

34-10

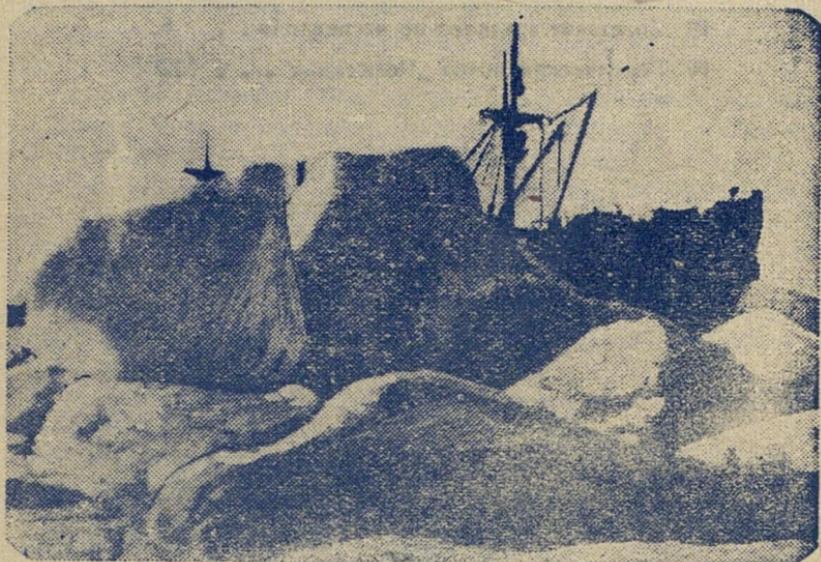
ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

27952

КУЛЬТПРОП МК и МГК ВКП ДОКУСФЕРА

БОРЬБА ЗА СОВЕТСКУЮ АРКТИКУ

ГЕРОИЧЕСКИЙ ПОХОД „ЧЕЛЮСКИНА“



ИЗДАНИЕ ГАЗЕТЫ
„РАБОЧАЯ МОСКВА“
МОСКВА. 1934 г.

ОГЛАВЛЕНИЕ:

	<i>Стр</i>
I. Почему советская власть борется за освоение Арктики?	3
II. Как был открыт Северный мор- ской путь	6
III Советские арктические экспедиции . .	8
IV Героический поход „Челюскина“ . . .	12

34-10

2795a



ДОКУСФЕРА

I.

Почему советская власть борется за освоение Арктики?

СОВЕТСКОЕ правительство обращает совершенно исключительное внимание на освоение Северного морского пути. Величайшие победы в освоении Арктики обеспечены советской социалистической системой, дающей невиданный простор для науки, для развития производительных сил нашей страны.

Почему же мы ведем такую упорную борьбу за освоение Арктики?

Первое. Наша страна имеет самую большую морскую границу как раз по Ледовитому океану. Веками считалось, что это наше несчастье, что Ледовитый океан — это не море, а пробка, которая затыкает наши пути. Советские полярные экспедиции показали, что это не так. Северный морской путь соединит запад и восток нашей огромной страны наиболее кратким морским путем, проходящим по советским морям, а не по чужим странам вокруг всей Азии, как нынешний путь через Суэцкий канал. Освоение Ледовитого моря свяжет северные азиатские части Союза с его основными промышленными центрами.

Северный морской путь означает оживление всех северных районов советской Азии — Якутии, Чукотско-Анадырского края и т. д. Мы получаем возможность сношения с запада с Леной, с Яной, с Индигиркой, с Колымой. При сквозном плаваньи из Архангельска в Тихий океан мы получим путь в два с половиной раза более короткий, чем путь с запада через Суэцкий канал, путь, значительно более дешевый, и главное независимый от других стран, так как он пролегает по советским водам. Хотя эти воды и покрыты льдами, но ни одна страна не может сравниться с нами по опыту ледокольной работы.

Северный морской путь обеспечен своим собственным углем. Уголь есть у нас и в устье Лены, и на Колыме, и на Хатанге, и на Пясине.

Мы можем обойтись без крупных затрат валюты, чего мы не можем избежать, идя на Дальний Восток окружным путем, мимо Цейлона, Шанхая и т. д., где всюду нам приходится брать уголь.

