

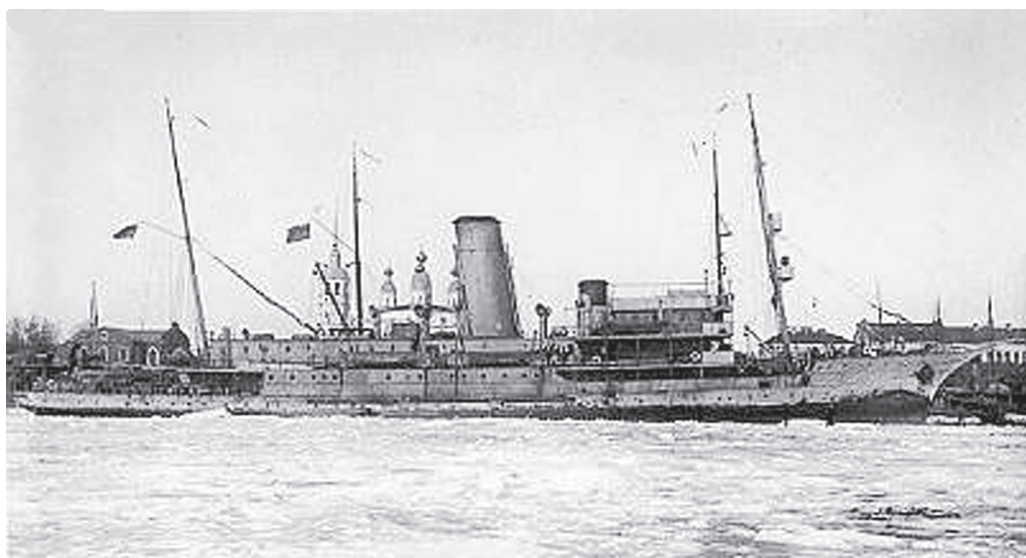
А.Ф.ПОЗДНЯКОВ

Плавание ледореза «Федор Литке» в зиму 1931/32 г.

В 1930-х годах стало очевидным, что руководство ледовым плаванием не может зависеть от искусства отдельных руководителей навигаций и капитанов судов, что стратегия и тактика плавания судов во льдах морей должны стать наукой, основанной на обобщении опыта и всестороннем знании зимнего режима моря. Плавание ледореза «Федор Литке», осуществившего проводку судов в Охотском море в зимних условиях, и положило начало подобным исследованиям.

Navigation of the ice-cutter Fedor Litke in winter of 1931/32. A.F.POZDNIAKOV (The Northern International University, Magadan).

It became obvious in the 1930s that management of ice navigation could not depend upon the skill of individual navigation managers and ship captains, that strategy and tactics of ship navigation during winter should become a science, based on generalization of experience and comprehensive knowledge of winter ice conditions. Navigation of the ice-cutter Fedor Litke, accomplishing ship piloting in the Sea of Okhotsk in winter conditions, was the beginning of such investigations.



Линейный ледокол российского арктического флота «Федор Литке». Нормальное водоизмещение 4 200 т, осадка 5,79 м, длина 83,2 м, ширина 14,6 м, валовая вместимость 2 216 т, скорость 18 узлов в час, дальность 3 900 миль, экипаж 146 чел. Две паровые машины общей мощностью 7 000 л.с., 4 главных котла.

Построен в 1909 г. на судовой верфи фирмы «Барроу Викерс и К°» в Англии для канадского торгового флота, изначально носил название «Эрл Грей». В начале Первой мировой войны куплен русским правительством. 26.10.1917 г. мобилизован и зачислен в военную флотилию. 15.06.1921 г. разоружен и использовался гражданским флотом в 1923 г. на Балтике, в 1925 г. – на Черном море, в 1929 г. – на Дальнем Востоке. 8.10.1934 г. включен в отряд судов Главного управления Севморпути. 25.06.1941 г. мобилизован и вновь вооружен, с 2.07.1941 г. – сторожевой корабль № 18. Проводил во льдах Карского и Белого морей отечественные и союзные конвои и одиночные суда. 14.05.1944 г. снова переклассифицирован в ледорез.

ПОЗДНЯКОВ Алексей Феликсович (Северный международный университет, Магадан).

