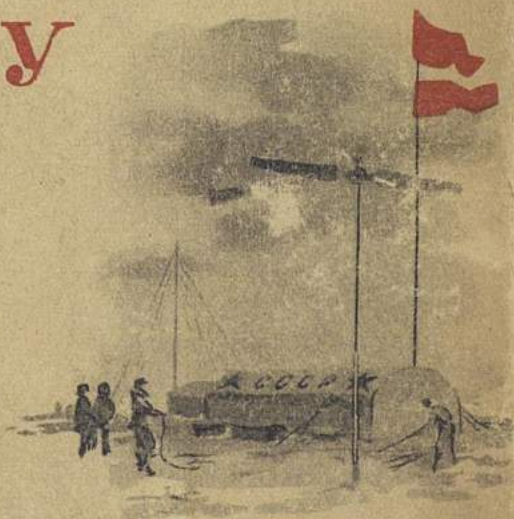


А.МАРГОЛИН

# БОЛЬШЕВИКИ ОСВАИВАЮТ АРКТИКУ



ПАРТИЗДАТ ЦК ВКП/б/  
1937





**Начальнику экспедиции на Северный полюс  
товарищу О. Ю. ШМИДТУ**

**Командиру летного отряда  
товарищу М. В. ВОДОПЬЯНОВУ**

**Всем участникам экспедиции на Северный полюс**

Партия и правительство горячо приветствуют славных участников полярной экспедиции на Северный полюс и поздравляют их с выполнением намеченной задачи—завоевания Северного полюса.

Эта победа советской авиации и науки подводит итог блестящему периоду работы по освоению Арктики и северных путей, столь необходимых для Советского Союза.

Первый этап пройден; преодолены величайшие трудности. Мы уверены, что героические зимовщики, остающиеся на Северном полюсе, с честью выполнят порученную им задачу по изучению Северного полюса.

Большевистский привет отважным завоевателям Северного полюса.

<b>И. Сталин</b>	<b>А. Андреев</b>
<b>В. Молотов</b>	<b>С. Босиор</b>
<b>Б. Ворошилов</b>	<b>А. Жданов</b>
<b>Л. Каганович</b>	<b>Н. Ежов</b>
<b>М. Калинин</b>	<b>М. Рухимович</b>
<b>В. Чубарь</b>	<b>В. Межлаук</b>
<b>А. Микоян</b>	

НЕТ ТАКИХ КРЕПОСТЕЙ,  
КОТОРЫХ БОЛЬШЕВИКИ НЕ МОГЛИ БЫ ВЗЯТЬ

И. Сталин

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

А. МАРГОЛИН

# БОЛЬШЕВИКИ ОСВАИВАЮТ АРКТИКУ

37-10

4442a

Гос. Рай- Библиотека  
Октябрьского Совета

№

34866

ул. 3-го Июля, 33 тел. 94-39





## ГЕРОИЧЕСКИЕ ПОПЫТКИ ОДИНОЧЕК

Еще в далекие времена многие ученые мира предполагали, что самый короткий путь из Европы к восточным берегам Азии проходит через Северное Ледовитое море. Первые полярные экспедиции (XVI век) ставили себе практическую задачу: пройти из Европы в Азию северными морями, либо северо-восточным проходом мимо северных берегов Азии, либо мимо берегов Америки, т. е. северо-западным проходом. Для чего нужен был Северный морской путь? Такой путь казался самым кратчайшим для торговли между Китаем, Японией и Западной Европой.

Эти попытки, несмотря на самоотверженность, отвагу и героизм первых полярников, не увенчались успехом.

В 1553 г. из Ратклифа (Англия) вышло под командой Виллоуби три корабля. Два из них зазимовали на Мурманском побережье, не будучи приспособленными для зимовки даже в этом относительно безопасном месте.

В 1595 г. из Голландии вышла прекрасно оборудованная экспедиция в составе шести судов под командой адмирала Ная и лучшего полярного исследователя того времени Виллема Баренца. Путь оказался не легким. Уже в Карском море, встретив тяжелые льды, совет капитанов судна записал:

«Мы, нижеподписавшиеся, объявляем перед богом и перед миром, что мы сделали все, что от нас зависело, чтобы проникнуть через Северное море в Китай и Японию, как нам приказано в наших инструкциях. Наконец, мы увидели, что богу не угодно, чтобы мы продолжали наш путь, и что надобно отказаться от этого предприятия. А посему мы решили возможно скорее вернуться в Голландию».



Неустрасимый полярник Баренц наотрез отказался дать свою подпись под этим документом. Впоследствии Баренц организовал еще несколько экспедиций, но дальше Новой Земли он пройти не мог. Во время одной из экспедиций Баренц скончался от цынги.

В конце XVI века голландец Гутман совершил плавание вокруг южной оконечности Африки (мыс Доброй Надежды) и открыл кратчайший морской путь из Европы в Индию и Китай. Вслед за этим предпринимательский интерес торговых компаний к Северу ослабевает, и в течение 2½ веков прекращаются торговые экспедиции по отысканию северо-восточного морского прохода.

Русские промышленники—поморы ходили в Полярное море еще в XV веке и основали ряд промысловых становищ и селений на Мурманском севере. Двумя путями—по великим сибирским рекам и вдоль берегов Полярного моря шли на северо-восток искавшие вольницы и легкой наживы казаки и русские купцы. Казак Постников в 1640 г. открыл реку Индигирку, казак Старухин в 1644 г.—реку Колыму, а в 1648 г. колымский казак Семен Дежнев сделал величайшее географическое открытие того времени: он подтвердил смелые предположения полярников и ученых о проливе, разделяющем Азиатский материк и Америку—северо-восточный проход. Дежнев сообщил о своем открытии якутскому всеводу. Невежественный царский чиновник сдал рапорт в архив, *и лишь 70 лет спустя*, после плавания русской северной экспедиции Беринга, стало широко известно о существовании пролива, впоследствии названного Беринговым.

Но и после этого царское правительство отрицательно относилось к Северному морскому пути на восток. Предлагавшим свои проекты ученым и отдельным купцам начальство делало строгое внушение, что, дескать, идея эта богопротивна и поведет к упадку отечественного благосостояния, ибо повлечет усиленный морской транзит из Европы на восток и к берегам Сибири и русские лишатся выгод от торговли (проще сказать, грабежа) народов Севера.

Во второй половине XIX века возобновляются попытки плавания по Северному морскому пути. Первым прошедшим целиком всю трассу был шведский ученый Эрик Норденшельд. В 1878 г. на небольшом зверобойном судне «Вега» Норденшельд вышел из Гетеборга (Швеция) и двинулся в смелый рейс. Почти все Карское море Норденшельд про-



плыл и, не встретив льда, беспрепятственно вышел в море Лаптевых. За 250 километров от чистой воды, возле острова Колючина, он попал в тяжелые льды, которые заставили его зазимовать. В июне следующего года «Вега» достигла Берингова пролива.

Норденшельд проплыл северо-восточным проходом, *но задачи плавания коммерческого и стратегического он не разрешил*, ибо зимовка корабля во льдах сводит на-нет всю эффективность экспедиции; она подвергает опасности судно и людей, замораживает на два года капитал, удорожает в несколько раз стоимость перевозок.

Вторая попытка плавания по Северному морскому пути была проделана в 1914 г. гидрографом Вилькицким на двух ледокольных транспортах—«Таймыр» и «Вайгач». В отличие от Норденшельда Вилькицкий шел с востока на запад. Наконец, третья экспедиция для освоения трассы Северного морского пути связана с именем известного полярного исследователя Роальда Амундсена, открывшего Южный полюс. Амундсен пытался проплыть по Северному Ледовитому морю до Берингова пролива, здесь вмерзнуть своим судном «Мод» в льды и, подчиняясь их дрейфу, пройти вблизи Северного полюса. Амундсен дважды зазимовал в пути—у мыса Челюскин (полуостров Таймыр) и у Чаунской губы (на Чукотке), но замысел его не удался.

Географически Северный морской путь был открыт. *Но основная задача, задача превращения его в действующий транспортный путь*, по которому возможно плавание в любое время года, в любых ледовых условиях, без зимовок, в одну навигацию,—эту задачу *ни один* из смелых полярников разрешить не мог. И только на долю большевиков, осуществлявших задание партии и правительства, выпало совершить то, что не удавалось человечеству в течение многих столетий. Практическое освоение северо-восточного прохода удалось только полярникам и ученым нашей страны.

«Какие условия и материальные предпосылки послужили вашему успеху?»—сказал товарищ Калинин, вручая ордена героям-полярникам, участникам экспедиции на Северный полюс.

*Первое*—социалистическое государство. Наше государство создало максимально возможные материальные условия для достижения этой победы. Оно неослабно сле-



дило за вашими действиями, оно вселяло в вас чувство уверенности, что если что-либо случится, то огромная мощь многомиллионного народа придет вам на помощь, как это было с челюскинцами.

*Второе*—коммунистическая партия, которая умеет заряжать людей величайшим пафосом, смелостью и чувством величайшей внутренней силы, столь необходимой при решении любой задачи.