Этот путь — **большой вклад в наше народное хозяйство**. Громадные богатства бассейнов рек Оби, Енисея, Лены и Колымы получают выход к нашим западным портам — Архангельску и Мурманску, а также на западно-европейский рынок, где имеется огромный спрос на шкурки, ясы и другие товары.

На наших глазах задача превращения Северного морского пути в нормальную транспортную артерию неуклонно разрешается. Строятся радиостанции, полярные метеорологические станции, перегрузочные базы и порты (Игарка), ледоколы, полярная авиация. С каждым годом **растет грузооборот**. Взять к примеру грузооборот Карского моря. Здесь цифры прямо разительные. Так, в 1914 г. грузооборот Карского моря равнялся 5.614 т., в 1927 г.—24.428 т., в 1929 г.—75.467 т. и в 1930 г.—143.000 т.

Второе. Освоение Арктики дает нам возможность использовать для нужд социалистического строительства производительные силы Арктики, прежде всего ее полезные ископаемые.

Громадные богатства морского зверя, рыбы, ископаемых (уголь, нефть, металлы), находящиеся в малодоступных частях севера, должны быть введены в общий фонд Союза, поднимающего громадными темпами развитие естественных производительных сил.

Параллельно с изучением отдельных районов Арктики происходит их хозяйственное освоение. На это дело в дореволюционное время не обращалось почти никакого внимания. С Арктикой связывалось лишь представление о белом медведе и ледяных просторах. Последние десять лет показали, какие огромные богатства Арктики лежат мертвым капиталом.

В самом западном из наших полярных районов — Кольском полуострове — как известно разрабатывается открытое несколько лет назад крупнейшее месторождение апатитов. Тут же найден целый ряд месторождений цветных металлов, железной руды и строительных материалов. В бассейне реки Печоры, за Полярным кругом, началась эксплуатация недавно открытых месторождений высокосортного каменного угля. Лежащие к северу от этих мест острова Вайгач и Новая Земля уже известны как районы, богатые цветными металлами и асбестом. На земле Франца Иосифа обнаружен каменный уголь. Чрезвычайно богатым оказалось правобережье нижнего течения реки Енисея, где добывается первосортный графит и обнаружены цветные металлы. В западной части Таймырского полуострова обнаружена слюда, а в восточной части, в районе реки Хатанги, — нефть, уголь и сера. В районе нижнего течения реки Лены имеются запасы каменного угля и ряд цветных металлов. То же самое

имеется в бассейне реки Колымы и на Чукотском полуострове. На многих участках северного морского побережья добывается ценная мамонтовая кость, в особенности на Новосибирских островах и между реками Яной и Индигиркой. Кроме того, имеется ряд участков, весьма богатых торфом и высококачественными строительными материалами, имеющими сейчас большое значение в связи с расширяющимся на Дальнем Севере строительством.

Все это пока не полный перечень богатств Арктики, и если принять во внимание, что большая часть этой области детально еще не исследована, то можно себе представить, какие возможности нас здесь ожидают.

Третье. Народности нашего далекого севера, которым только Октябрьская революция впервые дала национальное самоопределение, школу и книги на родном языке, должны получить с открытием Северного морского пути блестящие возможности экономического и культурного развития.

Четвертое. Нам необходимо непрерывно следить за теми процессами, которые происходят в атмосфере полярной области, так как эти процессы самым тесным образом связаны с погодой в умеренных широтах, и без знания того, что происходит в полярной атмосфере, мы не будем в состоянии предвидеть с достаточным успехом погоду на территории нашей страны. Предвидение же погоды имеет громадное экономическое значение для любой отрасли народного хозяйства и особенно для сельского хозяйства, для наших колхозных полей.

Для изучения погоды Арктики мы имеем уже достаточно густую сеть полярных метеорологических станций. До революции в России существовали всего только четыре полярных станции, а сейчас мы уже насчитываем их 22. Вместе с увеличением числа полярных станций расширилась и их научная работа. Станции на острове Диксон, на земле Франца Иосифа и в Уэллене развернуты в геофизические *) обсерватории. Многие станции превратились по существу в научно-исследовательские базы, на которых производятся геологические **), топографические, биологические и другие работы, необходимые для всестороннего изучения и дальнейшего освоения прилегающих районов.

