

11712



ПОБЕДИТЕЛИ
АРКТИКИ

УКР
РОБІТ
НИК.



38



63-6
3871

Р. ДАНСКИЙ

A

Handwritten signature

*

ПОБЕДИТЕЛИ
АРКТИКИ



*

ГЕРОИЧЕСКИЙ

П О Х О Д

„ЧЕЛЮСКИНА“

ДВА МЕСЯЦА

Рабочий, оставивший на время перерыва свой станок; шахтер, поднявшийся из глубины шахты на поверхность; тракторист, который после работы пришел в колхозный лагерь; школьник, закончивший день учебы, — каждый бросался к газете, каждый искал прежде всего одно и то же сообщение.

У товарища по работе, у соседа по квартире, у незнакомого, читавшего последний номер газеты, спрашивали:

— Что нового?

И этот вопрос был каждому понятен.

Два месяца страна жила одной мыслью. Эти два месяца начались в середине февраля 1934 года, когда во всех газетах было помещено сообщение:

„Полярное море. 14 февраля (передано по радио). 13 февраля в 15 часом 30 минут в 155 милях от мыса Северного и в 144 милях от мыса Уэллен „Челюскин“ затонул, раздавленный сжатием льдов.

Уже последняя ночь была тревожной из-за частых сжатий и сильного торошения льда. 13 февраля в 13 часов 30 минут внезапным сильным напором разорвало левый борт на большом протяжении—от носового трюма до машинного отделения. Одновременно лопнули трубы паропровода, что лишило возможности пустить водоотливные средства, бесполезные, впрочем, ввиду величины течи.

Через два часа все было кончено. За эти два часа организовано, без единого проявления паники, выгружены на лед давно приготовленный аварийный запас продовольствия, палатки, спальные мешки, самолет и радио. Выгрузка продолжалась до того момента, когда нос судна уже погрузился под воду. Руководители экипажа и экспедиции сошли с парохода последними, за несколько секунд до полного погружения.

Пытаясь сойти с судна, погиб завхоз Могилевич. Он был придавлен бревном и увлечен в воду. Остальные невредимы и здоровы. Живем в палатках, строим деревянные бараки. У каждого спальник мешок, меховая одежда.

Просим родных не беспокоиться, не посылать запросов — мы экономим аккумуляторы и не можем давать частных телеграмм.

Связались с радиостанциями Уэллена и мыса Северного, откуда будет организована помощь самолетами и собаками. Настроение у всех бодрое.

Заверяем правительство, что несчастье не остановит нас в работе по окончательному освоению Арктики, проложению Северного морского пути“.

Два месяца страна жила одной мыслью. Но вот миновали эти тревожные месяцы. Газеты сообщили радостную весть:

— **Все челюскинцы спасены!** — Следя с острым напряжением за событиями, разыгрывавшимися на далекой пловучей льдине, страна социализма ни на минуту не прерывала своей великой работы. В эти два месяца сотни тысяч тракторов вышли на социалистические поля, развернулся весенний сев. Домны давали чугун, шахты — уголь, строились новые заводы, изготовлялись новые машины. Но тревога не покидала людей ни во время работы, ни в часы отдыха.

Крепчали морозы — и мысль невольно устремлялась туда, на далекий Север: каково им там, в палатках?

Наступила дружная весна, просыпались от зимней спячки реки, льдины носились по волнам, сталкивались, разбивались. И у всех возникала тревожная мысль:

— А как льдина... выдержит?

А оттуда, где под красным знаменем страны Советов два месяца жил лагерь Шмидта, радио приносило слова, полные бодрости, мужества, веры в победу. И читая эти краткие, простые, героические строки, мы думали:

Что же толкает людей на этот путь, полный лишения и опасности? Что заставляет их покидать спокойную жизнь, оставлять семьи и ехать далеко, в неизвестные страны, на борьбу со льдами, с жестокими морозами?

В разные времена на этот вопрос отвечали по-разному.

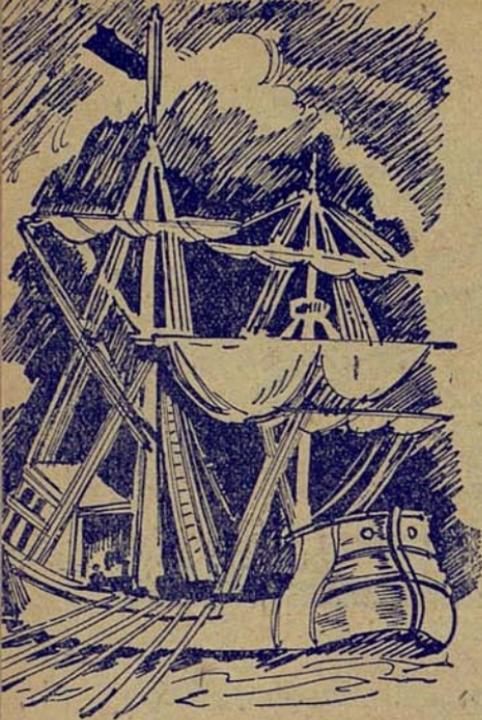


Прибытие Ченселера в Москву

Один из памятников скандинавской истории, „Королевское зеркало“, дает такой ответ:

„Хочешь ты знать, что ищут люди в той стране и почему они туда отправляются, несмотря на большую опасность для жизни,—знай же, что три свойства человеческой природы побуждают их к этому: во-первых, соревнование и склонность к известности, ибо человеку свойственно устремляться туда, где грозит большая опасность и благодаря чему можно приобрести известность; во-вторых, любознательность, ибо также свойством человеческой природы является стремление знать и видеть те местности, о которых ему рассказывали, — человек хочет удостовериться, так ли там на самом деле, как ему сказали; и, наконец, в третьих—человеку свойственно любопытство, ибо люди постоянно жаждут денег и добра и идут туда, где, по слухам, можно иметь прибыли, несмотря на грозящую большую опасность“.

Из этих трех причин, побуждавших в свое время людей стремиться на север, конечно, любопытство — „жажда денег и добра“ — было главным и основным. Еще сотни лет тому назад английские, голландские, норвежские и русские купцы снаряжали свои жалкие парусные суда в северные походы. Искали наиболее короткого пути в далекий Китай; надеялись пройти в сказочную Индию; искали новые страны, новую прибыль.



Старинное весельное судно

Почти четыре столетия тому назад (в 1553 году) английское „Общество купцов — искателей приключений для открытия новых земель, островов и держав“ снарядило на север три корабля. Один из них под командой Ченселера прошел в устье Северной Двины. Ченселер отправился вглубь страны и добрался до Москвы. Он пробыл некоторое время при дворе царя Иоанна Грозного и впервые завязал регулярные торговые отношения между Англией и Россией.

Трагична была судьба двух других кораблей из состава этой экспедиции, начальником которой был Виллоуби. Они вынуждены были зазимовать во льдах у

Мурманского побережья, а на следующий год русские промышленники нашли два мертвых корабля. Весь экипаж в составе 64 человек погиб от стужи и цынги. Это были жертвы, принесенные „жажде денег и добра“. Таких жертв было немало.

ПУТЬ НА СЕВЕР

Еще в древние века предприимчивые путешественники стремились проникнуть в далекие северные края. Сохранились рассказы об отважных норвежских мореплавателях-викингах, бороздивших своими кораблями Ледовитое море, побывавших тысячу лет тому назад в Исландии, Гренландии и даже на побережьях Северной Америки. Нужно было действительно великое мужество, чтобы на утлых суденышках, шедших на веслах или под парусами, отправляться в путь по бурным, неведомым морям в далекие, дикие края. Словно чудом сохранились два таких „корабля“, по сути большие лодки, найденные в конце прошлого столетия в Норвегии. Их нашли, раскапывая могильные холмы, и теперь они хранятся в музее в столице Норвегии—Осло.

Арабские путешественники рассказывали о „стране мрака“, где люди ездят на санях, запряженных собаками.

Систематические упорные поиски новых путей и новых стран развернулись в ту эпоху, когда развивавшийся торговый капитал начал поиски новых рынков, еще не захваченных конкурентами.

Христофор Колумб, отыскивая западный путь в Индию, открыл Америку. Путешествия Колумба вызвали во всей Европе громадный интерес. Нашлось много последователей, искавших пути в Индию, в Китай через полярные моря. Экспедиции снаряжались правительствами, а чаще всего торговыми компаниями. Об экспедиции Виллоуби мы уже говорили. В том же XVI столетии совершает свои знаменитые походы на север голландский мореплаватель Вильгельм Баренц. В 1596 году его корабль был затерт и раздавлен льдами у побережья Новой Земли. Экспедиции пришлось провести здесь суровую зиму. Участники экспедиции выстроили себе хижину из прибитого волнами к берегу плавника ¹⁾ и устроили в ней очаг. Наступила долгая полярная ночь. Жестокие морозы сковали все кругом, хижину заносило снегом. Зимовщики переносили бесконечные лишения. Восемь месяцев провели они в этой ледяной тюрьме. Летом путешественники двинулись на лодках вдоль берега. Баренц умер в пути, а его спутники после долгих странствований встретили русских промышленников и при их помощи добрались до берега.

Минуло почти три столетия, — и норвежский китолов нашел хижину, построенную Баренцом и его спутниками. Она хорошо сохранилась, так же как и вся утварь в ней.

Ходили в опасный путь по северным морям и русские моряки. Надо отметить путешествие якутского казака Семена Дежнева (в XVII стол.), который достиг Чукотской земли и обогнул восточную часть Азии. Он прошел проливом, отделявшим Азию от Америки, — проливом, который впоследствии был назван Беринговым.

Датчанин по происхождению, капитан русской службы, Беринг в 1725 году начал свою экспедицию, задачей

¹⁾ Деревья, вынесенные в море из сибирских рек.

которой было произвести съемку берегов северной Азии и отыскать путь из Белого моря к берегам Восточной Сибири.

Если принять во внимание чрезвычайно низкий уровень техники того времени и слабое знание полярных стран, то приходится удивляться тем огромным результатам, которых достигли Беринг и его спутники. Значительная часть неведомого дотоле азиатского побережья была нанесена на карты; доказано, что Азия отделяется от Америки проливом, который и носит ныне имя Беринга. Не мало участников этого отважного путешествия погибло от цынги и истощения. В 1741 году умер от болезней и голода и сам Беринг.

Слишком долгов был бы перечень всех путешествий, слишком велик был бы список отважных мореплавателей, рассекавших своими кораблями воды северных морей! Надо упомянуть экспедицию Норденшельда, которая впервые прошла в Тихий океан северо-восточным путем, вдоль берегов Азии. Экспедиция вышла в плавание летом 1878 года на небольшом корабле „Вега“. В этом году корабль не мог дойти до Берингова пролива. Он был затерт льдами и остался зимовать в Колючинской губе. Только в следующем году Норденшельд прошел в Тихий океан. Таким образом, эта экспедиция прошла Великий северный морской путь в две навигации.

Пройти этот путь в одну навигацию удалось впервые нашему славному ледоколу „Сибирякову“.

В то время, когда экспедиция Норденшельда зимовала во льдах, не дойдя до Берингова пролива, издатель американской газеты „Нью-Йорк Геральд“ Джеймс Гордон Беннет снарядил экспедицию на корабле „Жанетта“. Она должна была оказать помощь Норденшельду, а затем сделать попытку достичь Северного полюса. Во главе этой экспедиции стоял Де-Лонг. Корабль вышел в плавание из города Сан-Франциско в июле 1879 года. В Колючинской Губе Де-Лонг узнал о том, что корабль Норденшельда „Вега“ освободился от льдов и пошел в Берингов пролив. „Жанетта“ поплыла на север. 21 месяц корабль совершал свой путь вместе со льдами—до тех пор, пока жестокий натиск льдов не раздавил его в июле 1881 г.

Экипаж высадился на лед и отправился пешком на юг, к Ново-Сибирским островам. Дойдя до открытого моря, экипаж разместился в трех шлюпках, пытаясь достичь устья Лены.

Одна шлюпка погибла во время первого шторма, остальные две пристали к сибирским берегам. Но в живых остались только люди с шлюпки лейтенанта Мельвиля и два матроса с шлюпки Де-Лонга, посланные Де-Лонгом вперед за помощью.

Через год были найдены трупы экипажа лодки Де-Лонга в числе 12 человек, умерших от голода, среди них был и начальник экспедиции Де-Лонг. Тут же лежал и его дневник с записями, рисующими жуткую картину гибели экспедиции:

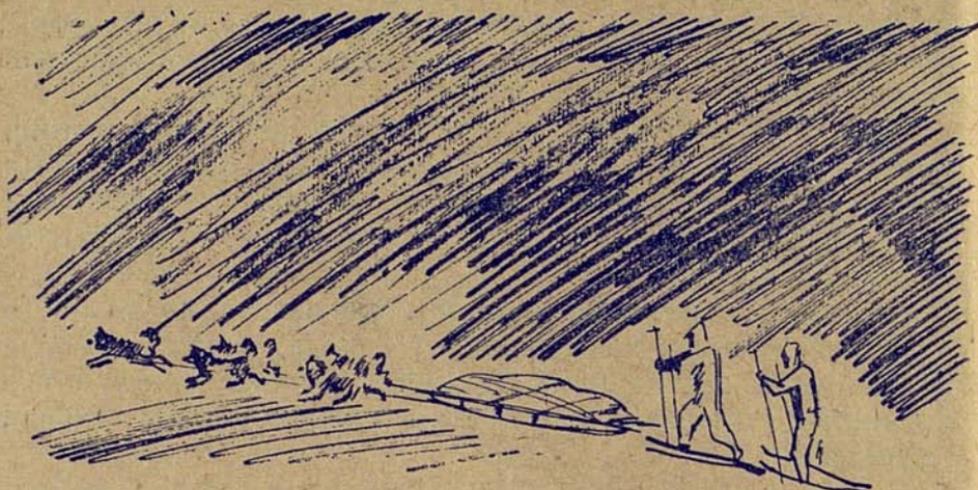
„24 октября—страшная ночь. 25 октября—безнадежно. 26 октября—холод, голод, болен. 27 октября—Иверсон совершенно обессилел. 28 октября—утром умер Иверсон. 29 октября—сегодня умер Дреслер. 30 октября—Бойд и Герц умерли ночью. Коллинс умирает“.

Через 4 года после трагической гибели экспедиции Де-Лонга весь мир облетело сообщение о находке, обнаруженной эскимосами в Гренландии. Здесь на льдине были найдены различные вещи, принадлежавшие участникам экспедиции, которые погибли на расстоянии свыше 4 тысяч километров от Гренландии. Это можно было объяснить только тем, что от берегов Восточной Сибири к Гренландии идет течение, которое проходит где-то вблизи полюса. Этим течением и прибило к берегам Гренландии следы экспедиции Де-Лонга.

На основе этих данных возник план всемирно известного исследователя полярных стран Фритиофа Нансена, который решил воспользоваться этим течением, чтобы попытаться проникнуть к Северному полюсу.

До того Нансен совершил свой знаменитый переход на лыжах поперек Гренландии. Это вооружило его опытом и закалило для борьбы с жестокой стужей и полярными льдами.

Для путешествия к полюсу был построен специальный корабль „Фрам“, дно которого имело яйцеобразную форму. Благодаря этому льды не могли раздавить корабль, а



Переход Нансена через Гренландию на лыжах и собаках

поднимали его из воды на поверхность. В июле 1893 г. „Фрам“ двинулся в плавание и дошел до Ново-Сибирских островов.

Здесь судно вмерзло во льды и начало дрейф с ними в северо-западном направлении. В начале 1895 года Нансен заметил, что течение относит судно на запад и что на судне невозможно будет подойти близко к полюсу. А к полюсу оставалось всего 700 километров. Тогда Нансен с Йогансеном оставляют „Фрам“ и идут к полюсу на собаках и каяках. Командование на судне Нансен передает капитану Свердрупу. Тяжелым был путь к северу: торосистый лед, частые полыньи и течение к югу— все это не дало возможности Нансену достичь полюса, ему удалось дойти только до $86^{\circ}40'$ северной широты. В то время это была рекордная широта. Отсюда Нансен поворачивает на юг, зимует на Земле Франца Иосифа и весной 1896 года продолжает путь к югу, чтобы вдоль южных островов Земли Франца Иосифа направиться к Свальбарду (Шпицберген). И здесь он неожиданно встречает Джексона—начальника английской экспедиции на Земле Франца Иосифа.

