра Хью Виллоуби.

Вскоре после выхода из Англии, идя уже Ледовитым морем, два корабля Виллоуби у мыса Нордкап попали в жестокий шторм. Третий корабль под командой Ричарда Ченслера прошел в Белое море и дальше в устье Северной Двины. Ченслер отдал якоря в селении, разбитом вокруг монастыря Михаила-архангела. Узнав о прибытии в устье Двины иноземного корабля, царь Иван Грозный пригласил мореплавателей к себе. Ченслер провел в Московии зиму и на следующий год возвратился на родину. Эта поездка имела огромный результат для экономического сближения Англии и России. После путешествия Ченслера начались регулярные торговые рейсы английских судов в устье Северной Двины, что в значительной степени способствовало быстрому росту первого русского морского порта—Архангельска.

Другая участь, несравненно более печальная, постигла Виллоуби. Высадившись на берегах Кольского полуострова, он был вынужден там зазимовать. В течение долгой полярной зимы большая часть его спутников и сам Виллоуби погибли от голода и холода.

Поездка Ченслера в Россию и последовавшая за ней оживленная торговля между двумя странами привели к образованию в Англии в 1555 году «Общества купцов для торговли с московским государством и открытия неизвестных земель». Мы видим таким образом, что мысль о продвижении на северо-восток не была оставлена.

В 1556 году это общество, или, как его тогда называли, «Московская компания» организовало новую экспедицию к берегам Азии через Северный морской путь. Командование было поручено капитану Стефану Бурро, участнику экспедиции Ченслера. Достигнув устья реки Колы, Бурро стал на якорь. Вот что писал он в своем отчете об этой стоянке:

«Во время нашей стоянки на якоре мы ежедневно видели ладьи, спускающиеся вниз по реке. Команда каждой из них состояла по меньшей мере из 24 человек. Наконец собралось тридцать парусных ладей. Все они пошли к устью Печоры для ловли лососей и боя моржей».

Корабль Бурро сопровождал ладьи до Печоры, откуда затем он направился к острову Вайгач. Решив предварительно расспросить местных мореходов об условиях плавания в восточном направлении, Бурро сделал остановку у Вайгача.

«Рядом со мной у берегов Вайгача стояла ладья Лошака, одного из холмогорских поморов.

— Если бог даст,—сказал Лошак,—я поплыву с вами до Оби, так как близ Вайгача моржи попадаются редко».

Плывя вдоль берега Вайгача, Бурро попал в шторм. Это вынудило его вернуться в Холмогоры и зазимовать там. На следующее лето, не повторив попыток пройти восточнее Вайгача, Бурро вернулся в Англию.

Приведенные нами записи Бурро показывают, что уже в XVI веке по Белому морю и вдоль побережья Ледовитого моря, от Колы до Печоры, существовало промысловое судоходство. В поисках морского зверя русские поморы пускались в плавание даже и по Карскому морю и доходили при благоприятных условиях до устьев великих сибирских рек.

Неудачи Виллоуби и Бурро не остановили предприимчивых английских купцов. В 1580 году они вновь организуют экспедицию для поисков северо-восточного прохода. Два корабля под командой Пэта и Джекмана прошли Югорским Шаром (пролив, отделяющий Вайгач от материка) в Карское море. Но здесь они едва не были затерты льдами и повернули обратно.

Безрезультатное возвращение Пэта и Джекмана несколько охладило пыл английских торговых кругов. Однако попытки открыть Северный морской путь через несколько лет возобновились, но на этот раз уже со стороны Голландии.

Освободившись от испанского владычества, молодая буржуазия этой страны решила сама вступить на путь колониальных захватов. В 1594 году организуется первая голландская полярная экспедиция в составе нескольких кораблей под командованием Виллима Баренца, Ная и Тетгалиса.

В пути корабли разделились. Баренц пошел к северу Новой Земли, а Най и Тетгалис к Вайгачу, где им удалось пройти Югорским Шаром в Карское море и достигнуть Оби (впрочем, известный полярный исследователь А. Э. Норденшельд впоследствии брал под сомнение это открытие; он полагал, что

голландцы приняли за устье Оби устье другой сибирской реки—Кары).

Во всяком случае Най и Тетгалис считали свою задачу выполненной. Они вернулись на родину, заявив, что путь в Китай открыт (до известной степени они были правы, так как по Оби, а затем по притоку ее Иртышу можно подняться вверх до Восточного Туркестана).

Воодушевленные «открытием» Ная и Тетгалиса, голландские купцы на следующий же год послали в полярное плавание семь кораблей, груженных товарами для торговли с Китаем. Но обстоятельства не были столь благоприятны, как в предыдущем году. Непроходимый лед встретил флотилию у входа в Карское море, и корабли были вынуждены вернуться обратно ни с чем. Интересно, что эти суда встретили в Югорском Шаре много русских мореходов, которые рассказывали, что при удачных обстоятельствах, при малом скоплении льда, ладьи их ходят Карским морем до устья Оби и Енисея.

В 1596 году Баренц совместно с другим голландским моряком Яном Рейпом вновь пытался пройти в Карское море. Рейп отправился к северной оконечности Шпицбергена, а Баренц обогнул с севера Новую Землю. Пытаясь пройти дальше на восток, он потерпел неудачу и попытался вернуться обратно. Но при этом корабль Баренца был затерт льдами и зазимовал у берега Новой Земли на 76° северной широты.

Во время долгой полярной зимы путешественники переносили огромные лишения. Голландцы мучились от нестерпимого холода, болели. Лишь благодаря энергии врача, принявшего все меры для спасения зимовщиков от ужасной болезни севера—цынги, за время зимовки из семнадцати членов экспедиции умерли лишь двое.

С наступлением весны отважные моряки стали готовиться к обратному пути. Корабль, изломанный льдами, был для них теперь бесполезен. Решили плыть обратно на шлюпках. Баренц написал отчет об экспедиции и спрятал его в трубе хижины, выстроенной зимовщиками. Этот исторический документ был найден спустя 274 года норвежским китоловом Карлсеном.

С невероятными усилиями добирались обратно Баренц и его спутники: лавируя на своих утлых шлюпках между льдинами, перетаскивая шлюпки через огромные поля льда, встречающиеся на их пути. На одном из таких полей умер начальник экспедиции Виллим Баренц. Товарищам его посчастливилось добраться до южной части Новой Земли.

Здесь они встретились с судами русских поморов, которыми и были доставлены в Колу, где находился в это время отряд Рейпа. От места зимовки до Колы отважные голландцы прошли без малого три тысячи километров, большей частью среди льдов, на простых шлюпках. Баренц, заплативший жизнью за попытки проникнуть на восток от Новой Земли, вписал свое имя в историю покорения полярных стран. В честь его часть полярного бассейна, ограниченная Кольским полуостровом и островами Новой Земли, названа Баренцовым морем.

Экспедицией Баренца закончились неудачные попытки западно-европейских мореплавателей XVI века открыть морской путь в Индию. И здесь решающую роль сыграли чисто экономические причины. Возвращение Рейпа с остатками отряда Баренца совпало с возвращением в Голландию первого морского отряда, прошедшего под руководством некоего Хутмана южными морями в Ост-Индию. Богатые перспективы торговли с Индией, открывшиеся после похода Хутмана, отвлекли внимание торговых кругов Голландии, а затем и всей Западной Европы от Северного морского пути.

Однако это отнюдь не значило, что судоходства по Карскому морю к устьям Оби и Енисея в те времена вообще не существовало. Наоборот, замечания Бурро и голландцев прямо указывают на то, что русские поморы, будучи отличными мореходами, сумели использовать Карское море для своих нужд.

Новгородский торговый люд в поисках новых рынков сбыта, новых источников ценного сырья двигался на север к Белому морю и на восток к Уральскому хребту. Новгородцами и был построен монастырь в устье Северной Двины, где впоследствии образовался Архангельск. Есть основание полагать, что и на восток от Двины проникали новгородские купцы. В летописях того времени существует указание, что на реке Печоре была страна, называвшаяся Великой Пермией или Биармией. Страна эта вела торговлю со скандинавами, ходившими на своих ладьях к устью Печоры.

Наряду с этим мы имеем данные о существовании в XVII веке другого торгового города—Мангазеи. Мангазея была расположена в устье реки Таз, впадающей в Тазовскую губу—часть Обской губы. Город этот был основан в 1600 году, в царствование Бориса Годунова, для развития торговли России с Сибирью. Годунов, являвшийся выразителем чаяний поднимающегося торгового капитала тогдашней Руси, много

способствовал экономическому сближению своей страны с наиболее передовыми государствами Западной Европы. Одновременно с этим он стремился распространить влияние России на Сибирь и вовлечь эту огромную страну в международную торговлю. С этой точки зрения создание Мангазеи—первого сибирского порта—было необходимо.

Крайне интересен путь, которым русские купцы-поморы ходили в Мангазею. Они плыли через Югорский Шар в Карское море, затем, держась близко к берегу, там, где меньше всего было льда, подходили к западному берегу Ямала, в устье реки Мутной. Поднимаясь по ней до верховьев, поморы волоком перетаскивали свои легкие досчатые суда до истоков другой речки—Зеленой и по ней уже спускались в Обскую губу, а оттуда через Тазовскую губу входили в устье Таза. Борис Годунов всячески поощрял торговлю с Мангазеей. По его указу было выстроено пятнадцать морянок—специальных судов для плавания по Ледовитому морю.

Но с приходом к государственной власти династии Романовых положение резко изменилось. Московское купечество, развивавшее торговлю с Сибирью по внутренним водным путям, стремилось ослабить своих конкурентов—новгородцев, совершавших торговые рейсы в Мангазею с моря. Тобольские воеводы, жившие за счет барышей купечества, торгующего на внутренних водных путях, стали всячески препятствовать морским рейсам в Сибирь, так как всякое усиление новгородских купцов, естественно, било и по их интересам.

Воеводы пугали царя слухами о том, что с Мангазеей беспошлинно торгуют немецкие купцы и что это может в дальнейшем повлечь к вооруженному захвату немцами всего Обь-Енисейского края.

«У нас в тех местах войску недостаточно, а помощь послать по отдаленности и трудности пути невозможно», писали тобольские воеводы царю.

Это привело к тому, что указом Михаила Федоровича в 1616 году торговля с Мангазеей была запрещена. В летнее время на Вайгач посылалась вооруженная стража, облагавшая грабительскими налогами все суда, идущие в Карское море. На реках Мутной и Зеленой были выстроены остроги. С 1620 года прекратились какие бы то ни было плавания в Карское море и на Новую Землю не только купцов, но и зверопромышленников. Так насильственными мерами царское правительство прервало начавшееся освоение Северного морского пути.

XVII век не ознаменовался ни одной крупной экспедицией к северо-восточному проходу. Неудачи, постигшие голландцев, заставили европейские государства снова обратиться к поискам северо-западного прохода (вдоль американского побережья), а также усилить использование пути в Индию через южные моря.

В эти годы русский торговый капитал неудержимо проникает в Сибирь. Купечество, стремясь к захвату новых рынков и богатейших источников ценного товара—пушнины, организует вооруженный захват новых территорий, лежащих к востоку от Уральского хребта. Поход Ермака, положивший начало покорению Сибири московским государством, был снаряжен, как известно, на средства купцов Строгановых. Укрепившись в Западной Сибири, казаки при поддержке купечества продвигались все дальше и дальше в глубь страны. В течение менее чем столетия они успели дойти до Тихого океана. Через Мангазею казаки, а за ними и торговые люди, проникли на Енисей. В 30-х годах XVII века группа казаков, прошедшая по Нижней Тунгузке до истоков, открыла новую, доселе неизвестную реку Лену и основала на ней Якутский острог (укрепленный пункт). По притокам Лены они проникли к Колыме, к Тихоокеанскому побережью. Так возникли остроги Охотский, в устьи реки Охоты, и Среднеколымский, на Колыме.

Захват Сибири казаками в природе своей во многом сходен с колонизацией Америки западноевропейскими государствами. Конквистадоры Америки, поддерживаемые торговым капиталом, хищнически эксплуатировали покоряемые страны, уничтожая во имя наживы целые народы, обладавшие уже тогда своеобразной многовековой культурой (инки в Южной Америке, ацтеки в Мексике). Казаки, наемники русского купечества, огнем и мечом приводили в покорность коренное население Сибири. Обосновываясь на новых территориях, они выколачивали из туземцев грабительскую подать («ясак»), скупали у них за бесценок драгоценную пушнину. Но в то же время казачьи походы на восток Сибири дали немало для новых географических открытий.

Особое значение имел поход колымского казака Семена Дежнева в середине XVII века. В поисках больших и нетронутых стойбищ морского зверя он продвигался на восток вдоль Чукотского побережья Ледовитого моря. Он обогнул Чукотский полуостров и вышел к устью реки Анадыря, т. е. уже на побережье Тихого океана. На всем пути от Колымы

до Анадыря Дежнев (как это было установлено по найденным впоследствии его записям) не встречал даже признаков льда.

Сам того не подозревая, Семен Дежнев совершил великое географическое открытие, пройдя проливом между Азией и Америкой. Но сам Дежнев ничего не знал о географии. То, что найденный им морской рукав есть пролив, разделяющий два материка, было установлено много десятков лет спустя. Существование этого пролива, как впрочем и все северные границы Азии, оставалось тайной для мореплавателей в течение долгого времени. Эту тайну предстояло раскрыть Великой северной экспедиции, организованной при Петре I и в течение десяти с лишним лет проведенной огромную по тем временам работу по описи и нанесению на карту северных и северо-восточных границ азиатского материка.

Великая северная экспедиция

По совету знаменитого ученого Лейбница и Парижской академии наук Петр I решил в 1724 году, незадолго до своей смерти, организовать специальную морскую экспедицию для решения вопроса, соединяется ли Азия с Америкой. Во главе экспедиции был поставлен опытный военный моряк, датчанин по происхождению, капитан Витус Беринг. Ему была дана Петром следующая инструкция:

«1. Надлежит на Камчатке или в другом месте сделать один или два бота с палубами.

2. На оных ботах возле земли, которая идет на Норд и по чаянию понеже оной конца не знают, кажется, что та земля часть Америки.

3. И для того искать, где она сошлась с Америкой, и чтоб доехать до какого города европейских владений или, ежели увидят какой корабль европейской, проведать от него, как оной кюст¹ называют, и взять на письмо, и самим побывать на берегу и взять подлинную ведомость и, поставя на карту, приезжать сюда.

Декабря 23, 1724 года.

Петр».

Итти южными морями вокруг Африки и Азии на Камчатку было крайне трудно для молодого русского флота. Поэтому путь до Охотска Беринг должен был совершить через Сибирь. В январе 1725 года Беринг с группой офицеров и матросов выехал из Петербурга в Тобольск, откуда должен был следовать по рекам.

Путь до Охотска отряд Беринга проходил по Оби, Енисею, Нижней Тунгузке, Лене и ее восточным притокам. Суда для плавания по рекам приходилось строить на месте из того

¹ Испорченное русским произношением немецкое слово die Küste—берег.

леса, который рос по берегам. Естественно, это требовало много времени и сил. К берегам Тихого океана Беринг прибыл лишь летом 1726 года. Постройка морского судна заняла всю зиму, и в плавание к берегам Камчатки экспедиции удалось выйти лишь через год, т. е. уже в 1727 году.

Капитан Беринг прибыл в Большерецк осенью, а в Верхне-Камчатск и далее в Нижне-Камчатск ему удалось попасть лишь зимой. Тогда же началась постройка бота для плавания на север.

Морская экспедиция, ради которой Беринг был послан из Петербурга, началась 9 июля 1728 года. На вновь выстроенном боте «Святой Гавриил» капитан Беринг вышел в плавание к северу.

Плавание происходило при благоприятной, тихой погоде.

30 июля «Святой Гавриил» прибыл в Анадырский залив и стал на якорь против Анадырского острога.

Беринг давал имена открываемым им местам по календарю. Так, 1 августа им был открыт залив Святого креста. Отсюда берег уклонялся к юго-востоку. Плывя вдоль него, экспедиция достигла мыса, названного Берингом Чукотским, так как здесь им впервые были встречены обитатели этих мест—чукчи.

«В 7 часов поутру увидели лодку, гребущую к судну, в коей сидело восемь человек. На судне капитана Беринга было два коряцких толмача, коим и приказано было с ними вступить в разговор. Дикие объявили, что они чукчи, и спрашивали, откуда и зачем пришло судно сие. Капитан Беринг приказал толмачам звать их на судно, но они, колебавшись долгое время, высадили наконец одного человека на воду, который на надутых пузырях подплыл к судну и взошел на оное. Чукча сей рассказал, что на берегу живет много одноземцев его и что про россиян они давно слыхали. «В красной день,—продолжал чукча,—отошед отсюда недалеко с земли, виден бывает остров».

10 августа Беринг увидел этот остров и, назвав его именем Святого Лаврентия, продолжал плыть на север. От $67^{\circ}18'$ северной широты «Святой Гавриил» повернул обратно.

Историограф экспедиции Беринга Миллер сообщает об этом так:

«Наконец августа 15 дня пришли на $67^{\circ}18'$ высоты полюса к носу, за коим берег, как упомянутые чукчи указали, простирался к западу. Посему заключил капитан с немалой вероятностью, что он достиг самого края Азии к северо-во-

стоку, ибо ежели берег оттуда непременно простирается к западу, то нельзя Азии соединиться с Америкой».

Это был пролив между двумя материками, который мы теперь называем Беринговым.

Крайне любопытно, что в журнале экспедиции Беринга совершенно не упоминается о присутствии льда в этих местах. Это дает право полагать, что льда в действительности встречено не было. Последующие наблюдения показали, что в течение ряда лет в августе в этом районе бывает чистая вода.

Наблюдения и астрономические исчисления по определению местоположения тех или иных пунктов, сделанным Берингом и его офицерами, крайне точны. Это подтвердил знаменитый английский мореплаватель капитан Кук, посетивший эти места несколькими десятилетиями позднее Беринга и пользовавшийся материалами его экспедиции.

Выполнив задачу экспедиции, Беринг не успокоился. Он решил продолжать свои плавания и достичь берегов Америки. Перезимовав в Нижне-Камчатске, в июне 1729 года Беринг вышел в новое плавание, держа курс на северо-восток. Однако на этот раз погода не благоприятствовала плаванию, и судно было вынуждено вернуться в Большерецк и отсюда в Охотск. Из Охотска Беринг выехал с рапортом в Петербург, куда прибыл лишь в январе 1730 года.

Сделав обстоятельный доклад в адмиралтейств-коллегии о своей экспедиции, Беринг предложил в ближайшие годы организовать новое плавание, чтобы достичь берегов Америки. В своем «предложении» он писал:

«Понеже проводывая, усмотрел я, что далее оста то море волнами ниже подымается, також и на берег острова, именуемого Карагинской, волнами сосновой лес, которого в Камчатской земле не растет, выбросило. Для того признаваю, что Америка или иные между оной лежащие земли не очень далеко от Камчатки, например, 150 или 200 миль, быть имеют. И буде подлинно так, то можно будет установить торги с тамошними обретающимися землями к прибыли Российской империи, а того де прямо можно будет доискаться, ежели построить судно величиною, например, от 45 до 50 ластов...

Оное судно нужно построить на Камчатке... Не без пользы было бы, чтоб Охотской и Камчатской водяные проходы до устья реки Амура и далее до японокских островов выводить: понеже надежду имеем, что тамо нарочитые места можно находить. И с теми некоторые торги установить, також



Проф. В. Ю. ВИЗЕ, крупнейший полярный ученый, начальник спасательной экспедиции на «Малыгине» (1928 год), научный руководитель походов «Седова» (1929 и 1930 годы) и «Сибирякова» (1932 год).

ежели возможно допустить и с японами торг завести, что б не к малой прибыли Российской империи впредь могло оказаться».

Здесь уже совершенно четко выступают на первый план интересы торговли и захвата новых рынков. Время, в которое происходили экспедиции Беринга, ознаменовалось для государств Западной Европы быстрым развитием торговли с Америкой, захватом и переделом с помощью оружия заморских колоний. Русское купечество, пытавшееся выйти на

международную торговую арену, встречало неодолимую конкуренцию со стороны западно-европейского торгового капитала. Естественно, это заставляло русских купцов обратиться к безлюдным и мало еще тронутым колонизацией странам северо-востока Азии. И неудивительно поэтому, что проект Беринга был принят правительством сочувственно. Второй экспедиции, снаряженной под его начальством и названной впоследствии Великой северной экспедицией, было поручено отыскать морской путь от берегов Камчатки до Белого моря. Работы по изысканию этого пути должны были проводиться не только с моря, но и с суши.

Великая северная экспедиция была разбита на отряды, каждому из которых был поручен определенный участок. Всего этих участков было пять: с запада Архангельск—устье Оби, устье Оби—устье Енисея, с востока устье Лены—устье Енисея, устье Лены—Берингов пролив и наконец Берингов пролив—Камчатка. На последнем участке должен был работать наиболее крупный отряд под начальством самого Беринга.

Работы по постройке судов значительно превосходили все предыдущие. Отряд Беринга состоял на этот раз из двухсот человек. Подготовка к новому плаванью затянулась на ряд лет.

Беринг выехал из Петербурга в начале 1733 года, а выйти в море из Охотска он смог лишь летом 1740 года. Дойдя на четырех судах до Нижне-Камчатска, Беринг, видимо вследствие неблагоприятной погоды, был вынужден там остаться зимовать. Наконец 4 июля 1741 года на двух кораблях (вторым командовал капитан Чириков) Беринг покинул берега Камчатки. В шторме корабли потеряли друг друга. Чириков направился в сторону Америки и достиг ее берегов в том месте, где впоследствии был основан город Ситка. Беринг же, крейсировавший долгое время у берегов Камчатки и ждавший там корабля Чирикова, не дождался его и взял курс на восток. Достигнув мыса принца Уэльского, он повернул обратно. Здесь им были открыты Алеутские и Командорские острова.

Жестокая буря несколько дней трепала корабль Беринга и наконец выбросила его на пустынный остров. Оставшиеся без припасов, больные цынгой, спутники Беринга умирали один за другим. 19 декабря смерть постигла и самого отважного исследователя. Он умер в жестоких мучениях. В честь Беринга пролив, отделяющий Азию от Америки, а также

море, заключенное между берегами Камчатки и Северной Америки, названы его именем.

Во время той же второй камчатской экспедиции Беринга, капитан Шпаренберг доходил в 1738 и 1739 годах до берегов Японии и производил опись японского архипелага и Курильских островов.

Последний поход Беринга повлек за собой дальнейшие плавания к берегам Америки, развитие торговли с ее западным побережьем и захват царской Россией Аляски. Для эксплуатации природных богатств края—пушного промысла, боя китов и морского зверя—была образована русско-американская компания. История этой компании—это кровавая эпопея хищнического, грабительского выкачивания прибылей из местного туземного населения, зверского уничтожения целых народностей, населявших Командорские, Алеутские и Курильские острова.

Однако удержать захваченное царское правительство оказалось неспособным. И во второй половине прошлого столетия Александру II пришлось спешно «продавать» Аляску Североамериканским соединенным штатам.

Перейдем теперь к плаванию других отрядов Великой северной экспедиции.

В 1735 году из Архангельска на двух деревянных кочах (обычных промысловых судах) вышла экспедиция лейтенантов Муравьева и Павлова. Ей удалось благополучно пройти Югорский Шар и подняться в Карском море до $72^{\circ}35'$ северной широты. Приближающаяся зима вынудила однако вернуться в устье Печоры, где экспедиция и зазимовала.

На следующий год командование походом было сменено. На место Муравьева и Павлова были присланы из Петербурга лейтенанты Скуратов и Сухотин, а общее руководство походом было поручено лейтенанту Малыгину. Выйдя летом 1736 года из устья Печоры, палубные боты, которые были приведены Сухотиным и Скуратовым из Архангельска взамен кочей, прошли Югорский Шар и до наступления заморозков успели добраться до устья реки Кары. В следующее лето, уже в 1737 году, отряду Малыгина удалось благополучно обогнуть полуостров Ямал и войти в Обь.

Поход от устья Оби до устья Енисея проводился под руководством лейтенанта Овцына. Выйдя летом 1734 года из Тобольска на дубель-шлюпе¹ «Табол», Овцын достиг лишь

¹ Дубель-шлюп—легкое парусное морское судно.

70° широты и вследствие тяжелых льдов вернулся на зимовку в Березов. Достигнуть устья Енисея удалось лишь в 1738 году, когда Овцын вышел в плавание на вновь выстроенном боте.

В следующем году на том же боте из устья Енисея вышел штурман Минин, которому было предписано идти навстречу лейтенанту Прончищеву, следовавшему из устья Лены на запад. Но льды не пустили бот Минина дальше 75° 15' северной широты.