Эти станции дают ежедневные сведения о погоде в Центральное бюро погоды в Москву; эти сведения имеют огромное значение для предска-

*) Геофизика — физическая география; учение о форме и физической жизни земли.

**) Геология — наука о земле, ставящая себе целью изучение явлений, которые совершаются на земной поверхности и изменяют ее внешний вид, и изучение строения земли.

зании погоды по всему Союзу, так как наша погода в значительной степени «делается на севере». Наблюдая за движением льдов, за временем вскрытия и замерзания морей и т. д., эти станции создают возможность более уверенного плавания пароходов.

Наличие радиосети, морской и воздушной связи вдоль северного берега еще более укрепляет хозяйственную мощь и обороноспособность нашей родины.

ДОКУСФЕРА

II.

Как был открыт Северный морской путь?

ВЕСЬ мир знает о героическом походе «Челюскина» и о предшествовавших ему полярных походах советских ледоколов.

В 1932 году советская экспедиция под руководством тов. **О. Ю. Шмидта** на ледоколе «Сибиряков», капитаном которого был тов. **Воронин**, осуществила давнюю мечту полярных исследователей последних нескольких столетий, проделав впервые в истории путь из Архангельска во Владивосток за одну навигацию.

Четыре века назад, еще в начале XVI столетия начаты были попытки открыть путь через Ледовитый океан в мающиеся многих буржуазных исследователей своими богатствами страны Востока — в Сибирь, Китай и Индию.

К поискам Северного морского пути первые приступили англичане. Двум английским мореплавателям того периода — **Артуру Пету** и **Чарльзу Дженману** (1580 г.) — впервые после русских поморов удалось проникнуть в Карское море. Однако далее западной части Карского моря и они проникнуть не смогли.

Вслед за Англией Северным морским путем заинтересовалась Голландия. Из арктических путешествий голландцев наиболее замечательны экспедиции **Ная** и **Баренца**, которые прошли Югорский Шар и побывали в Карском море.

На протяжении всего семнадцатого столетия не прекращаются попытки открыть морской путь вдоль северных берегов Европы и Азии.

Но суровая природа крайнего севера, недостаточный опыт в борьбе с препятствиями, выдвигаемыми Арктикой, и слабые технические средства ведут к ряду поражений наиболее отважных мореплавателей того периода. Наиболее авторитетные моряки приходят к выводу, что Северный морской путь не только непригоден для практических целей, но и абсолютно непроходим. Дальнейшие попытки отыскать Северный морской путь прекратились, и только после 200-летнего перерыва снаряжается новая западно-европейская экспедиция.

Русские поморы задолго до появления европейцев в Белом, Баренцовом и Карском морях не только знали Шпицберген и Новую Землю, но и пользовались морским путем к устьям Оби.

Присоединение к Московии Сибири уже в первом десятилетии XVII века вызвало ряд открытий казаков (Елисей Буза, Иван Постников, Михаил Стадухин и др.) на северном побережье Сибири, т. е. на будущем Северном морском пути. Наиболее замечательным событием этого периода является путешествие **Семена Дежнева** (1648 г.), прошедшего Берингов пролив и открывшего устье реки Анадыри. Однако, все открытия казаков оставались мало известны.

В 1728 году **Беринг** убеждается в существовании пролива, носящего теперь его имя. В 1733 году начинает работать «Великая северная экспедиция». Экспедицией было заснято все северное побережье Азии. С окончанием этой работы теоретически был разрешен вопрос о северо-восточном проходе, но опыт приводил к заключению, что требуется еще решить целый ряд сложных проблем гидрографии*) Северного Ледовитого моря, прежде чем возможно будет практически осуществить сквозное плавание вдоль северных берегов Европы и Азии.