Через месяц на мыс Флора, где находилась зимовка Джексона, прибыло судно, снабжавшее экспедицию, и на нем Нансен и Йогансен уехали в Норвегию.

Экспедиция на „Фраме“ провела колоссальную работу по обследованию северного полярного бассейна. Все наши сведения об этой части ледяного моря—о глубинах, течениях, климате—мы имеем благодаря работам экспедиции Нансена, так как „Фрам“ является единственным судном, побывавшим наиболее близко к Северному полюсу. Оставленный Нансеном и Йогансеном „Фрам“ в скорости также благополучно возвратился в Норвегию.

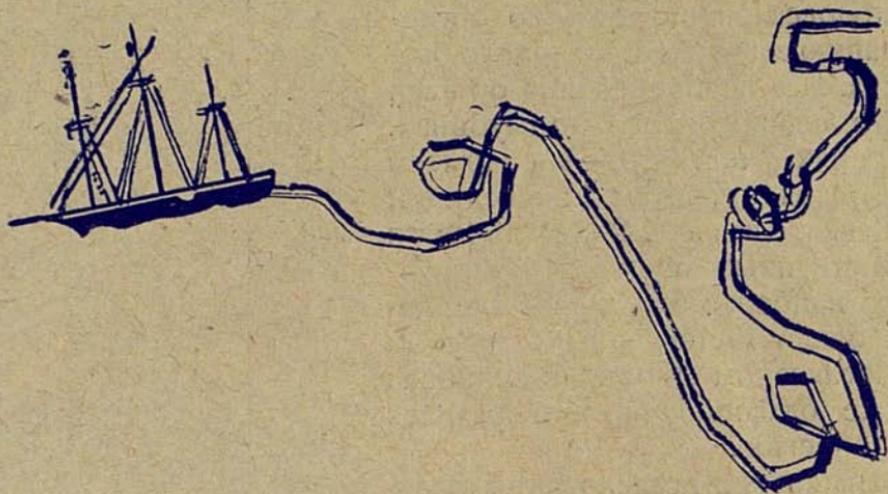
В истории исследования Великого северного морского пути несчастливым был 1912 год. В этом году было снаряжено две русских экспедиции.

Первая—геолога Русанова на судне „Геркулес“. Русанов едет на Шпицберген, потом направляется к мысу Челюскин и Беринговому проливу для ведения океанографических и геологических работ. Судно „Геркулес“, побывав 18 августа 1912 г. в Маточкином Шаре на Новой Земле, отправляется на восток и с тех пор исчезает без вести.

Вторая экспедиция отправилась под начальством лейтенанта Брусилова. Экспедиция вышла на шхуне „Святая Анна“ и направилась с целью изучения промыслов вдоль берегов Сибири до Берингова пролива. В Карском море она была затерта льдами и стала дрейфовать на север; в апреле 1914 г. она находилась недалеко от Земли Франца Иосифа. В это время штурман Альбанов с 13 матросами покидают шхуну, чтобы пешком дойти до Земли Франца Иосифа; из них дошло только два человека—штурман Альбанов и матрос Кондрат. На мысе Флора они были подобраны экспедицией Седова, возвращавшейся в 1914 г. в Мурманск с Земли Франца Иосифа.



Корабль Нансена „Фрам“



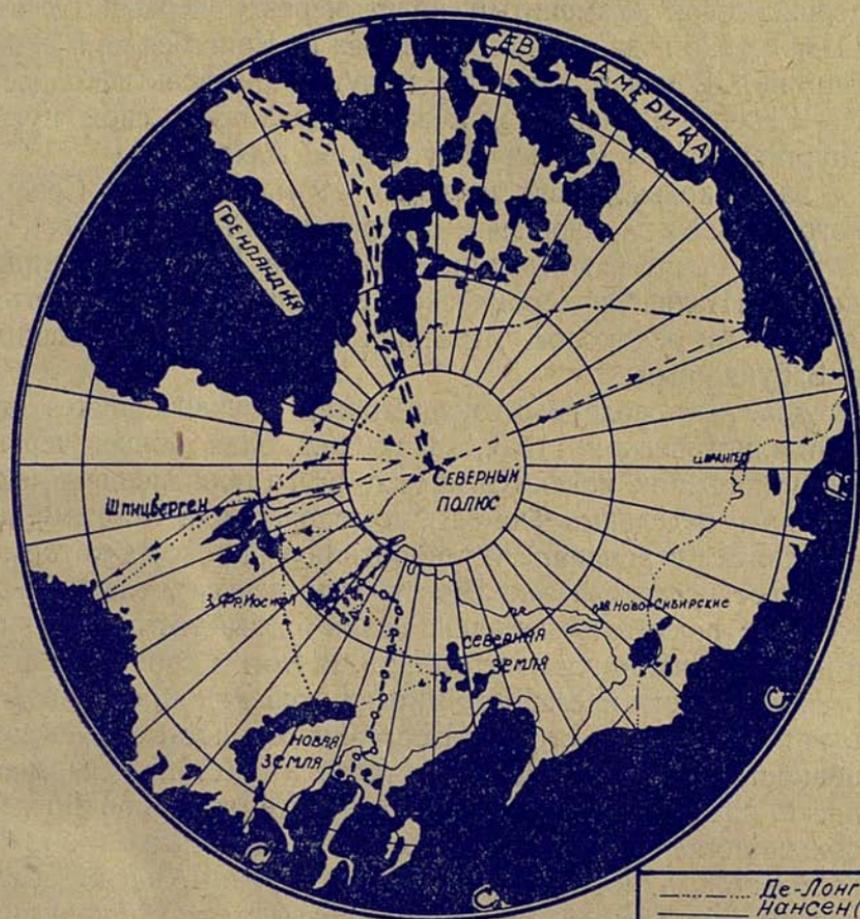
Дрейф „Фрама“ в 1895 году

Великим северным морским путем прошла так называемая „Гидрографическая экспедиция Северного ледовитого океана“ на двух судах ледокольного типа—„Таймыр“ и „Вайгач“—под начальством Бориса Вилькицкого. Экспедиция, работавшая в Северном полярном море, имела задачу составить правильные карты восточной части Северного полярного моря, дать его лоцию и подробные сведения о доступности этих морей для навигации. Эта экспедиция, выйдя в 1913 г. из Владивостока, открыла ряд островов и среди них—Северную Землю, после чего возвратилась в Владивосток. В 1914 г. экспедиция продолжала работы. Она зазимовала недалеко от полуострова Таймыр. Летом 1915 г. экспедиция освободилась от льдов и пошла в Архангельск, потеряв во льдах судно „Вайгач“.

Не меньшую славу, чем Нансен, о котором ранее упоминалось, приобрел другой норвежский путешественник—Роальд Амундсен, который открыл Южный полюс в 1911 г.

Амундсен пересекает Великий северный путь два раза: первый раз на судне „Мод“ за время с 1918 по 1922 год и второй раз на дирижабле „Норвегия“ в 1926 году.

Амундсен, подобно Нансену, поставил своей задачей достигнуть Северного полюса, пользуясь дрейфом льдов от Ново-Сибирских островов. Экспедиция вышла из Норвегии в июле 1918 г. на судне „Мод“ и зазимовала



| | | |
|-------|---------------|-----------|
| — | Де-Лонг | 1879-80 |
| — | Нансен (Фрам) | 1893 |
| — | Кань | 1900г. |
| — | Пири | 1909г. |
| —○—○— | Борислов | 1912-14г. |
| — | Амундсен | 1923г. |
| — | " | 1926г. |
| — | Нобиле | 1928г. |
| — | Уилькинс | 1928г. |

Карта экспедиций к Северному полюсу за время 1879—1928 г.г.

около мыса Челюскина. Летом 1919 г. судно находилось к востоку от Ново-Сибирских островов, но течение относило его к югу. Это течение и плохое состояние льдов принудило Амундсена вернуться к берегам Сибири и за-

зимовать в Чаунской губе. Долго еще судно пыталось пойти на север по намеченному пути, но выполнить этого не удалось, так как течение относило его к югу.

Впоследствии на дирижабле „Норвегия“ Амундсен совершил свой знаменитый полет через Северный полюс. 11 мая 1926 года дирижабль вышел из Кингсбея на Шпицбергене. 12 мая в 1 час 30 минут дирижабль находился над Северным полюсом, а затем продолжал свой путь, опустившись 14 мая на полуострове Аляска.

За несколько дней до этого — 9 мая — достиг Северного полюса на аэроплане американский летчик Берд¹⁾.

Всем памятна экспедиция Нобиле в 1928 г. на дирижабле „Италия“ и героическое спасение участников этой экспедиции ледоколом „Красин“, летчиками Чухновским и Бабушкиным.

Для всех полярных экспедиций, отправлявшихся из капиталистических стран, характерна одна общая черта: эти экспедиции являются прежде всего проявлением инициативы отдельных ученых, исследователей; многими из них движет стремление установить новый рекорд, который принесет исследователю известность, деньги и славу. Буржуазные правительства очень редко оказывают содействие и помощь участникам экспедиции. В этом и кроется секрет беспомощности и слабости многих экспедиций, организуемых в буржуазных странах. Неорганизованность и разъединенность отдельных исследователей, отсутствие планомерности, слабая материальная база — все это типично для большинства всех иностранных экспедиций. Этим и объясняется то, что, несмотря на сотни лет, которые насчитывает история борьбы за Север, полярные страны оставались до сих пор мало изученными, оставались неведомыми, таинственными „белыми пятнами“ на картах.

Эти тайны раскрываются только в последние годы, когда научное исследование Севера стало делом не отдельных ученых, путешественников, а делом всей нашей страны, страны социализма, делом партии, советского правительства.

¹⁾ Летчик Берд, американский полярный исследователь, в настоящее время находится в Антарктике, являясь начальником американской антарктической экспедиции. Узнав о спасении челюскинцев, он горячо приветствовал летчиков-героев и спасенных челюскинцев.

В любой буржуазной стране перед исследователем прежде всего стоит вопрос о том, где же взять средства, необходимые для снаряжения экспедиции? Он вымаливает скудные средства у правительства, у миллионеров, превращающих научную экспедицию в рекламу для своей фирмы.

В нашей, социалистической стране положение совершенно иное: наша партия, наше правительство создают все условия, необходимые для широкой, систематической научной работы.

Вот в чем основная причина того, что в изучении Арктики наша страна за несколько лет завоевала первое, по праву ей принадлежащее, почетное место.

СЕВЕРНЫЙ УЧАСТОК СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО НАСТУПЛЕНИЯ

Что же движет нашими советскими исследователями, совершающими далекие опасные путешествия на север?

У нас — иная задача. У нас — иные побуждения.

Вовлечь в социалистическую стройку трудящихся громадного края, с огромными, еще очень мало исследованными природными богатствами; приобщить к социалистической культуре отсталые, угнетавшиеся царским правительством и жестоко эксплуатировавшиеся капиталистами народы Севера; изучить и овладеть кратчайшим морским путем, ведущим к нашему Дальнему Востоку, к Тихому океану; изучить природу Севера — таковы основные задачи наших арктических экспедиций. Во имя этого отважные большевики идут в далекие холодные северные края, не останавливаясь перед опасностями и лишениями.

Что же представляет собой Арктика, о которой в последнее время так много говорят и пишут? Само это название происходит от слова „арктос“, что означает по-гречески „медведица“. А так как созвездия Большой и Малой Медведицы находятся на севере, поэтому и область вокруг Северного полюса названа Арктикой.

Известный советский ученый, исследователь полярных стран профессор Самойлович дает такое определение арктической области.

„За последнее время является почти общепринятым считать северо-полярным или арктическим районом именно тот, который находится к северу от 10-градусной июльской изотермы, т. е. от той линии, которая соединяет все точки северного полушария, имеющие в июле среднюю температуру в $+10^{\circ}$ С. Эта линия проходит примерно по границе между лесом и тундрой. И когда мы в настоящее время говорим об исследовании арктических стран, то подразумеваем именно ту область, которая лежит севернее этой изотермы“.

Еще не так давно было распространено представление о полярных странах, как о мертвом, безжизненном, „проклятом богом“ крае. Но громадная творческая работа, проведенная советской властью, приобщение народов Севера к социалистической стройке показало, что такое представление совершенно неверно.

Да, эти громадные пространства были до последнего времени безжизненны. Они оставались такими потому, что к ним не прилагался творческий труд человека. Царское правительство никогда ничего не делало для экономического и культурного развития Далекого Севера. Оно нашло для него иное „применение“ — туда, в суровые, дикие края ссылали „политических преступников“, лучших борцов за раскрепощение трудящихся.

Царское правительство и его чиновники безжалостно угнетало отсталые народности Севера. С туземных жителей, считавшихся „неполноправными подданными империи“ взыскивали невероятные налоги. Система неприкрытого грабежа, национального гнета, дикой эксплуатации туземного населения — такова была политика царского правительства и капиталистов, политика, которая вела к физическому уничтожению отсталых северных народностей.

Вся Сибирь была колонией российского империализма. И в этой колонии чиновники и промышленники вели себя, как в завоеванном крае, хищнически истребляя его богатства, ни в малейшей мере не заботясь о его развитии.

Север, где раньше хищнически истреблялись звери и рыба, где с туземным населением обращались хуже, чем с животными, — таким был этот край в эпоху царизма в России.

Великий Октябрь всколыхнул всю страну. Сброшены

в море белогвардейцы, хозяйничавшие в Сибири, и изгнаны японские оккупанты, пытавшиеся прибрать к рукам Дальневосточный край.

Враг разгромлен. Но остался другой страшный враг—это вековая дикость громадных пространств. В 1921 году Ленин писал:

„Посмотрите на карту РСФСР: к северу от Вологды, к юго-востоку от Ростова и/Дону и от Саратова, к югу от Оренбурга и от Омска, к северу от Томска идут необъятнейшие пространства, на которых уместились бы десятки громадных культурных государств. И на всех этих пространствах царит патриархальщина, полудикость и самая настоящая дикость“.

Карта РСФСР изменилась. Все дальше идет наступление за пределы очерченного Лениным круга: новые дороги проложены в пустынях Средней Азии, в непроходимых лесах и тундрах Севера. Десятки и сотни новых заводов и электростанций волею большевиков возникли в местах, где никогда не было никакой промышленной жизни. Тысячи школ, клубов, больниц, бань выросли там, где царил раньше сплошной неграмотность, невежество, где никогда не знали врача, где люди рождались и умирали в грязи и вековой тьме. Десятки национальностей, населяющих необъятные просторы советской страны, объединенные в великий Союз Социалистических Республик, под руководством ленинской партии и ее мудрого вождя т. Сталина победоносно строят социализм на одной шестой части земного шара.

Грандиозное наступление идет по направлениям, о которых говорил Ильич — на юг, на юго-восток, на север. И бесспорно одним из самых трудных участков этого великого наступления является северный. Он требует железной энергии, неисчерпаемого мужества и упорной, неослабевающей большевистской работы.

Этими качествами и обладают большевики, идущие на завоевание Арктики.

МЫ РАСКРЫВАЕМ ТАЙНЫ „БЕЛЫХ ПЯТЕН“

На картах, составившихся до Октябрьской революции, полярные страны большей частью оставались „белыми пятнами“ — неведомыми, неисследованными краями.

Когда в прошлом (XIX) столетии предприимчивый промышленник подал правительству записку, где говорил о необходимости развития Севера России, то один из царских сановников ответил ему, что на Севере невозможны ни хлебопашество, ни промыслы, а поэтому нужно переселить оттуда жителей во внутренние области государства...

Нужно ли после этого удивляться, что царское правительство, продавши американцам за бесценок полуостров Аляску, было уверено, что совершило очень выгодную сделку?

А предприимчивые американцы проложили в этой стране дороги и вывозят оттуда одной рыбы и пушнины на десятки миллионов рублей. Помимо этого, на Аляске были открыты богатейшие золотые россыпи. Планомерное, организованное изучение наших полярных стран началось только тогда, когда они стали советскими. Не спортивные цели, не сенсационные открытия толкают наших ученых, а задача всестороннего освоения Арктики путем систематической, упорной работы имеющей колоссальное значение для нашего социалистического хозяйства.

— Погода делается на Севере, — сказал известный советский ученый проф. Визе.