Путь от Лены до Енисея с востока на запад должен был пройти лейтенант Василий Прончищев. Выйдя из Якутска летом 1734 года, он с большими затруднениями выбрался из Лены в море и, пройдя на запад до устья Оленека, стал там на зимовку. В следующую навигацию Прончищев дошел до устья Хатанги, поднялся дальше на север, достигнув 1 сентября 77° 29' северной широты. Пройти севернее было невозможно, и кочи повернули обратно. При возвращении, которое длилось целый год, большая часть команды, а в том числе и сам Прончищев с молодой женой, умерли от цынги. Отряд Прончищева был приведен обратно в Якутск его помощником штурманом Челюскиным.

В следующую навигацию командование отрядом покойного Прончищева было поручено лейтенанту Харитону Лаптеву, присланному в Якутск из Петербурга адмиралтейств-коллегией. Ему удалось достигнуть на своем дубель-шлюпе устья Хатанги до наступления зимы. В следующую навигацию он несколько раз пытался выйти в море из Хатангского залива, пока льды не раздавили его утлое суденышко. Участники экспедиции с трудом добрались до берега и то благодаря сильным морозам, сковавшим пловучий лед. На обратном пути по побережью жестокая цынга уменьшила наполовину команду Харитона Лаптева, лишенную пищи и теплой одежды (все погибло вместе с судном). Этим закончились неудачные опыты морского плавания из Лены в Енисей.

В последующие годы Харитон Лаптев работал над описью западного побережья Таймыра. Район работы его назван в честь исследователя берегом Харитона Лаптева. Штурман Челюскин в 1742 году сухим путем достиг самой северной оконечности азиатского материка, которая была названа впоследствии его именем.

Брат Харитонов лейтенант Дмитрий Лаптев руководил экспедицией, шедшей из устья Лены к Берингову проливу. В навигацию 1736 года ему не удалось выйти из устья Лены.

Он повторил плавание в 1739 году. Здесь ему удалось дойти без зимовки до Святого носа. Там его застала зима. В следующее лето он достиг устья Колымы, но дальнейшее продвижение на восток было остановлено льдами. Прозимовав в устье Колымы, Дмитрий Лаптев возобновил свои попытки, но они также ни к чему не привели, и экспедиция вернулась сухим путем через Чукотский полуостров в Анадырь.

За время своих путешествий Дмитрий Лаптев прошел вдоль северного побережья Азии 35 градусов долготы и сделал ряд ценных географических открытий. В честь его пролив, отделяющий Ляховские острова от материка, назван именем Дмитрия Лаптева. Море, ограниченное восточным берегом Таймыра, Новосибирскими и Ляховскими островами и побережьем Якутии, названо морем братьев Лаптевых.

Таковы основные этапы Великой северной экспедиции.

Ломоносов о северо-восточном проходе

Великая северная экспедиция все же не решила вопроса о северо-восточном проходе и морском пути в устья сибирских рек. Опыт экспедиции показал, что льды Полярного моря не могут быть побеждены теми убогими средствами, которыми располагал тогда русский да и весь мировой морской флот. Жертвы, понесенные экспедицией, суровый климат и дикость северных окраин Азии вселили страх в умы многих государственных и торговых деятелей того времени.

Лишь Ломоносов, наш знаменитый ученый, попытался десять лет спустя снова поднять вопрос о северо-восточном проходе. В 1755 году им была подана докладная записка «о северном ходе в Ост-Индию сибирским океаном», в которой он писал:

«Часто замечаемое у берегов Ледовитого океана северное сияние свидетельствует открытость моря. Воды океана имеют вообще течение от востока на запад, а на западной стороне Шпицбергена устремляются к северу; следовательно, за сим проливом есть великое море в странах подполярных, а как обратное отливное течение весьма слабо, то и должно заключить, что пролив обходит кругом полюса.

По аналогии с положением материков земного шара надобно думать, что в полюсе есть земля, и сия земля, в противоположность низкому, отмелому сибирскому берегу, высокая и приглубая.

Подобные земли не имеют больших рек, из чего можно заключить, что и льдов не намерзает там столько, сколько у берегов Сибири.

...В половине и в конце июля месяца должно Северному океану между Новой Землей и Шпицбергенем быть чисту и безледну и оному чистому океану простирается далече на

восток безо льду по малой мере на тысячу верст. Сие чистое место должно быть на широте 80° , от сибирских берегов—600 верст».

Ломоносов предлагал послать экспедицию, которой было бы поручено пройти этим путем через Полярное море в Индию и Японию. Указ о снаряжении экспедиции последовал через девять лет, лишь в 1764 году. 9 мая 1765 года три суда экспедиции, названные по именам командиров «Чичагов», «Панов» и «Бабаев», вышли из Колы на Шпицберген. Суда эти были вооружены пушками и снаряжены, как военные корабли. Не может быть сомнения в том, что царское правительство решило использовать научные предположения Ломоносова не только в торговых, но и в захватнических целях. Вооружение кораблей предполагало присоединение к России новых земель и покорение новых народов, которых экспедиции посчастливится встретить в своем плавании.

Сейчас, после путешествий Нансена и Амундсена, после полетов к северному полюсу, совершенно очевидна вся наивность этого предприятия. Исследования показали, что на полюсе, а также и вблизи его никакой земли нет. Плавание судов на 80° -градусной широте даже теперь, когда мы обладаем ледоколами, могущими активно воздействовать на лед, далеко не всегда возможно. Но тогда все это никому еще не было известно.

Будучи задержаны льдами до 3 июля у северных берегов Шпицбергена, суда смогли лишь во второй половине месяца достичь $80^{\circ}26'$ северной широты. Встретив здесь невзломанные ледяные поля, корабли Чичагова повернули обратно. Вторая попытка этой экспедиции найти проход, указанный Ломоносовым, и в следующем, 1766 году окончилась неудачей, с той только разницей, что на этот раз судам удалось пройти на несколько минут северней—до $80^{\circ}30'$ северной широты.

Хотя поход Чичагова показал, что гипотеза Ломоносова не соответствует действительности, однако мысли, высказанные нашим великим ученым о морских течениях и условиях плавания в Ледовитом океане, несомненно имели большую научную ценность. К сожалению, проект Ломоносова «о северо-восточном ходе в Ост-Индию сибирским океаном» свыше восьмидесяти лет пролежал в архивах и лишь в 1846 году был опубликован Гидрографическим департаментом Морского министерства.

Открытие и исследование островов Полярного моря

Рассматривая историю борьбы за Северный морской путь, нельзя пройти мимо исследований островов, лежащих в Полярном море, в советском секторе Арктики. Эти острова являются естественными границами некоторых частей полярного бассейна. Они как бы определяют участки, этапы Северного морского пути.

При изучении условий плавания в полярном бассейне путешественники и исследователи необходимо должны были также изучить эти острова.

Вот эти острова: Новая Земля (северный и южный острова) и Вайгач, отделяющие Баренцево море от Карского, Северная Земля (также состоящая из группы островов), отграничивающая Карское море от моря Лаптевых, острова Ново-сибирские, определяющие северные границы моря Лаптевых, Тяховские, разделяющие море Лаптевых с Восточносибирским морем, и остров Врангеля на границе между Восточносибирским и Чукотским морями.

Далеко в стороне от морского пути к берегам Сибири лежит остров Шпицберген. Он был открыт скандинавскими мореходами задолго до первых плаваний голландцев и англичан на северо-восток в поисках пути в Индию.

В последующие годы Шпицберген служил базой для промышленников, в том числе и русских поморов, ходивших в Полярное море за морским зверем. Ряд научных экспедиций пользовался Шпицбергеном как отправным пунктом на пути к полюсу. Шпицберген принадлежит Норвегии.

В начале нашего столетия на острове открыты богатые угольные месторождения. Они сейчас разрабатываются. В 1931 году угольные рудники в Баренцбурге и Груман-Сити приобретены у Норвегии советским правительством и экс-

плоатируются трестом Арктикуголь. С мая по октябрь на Шпицберген регулярно ходят суда Совторгфлота.

Другая группа островов—Земля Франца Иосифа, самая северная точка территории СССР—также лежит в стороне от морского пути к берегам Сибири. Однако открытие этих островов произошло вследствие поисков Северного морского пути. В 1872 году австрийская полярная экспедиция Пайера и Вейпрехта на судне «Тегетгоф» у северных берегов Новой Земли была зажата льдами и унесена дрейфом на север. Корабль, раздавленный льдами, погиб, и путешественники, высадившись на неизвестный доселе остров, назвали его в честь австрийского императора Землей Франца Иосифа.

Новая Земля была известна русским мореходам и промышленникам еще в XVI веке, а может быть и раньше. Архангельские поморы в поисках морского зверя регулярно совершали плавание к западным берегам этих островов. Проникнуть на восточные берега было гораздо труднее. Дело в том, что Новая Земля, являющаяся продолжением Уральско-го хребта и разделяющая европейскую часть Арктики от азиатской части, представляет собой как бы естественный барьер на пути теплого течения Гольфштрема. Этим главным образом объясняется то, что все путешественники, начиная от голландцев и англичан, в XVII веке свободно доходили до западных берегов Новой Земли. Но стоило им лишь обогнуть берега островов на восток, как корабли попадали в ледовые тиски.

Первое путешествие вокруг всей Новой Земли было совершено олонеким крестьянином, кормщиком звероловного судна Саввой Ложкиным, в 1760 году. Полагая, что восточные берега Новой Земли богаче морским зверем, чем западные, Ложкин на простом деревянном боте в три лета и две зимы обошел острова и вернулся в Архангельск.

Интерес к Новой Земле пробуждали не только промысел и охота. Распространенные среди поморов слухи о полезных ископаемых привлекли к Новой Земле внимание капиталистов.

Купец Бармин в 1768 году послал на Новую Землю трехмачтовое грузовое судно—«кочмару»—под начальством штурмана Розмыслова. Прибыв 17 августа к берегам Новой Земли, Розмыслов вошел в Маточкин Шар, полагая, что это залив. Постепенно продвигаясь в глубь его, он вышел в Карское море, доказав таким образом, что Маточкин Шар—пролив, разделяющий Новую Землю на два острова—северный

и южный. Насколько позволяла видимость, Карское море было свободно от льдов. Но кочмара имела сильную течь, и Размыслов, не рискнув идти на ней в море, зазимовал в Белужьей губе под $73^{\circ}18'$ северной широты. На следующее лето Розмыслов пытался войти в Карское море, но судно, пришедшее уже в полную негодность, не позволяло этого сделать. Тогда он бросил кочмару и на промысловой лодке одного из поморов, бывшего тогда у берегов Новой Земли, вернулся в Архангельск.

В 1807 году экспедиция для поисков полезных ископаемых была отправлена на Новую Землю графом Румянцевым. Поисковая партия под начальством горного инженера Лудлова ничего ценного на островах не обнаружила.

В 1819 году в плавание из Архангельска вышла экспедиция лейтенанта Лазарева на бриге «Новая Земля». Но не успело судно дойти еще до Маточкина Шара, как среди команды началась цынга, и Лазарев был вынужден повернуть обратно.

Наиболее крупными из экспедиций на Новую Землю явились плаванья лейтенанта Федора Литке в 1821, 1822, 1823 и 1824 годах. Литке провел массу научных наблюдений и совершил подробную опись берегов. Хотя ему и не удалось осуществить своего замысла—обогнуть Новую Землю с севера, тем не менее работы, сделанные им, принесли отважному исследователю всемирную известность.

Спустя восемь лет после последней экспедиции Литке, в плавание к Новой Земле ходило судно под начальством морского офицера Пахтусова. Зазимовав у Карских ворот, Пахтусов в следующую навигацию прошел Маточкиным Шаром, обогнул весь южный остров. Через год он повторил свое плавание, а весной 1836 года, после зимовки у Маточкина Шара, совершал совместно со своим помощником штурманом Циволька санные экскурсии, во время которых производил опись восточного берега. Экспедиции Пахтусова и Цивольки, давшие богатейший материал о Новой Земле, стоили жизни обоим исследователям.

В 1837 году на Новую Землю была проведена первая комплексная научная экспедиция под начальством академика Бэра. Этот ученый собрал много материалов о природе островов, однако в отношении Карского моря им были сделаны не совсем верные выводы. Он назвал это море «ледяным погребом», тем самым утвердив полную невозможность судоходства по нему.

Долгие годы после того, вплоть до начала нашего века, Новая Земля совершенно не посещалась исследователями. Однако промысловые суда попрежнему бывали на ней каждый год.

Начало XIX века ознаменовалось интереснейшими экспедициями и в восточной части Северного морского пути. Морской офицер Врангель прошел вдоль северного побережья Азии от устья Индигирки до острова Колючина. Чукчи, которых Врангелю приходилось встречать, рассказывали ему, что в ясные дни с мыса Якан на севере бывают видны горы, покрытые снегом. Врангель заключил, что неподалеку от Чукотского побережья есть какая-то неизвестная путешественникам земля. Она была нанесена им на карту. Американский китолов Томас Лонг, полвека спустя посетивший этот остров, подтвердил, что географическое расположение земли указано Врангелем правильно. Вследствие этого остров был назван именем географа, нанесшего его на карту.

В десятих и двадцатых годах прошлого столетия путешественник Гедерштрем и лейтенант Анжу достигли с северного побережья Якутии Новосибирских и Ляховских островов. Острова эти были открыты, правда, значительно раньше якутскими казаками, ходившими зимой в поисках оленьих стад по льду от устья Яны к северу. Гедерштрем и Анжу первые дали точные научные сведения об островах Новосибирских и Ляховских.

Наконец последняя группа островов—Северная Земля—была открыта в 1913 году экспедицией на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» под начальством Вилькицкого. Об этом открытии мы расскажем ниже, когда будем рассматривать поход Вилькицкого из Владивостока в Архангельск.

Открытие северо-восточного прохода. Торговые рейсы в Обь и Енисей

Как мы уже сказали, экспедиции Литке и Пахтусова были последними исследовательскими походами в Карское море. Характеристика академика Бэра, а также бесчисленные жертвы, понесенные целым рядом экспедиций, пытавшихся плыть на восток от Новой Земли, создали мнение, что Карское море непроходимо, а следовательно, нужно оставить всякие попытки овладеть Северным морским путем.

Европейский торговый капитал, освоивший морские пути в колонии и занятый хищнической эксплуатацией новых, захваченных силой земель, был мало заинтересован в Северном морском пути. Одновременно с этим купечество таких первостепенных морских держав, как Англия и Голландия, постепенно захватывало в свои руки торговое судоходство отсталой России. В Белом море, например, русские купцы постепенно вытеснялись иностранными фирмами.

Вторая половина прошлого столетия ознаменовалась быстрым развитием молодого российского капитализма. Купечество, преодолевая рогатки, которые ставил на его пути дворянско-феодальный строй царской России, постепенно начинает играть серьезную роль в экономической и политической жизни страны. В Сибири, где дворянско-помещичье господство сказывалось не так сильно, как в Европейской России, купечество развивается особенно быстро, захватывая в свои руки источники производительных сил.

Но промышленное развитие Сибири тормозится почти полным отсутствием транспорта. Железной дороги, связывающей Сибирь с Европейской Россией, в эти годы еще не было. Зато огромные возможности для транспортного использования представляли собой внутренние водные пути—сибирские реки, впадающие в Ледовитое море. Наиболее передовые



Пионер авиации на севере, крупнейший полярный летчик **Б. Г. ЧУХНОВСКИЙ**.

представители молодой буржуазии Сибири, стремившейся к тесной экономической связи с Европой, вновь поднимают вопрос о Северном морском пути. Так, этим вопросом энергично занялся красноярский купец М. К. Сидоров. Составив себе крупное состояние на енисейских золотых приисках, он тратит немалые средства на исследование края, лежащего по среднему и нижнему плесу Енисея. Особенное внимание Сидоров уделяет Туруханскому краю, богатому лесными массивами и полезными ископаемыми, но тогда еще совершенно пустынному. Полное невнимание к краю царских губернаторов, большая территориальная оторванность его приводила к

тому, что туземное население постепенно вымирало, а русские поселенцы бежали оттуда. Интересны методы «помощи» краю, предлагавшиеся царским правительством. Вместо того чтобы заселять и культивировать край, генерал-губернатор Восточной Сибири предлагал просто-напросто выселить из него всех живущих, т. е. превратить в пустыню,—«чтобы не было никаких забот».

Исследуя Туруханский край, Сидоров обратил внимание на Северный морской путь. По его мнению, морские рейсы в устье Енисея являлись единственным средством, которое позволило бы в полной мере использовать природные ресурсы края. В записке, поданной на имя енисейского губернатора, он предлагал организовать торгово-промышленное общество для эксплуатации Обь-Енисейского севера и организацию судоходства по Карскому морю.

«Недавно празднуя трехсотлетний юбилей завоевания Сибири, русские обязаны были подумать, что сделано ими как для улучшения положения обширного и богатого края, так и для извлечения из него выгод для своего отечества... Я убедился, что мы мало заботились о благосостоянии русских поселенцев и о развитии промышленности и торговли в стране, изобильной полезными ископаемыми...»

Тупому царскому чиновнику губернатору Замятину тон заявления Сидорова показался либеральным и чуть не крамольным. Он отказал предприимчивому купцу в какой бы то ни было поддержке.

Тогда Сидоров обратился в Русское географическое общество к графу Ф. Литке (тому самому Литке, который прославился своим походом на Новую Землю), предлагая как премию четырнадцать тысяч рублей тому мореходу, который согласится идти Карским морем в устье Оби и Енисея. Но и здесь он получил отказ. Видимо, Литке, ставший вельможей и крупным чиновником, помня о своих неудачных попытках плаванья в Карском море, потерял вкус ко всяким новым экспедициям.

Несравненно более радушный прием встретил Сидоров в Лондонском географическом обществе. Его предложение было принято. Общество отправило в Красноярск своего представителя Банистера для исследования судоходных условий Енисея и входа в устье его с моря. Но и это предприятие уперлось в косность сибирских бюрократов. Тот же Замятин чинил всякие препятствия Банистеру. В результате англичанин обиделся и уехал обратно ни с чем.

В 1862 году в Карское море пошла наконец экспедиция под начальством лейтенанта Крузенштерна, организованная при поддержке Сидорова. Пройдя новоземельские проливы, шхуна Крузенштерна «Ермак» попала в сильнейший ледовый дрейф и была раздавлена. Едва не погибнув, участники экспедиции с трудом добрались до берегов Сибири. Немало лишений и притеснений пришлось им перенести и здесь, так как, несмотря на ходатайства Сидорова о помощи экспедиции, местные полицейские части не ударили палец о палец.

В течение ряда последующих лет Сидоров разъезжает по русским и иностранным городам, разыскивая смельчака, который бы согласился выполнить задуманное им дело. И если в России он везде встречал отказ, то в скандинавских странах и в Англии идея судоходства по Карскому морю вызывает живейший интерес. У норвежцев, ходивших в Карское море на промысел морского зверя, был уже некоторый опыт плавания во льдах.

Сидоров постепенно завязывает связи с представителями научных кругов Западной Европы. Он переписывается с известным австрийским географом Петерманом, организует на выставке в Вене специальный отдел, посвященный русскому сибирскому северу. При поддержке Сидорова организуется экспедиция Пайера и Вейпрехта на «Тегетгофе», имевшая задание найти северо-восточный проход и закончившаяся, как мы уже говорили, открытием Земли Франца Иосифа.

В 1871 году Сидоров сам пытается плыть в устье Енисея. Но на полпути, в устье Печоры, он встречает германских полярных исследователей Вильчека и Штернека, находящихся в тяжелом положении, и отдает им свое судно.

К этому времени относится знакомство Сидорова со шведским исследователем проф. Норденшельдом, уже известным своими походами на Шпицберген. В переписке с Сидоровым Норденшельд выражает согласие идти морем в устье Енисея. Сидоров обращается за поддержкой в Русское географическое общество. Ему отвечают новым отказом.

«Едва ли в настоящее время можно ожидать существенной пользы от подобной экспедиции, если принять в соображение те существенные расходы, которые она повлекла бы за собой».

Такую резолюцию накладывает на заявление Сидорова вице-председатель общества граф Литке.

Здесь мы не приводим еще целого ряда безрезультатных ходатайств энергичного купца. Это печальная история, даю-

щая классические образцы непроходимой тупости, косности и консерватизма не только чиновников, но также «генералов от науки» старой России.

Наконец идея Сидорова и близкой ему по взглядам группы прогрессивных капиталистов того времени—Сибирякова, Трапезникова и других—осуществляется.

Английский капитан Виггинс проходит в 1874 году через Карское море до устья Енисея, идет дальше на северо-восток, достигает 76° северной широты и в ту же навигацию возвращается в Европу, нигде не встречая льдов.

В 1876 году Виггинс на пароходе «Темза» входит в устье Енисея, поднимается на тысячу верст вверх до реки Курейки, на берегах которой расположены графитные разработки Сидорова. По договоренности с Сидоровым Виггинс должен выгрузить в Курейке привезенные из Европы товары и погрузить графит, который поступал в его собственность, как премия за удачно совершенное плавание. Самое интересное здесь то, что туруханский заседатель арестовал товары Виггинса на том основании, что в порту нет таможенного чиновника и они являются контрабандой. Так царское правительство «поощряло» пионеров новых путей.

Вскоре после плавания Виггинса из Енисея в Европу прошла через Карское море шхуна Сидорова «Утренняя заря», доставившая в Петербург первый груз сибирских товаров.

В те же годы, что и Виггинс, Норденшельд совершил экспедицию в устья Оби и Енисея для разрешения не только транспортных, но и научно-исследовательских вопросов. Средства для этих экспедиций были предоставлены шведским коммерсантом Оскаром Диксоном и русским купцом Сибиряковым. В 1875 году Норденшельд на зверобойном судне «Превен» достиг Енисейского залива и неподалеку от входа в него открыл остров с бухтой, исключительно удобной для стоянки кораблей. Остров этот и бухта были названы именем Диксона.

Ведя научные работы. Норденшельд имел в виду также и торговые интересы. В марте 1876 года, подготавливая новую экспедицию в Енисей, он писал Сидорову:

«Будущим летом я имею намерение отправиться на большом пароходе в устье Енисея и, если это будет возможно, в Дудинку, чтобы доказать возможность торгового соединения морем между Атлантикой и Сибирью. Не можете ли вы воспользоваться случаем для отправки со мной в Европу от двух тысяч до трех тысяч пудов графита?»

В ответном письме Сидоров сообщал:

«В апреле пошлю отсюда в Туруханск приготовить вам в Курейке графит. Не желаете ли купить у меня спирт—принять в Дудинке, цена 80 копеек за 40 градусов без акциза?»

Второй экспедиции Норденшельда в 1876 году не суждено было достигнуть Дудинки. Неисследованный фарватер Енисея грозил для его парохода посадкой на мель. Дойдя до Гольчихи, Норденшельд повернул обратно. Он пошел Карским морем на северо-восток и достиг залива Миддендорфа. Обратный путь в Европу «Имер», пароход Норденшельда, совершил, идя Карским морем под 74° северной широты и нигде не встречал льдов.

По возвращении Норденшельд так резюмировал свое мнение об использовании морского пути в Обь и Енисей:

«Правильное морское сообщение между Сибирью и Западной Европой не представляет риска и больших опасностей, чем те, каким подвергаются моряки на многих других путях, ежегодно посещаемых тысячами судов».

Не успокоившись на блестящих результатах своих плаваний в Карском море, неутомимый исследователь начал готовиться к новой экспедиции, несравненно более обширной. Он решил пройти Северным морским путем вдоль побережья Азии от Новой Земли до Берингова пролива. В подготовке и организации этой его экспедиции наряду со шведско-норвежским правительством приняли деятельное участие энтузиасты Северного морского пути—Диксон, Сидоров и Сибиряков. Последний даже решил послать с Норденшельдом свой пароход, который должен был дойти до устья Лены и остаться на этой реке для постоянной работы.

21 июля 1878 года корабль Норденшельда «Вега» вышел из Тромсе (Норвегия) и взял курс на северо-восток. Соединившись в Югорском Шаре с пароходом Сибирякова «Лена» и двумя судами—«Фразер» и «Экспресс», идущими с грузами в Енисей, «Вега» 1 августа вступила в Карское море.

7 августа суда прибыли в гавань острова Диксона, откуда, отпустив «Фразер» и «Экспресс» в Енисей, «Вега» и «Лена» пошли вдоль западного берега Таймыра к мысу Челюскину. Во весь путь до этого пункта суда встречали лишь мелкий лед. На второй половине пути от Диксона к Челюскину Норденшельдом была открыта группа островов, названных впоследствии его именем. 19 августа «Лена» и «Вега» отделились у самой северной точки азиатского материка.