60-е годы XVIII века ознаменовались плаваниями **Саввы Ложкина** и **Якова Чиракина**. Первая половина XIX столетия ознаменовалась блестящими работами **Литке**, **Пахтусова** и **Цыволки** по обследованию Новой Земли. В начале 70-х годов в Карское море совершил замечательное путешествие **Крузенштерн**. В 1875 году шведский полярный исследователь **Адольф Норденшельд** прошел в устье Енисея и оттуда на лодке достиг города Енисейска, повторив свое плавание в 1876 году. Таким образом, западную часть северного морского пути уже можно было считать установленной.

Однако капиталистические страны, в том числе и старая царская Россия, не могли осуществить включение севера, хотя бы на изученном западном участке Северного морского пути, в мировое хозяйство. Только лишь после Октябрьской революции пришедшим к власти пролетариатом было осуществлено морское сообщение с устьем Енисея. В настоящее время западный участок Северного морского пути можно считать окончательно освоенным. Между портами Советского Союза и Западной Европой и устьем Енисея ежегодно проходят десятки судов. Эти так называемые «Карские экспедиции» с каждым годом принимают все более широкие размеры и приобретают все более важное значение как в экономике Сибири, так и в экономике Советского Союза в целом.

В капиталистическом мире ценнейшие открытия исследователей ча-

*) Гидрография — наука, посвященная изучению и описанию вод земной поверхности.

сто оставались неиспользованными. Но некоторые полярные мореплаватели не оставляли мысли открыть Северный морской путь. А. Норденшельд, решивший пройти весь Северный морской путь, 22 июля 1878 года вышел со своей экспедицией на пароходе «Вега» из гавани Кальскрона. У мели Питлекай, на расстоянии всего 222 километров до Берингова пролива, «Вега» была затерта льдами, от которых освободилась лишь 18 июля 1879 года, войдя 20 июля в Берингов пролив. Так было совершено первое сквозное плавание через Северный Ледовитый океан, проделанное в две навигации. Но и после этого Северный морской путь не приобрел какого-либо практического значения.

После Норденшельда этот путь прошли до «Сибирякова» лишь две экспедиции: русская гидрографическая экспедиция в 1914—15 гг. с одной зимовкой и экспедиция знаменитого норвежского ученого Р. А. Амундсена с двумя зимовками. Эти экспедиции мало что прибавили к основным выводам, которые сделал Норденшельд. Выводы же Норденшельда сводились к следующему: «Морской путь из Атлантического океана в Великий, вдоль берегов Сибири, часто возможно пройти за несколько недель на пароходе, специально приспособленном к плаванию по Ледяному морю и с опытным экипажем, но мало вероятно, при настоящих сведениях о Сибирском Ледовитом море, чтобы весь этот путь имел существенное значение для практических целей».

Ученые капиталистических стран проделали еще целый ряд экспедиций в Арктику. Всем известны имена Нансена, Пири, Амундсена, Норденшельда и других. Но все их исследования оставались разрозненными. Иногда они имели характер добывания рекордов вроде «открытия Северного полюса». Бессистемность исследовательской работы, отсутствие возможности в рамках капиталистического строя объединить научные результаты исследований в Арктике с практикой питали установившийся взгляд о непригодности Северного морского пути и о невозможности использования приполярных областей. Этот взгляд господствовал до прихода к власти пролетариата. Коммунистическая партия и советская власть иначе подошли к делу завоевания Арктики.

III

Советские арктические экспедиции

КАК и в других областях социалистического строительства, в работе по освоению Арктики был введен основной принцип в работе советской власти — **плановость** в сочетании с большевистским размахом. С чего надо было начать работу? Прежде всего, необходимо было **исследовать** области, прилегающие к Северному морскому пути. Советские исследования сразу были поставлены практически. Каждое про-

ЛЕТЧИКИ-ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА



ДОКУСФЕРА

Слева направо: — гг. ЛЯНИДЕВСКИЙ, ВОДОПЬЯНОВ, МОЛЧКОВ, КАМАНИН, ЛЕВАНЕВСКИЙ, ДОРОНИН и СЛЕПНЕВ.

движение в незнакомой области севера заканчивалось **постройкой постоянной научной станции**, где научная работа продолжается **круглый год** и результаты наблюдения по радио немедленно **сообщаются в центр**. Эта работа начата советской властью еще до образования Главного управления Северного морского пути.