Первые в СССР попытки зимних и арктических навигаций в северных морях начала 1930-х годов продемонстрировали всю сложность системы управления морскими ледовыми операциями. Опыт прошлого показал, в частности, что при плавании во льдах нет «мелочей», что пренебрежение к фактору времени или требованиям тактики может привести к самым серьезным провалам, в том числе и зимовке судов во льдах при длительных и протяженных дрейфах. Ограниченность времени и необходимость борьбы со стихией ледовых морей требуют особой четкости и слаженности в работе всех звеньев большой операции, именуемой зимней навигацией. Первые ледовые навигации в зимнее время в начале 1930-х годов в Охотском море показали, что даже короткое пребывание в тяжелых льдах чревато серьезными последствиями. Чтобы ускорить движение судов, требовались хорошее знание ледовой обстановки, наличие необходимых ледокольных средств и использование на трассе судов, приспособленных для плавания среди льдов, а также умелая тактика такого плавания.

Значительные трудности возникали из-за того, что лишь небольшое число транспортных судов было приспособлено для плавания во льдах. Это вынуждало применять в навигацию суда, не имеющие ледового класса, со слабыми корпусами, допускать большую разнотипность судов при формировании караванов. Совершенно недостаточны были число и мощность ледоколов, необходимых для проводки транспортных судов. Все ледоколы работали на угольном топливе, что сужало их радиус действия, так как запас угля обеспечивал не более 10 дней активного плавания.

Стало совершенно очевидным, что руководство ледовым плаванием не может зависеть от искусства отдельных руководителей навигаций и капитанов судов, что стратегия и тактика плавания судов во льдах морей должны стать наукой, основанной на обобщении опыта и всестороннем знании зимнего режима моря.

Многое из того, что было характерно для первых зимних морских навигаций, ушло в прошлое, стало анахронизмом. Тем не менее история первых лет работы в зимние навигации на ледовых трассах поучительна, пример – плавание ледореза «Федор Литке» в Охотском море в зимний период. Фрагмент истории этого рейса мы попытаемся воссоздать по архивным материалам.

В конце 1920-х годов началась индустриализация страны. Были созданы и начали действовать специфические колонизационные механизмы – суперорганизации, призванные любыми способами обеспечить достижение этой цели [4, с. 59]. Основным специализированным государственным институтом, осуществившим колонизацию Северо-Востока в 1930–1950 гг., стал Дальстрой (Главное управление строительства Дальнего Севера) [4, с. 59]. Определяя приоритетные направления деятельности этого колымского треста, Постановление ЦК ВКП (б) от 11 ноября 1931 г. «О Колыме» [см. 1, с. 18] указывало на необходимость форсирования работ по постройке дороги от бухты Нагаева до золотодобывающих приисков, т.е. установления системы связи приисков с транзитными пунктами на морском побережье, от которых зависело снабжение Охотско-Колымского района оборудованием, материалами, продовольствием.

Одним из вариантов транспортного освоения приискового района являлось использование морских путей малого каботажного Дальневосточного бассейна на направлении Владивосток–Тауйская губа, строительство на побережье последней крупного морского перевалочного порта в бухте Нагаева.

В связи с начавшимся интенсивным развитием районов северного побережья Охотского моря и строительством порта требовалось максимально быстрое формирование трудовых ресурсов и значительное увеличение завоза грузов морем с продлением навигации и в зимний период. Поэтому управление Тихоокеанского мортрана (морского транспорта. – *Авт.*) получило задание организовать в зиму 1931/32 г. проводку с помощью ледокола ряда судов в Охотск и бухту Нагаева. Кроме того, управление было поставлено перед необходимостью вывести замерзший во льдах бухты Аян пароход «Да-шинг» (Российский государственный архив экономики, далее РГАЭ. Ф. 7458, оп. 1, д. 324, л. 1).

К этому времени более или менее подробные сведения об Охотском море последних двух десятилетий касались исключительно летнего периода, а вот о зимнем режиме существовали самые разноречивые мнения.

