

185

С. Бергавинов



Арктика и полюс  
завоеваны

11-78  
2540

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

37-11  
9452

С. БЕРГАВИНОВ

# АРКТИКА И ПОЛЮС ЗАВОЕВАНЫ!



ПАРТИЗДАТ ЦК ВКП(б) • 1937

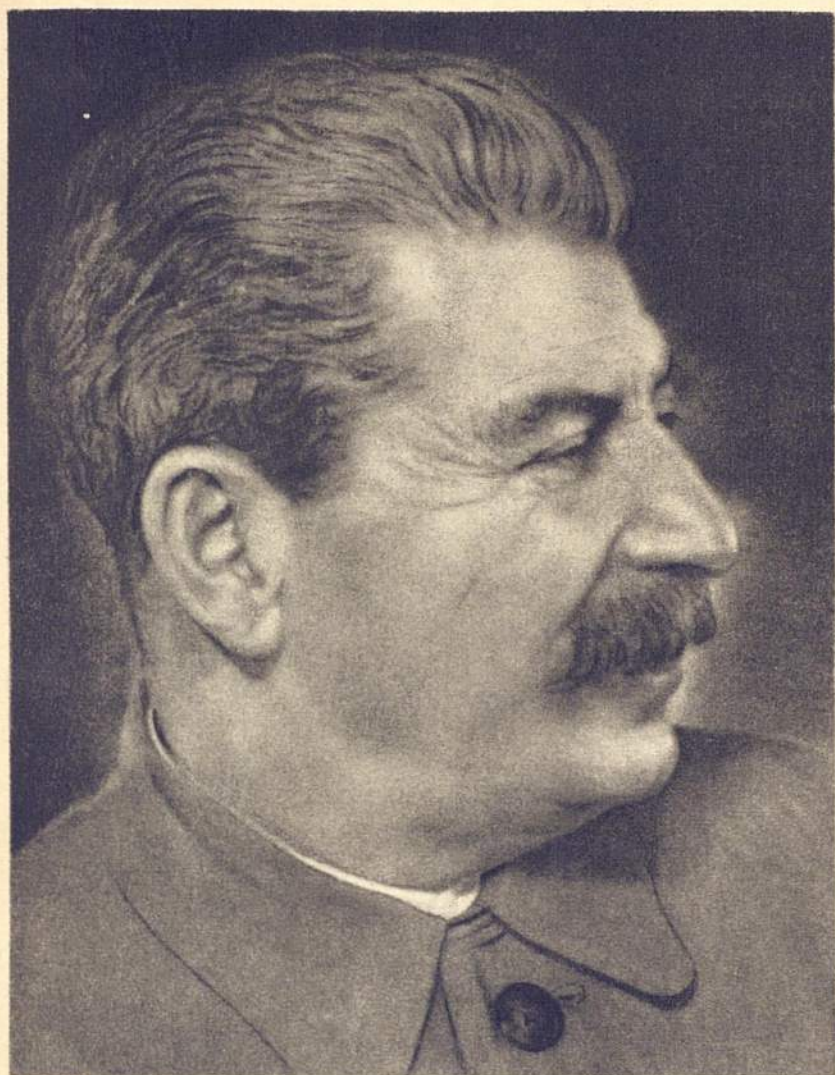




НЕТ ТАКИХ КРЕПОСТЕЙ,  
КОТОРЫХ БОЛЬШЕВИКИ НЕ МОГЛИ БЫ ВЗЯТЬ

И. СТАЛИН









## ТО, БЕЗ ЧЕГО НЕЛЬЗЯ ПОБЕЖДАТЬ

Величайшим итогом всемирно-исторических побед социализма в нашей стране является Конституция Союза Советских Социалистических Республик. Она подытожила долголетний опыт суровой борьбы и ярких побед Советской страны. Этот волнующий документ, открывающий новую эпоху в жизни народов, называют по праву Сталинской Конституцией. Новая, Сталинская Конституция записала и законодательно закрепила героические победы, достигнутые счастливыми народами страны победившего социализма под руководством великой партии Ленина—Сталина. Под знаменем Сталинской Конституции, под руководством вождя трудящихся товарища Сталина народы нашей замечательной родины уверенно идут на борьбу для завоевания новых побед коммунизма.

Какие титанические трудности пережила страна, каких изумительных успехов добилась она! Ведь как будто совсем недавно кончилась в стране гражданская война, экономика была подорвана, хозяйство разрушено. Молодая советская страна пережила невероятные трудности. Народы нашей страны, под руководством большевистской партии, бросают все свои силы на борьбу с этими грозными врагами, и результаты быстро сказываются.

Начинают дымить заводские трубы, количество которых все возрастает. Увеличивается число паровозов, вагонов, пароходов. Поля советской земли все больше и охотнее засеваются, появляются машины, тракторы. Хозяйственная жизнь начинает бить полнокровнее, восстановительный период советской экономики заканчивается.