В 1922 г., когда еще не были полностью ликвидированы все фронты гражданской войны, была снаряжена правительством **первая морская полярная экспедиция** на судне «Персей». Экспедиция эта положила начало советских исследований Баренцова моря. Скоро после этого известными нашими гидрографами Евгеновым и Матиссенем впервые четко наносится на карту дельта реки Лены.

В 1923 г. экспедиция, под начальством Матусевича, основала **первую советскую полярную обсерваторию на Маточкином Шаре**.

В 1924 г. на моторном баркасе проф. Самойлович прошел вдоль восточного берега Новой Земли.

В 1926 году была послана первая группа поселенцев на о. Врангеля под руководством тов. Г. А. Ушакова, за три года положившего прочную основу заселения острова и собравшего ценнейший научный материал.

В 1929 году О. Ю. Шмитту было поручено завезти первых жителей и построить станицу на земле Франца Иосифа, на которой им же был поднят советский флаг.

В 1930 году О. Ю. Шмидт на том же ледоколе «Седов» с тем же капитаном В. Е. Ворониним прошел на Северную Землю, никем еще не посещавшуюся группу островов на самом севере Азии. Там была построена научная станция, и т. Ушаков, оставшийся только с тремя товарищами в течение двух лет беспрецедентной работы закончил съемку всей Северной Земли, сделав более 5.000 км. на собаках, составил блестящую карту архипелага и обнаружил ценные ископаемые. Этой работой был освещен центральный участок Северного морского пути, вызывавший до этого очень много сомнений.

Исключительное значение для освоения Арктики является северная авиация. Уже обслуживание Карских экспедиций поставило перед летчиками очень серьезную задачу. Надо было до выхода пароходов обследовать с воздуха состояние льдов в Карском море, чтобы указать, по каким из проливов проходить в Карское море и каким курсом двигаться дальше. На этой работе выдвинулись наши северные летчики — Чухновский, Бабушкин, Алексеев и другие. Там же выросли новые кадры наших пилотов, блестящим представителем которых является тов. Молоков. Налаживалось летное сообщение вдоль всего Енисея до его устья и вдоль р. Лены (Кальвиц, Слепнев и др.). Одновременно началась летная работа в Восточном углу Арктики, вдоль Чукотского полуострова (Кальвиц, Красинский, Галышев, Леваневский и др.).

Материалы, накопленные в результате работ полярных станций, ежегодных экспедиций и авиаразведок, позволили в 1932 г. советскому правительству поставить вопрос о сквозном проходе вдоль всего Северного морского пути. Выросшие и опытные кадры отважных советских полярников — ученых, моряков и летчиков — с энтузиазмом, свойственным только людям нашей страны, страны строящегося социализма, приняли задание партии и правительства о решительном наступлении на Арктику. И их первая лобовая атака на Северный морской путь увенчалась блестящей победой. Экспедиция под начальством мужественного героя Арктики тов. О. Ю. Шмидта на изношенном ледоколе «Сибиряков», не только впервые в истории прошла в одну навигацию весь Северный морской путь, но и выполнила ряд весьма важных экономических работ. Эта экспедиция явилась венцом вековых усилий человечества. То, о чем лишь мог мечтать капиталистический строй, стало действительностью на заре коммунизма.

По личному предложению тов. Сталина было организовано Главное управление Северного морского пути при СНК СССР для того, чтобы этот специальный государственный орган сосредоточил все усилия на скорейшем осуществлении надежного пути вдоль всего советского севера.

Тов. Шмидту было поручено возглавить это учреждение совместно с лучшими полярниками нашей страны, как Г. А. Ушаков, профессор

Р. Л. Самойлович, профессор **В. Ю. Визе** и др. Освоение севера продвинулось уже настолько далеко, что в один 1933 год было отправлено 13 крупных экспедиций под общим научным руководством Арктического института. В числе этих экспедиций была и экспедиция на пароходе «Челюскин», которая имела задание повторить рейс «Сибирякова». Во главе этой экспедиции стал **О. Ю. Шмидт**.