Летом 1931 г. в бухте Нагаева шел массовый завоз строительных материалов, оборудования, техники, продовольствия, промтоваров. Так, в июле пароходом «Днепрострой» было доставлено 1269 чел., 313 лошадей, а за всю навигацию завезено 4 000 чел. и 20 тыс. т грузов [2, с. 14]. Пароходы «Сучан» и «Сясьстрой» доставили первую партию рабочих, инженеров, геологов, строителей, на плечи которых легла основная тяжесть автодорожного строительства и поисков месторождений золота [3, с. 5].

Зима того года на Дальнем Востоке оказалась ранней, и некоторые суда не смогли вовремя разгрузиться и выйти из мест активного льдообразования в Охотском море. Полное отсутствие зимнего плавания в этом районе побудило Мортран послать для проведения ледокольных работ самый мощный из имеющихся в его распоряжении ледокольных судов – ледорез «Федор Литке». Командование им, равно как и общее руководство всеми судами, находящимися в Охотском море, было поручено капитану дальнего плавания Н.М.Николаеву, имеющему многолетний опыт работы на ледоколах в различных морях СССР (РГАЭ. Ф. 7458, оп. 1, д. 324, л. 1).

По «Люции морей СССР» гидрографа-геодезиста Б.В.Давыдова зимний режим Охотского моря таков: середина, несмотря на сильные морозы, постоянно остается чистой ото льда. Лед образуется у берегов и ограничивается полосой не шире 40–50 миль. Большинство заливов и губ в северной части моря покрывается льдом по всей площади. Началом образования ледового покрова следует считать первую половину ноября, нарастание льда продолжается вплоть до марта. Южных ветров нет, штили непродолжительны, меньше всего их в январе и феврале. В своем заключении об условиях плавания в Охотском море Давыдов замечает: «Следует отрешиться от прежнего взгляда на Охотское море как на море бурное и негостеприимное, вполне оправдывающее это нелестное название лишь в осенние и зимние месяцы, когда, действительно, свежие ветры и штормы – явление незаурядное» (там же. Л. 2).

Это определение зимнего режима моря, естественно, вызывало опасение, что попавшие в полосу штормов суда будут подвергаться обледенению и в лучшем случае вынуждены возвращаться обратно, не достигнув северных берегов моря. В целях возможного предупреждения судов об опасности попасть в центральную часть циклонов управление Тихоокеанского бассейна обратилось в Дальневосточный геофизический институт с предложением принять на себя метеорологическое обслуживание экспедиции и попутно произвести ряд ледовых и гидрологических наблюдений для выявления общего зимнего режима Охотского моря и определения условий зимней навигации. Институтом были командированы на ледорез гидролог и метеонаблюдатель, а также организована специальная подача прогнозов погоды по местонахождению судов из Владивостока. Кроме этого была организована подача метеотелеграмм на ледорез из отдельных пунктов побережий Татарского пролива и западной Камчатки.

Ледорез «Федор Литке» вышел из Владивостока в начале декабря, имея на борту 950 т угля и 650 т пресной воды. К моменту его выхода в рейс в Охотском море находились пароходы «Да-шинг» в бухте Аян, «Днепрострой» в бухте Нагаева и «Свирьстрой» на пути в Охотск (там же).

Находясь в 30 милях к востоку от Сахалинского берега, ледорез получил радиogramму с «Свирьстроя», что на широте 55°25' и долготе 146°18' тот встретил битый лед, через который пытался пробиться, но вынужден был повернуть обратно на соединение с «Федором Литке». Одновременно с этим сообщением «Да-шинг» протелеграфировал, что в бухте Аян ледяной покров достиг почти метровой толщины. Полагая, что «Да-шинг» находится в более опасном положении, было решено следовать прямо в бухту Аян, а пароходу «Свирьстрой» начальник экспедиции предложил выйти из льдов и по-

пытаться обойти их по чистой воде. «Федор Литке» встретил «Свирьстрой», который вначале пытался пройти по курсу на Охотск, но из-за непроходимости льда изменил курс на Нагаево и в конце концов вынужден был возвратиться обратно на юг. «Федор Литке» взял под проводку «Свирьстрой», на борту которого находилось 200 пассажиров для Нагаево (там же. Л. 3).