Здесь, на Севере, зарождаются циклоны и антициклоны, которые определяют погоду и в наших широтах. Здесь находится как бы гигантское хранилище вечных льдов и холодного воздуха, который доходит вглубь материка. Научные исследования показали, что именно в полярном районе определяются условия погоды для целого полушария. И только зная эти условия, можно научно предсказать погоду, количество атмосферных осадков, определить, какое будет лето — сухое, или влажное и т. д. Понятно, какое огромное значение имеет это для нашей страны, и в первую очередь для сельского хозяйства.

На десятки тысяч километров советские берега омываются северными морями. Изучить эти моря, проложить и освоить пути вдоль наших морских берегов — это значит овладеть теми богатствами, которые хранит советский Север. А богатства эти неисчислимы: уголь и нефть, богатейшие руды, золото, платина — все это найдено за



Чукотский полуостров

последнее время в различных точках далекого Севера. Промыслы рыбы и морских животных, ценная пушнина, необъятные лесные массивы — все это имеется в изобилии в отдаленных холодных странах. Но как это добыть оттуда, каким путем вывезти? Наиболее коротким, наиболее выгодным путем является Северный морской путь. Этот путь проходит целиком по нашим, по советским морям. Этот путь открывает выход к громадным областям, расположенным по рекам Енисею, Лене, Колыме.

На сегодняшний день нами полностью освоена западная часть Великого северного морского пути — в устье сибирских рек Оби и Енисея. Каждое лето в устье этих рек идут караваны судов, сопровождаемых ледоколом. Это наши так называемые „карские экспедиции“, которые дают выход сибирскому сырью на внешний рынок и снабжают Сибирь машинами и промышленными товарами.

Карские экспедиции вызвали колоссальный эффект в экономике сибирского Севера, они оживили его, создавая основные предпосылки для его заселения и индустриализации, и способствуют развитию там социалистической культуры и экономики.

Теперь очередь за восточной частью Северного морского пути. Освоение этой части морского пути — плавание в устья рек Колымы и Лены — наша очередная задача.

От успешного разрешения этой задачи зависит дальнейшее оживление и индустриализация советской Якутии и Чукотской земли, отстоящих от железной дороги на тысячи километров; организация регулярной морской связи с ними будет иметь колоссальное значение для этих областей.

Отсюда понятно то громадное внимание, которое уделяется освоению Северного морского пути всей нашей страной, нашей партией во главе с тов. Сталиным.

Сейчас уже сотни судов проходят устьями великих сибирских рек и Карским морем, которое называлось до того „ледяным мешком“. Новая жизнь мощно расцветает в этих еще недавно пустынных краях, здесь сооружаются новые порты, строятся новые селения и целые города.

В 1932 году ледокол „Сибиряков“, впервые в истории человечества, совершил героический переход — за одну навигацию, без зимовки прошел Великий северо-восточный морской путь, который соединяет Атлантический и Тихий океаны. Путь от Архангельска до Берингова пролива был пройден за 64 дня. Поход „Сибирякова“ доказал всему миру несостоятельность рассуждений о том, что Северным морским путем невозможно пользоваться. Громадное значение этой славной экспедиции было оценено в приветствии т.т. Сталина, Молотова, Ворошилова и Янсона:

„Горячий привет и поздравления участникам экспедиции, успешно разрешившим историческую задачу сквозного плавания по Ледовитому океану в одну навигацию.

Успехи вашей экспедиции, преодолевшей невероятные трудности, еще раз доказывают, что нет таких крепостей, которых не могли бы взять большевистская смелость и организованность“.

Начальником экспедиции на „Сибирякове“ был тов. Шмидт, капитаном ледокола — т. Воронин. После этого перехода „Сибирякова“ в 1932 г. в Москве при СНК СССР было образовано Главное управление Северного морского пути (ГУСМП), во главе с т. Шмидтом О. Ю. Вся организационная и научно-исследовательская работа по изучению и освоению Северного морского пути возложена на это управление.

В 1933 году советская экспедиция во главе с ее начальником т. Шмидтом и капитаном т. Ворониным снова вышла в плавание, но уже не на ледоколе, а на пароходе „Челюскин“.

„ЧЕЛЮСКИН“ ВЫХОДИТ В ПУТЬ

16 июля 1933 года на рассвете „Челюскин“ вышел из Ленинграда в свой тяжелый путь по маршруту: Северное полярное море, Берингов пролив, Тихий океан, Владивосток. „Челюскин“ был построен в Дании в 1933 г. Снабженный обшивкой против льдов, он должен был повторить путь, пройденный в предыдущем году ледоколом „Сибиряков“. „Корабль, нагруженный знаменитостями“ —



*„Челюскин“ отправляется из Ленинграда в свой арктический поход
(16 июля 1933 г.).*

так писали о „Челюскине“ датские газеты во время стоянки парохода в Копенгагене.

В конце июля пароход пересекает полярный круг. В Мурманском порту „Челюскин“ грузится углем. И совсем как в приключенческом романе — от Мурманска в угольной яме парохода отсиживается забравшийся туда тайком никому неизвестный молодой пассажир. Через несколько дней он выходит из ямы и заявляет о своем горячем желании принять участие в арктическом походе. Но брать с собой в далекий и опасный путь таких „добровольцев“ невозможно. Пришлось пересадить его на встречный пароход.

Пароход „Челюскин“ проходит около мыса Челюскина — самой северной точки материка. Здесь он встречается с другими советскими судами — „Сталиным“, „Седовым“, „Красиным“, „Сибиряковым“, „Русановым“. Обмен приветствиями, и „Челюскин“ продолжает свой дальнейший путь.

В сентябре пароход вступает в льды. Взрывами амонала челюскинцы прокладывают себе путь. Героическими усилиями отражают они наступление льдин. Все теснее смыкается ледяной круг, однако на борту парохода нет места убынию. Ученые заняты систематической исследе-



Челюскин выходит в Арктику из Мурманского порта



Взрывая лед амоналом, челюскинцы прокладывают себе путь

довательской работой; команда, участники экспедиции занимаются в кружках.

Вместе со льдами словно, впаянный в них, „Челюскин“ продвигается к цели своего путешествия — к Берингову проливу. В начале ноября пароход уже в проливе. Аэроплан поднимается ввысь, летчик доносит: до чистой воды осталось всего шесть миль ¹⁾. Близка желанная цель.

Но с Камчатки несутся жестокие тайфуны. Они относят льды, а с ними и пароход к северным берегам Америки. Несколько раз меняется направление дрейфа, пароход описывает гигантскую петлю.

Осажденные льдами встречают челюскинцы новый 1934 год. Никто не теряет бодрости, надежды. А мощные арктические льды продолжают жестокую атаку и со всех сторон сжимают пароход.

10 января 1934 г. Шмидт сообщает по радио:

„Дрейф повернул на юго-восток. Сильный северо-восточный ветер взламывает многометровые ледяные торосы. Лед с громадной силой и шумом напирает на пароход. Корпус выдерживает сжатие. Но приняты меры — на всякий случай заготовлены на палубе продовольствие, палатки, спальные мешки для спуска на лед. Научные работы продолжаются“.

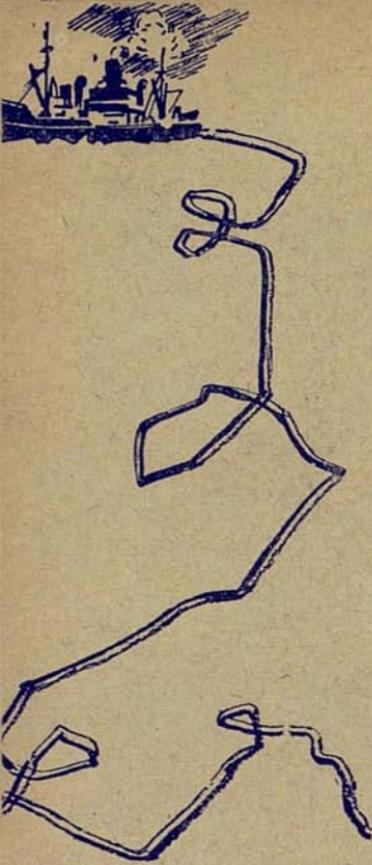
Своевременная подготовка к худшему, железная большевистская организованность, отсутствие какой бы то ни было паники, растерянности — все это дало возможность челюскинцам, когда наступила катастрофа, продержаться до прибытия помощи.

Интересно привести сообщение очевидца о том, как погиб „Челюскин“ и первых днях жизни на льдине. Вот что рассказывает активный участник экспедиции Шмидта —

¹⁾ Морская миля равна 1,825 км.



„Челюскин“ в Карском море, 13 августа 1933 г., по пути к острову Диксона



старший гидролог экспедиции тов. Лобза. Она была в числе 10 женщин, спасенных летчиком Ляпидевским 5 марта:

„Льдины нагромождались друг на друга, образуя огромные белые горы. Они росли и непреклонно, неумолимо надвигались на „Челюскин“. Словно живая, громада льдов подползала к пароходу, потрясла его несколькими толчками и вдруг оглушила нас залпом ударов, подобных орудийному бою. Левый борт разбит. Машинное отделение и трюм стали наполняться водой и битым льдом.

Немедленно весь состав экспедиции, заранее разбитый на бригады, принялся за работу. Каждый знал свое место. Были выгружены на лед запасы продовольствия, теплой одежды, топлива, радио, самолет, шлюпки, палатки, хозяйственные принадлежности.

Благодаря организованности мы сумели обеспечить себя продовольствием и топливом минимум на два месяца.

...Катастрофа длилась два часа. „Челюскин“ погрузился носом, несколько накренивши правый борт. Вырвался столб дыма — и корабля не стало. На ледяных полях Чукотского моря осталась только одна темная точка — палатка.

Эта палатка тотчас же гостеприимно приняла несколько взрослых и общих любимцев корабля — двух маленьких девочек-полярниц. Весь лагерь дружно взялся за работу. Установили радио, устроили продуктовый склад, вокруг одиноко стоявшей палатки поставили еще десять других, брезентовых.

К вечеру палатки были утеплены, люди отдыхали и уже не страшны были ни суровый ветер, ни почти сорокаградусный мороз. Начались работы по вытаскиванию ящиков и мешков с продовольствием, бочек с горючим и стройматериалов. Приступили к постройке барака, в котором разместились 50 человек.

20 закончили постройку брезентовой кухни, умывальни, хлебопекарни. Жизнь потекла более нормально: лекции, кружок иностранных языков, литературные беседы. Организовали газету. Ее назвали — „Не сдадимся“.

Дрейф „Челюскина“



Аврал челюскинцев

НА ПОМОЩЬ ЧЕЛЮСКИНЦАМ

Мысли всех трудящихся советской страны обращены туда — к неведомой до того точке на Полярном море, где расположен среди льдов лагерь Шмидта.

— Сколько экспедиций погибло в таких условиях!

— Удастся ли спасти героических челюскинцев?

Как только было получено сообщение о гибели парохода, Совет народных комиссаров СССР организовал правительственную комиссию для оказания помощи челюскинцам под председательством тов. Куйбышева. Организована тройка на Чукотском полуострове под председательством начальника полярной станции мыса Северного тов. Петрова

От лагеря Шмидта до ближайшей точки берега — 150 километров. Как будто и недалеко, но как преодолеть это расстояние?

На Чукотском полуострове мобилизуют собачьи упряжки. Двинуться к лагерю по льду на запряженных со-

соответствовало бы теориям о том, что вожди должны выйти победителями по трупам ведомых ими масс. Но эти теории — не наши теории, и от них мы сразу же отказались, как и отказались от своих первоначальных планов и те товарищи, которые их выдвигали“.

(Из воспоминаний т. Шмидта)

Челюскинцы с первого дня пребывания на льдине решили, что в первую очередь надо спасти женщин, детей и наиболее слабых участников экспедиции.

Возможно спасение с воздуха при помощи самолетов. Но каждый, кто хоть немножко знаком с условиями Арктики, отдавал себе отчет, какие колоссальные трудности представляет этот путь. Посадка на лед — чрезвычайно опасна. Вспомним хотя бы такой эпизод из борьбы за спасение Нобиле: шведский летчик Лундборг сумел снять Нобиле со льда. Но когда пилот попытался вторично опуститься на ледяное поле, — аэроплан перевернулся. На льду, в свою очередь, остался беспомощный Лундборг, которого удалось вырвать из ледяных объятий только через две недели.

Недаром более выдающиеся полярные исследователи не верили в то, что при помощи самолетов удастся спасти челюскинцев. Знаменитый исследователь Арктики, профессор Гаральд Свердруп, высказал такое мнение:

„... Мне кажется сомнительным, чтобы удалось перевести всех участников экспедиции на материк при помощи самолетов. Поэтому я считаю, что летчики должны ограничиться доставкой провизии, топлива, медикаментов и одежды и облегчить таким образом жизнь участников экспедиции на льдине до тех пор, пока не придет ледакол.“

Мне кажется весьма благоразумным перенесение летной базы на мыс Ванкарем, где метеорологические условия благоприятнее, чем в Уэллене. Но и из Ванкарема удастся предпринять ограниченное количество полетов из-за частых штормов.

Я думаю, что между берегом и лагерем на льду придется поддерживать связь по крайней мере еще в течение 2 месяцев. В течение этого периода лагерь должен сохранить радиосвязь с берегом и направлять полеты самолетов.

Мои соображения, заставляющие меня полагать, что пройдет еще не менее двух месяцев, пока челюскинцы будут спасены, заключаются в следующем: ледакол не сможет пройти Берингов пролив до того времени, пока темпера-



Схема расположения 16 самолетов для спасения Челюскинцев на 9 марта 1934 г.

тура воздуха не достигнет нуля, иначе говоря до конца мая. Я мог бы прибавить еще, что, по-моему, наиболее вероятной перспективой является спасение челюскинцев ледоколом „Красным“, который, согласно сообщениям, полученным у нас, достигнет Берингова пролива к концу мая. Спасение участников экспедиции проф. Шмидта будет осуществлено вероятно таким же путем, каким в свое время были спасены оставшиеся в живых из команды дирижабля „Италия“.

Но последующие события доказали ошибочность этого предсказания. Наши летчики — Герои Советского Союза — сделали то, что казалось невозможным.

Все средства были использованы, все силы были брошены на спасение челюскинцев. Как только получено было сообщение о гибели парохода, находящиеся в Уэллаене летчики Ляпидевский и Конкин начинают готовиться к полету. 18 февраля Ляпидевский делает первую попытку достичь лагеря Шмидта. Жестокая пурга заставляет его повернуть обратно.

Находящихся на Чукотском полуострове самолетов недостаточно. Правительственная комиссия дает распо-



О. Ю. Шмидт посылает радиogramму на материк. У аппарата т. Кренкель



ряжение перебросить на север, возможно ближе к лагерю Шмидта, новые самолеты. Из Камчатки отправляется пароход „Сталинград“ с двумя аэропланами. Из Владивостока 28 февраля отправляется пароход „Смоленск“, на который погружено 7 аэропланов.

Уполномоченый правительственной комиссии тов. Ушаков, летчики Слепнев и Леваневский выезжают 13 февраля в Америку, чтобы приобрести там самолеты и через Аляску двинуться на спасение челюскинцев. Силы для спасения челюскинцев стягиваются со всех сторон.

Но что же делается в это время в лагере Шмидта? Как живут на льду челюскинцы?

Весь мир с напряженным вниманием ловит радиogramмы из Полярного моря.

При любых условиях, при всяких испытаниях челюскинцы не теряют бодрости. Они верят в то, что социалистическая страна во время подаст им помощь. Они вытаскивают бревна и доски, всплывшие с затонувшего парохода, строят бараки, сигнальную вышку. Унынию, панике нет места.

А положение на льду становится все более опасным. С 13 по 21 февраля ледяное поле относит на 28 километров в северо-восточном направлении. Трещины пересекают лед. Одна из этих трещин прошла поперек лагеря.

Жестокие штормы и морозы не унимаются. Они не дают возможности находящимся на Чукотском полуострове летчикам достичь лагеря. Все их попытки оказываются безуспешными. Радио — единственная связь между лагерем Шмидта и всем остальным миром. Непрерывно работает цепь советских арктических радиостанций. Быстро доносится каждое сообщение из лагеря в столицу страны Советов. Так же быстро доходят отсюда в Полярное море слова ответа, сообщения и распоряжения правительственной комиссии.