Вот почему можно с уверенностью сказать, что ни одна подобная экспедиция в условиях капиталистического мира не могла и не может располагать такими возможностями, какими располагают наши герои. Если капиталисты могут дать своей экспедиции такую же материальную часть, какую дали мы своей, то уж коммунистическим мировоззрением, которое дает человеку возможность не только выходить из самых трудных положений, но и бороться за достижение своей цели,—этим они не располагают. Коммунистическое мировоззрение в огромной мере усилило наших людей и дало им возможность достигнуть цели, которой не могли достигнуть исследователи капиталистического мира».

## 2

### БОЛЬШЕВИКИ ОСВАИВАЮТ АРКТИКУ

**В** чем были причины неудач всех попыток пройти Северный морской путь *в одну навигацию*? Прежде всего в том, что экспедиции организовывались отдельными исследователями или частными компаниями, а не государством. Изучением и исследованием Арктики занимались одиночки.

История полярных путешествий знает немало случаев, когда ловкие предприниматели ухитрялись даже наживать на рискующих своей жизнью полярниках. В 1845 г. исследователю Франклину были поставлены для экспедиции испорченные мясные консервы. И экспедиция Амундсена на судне «Мод» во время дрейфа во льдах обнаружила, что в ящиках из-под консервов лежат кирпичи.

Одиночки-полярники капиталистических стран на собственной практике убеждались в эксплуататорской и бесчеловечной сущности капитализма. Крупный исследователь-



полярник Адольф Грили с горечью писал о судьбе погибших участников экспедиции:

«Даже обещанные с самого начала скудные прибавки за службу в Арктике до сих пор еще не выплачены полностью, и вдовы и сироты погибших все еще остаются необеспеченными».

Другой исследователь, капитан Скотт, геройски погибший у своей цели—Южного полюса, в последней записи в дневник с отчаянием взывает к своим соотечественникам: «Ради бога, не оставьте наших близких».

Советские способы изучения Арктики, наши цели принципиально отличны от методов и целей капитализма. Наши полярники—это не одиночки, идущие на тяжелый риск и выпрашивающие жалкие копейки у «просвещенных» капиталистов. Наши полярники—посланцы великой социалистической родины, великого вождя народов Сталина.

Лучшие люди нашей страны, участники экспедиции на Северный полюс, в ответ на приветствие партии и правительства пишут:

«Собрались под открытым небом, в пургу, но не чувствовали холода, согретые яркими словами, волнующей заботой великого Сталина, чувствуя горячее дыхание любимой родины, пославшей нас».

Грандиозная задача освоения Арктики и превращения Северного морского пути в нормально действующую дорогу кораблей могла быть выдвинута и разрешена *только советской властью*.

В январе 1919 г. была организована специальная комиссия по изучению Севера, впоследствии выросшая в Всесоюзный арктический институт. До революции в Арктике было только три полярных станции. С 1919 по 1932 г. было построено 13 полярных станций, оборудованных радиосвязью, а в 1937 г. полярная станция, организованная на дрейфующей льдине, в районе полюса, является уже 57-й по счету. Овладение Арктикой включено в единый план социалистического строительства.

В 1932 г. лучшие знатоки Севера—О. Ю. Шмидт, академик, Герой Советского Союза, и В. Ю. Визе выдвигают мысль повторить исторические рейсы Норденшельда, Амундсена, Вилькицкого—пройти северо-восточным проходом без



зимовок. Идея подверглась тщательному рассмотрению руководителями партии и правительства. Оба ученых доказывали, что на нашей стороне большой опыт кораблевождения в полярных водах, что мы обладаем специальными судами—ледоколами, приспособленными для борьбы со льдом. Достижения науки и техники—самолет, радио, аэросани в наших руках. Наконец, в нашей стране—и больше нигде—*вырос новый человек*, человек социалистической родины, гражданин эпохи Сталинской конституции.

План был одобрен. Вдохновитель и друг полярников товарищ Сталин дал твердые указания Отто Юльевичу Шмидту о сроках и порядке организации экспедиции. И 28 июля 1932 г. ледокольный пароход «Сибиряков» вышел из Архангельска на восток. Уже в море Лаптевых «Сибиряков» в течение 40 часов прокладывал себе дорогу через пятимильное ледяное поле. У мыса Шелагского (Чукотское море) снова встретились тяжелые льды. На расстоянии 100 миль от чистой воды пароход при столкновении со льдами потерял винт и оказался во власти стихии. Славные сибиряковцы не спасовали перед трудностями: большие разводья дали возможность идти на парусах. 1 октября «Сибиряков» подошел к северному входу в Берингово море. Весь путь от Архангельска до Берингова пролива занял 2 месяца 4 дня. *Историческая задача плавания из Белого моря в Тихий океан в одну навигацию была полностью разрешена.*

Сибиряковцы победили своей организованностью, высокой сознательностью и твердой уверенностью, что они не одиноки, что за ними следит вся страна, весь великий народ, что они всегда встретят любовь, заботу и великую ласку друга и отца—товарища Сталина.

«Успехи вашей экспедиции,—говорилось в приветствии партии и правительства участникам экспедиции «Сибирякова»,—преодолевшей неимоверные трудности, еще раз доказывают, что нет таких крепостей, которых не могли бы взять большевицкая смелость и организованность».

Успех «Сибирякова» послужил стимулом для организации Главного управления Северного морского пути.

«Поставить перед ГУСМП,—говорит постановление правительства от 17 декабря 1932 г.,—задачу проложить окончательно Северный морской путь от Белого моря до





*Караван судов в Восточносибирском море.  
На первом плане ледокол «Красин»*

Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути».

В 1933 г. Главсевморпуть продолжил опыт экспедиции «Сибирякова». Экспедиция «Челюскина» должна была выявить возможность плавания в полярных морях грузовых пароходов неледоколов.

История гибели «Челюскина» еще жива в памяти у всех. Сквозной морской путь был по существу пройден «Челюскиным». Дрейфуя вместе со льдом 3 ноября 1933 г., «Челюскин» входил в Берингов пролив. Но неблагоприятные метеорологические условия не позволили ему выбраться на чистую воду и спастись от сжатия льдов.

Высадившиеся на льдину челюскинцы показали блестящий пример организованности, высокого героизма и преданности своей родине. Десятки миллионов людей день за днем настойчиво следили за героической борьбой славного непоколебимого отряда челюскинцев, возглавляемых большевиком-ученым т. Шмидтом. Новые люди, люди сталинской закалки, выдержки и самообладания, держали испытание перед всей



страной, нашей партией и любимым вождем товарищем Сталиным. Воодушевленные любовью к своей великой родине, они не сдались, они победили.

«Мы на льду,—писал Отто Юльевич Шмидт в лагерной газете,—но и здесь мы граждане великого Советского Союза, мы и здесь высоко держим знамя Республики советов».

*Храбрость, организованность, беззаветная преданность партии и ее делу, любовь к родине и ее вождю. Сталину*—отличительная черта советских полярников.

Гибель «Челюскина» не остановила большевиков. Превратить Северный морской путь в нормально действующий водный путь—вот такая очередная задача была поставлена партией и правительством.

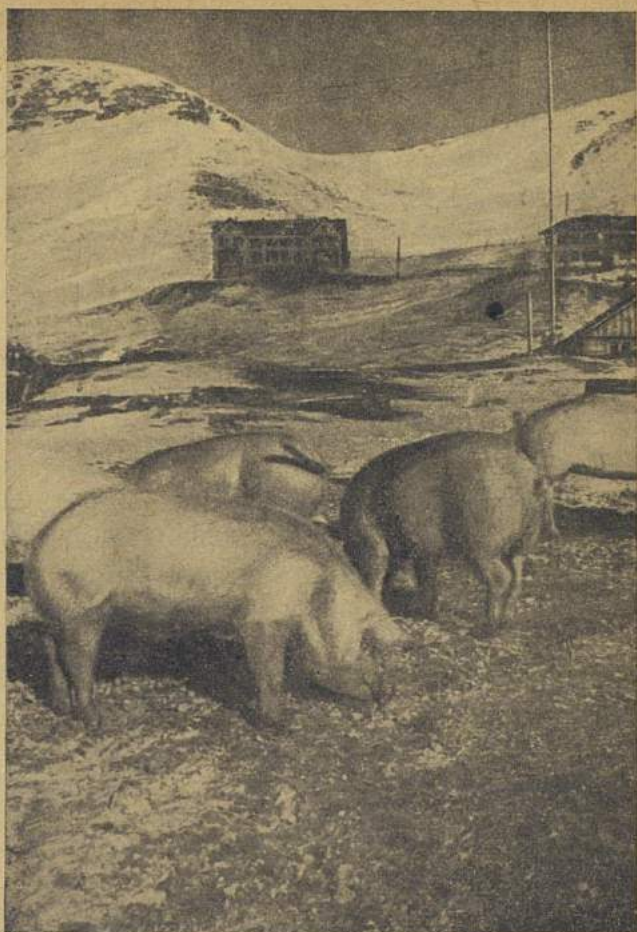
«...Вдохновляемые Советской властью, полярные работники добились блестящих успехов в деле изучения и хозяйственного освоения Арктики. Своим мужеством и преданностью делу, порученному полярникам партией и правительством, они еще выше подняли знамя нашей великой родины.