Возникают сотни и тысячи новых заводов: Днепрострой, Магнитострой, Крамашстрой и др. Построены тысячи километров новых железнодорожных и водных путей: Турксиб, вторые пути Уссурийской железной дороги, Беломорский канал и т. д. Заново создается мощная индустрия, тяжелая промышленность как основная и решающая база социализма. Советский Союз стал могучей индустриальной державой. Тем самым выполнен священный завет Владимира Ильича, указывавшего на необходимость

«...пересечь, выражаясь фигурально, с одной лошади на другую, именно, с лошади крестьянской, мужицкой, обнищавшей, с лошади экономий, рассчитанных на разоренную крестьянскую страну,—на лошадь, которую ищет и не может не искать для себя пролетариат, на лошадь крупной машинной индустрии, электрификации, Волховстроя и т. д.»<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Ленин, т. XXVII, стр. 417.



В сельском хозяйстве на базе сплошной коллективизации кулачество ликвидировано как класс. Растут колхозы и зажиточность колхозников. Выковываются в борьбе и работе новые люди, новые кадры, перестраивающие дореволюционную пришибленную деревню, от которой не осталось и следа.

«Если бы мы могли дать завтра 100 тысяч первоклассных тракторов,—говорил Ленин,—снабдить их бензином, снабдить их машинистами (вы прекрасно знаете, что пока это—фантазия), то средний крестьянин сказал бы: «Я за коммунию» (т. е. за коммунизм)»<sup>1</sup>.

Теперь же на колхозных и совхозных полях работают сотни тысяч советских машин, тракторов, автомобилей. Советский Союз стал страной крупнейшего в мире механизированного сельского хозяйства.

На основе бурного хозяйственного и политического роста страны, в борьбе с ее внутренними врагами, в борьбе с врагами партии и с капиталистическими происками извне рождается первая социалистическая пятилетка. Ее успех превзошел все ожидания. Он с изумительной силой нарисован товарищем Сталиным в докладе об итогах первой пятилетки на объединенном пленуме ЦК и ЦКК ВКП(б) в январе 1933 г.

Вслед за первой пятилеткой партия разрабатывает и так же успешно выполняет и вторую пятилетку построения социалистического общества.

Все эти победы воодушевили партию и народ на дальнейшую борьбу за победы социализма, на необходимость полного разгрома врагов, пытавшихся свернуть партию с победоносного ленинского пути. Монолитная, сплоченная под руководством великого знаменосца ленинизма—товарища Сталина, партия привела страну к победам всемирно-исторического значения. Так окреп и вырос огромный Советский Союз, родина и оплот трудящихся всего мира. На одной шестой земного шара окончательно и бесповоротно победил социализм. В СССР осуществлен в основном социализм. Эксплуататорские классы ликвидированы. Многомиллионный и многонациональный народ получил великие, небывалые в истории человечества права на труд, на образование, на отдых, самую демократическую в мире новую Конституцию СССР, самый демократический избирательный закон.

Новая, Сталинская Конституция является ярким воплощением этих замечательных побед.

Не во всех сразу районах нашей обширной страны наступил бурный подъем хозяйства и культуры. Не сразу все это наступило и в районах Крайнего севера, который царской Россией насильственно удерживался на положении колонии и поставщика ценного сырья. Уже в 1927 г. на XV съезде партия подчеркнула необходимость

«...уделить особое внимание вопросам подъема экономики и культуры отсталых национальных окраин и отсталых районов, исходя из необходимости постепенной ликвидации их экономической и культурной отсталости, соответственно предусматривая более быстрый темп развития их экономики и культуры, исходя из увязки нужд и потребностей этих районов с нуждами и потребностями Союза»<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Ленин, т. XXIV, стр. 170.

<sup>2</sup> Стенографический отчет XV съезда ВКП(б), стр. 1300, Партиздат, 1928 г.



Эта директива была решающей для дальнейшего развития Крайнего севера. Разумеется, это не значит, что до XV съезда ВКП(б) советская власть не занималась этими отсталыми районами. С первых же лет революции рабочий класс Советской России, большевистская партия, осуществляя ленинско-сталинскую национальную политику, начали оказывать помощь Крайнему северу, народам, его населяющим. Эта помощь увеличивалась вместе с общим ростом хозяйства и культуры страны в целом. Когда Советский Союз стал могучей мировой державой, когда он догнал, а в ряде отраслей и перегнал передовые страны Европы и Америки,—хозяйственная и культурная помощь Крайнему северу и Арктике пошла в огромных размерах в сторону социалистического переустройства экономической жизни и быта северных народов. Теперь уже всем ясно, какой бурный социалистический расцвет переживают эти районы, о которых еще в 1915 г. в учебнике географии писалось: «...Арктика—это царство белых медведей и моржей. Для судоходства доступна только западная часть Ледовитого океана...» Как-то смешно теперь звучит это определение Крайнего севера, где сейчас жизнь бьет ключом.