Лед стал мешать продвижению судов лишь после мыса

Челюскина. Норденшельд, предполагавший вначале идти к Новосибирским островам, был вынужден свернуть на юг. Плывая вдоль восточного берега Таймыра, «Вега» и «Лена» проходили места, обозначенные на имевшихся тогда картах как суша. Прончищев и Челюскин, работавшие здесь более ста лет назад, своими неточными инструментами не смогли правильно определить местоположение берега и нанести его на карту.

В устье Лены «Вега» рассталась со своим спутником. Пароход «Лена» вошел в великую сибирскую реку, став на ней первым паровым судном. Он продолжает служить на ней и до сих пор.

Беспрепятственно Норденшельд миновал устье Колымы и мыс Шелагский. Здесь им были встречены чукчи—первые люди, которых видел он с момента вступления в Карское море.

Только за мысом Шелагским лед стал серьезным препятствием для парохода. У мыса Северного узкая береговая прогалина чистой воды стала закрываться льдом, гонимым на берег северным ветром. До конца сентября «Вега» шла в тяжелых условиях, лавируя между льдинами, со всех сторон напиравшими на нее. Наступила зима. Мороз сковывал плывучие льдины, они закрывали кораблю путь на восток. 29 сентября, не дойдя 209 верст до Берингова пролива, между Колючинской губой и мысом Сердце-Камень «Вега» стала на зимовку.

«Когда один день проходил за другим без благоприятной перемены в положении судна, я с ужасом узнал,—пишет Норденшельд в своем дневнике,—что зимовка становится неизбежной на пороге к переходу в Великий океан. Этот удар тем труднее было переносить, что мы несомненно избежали бы его, если бы успели прибыть несколькими часами раньше к восточному берегу Колючинского залива.

Благодаря образцовой дисциплине и порядку среди членов экспедиции зимовка Норденшельда прошла благополучно. В течение долгой полярной зимы экспедиция проводила большую научную работу: метеорологические и магнитные наблюдения, геологические, ботанические и зоологические исследования на Чукотском побережье.

13 июля 1879 года началось сильное таяние снегов, 18-го льды, окружавшие «Вегу», пришли в движение. Норденшельд приказал развести пары. «Вега» тронулась и 20 июля, обогнув мыс Дежнев, вошла Беринговым проливом в Тихий

океан. Северо-восточный проход был пройден впервые в истории.

Зимовка «Веги» вызвала сильное беспокойство в Европе. Ведь тогда не было еще радио, и Норденшельд не смог известить своих друзей о положении экспедиции. Письмо, посланное ими со старшиной чукчей Василием Менкой, дошло в Иркутск лишь через полгода и только в мае было передано в Швецию по телеграфу. Между тем американские китоловы, плававшие в Беринговом проливе осенью 1878 года, узнали от чукч о вынужденной зимовке «Веги» и, прибыв в Сан-Франциско, сообщили об этом в Швецию. Сибиряков послал весной 1879 года к Берингову проливу через южные моря пароход «Норденшельд». Правда, кроме помощи шведской экспедиции, это судно должно было доставить Северным морским путем в устье Лены с востока ряд товаров. У берегов Японии пароход попал в шторм.

И когда Норденшельд благополучно возвращался по Тихому океану из своего полярного плавания, «Норденшельд» был разбит о скалы.

Во время зимовки шведского профессора в Колючинской губе американский капиталист, владелец газеты «Нью-Йорк-Геральд», Гордон Бенет, подготавливал экспедицию к северному полюсу на шхуне «Жанетта». Начальнику ее лейтенанту де Лонгу было поручено в случае надобности организовать помощь Норденшельду, о положении которого точных сведений в Америке еще не было. Но отважный исследователь вместе со своей экспедицией был цел и невредим. Де Лонг узнал об этом, подходя к Берингову проливу, и пошел прямо к северному полюсу. С его экспедицией мы ознакомимся позднее.

Вернемся к Норденшельду. Пройдя на «Веге» вокруг Азии и Европы, маститый ученый вернулся на родину победителем. Его наградили орденами. Ряд научных обществ и академий избрали его своим почетным членом.

В своем отчете об экспедиции 1878—1879 годов, а также на основании предыдущих плаваний через Карское море Норденшельд делает следующие выводы о возможности использования Северного морского пути.

«1. Северо-восточный морской путь из Атлантического океана в Тихий часто можно пройти в несколько недель на пароходе; но мало вероятности, при нынешних сведениях о Сибирском ледовитом море, чтобы весь этот путь имел существенное значение для торговли,

2. Не представляет затруднений пользоваться для торговли морским путем из Европы в устья Оби и Енисея.

3. По всей вероятности, морским путем между Енисеем и Леной и Леной и Европой можно пользоваться; но путь между Леной и Европой нельзя совершать в течение одного лета.

4. Необходимо дальнейшее исследование для определения возможности или невозможности торговых морских сношений между устьем Лены и Великим океаном. Но опыт нашей экспедиции доказал, что в систему Лены можно доставлять из Великого океана пароходами тяжелые снаряды и другие товары, неудобные для доставки на санях и телегах».

И действительно, в последующие годы экспедиции через Карское море в Обь и Енисей стали регулярными. Вслед за «Фразером» и «Экспрессом» в Сибирь пошли все новые и новые пароходы.

С 1879 года по 1913 год (последний год перед мировой войной) в редких случаях кораблям не удавалось пройти Карским морем. Вот что писал по этому поводу знаменитый полярный исследователь Фритиоф Нансен в 1915 году:

«С 1874 года, т. е. за сорок лет, в продолжение которых не прекращались попытки пробраться морем из Европы в устья Оби и Енисея, выдалось только четыре неудачных года: 1882, 1902, 1903 и 1912 годы, когда состояние льдов не позволило ни одному судну пройти этим путем».

Но экспедиции этих сорока с лишним лет не дали еще сколько-нибудь ощутительных материальных результатов для экономического развития Сибири. Косность русского правительства и правящих кругов не позволяла идти на большие затраты, связанные с естественным в таких случаях риском. В условиях конкуренции отдельных капиталистических групп старой России нечего было и думать об организации широкого торгово-промышленного общества Северного морского пути, о котором мечтали Сидоров и Сибиряков. Биржевые тузы Москвы и Петербурга, заинтересованные в строительстве железных дорог (для которых, по их мнению, морской путь мог явиться конкурентом) и считая, что выход Сибири к морю усилит позиции молодой буржуазии этой царской колонии, всячески противодействовали развитию судоходства в Карском море.

Каждая неудача мореплавателей, каждая авария судна использовалась для дискредитации Северного морского пути. Неудивительно поэтому, что в редкие годы число кораблей, прошедших Карским морем к берегам Сибири, достигало пя-



Гидросамолет «Комсомолец-1» у острова Диксона.

ти. Исключение представляет лишь 1897 год, давший сразу 11 судов, и 1905 год—22 парохода. Это объясняется тем, что пароходы везли груз рельсов для строящейся Сибирской железнодорожной магистрали.

В пренебрежении к Северному морскому пути сказалась вся политическая и экономическая недалекость правящих кругов старой России, все отрицательные черты царского строя.

Это привело к тому, что в начале нашего века Северным морским путем заинтересовался иностранный капитал. В 1912 году было организовано «Сибирское акционерное общество пароходства, промышленности и торговли». Хотя в него входили и некоторые русские акционеры, но правление помещалось в Норвегии, а подавляющая часть акций принадлежала иностранцам, главным образом англичанам.

В 1913 году этим обществом был организован рейс в Енисей грузового судна «Коррект», на борту которого находился председатель общества Лид и приглашенный им в качестве гостя Фритиоф Нансен.

«Коррект» благополучно прошел Карским морем и стал на якорь около селения Гольчихи на Енисее, недалеко от устья, в ожидании речного каравана, шедшего навстречу из Красноярска. Перегрузив на речные баржи промышленные товары, привезенные из Европы, и нагрузившись сибирским сырьем, «Коррект» вышел обратно в рейс. Нансен же совершил плавание вверх по Енисею и затем по железной дороге объехал всю Сибирь.

В книге, выпущенной им после этой поездки, Нансен уделил много места производительным силам Сибири. Он указал на огромные перспективы развития этой богатой и еще нетронутой цивилизацией страны. Недаром книга Нансена названа «В страну будущего». В отдельной главе, посвященной Карскому морю, Нансен указывает на полную возможность его транспортного освоения:

«Чтобы заложить для будущего более прочные основы правильного судоходства по Карскому морю, было бы, на мой взгляд, крайне важно установить более полные и систематические наблюдения за состоянием льдов в этом море летом и осенью».

Так как состояние льдов в значительной степени зависит от условий погоды, то одновременно необходимо вести на побережье Карского моря регулярные метеорологические наблюдения. Для этого, по мнению Нансена, необходимо выстроить в ряде пунктов специальные станции, снабженные радиотелеграфом и связанные между собой. Наблюдения за состоянием льдов Нансен предлагает проводить при помощи моторных катеров, а еще лучше самолетов. В заключение своей книги, призывая к освоению морского пути в устья Оби и Енисея и считая этот путь решающим фактором для развития Сибири, он говорит:

«...Можно считать жертвы, связанные с мерами безопасности этого судоходства, вполне приемлемыми и незначительными в сравнении с результатами, которые они обещают».

Эти высказывания были учтены обществом Лида. Пять плаваний в устья Оби и Енисея, совершенные в 1912—1917 годах, были не чем иным, как началом организованного наступления на Сибирь иностранного капитала.

Капитал общества быстро увеличился с 80 тысяч рублей до 2 560 тысяч рублей. Лид скупил акции Обского и Енисейского пароходств, захватил в свои руки лесную промышленность Западной Сибири. В 1917 году общество проектировало постройку бумажных фабрик на Енисее, судостроительной

верфи в Красноярске. Объединясь с «Акционерным обществом южносибирских горных и металлургических заводов», Лид постепенно захватывает единственный в крае Абаканский металлургический завод, делает заявки на угольные и железорудные и медные месторождения.

Овладев Северным морским путем, иностранный капитал постепенно начинает превращать Западную Сибирь в свою колонию, вытесняя из сферы своей деятельности российских купцов. Так продолжалось до Октябрьской революции.

Годы интервенции и гражданской войны в Сибири, естественно, прервали дальнейшее проникновение в Сибирь иностранного капитала.

Только при советской власти, но уже на новой основе, началось подлинное освоение Северного морского пути к устьям Оби и Енисея.

Научные экспедиции по Северному морскому пути

В конце прошлого столетия, начиная с 70-х годов, интерес к полярным странам начал носить не только экономический, но и научный характер. Разумеется, все научные начинания имели экономическую подоплеку и проводились в конечном счете для достижения определенных коммерческих выгод. Экспедиции этого времени ставят своей задачей не только плавание в полярных морях, но также исследование природы арктических стран.

Климат и атмосферные явления полярных областей тесно связаны с явлениями погоды в странах умеренного пояса. А предсказания погоды оказывают человеку огромную помощь в борьбе с природой. При помощи существующих в настоящее время бюро погоды планируется целый ряд мероприятий в народном хозяйстве и, в частности, всякого рода земледельческие работы.

В те времена служба погоды только начинала зарождаться, и, естественно, перед учеными возник вопрос о необходимости изучения атмосферных явлений в полярных областях. Успехи естественных наук поставили на очередь исследование животного и растительного мира Арктики.

Ученые Западной Европы начали думать о комплексном, всестороннем и организованном изучении как Арктики, так и Антарктики (области, лежащей за южным полярным кругом). По инициативе австрийского полярного исследователя Карла Вейпрехта в 1881 году был проведен первый международный полярный год. Правительствами и рядом крупных капиталистов европейских стран и Соединенных штатов Америки в северной и южной полярных областях были установлены метеорологические станции, изучавшие атмосферные явления и природу тех мест, где они находились.

Русское правительство, также участвовавшее в проведении международного полярного года, организовало две станции: одну на побережье моря Лаптевых, в устье Лены, и одну на Новой Земле.

Мы расскажем здесь о нескольких научных экспедициях, работавших в полярной области, прилегающей к берегам Сибири, и давших много материалов для изучения Северного морского пути.

Прежде всего—об американской экспедиции де Лонга. Пройдя Беринговым проливом, «Жанетта» взяла курс на север. В те годы северный и южный полюса оставались единственными пунктами земного шара, куда не ступала нога человека. Ряд исследователей пытались пройти к северному полюсу с американской стороны, но все попытки их терпели крах. Лейтенант де Лонг должен был достичь полюса от северо-восточных границ Азии.

Вскоре после вступления в полярный бассейн «Жанетта» была зажата льдами, и сильное течение повлекло ее на север. Вследствие ледовых сжатий судно дало течь. Двадцать два месяца оно держалось на помпах, откачивающих воду из трюмов. Наконец весной 1881 года сильным сжатием «Жанетта» была раздавлена, находясь к северо-востоку от Новосибирских островов. Незадолго до катастрофы де Лонгом были замечены три неизвестных острова, которым он дал имя Генриетты, Жанетты и Бенета.

Экспедиция выгрузилась на лед, захватив с собой сани и шлюпки. Де Лонг разбил своих спутников на три отряда, каждый из которых самостоятельно должен был идти по льду к материку. Продвигаться по дрейфующему льду, таща за собой лодки, крайне трудно. Спутники де Лонга терпели лишения в пище, выбивались из сил, многие из них умерли. Лишь осенью партия, во главе которой стоял сам начальник экспедиции, пришла к устью Лены. Все члены ее, в том числе и де Лонг, вскоре умерли от голода и холода. Вторая партия погибла в пути, и только третьей небольшой части экспедиции под начальством Мельвиля удалось добраться до русских поселений.

Экспедиция де Лонга, так трагически окончившаяся, послужила поводом для открытия огромной важности. Через три года после гибели «Жанетты» у берегов Гренландии на обломках льда были найдены вещи, принадлежавшие экипажу этой шхуны. Это прямо указывало на то, что течение, увлекавшее несчастный корабль к северу, проходит через

весь полярный бассейн из восточного полушария в западное и пересекает северный полюс.

Мысль эту высказал впервые молодой норвежский ученый-естественник Фритиоф Нансен, уже известный своим беспримерным переходом на лыжах через Гренландию. Он решил воспользоваться этим ледовым дрейфом с целью достижения полюса.

Нансен выстроил специальное судно «Фрам», конструкция которого гарантировала безопасность пребывания во льдах. Округлый, яйцеобразный корпус «Фрама» при ледовых сжатиях не мог быть раздавлен—он должен был вылезать на лед.

Выйдя летом 1893 года из Норвегии и пройдя вторым после Норденшельда в одну навигацию мимо мыса Челюскина, «Фрам» вмерз в лед у Новосибирских островов и начал свой исторический трехлетний дрейф к северному полюсу. Расчеты Нансена на то, что постоянное течение проходит через полюс, не вполне оправдались. Ветром корабль его все время сносило к западу. Тогда Нансен бросил судно и, поручив дальнейшее плавание своему помощнику капитану Свердрупу, вдвоем с молодым студентом Иогансеном пошел к полюсу на собаках. Дрейфующий лед относил путешественников к югу. Дойдя до 88° северной широты и видя, что запасы продовольствия иссякают, Нансен и Иогансен повернули обратно. Осенью 1895 года они добрались до Земли Франца Иосифа, где во время зимовки встретились с английским полярным путешественником Джексонем, на судне которого вернулись в 1896 году на родину. К этому времени «Фрам», так и не достигший северного полюса, был вынесен дрейфом к Шпицбергену.

Поход Нансена явился одной из величайших по смелости замысла и по мужеству его осуществления попыток человечества открыть тайны полярных стран. Нансеном был собран колоссальный материал об Арктике, во время его плавания вдоль побережья Азии им был открыт ряд островов и проливов, в том числе пролив Фрама—в северной части архипелага Норденшельда, остров Свердрупа—к северу от Енисейского залива.

Следующее за Нансеном плавание по Северному морскому пути было осуществлено его другом, русским ученым, бароном Э. В. Толлем. Экспедиция эта, организованная Российской академией наук, должна была изучить Новосибирские острова, а также пройти до Берингова пролива. «Заре», ко-

раблю Толля, не удалось пройти мыс Челюскин в одну навигацию. В 1900 году, через несколько месяцев после выхода из Петербурга, она зазимовала на западном берегу Таймыра. В 1901 году Толль достиг Большого Ляховского острова. Продолжать плавание дальше не позволили ограниченные запасы угля.

Зимой 1901—1902 годов Толль и один из его сотрудников, ученый Зееберг, пошли на собаках на остров Новая Сибирь и дальше к северо-востоку—на остров Бенета. Летом «Заря» должна была снять их с острова и, пополнив запасы топлива, следовать к Берингову проливу.

Но обстоятельства сложились иначе. Якутские купцы не согласились рисковать своими пароходами для подвозки угля из устья Лены на Большой Ляховский остров. Скопление льдов не позволило «Заре» подойти к острову Бенета, и она была вынуждена закончить свое плавание в бухте Тикси—близ устья Лены. Командир «Зари» Матиссен продал корабль якутской купчихе Громовой и по Лене, а дальше через Сибирь вернулся в Петербург.

Толль и Зееберг, которые должны были, по мысли Матиссена, вернуться на материк зимним путем, не подавали о себе никаких вестей. Экспедиция, посланная на розыски в 1903 году, установила, что, пытаясь вернуться санным путем обратно на материк, оба исследователя погибли.

В начале нашего столетия техника борьбы со льдом далеко шагнула вперед. Еще в конце XIX века по проекту адмирала Макарова было выстроено совершенно нового типа судно—ледокол «Ермак». Яйцеобразная металлическая форма корпуса, а также огромной мощности машина (10 тысяч лошадиных сил) позволили ледоколу активно воздействовать на лед, колоть его, пробивать себе дорогу. Однако выполнить план Макарова—«пройти напролом к полюсу»—«Ермаку» не удалось. Впоследствии этот тип судна был усовершенствован и сейчас широко применяется в наших работах в Арктике.

Первой крупной экспедицией, использовавшей ледоколы, была так называемая «гидрографическая экспедиция Северного ледовитого океана», прошедшая северо-восточным проходом в направлении, обратном плаванью Норденшельда, т. е. с востока на запад. Эта экспедиция преследовала уже и чисто военные цели.

Было решено послать рекогносцировочную гидрографическую экспедицию, которая описала бы наименее изученные до сих пор участки Северного морского пути и дала бы

окончательный ответ о возможности его использования. Два специально построенных для этого ледокольных парохода «Таймыр» и «Вайгач» с 1910 года совершали походы из Владивостока на север. В 1911 году им удалось дойти до устья Колымы, побывать на острове Врангеля и вернуться обратно в одну навигацию. На основании этого удачного плавания уже с 1912 года начались регулярные рейсы из Владивостока на Колыму грузовых пароходов «Колыма» и «Ставрополь». Эти пароходы ходили на Колыму попеременно через год, так как в большинстве случаев один из них был вынужден зимовать на обратном пути.

В 1912 году «Таймыр» и «Вайгач» вновь прошли Берингов пролив и на этот раз достигли уже устья Лены. Продвигаясь дальше вдоль побережья на запад и затем на северо-запад, они дошли до $76^{\circ} 10'$ северной широты, но у берегов Таймыра встретили тяжелый лед и повернули обратно во Владивосток. В 1913 году, вследствие болезни начальника экспедиции Сергеева, командование обоими кораблями было передано молодому капитану второго ранга Борису Вилькицкому. В этом году ледоколы совершали плавание порознь. «Вайгач» шел вдоль побережья, а «Таймыр» обогнул с севера Новосибирские острова. Неподалеку от островов Жанетты и Генриетты им был открыт новый остров, названный именем генерала Вилькицкого, отца начальника экспедиции, также известного исследователя.

Соединившись у восточного берега Таймыра, корабли пытались обогнуть мыс Челюскин. Но невзломанный лед закрывал путь на запад. Думая найти чистую воду к северу, «Таймыр» и «Вайгач» миновали параллель мыса Челюскина и, пройдя шестьдесят миль, увидели новую, неизвестную доселе землю. Экспедиция нанесла на карту весь восточный берег этой земли, названной впоследствии Северной. Проливу, отделяющему ее от мыса Челюскина, было присвоено имя Бориса Вилькицкого.

Миновать мыс Челюскин «Таймыру» и «Вайгачу» удалось лишь в следующем, 1914 году. В пути из Владивостока, зайдя в американский порт Ном на Аляске, Вилькицкий узнал о начавшейся мировой войне. Снесясь по радио с Петербургом, он получил приказ во что бы то ни стало пройти Северным морским путем, так как ледоколы будут крайне нужны в Архангельске.

Навстречу Вилькицкому с запада русским правительством было послано судно «Эклипс», под начальством спутника

Пансена норвежца Свердруп. Кроме оказания помощи Вилькицкому, Свердруп должен был выяснить судьбу шхуны «Святая Анна», вышедшей в 1912 году из Петербурга в плавание по Северному морскому пути и унесенной на север ледовым дрейфом, захватившим ее в Карском море.

Обогнув мыс Челюскин и пройдя к юго-западу несколько десятков миль, суда Вилькицкого были затерты льдами. «Таймыр» получил несколько пробоин и вмятин. Небезопасно было и положение «Вайгача». В конце сентября Вилькицкий стал на зимовку. Зимой он установил по радио связь со Свердрупом, зимовавшим в двухстах тридцати милях к юго-западу у островов Тилло. Поиски Свердрупом «Святой Анны» ни к чему не привели. Лишь в 1915 году был найден помощник командира этой шхуны Альбанов, бросивший судно во время его дрейфа и пешком, подобно Нансену, достигший Земли Франца Иосифа.

Зимовка как «Таймыра» и «Вайгача», так и «Эклипса» прошла вполне благополучно. По льду Свердруп даже ездил с визитом к Вилькицкому. С первой подвижкой льда «Таймыр» и «Вайгач» тронулись в путь и в начале сентября были уже в Архангельске. Экспедиция Вилькицкого, помимо сделанных ею географических открытий, собрала много научных материалов и произвела подробную опись северного побережья Азии. К сожалению, немного из этих материалов было использовано впоследствии. Морскому министерству, занятому войной, было не до научных исследований. Об этом свидетельствует хотя бы то, что вскоре после прибытия в Архангельск экспедиция была расформирована, а участники ее отправлены в военные части.

Наконец третьим мореплавателем, прошедшим на одном судне путь от Новой Земли до Берингова пролива, был Рональд Амундсен, знаменитый уже своим открытием северо-западного прохода (1903—1906 годы) и южного полюса (1911 год).

В 1918 году шхуна Амундсена «Мод» вышла из Норвегии и в первых числах сентября обогнула мыс Челюскин, где сильное скопление льдов заставило стать ее на зимовку. Летом следующего года Амундсену удалось пройти лишь до острова Айон (к востоку от устья Колымы), где «Мод» зазимовала вторично. В Тихий океан Амундсен вышел лишь в навигацию 1920 года.

Экспедиция эта, не преследовавшая никаких целей, кроме научных, дала много для последующих мореплавателей. Труд

Амундсена на корабле «Мод» является до настоящего времени настольной книгой каждого полярного исследователя.

Из сделанного нами обзора северных экспедиций видно, что ни одному мореплавателю не удалось пройти Северным морским путем из Атлантического океана в Тихий в одну навигацию. Это поставило под сомнение возможность использования этого пути для транспортных целей. Это понятно. В условиях капиталистического строя отдельные разрозненные, пусть даже сверхгероические попытки исследователей не могли принести желаемых результатов. Победить полярную стихию оказалось не по плечу одиночкам. Лишь советское государство, взявшееся за освоение севера, как за участок своего планового социалистического хозяйства, добилося того, что три столетия не удавалось сделать человечеству.