ЦК ВКП(б) верит, что работники Арктики добьются решающих успехов в трудном деле изучения Северного морского пути и *превращения его в нормально действующий водный путь*»<sup>1</sup>.

1934 год явился последним годом проверки достижений Советского Союза по прокладке сквозного Северного морского пути. В этот год ледокол «Литке» прошел впервые в истории весь путь от Владивостока до Мурманска в *одну навигацию*—в 60 дней. Несбыточная, казалось, до сих пор мечта смелых моряков и ученых была нами реализована. Наступила пора превратить Севморпуть в постоянный транспортный путь Советского Союза. К этому особо вынуждало еще одно важное обстоятельство. Моря советской Арктики при обслуживании проходящих по ним судов ледоколами, авиацией, радиосвязью и т. д. являются для Союза внутренними морями, плавание по которым может быть обеспечено от всякого вмешательства извне. Через эти моря лежит *кратчайший* путь из европейской части Союза в Сибирь и Дальневосточный край. От Ленинграда до Владивостока через Суэц-

<sup>1</sup> Приветствие ЦК ВКП(б) полярникам к 15-летию работы в Арктике.





*В Арктике создаются свиноводческие фермы  
(Баренцбург, остров Шпицберген)*

кий канал расстояние морем составляет свыше 12 600 морских миль, а от Мурманска до Владивостока морским путем всего лишь 6 230, т. е. вдвое меньше. Следовательно, Северный морской путь кроме хозяйственно-политического будет иметь еще большое военно-стратегическое значение. На эту сторону Севморпути обратило внимание царское правительство во время русско-японской войны, когда оно стало перед необходимостью быстрой переброски русской военной эскадры из Балтийского моря на Дальний Восток. Однако не царскому правительству, не его узколобым министрам было дано разрешить эту проблему. Только Советское правительство ши-



роко развернуло мероприятия, обеспечивающие полное освоение Северного морского пути и мощное развитие хозяйства Крайнего севера СССР.

Наша задача—от отдельных героических рейсов, походов, экспедиций перейти к повседневной кропотливой хозяйственной и культурной работе. Центр тяжести переносится на хозяйственную, эксплуатационную работу по транспорту, связи, геологическим работам, промыслам и т. д. На этой деловой и хозяйственной базе развился и вырос новый, мощный отряд советских полярников.

1935 год стал годом опытной эксплуатации Северного морского пути. Природные богатства Крайнего севера мы только начинаем эксплуатировать. Без проложения Северного морского пути—подхода к арктическим землям—не было бы возможности приступить к этим работам. Наличие Северного морского пути вызвало к жизни так называемый малый каботаж, т. е. доставку грузов, привозимых по магистральной морской трассе, в мелкие пункты их назначения и в устья северных сибирских рек. Это в свою очередь создало условия для организации и развития судоходства по этим рекам.

Приведем несколько цифр. В 1935 г. было перевезено по Севморпути 204 тысячи тонн, а в 1937 г. предполагается перевезти 351,8 тысяч тонн. В 1936 г. 160 судов участвовало в перевозках по Севморпути, тогда как в 1914 г. на отдельных участках Севморпути плавало только 6 пароходов. Это огромное количество пароходов доставляет в первую очередь кадры людей для работы на Крайнем севере, продовольственные и промышленные грузы для местного населения, технические грузы и промысловое снаряжение для промышленных и строительных предприятий, предметы культурного оборудования: книги, медикаменты для народов Севера.

Огромное государственное значение имеют перевозки для мыса Нордвик (в Хатангском заливе) в связи с развертыванием добычи соли и перевозки соли оттуда на Дальний Восток. Советский Дальний Восток обладает богатейшими рыбными промыслами и рыбоконсервными заводами. Соли на Дальнем Востоке нет, и ее возят из Одессы или Павлограда 11—12 тысяч километров по железной дороге, либо вокруг света морским путем. Обнаруженные соляные месторождения на мысе Нордвик позволяют вдвое быстрее и в несколько раз дешевле доставлять соль для нашей рыбной промышленности Дальнего Востока и Мурманска.



Для Якутской республики раньше грузы перевозили по железной дороге до Иркутска, отсюда на лошадях до пристани Качуг на реке Лене, затем на плотах до Якутска, где они лежали до наступления зимнего нартового пути и, наконец, по пням тайги и кочкам тундры на лошадях, оленях и собаках их отправляли в глубинные пункты республики.

Большевики сделали путь в Якутию короче, дешевле—по Северному морскому пути.

С 1933 г. из Мурманска по трассе Северного морского пути ежегодно отправляются пароходы с десятками тысяч тонн грузов для Якутии. В порту Тикси грузы перегружаются на речные суда и баржи.

Тишину тундры, болотную гладь пойм сибирских рек впервые нарушил пароходный гудок. Пароход здесь не случайный гость. Вслед за пароходом приходит в эти места человек: это большевик с киркой, буровым станком. Он ставит на службу социалистической родине богатства Советской Арктики, веками скрытые в глубоких недрах Крайнего севера.

## 3

### ПОСМОТРИТЕ НА КАРТУ СЕВЕРА

**П**осмотрите на карту северного полушария: Арктика занимает всю северную зону. Она одета ледяным покровом. Южнее арктических стран—болотистые, безлесные полярные районы. К югу от Полярного круга—лесотундра, переходящая в тайгу.

В полярные и приполярные районы Советской Арктики входит все пространство, занимаемое Северным Ледовитым океаном с образованными им морями: Баренцовым, Белым, Карским, морем Лаптевых и Восточносибирским. Приполярные районы охватывают острова: Землю Франца-Иосифа, Новую Землю, Вайгач, Колгуев и др., а также Канинский полуостров, часть Малоземельской и Большеземельской тундры. На севере Азиатского материка в приполярные районы входит огромная территория Ямальского полуострова, Таймыра, северная часть Якутии, Чукотский полуостров, десятки больших и малых островов в Ледовитом океане.

В Арктике суровая, продолжительная зима и короткое



лето. Большую часть зимы длится полярная ночь. В короткий летний период солнце не заходит совсем. Температура воздуха в арктических странах различна. Наиболее низка она в январе-феврале, достигая—35—45°. Мировой полюс холода—самое холодное место на земном шаре—находится не на полюсе и даже не в районе его, а на глубоком материке—в Оймяконе (Якутия). Там температура воздуха доходит до—71° по Цельсию. К северу Арктики климат мягче.

Бич Арктики—ветры огромной силы. При больших штормовых ветрах жизнь в Арктике замирает.

Однообразный, но величавый ландшафт: беспредельные ледовые просторы у берегов, снежные поля и глетчеры на островах; холмистая, иссиня-белая тундра на материке. Сколько дикой прелести, природной силы, неожиданностей таит он в себе!

Животный мир Арктики разнообразен. Олень служит основным предметом питания и «поставщиком» теплой одежды; хищник-песец, чьи прелестные белые и голубые шкурки служат дорогим украшением; белый медведь, полярный волк, тюлень, морж, белуха, гигантский кит и маленькая полевка-лемминг, лососевая треска и крикливая птица-кайра составляют ценнейший капитал Арктики и оживляют малолюдные пространства ее.

Такова суровая Арктика...

Арктика обладает огромными запасами естественных богатств. Тысячелетиями хранились ископаемые в ее недрах; пушные звери рыскали по белоснежной тундре; плескалась рыба в озерах и реках. Шли годы, десятилетия, века,—а жизнь Севера протекала замедленно и сонно. Русские и иностранные купцы-хищники не хотели, да и не сумели бы расшевелить огромный богатый край. Велика была алчность, но рисковать своим капиталом они не хотели и предпочитали хищнически истреблять богатства Севера,—на наш век, мол, хватит. Советская власть по-другому подошла к освоению северных богатств. Большевики пришли как настоящие хозяева. Десятки геологических, водных, рыболовецких и других экспедиций исколесили богатый советский Север. Там, где не ступала человеческая нога, появились вездеходы. Тишину тундры пронзил шум пропеллера. Появилась железная дорога Дудинка—Норильск.

До 1934 г. хозяйственная работа на Севере была расплывлена между многочисленными организациями.





*Трактор в Арктике*

Решение ЦК ВКП(б) от 1934 г. изменило в корне это положение. Оно говорит:

«В течение последних лет достигнуты большие успехи в научном изучении советского Крайнего севера и положено основание его хозяйственному освоению (создана в основном сеть полярных станций и радиосвязи, обеспечены регулярные морские рейсы в устья Оби и Енисея, положено начало связи с Леной и Колымой как с запада, так и с востока, сделаны первые сквозные прохождения Северного морского пути, создан полярный город Игарка, начато портовое строительство в устье Лены и т. д.

...Опираясь на героическую успешную работу северных моряков, летчиков, ученых и хозяйственников, сейчас уже возможно значительно шире развернуть мероприятия, обеспечивающие полное освоение Северного морского пути и мощное развитие хозяйства Крайнего севера СССР».

Эта огромная хозяйственно-политическая задача была возложена на Главное управление Севморпути.