Заброшенные на одинокой льдине в далекой Арктике челюскинцы не теряют связи с социалистической родиной; они живут общими интересами. Вместе со всеми трудящимися празднуют челюскинцы День Красной армии, они шлют привет Красной армии, вождю мировой рево-

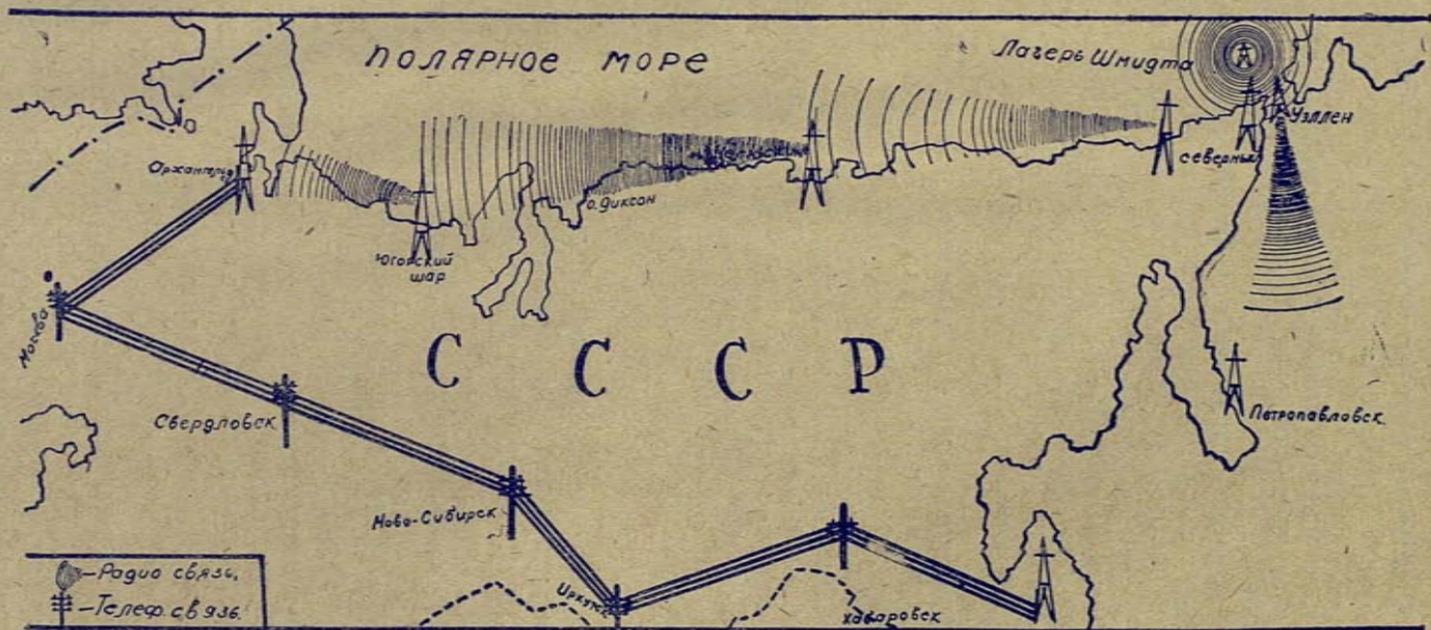


Схема радио-телефонной связи лагеря Шмидта с Москвой

люции тов. Сталину, руководителю Красной армии т. Ворошилову.

„Мы так удачно организовали работу, что стали уже думать и о часах отдыха. Появились самодельные шахматы, шашки.

И на корабле, когда он еще существовал, люди проводили досуг за играми или в кружках. Но в общем все это было очень обыкновенным. А здесь появилось что-то новое. Какие-то новые настроения стали овладевать нашими товарищами. Однажды ко мне подошел один из научных работников, в прошлом интеллигент-индивидуалист:

— Здесь, на льдине,— сказал он мне,— я понял то, чего не понимал раньше: я понял огромную силу и роль коллектива.

Мы ставили в лагере доклады, и эти доклады проходили с огромным успехом. Группа научных работников обратилась ко мне с просьбой организовать развернутую серию лекций по диалектическому материализму. И эти лекции также проходили с огромным успехом.

Люди росли на наших глазах. Лагерь явился великолепной советско-партийной школой. И только благодаря этому мы могли сохранять стойкость и спаянность до того момента, когда операции по оказанию нам помощи оказались завершенными столь блестяще“.

(Из воспоминаний т. Шмидта)

В конце февраля челюскинцы получают из Москвы радиограмму, которая еще больше укрепляет их бодрость, дает им силы и заставляет увереннее смотреть в будущее:

„Лагерь челюскинцев, Полярное море, начальнику экспедиции Шмидту.

Шлем героям-челюскинцам горячий большевистский привет. С восхищением следим за вашей героической борьбой со стихией и принимаем все меры к оказанию вам помощи. Уверены в благополучном исходе вашей славной экспедиции и в том, что в историю борьбы за Арктику вы впишете новые славные страницы.

Сталин, Молотов, Ворошилов, Куйбышев, Орджоникидзе, Каганович“.

Через несколько дней весь мир с восхищением узнает о первой блестящей победе: 5 марта летчик Ляпидевский с бортмехаником Руковским и летчиком-наблюдателем Петровым совершают на двухмоторном самолете „АНТ-4“

полет в лагерь. Самолет вывозит оттуда в Уэллен 10 женщин и двух детей. С восторгом встречает это сообщением страна Советов. Печать всего мира отмечает чудесный полет Ляпидевского.

Интересные подробности о спасении женщин и детей приводит в своих воспоминаниях т. Шмидт.

„Еще тогда, когда составлялись списки на очередность отправки из лагеря, наши женщины узнали, что их хотят первыми отправить, и устроили „бунт“. Одна из женщин пришла ко мне и сказала: „Отто Юльевич, посмотрите на меня. Неужели я не могу работать, как мужчина?“ В самом деле, у нее в плечах косая сажень. Она права: работать может. Она это знает и потому так настойчиво уговаривает меня оставить ее в лагере. Следом приходит другая женщина и говорит: „Муж остается, а меня отправляете. Мы с ним столько зимовок вместе провели, почему же теперь вы нас разъединяете? На каком основании?!!“ Особенно шумели наши партийки. Они говорили: „Что это такое! В каком пункте устава партии сказано, что женщин надо погружать раньше. Где равноправие?“

Конечно, если бы я просто приказал женщинам погрузиться, приказ немедленно был бы выполнен. Но я не хотел, чтобы мы расстались в раздоре. Единственно, что помогло, это — ссылка... на международное положение. Я в шутку сказал им: „Подумайте сами, какое будет впечатление за границей, если вдруг окажется, что советские полярники погрузили на первый самолет мужчин, а женщины остались на льдине“. — После этого крыть им уже было нечем!

Между тем лед продолжает перемещаться. Появляются широкие трещины. 6 марта ночью движением льдов разломан пополам деревянный барак, сломана кухня, ее половинки разошлись на 60 метров.

Только блестящая организованность, только большевистская дисциплина в лагере Шмидта дают возможность спокойно и непоколебимо преодолевать все эти тяжелые испытания.

Обстановку в лагере челюскинцев, их спокойствие, их уверенность в спасении прекрасно характеризуют записи, сделанные в дневнике одним из челюскинцев — штурманом Марковым:

„13 марта. Живем хорошо. Сегодня даже пили какао, вечером слушали очередную лекцию Отто Юльевича.“

17 марта. Такого сильного дрейфа за все время пребывания на льду еще не было: четыре десятых мили в час. Пронизывающий, обжигающий ветер загнал всех в палатки. Весь день „на улице“ — никого.

19 марта. Получили полплитки шоколада. Вечером была интересная информация по радио о новостях из Союза.

22 марта. Ребята развлекаются. Сделали рюхи, играли в городки. Я тоже играл.

23 марта. Размечали под очистку второй аэродром. Опять лед лопнул по старой трещине. В лагерь доносится сильный шум, лед торосится. Вечером Отто Юльевич зачитал общую телеграмму жен челюскинцев: „Здоровы, бодры, ждем возвращения героев“. Дальше следовало много подписей, в том числе моей Люси.

27 марта. Меня выдвинули старшим пекарем по блинам. Вчера „на улице“ действовала парикмахерская. Правда, пощипывало немного уши, но можно было стричься.

28 марта. Самолеты приближаются. Галышев, Воронин, Водопьянов прилетели в Каменское. Каманин, Молоков и Пивенштейн вылетели из Анадыря“.

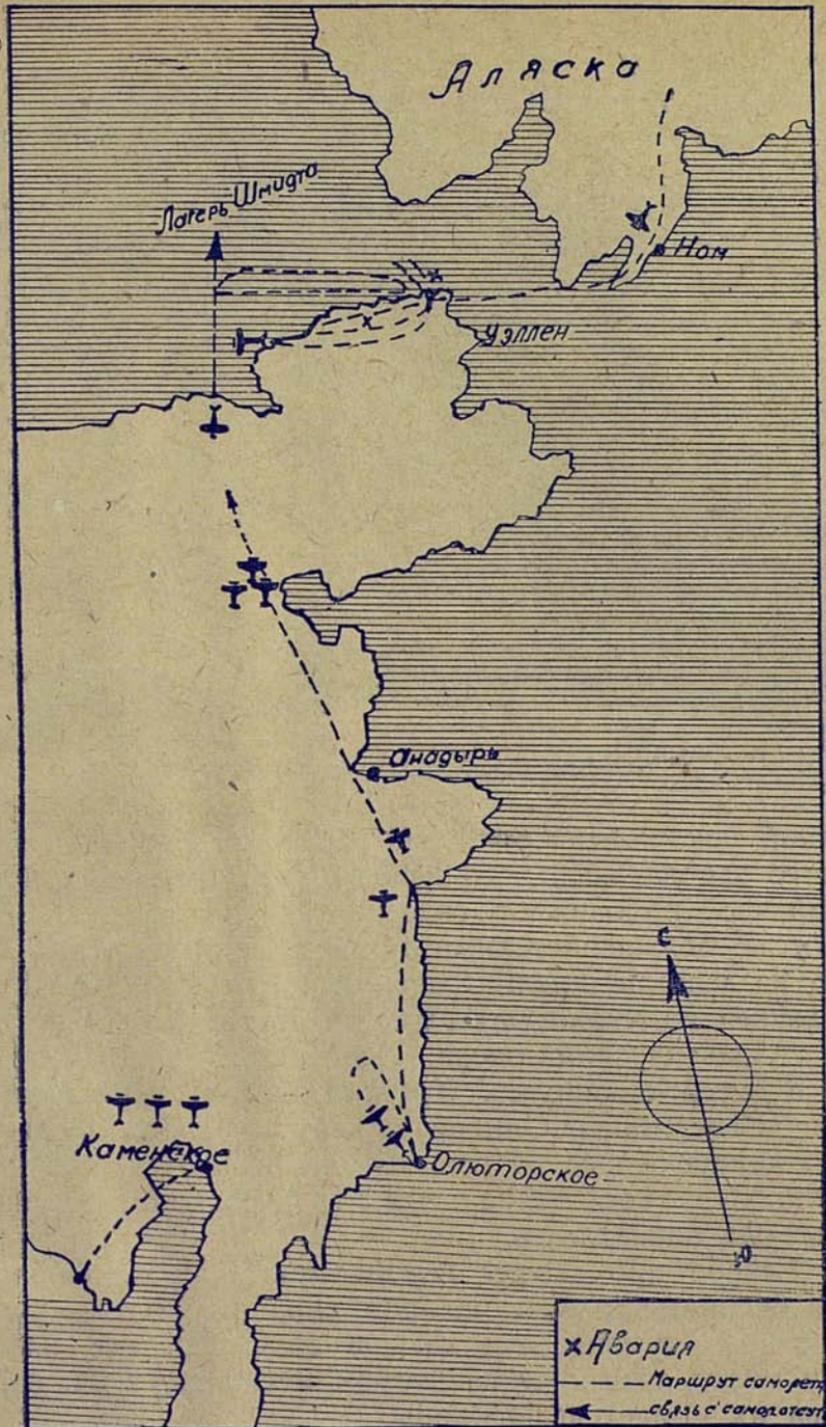
К ЛАГЕРЮ ШМИДТА ЛЕТЯТ САМОЛЕТЫ

Тем временем аэропланы стягиваются к Северу, к лагерю во льдах. За их героическим продвижением следит вся страна. Их путь отмечается на карте, словно продвижение фронта. Да это и в самом деле фронт — тяжелый, боевой, опасный фронт, где против наших героических летчиков выступают жестокие враги — штормы морозы, туманы.

13 марта в Олюторке с парохода „Смоленск“ выгружены пять самолетов звена Каманина. Из Хабаровска вылетают летчики Галышев, Доронин, Водопьянов. Они должны проделать невероятно тяжелый путь: пролететь 6 тысяч километров через пустынный край, где до них никто никогда не летал. Буйная метель заставляет Водопьянова повернуть обратно, но на следующий день он вылетает снова.

20 марта Галышев, Доронин и Водопьянов прилетели в Охотск. Они пытаются сейчас же продолжать свой полет, но пурга задерживает их.

Тем временем готовится к новому великому походу ледокол „Красин“. Ни одно судно не ремонтировалось в такой



Карта расположения спасательных самолетов

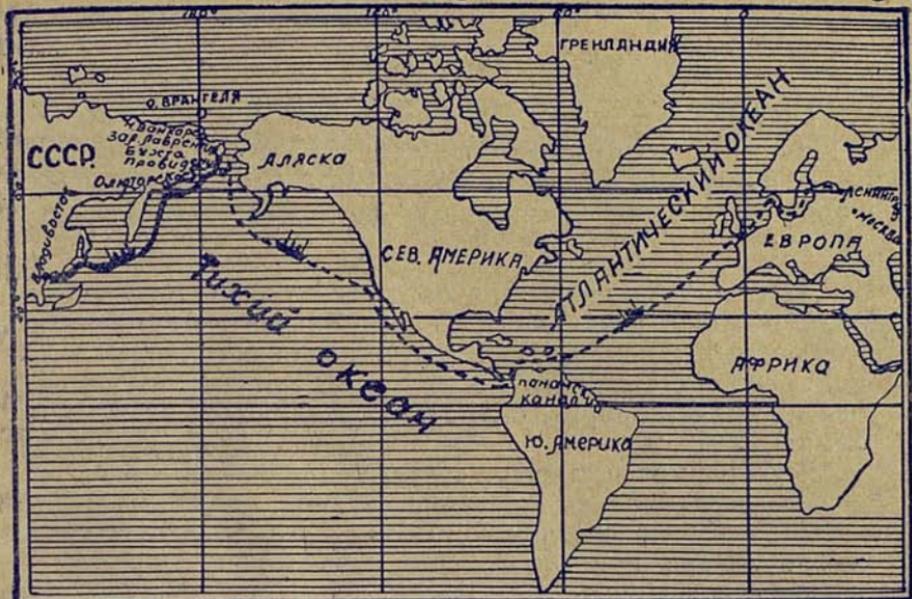


• К лагерю Шмидта летят самолеты

короткий рекордный срок, как „Красин“. Ударники Балтийского завода знали, что каждый сэкономленный день, каждый час приближает спасение героев-челюскинцев. Такими же большевистскими темпами производилась погрузка на ледокол в ленинградском порту. 23 марта „Красин“ вышел из Кронштадта. Ему предстоит долгий путь — через Атлантический океан, Панамский канал, Тихий океан в Берингов пролив. Красинцы горят стремлением спасти челюскинцев. Они не теряют на своем пути ни одного лишнего часа. И все же они надеются, что еще по пути получат сообщение о том, что челюскинцы спасены. Их надежда оправдалась.

На Севере происходит героическая борьба. Продолжается беспримерный в истории авиации полет — через льды, сквозь туманы, все дальше на Север, все ближе к тому месту, где вот уже второй месяц ждут их, надеются на их прилет челюскинцы.

Летчик Леваневский с бортмехаником - американцем и уполномоченным правительственной комиссии т. Ушако-



Карта продвижения „Красина“ (пунктир) и парохода „Смоленск“ (сплошная черная линия)

вым вылетает из Нома (на Аляске). Он держит курс на Ванкарем. Но уже вблизи Ванкарема густой туман окружает самолет. Только изумительное мужество и высокая квалификация летчика Леваневского спасли самолет от гибели.

Третьего апреля из Нома вылетает Слепнев. Летчики Галышев, Доронин и Водопьянов—в Каменском. Летчики Каманин и Молоков вылетели в Уэллен.