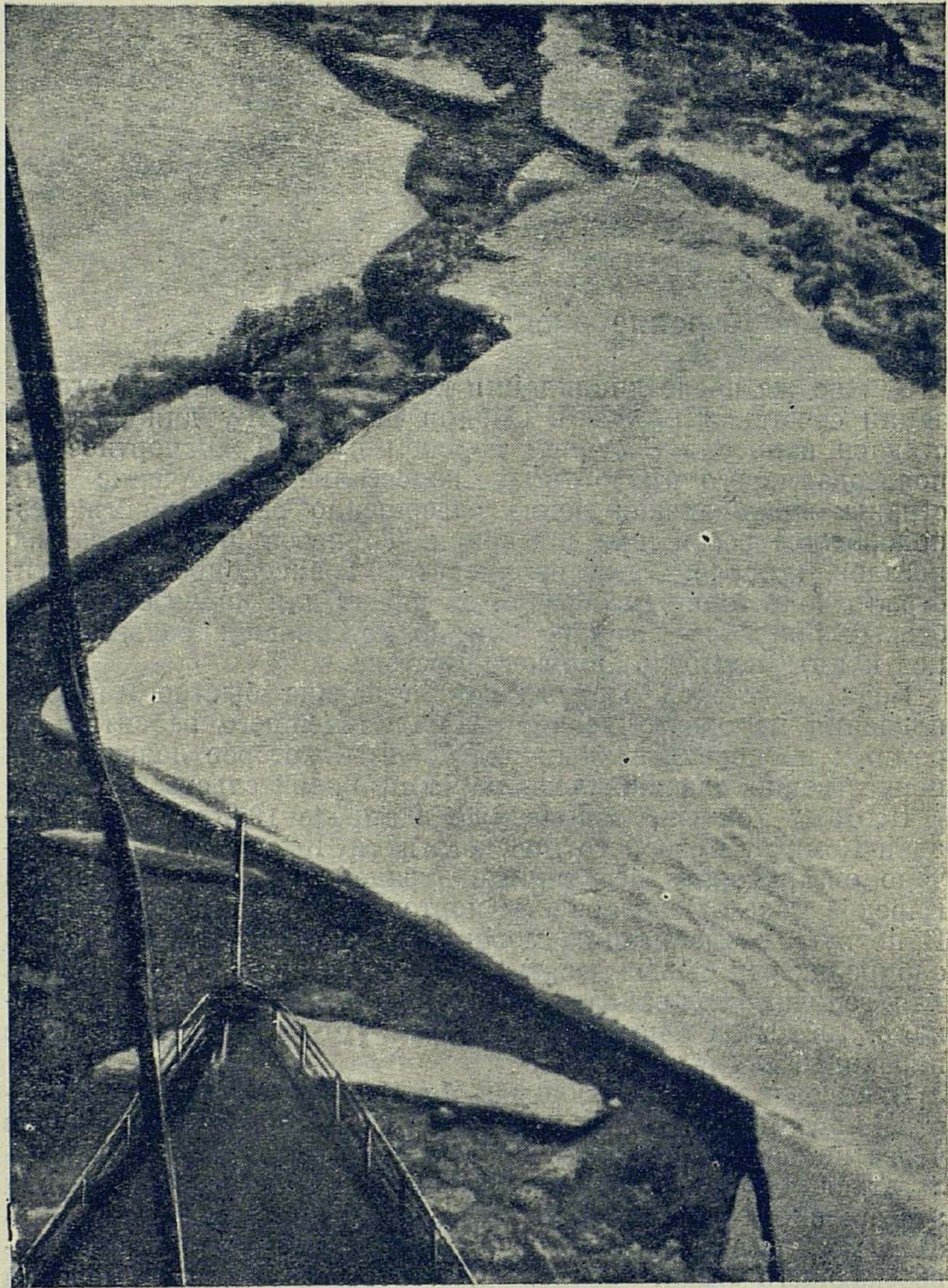
Советские Карские экспедиции

Сейчас же после ликвидации колчаковских банд и организации советской власти в Сибири на повестку дня был поставлен вопрос о Северном морском пути. Транспортное использование его имело тогда колоссальное значение для страны. Гражданская война совершенно разрушила железнодорожное сообщение в Сибири. То небольшое количество поездов, которое могла пропускать Транссибирская магистраль, шло главным образом на фронт для подвоза войск и боевых припасов Красной армии, изгонявшей белогвардейцев и интервентов с Дальнего Востока.

Перед советской властью встала задача быстрого восстановления народного хозяйства и дальнейшего развития огромных производительных сил Сибири, которое долгие годы искусственно сдерживалось царским правительством.

Поэтому при Сибревкоме уже в апреле 1920 года был создан Комитет Северного морского пути. Комитету было поручено организовать регулярные транспортные рейсы через Карское море от европейских портов к устьям Оби и Енисея. В первую же навигацию морские суда доставили из устьев сибирских рек свыше десяти тысяч тонн хлеба в Архангельск для голодающих районов центральной России. С последующего, 1921 года через Карское море уже пошли европейские пароходы.

Правда, и здесь не обошлось без борьбы. Мнения, что Карское море непроходимо, что проводка нескольких пароходов через него—дело случая, на который никогда не следует полагаться, были сильны и после революции среди многих и многих специалистов. С целью избежать прохода через Карское море создавались фантастические проекты канала, пересекающего Ямал, велись разговоры о том, что морской путь в Сибирь вообще нерентабелен и единственным выхо-



«Красин» пробивается среди льдов у Таймырского полуострова. Видно, как трескается ледяное поле перед носом мощного ледокола.

дом является строительство новой трансконтинентальной магистрали, которая пересекла бы северную Сибирь от Уральского хребта до Тихого океана.

Но группа работников Комитета Северного морского пути во главе с председателем его Ф. А. Шольцем продолжала отстаивать преимущество водного сообщения Сибири с Европой.

И действительно, дешевизна морского пути по сравнению с провозом по железной дороге общеизвестна. Даже в особых условиях Карского моря, где иностранные судовладельцы страховали свои суда на случай возможных аварий, а также брали повышенный фрахт (плата за пользование судами), все же для ряда массовых грузов, как-то: лес, волокно, хлеб, морской путь был дешевле железнодорожного. Чтобы привлечь иностранные торговые организации к импорту в Сибирь через Карское море, в устьях Оби и Енисея был объявлен порто-франко до 1925 года, т. е. беспошлинный ввоз. Грузооборот карских рейсов (ввоз и вывоз) за семь лет, с 1921 по 1928 год, увеличился с 8 300 тонн до 29 300 тонн. Этому способствовало конечно и то, что Комитет Северного морского пути широко поставил исследовательские работы, обеспечивающие полную безопасность для торговых судов, идущих в Сибирь. Гидрографы Комсеверопути под руководством известного знатока полярных морей К. К. Неупокоева исследовали Обь-Енисейское побережье и вход с моря в устья рек. Для стоянки морских пароходов были найдены удобные гавани, где производились грузообменные операции между ними и речными судами Оби и Енисея.

Карские экспедиции происходили, примерно, в течение двух месяцев в году. Караван грузовых судов встречался в новоземельских проливах с ледоколом, который проводил их через лед, если он попадался на пути. Руководство морской частью Карских экспедиций в течение долгих лет осуществлял наш полярный исследователь Н. И. Евгенов. В местах перегрузки (в Обской губе—Новый порт и в устье Енисея—Усть-Порт) речные суда отдавали морским предметы сибирского вывоза: лес, кожу, хлеб, волокно и принимали от них импортные промышленные товары.

Под общим руководством Комитета Северного морского пути в экспортно-импортных карских операциях участвовал целый ряд советских торговых и кооперативных организаций. Речной флот, встречавший морские суда в местах перегрузки, принадлежал Сибгоспароходству. Такое множество хозяев вносило зачастую дезорганизацию в Карские экспе-

диции. Из-за позднего прихода речных судов к местам погрузки-выгрузки запаздывали на обратном пути и морские суда, осенью начинались затруднения в плавании через Карское море. Это отражалось на повышении фрахтовых ставок иностранными судовладельцами, т. е. в конечном счете било по интересам советского государства.

С 1921 года Северным морским путем вывозились товары, производимые главным образом в районах, расположенных по верхнему и среднему течению Оби и Енисея, т. е. в населенной и относительно развитой полосе, прилегающей к Транссибирской магистрали. Огромные же пространства северной Сибири, отдаленные от населенных центров и не имеющие иных путей, кроме водных, оставались нетронутыми.

Считая нужным вплотную заняться комплексным освоением богатств северной Сибири, партия и правительство организовали в сентябре 1928 года Всесоюзный транспортно-промышленный комбинат Северного морского пути. Во главе нового Комсеверопути был поставлен опытный хозяйственник—большевик Б. В. Лавров.

Годы первой пятилетки, в которые был создан и вырос Комсеверопуть, начали новые страницы в развитии советского севера.

Прежде всего Комсеверопуть создал на обеих реках мощный усовершенствованный речной флот и приступил к освоению районов, лежащих по нижнему плесу Енисея. Начали разрабатываться богатейшие, нетронутые раньше лесные массивы Приангарья и бассейна Нижней Тунгузки. Сибирский лес, по качеству являющийся лучшим в мире, начал занимать постепенно доминирующее место в грузообороте Карских экспедиций. Из Ангары и нижней Тунгузки его сплавляли в плотах до Игарской протоки, где происходила погрузка на морские суда.

Игарская протока Енисея, находящаяся в 725 километрах от устья, является прекрасной, защищенной от ветров глубоководной гаванью для морских судов. Сюда были перенесены из Усть-Порта перегрузочные операции. Здесь начал создаваться лесопромышленный комбинат. В настоящее время игарские заводы производят уже около двух третей всего сибирского лесоэкспорта.

С 1929 года количество судов, прошедших Карским морем возросло: в 1929 году 26 иностранных пароходов, в 1930 году—46, в 1932 году—28 и в 1933 году—30. Грузообо-

рот соответственно выразился в следующих цифрах: в 1929 году—75 тысяч тонн, в 1930 году—158 тысяч тонн, в 1932 году—96 тысяч тонн. Некоторое понижение в 1932 году против 1930 года объясняется конъюнктурными изменениями на мировом рынке вследствие кризиса, охватившего все капиталистические страны. Значительно выросло техническое вооружение Карских экспедиций. На побережья Карского моря: на Новой Земле, острове Вайгаче, острове Диксоне, на Ямальском полуострове стали работать метеорологические станции, оборудованные радиотелеграфом. Проводка судов стала осуществляться уже при помощи или одного мощного ледокола типа «Красин» (10 тысяч лощ. сил) или, как, например, в 1930 году, даже двумя ледоколами («Ленин» и «Малыгин»). В практику ледовых операций прочно вошла авиоразведка на гидросамолетах. Если в 1929 году в Карском море работал один аппарат летчика Чухновского, то в 1932 году количество их увеличилось до пяти.

Ледокол, находящийся в море и связанный радио с целым рядом береговых станций, получает точное предсказание погоды. Летная разведка доносит ему о состоянии и расположении льда. Таким образом командование экспедицией хорошо знает условия плавания и может выбрать уже наиболее удобный и безопасный путь.

Имея караван уже не в пять, а в двадцать пять и больше судов, ледокол стал проводить их не все вместе, а разбивая на группы. Пока одна группа судов разгружалась и принимала обратный груз в Новом порту и в Игарке, другая шла в это время через льды под проводкой ледокола, а третья находилась в пути из портов Европы к новоземельским проливам. Естественно, это потребовало более четкой и быстрой перегрузки, приблизило работу молодых сибирских портов к условиям нормальных портов Западной Европы и СССР. Время плавания судов через Карское море благодаря этому сократилось и эксплуатация флота, естественно, удешевилась. С применением мощных ледоколов и авиоразведки сроки навигации в Карском море значительно возросли. Если раньше судоходным периодом считалось полтора месяца, с половины августа до конца сентября, то теперь первые пароходы входят в проливы Новой Земли в конце июля, а последние выходят обратно во второй половине октября. Карские операции стали уже почти нормальными коммерческими рейсами. Страховые сборы с судов, участвующих в Карских экспедициях, снизились с 0,8 процента

от стоимости груза в 1929 году до 0,5 процента в 1932 году. Фрахт за один стандарт пиломатериалов уменьшился соответственно со 132 шиллингов до 74 шиллингов.

Это показатель того, что иностранные судовладельцы окончательно убедились в полной безопасности для их судов Карских экспедиций.

Но Комсеверопуть не ограничил своей работы только лесной промышленностью и лесоэкспортом через Карское море. Он развернул серьезные разработки полезных ископаемых. На Курейке и Нижней Тунгузке разрабатываются графитные залежи. С 1930 по 1932 год добыча графита увеличилась с 2 400 тонн до 15 500 тонн. В Игарке уже работает графитовая обогатительная фабрика.

Началась разработка каменного угля на Нижней Тунгузке. Это значит, что недалеко то время, когда можно будет освободиться от привозного топлива для морских судов.

Одновременно с развитием лесной и горнорудной промышленности на Оби и Енисее развернулась в широком масштабе рыбная ловля и промысел морского зверя. Начал работать ряд рыбоконсервных комбинатов.

Таковы основные показатели индустриализации Обь-Енисейского севера на базе использования Северного морского пути, развернутой большевиками в первой пятилетке.

Там, где еще двадцать лет назад на необозримых пространствах тундры и тайги кочевали редкие племена охотников—тунгусов, остяков и др.,—теперь растут новые города. За полярным кругом создан лесопромышленный центр, морской порт—«сибирский Архангельск»—Игарка, насчитывающая уже сейчас около 12 тысяч жителей. В Усть-Порту на Енисее, в Новом порту в Обской губе, на графитовых рудниках Курейки, в новом угольном районе Тунгузбассе выросли рабочие поселки. За два последних года первой пятилетки на северные предприятия Комсеверопути переселилось и прочно осело на них 30 тысяч рабочих. Местные национальные меньшинства, знавшие до сих пор лишь кочевую жизнь охотника, стали втягиваться в работу индустриальных предприятий. В Игарке, Курейке и Тунгузбассе постепенно выковываются кадры национального промышленного пролетариата.

Но чтобы создать постоянный твердый кадр рабочего населения в заполярных и приполярных областях, нужно обеспечить его продовольственной базой. Завоз продуктов питания из других районов дорог и невыгоден. Поэтому наряду с индустриализацией севера Комсеверопуть с 1930 го-

да начал насаждать там сельское хозяйство. Так, было организовано три животноводческих и овощных совхоза. Площадь посева выросла за три года с 14 до 2 378 га, поголовье молочного стада увеличилось со 100 до 333 голов. Общая стоимость продукции совхозов Комсееверопути превысила в конце первой пятилетки один миллион рублей. Успехи советской агрономической науки превратили пространства вечной мерзлоты в урожайные поля.

На примере Комсееверопути видна та огромная принципиальная разница между подходом к освоению севера капиталистов и советского государства. Промышленное развитие Обь-Енисейского края, о котором заботились в свое время Сидоров и Сибиряков, а позднее общество Лида, в условиях капитализма не могло не привести к хищническому истреблению природных богатств и не могло не обратить край в колониальный придаток буржуазных государств. Тунгусов, остяков и других коренных жителей Обь-Енисейского края постигла бы участь североамериканских индейцев. Капиталистическая цивилизация означала бы для них неизбежное вымирание.

В условиях планового, социалистического хозяйства Обь-Енисейский край развивается не как колония, а как самостоятельный народнохозяйственный комплекс на равных правах с другими областями Страны советов. Природные богатства его используются с максимальной эффективностью. Народы Обь-Енисейского края, долгие годы при царизме влачившие жалкое, нищенское существование, вступили на путь зажиточной, культурной жизни.

Большевики идут в Арктику

Освоение Карского моря и хозяйственное развитие Обь-Енисейского севера далеко не исчерпывают всех тех работ, которые проводятся в полярных областях советским государством. Как научная, так и промыслово-хозяйственная работа ведется во всех уголках советского сектора Арктики, на всем протяжении Северного морского пути—от Белого моря до Берингова пролива.

В настоящее время Советский союз стоит на первом месте в деле исследования полярных областей. Второй международный полярный год (1932/33 год) показал, что наши работы в Арктике далеко оставляют за собой все вместе взятые работы в этой области, проводимые буржуазными государствами.

С первых же дней после Октябрьской революции особым декретом были установлены границы советской Арктики. Они идут от северного побережья нашей страны к полюсу по меридианам, являющимся как бы продолжением советских рубежей в полярном бассейне. Все острова, находящиеся в этом секторе, как уже открытые, так и могущие быть открытыми, принадлежат Советскому союзу.

Уже один этот декрет показывает то огромное значение, которое придавали и придают партия и советская власть Арктике.

В первые же годы после гражданской войны, с начала мирного строительства советское государство берется за систематическое изучение своей полярной области. В 1923 году была выстроена радиостанция в проливе Маточкин Шар, и с этого же года начались регулярные экспедиции на Новую Землю, организуемые Институтом по изучению севера.

С ликвидацией последних остатков интервентов и белобандитов на Дальнем Востоке, нужно было подумать о за-



«Красин» в Карском море.

щите наших северо-восточных окраин от всяких попыток эксплуатации их иностранным капиталом. В годы 1918—1922 на Колыме и Чукотском полуострове, в этих глухих, оторванных от страны местах, царило полное безвластие. Американские купцы, которые еще при царском правительстве вели с Аляски через Берингов пролив выгодную торговлю с чукчами, воспользовались этим. Купцы скупали у чукчей за бесценок драгоценную пушнину. Известный американский торговец мехами Свенсен составил себе миллионное состояние на этой грабительской торговле с отсталым народом. Американцы проникали и в глубь страны, ища на Колыме и притоках ее полезные ископаемые: золото, серебро, платину.

Англия между тем пыталась захватить остров Врангеля, исключительно богатый морским и пушным зверем. В 1921 году остров был объявлен владением Британской империи. В 1923 году на него была высажена первая партия зимовщиков-канадцев, которые впоследствии все до одного погибли от цынги.

Окрепши, советское государство полностью освободило от интервентов и капиталистических хищников-браконьеров свои отдаленные окраины и арктические владения.

С 1923 года возобновились рейсы из Владивостока на Колыму судов «Ставрополь» и «Колыма», начатые в 1912 году и прерванные в годы интервенции. А через год идет уже первая советская экспедиция на остров Врангеля, под начальством гидрографа Давыдова. Канонерская лодка «Красный Октябрь» благополучно достигла острова и подняла на нем флаг СССР. Еще через два года, в 1926 году, пароход «Ставрополь» под командой капитана Миловзорова завез на остров первую советскую колонию во главе с коммунистом-исследователем Г. А. Ушаковым.

Делаются первые попытки применения в Арктике самолетов. Пробные полеты на гидроплане производились у берегов Новой Земли в 1914 году летчиком Нагурским, но они были прерваны вследствие войны. Опыт Нагурского использовал Б. Г. Чухновский, сделавший в 1924 году несколько полетов также к Новой Земле. В следующем году совместно с летчиком Кальвицем он совершает первый крупный арктический перелет из Ленинграда на Новую Землю.

Спустя год после высадки на остров Врангеля советской колонии нужно было выяснить, как живут зимовщики, и в случае возможных несчастий помочь им. Из Владивостока

были посланы на пароходе «Колыма» два самолета. Дойдя до мыса Северного, пароход спустил гидропланы на воду, и летчики Кошелев и Лухт под общим командованием полярного исследователя Г. Д. Красинского вылетели на остров Врангеля. Побывав там и убедившись, что в колонии все благополучно, Красинский вернулся к мысу Северному. «Колыма» взяла самолеты на борт и вышла в плавание на восток. Под командой опытного капитана Миловзорова пароход достиг устья Лены и выгрузил в бухту Тикси 500 тонн коммерческого груза для Якутии. Здесь «Колыма» встретила со шхуной «Полярная звезда», везшей из Якутска на Ляховские острова партию зимовщиков под начальством полярного исследователя и художника Пинегина. «Колыма» была первым в истории грузовым судном, пришедшим в Лену с востока. Благоприятные ледовые условия позволили Миловзорову в ту же навигацию благополучно пройти Берингов пролив. А самолеты Красинского совершили над Леной ют устья до истоков ее, через всю Якутию до Иркутска, первый воздушный рейс.

Таким образом к началу первой пятилетки Советский союз уже имел некоторый опыт работы в Арктике с применением всех наиболее современных средств: радио, ледоколов, самолетов и службы погоды. В 1928 году советские моряки, летчики и ученые совершили крупнейший подвиг, вошедший в историю полярного мореплавания. У всех нас еще свежи в памяти героические походы советских ледоколов «Красин» и «Малыгин» на помощь итальянской экспедиции Нобиле.

Дирижабль «Италия», совершавший полет к северному полюсу, потерпел аварию во льдах севернее Шпицбергена. Часть экспедиции во главе с Нобиле очутилась на льду, а другая группа была унесена оболочкой дирижабля вместе с гондолой в неизвестном направлении. Услышав по радио сигналы бедствия, подаваемые Нобиле, правительства многих стран начали готовить экспедиции помощи. Знаменитый Амундсен, герой двух полюсов, вылетел из Тромсе на французском самолете «Латам» на розыски итальянцев. Через несколько часов после вылета с «Латамом» была прервана радиосвязь; позднее у берегов Норвегии был найден поплавком разбившегося самолета.

Советское правительство, одним из первых откликнувшееся на призыв Нобиле о помощи, послало в Полярное море две экспедиции: из Ленинграда на ледоколе «Красин» под начальством проф. Самойловича и из Архангельска на «Ма-

лыгине» под руководством проф. Визе. На обоих судах находились самолеты для авиоразведки: на «Красине» — самолет Чухновского, на «Малыгине» — самолет Бабушкина.

Выйдя из Ленинграда 15 июля, «Красин», ведомый опытным полярным капитаном Эгги, направился вокруг Скандинавии к северу от Шпицбергена. «Малыгин» же должен был искать итальянцев в восточной части океана, омывающего Шпицберген.

25 июня Нобиле был снят с льдины шведским летчиком Лундборгом. Но второй полет за другими участниками экспедиции не удался. При посадке машина перевернулась, и Лундборг остался теперь в положении Нобиле.

Плавание советских ледоколов было крайне трудным. В это время лед, не тронутый еще оттепелью, поддавался туго. Большую помощь кораблям оказывала воздушная разведка Чухновского и Бабушкина. Во время полета 12 июля Чухновский заметил на льду группу людей, о чем немедленно известил по радио ледокол, но сам при вынужденной посадке на лед потерпел аварию. Семь итальянцев были взяты на борт «Красина» и доставлены на Шпицберген. «Красин» после ремонта в Норвегии совершил второй поход в поисках Амундсена и второй группы итальянцев, унесенных оболочкой дирижабля.

К сожалению, поиски эти не имели успеха, хотя советский ледокол достиг $81^{\circ} 46'$ северной широты, где удавалось бывать немногим в истории судам.

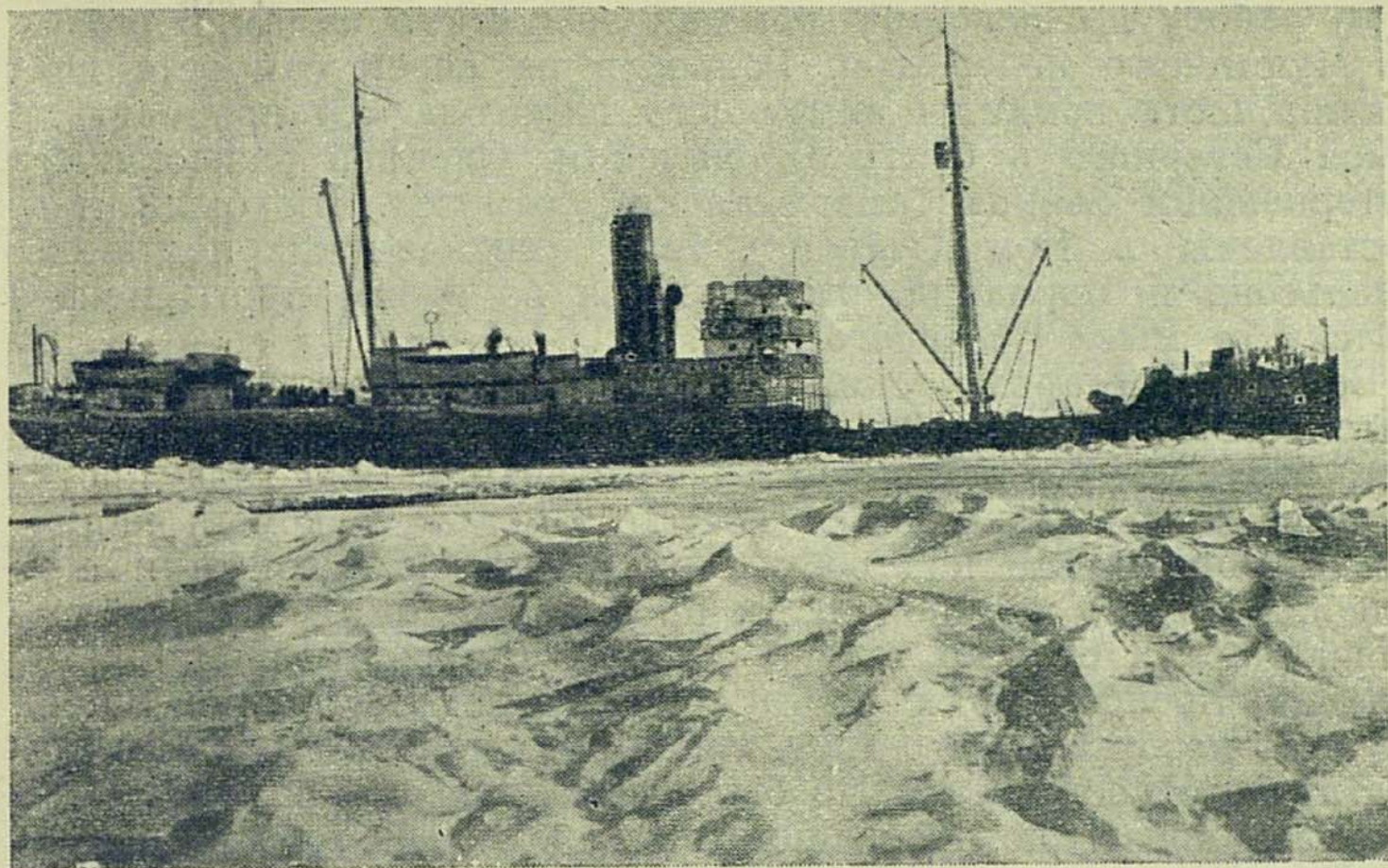
Поход «Красина» и «Малыгина» показал, что Советский союз располагает блестящими средствами для завоевания Арктики.