34866



Как же оправдало Главное управление Северного морского пути доверие партии и правительства? Как развивается под его руководством хозяйство Арктики, как разрабатываются ее недра?

Наличие морских и речных путей сообщения, освоенных Главсевморпути во второй пятилетке, создало новые стимулы для продвижения горной промышленности в глухие районы Севера. В этом последовательно осуществлялось правильное размещение промышленных центров по всей стране, приближение их к сырью.

Уже теперь в Арктике разрабатываются флюоритовые месторождения в Амдерме, графитовые месторождения на Курейке, богатейшие полиметаллические ископаемые Норильска, занимающие по своим запасам руды первое место в Советском Союзе; на острове Шпицберген работает советская угольная концессия, заканчиваются разведки и с 1938 г. будет приступлено к эксплуатации нордвикской каменной соли, а в дальнейшем—нефти и серы; в Верхоянском районе Якутии обнаружены серебро, свинец, цинк; на реках Индигирке и Яне в Якутии приступают к пробной добыче золота, район Ымтанджи (Якутия) по своим запасам олова не уступает Забайкалью; в верховьях Колымы—крупнейшие золотые прииски; бухта Угольная на Чукотке через 1—2 года будет снабжать местным углем пароходы северной морской трассы.

Много на Севере белых и голубых песцов, горностаев, лисиц, белых медведей, полярных волков и других хищников. На Командорских островах водятся самые ценные виды пушного зверя—голубые песцы, морские бобры и котики. Командорский заповедник—драгоценная жемчужина в сокровищнице Советского Союза.

На почетном месте в «живом инвентаре» Арктики стоит северный олень. Стадо северного оленя в СССР составляет 65—70 процентов всего мирового стада.

Пушной промысел в значительной мере зависит от оленеводства. Охотник производит обезд ловушек на оленях; мясо оленя обладает высокой питательностью; шкуры оленя дают высококачественную замшу; мех идет на пошивку зимней одежды.

Но особенно велико значение оленя для местного населения Севера. Весь быт местного населения связан с оленьим стадом. На оленях северный житель едет в ближайшую





*Олень на Крайнем севере*

факторию сдать пушнину и купить необходимые товары и охотничье снаряжение; мясом оленя он питается; из оленьих шкур шьет «кухлянку»—верхнюю зимнюю одежду; жилами пользуется вместо ниток; из лап оленя шьет легкую и теплую зимнюю обувь—«камасы».

Грабительская колониальная политика царизма вела к упадку северного оленеводства. Только советское правительство начало проводить широкие мероприятия по восстановлению его. В 1929—1930 гг. возникли первые оленеводческие совхозы и колхозы на Крайнем севере; проводятся массовые прививки против сибирской язвы; организуются десятки ветеринарных пунктов и лабораторий. Сейчас перед оленеводческими совхозами поставлена партией и правительством почетная задача—быть рассадниками культурного оленеводства. С этой целью ежегодно оленесовхозы выделяют значительную часть молодняка для продажи колхозам и трудящимся единоличникам. Старое понятие «безоленное хозяйство», равное нашему «безлошадному» в центральной полосе Союза, *исчезло* из словаря северян.



*Сортировка белого песка на острове Врангеля*

Сибирский Север изобилует множеством водоемов: обширные моря, заливы омывают побережье сибирского Севера; мощные реки несут свои воды в моря и многочисленные озера.

В довоенное время рыболовство Севера не имело промышленного значения. На Чукотке работали частные рыбопромышленники. Рабочих они привозили из-за границы. С укреплением советов на Дальнем Востоке и в Сибири промыслы переходят в руки государства. По всему Северу раскинуты рыбные промыслы Главсевморпути.

Особенно резко изменился характер рыбных промыслов в последние год-два. Раньше мы вынуждены были основной лов рыбы на Севере проводить на государственных промыслах с помощью привозной и очень дорогой рабочей силы. Сейчас значительное количество рабочих составляет местное население—Главсевморпути оказывает ему широкую организационную и техническую помощь.

Большую роль в хозяйстве Севера играют зверобойные промыслы, проводящиеся в водах Белого моря и на побережье Чукотки. В Белом море промышляется гренланд-



ский тюлень. промысел тюленя имеет длительную историю, уходящую корнями еще к XVI веку. Начиная с 1800 г. русские зверобой постепенно вытеснялись англичанами, норвежцами и датчанами. Пользуясь приливом, прижимающим лед к берегу, русские зверобой выходили на лед и били зверя, причем они должны были успеть с добычей вернуться на берег, иначе льды относили их в море. Но тюлений промысел понемногу шел на убыль и только начиная с 1920 г. начал оживать, когда советское правительство занялось им вплотную. С 1925—1926 гг. впервые в истории мы начали применять воздушную разведку для отыскания многочисленных лежбищ тюленя.

На востоке, у берегов Чукотки, население добывает большое количество моржа, нерпы, белухи, лахтака—морского зайца. На легких байдарках, обтянутых моржевой кожей, с рульмоторами, снабженными глушителями, устремляются чукчи в море. Завидя лежбище моржей, ловцы тихо подплывают к нему.

Мясо моржа используется на корм собакам, шкура—на устройство жилища чукчи, жир—на отопление и освещение его, жилы—на нитки.

Недра Арктики дождались настоящего хозяина!

Свободный человек, переделывающий природу, соединяющий моря, заставляющий реки течь вспять, вызвал к жизни богатства Севера.

Издавна привлекал Север русских царей своими богатствами; сюда посылали они своих воевод с казаками для грабежа и колонизации Севера. На берегу сибирских рек строились остроги—крепости, защита купеческих караванов.

Народы Севера—чукчи, якуты, ненцы не раз подымались против поработителей. Дорогой ценой платили они за неудачные попытки избавления от царизма. Особенно доставалось чукчам. Численность чукчей за годы войны с русскими сократилась в три раза. В 1742 г. правительствующий сенат постановил: «Во искоренение же оных немирных чукч на них военно оружейной рукою наступить и искоренить вовсе».

История сохранила яркий документ эксплуатации и угнетения народов Севера. Иркутский губернатор Трескин издал в 1811 г. «правила торговли», по которым «никто не имеет права торговать на Севере пониженной ценой, напротив того, каждый обязан тщиться, дабы поднять цену елико



возможно, так чтобы больше выгоды было на нашей стороне». Этот «узаконенный» грабеж длился вплоть до самой революции. В 1895 г. профессор Тан-Богораз был очевидцем того, как казак выменял у чукчей одну флягу спирта на 22 оленьих туши.

Даже царские чиновники в секретной переписке признавали, что «торговля на Севере напоминает какой-то дикий, необузданный, ничем и никем не сдерживаемый грабеж; смотришь и себе не веришь: словно для этой торговли не существует ни божеских, ни человеческих законов».

За 112 лет (с 1803 по 1915 г.) в Устьянском улусе (округе) Якутии было 29 голодных лет. Купец Санников пожертвовал в 1857 г. на 230 голодающих юкагиров и ламутов 100 пудов хлеба, а в залог у голодающих взял 100 ездовых оленей.

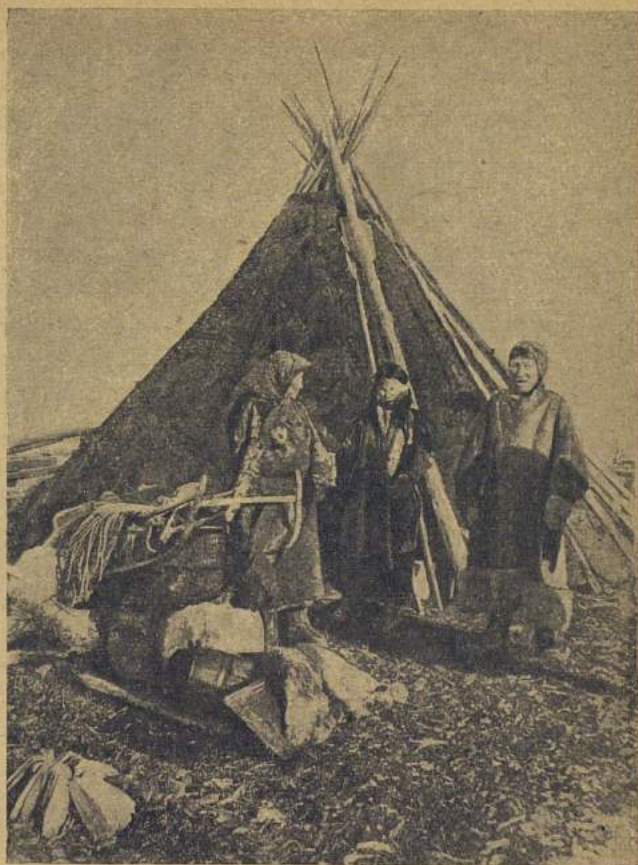
Народы Севера гибли, умирали, болели туберкулезом, трахомой, цынгой. На всю Северную Якутию протяженностью 4 тысячи километров был только один врач. Школ почти не было, грамотные среди народов Севера насчитывались единицами. Среди эскимосов не было *ни одного* знающего русскую письменность. Неграмотные, темные, забитые народности Севера находились во власти царских чиновников, русских торговцев и шаманов.