Представители русского самодержавия иначе оценивали обстановку на окраинах России. Так, в 1913 г. царский наместник на Дальнем Востоке *Гондати* в связи с открытием в Хабаровске сельскохозяйственной выставки говорил: «...В пустынном и диком крае насаждена русская культура и государственность. Свист брянского паровоза разогнал мрачную и дикую легенду—быль о застанных снегами сибирских равнинах, могильную тишину которых нарушали только вой волков, свист нагаек да звон цепей каторжан...» Какая на редкость наглая обнаженность, с одной стороны, и подлое вранье—с другой! Известно, что до самой пролетарской революции Дальний Восток был сплошной казармой, местом ссылки и угнетения передового, мыслящего человечества, местом варварского порабощения национальностей. Особенно страдали здесь, как и на всех северных окраинах, народности, их населяющие.

Иркутский губернатор *Трескин* в 1811 г. ввел приказом «Правила торговли для Чукотки», где имеется такой пункт: «...Никто не имеет права торговать пониженной ценой. Напротив того, каждый обязан тщиться, дабы поднять цену елико возможно, так, чтобы больше выгоды было на нашей стороне...» И этот приказ действовал до октября 1917 г., им руководствовались в целях грабежа, порабощения народов. В Березовском округе протоиерей *Вергунов* вел обширнейшую торговлю водкой, чаем, сахаром, хлебом. Его причетчики бесплатно разъезжали по всей реке Оби и продавали там водку по 90 руб. за ведро, покупая ее в Тобольске по 5 руб. Мало того, этой водкой они спаивали ненцев (бывш. самоедов) и забирали у них все, что попадалось, особенно пушнину. Так угнетались, порабощались «туземцы», так искусственно задерживался рост и развитие Крайнего севера.

Другое дело, иные времена для этих северных районов наступили в условиях Советской страны, в условиях проведения ленинско-сталинской национальной политики. Целью этой политики была и есть необходимость социалистического роста, подъема северных народностей для приобщения их к социализму. Целью этой политики было и есть раз-



витие новой советской культуры, рост национальных кадров, строителей социализма. Партия, правительство и лично товарищ Сталин не раз подчеркивали необходимость развития этих районов, необходимость радикальной помощи северным народам. А товарищ Сталин хорошо знает условия их жизни. Он лично, будучи в царской туруханской ссылке, видел поистине жалкое существование этих народностей, он знает их жизнь и быт. Товарищ Сталин неоднократно говорил о необходимости развития Северного морского пути, Крайнего севера, об обязательной помощи северным народностям, указывая пути и меры этой помощи. Не было и нет ни одного заметного вопроса советской работы в полярных районах, который бы проходил и решался без его непосредственного руководства и указаний.

На всем протяжении завоевания Арктики и Северного полюса ЦК партии, Совнарком и лично товарищ Сталин всегда воодушевляли полярников на новые и новые победы, свидетелями которых мы сегодня и являемся. Всего этого нет, да и не может быть в условиях капиталистической системы. Для решения таких грандиозных задач, для величайшего переустройства человеческого общества нужна новая, социалистическая система. Это—*основное, главное* и единственно решающее условие. А суть этого условия, без которого нельзя побеждать, и есть большевистская партия, советская власть, могучая страна трудящихся, их великие вожди Ленин и Сталин. В этом и только в этом источник силы героических побед социализма, источник силы того, почему у нас стало возможно завоевание Арктики и Северного полюса.

Двадцать лет победоносно существует страна победившего социализма—великое отечество трудящихся всего мира. Это победное шествие пойдет еще быстрее, еще крепче на основе исторических решений февральско-мартовского пленума ЦК ВКП(б) (1937 г.), доклада и заключительного слова товарища Сталина на этом пленуме. Они вооружают партию, страну, весь советский народ на дальнейшую борьбу для завоевания новых и новых побед коммунизма. Они еще раз напоминают стране и партии, что мы находимся в капиталистическом окружении, которое будет использовать малейшую возможность напасть, навредить нам, где только можно. Заключенные враги народа—японо-германские, фашистско-троцкистские, бухаринские шпионы, диверсанты, вредители, предатели и изменники родины стремились уничтожить завоевания Великой пролетарской революции, подорвать, ослабить мощь Страны советов, ее любимой Красной Армии. Враги народа просчитались. Органы пролетарской диктатуры разгромили банду фашистских троцкистско-бухаринских шпионов, диверсантов, изменников родины—этих мерзких агентов японо-германских разведывательных органов.

Вооруженные историческими решениями февральско-мартовского пленума ЦК ВКП(б) и указаниями товарища Сталина, удесятерив нашу бдительность, будем и впредь беспощадно громить, уничтожать всякого, кто осмелится покушаться на священную неприкосновенность советской земли. Фашистским лазутчикам мы житья не дадим нигде.