Прошел долгий, томительный месяц после того, как Ляпидевский совершил свой полет в лагерь Шмидта. На протяжении этого времени ни одному из летчиков не удалось повторить полет в лагерь, и невольно закрадывалось сомнение. Не правы ли те, которые сомневались в возможности спасти экспедицию при помощи самолетов?

ПОДВИГ ГЕРОЕВ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

Но вот новая победная весть облетела мир:

„7 апреля летчики Слепнев, Каманин и Молоков перелетели из Уэллена в Ванкарем и сейчас же вылетели в лагерь Шмидта. Слепнев при посадке повредил свой само-

лет. Каманин и Молоков вывезли из лагеря еще 5 участников экспедиции“.

О том, какова была в эти дни жизнь на льдинах, дает представление телеграмма уполномоченного правительственной комиссии тов. Ушакова. Он 7 апреля прилетел в лагерь на машине Слепнева и оставался там в течение трех дней:

„Лагерь со всех сторон окружен сильно торошенными льдами. Люди размещены в одном бараке и в 10 палатках, утепленных фанерой. Во всех помещениях имелись камельки, легко поддерживалась комнатная температура. Палатки освещаются изобретенными челюскинцами бензиновыми лампами.

Лагерь имел продовольствие, топливо, теплую одежду. В лагере имелись отдельные кухни, пекарни.

Однако, кажущаяся с первого взгляда благоустроенная жизнь лагеря при ближайшем ознакомлении оказывается жизнью на вулкане.

Весь лагерь живет в непрерывном, напряженном ожидании наступления льдов.

Опасность грозит каждое мгновение.

8 апреля льды начали наступление на лагерь. В полдень ледяным валом снесло кухню.

9 апреля лагерь пережил самое сильное сжатие со дня гибели „Челюскина“.

В 2 часа утра новый высокий ледяной вал с шумом двигался в сторону лагеря. Скоро был сметен, смят льдом барак, разрушен один моторный бот, погребена часть лесных материалов, совершенно разрушен аэродром, на котором стоял самолет Слепнева.

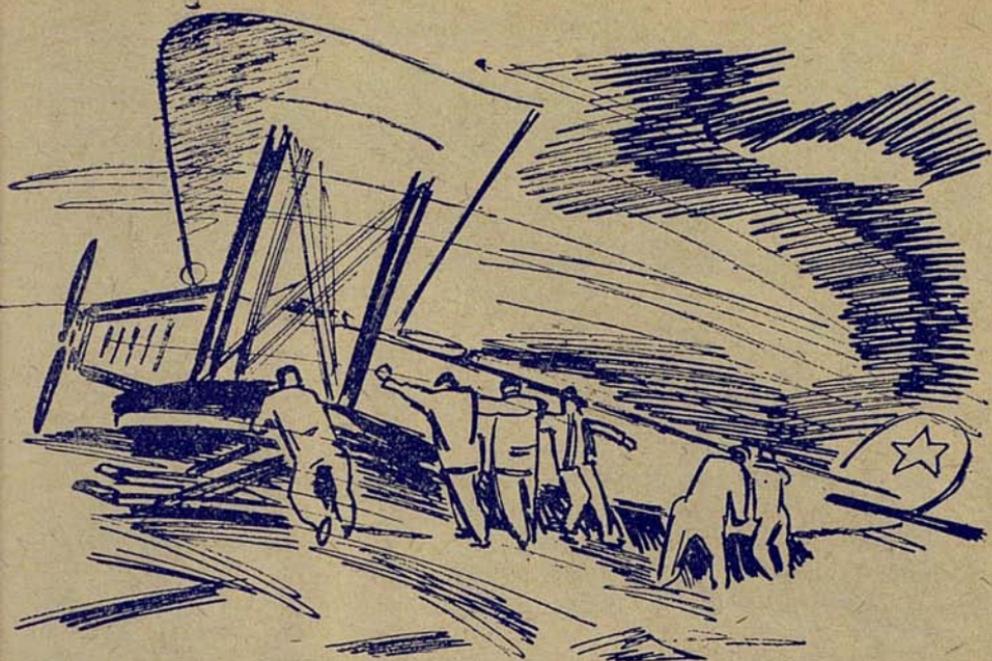
Днем вновь повторилось сжатие, совершенно преобразившее район лагеря.

Челюскинцы с первых моментов сжатия мобилизуются в несколько минут. Каждый занимает назначенный ему участок. Непокколебимый авторитет Шмидта, его помощника Боброва и крепкая партийная организация делает челюскинцев коллективом, всегда готовым к борьбе.

Отправка людей на берег производится в строгом порядке, по ранее составленному списку, по принципу физического состояния и выносливости“.

В своих последующих воспоминаниях Ушаков дополняет:

„Что я увидел в эту ночь? Прежде всего — превосходную организованность челюскинцев. Все люди были разбиты на бригады. В каждой бригаде имелся руководитель,



Челюскинцы спасают самолет 'Слепнева во время сжатия льдов

но чувствовалось, что и без него любой челюскинец доподлинно знает, какое именно дело предстоит ему делать, и точно, как хронометр, исполнял еще не произнесенное приказание. Одна группа дежурила у продовольствия, другая — у снаряжения, третья — у палаток, четвертая — у шлюпок, пятая — у топлива и т. д. Если в районе одной группы все обстояло благополучно, — она бросалась на помощь другой“.

Это короткое описание дает полное представление о том, насколько своевременно подоспела помощь в лагерь Шмидта.

Упорно, не покладая рук, работали челюскинцы над тем, чтобы поддерживать в порядке ледяные аэродромы.

Работа шла в три смены. Стихия словно издевалась над героическими усилиями людей, — изменялось направление ветра, льды передвигались и разрушали созданные с таким невероятным трудом ледяные площадки. Инструментов у челюскинцев было мало. Как доносил по радио помощник начальника экспедиции Копусов, „руки и спина — главные орудия производства“. Этими орудиями, при помощи большевистской организованности, железного



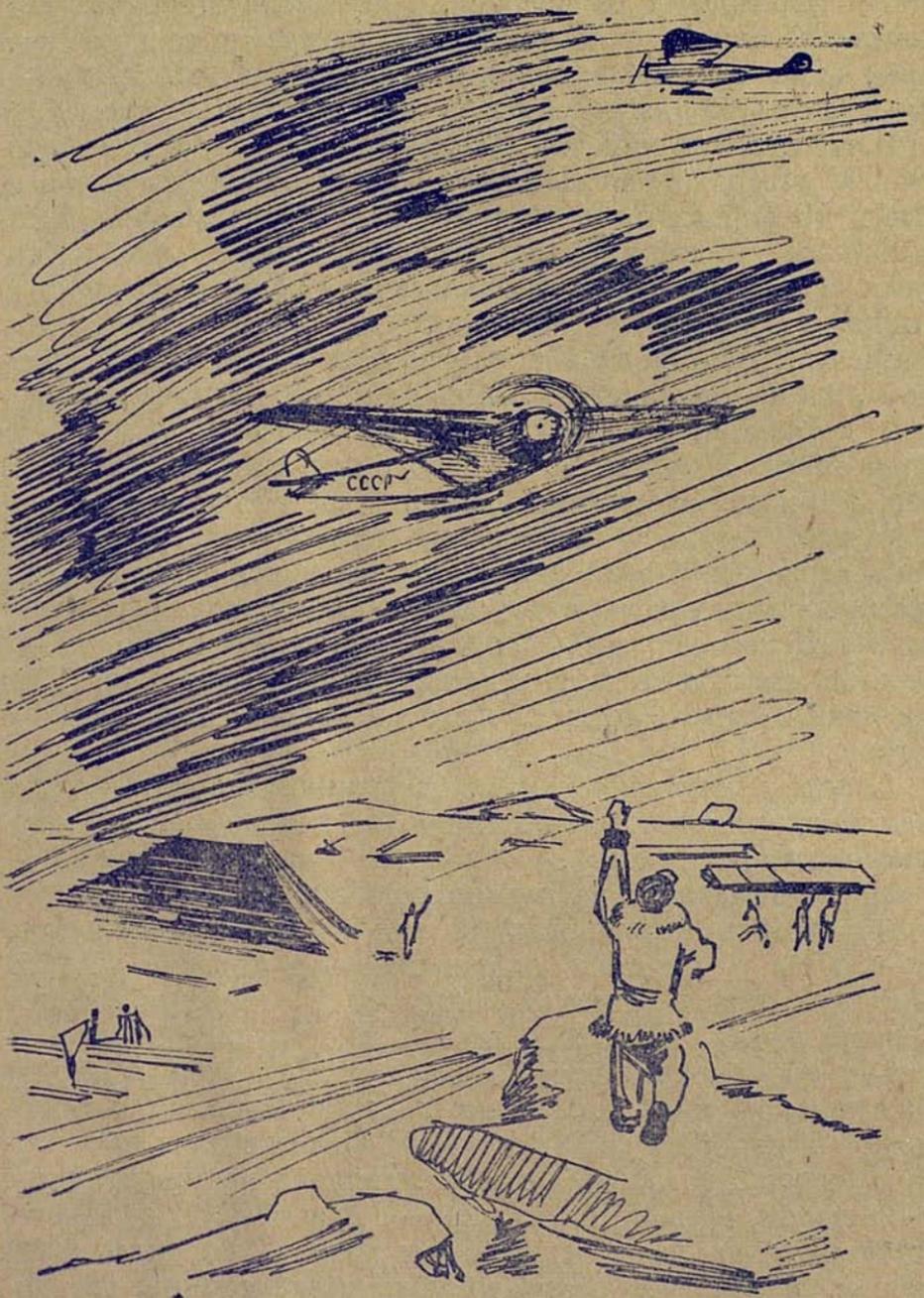
Челюскинцы готовят аэродром для самолетов

упорства, челюскинцы творили чудеса. Ледяной аэродром всегда был готов принять самолеты.

Тем временем заболел героический начальник экспедиции—тов. Шмидт. Он, долго скрывая свою болезнь, ободрял участников экспедиции, попрежнему руководил всеми работами, изо всех сил сопротивлялся недугу. Несмотря на высокую температуру— $39,5^{\circ}$, Шмидт ни за что не хотел покинуть лагерь на одном из прибывших самолетов. Потребовалось специальное распоряжение правительственной комиссии из Москвы, в котором Шмидту категорически предписывалось сдать руководство лагерем своему помощнику Боброву, и только тогда Шмидт подчинился.

Каждый день может привести к роковой развязке. Каждый час грозит катастрофой. Нужна помощь—быстрая, немедленная. И наши героические летчики знают это. Они прорываются к лагерю через ледяные барьеры, они используют каждый час хорошей погоды. Один за другим поднимаются из Ванкарема прибывшие самолеты.

10 апреля летчик Каманин сделал один рейс и доста-



Самолеты Слепнева, Каманина и Молокова прилетели в лагерь Шмидта

вил в Ванкарем трех человек. Тов. Слепнев, машина которого 7 апреля при посадке в лагере потерпела аварию, сумел к этому времени исправить самолет. 10 апреля он вылетел из лагеря, вывез оттуда шесть человек. В этот же день летчик тов. Молоков успел три раза слетать в лагерь и доставить оттуда тринадцать человек. Всего 10 апреля было снято с льдины 22 человека. Находившийся в лагере радист Кренкель шутил, что между лагерем и берегом установилась регулярная воздушная линия.

На следующий день продолжают полеты по „воздушной линии“ Ванкарем — лагерь Шмидта. Летчики Молоков и Каманин за семь рейсов доставляют из лагеря еще 35 человек, в том числе больного начальника экспедиции тов. Шмидта. За два дня спасено еще 57 человек.

У всех свежо в памяти ликование, охватившее всю нашу страну при этой радостной вести. Не только наши друзья, но и враги вынуждены были склониться перед изумительной доблестью советских летчиков. Но к огромной радости в тот момент примешивалась все же тревожная мысль о тех, которые остались в ледяном лагере.

Спасти всех челюскинцев, без единой жертвы — этого ждали, этого страстно хотели и за это боролись трудящиеся страны Советов.

После 11 апреля на льдине осталось 28 человек. Каждый час возможен новый натиск льдов на лагерь. Надо во что бы то ни стало поддерживать в порядке ледяной аэродром, иначе летчикам негде будет снизиться. Но чем меньше людей остается в лагере, тем труднее поддерживать в порядке ледяное поле. И вот наконец приходят последние победные известия: летчики Доронин и Водопьянов завершили свой исключительный перелет, прорвавшись через Анадырский хребет. Первый из них прилетел в Ванкарем 11 апреля, второй — 12 апреля. В этот день оставшиеся на льду челюскинцы готовятся к последним рейсам, перевозят на аэродром груз экспедиции. На горизонте появляется точка — летит Каманин. Он спускается, быстро забирает пассажиров и улетает с ними. Следом прилетает Доронин, только вчера прибывший после

небывало тяжелого перелета через Анадырь. Когда он пытается взлететь, происходит поломка шасси левой лыжи и костыля хвостовой. Что делать? Но челюскинцы и тут не растерялись. Механик экспедиции разрезает пополам два стальных лома для крепления. Шесть часов работы, и машина готова. Она берет людей и улетает.

Еще один самолет несется к лагерю, еще один герой летит через льды, через море. Легко и плавно спускается машина на лед. Выходит пилот. Это Водопьянов. Только сегодня он прилетел в Ванкарем и, ни минуты не отдыхая, ринулся в ледяные просторы отыскивать красное знамя над лагерем челюскинцев. Он забирает еще семь пассажиров.

Их остается всего шесть человек — последних челюскинцев на льду: Бобров, принявший на себя после отъезда больного Шмидта обязанности начальника экспедиции, капитан Воронин, радисты Кренкель и Иванов, боцман Загорский, моторист Погосов. Из большого, крепко спянного и закаленного в испытаниях коллектива осталась на ледяном поле небольшая группа отважных.

Последнюю ночь переживает лагерь Шмидта. Что делают в это время шесть человек на льду? Томятся, ждут рассвета, напряженно ищут глазами самолет на горизонте?

Нет! Они спокойно заканчивают работу. Они тщательно запаковывают все приборы, грузы, материалы исторического похода. В последний раз обходят они лагерь, в котором провели ровно два месяца. Из лагеря Шмидта посылается последняя радиограмма.

„Полярное море. Лагерь Шмидта. 13 апреля, 1 час 5 минут (передано по радио). 12 апреля в основном была закончена переброска челюскинцев и ценных грузов на материк. Сейчас получено радио 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. Оставляем поднятый на вышке советский флаг.

Исполняющий обязанности начальника
экспедиции Алексей Бобров“

Ранним утром 13 апреля показываются самолеты. Снова летят Молоков, Водопьянов, Каманин. „Пасса-

жиры“ готовы к полету, вещи аккуратно сложены. Их грузят в самолеты. Не забывают захватить с собой и восемь собак, которые были привезены в лагерь летчиком Слепневым.

Один за другим взлетают аэропланы. Освобождены последние узники льдов. Сделано это более чем своевременно: вскоре после отлета снова опускается туман, разыгрывается пурга. Пусть теперь бушует вьюга! На пустом ледяном поле в Полярном море нет больше лагеря Шмидта. Только знамя Советов вьется на сигнальной вышке — знамя величайшей победы страны социализма над стихией.