Так как «Свирьстрой» следовал в Охотск, «Федор Литке» изменил курс на Север, решив провести пароход к месту назначения и уже оттуда идти за «Да-шингом». «Свирьстрой» с очень большим трудом следовал за ледорезом в 25–30-сантиметровом льду, так как ширина корпуса «Федора Литке» была на 4 фута меньше, чем у него. При дальнейшем продвижении появились торосы высотой до 1 м, и с начавшейся подвижкой льдов «Свирьстрой» оказался зажатым в торосах. Конструктивно слабый, «Свирьстрой» (капитан П.П.Белорусов) едва двигался за ледорезом, от сжатия льда начали лопаться шпангоуты, получило повреждение рулевое устройство. Решено было лечь в дрейф. Затем суда двинулись к Охотску. Усиливавшийся ветер дошел до шторма величиной в 10 баллов. Лед начал разламываться на мелкие куски от усиливающейся зыби. Когда открылся берег устья р. Иня, то курс изменили на запад, и отряд достиг рейда Охотска. Значительное западное течение способствовало непрерывному дрейфу битого льда, что не позволило спустить на воду деревянные кунгасы для производства выгрузки с «Свирьстрою». Очередной задачей для «Федора Литке» была приемка воды и угля с «Свирьстрою» и выход в Аян за «Да-шингом». В течение трех дней «Федор Литке» принял со «Свирьстрою» 437 т угля, не утихающая мертвая зыбь привела к частичной поломке поручней и планширя. Все попытки добраться до судов с берега не увенчались успехом, это удалось лишь одному кунгасу, на котором на «Свирьстрой» прибыли представители власти и общественных организаций Охотска. Они убедились, что разгрузить пароход с помощью кунгасов невозможно. 19 декабря «Ф.Литке» вышел из Охотска в Аян: из-за дрейфа, покрывающего рейд льда и отсутствия постоянного берегового припая на рейде в Охотске совершенно исключалась разгрузка судов непосредственно на лед. Проведение этих работ возможно было лишь при условии наличия специальных судов для транспортировки грузов от берега к пароходу и обратно (там же).

С получением сообщения от «Днепрострою», что в бухте Нагаева взломало лед и пароход смог выйти на юг для следования во Владивосток, капитан «Федора Литке» рекомендовал «Днепрострою» взять курс к берегам западной Камчатки, полагая, что середина Охотского моря, по-видимому, вся забита сплошным льдом. Поскольку рекомендации запоздали, «Днепрострой» в 25 милях к югу от о-ва Спафарьева попал в тяжелый торосистый лед, который под влиянием зыби несколько разошелся, и пароход, изменив курс на юго-восток, вышел из сплошного льда на чистую воду (там же. Л. 6).

21 декабря ледорез пошел на вход в бухту Аян, покрытую сплошным ровным льдом средней толщиной в 35 см. После двухсуточной стоянки, взяв «Да-шинг» на буксир, вышли из бухты Аян. За мысом Савая, отдав буксир, отряд последовал в сплошном смерзшемся блинчатом льду с редкими ледяными полями ровного льда. В районе Охотска, введя «Да-шинг» в береговой припай бухты Лошадиная, «Федор Литке» последовал к «Свирьстрою», пытавшемуся самостоятельно пройти из Охотска в Нагаево и застрявшему во льду в районе п-ова Лисянского, где был вынесен дрейфом на 30 миль от берега (там же). После соединения двух пароходов совместно последовали в бухту Нагаева. Продвижение с двумя пароходами шло чрезвычайно медленно из-за частых заклиниваний во льдах «Свирьстрою», вынуждавшего останавливаться следующий ему в кильватер «Да-шинг» (там же. Л. 7).

2 января 1932 г. караван подошел к бухте Нагаева. В течение двух суток «Федор Литке» прокладывал во льду бухты канал для пароходов с тем, чтобы подвести возможно ближе к кромке ровного льда. 5–6 января вновь перегружали уголь с «Свирьстрою». Принятый бункер оказался значительно меньшим, чем требовалось. Запас на «Федоре

Литке» составил 380 т, и с ним было решено сделать попытку прорваться сквозь льды к Четвертому Курильскому проливу, где следовало ждать пароход «Сахалин» с углем для экспедиции, который выходил из Владивостока (там же. Л. 8.).