Горжественный митинг на дрейфующей льдине,  
посвященный открытию Северного полюса.  
Выступает начальник экспедиции О. Ю. Шмидт

Героический и славный путь борьбы и побед прошла наша страна. Арктика и Северный полюс завоеваны. Завоевание Арктики и Северного полюса—новая блестящая страница в жизни великих счастливых народов страны Сталинской Конституции. Во имя любви к человеку, во славу нашей замечательной родины на Северном полюсе, там, где сходятся земные меридианы, водружено красное знамя страны победившего социализма.

Предлагаемая вниманию читателя книжка имеет скромную цель: на примере борьбы за Арктику и Северный полюс показать, на что способен победивший советский народ. Необходимо немного оглянуться на то мрачное, что было *вчера*, чтобы лучше чувствовать прекрасное *сегодня* и ясней видеть чудесное *завтра*.

## ВЧЕРАШНИЕ МЕЧТЫ

Древние греки созвездие Большой Медведицы называли «Арктос». Круг этого созвездия совпадает примерно с Арктическим кругом. Отсюда и происходит корень слова «Арктика», распознать тайны которой человечество стремилось с самых древних времен. Арктика равна двум третям Соединенных штатов и простирается от Северного полюса до Северного побережья Европейской части СССР.

Еще в 325 г. до нашего летосчисления крупный ученый, грек Пифей пытался пробраться в полярные страны. Он вышел из своего города Массалии (нынешний французский город Марсель) и, пройдя Гибралтарский пролив, он вдоль берегов Европы дошел до страны Туле (теперешняя Норвегия), где «...ночь была совсем короткая...» Таким образом, из древних исследователей Пифей является первым, оставившим свои, хотя и отрывочные, записи о путешествии в районы Ледовитого океана, где находится «...свернувшееся море», т. е. море, покрытое льдами. Уже по этому факту мы можем судить о древности истории Арктики, над покорением которой веками, из поколения в поколение, билось человечество.

В древние времена большую роль в открытии северных стран сыграли норвежцы. Так, еще в 870—890 гг. Отар, из провинции Халогаланд (теперь Хельголанд), обогнул северные берега Европы, прошел в Баренцево и Белое моря.

После Отара на Север, главным образом в Белое море, ходили многие норвежские моряки—«викинги» не столько для торговли, сколько для грабежей. Так, в 920 г. в устье Северной Двины ходил «викинг» Эйрик—Красная Секира, который «...убил множество народа и взял несметные богатства». Сюда же плавали «викинги» Торер-Собака в 1026 г., Ивар Залива в 1222 г. Все эти искатели легкой наживы, приключений, занимаясь грабежом, сделали ряд замечательных открытий на Севере: так были открыты Гренландия и Северная Америка.

Но наиболее серьезные практические мероприятия для проникновения в неизвестные северные страны и арктические просторы начали широко осуществляться лишь в средние века.

Тогда главным толчком к исследованию Севера послужило открытие в XV в. португальцами Васко де Гама и Магелланом морского пути в Индию—вокруг южного побережья Африки и на Дальний Восток—вокруг южного побережья Америки.

Эти монополизированные южные пути на Восток давали огромные выгоды для могущественных в то время морских государств—Португалии и Испании. Купцы этих стран обогащались на прибыльной торговле с Востоком. Другие страны, в первую очередь Англия и



Голландия, для которых этот южный морской путь был закрыт, на этом сильно проигрывали, их товары не выдерживали конкуренции португальских и испанских купцов. Поэтому вполне естественны попытки Англии и Голландии во что бы то ни стало найти другой путь на Восток, а именно—*со стороны Севера*. Поэтому английское и голландское купечество, толкаемое интересами выгодной морской торговли с Востоком, для борьбы с конкурентами, в поисках новых открытий и завоеваний периодически организует одну за другой экспедиции в полярные районы. Основной задачей этих экспедиций было отыскать и проложить ближайший путь северными морями для связи с Востоком, с Китаем. Другие экспедиции, особенно в более поздние времена, ставили перед собой задачу добраться до Северного полюса, через который, как справедливо считали, лежит ближайший путь на Восток.