Раскаты Великой пролетарской революции донеслись до Севера, до его отдаленнейших уголков значительно позже, чем в Центральной России и ее промышленных районах. Сюда, на Север, бежали озлобленные царские псы. Здесь пытались они укрыться от карающего меча пролетарской революции. Но и здесь, на Крайнем севере, были ликвидированы остатки белых банд. Трудящиеся Севера наконец свободно вздохнули после многих, многих десятков и сотен лет тяжелого гнета и эксплуатации.

Велика была отсталость, мало было грамотных среди коренного населения. Начали с малого—с организации ликбеза, 4-классных школ, с усиления медицинской помощи, с организации государственной помощи бедноте, с внедрения простейших форм коллективизации.

Но главное было сделано, основная предпосылка для роста народного благосостояния была дана Великим Октябрем: уничтожена эксплуатация человека человеком, ликвидирована ростовщическая кабала, как бы сетями опутывавшая население Севера.





*Ненецкий чум*

«Октябрьская революция,—сказал товарищ Сталин в речи студентам Коммунистического университета народов Востока,—порвав старые цепи и выдвинув на сцену целый ряд забытых народов и народностей, дала им новую жизнь и новое развитие».

Зажиточной и культурной стала жизнь народов Севера. Лучшие охотники-стахановцы за сезон пушного промысла зарабатывают 30—40 тысяч рублей. Таких охотников на Севере десятки и сотни. Доходность одного колхозного хозяйства Ямальского округа равнялась в 1933 г. 840 рублям, а в 1935 г.—уже 2378 рублям. Лучше всего виден рост зажиточности из сопоставления данных о завозе товаров на



Север до революции и теперь. В 1913 г. на Енисейский север было завезено разной муки 650 тонн, в 1936 г.—7 тысяч тонн; сахару—7 тонн, сейчас—700 тонн. Спрос на товары растет изо дня в день. В 1935 г. на Крайний север завезли товаров на 107 миллионов рублей, в 1936 г.—на 204 миллиона рублей, а в 1937 г.—на 282 миллиона рублей. Население Севера культурно выросло за годы революции, культтовары—самые ходовые товары на Севере. Патефон—желанный гость в якутской юрте и в чукотской яранге<sup>1</sup>. В 1935 г. на Север завезли для продажи 100 патефонов, в 1936 г.—600, а в 1937 г.—2800. Литературу, спортивный инвентарь, игрушки Север получает ежегодно на миллионы рублей—так велика тяга к культурной жизни! Охотник-якут, застигнутый пургой в охотничьей палатке, натягивает жилы оленя на деревяшку и на этом самодельном инструменте подражает звукам мандолины. Ученики 6-го класса чукотской школы в заливе Лаврентия свободно переводят «Капитанскую дочку» Пушкина. День отъезда детей в школу превращается в семейный праздник.

В Чаунском районе Чукотского округа из всего населения в 1600 человек употребляло мыло в 1934 г. 35 человек, в 1936 г.—уже 119. А 23 года назад чукчи этого района попросили у купца Горовского кусок туалетного мыла и тут же его съели.

Разбиты в прах антисоветские бредни о «безнадежной отсталости» народов Севера. Надо было только дать народам Севера действительно свободную жизнь, освободить их от эксплуатации, дать Северу культурных людей: врачей, учителей, оказать на первых порах им материальную помощь. Ложью оказались все «теории» о неизбежности вымирания народов Севера: за пять лет у эскимосов на острове Врангеля родился 21 ребенок. Самая малочисленная из северных народностей—алеуты, до революции катастрофически вымиравшая, после Октября дает ежегодный прирост населения. В южной части Сахалина, не принадлежащей нам, местное население—гиляки за 1932 г. сократили свою численность на 11 процентов, а у гиляков советской части в том же году увеличилась рождаемость на 20 процентов. Два мира, две эпохи: на одном полюсе—темнота, невежество, обреченность, на другом—свободный, радостный труд, зажиточная, культурная жизнь.

<sup>1</sup> Яранга — чукотское жилище.





*Чукотская яранга в Уэллене на Чукотском полуострове*

Эскимосы-охотники острова Врангеля пишут в «Правду»:

«Мы все видим, что стали другими. Лучше охотимся, лучше живем. Мы теперь ходим в баню, лечимся только у врача, чисто моем посуду, умеем печь хлеб... Советская власть ведет нас к радости и к хорошему. Пусть долго живет наш самый большой и родной начальник и отец Сталин. Мы его любим больше всех на земле».

За годы революции из народов Севера выросли сотни и тысячи квалифицированных специалистов. Чукча Тывлянта работает председателем Чукотского окрисполкома; прекрасный работник—алеут—заместитель директора Командорского зверосовхоза; молодой, 26-летний чукча Тыкай, кандидат партии, работает председателем рика Чаунского района; Рольтыкай—секретарь районного комитета комсомола. Десятки и сотни людей Севера обучаются на радистов, метеорологов, механиков, инженеров. Вчерашний охотник становится специалистом-техником, рыболов—капитаном, зверолов—геологом.



*Кто-ученик пишет на доске: «Пионер Ленина хорошее слово знает!»*

Народы Севера переходят на оседлость. Этому содействовала коллективизация.

Среди членов колхоза «Харп» на Ямальском полуострове зародилась мысль о переходе на оседлость, но самим нелегко было это сделать. Яков Сарасков и Максим Сухаринов, колхозники-ненцы, обратились к директору культурной базы Главсевморпути: «Хотим жить в таком же чуме (доме), как твой,—помогай строить». База дала им лес, плахи, стекло—помогла построить дом. Со всех концов Ямальского полуострова ехали кочевники смотреть, как живут колхозники-ненцы,—оседло, в светлых чумах. В день годовщины Октября все население демонстрировало вокруг «светлого чума», а Яков Сарасков—первый, начавший оседлую жизнь, сказал, что он уже не бедняк и живет так, как наказали жить товарищи Ленин и Сталин.

Ненка Груня Федосеева, комсомолка, санитарка Хатангской больницы (Таймыр), была делегатом съезда советов. «Насмотрелась,—говорила она по приезде из Москвы,—как





*Культурная торговля товарами на Крайнем севере*

в городе живут, и не хочу больше в чуме оставаться. Хочу избу хорошую иметь, хочу на кровати спать». И Груня будет иметь все! Поручкой этому ленинско-сталинская национальная политика, поручкой этому—наша Сталинская конституция.

Далекий Север поет веселые песни, песни о радостном труде, о колхозной жизни, о советской счастливой стране.

Я на ходких нартах  
Еду на охоту,  
Верные собаки  
Весело бегут.  
Общие собаки  
И общая нарта  
И общая тундра—  
Родина моя.

*(Ненецкая песня)*

Поют о советской власти—близкой, родной, власти народной, освободительнице от голода и лишений:

Теперь мы поняли,  
Мы и другие поняли:  
Советская власть—лучшая нам  
власть,  
Советская власть избавит от  
Нищеты и гибели нас.

Поют и славят имя друга народов—товарища Сталина:

Это яркие звезды горят наверху  
И по тундре ведут саха<sup>1</sup>.  
Это солнце,  
В красивой и синей дали  
Согревающее чум,  
Это ты—  
Наш Сталин!

*(Песня саха)*

Красочны, радостны и ярки песни нового человека советской тундры, как красочны, радостны и многогранны стали его жизнь и труд.

## 4

### ЭТО ВОЗМОЖНО ТОЛЬКО В СТРАНЕ СОЦИАЛИЗМА

История развития авиации на Севере ведет свое начало с 1914 г. Летчик Нагурский совершил ряд полетов на Новую Землю, и этим ограничилось применение авиации на Севере в дореволюционный период. Гражданская война и хозяйственная разруха приостановили воздушные полеты в Арктику. Только с 1924 г. начинается первый большой этап воздушного освоения Севера. Мало еще кадров, плохо изучены воздушные трассы, нехватает машин, поэтому применение авиации на Севере еще очень ограничено.

Из года в год расширялись карские лесоэкспортные операции, совершаемые иностранными зафрахтованными судами в устье реки Енисея. Советское правительство было крайне заинтересовано в сокращении сроков фрахта, в возможно быстрой и безопасной проводке судов через Карское море. Летчики получают задание проводить ледовую разведку. Са-

<sup>1</sup> Саха — северная народность, живущая на полуострове Таймыр.





*Столовая при школе для детей-кето  
(Эвенкийский национальный округ)*

молет, высоко паря в воздухе над полярными морями, определяет степень разреженности льда и наиболее выгодное направление судов. Сейчас уже немислимо повторение зимовки судна «Мод» Амундсена, когда судно стояло буквально в нескольких милях от чистой воды, не зная этого. Теперь самолет—верный помощник каждого корабля и даже ледоколов в тяжелых условиях морей Арктики.

В середине 1932 г. была открыта первая авиолиния на Севере—проведена воздушная трасса Красноярск—Игарка. Но свое подлинное развитие авиация на Севере получила после организации Главсевморпути. В 1933 г. мы имели одну авиолинию на Севере длиной в 1780 километров, а в 1936 г.—их уже десять в 11400 километров длиной. Наши полярные летчики по-боевому выполняют правительственные задания.