И уже не из Полярного моря, не из лагеря Шмидта идет победная весть, которую в течение двух месяцев ждала страна Советов, ждал весь мир. Эта весть идет уже с материка:

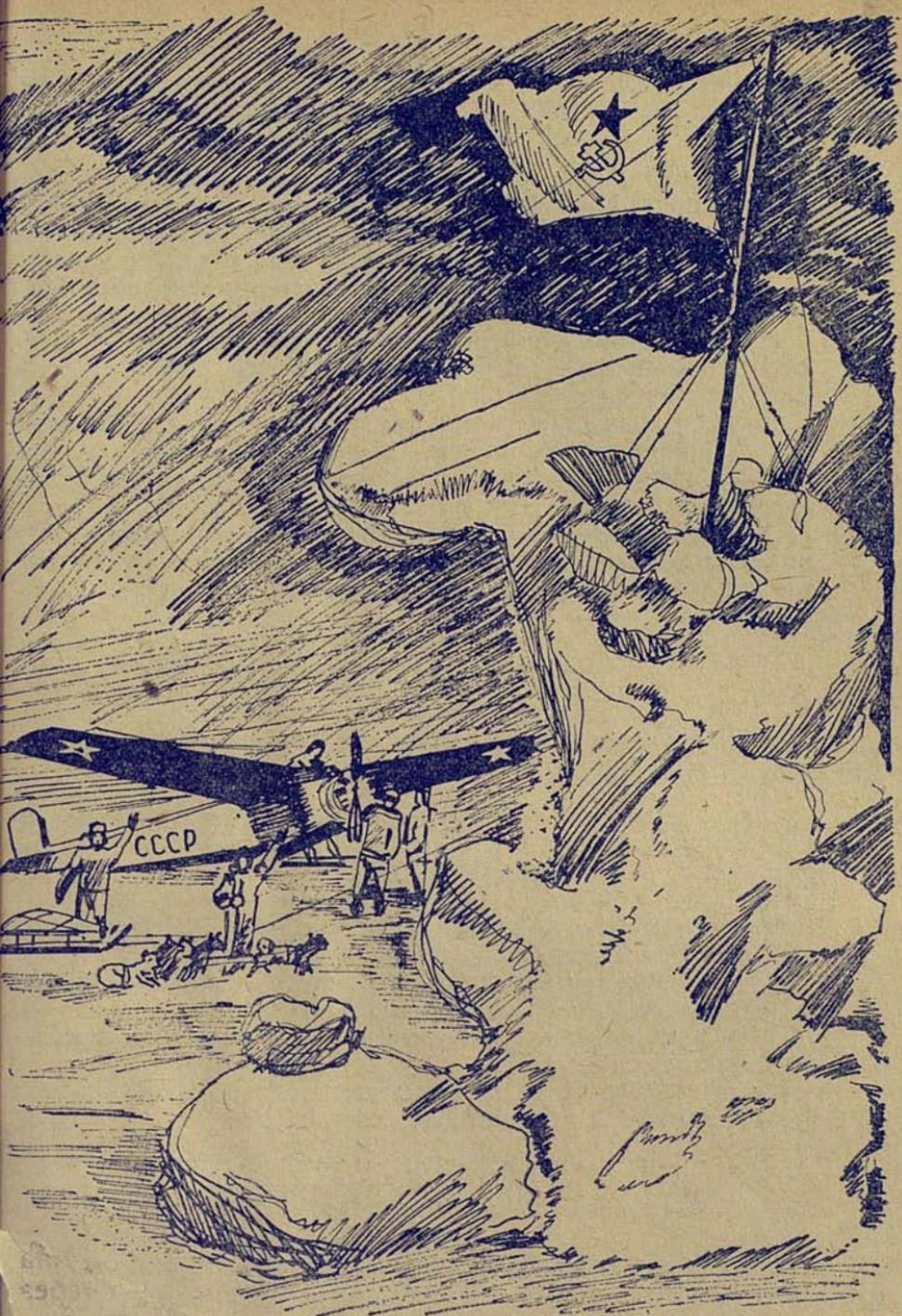
„Сталину, Молотову, Калинин, Куйбышеву, Ягоде, Ванкарем, 13 апреля 4 часа 40 минут (передано по радио). Сегодня, 13 апреля, самолетами Молокова, Каманина и Водопьянова доставлены в Ванкарем последние шесть челюскинцев во главе с Бобровым и капитаном Ворониным, радисты Кренкель и Иванов, моторист Погосов, боцман Загорский“.

В тот же день правительственная комиссия рапортовала ЦК ВКП(б) — тов. Сталину и Совнаркому СССР — тов. Молотову. Этот рапорт заканчивался такими словами:

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

Никогда не будет забыт тот день, когда появилось это сообщение в газетах, когда его передавали по радио.

Это был день большого праздника для всех трудящихся нашей великой советской страны. Еще раз страна Советов одержала великую победу над врагом — страшным врагом, поглотившим уже немало человеческих жизней. Лучшие люди нашей страны, руководители партии и государства во главе с т. Сталиным обратились к героям-спасителям и героям-спасенным с такими словами приветствия:



Последние шесть челюскинцев оставляют лагерь

„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 И ВСЕМ ЧЕЛЮСКИНЦАМ.

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

Входим с ходатайством в Центральный исполнительный комитет СССР:

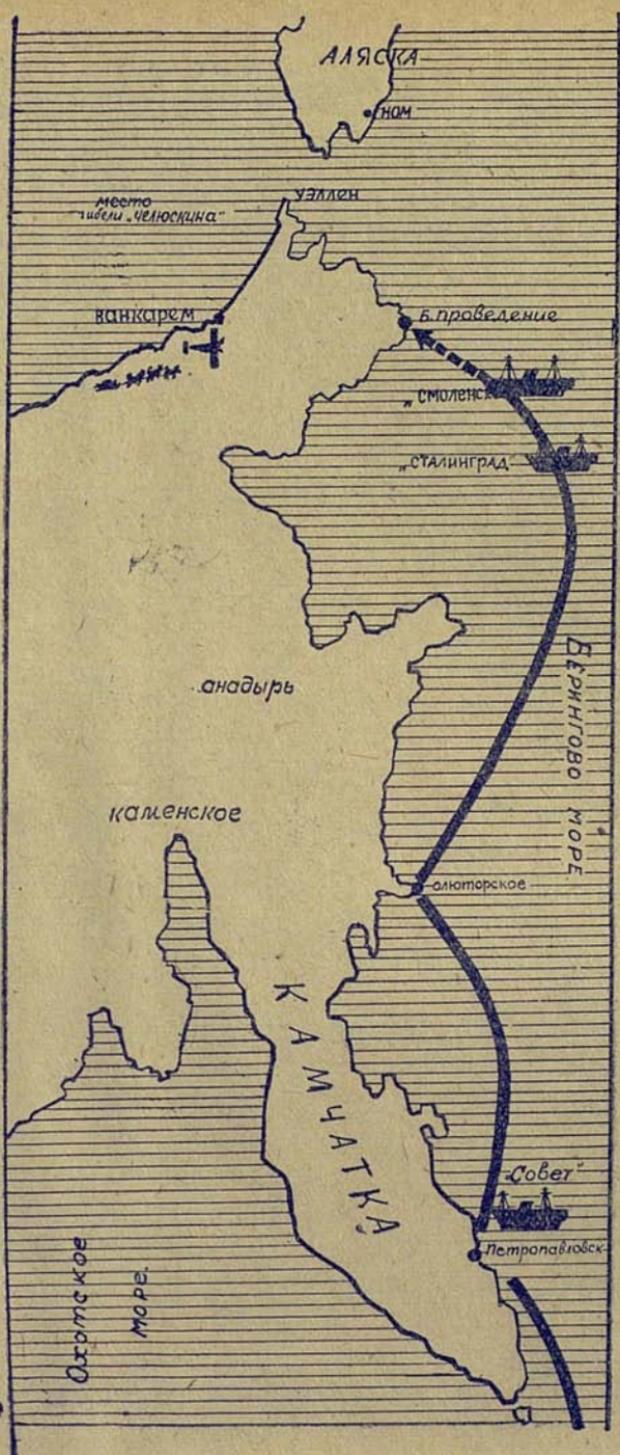
1) о награждении всех челюскинцев, а также Ушакова и Петрова орденом „Красной Звезды“;

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“

Лагеря Шмидта больше не существует. На нартах, на самолетах отправляются мужественные челюскинцы через Уэллен, бухту Лаврентия к бухте Провидения, куда спешат пароходы „Смоленск“ и „Сталинград“, куда идет



Маршрут пароходов „Совет“, „Сталинград“ и „Смоленск“

ледокол „Красин“. 7 мая разукрашенный знаменами пароход „Смоленск“ вошел в бухту Провидения. Челюскинцы переходят на пароход.

Поправляется доставленный самолетом в Америку т. Шмидт.

Вместе с Ушаковым тов. Шмидт был доставлен на самолете Слепнева в гор. Ном (на Аляске). Оттуда, когда состояние здоровья тов. Шмидта улучшилось, они вылетели в г. Фербенкс, потом по железной дороге—в Сьюард, дальше пароходом в Сиэтль и отсюда в Сан-Франциско.

Американская общественность, внимательно следившая за спасением челюскинцев, горячо приветствовала начальника героической экспедиции. В Вашингтоне т. Шмидт был принят американским президентом Рузвельтом. В Нью-Йорке в честь Шмидта и Ушакова были устроены приемы; журналисты, фоторепортеры, кинооператоры буквально осаждали их.

Проехав таким образом на самолетах, пароходом и в поезде всю Северную Америку, т. т. Шмидт и Ушаков выехали 25 мая из Нью-Йорка на пароход „Маджестик“ в Европу.

Героический путь приближается к концу. Они проезжают Францию. В Париже героев Арктики приветствуют трудящиеся и представители интеллигенции. Остается позади Германия, поезд проносится через Польшу... И вот он подъезжает к советской границе, где высится гордый лозунг:

„Коммунизм сметет все границы“.

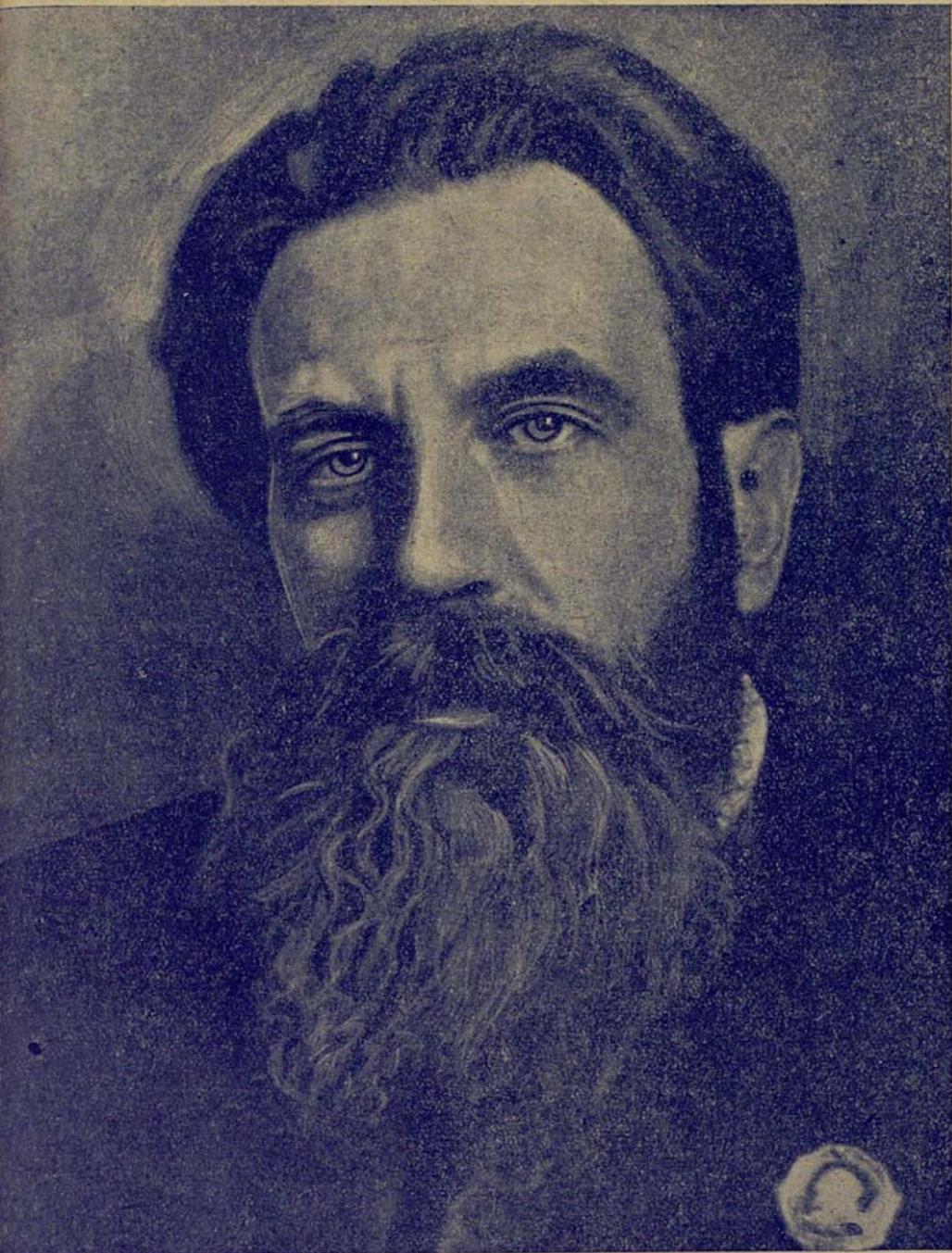
Выйдя из вагона на пограничной станции Негорелое, Отто Юльевич облегченно вздыхает:

— Наконец после всех этих заграниц можно вздохнуть полной грудью на советской земле.

Радостная встреча с родными... Шмидта приветствует председатель Совнаркома Белоруссии тов. Голодед, профессор Самойлович, рабочие и колхозники.

Им отвечает Шмидт:

— Находясь в разлуке с советской родиной, мы не чувствовали себя оторванными от нее. Если мы не были на советской земле, то мы были на советском пароходом, на советском льду, и в нашем лагере мы жили подлинно



Начальник экспедиции на „Челюскине“ Отто Юльевич Шмидт

советской жизнью. Мы не думали удивлять мир. Мы просто боролись за жизнь лучшими из методов, которые нам были известны. Эти методы—советские методы, те, которым нас учит великая коммунистическая партия. Благодаря советским методам и системе партийного руководства мы сохранили научные материалы и людей. Партийное руководство и советские методы—вот ключ наших успехов, ключ ко всему, что вы о нас знаете.

— Когда мы получили телеграмму тов. Сталина, когда мы узнали, какие меры партия и правительство принимают для нашего спасения,—разве мы могли сомневаться?!

5 июня столица Советской страны—пролетарская Москва радостно встречала т.т. Шмидта и Ушакова.

В тот же день Шмидт был принят т.т. Сталиным, Кагановичем, Ворошиловым, Орджоникидзе, Куйбышевым, Ждановым и Ягода.

Со всех концов советской страны поступают приветствия славному руководителю челюскинцев.

А в это время к другой границе СССР—уже не с запада, а с востока—приближаются спасенные челюскинцы,—пароход „Смоленск“ подходит к Владивостоку...

Путь пароходов „Смоленск“ и „Сталинград“, поход ледокола „Красин“ также представляют собою великолепные примеры революционного энтузиазма, соединенного с высокой техникой.

После того, как все челюскинцы были сняты с льдины, они доставляются на самолетах и на запряженных собаками санях из Ванкарема в Уэллен, а оттуда в бухту Лаврентия и дальше в бухту Провидения. Председатель правительственной комиссии по спасению челюскинцев тов. Куйбышев передает по радио капитанам „Смоленска“ и „Сталинград“:

„В связи с окончанием операций по вывозке челюскинцев на материк, особенное значение приобретает своевременный приход в бухту Провидения.

Радируйте, когда рассчитываете прибыть, разъясните команде значение своевременного прихода в бухту Провидения, сообщите, что за движением ваших пароходов следит страна“.

Команды пароходов прекрасно поняли это. Самоотверженно пробиваясь сквозь льды, взрывая их амона-

лом, они настойчиво продвигают свои корабли к бухте Провидения.

Первым достигает ее пароход „Смоленск“ под командой капитана Вага. Этот пароход вышел 28 февраля из Владивостока, имея на борту летную группу Каманина. После того как аэропланы были доставлены в Олюторскую, пароход взял направление на бухту Провидения, куда он пришел 7 мая.

Сейчас же началась доставка челюскинцев на пароход, где для них приготовлена баня, обед, удобное помещение.

„Смоленск“ отправляется к бухте Лаврентия и забирает оттуда остальных челюскинцев. Приближается „Красин“, совершивший беспрецедентный переход через Атлантический и Тихий океаны. Он выводит из льдов пароход „Сталинград“ и 19 мая также достигает бухты Провидения.

„Красин“ проводит „Сталинград“ в Уэллен, чтобы доставить провизию местным жителям, которые поделились всем, что у них было, со спасенными челюскинцами.

Челюскинцы и Герои Советского Союза—летчики едут на „Смоленске“ во Владивосток. Если спасение челюскинцев было неоспоримым доказательством героизма и высокого искусства наших летчиков, то поход „Красина“, плавание „Смоленска“ и „Сталинграда“ показали всему миру искусство и отвагу красных моряков.