Так, в 1527 г. для отыскания пути из Атлантического океана в Тихий организуется экспедиция англичанина *Роберта Торн* на двух кораблях, из которых один погиб у берегов Гренландии, а другой вернулся в Англию. Никаких результатов попытка Торна не дала. В 1553 г. с большой пышностью отправляется на трех кораблях вторая английская экспедиция под начальством *Гуго Виллоуби*. Кончилась она весьма трагически. Двум кораблям, запутавшимся среди льдов, пришлось зазимовать у Мурманского побережья, где все участники (63 человека) погибли вместе с Виллоуби от холода и цынги. Третий корабль понал в Архангельск и в 1554 г. вернулся в Англию. Но это не останавливает борьбы за путь на Восток. Ее продолжает Голландия, которая в эти времена уже завязала торговлю с русскими по северному побережью. В 1594 г. Голландия отправляет на Север серьезную экспедицию на четырех кораблях, из которых во главе двух кораблей становится смелый и выдающийся моряк *Виллем Баренц*. Эта экспедиция, побывав в районе Новой Земли и Карского моря, которое было тогда свободно от льдов, вернулась обратно, считая, что проход на Восток найден. Голландия торжествует. В следующем году она отправляет по этому пути уже шесть кораблей, нагруженных товарами, и один вспомогательный корабль с расчетом дойти до Китая и завязать с ним торговлю. Однако дальше Карского моря корабли пробраться не могли из-за тяжелого массового скопления льдов. В сентябре командиры кораблей (Най, Тетгалес и Баренц), собравшись вместе, решили возвратиться обратно и составили об этом акт: «...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 надо отказаться от предприятия. Посему мы решились как можно скорее возвратиться в Голландию...» *Баренц* отказался подписать этот акт, предполагая зазимовать где-либо у северных берегов Новой Земли, а затем идти дальше на Восток. Однако с ним не согласились, и экспедиция вернулась на родину. В Голландии наступило разочарование. Но конкуренция, с одной стороны, правительственные премии—с другой, а также пропаганда этого пути энергичным Баренцом вновь ставят этот вопрос на разрешение. В 1596 г. отправляется на двух судах уже третья голландская экспедиция, вновь с участием *Баренца*. В июне



она была уже в районе Шпицбергена. Достигнув 79,5° северной широты, Баренц на своем корабле повернул к Новой Земле и в конце августа зазимовал здесь, у северо-восточной оконечности. На обратном пути Баренц умер в результате заболевания цингой. Умерло и еще несколько участников экспедиции. Три похода Баренца дали довольно много материалов для изучения указанных районов. В память об этом выдающемся моряке-исследователе море, в котором он плавал, и было названо Баренцовым.

В 1607—1610 гг. неоднократно пытался найти северо-восточный проход моряк, англичанин *Генри Гудсон*. Однако все его усилия оказались безрезультатны. Причем, в последнюю экспедицию взбунтовавшаяся команда высадила Гудсона с его сыном и пятью матросами на шлюпку в открытом море, где они, конечно, и погибли.

Неудачи многочисленных иностранных экспедиций надолго охладили пыл к Северному морскому пути. Весьма примечательно, что русские поморы с незапамятных времен ходили в «студеные моря». Они с побережья Белого моря отправлялись на своих кочах<sup>1</sup> промыслять зверя на Грумант (Шпицберген), на Новую Землю и торговать в устье Оби, в Мангазею. В 1612 г. в Мангазею ходило 16 кочей (160 человек). Плавали русские промышленники и на востоке в устья Лены, Колымы. Но все это делалось разрозненно, плавали на отдельных участках полярных морей, а не по всему морскому пути Севера, а главное, никаких следов—записей и т. д. они не оставляли.

В середине XVII в. казак *Семен Дежнев* совершил изумительное по тому времени плавание из Колымы в Тихий океан и, сам того не зная, он открыл, что Америка отделена от материка проливом. Однако честь этого открытия, к сожалению, досталась не ему, а спустя почти столетие—*Берингу*, руководителю русской северной экспедиции 1725—1732 гг.

С начала XVIII в. царская Россия развернула исследовательскую работу в северных морях (Беринг, Прончищев, Овцын, Лаптев, Челюскин, Стерлигов, Малыгин и др.). Эти экспедиции описывали побережье Ледовитого океана, которое они исследовали довольно тщательно для того времени. Подштурман *Семен Челюскин* в мае 1742 г. достиг самого северного мыса Азии, который он назвал Восточно-северным мысом. Впоследствии он был переименован в мыс Челюскина.

Безуспешно пытались найти проход в Тихий океан по северным морям Чичагов (1765—1766 гг.) и Размыслов (1768—1769 гг.). Плавали в районе Новой Земли также и Ф. Литке (1821—1824 гг.), Пахтусов (1832—1834 гг.) и др.

Все эти походы русских экспедиций по северным морям значительно обогатили наши познания об этих морях, побережье, населении и т. д., однако и они радикального решения вопроса не дали. Неудачи и безуспешность всех иностранных и русских экспедиций найти ближайший Северный морской путь на Восток, как говорилось уже, надолго обескураживают моряков, промышленников и ученых. Попытки в этом направлении становятся более редкими и вспыхивают вновь лишь во второй половине XIX в. С этого времени целым

<sup>1</sup> *Коча*—мелкое, гребно-парусное суденышко.



рядом экспедиций начался новый натиск ряда стран на изучение старой проблемы—познать капризный Север, его моря и даже постигнуть полюс.