Когда осенью 1936 г. выяснилось, что водным путем не удастся доставить необходимые для Норильстроя грузы, летчики Енисейской авиогруппы берут на себя выполнение этой



задачи. И вот за два с половиной месяца стахановцы воздуха тт. Задков, Липп и др., делая по 2—3 рейса в день, перевозят 750 тонн грузов.

Сейчас нет ни одной отрасли хозяйства на Севере, где авиация не нашла бы себе достойного применения. За последние годы авиация получила большое применение в оленеводстве и в промысле морского зверя. Самолет вылетает на поиски стада оленей, кружит над лежбищами тюленей, сообщая по радио о наиболее густых скоплениях. С самолета производится аэрофотосъемка берегов при картографических работах. Наконец, огромное значение имеет самолет на Севере как транспортное средство. Он делает надежной и доступной быструю связь с «медвежьими углами».

С 1928 г. советские летчики проделали ряд изумительных по смелому замыслу и безупречному исполнению полетов на Севере. В 1928 г. Бабушкин и Чухновский спасают итальянцев с льдины; в 1929 г. Слепнев и Галышев находят в снегах реки Амгуэмы, на Чукотке, трупы погибших американских летчиков Эйельсона и Борланда. В 1933 г. летчики герои-спасители челюскинцев вызывают у всего мира восхищение своим упорством и отвагой. В 1934—1935 гг. т. Молоков совершает зимний перелет на Чукотку по почти неизведанной трассе.

В 1936 г. начальник Политуправления Главсевморпути т. Бергавинов производил обмен партдокументов на самом отдаленном Севере—Чукотка, Колыма, Командорские острова, облетев на самолете Героя Советского Союза т. Молокова все эти края. 1936 год—праздник полярной авиации. Водопьянов проводит генеральную репетицию будущего перелета на Северный полюс, добираясь в тяжелых зимних условиях до острова Рудольфа. В 1936 г. трое отважных соколов—Чкалов, Байдуков, Беляков устанавливают рекорд дальнего беспосадочного перелета в Арктике по трассе Москва—Баренцево море—Земля Франца-Иосифа—мыс Нордвик—река Индигирка—Ногаево—Петропавловск-на-Камчатке—Охотское море—остров Удд (теперь остров Чкалова). Воля советских летчиков преодолела и морские туманы, от которых обледеневал самолет, и высокие горные цепи, скрывающиеся в облаках, и грозные арктические ветры. В 1936 г. Герой Советского Союза Леваневский испытывал новый трансарктический воздушный путь из Европы в Америку. Гостеприимные жители Нома на Аляске посылали свой привет большой советской птице, приговаривая: «О-кей!





*Новый дом для рабочих и больница на руднике Баренцбург  
(остров Шпицберген)*

О-кей!»<sup>1</sup> Большевики соединили Сан-Франциско воздушной дорогой с Уэлленом. Вот летчик Фарих по молоковской трассе 1936 г. летит зимой, пересекает высокие хребты Якутии и Охотское море. Он летит через Верхнеколымск, совершенно не обследованный участок, сокращая этим на 800 километров свой путь. Полярники—упорные люди! Каждую воздушную трассу они испытывают и проверяют по нескольку раз.

Такой размах, такой успех, такие перелеты возможны только в нашей стране в великую эпоху, когда лучший друг полярных летчиков Сталин лично проверяет, помогает и напутствует гордых орлов-летчиков. Недаром исторический перелет Чкалова герои-летчики назвали «Сталинским маршрутом».

Наши летчики—воспитанники большевистской партии. Это она выковала в них горячие сердца и стальную волю, большевистскую отвагу, смелость и хладнокровие. Это они овладели нашими советскими моторами, которые работают безотказно и зимой и летом над ледовыми морями и дремучей

<sup>1</sup> «О-кей!» — одобрителный возглас.



тайгой. «На таких машинах, с такими моторами можно летать в любое время года, в любую точку, при любой обстановке», — писал летчик Фарих в рапорте руководителям партии и правительства. Советские летчики без опаски держат свой курс: они знают, что вся страна смотрит на них любящими глазами; они знают, как близки и дороги каждому советскому патриоту, каждому гражданину Страны советов верные сыны нашей родины—советские летчики.

В изучении трассы Северного морского пути, обслуживании нужд воздушной и морской навигации, изучении температуры и водного режима Арктики, ее производительных сил огромную роль играют наши полярные станции. Полярные станции являются также опорными пунктами для всей арктической работы и помощниками морских и воздушных кораблей, экспедиций; они же лучшие помощники местного населения.

Ни одна страна в мире не имеет такой разветвленной сети полярных станций в Арктике. Советские полярные станции организовали четкую радиосвязь. Ежедневно по радио передают сообщения, научные донесения, наблюдения, проводят радиопереклички между зимовщиками и их семьями.

Радио передает из Арктики ежедневно сводки погоды, которые используются не только в СССР, но и во всем мире. Во время навигации радиостанции приобретают особо важное значение. Радиостанции, радиоузлы и мощные радиопередатчики Главсевморпути построены на всем Крайнем севере. В последнее время установлена радиотелефонная связь с Якутском, островом Диксон, Игаркой. Во время экспедиции на Северный полюс участники ее по радиотелефону связывались со своими близкими и друзьями.

Весь Союз и трудящиеся всего мира знают боевую работу советских полярных станций мыса Шмидта и мыса Уэллен, участвовавших в спасении челюскинцев. Наши зимовки оказывают большую хозяйственную и культурную помощь местному населению. Врач полярной станции объезжает селения, оказывая медицинскую помощь, борясь с вековыми предрассудками; механик чинит подвесной мотор или ружье охотнику Севера; помполит и парторг зимовки проводят кружки, читки газет.

Путь полярников-зимовщиков станций—путь тяжелого, героического труда и славных побед!





*База экспедиции на Северный полюс на острове Рудольфа*

Упорной работой партии, большевистским воспитанием, при помощи сети политотделов созданы многочисленные кадры полярников. Работа в Арктике стала их любимой профессией. Имена этих людей знает весь Союз. Во главе этой славной шеренги идут коммунисты, показывающие пример сплоченности и коллективного труда. Приведем несколько кратких биографий.

*Папанин Иван Дмитриевич*—Герой Советского Союза, большевик, краснознаменец. Матрос Черноморского флота, участник гражданской войны. Учеба, большая хозяйственная работа. В 1931 г. Папанин впервые попадает на зимовку в бухту Тихую на Земле Франца-Иосифа. Короткий отдых после зимовки—и опять зимовка на мысе Челюскина. Затем начальник экспедиции Главсевморпути на острове Рудольфа.

Преодолевая тяжелые ледовые условия, экспедиция выполнила задание партии и правительства. На острове Рудольфа организована полярная станция.

Таков воспитанник партии Ленина—Сталина, большевик Папанин, начальник первой в мире полярной станции на дрейфующей льдине!

*Минеев*—красный партизан, участник гражданской войны. В 1929 г. ледорез «Литке» доставляет небольшую группу зимовщиков на отдаленный остров Врангеля. Минеев остается на острове с группой работников полярной станции и с 30—





40 эскимосами. Неудачный песцовый промысел, отсутствие моржа—основного средства питания эскимосов, наконец, исключительно тяжелые ледовые годы следуют один за другим. Но зимовщики не сдаются. В 1931 г. на выручку зимовщиков выходит шхуна «Чукотка». Раздавленная льдами, она, не дойдя до острова, затонула. Правительство посылает новое судно—тральщик «Гагара». Минеев, тревожась за участь «Гагары», радирует на материк об отмене рейса. Идет третий год зимовки. Судно не может пробиться к острову. Самолет вывозит часть зимовщиков. Минеев и его жена Власова остаются: некому передать руководство зимовкой.

Летом 1933 г. на выручку зимовщиков спешит «Челюскин». «Челюскин» погиб в неравной борьбе со льдами. Минеев остается на пятую зимовку. Нет топлива, керосина, нехватает витаминных продуктов питания. Минеев не сдается: он изобретает бензиновую печь, бензиновую свечу. На зимовке острова Врангеля продолжается научная работа, не останавливается и культработа. Минеев—лучший советчик всего населения острова Врангеля: он организывает его снабжение, лечебную помощь. Он самый близкий, всеми любимый человек на острове, ему верят, к нему идут со всеми горестями, невзгодами, со всеми большими и малыми радостями. Один из старых охотников острова Врангеля—Таян, выдвинутый теперь заведующим пушной факторией, писал Минееву после его отъезда на материк:

«Мы, эскимосы, вас помним и не забываем, скучаем о вас. Помни, если почему-нибудь нужны будут деньги, пиши телеграмму, а мы поможем вам, пошлем денег».

Доверие, которое сумел завоевать у местного населения подлинный большевик Минеев,—лучшая награда каждому полярнику.

*Эрнст Кренкель*—орденоносец, чье имя стало нарицательным для всех советских радистов. Десять лет работы в Арктике. Кренкель несколько раз зимовал на Новой Земле. 12 января 1930 г. Эрнст Кренкель с самой северной в мире радиостанции, в бухте Тихой, связался с самой южной станцией—американской экспедицией адмирала Бэрда на Южном полюсе.