8 января «Федор Литке» вышел из бухты Нагаева. Пройдя о-в Завьялова, ледорез попал в сплоченный битый лед, в котором двигался со скоростью 8 узлов, а затем вышел на чистую воду. Чтобы выяснить ледовую обстановку далее по направлению (на юго-восток), «Федор Литке» прошел по чистой воде 30 миль, после чего, повернув обратно, вошел в лед и лег в дрейф, переместившись при этом на 35 миль к юго-западу от места своей остановки (там же. Л. 9).

19 января «Федор Литке» снялся навстречу вошедшему в Охотское море «Сахалину» (капитан И.В.Успенский) (Там же). Через два дня на ледорезе закончился весь уголь, и, чтобы поддерживать пар в котлах, пришлось разобрать деревянный кормовой кубрик. «Сахалин» продвигался навстречу ледорезу чрезвычайно медленно, поэтому было решено пустить на топливо часть материалов, инвентаря и продовольствия – с тем, чтобы возможно ближе подойти к пароходу. Наилучшим суррогатом топлива оказался шлак, смешанный с салом и машинным маслом. Однако постоянно поддерживать необходимое давление пара таким топливом было почти невозможно, поэтому весь путь «Федор Литке» (после того, как запасы угля окончились) до подхода к «Сахалину», согласно записи в вахтенном журнале, состоял из ежечасных остановок для поднятия пара и движения вперед продолжительностью от 40 мин до 1 ч. Не дойдя до «Сахалина» 200 м, ледорез окончательно остановился – пара не хватило даже на приветственный гудок. Пароход своим ходом пришвартовался к борту «Федора Литке» и передал ему 564 т угля и 175 т воды. 24 января суда снялись для следования в бухту Нагаева (там же. Л. 10). В 7 милях от мыса Алевина «Сахалин» попал в сильное сжатие льдов, судно накренило, торосы нагромодились почти до верхней палубы, при этом оказались поврежденными четыре шпангоута, все видимое пространство оказалось покрытым сплошными торосами до 3 м в высоту, при этом по замерам толщина ровного льда составила 60, 80 и 120 см. Только с начавшейся разрядкой льда суда получили возможность возобновить движение. Пройдя Ольский пролив, оказавшийся почти чистым ото льда, суда вошли в лед Ольского залива для перегрузки угля на «Федор Литке» (там же).

2 февраля сплошной лед с торосами высотой 1–2–2,5 м, в котором двигался караван судов, дал трещину, которая быстро разошлась до 10–15 сажен вдоль берега до самого мыса Чирикова. По образовавшемуся каналу суда подошли к входу в бухту Нагаева. 3 февраля на «Федоре Литке» лопнули соединительные болты концевого вала правой машины. К вечеру того же дня неисправность была устранена. Проводка «Сахалина» в бухту Нагаева к месту стоянки «Свирьстроя» и «Да-шинга» заняла 36 ч (там же. Л. 11).

Итак, 4 февраля 1932 г., на 25-й день после выхода из Владивостока, «Сахалин» достиг пункта своего назначения. Выгрузка прибывшей на судне техники, грузов производилась прямо на лед бухты Нагаева. На этом же пароходе, кроме руководства треста Дальстрой во главе с Э.П.Берзиным, были доставлены первые 107 заключенных (Государственный архив Магаданской области. Ф. Р-23 сс., оп. 1, д. 401, л. 1).

К концу 1920-х годов получила широкое распространение практика использования принудительного труда заключенных в процессе колонизации отдаленных регионов СССР. Основываясь на уже накопленном советской властью опыте, руководство страны решает, что основной частью трудовых ресурсов на Колыме станут принудительно направляемые на северо-восток заключенные, что и предопределило метод формирования населения Колымы и подбор руководящего персонала особого треста. У кадрового чекиста Берзина к 1932 г. уже имелся трехлетний опыт руководства подразделением лагерей, входившим в систему ОГПУ, на строительстве Вишерского целлюлозно-бумажного комбината на Урале. На Колыме (до приезда руководителя особого треста) не было мест постоянного заключения, не было даже тюрьмы. Берзину пришлось начинать с нуля

(там же. Д. 1, л. 8). Он руководил и хозяйственной деятельностью Дальстроя, и его лагерной системой. С момента прихода «Сахалина» начался процесс накопления на Колыме трудовых ресурсов, принудительно направляемых для разработки золотых месторождений [4, с. 68].