В 1929 году была организована правительственная арктическая комиссия, на обязанности которой лежало руководство всеми научными полярными экспедициями.

Этот же год, первый год пятилетки, ознаменовался не только Карской экспедицией, проводимой в широких масштабах, но и двумя большими арктическими походами: ледореза «Литке» из Владивостока на остров Врангеля под начальством капитана Дублицкого и ледокольного парохода «Седов» под начальством проф. О. Ю. Шмидта и капитана В. И. Воронина.

Несмотря на тяжелые льды, «Литке» пробился к острову Врангеля, сменил на нем зимовщиков и благополучно вернулся во Владивосток.

Перед экспедицией Шмидта была поставлена задача во-



«Сибиряков».

друзить флаг на Земле Франца Иосифа и выстроить там дома, оставить группу зимовщиков для научной и промысловой работы. Одновременно с «Седовым» на Землю Франца Иосифа направлялись норвежские суда с той же целью. Норвегия хотела захватить эти острова, несмотря на то, что они находятся в советском секторе Арктики. Благодаря энергии и опыту наших полярников «Седов» пробился к Земле Франца Иосифа. В рекордно короткий срок там были сооружены дома и установлена радиостанция—самая северная в мире. Норвежские шхуны были встречены «Седовым» уже на обратном пути.

Тогда же, летом 1929 года, летчик Чухновский на самолете «Комсеверопуть-1» совершил ряд полетов для разведки льдов в Карском море. В значительной степени благодаря его искусству экспедиция была проведена блестяще и все двадцать шесть судов вышли из Карского моря без повреждения.

Крупнейших успехов достигла в 1929 году советская авиация также и в восточной части Северного морского пути. Летчик Кальвиц совершил перелет от бухты Лаврентия до устья Лены вдоль северного побережья Азии. Зимой 1929/30 года советские летчики Слепнев и Галышев проводили боль-

шую работу по оказанию помощи зимующим судам в районе Чукотского побережья. Галышев на своем самолете доставил часть команды зимующего парохода «Ставрополь» с мыса Северного в бухту Провидения. Слепнев разыскивал потерпевший аварию американский самолет. Им были доставлены в Ном (Аляска) тела американских летчиков Эйельсона и Борланда, разбившихся во время пурги неподалеку от мыса Северного.

Всесоюзный арктический институт, организованный правительством в 1930 году для объединения всех научных работ, ведущихся в полярной области, летом 1930 года принял новую экспедицию. Тот же «Седов», ведомый капитаном Ворониным, под общим руководством Шмидта и его помощников по научной части профессоров Визе и Самойловича, должен был не только сменить зимовщиков на Земле Франца Иосифа, но и достигнуть берегов Земли Северной. На этот необитаемый остров, границы которого были известны лишь с востока, нужно было высадить четырех смельчаков: Ушакова, уже прошедшего перед этим три года на острове Врангеля, геолога Урванцева, помора-промышленника Журавлева и радиста комсомольца Ходова. Им предстояло, пробыв два года на этой земле, изучить ее и нанести на карту.

Во время плавания «Седова» с Земли Франца Иосифа к западным берегам Земли Северной через северо-восточную, малоисследованную часть полярного бассейна было открыто несколько новых островов: группа, названная именем С. С. Каменева, председателя правительственной арктической комиссии, острова Шмидта, Воронина и Визе. Последнее открытие особенно замечательно. Несколько лет назад, изучая дрейф шхуны «Северная Анна», проф. Визе заметил, что в северо-восточной части Карского моря прямая линия движения корабля отклоняется внезапно в сторону. На основании этого он решил, что здесь должен быть остров. Плавание «Седова» подтвердило это его научное предвидение. Это было блестящей победой советской научной мысли: новый остров был предсказан теоретическим расчетом, подобно тому как в свое время была открыта теоретическим расчетом планета Нептун.

Экспедиция на «Седове» выполнила задание правительства полностью. Достигнув Земли Северной, соорудив станцию против западного побережья ее, на островах Каменева, и высадив группу зимовщиков, корабль в ту же навигацию возвратился в Архангельск.

Одновременно с плаванием «Седова» гидросамолет «Комсеропуть-1» под командой Чухновского совершал ряд полетов к северо-востоку от острова Диксона. Он долетел до острова Таймыр и залива Миддендорфа.

Систематическое изучение полярной области, проводимое Советским союзом, вызвало огромный интерес во всех странах мира. Научные работы в Арктике наших экспедиций, хозяйственное освоение морского пути в Обь и Енисей достигли масштабов, о которых не могло и мечтать ни одно буржуазное государство. Авторитет советских полярных исследователей прочно укрепился не только в нашей стране, но и за ее рубежами.

Международное общество изучения Арктики при помощи авиации—«Аэроарктик», основанное Фритиофом Нансеном, предложило советскому правительству провести летом 1931 года совместную экспедицию в полярную область. Германский дирижабль «Граф Цеппелин» под управлением доктора Гуго Эккенера совершил полет вдоль западного берега Таймыра, над Землей Северной и Землей Франца Иосифа. Здесь, на острове Гукер в бухте Тихой, произошла историческая встреча ледокола с воздушным кораблем. На 80-м градусе северной широты «Граф Цеппелин» обменялся почтой с «Малыгиным», совершавшим туристический рейс из Архангельска. В полете дирижабля приняли участие советские ученые—профессора Самойлович и Молчанов—и наш лучший полярный радист Кренкель, нынешний герой «Челюскина», знаменитый уже в то время тем, что во время зимовки на Земле Франца Иосифа в 1929/30 году им была установлена радиосвязь с американской экспедицией адмирала Берда, работавшей в Антарктике.

Каждый год ознаменовывался все новыми и новыми победами большевиков над Арктикой. В 1932 году, в последнем году первой пятилетки, наступление большевиков на север развернулось особенно широко. Как раз исполнилось пятидесятилетие со времени первого международного полярного года. Международная ученая комиссия во главе с датским геофизиком ла Куром за два предыдущих года разработала программу научных исследований полярных областей во второй международный полярный год, который должен был начаться летом 1932 года. Львиную долю этих работ принял на себя Советский союз. Капиталистические государства, пораженные кризисом, отказались от сколько-нибудь крупных затрат, связанных с исследованиями Арктики и Антарктики.



В тяжелом льду у мыса Северного «Сибиряков» продвигался вперед «перетяжками» от льдины к льдине на стальных тросах, закреплявшихся «ледяным якорем».

Зато советское правительство развернуло огромную программу арктических исследований.

Был организован ряд новых советских полярных станций: на Земле Рудольфа, в северной части архипелага Франца Иосифа, в бухте Тикси, на самой северной точке азиатского материка—мысе Челюскине.

«Малыгин» в течение одного лета совершил два рейса на Землю Франца Иосифа. Экспедиция на ледокольном пароходе «Русанов» под начальством проф. Самойловича исследовала северо-восточную, доселе малоизвестную часть Карского моря, завезла зимовщиков на мыс Челюскин и, достигнув островов Каменева, высадила там смену героической группы Ушакова.

За два года, проведенных на земле, границ которой не знали географы, четыре советских полярника — Ушаков, Урванцев, Журавлев и Ходов—прошли ее вдоль и поперек на собаках и на лыжах (всего семь тысяч километров), нанесли на карту, исследовали атмосферные явления, произвели гео-

логическую разведку и обнаружили месторождение олова. Им удалось установить, что Северная Земля представляет собой не один остров, а целую группу островов. Большевики севера давали советские имена всем вновь открываемым местам: остров Октябрьской революции, остров Большевик, остров Комсомолец и остров Пионер. Проливы, разделяющие острова, названы именем нашего крупнейшего географа Шокальского и именем Красной армии.

«Русанов», снявший Ушакова с товарищами с островов Каменева, оставил на смену им другую группу зимовщиков во главе с первой в мире женщиной-полярницей Н. П. Демме. Тогда же полярный летчик Алексеев на воздушном корабле «Комсеверопуть-2» совершил впервые в истории перелет от острова Диксона к мысу Челюскину и облетел всю Северную Землю.

Крупнейшая экспедиция транспортного значения шла летом 1932 года из Владивостока в устье Колымы. Индустриальное развитие этой далекой окраины требовало массового завоза туда промышленных и технических грузов. Семь грузовых пароходов, возглавляемые ледорезом «Литке», под начальством полярного исследователя Евгенова и капитана Бочака везли через льды Полярного моря двенадцать тысяч тонн. Условия плавания были крайне тяжелы. С большим трудом пробившись к Колыме, суда Северо-восточной экспедиции не успели разгрузиться до наступления зимы и остались ожидать наступления следующей навигации.

Эта относительная заминка в работе в восточной части полярного бассейна с лихвой окупилась блестящим походом «Сибирякова», прошедшего в одну навигацию по всему Северному морскому пути—от Белого моря до Берингова пролива.

Экспедиция эта, возглавляемая проф. О. Ю. Шмидтом, его помощником по научной части проф. В. Ю. Визе и капитаном-полярником В. И. Ворониным, вышла 28 июля из Архангельска.

Самолет, который должен был находиться на борту «Сибирякова», потерпел аварию еще на пути в Архангельск. Таким образом экспедиция осталась без авиаразведки, и положение ее значительно усложнилось. Но сплоченный и дисциплинированный коллектив сибиряковцев не останавливался перед трудностями. Благополучно достигнув острова Диксона, добункеровавшись там, «Сибиряков» пытался идти вдоль

западного берега Таймыра, но льды не пустили его в этом направлении. Тогда командование решило попытаться обогнуть Северную Землю. Этот рискованный маневр удался. Первым в истории пройдя мимо северной оконечности этого недавно открытого архипелага, «Сибиряков» прошел море Лаптевых и отдал якоря в бухте Тикси.

Взяв уголь, специально привезенный для него из Якутии, он забуксировал два речных суда, перегоняемых из Лены в Колыму.

5 сентября, пройдя устье Колымы, у мыса Медвежьего «Сибиряков» встретил экспедицию Евгенова и Бочака. Льды, которые преграждали путь флотилии «Литке», стали и на пути «Сибирякова». В неравной борьбе со стихией, подходя к Колючинской губе, «Сибиряков» сломал винт. Место, ставшее роковым для Норденшельда, могло задержать до будущей навигации и советскую экспедицию. Но коллектив сибиряковцев не сдавался. Ударной шестидневной работой, в которой участвовали все семьдесят членов экспедиции, уголь и запасы были перегружены на нос корабля. Корма поднялась, и команда своими силами поставила новый винт. 17 сентября пошли дальше. Но новая авария, еще более серьезная, постигла пароход. Винт был сломан вторично, на этот раз вместе с валом. О новом ремонте нечего было и думать.

«Сибиряков» превратился в «баржу ледокольного типа с паровым отоплением». Тринадцать дней ледовый дрейф нес беспомощный корабль то к югу-востоку—по направлению к Берингову проливу, то обратно—к мысу Сердце-Камень. Но советские полярники не сдавались. Зная об опасности быть затертыми подобно «Жанетте», они не подавали сигналов бедствия, надеясь только на собственные силы. Подул благоприятный ветер. Капитан распорядился поставить паруса. Таким необыкновенным для наших дней способом судно подвигалось неуклонно вперед. Последние мили, отделявшие его от чистой воды, «Сибиряков» шел на лебедках. На льдины заводили якоря, и при помощи лебедки к ним подтягивалось судно. Матросы слезали с борта и шестами расталкивали лед.

Первого октября 1932 года «Сибиряков» стоял у кромки льда на пороге Великого океана. Историческая задача сквозного плавания вдоль северного побережья Азии, задача, над которой бились многие поколения мореплавателей, была решена большевиками.

«Успехи вашей экспедиции, преодолевшей неимоверные трудности, еще раз доказывают, что нет таких крепостей, которые не могли бы взять большевистская смелость и организованность»—писали товарищи Сталин, Молотов, Ворошилов и Янсон в ответном приветствии на рапорт сибиряковцев.

Председатель СНК СССР В. Молотов
(Сибиряки)

Секретарь СНК СССР
Н. М. Мухоморов

Северный морской путь—на службу социализму

Об организации при СНК СССР Главного управления Северного морского пути.

Постановление Совета народных комиссаров Союза ССР.

Совет Народных комиссаров Союза ССР постановляет:

1. Образовать при Совете народных комиссаров Союза ССР Главное управление Северного морского пути.

Поставить перед ГУСМП задачу проложить окончательно Северный морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути.

2. Передать в ведение ГУСМП все существующие метеорологические станции и радиостанции, расположенные на берегу и островах Ледовитого океана.

Председатель СНК СССР В. МОЛОТОВ
(СКРЯБИН)

Зам. управляющего делами СНК ССР
И. МИРОШНИКОВ

Москва, Кремль.

17 декабря 1932 г. № 1873.

На пороге второй пятилетки после исторического рейса «Сибирякова», который, по выражению иностранной печати, явился «величайшим географическим триумфом СССР», советское правительство решило освоить Северный морской путь на всем его протяжении.

Если в первой пятилетке Комсеверопутем был хозяйственно освоен западный участок его—от новоземельских проливов до устьев Оби и Енисея—и на основе этого начата индустриализация Обь-Енисейского севера, то в годы второй пятилетки новой организации ГУСМП предстояло освоить восточный

участок этого пути, чтобы приобщить на основе этого отдаленные районы Якутии и Дальнего Востока к промышленному развитию всей страны.

С первого же года существования ГУСМП в Арктике развернулась работа, являющаяся продолжением того, что было сделано Комсеворотом и научными организациями, только в более широких масштабах.

На основании опыта плавания «Сибирякова» летом 1933 года был организован под начальством Б. В. Лаврова первый поход грузовых морских судов в устье Лены с запада. Предстояло доказать, что путь, пройденный в одну навигацию мелкими экспедиционными судами, проходим и для больших океанских транспортов, не приспособленных для ледового плавания.

Кроме пяти тысяч тонн промышленного и продовольственного груза, Ленский поход должен был доставить в Лену с Оби еще и речные суда. Выгрузившись в бухте Тикси, морские пароходы, должны были вернуться обратно в одну навигацию.

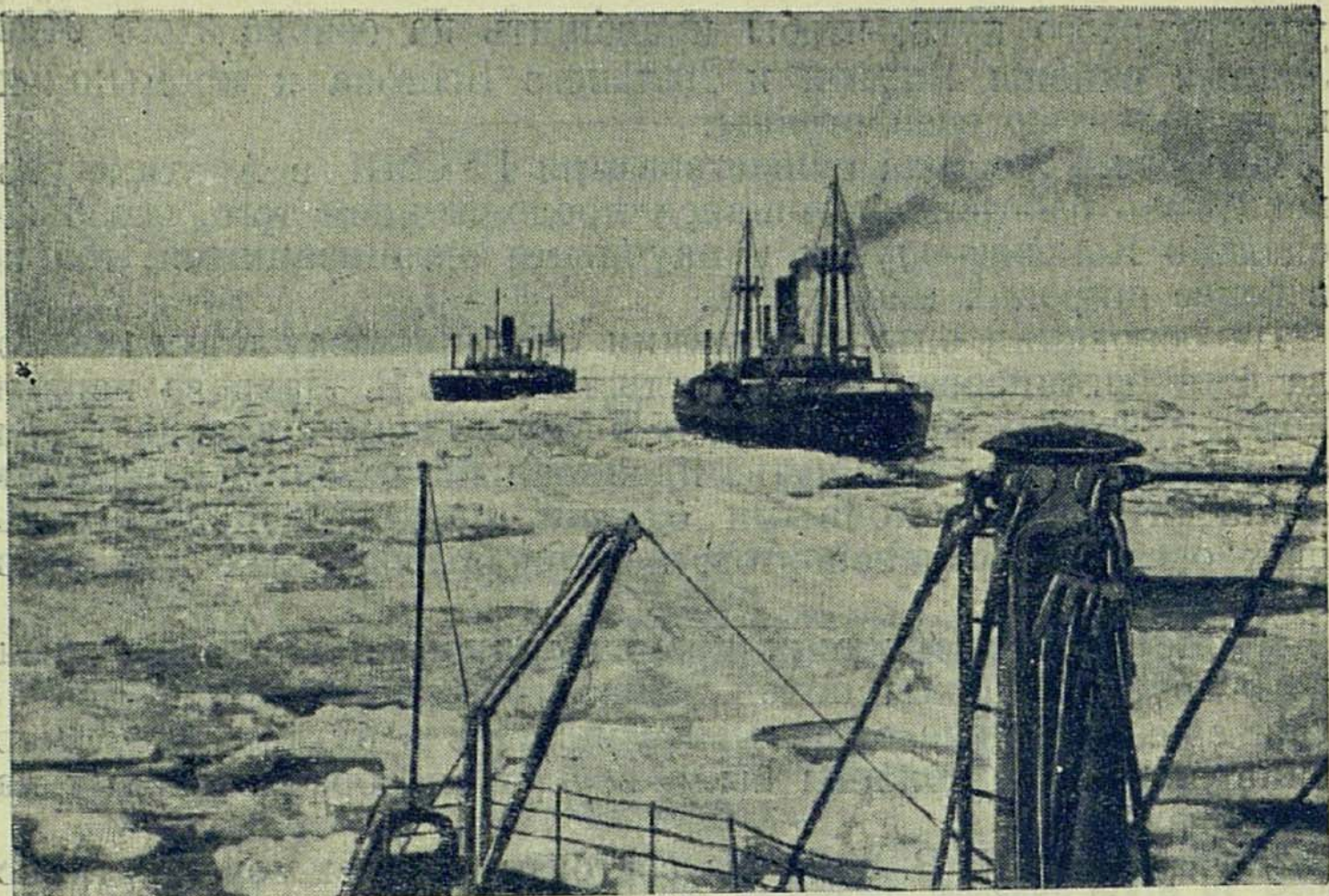
Экспедиция Б. В. Лаврова состояла из трех морских транспортов: «Сталина», «Володарского» и «Правды» и речного теплохода «Первая пятилетка» с лихтером на буксире.

Для проводки каравана Ленской экспедиции сквозь льды был избран самый мощный советский ледокол «Красин».

Пройдя 12 августа проливом Маточкин Шар, морская часть экспедиции прибыла 20-го числа на остров Диксон, где соединилась с речными судами, пришедшими с Оби. Нужно сказать, что в ледовом отношении 1933 год был исключительно тяжел. Если в предыдущем году «Сибиряков» шел по чистой воде до устья Колымы, то теперь уже в Карском море льды мешали продвижению Карской экспедиции, а пароход «Челюскин», который должен был повторить прошлогоднее сквозное плавание до Берингова пролива, был затерт льдами, едва успев выйти из Маточкина Шара; лишь с помощью мощного «Красина» ему удалось освободиться из ледовых тисков.

Положение льдов на северо-восток от Диксона было еще более неблагоприятным. «Русанов» и «Сибиряков», везшие зимовщиков на мыс Челюскин и в бухту Прончищева (восточный берег Таймыра), встретив на своем пути тяжелые льды, вернулись обратно на Диксон.

Лавров созвал на борту «Красина» совещание капитанов всех судов, находившихся в то время на Диксоне. После раз-



Ленский поход. «Сталин» и «Володарский», проводимые «Красиным» по Карскому морю (снимок с «Красина»).

ведки самолета Алексеева 24 августа корабли вышли в поход. К ленскому морскому каравану присоединились «Русанов» и «Сибиряков». Речная часть осталась ждать улучшения ледовой обстановки.

Семь дней продолжался поход сквозь тяжелый лед вдоль западного берега Таймыра к мысу Челюскину. За всю историю мореплавания здесь проходило не более пяти-шести судов. Теперь «Красин» сразу проводил целую флотилию. В борьбе со льдами ледокол потерпел аварию. Был сломан один из трех винтов. Над караваном нависла угроза зимовки. Ставить новый винт своими силами нечего было и думать. «Красин», несколько раз превосходивший своими размерами «Сибирякова», для такой капитальной работы требовал дока. Но отступать было нельзя.

После второй разведки самолета Алексеева, показавшей каравану наименее трудный путь, раненый «Красин» продолжал штурм льдов, проводя суда к мысу Челюскину. Уже здесь положение резко изменилось к лучшему. В проливе Вилькицкого и дальше на восток, в море Лаптевых, льда бы-

но мало. Оставив «Красина» у мыса Челюскина и дав по радио приказ «Пятилетке» выходить в плавание с Диксона, Лавров с грузовыми судами пошел в Тикси. «Пятилетка», имея лихтер на буксире, пробивалась своими силами. Дальше с помощью ледокола идти стало легче.

Придя в Тикси, морские суда немедленно стали под разгрузку. Через несколько дней к ним присоединилась «Пятилетка», которая должна была забуксировать баржи, встретившие караван в устье и принявшие груз морских судов, вверх по Лене в Якутск. После разгрузки, проведенной ударными темпами в восемь суток, 16 сентября караван ленских судов вышел в обратный путь навстречу «Красину», поджидавшему его в море Лаптевых.

Все сроки навигации в этой части полярного бассейна уже прошли. Исключительно тяжелые ледовые условия этого года, а также и то, что суда шли обратно без груза, затрудняло их продвижение. Караван прошел пролив Вилькицкого, но скопление льдов в архипелаге Норденшельда не позволило идти дальше. Считая необходимым прежде всего возвратить стране ледокол, обслуживающий зимой Ленинградский порт, Лавров отпустил «Красина», а сам с тремя судами стал на зимовку в районе мыса Челюскина, у острова Самуила.

Даже при вынужденной зимовке поход ленских судов был целиком окуплен той народнохозяйственной выгодой, которую получила Якутская автономная республика в результате доставки грузов морским путем. Автору этих строк, прошедшему весь путь ленского каравана через полярные моря до бухты Тикси и от Тикси до Якутска, пришлось воочию убедиться в огромном значении этой экспедиции.

Северные районы Якутии—Булунский и Жиганский, населенные охотниками, никогда еще не получали столько грузов. Хронический недостаток муки, сахара, промтоваров замедлял развитие этого богатейшего края. Груз, привезенный через Северный морской путь с запада, обеспечил нужды Якутского севера на два года. Мощность речного флота Лены с прибытием туда «Пятилетки» (1 400 индикаторных сил) увеличилась в полтора раза.

Конечно итоги Ленского похода мизерны в сравнении, скажем, с теми результатами, которые достигнуты в хозяйственном освоении Обь-Енисейского края. Но нужно учесть, что сделанное в 1933 году—лишь первый камень в фундаменте промышленного развития Якутского севера. Огромные природные богатства этого необъятного края сейчас, вследствие

оторванности его от промышленных центров страны, почти нетронуты.

Поход Лаврова можно сравнить с первым плаванием Виггинса в устье Енисея. Но принципиальное отличие его в том, что в условиях капиталистической конкуренции достижения исследователей долгие годы не реализовывались, омертвлялись в интересах кучки биржевых тузов. Теперь же, в условиях планового хозяйства, можно с уверенностью сказать, что по пути, проложенному Лавровым, через два-три года будут совершаться нормальные коммерческие рейсы.

Значение Северного морского пути особенно велико именно для Якутии. Лена—единственная транспортная артерия огромного края—в своих истоках отстоит в 250 километрах от Транссибирской железнодорожной магистрали. Груз, идущий из промышленных районов Союза, прежде чем попасть в Якутию, везется гужем и автомобилями от линии железной дороги, затем долгие месяцы идет самосплавом по реке (в верховьях Лена не судоходна). Доставка грузов морским путем вдвое скорее и вдвое дешевле. В настоящее время, когда Якутия не имеет ни одной железной дороги, морской путь в нее является единственным путем, благодаря которому эта братская автономная республика и в особенности ее северная часть может индустриально развиваться.

Историческое значение первого Ленского похода в том, что морской путь проложен в Лену с запада. Везти промышленные грузы с востока невыгодно. Дальневосточный край, вступивший в период бурного развития, все же не может пока обеспечить северные окраины Сибири необходимым количеством промышленной и сельскохозяйственной продукции.