7 июня морской путь закончен. Владивосток торжественно встречал челюскинцев и героев-пилотов, которые отсюда поездом выехали в Москву, куда и прибыли 19 июня 1934 г.

Пролетарская столица радостно и торжественно встречала доблестных сынов Советского Союза. В честь их прибытия на Красной площади был устроен парад.

На борту „Челюскина“ вместе с начальником экспедиции Отто Юльевичем Шмидтом находился ряд научных работников, проводивших изучение природы далекого Севера, его животного и растительного мира. Ими собран богатейший материал, представляющий чрезвычайный интерес и для дальнейшего развития науки и для лучшей организации хозяйства на Севере. Вместе с челюскинцами спасены также и собранные ими материалы. Спа-

сены и снимки, сделанные киноработниками, находившимися на „Челюскине“. Мы сумеем увидеть на экране все захватывающие драматические события, о которых до сих пор только читали в газетах.

ИХ ЗНАЕТ ВЕСЬ МИР

Их лица знакомы всем по газетам. Их портреты колыхались в воздухе над радостными первомайскими колоннами демонстрантов. Страна знает своих героев—мужественных исследователей полярных морей, искусных, неустрашимых летчиков.

Все сердца забились тревожно, когда пришло сообщение о том, что заболел начальник экспедиции **Отто Юльевич Шмидт**. И все вздохнули свободно, узнав о его выздоровлении.

Видный ученый, имеющий труды в области математики, профессор Московского государственного университета, главный редактор „Большой Советской Энциклопедии“—**Отто Юльевич Шмидт** волею партии возглавил исследовательскую работу в полярных областях.

С начала Октябрьской революции тов. Шмидт на руководящей хозяйственной и научной работе. С 1919 года он член партии. Он проводит большую ответственную работу как член коллегии Наркомпрода, Наркомфина, зав. Госиздатом, член коллегии Наркомпроса, заместитель управляющего Центрального статистического управления, член президиума Госплана.

Но имя Шмидта стало широко известно не только в нашей стране, но и всему миру, как имя неустрашимого и опытного исследователя, отважного руководителя полярных экспедиций. В 1928 году он принимает участие в экспедиции на Памир. В 1929 году на ледоколе „Седов“ Шмидт отправляется на Землю Франца Иосифа, организуя там научно-исследовательскую станцию. В следующем году— снова путь в Арктику, на Землю Франца Иосифа, а потом—к Северной Земле. За время этого путешествия было открыто несколько островов, один из которых назван его именем. В 1932 году т. Шмидт

руководит экспедицией „Сибирякова“. Впервые судно проходит весь северо-восточный путь в течение одной навигации. За этот героический поход Шмидт награжден орденом Ленина.

Поход „Челюскина“—ярчайшая и, конечно, не последняя страница из этой чудесной биографии.

Прекрасный организатор, опытный руководитель, крупнейший ученый и одновременно чудесный заботливый товарищ, который умеет тепло, по-дружески подойти к каждому, о каждом позаботиться. Не было такого случая, когда бы Шмидт потерял присутствие духа, утратил бодрость. Всегда ровный и спокойный, он успокаивал других.

Он усвоил сталинское указание о живых людях. Он знает, что живые люди решают всякое дело—особенно там, в Арктике, где всегда подстерегают опасности, неожиданности. Осторожно, внимательно выбирает он людей для экспедиции.

В свободные часы—иногда эти часы поневоле бывают свободными из-за вынужденных остановок во льдах—Шмидт организует кружки, устраивает беседы, сам читает лекции по философии, естествознанию. Эти лекции не прекращались и в лагере, на льдине. Вряд ли еще где-нибудь и когда-нибудь учились в таких условиях. Он умеет поддерживать величайшую организованность, большевистскую дисциплину, в моменты смертельной опасности он не допускает ни малейшего проявления паники. Его первая и последняя мысль—о порученном ему деле. Его первая и последняя забота—о судьбе людей, которыми он руководит. И когда он тяжело заболевает, он скрывает свою болезнь. Он твердо решает сойти со льдины последним. И только приказу правительственной комиссии подчиняется большевик Шмидт. Имя его окружено великой любовью в нашей стране. Имя его пользуется величайшим уважением и за границей. Даже враг не может не склонить головы перед этим человеком.

* * *

Вместе со Шмидтом совершал героический поход на „Сибирякове“ в качестве капитана ледокола **Владимир**



*Участники экспедиции перетаскивают шлюпки через ледяное поле.
В группе—тов. Шмидт*

Иванович Воронин. Вместе со Шмидтом плавал он и на „Челюскине“. Воронин, если можно так выразиться, потомственный и почетный моряк — моряками были и отец его и дед, моряки — все пять его братьев. И сам он начал с шести лет работать на рыбацких судах. Был коком — готовил еду рыбакам, матросом; учился, стал штурманом и затем капитаном.

Во время империалистической войны он находился на пароходе „Чижов“, потопленном германской подводной лодкой в Северном полярном море. В числе немногих ему удалось спастись. Вряд ли еще кому-либо так знакомы полярные моря, как Воронину. Каждая новая экспедиция — на Землю Франца Иосифа, на Новую Землю — обогащает его новыми знаниями. Его авторитет среди матросов огромен и незыблем. Всегда спокойный, улыбающийся, он в моменты опасности не сходит с капитан-



Капитан „Челюскина“ В. И. Воронин

ского мостика, уверенно и твердо ведет судно сквозь полярные льды.

За великий поход „Сибирякова“ Воронин награжден орденом Ленина.

* * *

Большую и разнообразную работу проводил **Алексей Иванович Бобров** до того, как отправился на „Челюскине“ в качестве помощника начальника экспедиции по политчасти: был он и председателем Орловского губисполкома и советником советского посольства в Персии, заведующим иностранным отделом Наркомпути и заместителем председателя Всесоюзного объединения „Союзсельмаш“.

А до Октябрьской революции—жизнь революционер-подпольщика: активная работа в подпольной военной организации в Нижнем-Новгороде, годы эмиграции—в Швейцарии и в Бельгии. В 1909 году Алексей Бобров вступает в партию большевиков.

Крепко спаян коллектив челюскинцев. Эта спайка не ослабевает ни на самом пароходе, ни в лагере во льдах. И в создании этой крепкой большевистской спайки—немалая заслуга т. Боброва.

Больной Шмидт покидает лагерь, Бобров поддерживает попрежнему большевистский порядок и последним покидает лагерь, оставляя на вышке советский флаг.

* * *

Радист высокой квалификации, отважный полярный работник **Эрнест Кренкель** все время поддерживал связь между лагерем и внешним миром. Он принимал участие в ряде полярных экспедиций и зимовок и имеет колоссальный опыт организации радиосвязи в условиях Арктики.

В 1929—1930 г.г. он зимовал как радист на Земле Франца Иосифа. Во время зимовки он связался на коротких волнах с американской экспедицией Берда, зимовавшей в Антарктике (Южный полюс). Этим он побил рекорд



*Помощник Начальника экспедиции на „Челюскине“ по
литчасти А. И. Бобров*

радиосвязи на коротких волнах, связавшись с радиостанцией на расстоянии 17.000 км.

В 1931 году, в июле месяце, Кренкель в качестве радиста участвует в полете немецкого дирижабля на Землю Франца Иосифа и Северную Землю. Очень удачно выразилась о нем его жена, которая сказала, что, очутись Кренкель на морском дне, он и там наладил бы радио и послал бы оттуда радиограмму.

*
*
*

Наши отважные пилоты **Молоков, Каманин, Водоп'янов, Ляпидевский, Слепнев, Доронин, Леваневский**—это подлинные Герои Советского Союза, и они заслужено носят теперь это звание, присвоенное им Центральным исполнительным комитетом СССР. Мы по праву гордимся этими людьми, воспитанными, выкованными Октябрьской революцией. С радостью и гордостью заявляют друзья и со скрежетом зубовым вынуждены признаться враги о том, что мир никогда не видал такой отваги и такого высокого мастерства, подобного энтузиазма и хладнокровия. Советские летчики на советских самолетах сделали то, что казалось невозможным. Они блестяще осуществили то, что за границей называли „рискованным экспериментом“.

Славный летчик **Василий Сергеевич Молоков**, сделавший восемь рейсов в лагерь Шмидта, один вывез 39 челюскинцев, в том числе и т. Шмидта. Его изобретательность поразила весь мир: чтобы быстрее вывезти со льдины челюскинцев, он приспособил грузовые парашюты, привязав их к крыльям самолета, и поместил туда челюскинцев; вместо обычных трех пассажиров, он брал на самолет по пять и по шесть человек. Всегда хладнокровный, спокойный, Молоков обладает большим опытом. Он летает с 1919 года, восемь лет был инструктором. Работал на Лене, в Карском море, на сибирских ночных линиях.

Полярный летчик **Алексеев**, летавший вместе с Молоковым, отзываясь о нем так:

„Как обрисовать Молокова? Это человек абсолютно хладнокровный и невозмутимый. Чудесный товарищ, он никогда не чурается черной работы. В 1933 г. он был вто-



Герой Советского Союза—пилот В. С. Молоков

рым пилотом на самолете „Н-2“, которым я командовал. Нас затерло льдами в районе мыса Челюскин. Самолет прибило к берегу — грозила тяжелая, голодная зимовка. Молоков не тужил. Такой же, как и всегда, он энергично работал, стараясь освободить машину. И на палубу спасшего нас „Сибирякова“ Молоков взошел с таким же невозмутимым лицом“.

Героические полеты Молокова вызвали восторг и гордость во всей советской стране и глубокое восхищение во всем мире.

* *
*

Николай Петрович Каманин — командир звена самолетов. Отец его был сапожником, участвовал в революционных кружках. Мать — ткачиха. Сначала Каманин работал в сапожной артели, потом поступает в школу и заканчивает ее в 1927 году. 19 лет он поступает в военно-теоретическую школу. С 1925 года Каманин — комсомолец. В 1929 году он, окончивши школу летчиков, получил назначение в воздушную эскадрилью.

Каманин с 1930 года член партии. Дисциплинированный, четкий в работе, требовательный к себе, он требует того же и от других. В руководимом им авиоотряде он установил крепкую большевистскую дисциплину, высокое мастерство, абсолютную безаварийность. Недаром Каманину было поручено командование звеном самолетов, сделавших героический перелет через Анадырский хребет.

Партия и правительство оказали ему величайшее доверие, и он блестяще оправдал его. Воспитанный комсомолом и партией, он доказал, что большевистская воля побеждает на всех участках, сметает с своего пути все преграды.

Вот почему партторг комсомола Павел Петрович Постышев призвал всех комсомольцев брать пример с их лучшего товарища — Каманина.

* *
*

В бедной крестьянской семье родился Михаил Водопьянов. С детства занимался сельским хозяйством. Однажды, когда Михаил вместе с отцом чинили крышу



Герой Советского Союза—пилот М. П. Каманин

избы, он услышал какой-то незнакомый гул. Впервые увидел Водопьянов парящий самолет и так засмотрелся, что чуть не сорвался с крыши. Уже тогда подумал мальчик о том, что хорошо было бы стать летчиком. Но разве доступно это крестьянскому сыну?

Это стало возможным только после Октябрьской революции. Добровольцем идет Водопьянов в Красную армию. Работая сначала помощником шофера, затем шофером, он сдает экзамен на бортмеханика, а в 1928 году заканчивает гражданскую школу летчиков. С тех пор он налетал более 300 тысяч километров. Работал Водопьянов и на Дальнем Востоке, впервые летая на линии Хабаровск—Сахалин. Летал из Москвы в Хабаровск, покрывая расстояние в 8 тыс. километров за 39 летных часов. В прошлом году Водопьянов потерпел аварию за Байкалом и временно не мог летать. По выздоровлении снова работал на линиях Аэрофлота, а потом получил назначение отправиться на помощь челюскинцам. Чтобы ускорить свой полет, Водопьянов перелетел через Анадырский хребет и, пройдя свыше 5 тыс. километров, немедленно полетел в лагерь Шмидта.

* *
* *
* *

Иван Васильевич Доронин тоже родился в крестьянской семье. Он поступает добровольцем в Красный морской флот, откуда переводится в военноморское училище и затем в школу летчиков. Три года работал Доронин в качестве морского летчика в Черноморском флоте, потом перешел на работу в гражданскую авиацию. С Черного моря переходит Доронин на Далекий Север, где проводит сквозь льды суда Карской экспедиции. Налетавши свыше 300 тыс. километров, Доронин не знает аварий.

Совершая свой героический полет к лагерю Шмидта, летчик доносит:

„Четвертого прилетели в Анадырь. Пять дней была пурга с сильным штормом и ветром. После пурги откапывали самолеты из полутораметрового снега... Чувствуя ответственность задания правительства и срочность его выполнения, мы решили продолжать полет, не считаясь с риском“.



Герой Советского Союза — пилот М. В. Водопьянов

И полет продолжался до тех пор, пока последние челюскинцы не были сняты со льдов.

* *
*

Анатолий Васильевич Ляпидевский родился в семье учителя. С 12 лет нужда заставила его бросить школу и пойти в батраки. Заработав немного денег, он снова стал учиться. Комсомол послал его в школу авиации, и с 1929 года Ляпидевский — инструктор школы морских летчиков. В последние годы работал на линиях Дальнего Востока. С первых же дней, как было получено сообщение о гибели „Челюскина“, Ляпидевский делает попытки прорваться в лагерь. Ему удается это сделать 5 марта, и весь мир с восторгом узнает о спасении десяти женщин и двоих детей.

* *
*

Сигизмунд Леваневский — сын кузнеца, активный участник гражданской войны. Много славных моментов в его биографии. Он приобрел известность спасением американского пилота Маттерна, совершил чудесный перелет из Черного моря на Далекий Север, в Анадырь, протяжением более 16 тыс. километров.

Когда американский летчик Маттерн, совершавший в прошлом году кругосветное путешествие, потерпел аварию близ Анадыря, тов. Леваневский немедленно вылетел из Хабаровска ему на помощь. Штормы, дожди и туманы преграждали путь. Но искусный и смелый летчик блестяще преодолел эти преграды. Неоднократно рискуя своей жизнью, Леваневский спас жизнь Маттерна.

— Я думаю, что Леваневский совершил очень опасный перелет. Я восхищен его мужеством, — заявил спасенный американский летчик.

Леваневский был в отпуску дома, в Полтаве, когда узнал о гибели „Челюскина“. Немедленно посылает он молнию в Москву с просьбой откомандировать его на Север.

Получив согласие, он выезжает в Москву, оттуда в Берлин, в Нью-Йорк, на Аляску, совершает героический полет в Ванкарем и дальше, к лагерю Шмидта.



Герой Советского Союза — пилот И. В. Доронин

Опытный пилот **Маврикий Слепнев** летает уже десять лет. Всем известны его полеты во время поисков погибшего американского летчика **Ейельсона**. Он нашел его труп и доставил в Америку, вызвав изумление американцев своими блестящими полетами.

Велика слава этих самоотверженных летчиков. И много таких героев есть в нашем воздушном флоте, охраняющем спокойствие советских границ.

ВЫНУЖДЕННЫЕ ПРИЗНАНИЯ

Изумительные подвиги наших летчиков не могли не вызвать многочисленных откликов за границей. Даже буржуазная пресса вынуждена была отметить героические подвиги советских пилотов и полярных исследователей.

Американская газета „**Нью-Йорк Таймс**“ в статье, посвященной экспедиции **челюскинцев**, писала:

„В течение многих лет из Арктики не поступало более драматических известий. Мир узнавал о том, что там происходит ежедневно, благодаря радиосвязи и благодаря отваге и умению советских летчиков“.

Американская газета „**Геральд Трибюн**“ пишет о том, что советские летчики совершили „одну из самых драматических спасательных операций в истории Арктики“.

Один из лучших американских летчиков, **Чемберлен**, заявил:

„Спасение **челюскинцев**—великолепный образец работы, совершенной при максимально неблагоприятных условиях. Советская авиация стоит на значительно более высоком уровне, чем это обычно считают, и подвиг советских пилотов продемонстрировал это“.

Американская газета „**Глоб Демократ**“ так говорит о спасательной экспедиции:

„Положение **челюскинцев** вызвало внимание и сочувствие всего мира. Многие государства обсуждали методы спасательных операций. Однако, только благодаря отваге советских пилотов **челюскинцы** были спасены. Трудно найти слова для оценки этих людей и их решимости“.