В 1932 г. Кренкель за самоотверженную работу в сквозном рейсе «Сибирякова» был награжден орденом Трудового красного знамени. В 1933 г. Эрнст Кренкель едет в рейс «Челю-





*Зимовщики полярной станции «Северный полюс»*

*Слева направо: магнитолог-астроном Е. К. Федоров, радист Э. Т. Кренкель, начальник полярной станции Герой Советского Союза И. Д. Папанин и гидробиолог П. П. Ширшов*

скина». В тревожные для всей страны дни ледового лагеря, когда вся страна, весь советский народ следил за героическими челюскинцами, Эрнст Кренкель четко, по-боевому, организованно наладил радиосвязь с Большой Землей, с летчиками.

В 1935 г. Кренкель едет на новую зимовку на мыс Оловянный. Вскоре он восстанавливает разрушенную зимовку на острове Каменева. С механиком Мехреньгиным неутомимый Эрнст проводит полгода на этом отдаленнейшем острове. В одной из телеграмм он радирует: «К сведению москвичей: меняем кило шоколада на кило картошки... при условии доставки их на остров Каменева силами москвичей».

В марте 1937 г. осуществляется заветная мечта Кренкеля: ему вместе с Папаниным, Федоровым и Ширшовым, отважными сынами нашей родины, поручает правительство и партия взять полюс.

Таков испытанный полярник—стахановец Арктики—Эрнст Кренкель.



*Константин Званцев*—самый юный из всех начальников полярных станций по возрасту, но «старик» по полярному стажу—начальник комсомольской зимовки на мысе Стерлигова. С 1925 г. восемнадцатилетним юношей начал свою работу в Арктике Костя Званцев. Бессменным, преданным помощником начальника зимовки на острове Врангеля был Званцев. Но как внешне просто, обыденно протекала жизнь Константина Званцева на тяжелой зимовке. В книге «Зимовка» он сам описывает свою жизнь на острове Врангеля:

«Жизнь моя шла обычным полярным темпом. Я вставал в шесть часов, занимался гимнастикой, делал холодное снежное обтирание, массаж и одевался. Производил научные наблюдения, измерял толщину и состояние льда и, записав в журнал, начинал составлять радиосводку для бюро погоды и управления кораблевождения. Затем топил печь, готовил завтрак. После сытного завтрака запрягал собак, брал ружье, бинокль и уезжал в горы или на море, скованное льдом, осматривать капканы на песцов или искать отдушину нерпы. Днем готовил обед и читал или играл в шахматы...»

Вернувшись на материк, он просит разрешения на организацию комсомольской зимовки. Ледокол «Малыгин» повез пять отважных комсомольцев на пустынный берег. «Культурно жить, производительно работать»,—сказали комсомольцы. Костя Званцев блестяще справился с организацией полярной станции на необжитом месте. В одном из своих писем он писал:

«Молодежь идет в Арктику... Это великое дело, большое начало—растет новое племя большевиков-полярников».

Мы привели только несколько штрихов из жизни этих людей. О каждом из них можно было бы написать целые книги, книги о героях нашей страны, страны героев и талантов.

Наши герои—особые люди, люди особого покроя, люди большевистской закалки, большевистской выучки, выдержки, упорства и настойчивости. «Нет таких крепостей, которых большевики не могли бы взять»,—этот сталинский клич выполняют лучшие люди нашей страны, герои Советского Союза, гордые соколы, отважные полярники, моряки, смелые пограничники, верные сыны Красной Армии, стахановцы промышленности и полей—советские патриоты.



Товарищ Сталин в докладе на февральском пленуме ЦК ВКП(б) говорил о теневой стороне наших успехов:

«Успехи и достижения—дело, конечно, великое. Наши успехи в области социалистического строительства действительно огромны. Но успехи, как и все на свете, имеют и свои теневые стороны».

Эти мудрые слова вождя как нельзя более относятся к нашей работе в Арктике. Враги народа довольно долгое время орудовали на ответственных хозяйственных постах в Арктике, на крупных зимовках, факториях.

Арктика представляет для некоторых иностранных государств и их агентов значительный интерес. Оборонное значение Северного морского пути, богатства Арктики приковывают к себе внимание наших врагов.

Показательным примером, как рвутся враги партии и народа на Север, является поездка ныне расстрелянного приговором Верховного суда террориста-мерзавца Пикеля (члена зинovieвско-каменевской группы) на остров Шпицберген. Этот ловкий проходимец—«литератор»—сумел не только пробраться на Шпицберген, но и занять руководящий пост в учебном комбинате. Бывший начальник Дальневосточного территориального управления Севморпути Пошеманский втерся в доверие, ловко замаскировав свою вредительскую деятельность.

Очистке рядов полярников помогла проверка и обмен партдокументов. Из партии были исключены такие матерые негодяи, как Кривдун (бывший начальник фактории на мысе Шмидта), лично расстреливавший в 1918—1919 гг. на Северном Кавказе коммунистов-красноармейцев. Исключен Зингер, активный троцкист, директор Шпицбергенских копей Плисецкий, покровительствовавший и поддерживавший Пикеля, и десятки других чуждых и враждебных нам людей.

Проявлением чуждого, нетерпимого влияния классового врага в Арктике является деятельность бывшего начальника острова Врангель—Семенчука. Он довел туземное население острова до голода. Он насаждал дух и нравы старых колонизаторов на советском острове, измываясь над эскимосами; он отказывал им в необходимом снабжении в то время, когда склады острова ломились от продуктов. Восстановив против себя все население и коллектив зимовщиков, боясь разоблачения, Семенчук организовал убийство Вульфсона—врача зимовки. Бандит и самодур, он предполагал, что карающая



рука пролетарского правосудия не сможет добраться до далекого острова. Он просчитался. После сигналов с острова летом 1936 г. Семенчук предстал перед Верховным судом Союза. По приговору Верховного суда, встреченному с удовлетворением на всем Севере, Семенчук был расстрелян.

Фашистская агентура просчиталась. Постоянное внимание и помощь партии, забота всей страны о полярниках, большое доверие и внимание правительства, наличие костяка преданной прослойки полярников, крепкие политотделы в центре и на местах дадут полную возможность решительно выкорчевать корни вредительства в Арктике.

## 5

### СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС ЗАВОЕВАН БОЛЬШЕВИКАМИ

Сотни лет о Северном полюсе строили догадки и предположения. Десятки смелых, державших проникнуть в тайны полюса, погибали в белой пустыне, не достигнув цели.

Первую серьезную попытку добраться до полюса сделал Фритьоф Нансен—крупнейший полярный исследователь. Изучая материалы по Полярному бассейну, он заметил, что остатки погибших у восточных берегов Сибири кораблей приносятся льдом к берегам Гренландии. Из этого Нансен сделал вывод, что в глубине Полярного бассейна существует течение, идущее с востока на запад. Чтобы проверить свои выводы, Нансен дал своему судну «Фрам» вмерзнуть во льды в районе Новосибирских островов. Три года передвигалось судно Нансена вместе со льдом. Но природа сыграла с Нансеном злую шутку. Полярные льды пронесли «Фрам» много южнее полюса, на 85° 56' северной широты. Рейс «Фрама» подтвердил предположение о наличии течения и постоянного дрейфа льда в районе полюса.

Через год шведский инженер Андре пытался добраться до Северного полюса на воздушном шаре, поднявшись со Шпицбергена. Однако его постигла неудача. О трагедии последних дней жизни Андре и его спутников человечество узнало *лишь 33 года* спустя. Капиталистический мир ничего не сделал для розыска одного из мужественнейших людей того времени.



Первый человек, достигнувший Северного полюса, был американец Роберт Пири. 23 года работал он над осуществлением своей идеи, энергично подготавливая одну экспедицию за другой, и, наконец, достиг цели. Однако практические результаты его экспедиции были очень малы. Характерна запись, сделанная Пири в день достижения полюса: «Единственное мое желание—это лечь спать и отдохнуть, чтобы пойти обратно».

Русский народ вложил свою лепту в завоевание полюса. Мужественный лейтенант Седов, с трудом сколотив средства для экспедиции, провел три года в Арктике, продвигаясь к заветной цели—полюсу. Седов погиб, как и сотни других одиночек-смельчаков. Царское правительство к гибели этого мужественного человека отнеслось так же равнодушно, как и к научным результатам его экспедиции.

Жена этого смелого полярного исследователя—русского ученого В. Седова прислала на имя т. Шмидта, начальника экспедиции на Северный полюс, телеграмму:

«Радуюсь, что мечта моего мужа осуществилась. Честь освоения Северного полюса досталась нашей великой родине».

В 1925—1928 гг. было не мало попыток завоевания полюса. Амундсен на аэроплане, Нобиле на дирижабле достигали района полюса, но ни один из них и не предполагал и не смог произвести посадку вблизи этой воображаемой точки. «Белое пятно»—таинственный полюс продолжал оставаться загадкой.