Перевозить же грузы для Якутии по Транссибирской магистрали или через южные моря во Владивосток, чтобы оттуда везти на север, экономически нецелесообразно. Правда, рейсы из Владивостока в Колыму проводились и проводятся, но Колыма отстоит от железной дороги еще дальше, чем Лена, а протяженность морского пути в Колыму с запада настолько велика, что до рейса «Сибирякова» нельзя было и думать о том, чтобы пройти этот путь в одну навигацию. Опыт Ленского похода прямо указывает, что в ближайшие годы могут быть проведены торговые рейсы с запада и в Колыму.

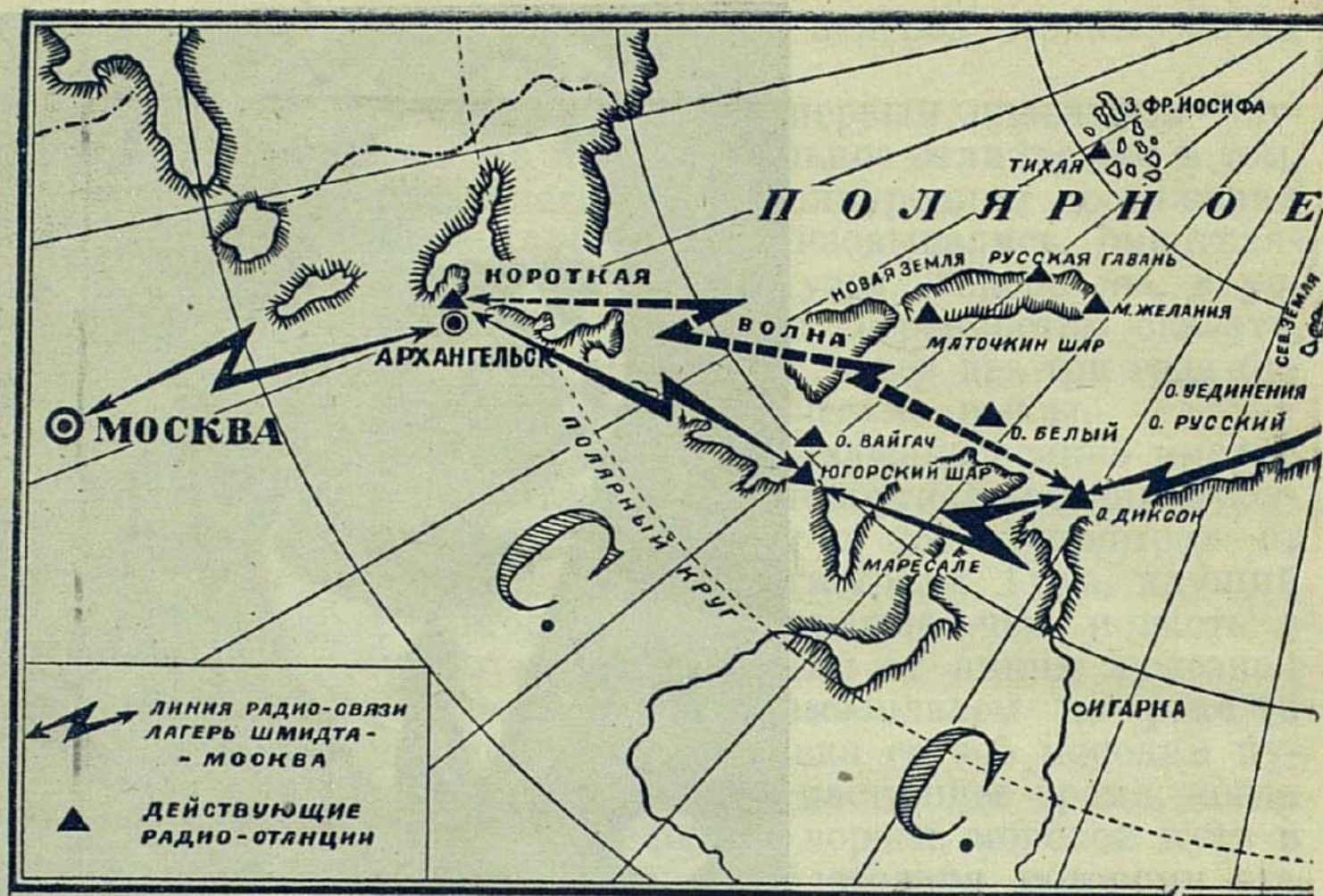
Предстоящие рейсы в устье Лены коренным образом будут отличны от Карских экспедиций. Если из устьев Оби и Енисея на экспорт и на внутренний рынок идут товары Си-



В. И. ВОРОНИН, опытный полярный капитан. В 1929 и 1930 годах командовал ледоколом «Седов», в 1932 году «Сибиряковым» и в 1933—1934 годах «Челюскиным».

бири, то из Якутии пока почти ничего вывозить судами. Золото и пушнина—основное, что производит Якутия,—товары очень дорогие и занимающие по своему весу и объему немного места. С вывозом их вполне справляются самолеты и автомобили.

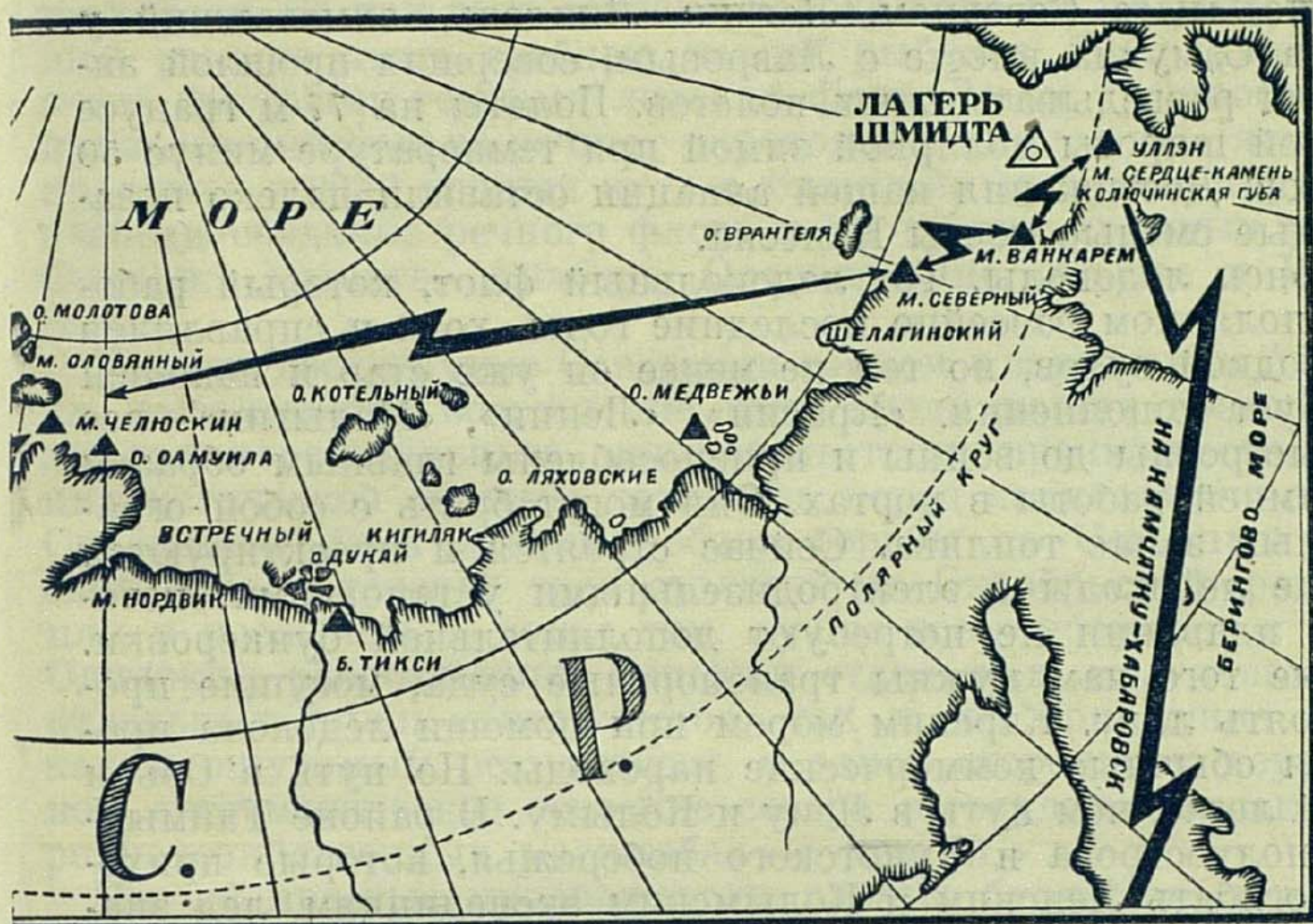
На первое время придется согласиться на баластные пробеги судов из устья Лены в обратном направлении. Но не пройдет и пяти лет, как Якутия, вступающая благодаря использованию Северного морского пути в период промышленного развития, сможет дать для вывоза немало ценных массовых грузов. Побережье Хатангского залива и верховья Вилюя (приток Лены) богаты огромными залежами каменной соли. В районе того же Хатангского залива обнаружена



Радиосвязь в Арктике.

нефть. Весьма вероятно, что лесные массивы среднего течения Лены также могут быть использованы для промышленных разработок и вывоза. Это дело ближайших лет. Сегодня мы можем примириться с порожними обратными рейсами судов. Задачи индустриализации национальных окраин, поставленные партией, требуют всемерного развития северо-западных рейсов в Лену и даже Колыму.

После всего сказанного уместно задать вопрос: какие средства борьбы со льдами есть в нашем распоряжении, как организовать дело, чтобы вне зависимости от стихийных причин регулярно, с полной экономической выгодой совершать рейсы по Северному морскому пути на всем его протяжении? Три основных «кита» полярного мореплавания—ледоколы, служба погоды и авиация. Вспомним здесь слова Нансена, приведенные нами в главе о судоходстве в Карском море. Он указывал: чтобы знать, каковы будут ледовые условия, нужно вести постоянные круглогодичные наблюдения над температурой в районе Карского моря. Условие Нансена выполняется сейчас нами на всех участках Северного морского



пути. Сеть метеорологических станций и радиостанций покрывает побережье и острова Карского моря. Вот пункты, где расположены станции: остров Диксон, Маточкин Шар, Марсале (на полуострове Ямале), остров Вайгач, мыс Желания, остров Белый, самая северная в мире станция на Земле Франца Иосифа—на подступах к полюсу. Дальше на восток: острова Каменева, мыс Челюскин, Ляховские острова, бухта Такси, Медвежьи острова (против устья Колымы), мыс Северный на Чукотском побережье, Ванкарем, поселок Уэллен на мысе Дежнев. Более половины этих станций уже ведут регулярные наблюдения. Другая часть их вступает в строй в этом году.

Нансен говорил: летом и осенью наблюдать за передвижкой и состоянием льдов при помощи гидропланов. Авиоразведка при проводке судов вошла у нас в систему. Начиная с зимы 1933/34 года, практикуются зимние полеты, чтобы наблюдать, в каком положении льды и как они передвигаются не только летом, но и в течение круглого года. ГУСМП созданы зимние авиабазы на Земле Франца Иосифа, мысе Че-

люскине, мысе Северном. Летчик Линдель, зимовавший у острова Самуила вместе с Лавровым, совершил прошлой зимой ряд разведывательных полетов. Полеты на 77-м градусе северной широты полярной зимой при температуре минус 50 градусов! Достижения нашей авиации оставили далеко позади самые смелые мечты Нансена.

Наконец ледоколы. Тот ледокольный флот, который работал в полярном бассейне последние годы, хотя и справлялся с проводкой судов, но тем не менее он уже стар и изношен и требует пополнения. «Красин», «Ленин», «Малыгин» — все они выстроены до войны и приспособлены главным образом для зимней работы в портах. Они могут брать с собой ограниченный запас топлива. Сейчас строятся и проектируются мощные ледоколы с электродизельными установками, которые в плавании не потребуют дополнительной бункеровки.

Кроме того нам нужны транспортные суда, могущие противостать льду. Карским морем при помощи ледокола проводятся обычные коммерческие пароходы. Но путь в Обь и Енисей легче, чем путь в Лену и Колыму. В районе Таймырского полуострова и Чукотского побережья, которые приходится огибать Ленским и Колымским экспедициям, лед значительно крепче, чем в Карском море, и скопление его там в период навигации бывает значительно большим.

Пароходы типа «Север», принимавшего участие в Колымской экспедиции 1932/33 года, показали, что они стойки во льду. Нужно всячески совершенствовать этот тип и развивать строительство подобных судов.

Полярному флоту нужны порты и свои топливные базы. Игарка на Енисее уже пропускает ежегодно десятки судов. Растут перегрузочные операции в бухте Новый порт в Обской губе. Прекрасную стоянку для кораблей представляет собой гавань Диксона — там начинается сооружение порта. Строится Усть-Ленский порт в бухте Тикси, принявший в прошлом году первые грузы. Ведутся шортоизыскательные работы в устьи Колымы.

Разработка Тунгузбасса на Енисее, Сангарских копей на Лене и Зырянских месторождений на Колыме даст уголь для морских пароходов. Разведки на нефть в бухте Нордвик (район Хатангского залива) позволяют надеяться на то, что полярный флот будет обеспечен и жидким топливом.

Растет и крепнет судоходство на великих сибирских реках — этих подъездных путях к Северному морскому пути. На Оби и Енисее еще в годы первой пятилетки вырос первокласс-

ный флот. За три года создано пароходство на Колыме, знавшей раньше лишь гребные челны рыбаков. Пополняется и очень быстрыми темпами ленский флот. Летом прошлого года приведено несколько речных пароходов с Енисея на Пяси́ну—проложен новый водный путь в южнотаймырскую тундру. На очереди создание речного флота и на других крупных реках Сибири: Хатанге, Анабаре, Оленеке, Яне, Алазее и Индигирке.

Успехи, достигнутые Советским союзом в завоевании Арктики, вызывающие восхищение даже среди наших врагов, являются поразительным доказательством преимущества социалистической системы хозяйства перед капиталистической. Сделанный нами краткий обзор борьбы за Северный морской путь в течение трех столетий до Октябрьской революции и после нее, в наши дни, лучше всего убеждает в этом. Одиноким, разрозненным попыткам отдельных исследователей, отдельных групп капиталистов, так и не приведшим ни к каким ощутимым результатам, с одной стороны, и неуклонное, систематическое освоение севера в государственных, народнохозяйственных масштабах—с другой.

Мы не простые продолжатели работы буржуазных исследователей Арктики. Используя весь положительный научный опыт своих предшественников, советские полярники выработали новые методы борьбы со стихией, создали новую культуру освоения севера. Комбинированная работа ледоколов, самолетов, службы погоды и радио впервые применена лишь у нас, и у нас она получила широкое развитие. Систематические круглогодичные наблюдения за атмосферными и природными явлениями в самых разнообразных уголках Арктики также обязаны своим развитием советскому государству.

Социалистическое строительство на севере нашей страны в корне изменило прежние понятия о полярных областях. Если для капиталистического общества Арктика являлась, да и сейчас является, некоей таинственной экзотической страной, то у нас она стала неотъемлемой частью планового советского хозяйства.

Если раньше полярные исследования были делом немногих избранных, то теперь в освоении Арктики участвуют широкие круги трудящихся. За годы советской власти созданы кадры наших, советских полярных моряков, летчиков, ученых. Имена советских полярников, от профессоров и начальников экспедиций до рядовых зимовщиков, знает вся стра-

на. Работа их на крайнем севере окружена любовью и вниманием советской общественности.

Материально-технические условия для превращения Северного морского пути в транспортную артерию налицо. Окончательный успех дела решают организация и живые люди. Исторические указания т. Сталина на XVII съезде партии о необходимости правильной организации дела имеют особое значение для работников севера.

Грандиозный размах наших работ в Арктике обязывает работников севера к исключительно глубокой, продуманной, четкой подготовке и организации всех мероприятий.

Рекогносцировочные экспедиции у нас уже уступили центральное место хозяйственному освоению. Регулярные коммерческие рейсы грузовых караванов через Полярное море, постановка метеорологической и авиационной службы, создание заполярных портов и угольных баз, обеспечение безопасного плавания по Северному морскому пути требуют иной организации и подготовки, чем поход «Седова» на Землю Франца Иосифа в 1929 году, или, скажем, перелет Красинского на остров Врангеля в 1927 году.

И этот новый, небывалый социалистический стиль работы в Арктике рождается на наших глазах.

Строительство гигантов пятилетки—Днепрогэса, Магнитостроя, БВВП—доказало, что большевики, владеющие высотами науки и техники, смогут подчинить себе все силы природы.

Под руководством партии и вождя мирового пролетариата т. Сталина, организованные в единый монолитный коллектив, советские полярники окончательно победят стихию Арктики. Великий Северный морской путь будет освоен на всем его протяжении, он будет служить делу социализма.

Перечень материалов, использованных в настоящем очерке

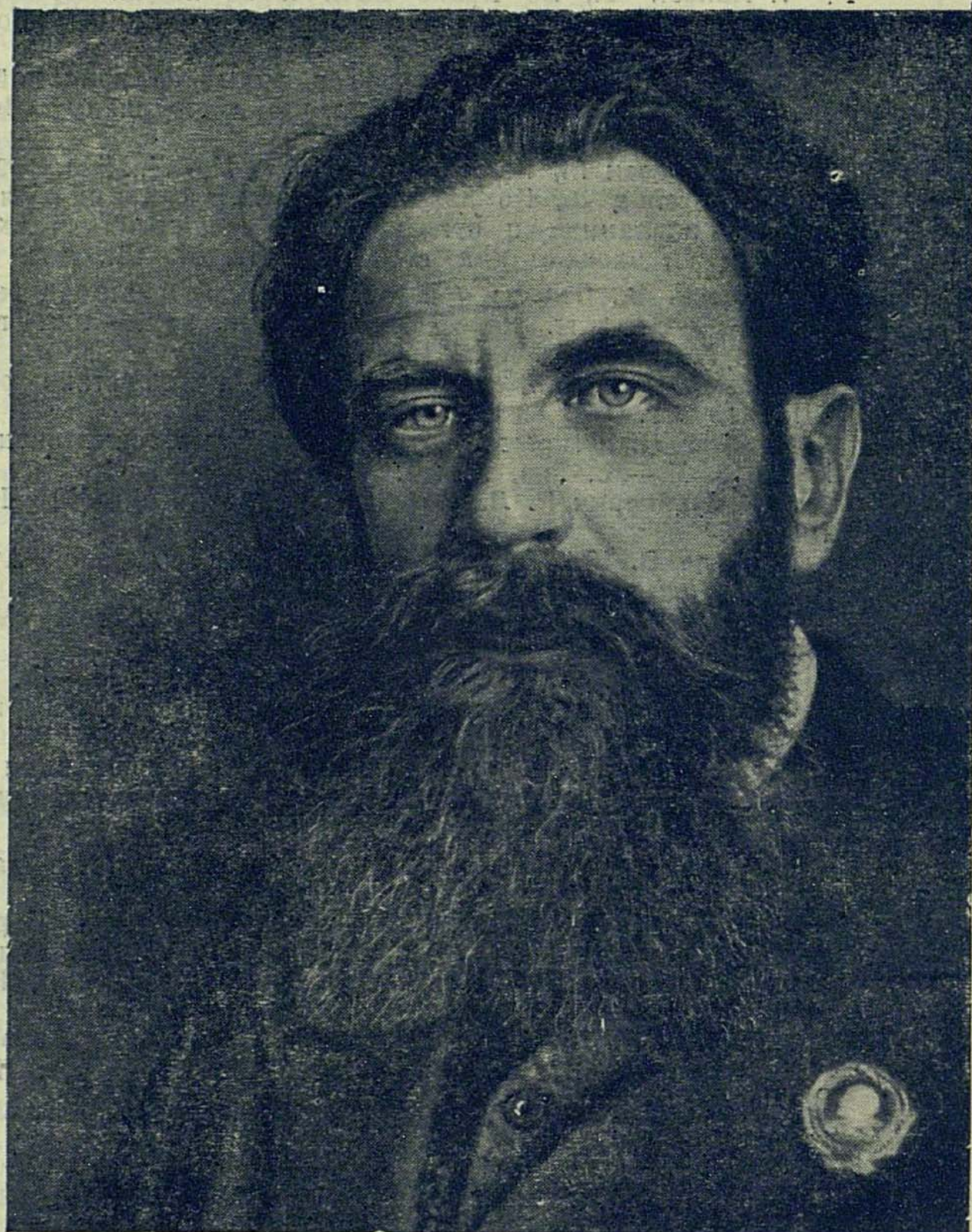
1. Норденшельд А. Е., Экспедиция к устьям Енисея 1875 и 1876 гг. СПб, 1880 г.

2. Норденшельд А. Е., Шведская полярная экспедиция 1878—1879 гг. Перевод со шведского. СПб, 1888 г.

3. Норденшельд А. Е., Путешествие А. Е. Норденшельда вокруг Европы и Азии на пароходе «Вега». СПб, 1881 г.

4. Студицкий Ф., История открытия морского пути из Европы в сибирские реки и до Берингова пролива.

5. **Брейтфус Л. Л.**, Морской сибирский путь на Дальний Восток. СПб, 1904 г.
6. **Нансен Ф.**, В страну будущего. СПб, 1915 г.
7. **Нансен Ф.**, Во мраке ночи и во льдах. Путешествие норвежской экспедиции на корабле «Фрам» к северному полюсу. СПб, 1897 г.
8. **Нансен Ф.**, Среди льдов и во мраке полярной ночи. Москва, 1897—1898 гг. Приложение к журналу «Землеведение».
9. **Амундсен Р.**, На корабле «Мод». М.—Л., Гиз, 1929 г.
10. **Арнгольд Э.**, По заветному пути. Воспоминания о полярных плаваниях и открытиях на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» в экспедициях 1910—1915 гг. М.—Л., Гиз, 1929 г.
11. **Толль Э.**, Отчеты о работах русской полярной экспедиции 1900—1904 гг. Известия Академии наук—1901 г. № 4, 1902 г. № 5, 1903 г. № 3, 1904 г. № 5.
12. **Берх Василий**, Первое морское путешествие россиян. СПб, 1823 г.
13. **Берг Л.**, Открытие Камчатки и Камчатские экспедиции Беринга. М.—Л., Гиз, 1924 г.
14. **Самойлович Р. Л.**, Во льдах Арктики. М.—Л., «Прибой», 1930 г.
15. **Визе В. Ю.**, История исследования советской Арктики. Изд. в Архангельске.
16. **Визе В. Ю.**, Международный полярный год. «Молодая гвардия», 1932 г.
17. **Визе В. Ю.**, На Землю Франца Иосифа. М.—Л., 1930 г.
18. **Красинский Г. Д.**, Пути севера. М., изд. Осоавиахима, 1929 г.
19. **Давыдов В.**, В поисках льда. Плавание канлодки «Красный Октябрь» на остров Врангеля. «Молодая гвардия», Л., 1925 г.
20. **Шнейдеров В.**, Поход «Сибирякова». «Молодая гвардия», М., 1933 г.
21. **Рыбин С. А.**, Северный морской путь из Европы к устьям Оби и Енисея, его экономическое значение для Сибири и степень использования в настоящее время. Новониколаевск, 1924 г.
22. **Воеводин Н.**, Морской путь в Сибирь. М., 1930 г.
23. **Какой путь?** Сборник статей В. Итина, А. Тома и В. Лазарева. Новосибирск, 1930 г.
24. **Итин В.**, Морские пути советской Арктики. М., 1930 г.
25. **Дьяконов М. А.**, Путешествия в полярные страны. Л., изд. Арктического института, 1932 г.



Проф. О. Ю. ШМИДТ, руководитель ответственных полярных экспедиций: на ледоколе «Седов» (1929—1930 годы), исторической экспедиции на «Сибирякове» (1932 год) и на «Челюскине» (1933—1934 годы), начальник Главсевморпути.

Героический рейс «Челюскина»

(Документы о великом походе)

В 1933 году пароход «Челюскин» должен был повторить исторический рейс «Сибирякова». Начальником экспедиции «Челюскина» был проф. О. Ю. Шмидт, который год назад возглавлял экспедицию на «Сибирякове».

Ледовые условия в 1933 году были исключительно тяжелы. Ленский караван зазимовал на обратном пути. «Седов», везший вторую партию зимовщиков на Северную землю для разработки олова, открытого Урванцевым, не дошел до цели и вернулся обратно, едва не будучи раздавленным льдами. Два парохода Северо-восточной экспедиции 1932 года вторично зазимовали на обратном пути из Колымы. Даже Карская экспедиция (свыше тридцати судов), проходившая в прошлые годы совершенно нормально, в навигацию 1933 года терпела серьезные ледовые затруднения.