В 1861 г. шведский моряк-полярник *Норденшельд* пытался достичь Северного полюса на ботах и саних с упряжками оленей. Отправившись к полюсу от северных берегов Шпицбергена, он вынужден был вернуться обратно, так как корабль «Эолус» был затерт льдами. Однако смелый Норденшельд устремляется в Полярный бассейн. В 1875—1878 гг., частично при помощи русского капиталиста Сибирякова, он возглавляет одну за другой три экспедиции в арктические моря. В 1878 г. Норденшельд на пароходе «Вега» прошел из Баренцова моря до Колючинской губы, в 250 километрах от Берингова пролива. Здесь он был вынужден зазимовать. Наконец, в следующем году он дошел до Тихого океана. Этот первый за все годы проход был по тому времени выдающимся событием, которое еще больше усилило интерес к морским путям Севера.

В 1903—1905 гг. пыталась достичь Северного полюса американская экспедиция *Антонио Фиала*, снаряженная крупнейшим капиталистом Циглером, который и до этого финансировал полярные походы. Эта экспедиция в составе 39 человек на хорошо снаряженном судне «Америка», имея на борту большое количество собачьих упряжек и пони, вышла из Архангельска курсом на Землю Франца-Иосифа. Знаменательно, что существование этой земли теоретически еще в 1870 г. доказал П. А. Кропоткин, а практически, через три года, ее открыл Карл Вейпрехт. Судно «Америка» достигло этой, так знакомой нам теперь, земли и стало на якорь в бухте Теплиц. Но во время жестокого шторма «Америка» была раздавлена льдами и пошла ко дну. Экспедиция расположилась на зимовку. Группа в 26 человек на пони, запряженных в сани, и собачьих упряжках направилась к полюсу, но дальше северной оконечности острова Рудольфа идти не могла. Вторая и третья попытки достичь полюса также потерпели неудачу. Перезимовав два года на Земле Франца-Иосифа, вся экспедиция вернулась обратно, так и не достигнув Северного полюса, проделав однако большую научную работу.

В 1899—1901 гг. адмирал Макаров на ледоколе «Ермак» пытался пройти «напролом к полюсу», но, поломав одну машину, вернулся обратно на Землю Франца-Иосифа. Конечно, идти «напролом» было неразумно, хотя идею похода к полюсу на ледоколе нельзя опровергать, если осуществлять ее не «напролом», а по разводьям среди льдов. Макаров вместе с Менделеевым сыграли главную роль в ледоколостроении. Макаров хотел своим походом напролом к полюсу доказать необходимость ледокольного флота в России.

В 1912—1915 гг. на Север отправлялось несколько русских экспедиций (Русанов, Брусилов, Седов, Вилькицкий и др.): одни с целью изучения полярных морей, другие—стремясь добраться до Северного полюса. Значительная часть участников этих экспедиций погибла.

Из целого ряда попыток русских проникнуть в Арктику и на полюс выделяется экспедиция решительного и смелого *Георгия Седова*, организованная в основном на частные средства. В ней участвовал и ныне здравствующий, известный в стране полярник про-



фессор В. Ю. Визе. В августе 1912 г. Седов на судне «Фока» вышел из Архангельска. Прозимовав в районе Новой Земли и освободившись от льда, «Фока» в 1913 г. направился к Земле Франца-Иосифа, где вновь зазимовал в бухте Тихой. Экспедиция была снаряжена крайне плохо, достаточных запасов продовольствия она не имела, поэтому уже на второй год среди зимовщиков начались заболевания и смерти. Заболел и сам Седов. Несмотря на свою болезнь, 15 февраля 1913 г. Седов с двумя добровольными спутниками—матросами Пустошным и Линником двинулся к полюсу на трех собачьих упряжках и с четырехмесячным запасом продовольствия. Это был поистине героизм отчаяния, мужество безнадежности. На третьей неделе пути спутники стали уговаривать Седова вернуться, поскольку стала очевидной безнадежность этого предприятия. Однако больной Седов требовал двигаться вперед и вперед. Итти, однако, он не мог, поэтому лежал на нартах, и по компасу следил за направлением, чтобы его не обманули, не повезли назад. На пути встретилась большая полынья. Мужественные путешественники сделали остановку. Свою безнадежность добраться к полюсу Седов сознавал; лежа на нартах, он иногда шептал: «все пропало». 5 марта 1913 г. Седов скончался и был похоронен двумя его товарищами здесь же, в пути. Последние слова Седова, который ничего никогда не просил, были: «Линник, Линник, поддержи...» Теперь уже вдвоем Пустошный и Линник печально вернулись обратно на свое судно. При возвращении в Архангельск экспедиция на «Фоке» встретила у мыса Флора, на Земле Франца-Иосифа, двух человек из экспедиции Брусилова на судне «Анна». Это были штурман Альбанов и матрос Конрад, которые вместе с группой в 10 человек покинули замерзшую во льдах «Анну» и отправились по льду на материк. По дороге 8 человек погибло. Двух оставшихся в живых подобрал «Фока», который в августе добрался до Мурманского побережья.