Сопровождавший больного **т. Шмидта** в **Ном** (**Аляска**) **т. Ушаков** рассказывает:



Герой Советского Союза — пилот А. В. Ляпидевский

„В Номе, куда мы прибыли с больным Отто Юльевичем, было получено сообщение о том, что не только все люди, но даже и собаки сняты со льда. Это произвело огромное впечатление в самых широких американских кругах. Американцы повсюду встречали нас с исключительным вниманием, навстречу нам везде выходили толпы народа. А корреспонденты газет врывались к нам даже ночью в поезд, когда мы спали, и буквально вытаскивали нас из кроватей, требуя интервью и делая снимки. Меня сняли даже в халате, потому что некогда было одеться.

В Америке Советским Союзом сейчас интересуются широкие деловые и общественные круги. Но совершенно особый интерес к Советскому Союзу у американских летчиков. Многие из них заявляли нам о своем желании работать вместе с советскими пилотами, работой которых они восхищены“.

Широко откликнулась на героическую борьбу за спасение челюскинцев итальянская пресса.

„Советские летчики,—пишет газета „Трибуна“,—совершили незабываемый подвиг. Они дали блестящее доказательство своего искусства, своего умения оперировать в ледяных пустынях. В первую же очередь, они показали миру волнующее зрелище человеческой солидарности“.

„Джорнале д'Италия“ пишет:

„Спасение челюскинцев привлекло всеобщее внимание и к огромной политической и научной деятельности, развертываемой в СССР. В течение трех лет советские самолеты и ледоколы производят систематические, настойчивые исследования в области изучения северных земель, а также законов воздушных и морских течений и биологических явлений сибирского побережья и прилегающих к нему архипелагов“.

Гурецкая газета „Аксаме“ подробно описывает события, совершавшиеся на Далеком Севере, и заключает так:

„Не знаешь, чем больше восхищаться — отвагой ли и героизмом летчиков, которые, пренебрегая жизнью, ринулись на помощь потерпевшим аварию, не боясь циклонов и небывалых морозов, делавших полеты невозможными, или теми, которые в пустынном море бесконечных льдов во имя науки в течение двух месяцев бестрепетно стояли перед лицом смерти и ежедневно сообщали по радио: „Моральное состояние челюскинцев прекрасно“. Какое счастье, что время от времени совершаются акты, возвышающие че-



Герой Советского Союза — пилот С. Леваневский

ловека, пробиваясь сквозь тучи интриг и алчности, покрывающие мировой горизонт“.

Шведская газета „Гетеборго Гандельстиндинг“ писала:

„Трагедия сменяется триумфом человеческого изобретательства и современной техники. События у мыса Уэллен побуждают к дальнейшей отваге. Все это, вместе взятое, свидетельствует о грандиозном наступлении советской страны в область Арктики, уроки и опыт которого будут иметь большое значение. Катастрофа, случившаяся с экспедицией Шмидта, является тяжелым испытанием, тем более великим является успех спасательных работ“.

Подробно освещает спасение челюскинцев французская печать. Газета „Эксцельсиор“ пишет:

„Несмотря на бесчисленные трудности и ужасающие атмосферные условия, советские летчики совершили ряд подвигов, вызывающих невольное восхищение“.

Польская газета „Добры вечур“ поместила сообщение о спасении челюскинцев под заголовком „Герои спасают героев“. Вся польская печать уделяла много внимания челюскинцам.

Пресса всего мира уделяла громадное внимание героической борьбе наших пилотов и мужеству челюскинцев.

И только Япония была единственной страной, где газеты упорно замалчивали блестящие подвиги наших пилотов. Японские империалисты пытались скрыть от трудящихся Японии отвагу и мужество наших летчиков. Но пусть знают империалисты всего мира, мечтающие о нападении на наш Великий Союз, что так же героически, как боролись наши пилоты со стихией, с такой же отвагой выступят—только уже не семь человек, а миллионы трудящихся великой страны социализма—против всякого, кто осмелится посягнуть на наши границы. И мы не сомневаемся, что победа будет за нами.



Герой Советского Союза — пилот М. Слепнев

ИХ МОГЛА СПАСТИ ТОЛЬКО СТРАНА СОВЕТОВ

Ровно 20 лет тому назад телеграф принес сообщение о гибели лейтенанта Георгия Седова — первого русского путешественника к Северному полюсу. Морской министр Григорович так откликнулся на это сообщение:

„Жаль, что не вернулся этот прохвост. Я бы отдал его под суд“.

Министр был возмущен тем, что затерянный во льдах Седов „просрочил“ отпуск и не вернулся, как предполагал, через год.

Экспедиция Седова была предоставлена собственным силам. Ничего не сделало царское правительство ни для организации экспедиции, ни для оказания ей помощи.

Богатая история арктических путешествий знает не мало таких случаев, когда экспедиции гибли только потому, что им не оказывали своевременной помощи.

С первого же момента, как только было получено сообщение о гибели „Челюскина“, все силы, все средства были брошены на помощь экспедиции Шмидта и команде затонувшего парохода.

Челюскинцы спасены самолетами. Самолеты летели из Уэллена и Петропавловска, из Владивостока и Хабаровска, два самолета были специально приобретены в Америке.

И все же, если бы летчикам, несмотря на всю их чудесную отвагу, не удалось спасти челюскинцев, им пришли бы на помощь другие виды спасательных отрядов. На помощь самолетам шел резерв: на Север направлен отряд дирижаблей, через Атлантический и Тихий океаны направился мощный ледокол „Красин“, мобилизованы пароходы, аэросани, собачьи запряжки. Не оставалось ни одного средства к спасению, которое не было бы использовано.

Иностранная печать отмечает великолепную организацию работы по спасению челюскинцев. Газеты пишут об исключительном героизме советских летчиков. Они говорят о высокой технике нашей авиации. И все же спасение челюскинцев остается для буржуазной общественности чудом, которое трудно объяснить.



*Зам. начальника Главного управления Северного морского
пути Г. Ушаков*

А объяснение этого „чуда“ прежде всего в том, что спасательные работы проводились ленинским стилем — тем стилем, который определен тов. Сталиным, как сочетание американской деловитости с революционным размахом.

С первых же дней была мобилизована необходимая техническая база и в использовании ее был проявлен тот высокий революционный пафос, который возможен только в нашей стране, победоносно строящей социализм.

Челюскинцы на льду сохраняли удивительную бодрость, не поддаваясь губительной панике; летчики на аэропланах совершали чудеса, ибо каждый из них знал, что он борется за одно общее дело, за победу социализма.

Спасение челюскинцев было возможно потому, что трудящиеся нашей страны осуществляют великие указания тов. Сталина об овладении техникой. Мы блестяще овладеваем техникой самолетостроения, — аэропланы, реявшие над лагерем Шмидта, были построены на советских заводах, советскими рабочими. Наши летчики овладели высокой техникой лета, — при всяких условиях, в любую погоду они сумели провести самолеты над ледяной пустыней, сквозь штормы, жесточайшие морозы. Наши радисты чудесно овладели техникой своей работы, и радиостанции, раскинутые незаметными точками среди необъятных ледяных просторов, сумели обеспечить постоянную бесперебойную связь ледяного лагеря со всем миром и, в первую очередь, со столицей Советского Союза — красной Москвой.

Спасение челюскинцев было возможно потому, что наша славная партия, наш великий вождь тов. Сталин воспитали в трудящихся нашей страны волю к победе, умение преодолевать трудности. Экспедицией и спасательными работами руководили большевики, не привыкшие отступать перед трудностями.

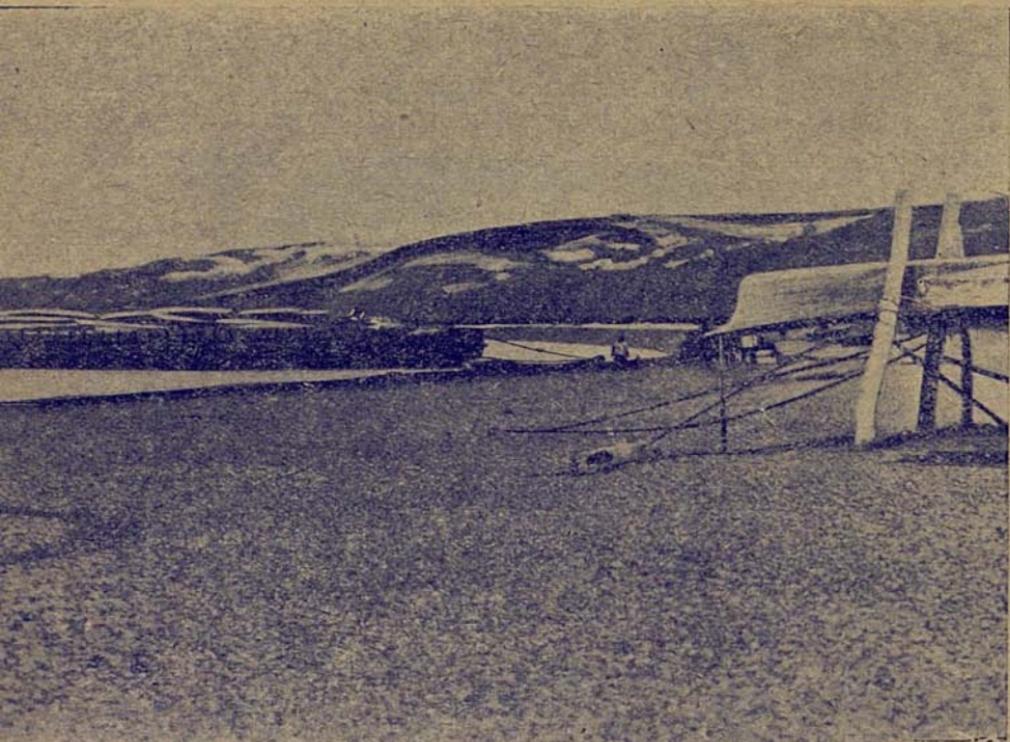
— Нет таких крепостей, которых не могли бы взять большевики.

И осуществляя эти слова, претворяя их в жизнь, ударники-челюскинцы и ударники-пилоты сумели взять воздвигнутые стихией ледяные крепости.

Так же, как и на любом фронте, на любом участке нашей великой социалистической стройки, большевики и во



*Полярный пилот т. Бабушкин—участник экспедиции
на „Челюскине“*



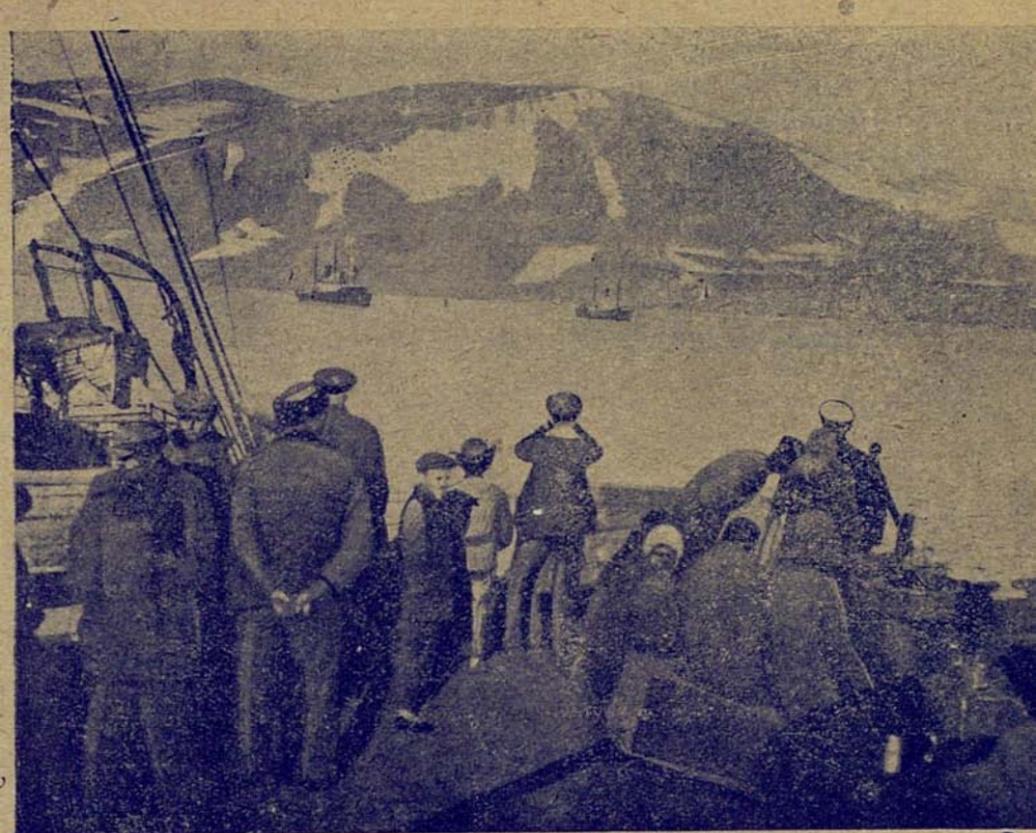
Ванкарем

льдах оставались авангардом, сплывающим и ведущим за собою коллектив. Недаром многие челюскинцы, пробывшие два месяца в лагере, а также и беспартийные пилоты, спасшие их, подали заявление о приеме в партию.

Спасение челюскинцев — это победа нашей великой партии, это победа страны социализма. Подвиги, совершенные летчиками, мужество, проявленное челюскинцами, — долго будут звать к упорной, напряженной, большевистской работе, и в первую очередь к борьбе за освоение арктических просторов.

Чудесное письмо написал в редакцию „Комсомольской Правды“ ленинградский комсомолец Владимир Лысенко:

„Меня бросало в лихорадку, когда я узнавал о том, что пурга не давала возможности летчикам продвигаться вперед. И не было конца моей радости, когда я в газете



Бухта Провидения

прочел, что мой земляк Ляпидевский вывез из лагеря Шмидта женщин и детей. Каманин, Молоков, Слепнев, Водопьянов вызвали не только восхищение, но глубокое чувство гордости за наших героев... Лагерь Шмидта больше не существует, но остается Арктика. Ее нужно освоить. Нужно, чтобы хозяевами ее были большевики, и я хочу тоже работать по освоению Арктики“.

После того, как опасность миновала, первой мыслью героев, спасителей и спасенных, было — заверить партию и правительство, что они готовы к дальнейшей работе за освоение Арктики.

В память полярного похода „Челюскина“ в Москве будет воздвигнут грандиозный монумент. Одновременно будут строиться взамен „Челюскина“ два новых парохода ледокольного типа. Проекты уже готовы; при составлении их учли недостатки, выявленные на „Челюс-

кине“. Эти суда будут строиться не в Дании, как „Челюскин“, а у нас на Балтийском заводе, в Ленинграде. Монумент будет напоминать о „Челюскине“. Новые пароходы будут продолжать незаконченный им путь. И быть может, на их пути встретится когда-либо льдина с реющим над нею красным флагом, поднятым челюскинцами,—этой неумирающей эмблемой подлинной, пламенной человеческой отваги и неустрашимости, рожденной мощным дыханием Великого Октября.

СОДЕРЖАНИЕ

| | Стр. |
|--|------|
| Два месяца | 5 |
| Путь на Север | 8 |
| Северный участок социалистического наступления | 17 |
| Мы раскрываем тайны „белых пятен“ | 19 |
| „Челюскин“ выходит в путь | 23 |
| На помощь челюскинцам | 29 |
| К лагерю Шмидта летят самолеты | 38 |
| Подвиг героев Советского Союза | 41 |
| Их знает весь мир | 56 |
| Вынужденные признания | 70 |
| Их могла спасти только страна Советов | 76 |

6 р 117510

Библиографическое описание этого издания помещено в „Лі тописі Українського Друку“, „Картковому Репер у-арі“ и других указателях Украинской Книжной Палаты

Редактор группы *И. Левитов*
Худ. оформление *Л. Перешкольника*
Отв. корректор *Я. Склярский*

Сдано в набор 29/V

Подписано к печати 27/VI

Уполн. главлита. № 2560. Тир. 25.000—51/4 печ. л. Зак. № 235

Бумага: 27/8 л., ф. 62×94—38 кг. 1 бум. л.—71 т. зн.

Типогр. Изд-ва „Український Робітник“ Харьков, Пушкинская ул., № 40

Кайрпач Мехметмурат - Нароод





63-378-13

-50

ЦЕНА 1 РУБ.
ПЕРЕПЛЕТ 50к

63-6
3871