Из других экспедиций особенно важна посылка первых морских судов к устью Лены под начальством **Б. В. Лаврова**. Под предводительством ледокола «Красян» 3 грузовых парохода дошли до устья Лены, доставили туда груз и этим открыли совершенно новые перспективы для хозяйства всей Якутии. Наличие самолетной разведки и сети радиостанций позволило осуществить даже такую операцию, как переброска среди морских льдов речного теплохода и большой железной баржи с Енисея на Лену, чтобы поднять выше по Лене доставленные пароходами грузы, для которых на Лене не было достаточного транспорта.



В лагере челюскинцев образовалась трещина.



ДОКУСФЕРА

Самолет Ляпидевского, первым достигший лагеря Шмидта и вывезший оттуда женщин и детей.

IV.

Героический поход „Челюскина“

ПОХОД «Челюскина» был центральной экспедицией 1933 г. Отправившись 12 июля из Ленинграда, «Челюскин» догружался в Мурманске откуда вышел 10 августа. Год был тяжелый в ледовом отношении. Только 1 сентября «Челюскин» и другие пароходы могли пройти мимо мыса Челюскин. 1 сентября 1933 года у м. Челюскин — северной конечности Азии — сразу собралось одиннадцать советских пароходов, участвовавших в разных экспедициях. За всю предыдущую историю до прихода «Сибирякова» только 9 судов обогнули этот мыс. Этот парад советских судов у точки, которая еще недавно считалась почти недоступной, был триумфом советских полярников и показателем масштабов советской работы и силы большевистского натиска на Арктику.

Без особых задержек «Челюскин» прошел до Колочинской Губы, находящейся в 300 км. от Берингова пролива. Здесь пароход был задержан тяжелыми льдами. Однако от этих льдов удалось освободиться, и в начале ноября «Челюскин» был в самом Беринговом проливе, второй раз пройдя весь Северный путь в одну навигацию. Выйти в Тихий океан не удалось, так как время было уже позднее. Берингов пролив был забит льдом. Подступы к Тихому океану были закрыты. Сильным южным штормом «Челюскин» был отброшен на север и зазимовал в пловучем льду. 13 февраля 1934 года сильным сжатием льдов корабль раздавило.

История жизни 104 человек на льдине и их спасения хорошо известна трудящимся СССР и всего мира, которые следили за этой эпопеей с огромным вниманием и подъемом. Теперь слово «челюскинец» стало известно всему миру. Челюскинцы стали примером героизма, большевистской настойчивости, организованности и веры в мощь Советского

Союза. Оставшись без корабля на пловучих полярных льдах, под угрозой непрерывной опасности, они не растерялись, не потеряли энергии и не ослабляли своих научных работ, которые они вели, начиная со дня выхода в Северное Ледовитое море. Челюскинцы знали мощь Советского Союза. И они не ошиблись.

Уже на следующий день после гибели «Челюскина» советское правительство принимает все меры к спасению героического отряда за освоение Северного морского пути. Правительственная комиссия по оказанию помощи челюскинцам во главе с тов. **В. В. Куйбышевым** мобилизует все средства для оказания помощи. Вождь мирового пролетариата—тов. **Сталин** лично направляет и проверяет каждое мероприятие. Посылая героям-челюскинцам горячий большевистский привет, вожди нашей страны и нашей славной партии тт. **Сталин, Молотов, Каганович, Ворошилов, Куйбышев, Орджоникидзе** писали:

«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 впишите новые славные страницы».



Самолет над лагерем.

Сплоченная вокруг партии и правительства вся страна в мощном порыве демонстрирует свою силу и единство. Лучшие летчики, моряки и полярники передают себя в распоряжение правительственной комиссии по оказанию помощи челюскинцам. Добившиеся чести участвовать в спасении челюскинцев считают себя счастливыми.

Беспрерывно нарастающим неудержимым потоком к движущейся среди полярных льдов точке лагеря **Шмидта** направляются отряды самолетов, корабли, дирижабли, аэросаны и т. д.