Мысль о завоевании полюса давно занимала лучших полярников Советского Союза. Она была прямым результатом всего накопленного опыта по изучению, исследованию и освоению Крайнего севера. Опыт двухмесячного пребывания в «ледовом лагере» челоскинцев был также серьезной подготовкой. Руководитель советских полярников, испытанный ленинец Отто Юльевич Шмидт включил проект завоевания полюса в план освоения Арктики. В марте 1936 г. вопрос о полете на полюс рассматривали руководители партии и правительства. Товарищ Сталин горячо поддержал этот смелый проект. План перелета было поручено разработать Герою Советского Союза М. В. Водопьянову, который изложил свой проект перелета в виде... книги «Мечта пилота». Весной 1936 г. Водопьянов «прорепетировал» будущий перелет, проверил





*Герои Советского Союза: начальник экспедиции на Северный полюс О. Ю. Шмидт (в середине), начальник летного отряда экспедиции М. В. Водопьянов (справа) и командир самолета „СССР Н-171“ В. С. Молоков*

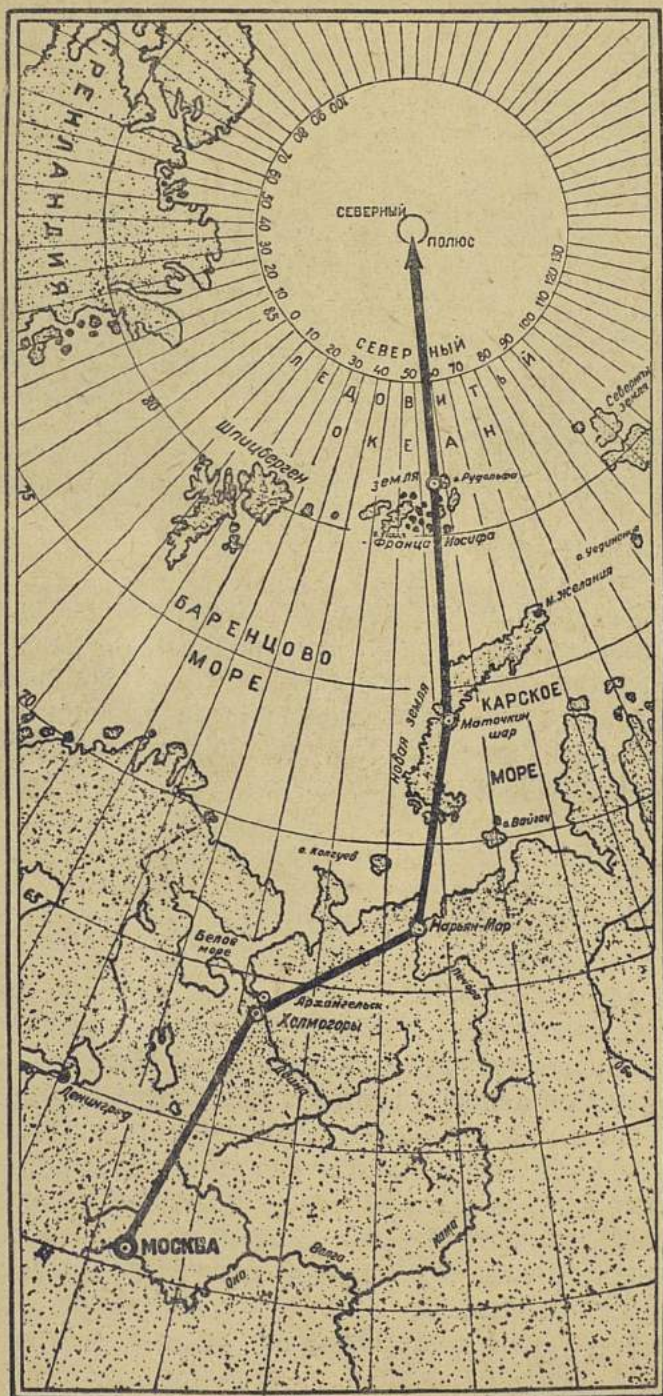
возможность перелета, долетев на своих самолетах до острова Рудольфа—самой близкой точки к полюсу.

22 марта экспедиция вылетела из Москвы. Лучшие летчики, герои Советского Союза тт. Молоков и Водопьянов, известные полярные летчики—Бабушкин, Мазурук, Алексеев, Орлов, Головин, испытанный штурман дальних перелетов майор Спирин, опытные радисты, аэронавигаторы, метеорологи входили в состав ее. Вел экспедицию в бой за овладение «шапкой мира» ледовый комиссар, лучший полярник—академик О. Ю. Шмидт.

В конце апреля экспедиция была уже на острове Рудольфа. Погода не благоприятствовала дальнейшему



**СХЕМАТИЧЕСКАЯ КАРТА  
ПЕРЕЛЕТА ЭКСПЕДИЦИИ СССР  
НА СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС**







*Палатка зимовщиков на Северном полюсе*

перелету. Надо было сдержать крепкое большевистское слово, данное товарищу Сталину,—не подвергать риску людей. 21 мая погода прояснилась. В 5 часов утра флагманский самолет под управлением Водопьянова взвился в воздух, в 11 часов ледяное поле в районе полюса превратилось в снеговой аэродром.

Алый стяг СССР взвился над полюсом. Полюс взят нами, нашей страной, нашим советским народом, нашей большевистской партией!

В течение следующих десяти дней все летчики, участвовавшие в экспедиции, перелетели на льдину и, выгрузив все доставленные продукты, научное оборудование, жилую палатку, покинули гостеприимную льдину, оставив там четырех сынов нашей родины. Советские полярники и на «вершине земного шара» кровно ощущают сталинскую теплоту и заботу партии и правительства. «Мы уверены, что героические зимовщики, оставшиеся на Северном полюсе, с честью выполнят порученную им задачу по изучению Северного полюса»—эти слова руководителей партии и правительства окрыляют зимовщиков, и, вдохновленные высоким доверием, в сознании своего долга перед партией и родиной они приступили к несению трудной и почетной вахты на Северном полюсе.



Завоевание нами полюса еще и еще раз подтвердило всю мощь социалистической техники. Оно показало, что советские самолеты и моторы работают безотказно, что сталинское племя полярных летчиков овладело *в совершенстве* нашей мощной социалистической техникой, оседлало технику и готово применить ее в любой момент—в мирной экспедиции, на наших рубежах, за вражескими границами—где и когда интересы страны этого потребуют. Вторым итогом завоевания полюса—это огромный экономический эффект. Через полюс лежат пути в другое полушарие, новые дороги торговли и общения, новые кратчайшие пути, которыми мы сможем связаться с миром, в первую очередь с Северной Америкой.

Наконец, третий результат «заселения» полюса—это возможность проводить в самой северной точке постоянные научные наблюдения.

Прошел один лишь месяц со дня экспедиции на Северный полюс, но большевистский месяц. 18 июня, используя огромный опыт предыдущих перелетов, используя первые научные донесения станции «Северный полюс», тройка сталинских питомцев—Чкалов, Байдуков, Беляков совершили беспосадочный перелет Москва—Северный полюс—Соединенные штаты Америки. А вслед за ними верные сыны нашей родины—Громов, Юмашев и Данилин установили мировой рекорд дальности полета, совершив беспосадочный полет Москва—Северный полюс—Соединенные штаты Америки (Сан-Джасинто).

То, что еще так недавно казалось несбыточной мечтой, превратилось в действительность. Только советский строй способен воспитать в людях

«ясность цели, настойчивость в деле достижения цели и твердость характера, ломающая все и всякие препятствия...» (Сталин.)

В дни, когда поджигатели новой империалистической войны пытаются всеми методами ускорить ее начало, когда капиталистические страны в злой ненависти к единственной социалистической стране подсылают к нам десятки и сотни шпионов и вредителей,—великий народ Страны советов еще раз продемонстрировал перед всем миром свою величавую мощь, мужество, отвагу, бесстрашие и смелость своих лучших людей—сталинских соколов, готовых всегда встать на защиту родины Сталинской конституции.

---

## СОДЕРЖАНИЕ

Приветствие руководителей партии и правительства участникам экспедиции на Северный полюс . . . . .	1
1. Героические попытки одиночек . . . . .	5
2. Большевики осваивают Арктику . . . . .	8
3. Посмотрите на карту Севера . . . . .	15
4. Это возможно только в стране социализма . . . . .	28
5. Северный полюс завоеван большевиками . . . . .	38

Редактор К. Верховская

Художественный редактор Н. Седельников

Технический редактор В. Брюхачев

Ответственный корректор М. Цециор

Сдано в производство 31 июля 1937 г. Подписано в печать 25 августа 1937 г.  
Партиздат № 367. Уполн. Главлита № В-26951. Формат бумаги 60 × 92<sup>1</sup>/<sub>16</sub>.  
2<sup>3</sup>/<sub>4</sub> печ. листа. 36960 тип. зн. в 1 печ. л. Тираж 100 000 экз. Заказ № 1536.  
Цена 30 коп.

---

Фабрика книги «Красный пролетарий» Партиздата ЦК ВКП(б)  
Москва, Краснопролетарская, 16.





БП 58/218сх. II

0 коп.

37-10

4442a

5