В том, что экспедиция Седова на «Фоке» не была должным образом снаряжена и что не было принято необходимых мер помощи при ее бедствии,—прямо чувствуется рука, злорадство царских сановников, которые не советовали Седову организовывать эту экспедицию. Недаром правительство Николая проявило исключительную безучастность к судьбе этой мужественной экспедиции; на этом отношении к судьбе экспедиции красочно запечатлелась вся мерзость тогдашних правителей. Они даже никак не отметили это важнейшее событие в русском полярном исследовании.

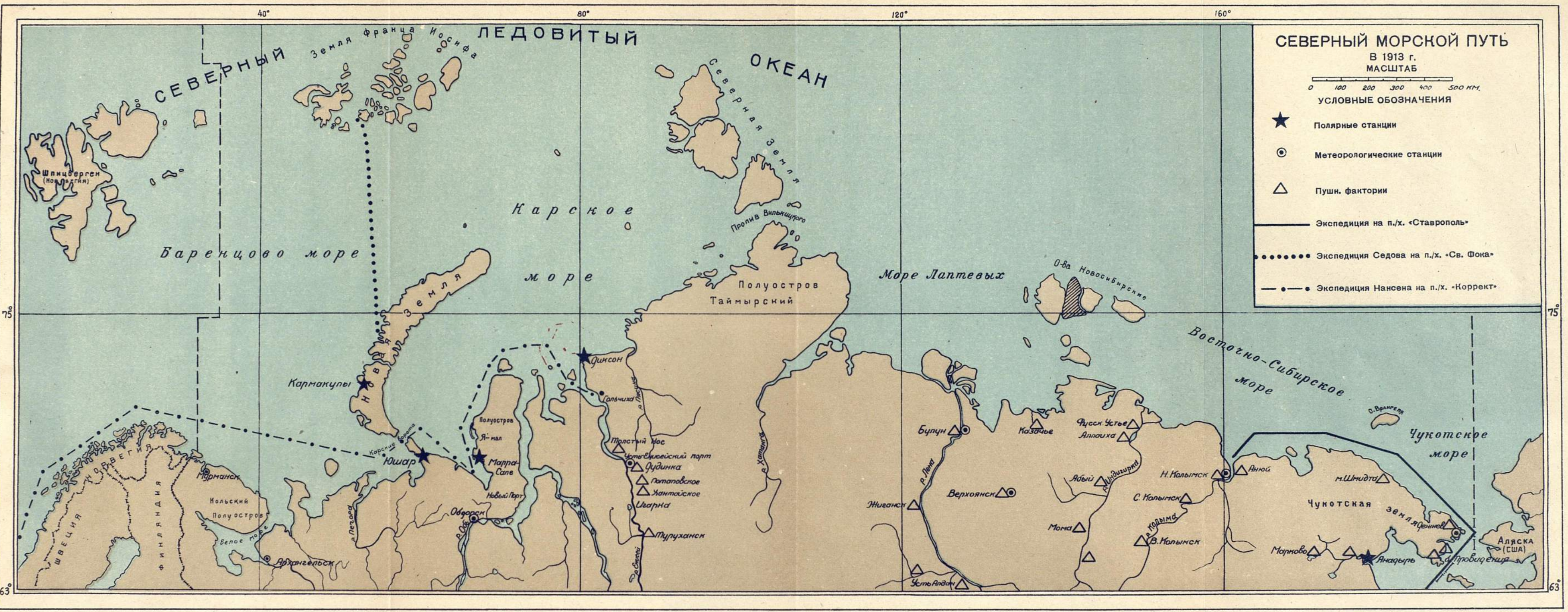
Так, на протяжении почти четырехсот лет не удавались попытки пройти с западного направления на восток северными морями. Может быть, лучше было итти с Востока? Бегло рассмотрим и эту сторону, так как и с Востока люди искали путей северными морями для связи с Западом.

В 1879 г. на американском судне «Жаннета» отправилась экспедиция во главе с де-Лонгом с целью добраться до Северного полюса и попутно отыскать Норденшельда, от которого уже год не было никаких вестей. В 1879 г. де-Лонг побывал у Колочинской губы (Чукотское море), где от местных жителей узнал о благополучной зимовке норденшельдовской «Веги». Отсюда де-Лонг направился к полюсу и настолько был уверен в достижении его, что взял с собой для оставления там



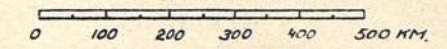






СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ

В 1913 г.  
МАСШТАБ



УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

- ★ Полярные станции
- ⊙ Метеорологические станции
- △ Пушн. фактории
- Экспедиция на п./х. «Ставрополь»
- ..... Экспедиция Седова на п./х. «Св. Фока»
- · - Экспедиция Нансена на п./х. «Коррект»