После объединенного совещания капитанов всех стоявших в бухте Нагаева судов и представителей нагаевских властей было решено (из-за ограниченного количества угля) оставить на зимовку в бухте Нагаева все пароходы, а ледорезу «Федор Литке» – выйти во Владивосток (РГАЭ. Ф. 7458, оп. 1, д. 324, л. 11). 11 февраля «Федор Литке» начал пробиваться к кромке берегового припая на выход из бухты, направляясь для встречи со следующим из Владивостока караваном судов с углем. Но из-за тяжелой ледовой обстановки в Охотском море и из-за ограниченных запасов угля вынужден был сам прекратить движение вперед и 17 февраля лечь в дрейф, продолжавшийся два месяца. В это время ледорез поддерживал постоянную радиосвязь с Владивостоком с помощью аварийной радиации, работавшей на аккумуляторах. 19 апреля утром на горизонте показался дым ледокола «Давыдов» и транспорта «Бурят», шедших с углем к «Федору Литке». Так как ледокол «Давыдов» продвигался вперед с очень большим трудом, «Федор Литке», пустив в ход последние остатки угля, поднял пары и снялся ему навстречу. Встреча «Федора Литке» с «Давыдовым» произошла на широте $54^{\circ}20'$ и долготе $145^{\circ}20'$. После того как ледорез принял 627, 5 т сучанского угля и 150 т пресной воды, караван под общим руководством капитана К.А.Дублицкого снялся для следования к западному берегу Камчатки (там же. Л. 13).

Судя по ледовым сообщениям, получаемым «Федором Литке», а также основываясь на опыте плавания «Давыдова», единственным путем для выхода из льдов был курс к берегам Камчатки. Продвижение каравана шло очень медленно из-за расшатанности фундаментов машин и котлов ледокола «Давыдов», а также из-за опасения нанести повреждения корпусу парохода «Бурят» при увеличении скорости во льдах. Все время шли в сплошном льду с покрытыми снегом торосами до 1,5 м. Прошедший шторм, налетевший с северо-востока, силой до 10 баллов взломал лед, появились большие пространства чистой воды с отдельными полосами мелкобитого сплоченного льда. Мертвая зыбь раскачивала ледорез до крена в 18° . 27 апреля в 4 ч утра открылся берег п-ова Камчатка, и караван изменил курс на юг вдоль берега (там же. Л. 14).

В момент прохода Первого Курильского пролива был перехвачен сигнал бедствия с краболова «Юкагир». По распоряжению Дублицкого «Бурят» направился в Петропавловск, а ледоколы пошли к месту аварии – «Юкагир» сидел на камнях. «Федор Литке» принял на борт около 180 чел. (всего было вывезено на берег 500 чел.) и вышел в Петропавловск-Камчатский (там же. Л. 15).

5 мая «Федор Литке», приняв уголь с «Бурята» и загрузившись водой, вышел во Владивосток. В районе о-ва Мушир ледорез попал в циклон: при юго-восточном ветре силой в 10 баллов судно, уменьшив ход до малого, испытывало крен в 36° . При усилении зыби и крене в 50° «Федор Литке» черпал воду бортами, но все же после трехдневного шторма смог дать полный ход. 12 мая ледорез пришел во Владивосток после 152 дней плавания, из которых 140 были проведены во льдах. За все время он израсходовал 4 718 т угля (там же).

Рейс «Федора Литке» целиком опровергнул мнение о том, что Охотское море остается чистым ото льда в течение всей зимы, но плавание в нем невозможно из-за постоянных штормов и сильных морозов. Разница между Охотским морем и северными морями Европейской части Союза заключалась главным образом в расстояниях между отдельными пунктами. Если в Белом море работающие во льдах ледоколы удалялись от своей базы максимум на 100–200 миль, то здесь это расстояние возрастало до 2–3 тыс. миль (там же. Л. 16).