Как погиб «Челюскин»

ПОЛЯРНОЕ МОРЕ, ЛАГЕРЬ ШМИДТА. (Передано по радио). Рейс «Челюскина», кроме сбора разностороннего научного материала, должен был послужить проверкой того, возможен ли проход Северным морским путем для грузовых пароходов—не ледоколов, но конечно специально приспособленных. Предполагалось, что в случае тяжелых льдов впереди «Челюскина» пойдет ледокол «Красин». Льды оказались тяжелыми в обеих половинах пути: в западной и восточной. Однако «Красин» мы воспользоваться не могли, так как он сам частично пострадал в Карском море и должен был целиком отдаться проводке судов на Лену.

«Челюскин» пошел один и без посторонней помощи дошел до Берингова пролива и даже вошел в него, т. е. прошел весь Северный морской

путь. В Беринговом проливе он оказался зажатым во льдах, которые затем отнесли его далеко на север и после длительного зигзагообразного дрейфа 13 февраля довершили свое дело, раздавив пароход.

Первый рейс «Челюскина» и особенно его дрейф дали колоссальный материал, расширяющий наш опыт ледового плавания. Из этого опыта можно сделать два совершенно несомненных вывода:

Во-первых, переход Северным морским путем для хороших грузовых судов возможен: навигация здесь может и должна развиваться.

Во-вторых, на трудных участках, каковы район Северной Земли и Чукотское море, надо иметь дежурные мощные ледоколы. Только ледокол без труда выколол бы «Челюскина» или любой другой пароход в октябре или вообще из льдов Берингова пролива и Чукотского моря.

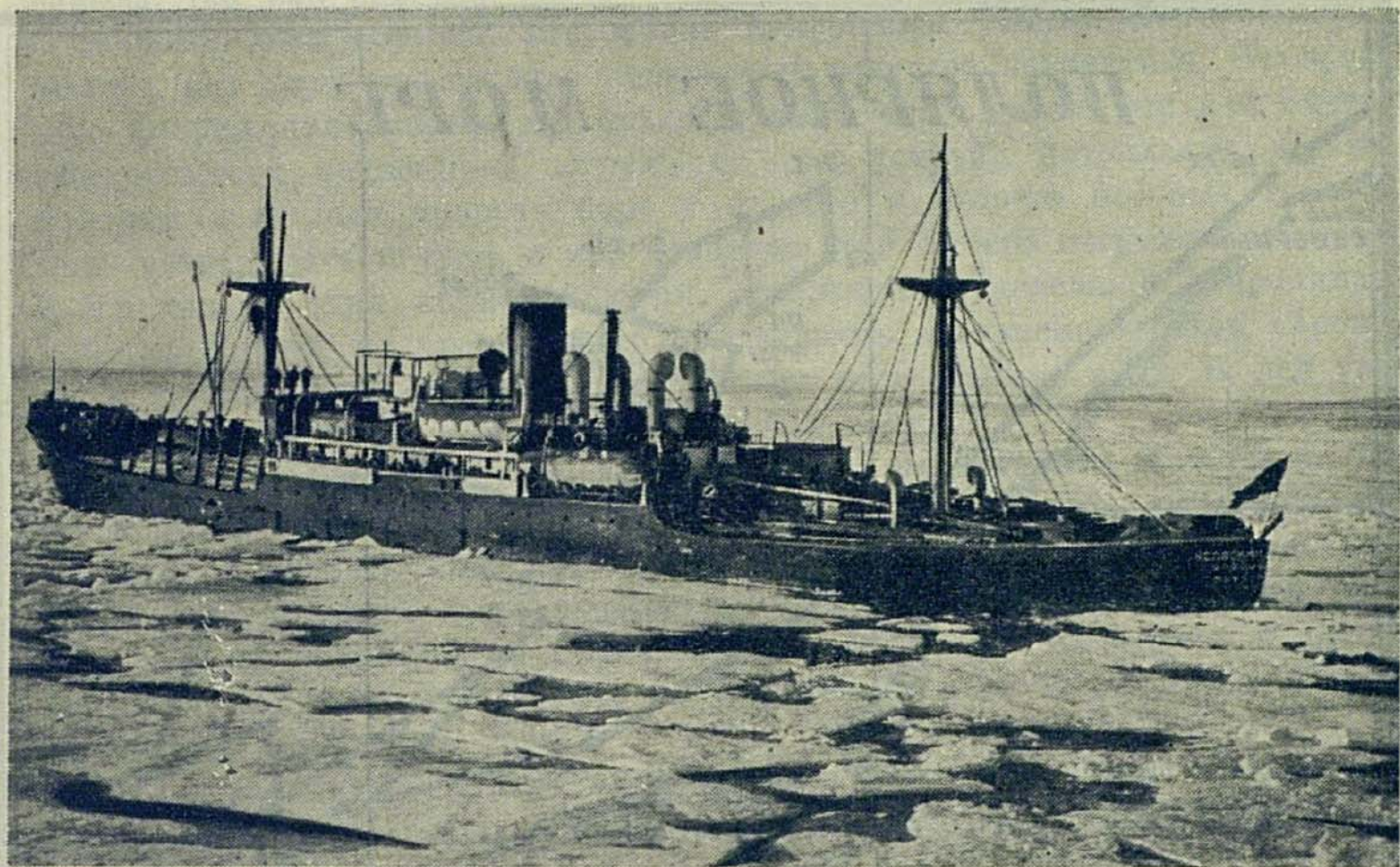
Зимовка пароходов обходится дорого, задерживает столь нужный хозяйству флот и может привести к катастрофам. Наличие ледокола, но обязательно достаточно мощного, сделает зимовки пароходов явлением исторического прошлого. Несомненно, такой дежурный ледокол у нас будет, но пионерские рейсы «Челюскина» и в прошлом году «Сибирякова» должны были обойтись еще без него.

С тех пор, как «Челюскин» был зажат и попал в дрейфующий лед, его судьба зависела в значительной степени от случая. Мы держали пароход в покое и готовились встретить любое испытание, но могли произвольно менять место стоянки. Льды кругом нарастали. Море наполнилось ими целиком. При сильном ветре лед приходил в движение, образуя в одних местах трещины, полыньи, а в других—торосы в результате нажима льдин друг на друга. Разводья или замерзали или с переменой ветра вновь закрывались, служа затем, вследствие инерции льдов, местом особенно сильного торошения.

Движение льдов неоднократно производило давление на пароход. Одно из сжатий в декабре было настолько сильным, что мы на всякий случай выгрузили на лед запасы продовольствия, но затем образовались разводья, и запасы были погружены обратно, чтобы не потерять их. Мы всегда имели в готовности аварийный запас продовольствия, палатки, спальные мешки и т. д. Аварийным расписанием все люди были заранее прикреплены к определенным участкам работы, чтобы сразу начать выгрузку по точно рассчитанному плану и быстро ее закончить.

Так дрейфовала экспедиция на «Челюскине», непрерывно продолжая научные работы. На наших глазах в некоторых местах лед вздымался высокими грядами, подвергаясь сжатию многокилометровых полей. Было ясно, что даже более сильный пароход не выдержит сжатия такой силы, крошащей многометровые глыбы льда и громоздящей их друг на друга. Можно было только ожидать, пройдет ли линия такого особенно сильного сжатия через место нашего парохода или нет. Предотвратить сжатие нет средств.

В начале февраля одна из линий сжатия прошла недалеко от паро-



«Челюскин» во льдах на пути к острову Диксону (13 августа 1933 года).

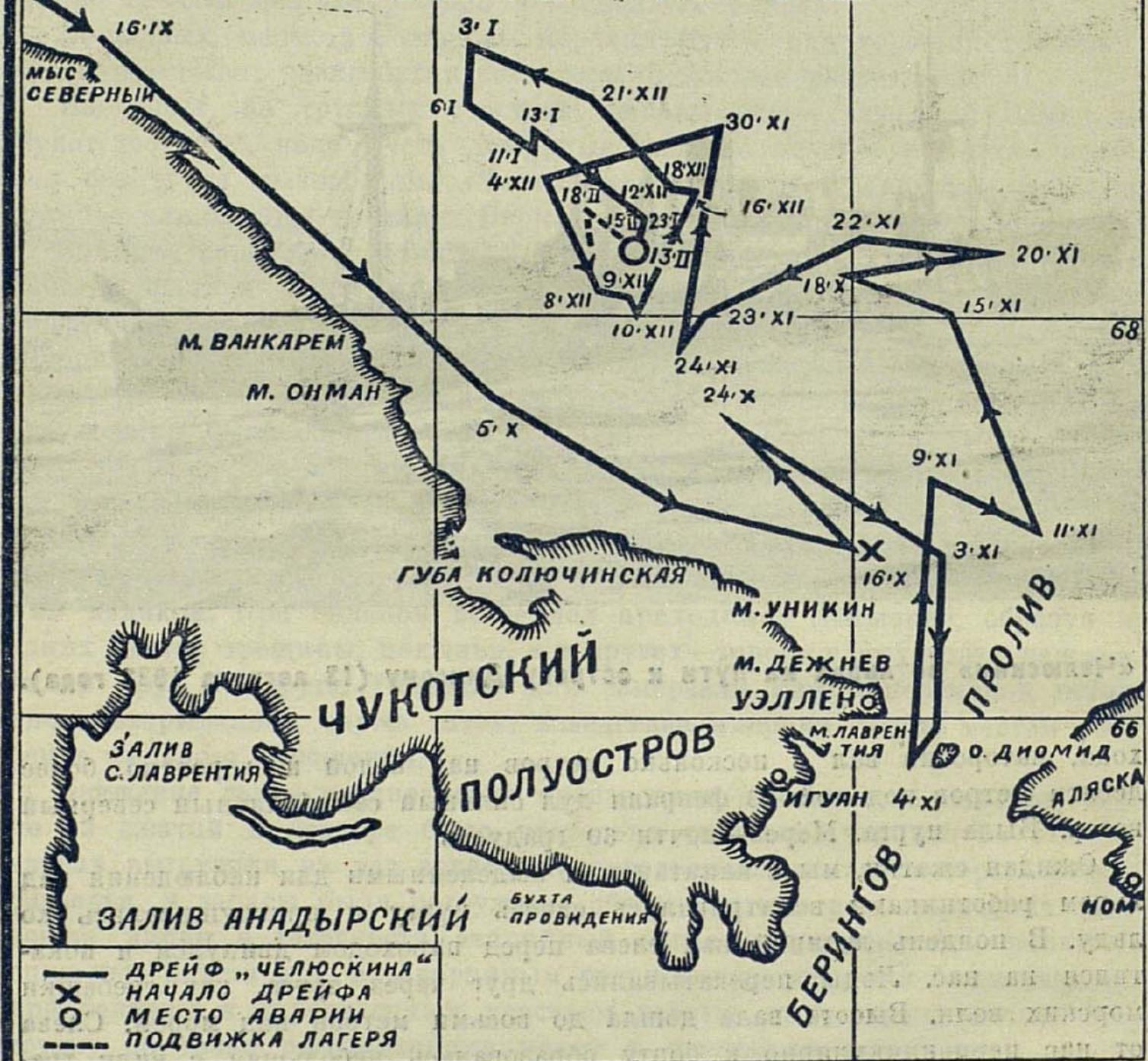
хода, наторосив вал в несколько метров над водой и, вероятно, более десяти метров под ней. 13 февраля дул сильный семербалльный северный ветер. Была пурга. Мороз—почти 30 градусов.

Ожидая сжатия, мы с капитаном и выделенными для наблюдения над льдом работниками всматривались сквозь пургу и прислушивались ко льду. В полдень ледяной вал слева перед пароходом двинулся и покатился на нас. Лбды перекатывались друг через друга, как гребешки морских волн. Высота вала дошла до восьми метров над морем. Слева от нас перпендикулярно к борту образовалась небольшая с виду трещина.

Был отдан приказ о всеобщем аврале и немедленной выгрузке аварийного запаса. С привычной организованностью и дисциплиной люди стали на места. Не успела еще работа начаться, как трещина слева расширилась, и вдоль ее, нажимая на бок парохода, задвигалась одна половина ледяного поля, подгоняемая сзади упомянутым выше валом. Крепкий металл корпуса сдал не сразу. Видно было, как льдина вдавливалась в борт, а над нею листы обшивки пучатся, взбираясь наружу.

Лед продолжал медленное, но неотразимое наступление. Вспученные железные листы обшивки корпуса разорвались по шву. С треском летели заклепки. В одно мгновение левый борт парохода был оторван от

ПОЛЯРНОЕ МОРЕ



Последний дрейф «Челюскина».

носового трюма до кормового конца палубы. Этот пролом, несомненно, выводил пароход из строя, но еще не означал потопления, так как приходился выше ватерлинии. Однако напирющее ледяное поле вслед за тем прорвало и подводную часть корабля. Вода хлынула в машинное и котельное отделения. Экономя топливо, мы еще раньше держали только один из трех котлов под паром, изредка меняя их для чистки. Пар был как раз в левом котле, то есть со стороны сжатия. Продрав борт, напор льда сдвинул котел с места, сорвал трубопровод, идущий к спасательной

насосной системе, перекошил и зажал клапаны. К счастью, не произошло взрыва, так как пар сам быстро вышел через многочисленные разрывы.

Пароход был обречен. Его жизнь измерялась часами. Выгрузка шла быстро, без перебоев, показав прекрасные качества коллектива. Без крайнего напряжения энергии мы не справились бы с делом, так как вместо ожидавшегося медленного погружения лед ускорил потопление. Новым напором льда был прорван борт у первого и второго носовых трюмов. Вода устремилась и туда, и нос парохода стал быстро погружаться. Оставался только один кормовой трюм, отделенный уцелевшей непроницаемой переборкой, но уравновесить всю тяжесть заливаемого водой парохода он не мог. Самолет, стоявший на носу, был сдвинут нами на лед уже по ровному, и через минуту нос ушел в воду.

Тогда с парохода была послана последняя радиограмма и снято радио. На корме продолжалась работа. Выгрузив все намеченное по плану, мы старались сбросить еще дополнительно то, что могло бы пригодиться. Большинство людей было послано на лед, чтобы оттягивать выгруженные запасы подальше от судна, которое могло бы их увлечь с собой. На пароходе оставалось около 15 человек, в том числе руководители, продолжая сбрасывать груз.

Стало заливать верхнюю пассажирскую палубу, начиная с погруженного носа парохода. Еще минута—и вода сверху, с палубы, хлынула бы на корму. Тогда был отдан приказ: все на лед.

Последними сходили капитан, начальник экспедиции и завхоз Могилевич, когда вода уже полилась на корму и палубные постройки начали обрушиваться. Придавленный ими и катящимися бочками, Могилевич упал и не успел встать. К нашему горю, не было никакой возможности спасти этого прекрасного работника и товарища, так как корабль в несколько секунд затонул, высоко подняв корму, показав на мгновение винт и руль.

В пурге и сумерках произвели перекличку. Быстро расставили палатки и, измученные, повалились спать в спальных мешках и под меховыми малицами.

Наши радисты Кренкель, Иванов и Иванюк немедленно установили радио. В тот же вечер мы смогли слушать, а наутро связались сами со станцией Уэллен. На следующий день палатки были утеплены, установлены камельки, построен барак, и началась лагерная жизнь, о которой мы сообщали в прессу.

Конечно мы живем не роскошно, но необходимое у нас есть. В частности, достаточно меховой одежды, теплого белья. Здесь оказалось прекрасное тщательное снаряжение и снабжение экспедиции, сделанное моим заместителем Конусовым.

За этот месяц в лагере не было ни одного сколько-нибудь серьезного заболевания, даже отмораживания. Особенно заботливо мы старались

держат в тепле женщин, детей и менее сильных товарищей. Физическое и моральное состояние коллектива—превосходное. Замечательная работа во время катастрофы и образцовая дисциплина в лагере явились результатом всего предыдущего этапа экспедиции на «Челюскине».

Ядро ее составляют сибиряковцы, участники прошлогоднего похода, но они—только четверть всего состава, в котором—моряки Архангельска, Ленинграда и Владивостока, научные работники Москвы и Ленинграда, строительные рабочие и т. д.

Этот несколько разнородный коллектив, часть которого впервые попала в Арктику, надо было сколотить в единое целое, сделать образцовым, спаянным, проникнутым сознательной дисциплиной, способным быстро работать и твердо переносить испытания. Сплочение и воспитание коллектива началось с первого дня экспедиции.

В лагере широко развилось социалистическое соревнование бригад, выявились прекрасные образцы ударничества. У нас организованы не только работа, но и учеба—общая и профессиональная. Укрепилась товарищеская спайка. Огромную помощь начальнику оказали ячейка ВКП(б) и вдумчивая, последовательная работа моего помощника по политчасти—старого большевика т. Боброва.

Большевики «Челюскина» вместе с беспартийными твердо выдержали и, если надо, еще выдержат напор стихии, сильные тем, что они—дети великой страны социализма, работающие под руководством партии и под руководством т. Сталина.

Начальник экспедиции ШМИДТ

(«Правда»)

Триумф советской полярной авиации

Эпопея спасения челюскинцев не имеет себе равных во всей истории борьбы за Арктику.

Когда 104 участника экспедиции после катастрофы, постигшей «Челюскина», оказались на льду, советское правительство немедленно бросило на помощь им все имеющиеся средства. Прежде всего были использованы самолеты, зимующие на Чукотском побережье. Пилот Ляпидевский и летчик-наблюдатель Петров на самолете «АНТ-4» 5 марта совершили полет с Уэллена к лагерю Шмидта и вывезли оттуда двенадцать женщин и детей. Дальнейшие полеты «АНТ-4» были затруднены скверными метеорологическими условиями. Пытаясь достигнуть по воздуху мыса Ванкарем, ближайшего к лагерю пункта побережья, Ляпидевский из-за перебоев в моторе был вынужден сделать посадку, во время которой повредил самолет.

Одновременно с работами, развертывавшимися на Чукотском побережье, экспедиции помощи отправлялись к лагерю из ряда других пунктов. Из Владивостока на север шел пароход «Смоленск», имея на борту самолеты. Следом за ним продвигалась экспедиция дирижаблей на пароходах «Совет» и «Сталинград». Из Хабаровска летели летчики Галышев, Доронин и Водопьянов по маршруту: Николаевск-на-Амуре—Охотск—Ногаево—Гижига—Анадырь—Ванкарем. Через Америку и через Аляску были направлены летчики Слепнев и Леваневский и полярник Ушаков. Из Ленинграда к лагерю Шмидта через Панамский канал был послан ледокол «Красин».

Долгое время суровые условия зимы не позволяли пробираться к лагерю. Тяжелые льды не пустили «Смоленск» севернее мыса Олюторского на Камчатке. Отсюда начался перелет пяти самолетов под общим командованием молодого со-

ветского летчика Каманина. Звено Галышева тем временем пробивалось сквозь пургу и туман из Хабаровска на север над пустынными дикими местами, по неизученной трассе. Слепнев, Леваневский и Ушаков, прибыв на Аляску, немедленно вылетели на американских самолетах через Берингов пролив на Чукотский полуостров.

Много препятствий преодолели советские летчики, прежде чем достигнуть Ванкарема, где была организована база спасательных работ. Два самолета из авиозвена Каманина были остановлены пургой и не смогли добраться даже до Анадыря. Леваневский с Ушаковым, первыми вылетевшие из Нома, попали в туман, самолет их имел вынужденную посадку и в результате потерпел аварию. Самолеты Каманина, Молокова и Пивенштейна несколько раз пытались перелететь через Анадырский хребет, но безрезультатно. Наконец, двоим из них, а именно Каманину и Молокову, удалось пробиться к Уэллену, третий же, Пивенштейн, отдав им свое горючее, остался у мыса Беринга.

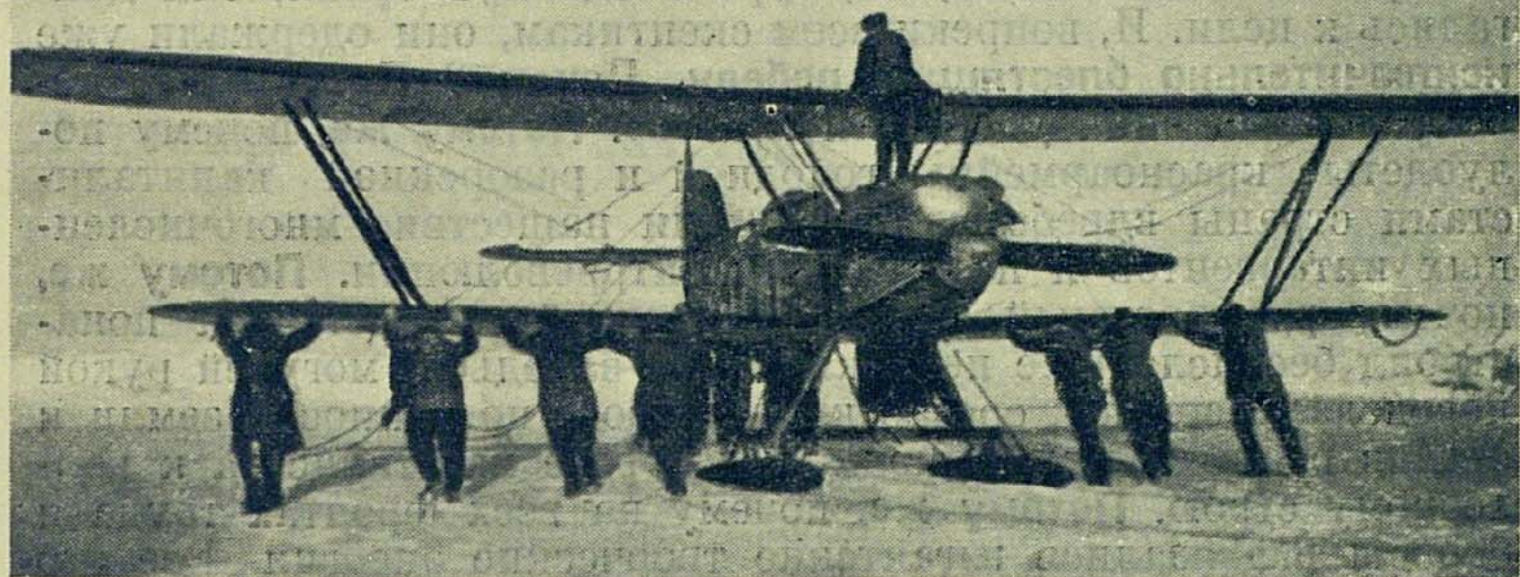
7 апреля в Ванкарем наконец прибыли три самолета. Не медля ни минуты, Каманин, Слепнев и Молоков вылетели в лагерь Шмидта. Дальнейшие события развернулись с молниеносной быстротой. В течение пяти дней отважные пилоты, сначала только Слепнев, Молоков и Каманин, а затем и присоединившиеся к ним Доронин и Водопьянов перевезли из лагеря на материк всех участников экспедиции. Слепнев на своем самолете доставил в Аляску тяжело больного начальника экспедиции Шмидта.

Советские летчики проявили чудеса бесстрашия и чудеса летного искусства.

Герой полярной авиации летчик-челюскинец Бабушкин сам улетел из лагеря с бортмехаником Валавиным на машине «Ш-2», разбитой при гибели «Челюскина», измятой, заплатанной, скрепленной... веревками.

Летчик Молоков, совершивший рекордное число перелетов из Ванкарема в лагерь, для ускорения спасения пошел на «сверхнагрузку» своей легкой стальной птицы, биплана советской конструкции «Р-5»: он не только брал людей в кабину, но и перевез двоих подвязанными в парашютных мешках под нижним крылом. Какое бесстрашие надо было для этого иметь и какую уверенность в своих силах!

Размах и темпы спасательных работ, развернутых советским правительством, беспримерны в полярных летописях. Только большевики, уже спасшие в свое время экспедицию



Советский самолет «Р-5». На таких самолетах была вывезена большая часть челюскинцев из лагеря на льду в Вайнареме.

Нобиле, нашедшие следы погибшей экспедиции Эйельсона, способны на такой размах работ.

Два месяца живя на дрейфующей льдине, челюскинцы ни на одну минуту не чувствовали себя брошенными на произвол судьбы. Связанные по радио со страной, они были в курсе всех мероприятий, предпринимаемых для их спасения. Все время они чувствовали ту заботу советского государства и партии, которой они были окружены, и знали, что за ними стоит великая многомиллионная страна социализма, которая послала их и не даст им погибнуть.

Ни на одну минуту на полярной льдине не чувствовали они себя оторванными от великого коллектива СССР. Вот в чем сила советских экспедиций и отличие их от экспедиций капиталистических стран.