Спасение челюскинцев — это поистине блестящий триумф советской авиации, советской техники. Советские летчики на советских самолетах, сделанных целиком из советских частей, вооруженных безупречно работающими советскими моторами, сделали то, что казалось невозможным нашим врагам. «Нет таких крепостей, которых большевики не могли бы взять!».

Из Владивостока на пароходе выходит авиозвено **Каманина**. Достигнув кромки льдов, звено переходит на полет. Из Хабаровска в условиях морозов и снежных штормов начинается беспримерный по смелости, не имеющий вичего похожего в истории перелет группы **Водопьянова**. Круглым путем, через Европу, Атлантический океан и Америку к лагерю **Шмидта** устремляются **Леваневский** и **Слепнев**, во главе с уполномоченным правительственной комиссии тов. **Г. А. Ушаковым**. Из Москвы через весь Советский Союз несется экспресс с дирижаблями. Из Ленинграда, через незнакомые моря, никогда не видевшие льдов, на помощь челюскинцам спешит лидер советских ледоколов наш славный «Красин».

Ничто не могло остановить этого потока: ни льды, ни шторм, ни метели, ни туманы. И Арктика была побеждена. Она выпустила из своих ледяных объятий тех людей которых уже готова была вписать в число своих жертв. **Герои-челюскинцы спасены летчиками-героями Советского Союза**. Так закончился героический поход «Челюскина».

Все трудящееся человечество, весь культурный мир, затаив дыхание, следили за событиями в Арктике, восторгаясь отвагой и спасенных и спасителей. О героизме советских летчиков лучшие в мире знатоки авиационного дела говорят, что «достойный восхищения подвиг, связанный с именем «Челюскина», является одним из величайших деяний, когда либо совершенных современной мировой авиацией. Им гордятся авиаторы не только Советского Союза, но и всего мира». И лишь те, кто в зверином ожесточении сжигал книги лучших людей человечества, злорадствовали и каркали о провале экспедиции и гибели советских людей.

Народы Советского Союза в радости вновь демонстрируют свое единство вокруг партии и правительства, превращая в триумфальное шеств-

вие движение экспресса, везшего достойных сынов социалистической родины, героев-летчиков и челюскинцев. СССР может гордиться такими гражданами.

Отмечая беспримерную героическую работу летчиков, осуществивших спасение челюскинцев, партия и правительство постановили присвоить звание **героев Советского Союза** летчикам: **Ляпидевскому, Леваневскому, Молокову, Каманину, Слепневу, Водопьянову и Доронику**. Правительство наградило всех челюскинцев и не менее двадцати приймавших участие в их освобождении орденами Союза и другими наградами.

Вся наша великая страна знает имена летчиков-героев Советского Союза, имена наших мужественных бортмехаников; вся наша великая страна знает и любит имена отважных героев Арктики — т.т. **Шмидта, Ушакова, Боброва, Воронина, Крениеля, Баевского, Копусова, Бабушкина** и др.

Только советский коллектив, руководимый и цементируемый крепкими большевиками, мог показать, будучи отрезан от всего мира и в окружении мощных полярных льдов, такую сплоченность и настойчивость.

Только советские люди, выращенные и выпестованные великой партией **Ленина — Сталина**, нашей могучей социалистической родиной, могли проявить в самых трудных условиях такой героизм, мужество и большевистскую организованность. Только советская власть, близкая, родная всем трудящимся, превратившая нищую, отсталую, некультурную Россию в страну передовой индустрии и крупнейшего в мире земледелия, могла организовать работы по спасению челюскинцев с таким грандиозным размахом, упорством и настойчивостью.



1958

ПУТЬ „ЧЕЛЮСКИНА“

18648



Г.П.Б. в Лигр.
Ц. 1934 г.
Акт № 535

Пароход «Челюскин» шел по Северному морскому пути из Мурманска через Берингов пролив к Тихому океану. На карте изображен весь путь.

Сдано в набор в 17 ч. 30 м. 18/VI. Отпечатано в 5 ч. 19/VI.

Типография „РАБОЧАЯ МОСКВА“ Чистые пруды, 8.

Мособлгорлит № 31558 Заказ № 5580 Тираж 200.000