Первостепенное значение при плавании в Охотском море в зимний период тех лет приобретало своевременное снабжение пароходов углем и пресной водой. Его отсутствие постоянно грозило ледорезу во время плавания и стало причиной того, что он дрейфовал через все Охотское море с потушенными котлами, а три парохода вынуждены были

остаться на зимовку в бухте Нагаева. В ходе выполнения рейса «Федора Литке» выяснилось, что вдоль восточных и северных берегов моря периодически открывается канал чистой воды, по которому при выполнении ряда условий возможно движение судов. Одно из таких условий – организация возможно большего числа угольных баз на побережье в районе плавания, достаточная прочность и мощность судов, аккуратное обслуживание плавающих судов метеорологическими и ледовыми ведомствами и, наконец, воздушная ледовая разведка (там же. Л. 7). При полном выполнении всех этих условий рейс в зимний период в Охотском море ничем бы не отличался от зимних плаваний наших судов в северных морях Европейской части Союза.

Гораздо менее благоприятным в этом отношении являлся западный берег Камчатки. Дрейф льда здесь почти постоянное явление, на берегу нет бухт и заливов. Расстояние между отдельными базами очевидно зависело от возможности их устройства на том или ином участке побережья.

Таким образом, при условии обслуживания ледоколами северных и северо-восточных берегов Охотского моря желательно было бы устройство угольных баз в заливе Аян, Ейринейской губе, Тауйской губе и ряде других мест. Кроме того, необходимо было воздерживаться от использования в рейсе пароходов, превышающих по ширине проводящий их ледокол. Из ледокольных судов, плававших под флагом СССР, наиболее подходящим в те годы являлся «Красин». Он мог работать в Охотском море не на полной мощности; пересылка его на Дальний Восток считалась желательной только потому, что он брал к себе на борт колоссальный запас угля, вполне обеспечивающего переход от Владивостока до бухты Нагаева и обратно, даже при условии замерзания всего Охотского моря.

Об обязанности обслуживания «Федора Литке» метеосводками были предупреждены все отделы связи побережья, в том числе ведомственные, но опыт его плавания показал полнейшую неудовлетворительность организации связи. Причина – явно недостаточное количество радиостанций (которые к тому же были разбиты) и обслуживающего персонала на побережье. Так, петропавловская рация Совторгфлота, обслуживавшая все суда в районе Камчатки, работала всего 2 ч в сутки (там же. Л. 18).

Не последним был вопрос и о воздушной ледовой разведке. Плавание «Федора Литке» привлекло внимание к морской авиации на Дальнем Востоке, при выработке плана и распределении отдельных авиалиний необходимо было учитывать, что в зимнее время в любой момент мог потребоваться самолет для помощи находящимся в море судам. Решение перечисленных проблем должно было обеспечить развитие морского судоходства в Северо-Восточном регионе.

Итак, плавание ледореза «Федор Литке» в Охотском море в течение зимы 1931/32 г. позволило частично приподнять завесу над абсолютно не исследованным зимним режимом одного из наших морей. Охотское море, несмотря на свою удаленность от промышленных центров, с каждым годом начинало играть все большую роль в хозяйственной жизни не только Дальневосточного края, но и всего Советского Союза. Развитие зверобойного промысла и тралового лова, равно как и организация планового народного хозяйства Якутии, Охотского района и Камчатки, являлось мощным импульсом развития навигации в Охотском море, а начало эксплуатации минеральных богатств в районе р. Колыма настоятельно требовало того, чтобы Охотское море было изучено так же, как и моря Европейской части Союза.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бацаев И.Д., Козлов А.Г. Дальстрой и Севвостлаг ОГПУ-НКВД в цифрах и документах: в 2 ч. Ч.1 (1931–1941). Магадан: СВКНИИ ДВО РАН, 2002. 217 с.
2. Вронский Б.И. По таежным тропам. Магадан: Кн. изд-во, 1960. 110 с.
3. Комаров П.И., Заспа Н.И. Четверть века // Дальстрой – к 25-летию. Магадан: Кн. изд-во, 1956. С. 3–14.
4. Широков А.И. Дальстрой: предыстория и первое десятилетие. Магадан: Кордис, 2000. 151 с.