Подвиг советской авиации, снявшей челюскинцев с пловучей льдины, беспримерен в истории авиации. Американская пресса вынуждена была поставить его выше подвига Линдберга, своего кумира, первым перелетевшего Атлантический океан.

«Крупнейшие авторитеты, самые бесстрашные исследователи полярных тайн, вроде Р. Ларсена и Х. Свердрупа, люди

с мировой славой, отдавая должное героизму наших летчиков, скептически смотрели на самую возможность спасения челюскинцев на самолетах. Но и тут случилось «чудо», непонятное даже лучшим людям капиталистического мира. В нечеловечески трудных условиях, при ледящих морозах, в пургу летели наши славные храбрецы. Они терпели неудачи, они рисковали жизнью, но, сурово сдвинув брови, они двигались к цели. И, вопреки всем скептикам, они одержали уже **исключительно блестящую победу**. Почему? **Потому же**, почему «большевики удержали власть». **Потому же**, почему полуодетые красноармейцы голодной и разоренной капиталистами страны вдребезги разгромили нашествие многочисленных интервентов и палаческой контрреволюции. **Потому же**, почему руководимый железной партией пролетариат понастроил бесчисленные первоклассные заводы и могучей рукой переделал деревню, срезав кулачество с поверхности земли и оказав решительную помощь в повороте крестьянства к колхозному строю. **Потому же**, почему на всех фронтах труда и борьбы развязались гигантские творческие энергии. Все это происходит **потому**, что наша страна есть страна **пролетарской диктатуры**, есть страна **социализма**, где трудящиеся массы стали хозяевами жизни, где они сами строят свою «судьбу», где они сами куяут свое будущее счастье и счастье всего человечества».

(Из передовицы «Известий ЦИК» от 12/IV 1934 г.)

Летопись великого спасения

ЦК ВКП(б)—т. СТАЛИНУ

СНК СССР—т. МОЛОТОВУ

Правительственная комиссия по оказанию помощи участникам экспедиции О. Ю. Шмидта и команде погибшего судна «Челюскин» рапортует ЦК ВКП(б) и Совету народных комиссаров Союза ССР об окончании операции по спасению челюскинцев.

Спасение челюскинцев является самым героическим подвигом нашей советской авиации.

На советских самолетах опытные, отважные, безгранично преданные нашей стране советские пилоты покорили полярную стихию. Из ледяной пасти, готовой каждую минуту сомкнуться и поглотить сотню смелых полярников, они вырвали сотню челюскинцев и доставили на материк. Полярные исследователи капиталистических стран Р. Ларсен и Х. Свердруп, люди с мировой славой, не верили в успех спасения людей с ледяного поля при помощи самолетов.

Советская авиация победила. Наши люди, на наших машинах доказали всему миру высокий уровень авиационной техники и высокое качество пилотажа. Подвергаясь громадным опасностям, рискуя жизнью, они вели самолеты к намеченной цели и этой цели с успехом добились.

Внимание трудящихся всего мира в течение многих дней было приковано к героическому отряду полярников, находившихся среди дрейфующих льдов Чукотского моря. Радиодонесения из лагеря Шмидта говорили о высокой отваге, организованности, дисциплинированности и большевистском мужестве полярников Страны советов. Организованность и дисциплина не только обеспечили сохранность жизни людей, находившихся на дрейфующих льдах, но создали условия, при которых им могла быть оказана помощь.

Первые шаги комиссии по спасению челюскинцев были направлены к организации руководства на месте и к использованию всех наличных

местных средств. На Чукотском побережье была создана чрезвычайная тройка во главе с т. Петровым (начальником полярной станции Главсевморпути на мысе Северном), и под руководством этой тройки были подготовлены имеющиеся самолеты на мысе Уэллен, в бухте Лаврентия и на мысе Северном (самолет «Н-4», два самолета «АНТ-4» и один самолет «У-2»). Было также дано распоряжение немедленно мобилизовать собачий транспорт и с помощью последнего создать промежуточные базы горючего и продовольствия.

Однако наличие одних только местных ресурсов не могло быть достаточным. Правительственная комиссия предложила направить на пароходе «Сталинград» из Петропавловска два легких самолета «Ш-2» и из Владивостока на пароходе «Смоленск» пять самолетов «Р-5», два самолета «У-2», и на пароходе «Совет» самолеты пилотов Болотова и Святогорова. Кроме того из Хабаровска были направлены летом три самолета под управлением пилотов Водопьянова, Доронина и Галышева.

Правительственная комиссия, учитывая необычайные трудности зимнего рейса на Чукотку со стороны Камчатки и Дальневосточного края, решила использовать возможность переброски самолетов со стороны Аляски. Для этой цели правительственная комиссия командировала в Америку т. Ушакова (назначенного впоследствии в Ванкареме уполномоченным правительственной комиссии) и летчиков Слепнева и Леваневского, прилетевших в Ванкарем на двух купленных в Америке самолетах.

Таким образом в дополнение к четырем самолетам, имевшимся на берегу, для спасения было направлено шестнадцать самолетов. Однако по разным причинам непосредственное участие в спасении челюскинцев приняли только семь летчиков (т.т. Ляпидевский, Леваневский, Каманин, Молоков, Доронин, Водопьянов и Слепнев), усилиями которых и был спасен весь состав лагеря.

В качестве глубокого резерва были направлены на север отряд дирижаблей и через Атлантический океан к лагерю Шмидта мощный ледокол «Красин», введенный в строй ударными темпами лучших производственников Балтийского завода. Ледорез «Литке» был также поставлен в ремонт, после которого он должен был выйти в Арктику в район Чукотского моря.

На пустынном берегу Ванкарема к прилету советских летчиков был приготовлен аэродром, готовый к приему любой конструкции самолетов. Здесь к этому времени была установлена радиостанция, заброшено горючее, продовольствие и построено жилье.

Хорошо налаженная работа радистов побережья Ледовитого океана позволила с самого начала ежедневно иметь двухстороннюю радиосвязь. Лагерь Шмидта постоянно был осведомлен о проводимых правительственной комиссией мероприятиях.

Нужно отметить также и то обстоятельство, что жители побережья

Чукотки, привлеченные к оказанию помощи, в стужу, холод и пургу самоотверженно выполняли задания по созданию баз, устройству посадочных площадок, а также по расчистке аэродромов от снежных стругов.

Самолеты стягивались к Ванкарему. После героического полета т. Ляпидевского готовились новые пилоты к полетам над льдами Полярного моря. Звено т. Каманина, поднявшееся с обледенелых берегов Камчатки, направилось к Ванкарему через тайгу, через безлюдные пространства Анадырского края. Упорно вырывая часы у суровой Арктики, из Хабаровска следом за ними двигались тт. Водопьянов, Доронин и Галышев. Через пургу, метели, частые туманы и снегопады самолеты достигли Анадыря, откуда тт. Водопьянов и Доронин, преодолев Анадырский хребет, перелетели в Ванкарем.

Начиная с 7 апреля установилась погода, и тут-то развернулись решающие операции. Прибывшие советские летчики тт. Каманин, Молоков, Слепнев вывезли сначала 5 человек (7 апреля), затем 22 человека (10 апреля) и 35 человек (11 апреля), в том числе начальника экспедиции т. Шмидта.

В течение 12-го и 13-го вместе с подоспевшими к ним пилотами тт. Водопьяновым и Дорониным они закончили переброску челюскинцев на материк и доставили больного т. Шмидта в город Ном на Аляску.

13 апреля—ровно через два месяца со дня гибели «Челюскина»—были вывезены на материк последние шесть челюскинцев, во главе с исполняющим обязанности начальника экспедиции А. П. Бобровым, капитаном В. И. Ворониным и остававшимся до конца на посту радистом т. Кренкелем.

По полученным на 13 апреля данным, уже переправлены в Уэллен 45 человек.

Ценные грузы, киноплёнки, на которой запечатлены все основные моменты плавания «Челюскина» и жизни лагеря, научные инструменты, судовой журнал, записи метеорологических и ледовых наблюдений и научные материалы забраны и доставлены на материк.

Лагеря челюскинцев в Ледовитом океане больше не существует. Операция по спасению челюскинцев закончена.

Председатель правительственной комиссии **В. КУЙБЫШЕВ**

Члены комиссии: **С. КАМЕНЕВ, УНШЛИХТ, ЯНСОН, ИОФФЕ**

ПОЛЯРНОЕ МОРЕ, ЛАГЕРЬ ШМИДТА, 13 апреля, 1 час 05 мин. (ПО РАДИО.) 12 апреля в основном была закончена переброска челюскинцев и ценных грузов на материк. Сейчас получена радиограмма с мыса Ванкарем о вылете трех самолетов. Зажигаем последний дымовой сигнал.

Прекращаем радиосвязь. Через полчаса я, капитан Воронин и радист Кренкель последними покидаем лагерь Шмидта, оставляя поднятым на вышке советский флаг.

И. о. нач. экспедиции **АЛЕКСЕЙ БОБРОВ**

**ТОВАРИЩАМ СТАЛИНУ, МОЛОТОВУ, КАЛИНИНУ,
ВОРОШИЛОВУ, КУЙБЫШЕВУ, ЯГОДЕ.**

ВАНКАРЕМ, 13 апреля, 4 час. 40 мин. (По радио.) Сегодня, 13 апреля, самолетами Молокова, Каманина и Водопьянова доставлены в Ванкарем последние шесть челюскинцев во главе с Бобровым и капитаном Ворониным, радисты Кренкель и Иванов, моторист Погосов, боцман Загорский.

Одновременно доставлены на берег восемь собак, заброшенных в лагерь самолетом для переброски на аэродром больных челюскинцев и ценных грузов.

С доставкой последних шести человек спасение челюскинцев считаем выполненным.

Форсируем переброску людей в Уэллен и бухту Провидения для посадки на пароход.

Председатель чрезвычайной тройки **ПЕТРОВ**

Член тройки **НЕБОЛЬСИН**

**Отдаем себя на борьбу за дальнейшее
освоение Арктики**

ПОЛИТБЮРО—т. СТАЛИНУ

ЦИК СССР—т. КАЛИНИНУ

СНК СССР—т. МОЛОТОВУ, КУЙБЫШЕВУ

13 апреля полностью закончена эвакуация челюскинцев с дрейфующего льда. Горячо благодарим Политбюро ЦК ВКП(б) во главе с т. Сталиным и правительство за особое внимание и энергичную помощь. Подобный размах и быстрота спасения возможны только при правительстве диктатуры пролетариата, под руководством коммунистической партии, во что глубоко верил весь коллектив челюскинцев, и, несмотря на большие трудности в течение всей экспедиции, особенно за время пребывания на льдине, проявил высокую организованность и спаянность, что закалило и подготовило нас на дальнейшую борьбу за освоение Арктики.

Отмечаем прекрасную работу правительственной комиссии, чрезвычайной тройки по спасению, хорошее качество советских самолетов, особенно летного состава, работавшего в труднейших условиях.

Коллектив челюскинцев отдает себя целиком на борьбу за дальнейшее освоение Арктики.

И. о. начальника экспедиции **БОБРОВ**

Секретарь коллектива **ЗАДОРОВ**

Из Ванкарема. 13 апреля, 9 час. 30 мин.

Статистика великой отваги

Отважными летчиками снято со льдины 102 челюскинца. Пилот **М. Бабушкин** и бортмеханик **Валавин** вылетели самостоятельно.

Наибольшее количество челюскинцев снял **В. С. Молоков**. Он совершил 12 рейсов и перевез 39 человек.

Вслед за ним наибольшую цифру перевезенных дают полеты **Н. Каманина**. Пилот-комсомолец доставил на берег 36 человек, причем 15 челюскинцев Каманин перевозил совместно с **Дорониным**.

Летчик **Ляпидевский** спас 12 человек—женщин и детей. **М. Слепнев**— 6 человек.

Последние рейсы в лагерь Шмидта совершал **М. В. Водопьянов**. Он спас 9 человек.

С ледяного аэродрома

— За последние три года я совершил более тридцати регулярных рейсов Красноярск—Игарка, налетав кроме того сотни часов между Диксоном, Вайгачом, Новой Землей и мысом Челюскиным. Север не был для меня незнакомым краем, и я с уверенностью полетел на помощь челюскинцам.

От Олюторки до Ванкарема машину пришлось вести сквозь пургу и туманы. Зима наполнила неожиданностями тяжелый двухтысячекилометровый путь. Однако полет окончился благополучно.

11 апреля мне удалось сделать четыре полета из Ванкарема в лагерь Шмидта. В четвертый раз я летел почти в сумерках. В этот рейс на материк был вывезен **Отто Юльевич Шмидт**. Заботливо и тепло укутанного, его доставили на нартах на аэродром. В самолете т. Шмидту помогли залезть в спальный мешок, из другого мешка соорудили постель. **Отто Юльевич** ни за что не хотел покинуть лагерь, пока не будут сняты все участники экспедиции. Он уступил настояниям всех оставшихся, и то после категорического предложения правительства.

Очень трудным был первый наш полет в лагерь. Крошечная площадка, которая была сломана в ночь на 9 апреля, имела скверный подход для посадки. Скоростная машина **Слепнева**, пробежав площадку, попала





ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

Вверху слева направо:

**Ляпидевский,
Наманин,
Леваневский,
Доронин.**

Внизу:

**Молоков,
Водопьянов,
Слепнев.**



в торосы. Даже моя—с меньшей посадочной скоростью—попала в торос и получила легкую поломку. Ее удалось быстро ликвидировать, и через пятнадцать минут самолет был готов к обратному пути.

Новая площадка была гораздо лучше. Челюскинцы ее старательно подготовили. Два месяца жизни на дрейфующих льдах в пургу под угрозой сжатия и разводей не сломили организованный коллектив. Советский городок на льдах жил дисциплинированно и настороженно, готовый дать отпор любой выдумке злобной, изобретательной арктической природы.

Мы, участники спасательных экспедиций, рады, что в наши силы верили, и еще больше рады тому, что это доверие нам удалось оправдать.

(Рассказ летчика Молокова. «Известия ВЦИК» от 15/IV—34 г.)

Достойные сыны великой родины

ВАНКАРЕМ, УЭЛЛЕН

ЛЯПИДЕВСКОМУ, ЛЕВАНЕВСКОМУ, МОЛОКОВУ,
КАМАНИНУ, СЛЕПНЕВУ, ВОДОПЬЯНОВУ, ДОРОНИНУ.

Восхищены вашей героической работой по спасению челюскинцев. Гордимся вашей победой над силами стихии. Рады, что вы оправдали лучшие надежды страны и оказались достойными сынами нашей великой родины.

Входим с ходатайством в Центральный исполнительный комитет СССР:

- 1) об установлении высшей степени отличия, связанного с проявлением геройского подвига,—звания «Героя Советского союза»;
- 2) о присвоении летчикам: Ляпидевскому, Леваневскому, Молокову, Каманину, Слепневу, Водопьянову, Доронину, непосредственно участвовавшим в спасении челюскинцев, звания «Героев Советского союза»;
- 3) о награждении орденом Ленина поименованных летчиков и обслуживающих их бортмехаников и о выдаче им единовременной денежной награды в размере годового жалования.

И. СТАЛИН, В. МОЛОТОВ, К. ВОРОШИЛОВ,
В. КУЙБЫШЕВ, А. ЖДАНОВ

ВАНКАРЕМ, УЭЛЛЕН

ШМИДТУ, БОБРОВУ, ВОРОНИНУ, КРЕНКЕЛЮ, ВСЕМ ЧЕЛЮСКИНЦАМ,

Приветствуем и горячо поздравляем доблестных челюскинцев, мужественно и организованно боровшихся с суровой полярной стихией и стойко перенесших двухмесячный ледяной плен.

Входим с ходатайством в Центральный исполнительный комитет СССР:

- 1) о награждении всех челюскинцев, а также Ушакова и Петрова орденом «Красной звезды»;

2) о постройке в Москве монумента в память полярного похода «Челюскина»;

3) о выдаче всем челюскинцам единовременной награды в размере полугодового жалования.

И. СТАЛИН, В. МОЛОТОВ, К. ВОРОШИЛОВ,
В. КУЙБЫШЕВ, А. ЖДАНОВ

ИМЕНИ ГЕРОЕВ-ЧЕЛЮСКИНЦЕВ

Сто отважных—на освоение Северного морского пути

Постановление ЦК ВЛКСМ

Отмечая блестящее завершение героических работ по спасению челюскинцев, ЦК ВЛКСМ постановляет:

1. Построить в Хабаровске на средства ленинского комсомола аэроклуб, присвоив ему имя «ЛЕТЧИКОВ—ГЕРОЕВ СПАСЕНИЯ ЧЕЛЮСКИНЦЕВ».

2. Войти с ходатайством в Наркомвоенмор и Реввоенсовет Союза о присвоении одной из строящихся эскадрилий, входящих в состав соединения ВВС 2402 «X съезда ВЛКСМ», имени «ГЕРОЕВ-ЧЕЛЮСКИНЦЕВ», а отдельным его кораблям—имена:

1. ОТТО ЮЛЬЕВИЧ ШМИДТ.
2. АЛЕКСЕЙ БОБРОВ.
3. ВЛАДИМИР ВОРОНИН.
4. ЭРНЕСТ КРЕНКЕЛЬ.
5. БОРИС МОГИЛЕВИЧ.
6. АНАТОЛИЙ ЛЯПИДЕВСКИЙ.
7. СЕРГЕЙ ЛЕВАНЕВСКИЙ
8. ВАСИЛИЙ МОЛОКОВ.
9. МАВРИКИЙ СЛЕПНЕВ.
10. НИКОЛАЙ КАМАНИН.
11. ИВАН ДОРНИН.
12. МИХАИЛ ВОДОПЬЯНОВ.

3. Установить в авиашколах Москвы и Ленинграда 9 стипендий: имени комсомольца-летчика ЛЯПИДЕВСКОГО (3 стипендии), имени комсомольца-летчика КАМАНИНА (3 стипендии), имени комсомольца-челюскинца МОГИЛЕВИЧА (3 стипендии).

4. ЦК ВЛКСМ с особым удовлетворением отмечает стойкость комсомольцев-челюскинцев, которые в тяжелейших арктических условиях оставались образцом мужества и дисциплинированности.

От лица всего ленинского комсомола ЦК ВЛКСМ объявляет благодарность комсомольцам-матросам СЕРГЕЕВУ, СЕНЦОВУ, БАРАНОВУ, ФЕТИНУ (секретарь комсомольской ячейки), ТКАЧУ (зав. агитпропом ячейки), МИРОНОВУ (заворг ячейки), кочегарам ГРОМОВУ, ПАРШИНСКОМУ, КУКУШКИНУ, научному сотруднику и художнику-корреспонденту «Комсомольской правды» РЕШЕТНИКОВУ, мотористу ПОГОСОВУ, рабочему КОЖИНУ, кладовщику ГУРЕВИЧУ.

5. В виду поступления большого количества заявлений со стороны комсомольцев, желающих поехать добровольцами для работы в Арктике, отобрать из их числа 100 человек наиболее отважных и проверенных комсомольцев для работы летчиками и летнабами на самолетах, начальниками полярных станций, радистами, сотрудниками метеорологической, гидрографической и наблюдательной службы на судах и станциях Главного управления Северного морского пути (ГУСМП).

Секретарь ЦК ВЛКСМ САЛТАНОВ

13 апреля 1934 г.

СО Д Е Р Ж А Н И Е

Стр.

Для чего проводятся нами полярные экспедиции	5
Поиски северного пути в Индию	10
Великая северная экспедиция	18
Ломоносов о северо-восточном проходе	26
Открытие и исследование островов Полярного моря	28
Открытие северо-восточного прохода. Торговые рейсы в Обь и Енисей	32
Научные экспедиции по Северному морскому пути	44
Советские Карские экспедиции	51
Большевики идут в Арктику	58
Северный морской путь—на службу социализму	70
Героический рейс «Челюскина»	83
Триумф советской полярной авиации	89
Летопись великого спасения	93

Редактор С. Михельсон. Техредактор М. Лойтерштейн.
Обложка худ. В. Ланцетти. Сдано в произв. 15/V 1934 г.
Подписано к печати 23/VI 1934 г. МГ-4316 Инд. Д-2
Формат 82×110^{1/32}. 6^{1/2}, печ. л. 5,3 авт. л. (77 056 зн. в 1 п. л.)
Уполном. Главл. Б-37339. Зак. тип. 2158 Тираж 20.000.

Б-я тип. Трансжелдориздата. Москва, Каланчевский т., 3/5.

Чит. 18

30

42

54

66

78

90

102

114

126

138

150

162

174

186

198

210

222

234

246

258

270

282

294

306

318

330

342

354

366

378

390

402

414

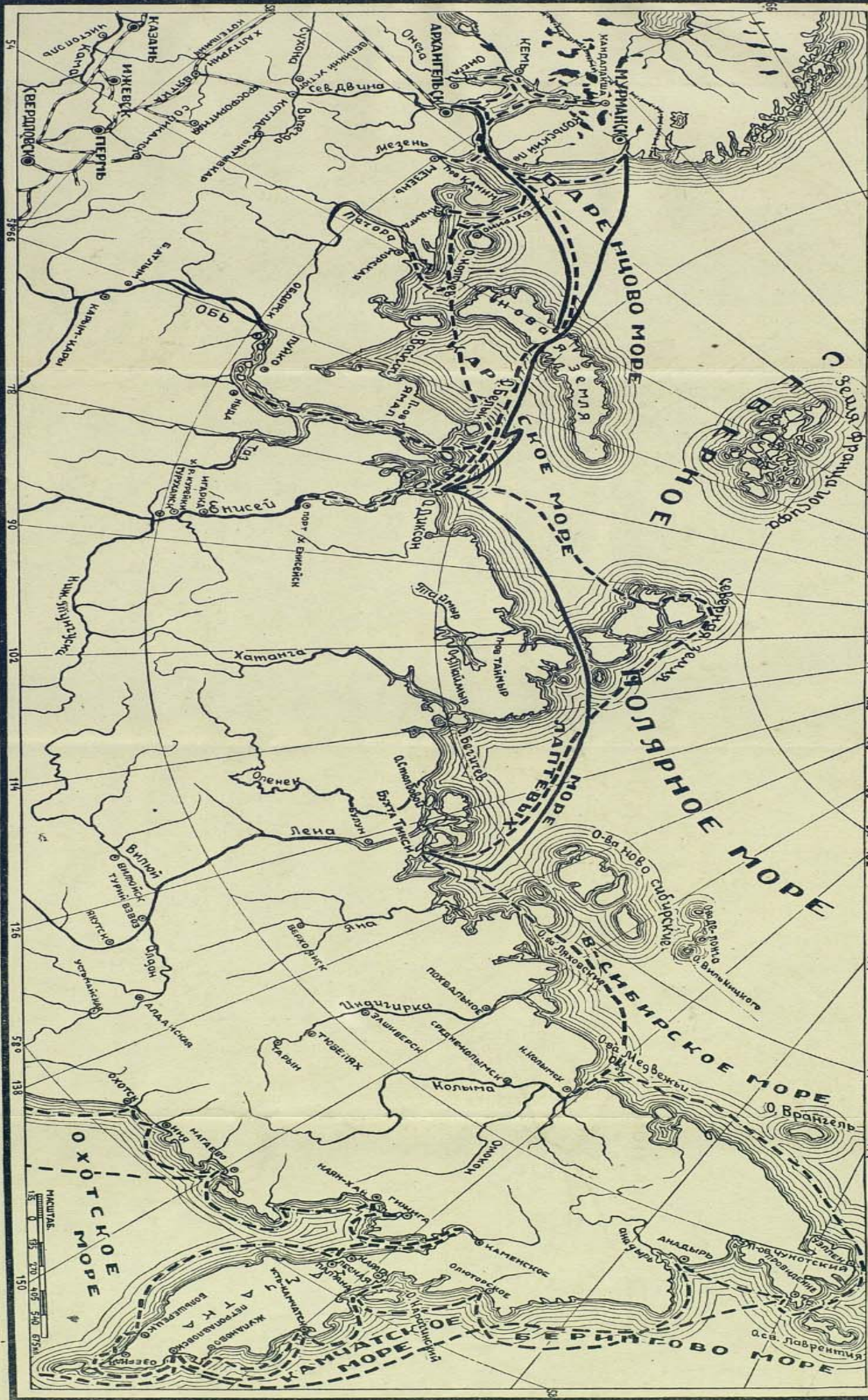
426

438

450

462

474



пути судов Ленского парохода «Наскин», пароходы «Волгарский», «Сталин» и «Правда», речной теплоход «Пятилетка», Нарские экспедиции в устья Оби и Енисея, колымские реки из Владивостока, а также реки «Сибирякова» Архангельск—Владивосток.