медный ящик с выгравированными именами участников экспедиции. Но у острова Геральда, в районе острова Врангеля, «Жаннету» зажало льдами. Двадцать один месяц дрейфовала она во льдах на северо-запад. «Увы, возможность достижения полюса так же далека, как и в день выхода экспедиции», — занес в эти дни де-Лонг в свой дневник. Судно, потрепанное льдами, находясь в дрейфе, постепенно заполнялось водой и в июне 1881 г. пошло ко дну. Участники экспедиции стали пробираться к побережью. После 60 дней мучительного путешествия они достигли Новосибирских островов. Отсюда экспедиция, разделенная на три группы, имея весьма ограниченное количество провизии, отправилась дальше к югу. Не добравшись до северного побережья, почти все участники экспедиции погибли. В низовьях реки Лены был найден труп де-Лонга. Найденный при нем дневник рисует тяжелую, мрачную картину гибели экспедиции. Вот что писал де-Лонг в своем дневнике:

«24 октября—страшная ночь,  
26 октября—холод, голод, болен,  
28 октября утром умер Диверсон,  
29 октября, сегодня, умер Дрислер,  
30 октября—Бонд и Генц умерли ночью, Колинс умирает...»

Так печально закончилась экспедиция де-Лонга. Судьба материалов ее никому не известна. Рядом стран, особенно Америкой, было отправлено на поиски «Жаннеты» немало экспедиций. Однако все они не увенчались успехом. Но эти экспедиции дали многое в познании арктических морей, их побережья. Особо важно одно обстоятельство, которое по странной случайности открыло для науки совершенно новую страницу в природе полярных морей. Дело в том, что спустя несколько лет отдельные части «Жаннеты» были обнаружены в... Гренландии. Это толкнуло исследователей на мысль о существовании в Полярном бассейне морских течений и движений льдов, от Сибирского побережья, через полюс, в Гренландию и Атлантический океан. Эту гипотезу о существовании дрейфа льдов с востока на запад и решил проверить на практике замечательнейший норвежский ученый, полярник *Фритьоф Нансен*. По его заказу был построен специальный яйцеобразный корабль «Фрам», который не мог быть раздавлен льдами, поскольку при сжатии он выпирался льдами из воды.

В 1893 г. «Фрам» с *Нансеном* и с тринадцатью людьми на борту вышел из Норвегии, дошел до Новосибирских островов, повернул на Север и вмерз в лед на  $78^{\circ}50'$  северной широты и  $34^{\circ}$  восточной долготы. Отсюда «Фрам» начал свой знаменитый зигзагообразный ледовый дрейф. Вместе со льдами он достиг  $85^{\circ}57'$  северной широты и  $60^{\circ}$  восточной долготы. Здесь, находясь в 700 километрах от полюса, Нансен, видя, что «Фрам», дрейфуя так, пройдет южнее Северного полюса, принял исключительно смелое решение. Он покинул судно и попытался вместе со своим товарищем Иогансеном достигнуть полюса пешком, с помощью собачьей упряжки. В этот путь он отправился в феврале, а в апреле 1895 г. дошел уже до  $86^{\circ}04'$  северной широты и  $53^{\circ}$  восточной долготы, находясь от полюса на расстоянии 419 километров, куда до них не ступала еще нога человека. Видя безуспешность и этой своей попытки достичь полюса, Нансен повернул обратно и только в августе



добрался до Земли Франца-Иосифа, где и зазимовал. Этим двум людям пришлось за время своего необычайного путешествия и труднейшей зимовки перенести сверхчеловеческие лишения и опасности. В 1896 г. Нансен встретился на мысе Флоры с руководителем английской экспедиции Джексонном, на корабле которого «Винвард» оба спутника вернулись к себе на родину, в Норвегию. Через 8 дней после него пришел в Норвегию, к великой радости Нансена, и «Фрам», во главе которого стоял опытный моряк-полярник Отто Свердруп.

Своей конечной цели—продрейфовать через полюс—экспедиция Нансена на «Фраме» не достигла. Но главное и основное она подтвердила, а именно, что дрейф льдов с востока на запад действительно существует. Дальше она установила, что Полярный бассейн не есть небольшой морской водоем, а представляет собой обширный бассейн с глубинами в 3—4 тыс. метров. Все это впоследствии подтвердили дрейфы судов «Анны», «Мод» Амундсена, дрейфы буев, сброшенных с разных кораблей, бывавших на Востоке, и др. В итоге материалы Нансена о дрейфе оказались весьма ценными и для науки и для практиков, работающих в арктической области.

Впервые Северного полюса достиг американский полярник *Роберт Пири*. В течение двух десятков лет он пытался в неоднократных экспедициях пройти на Северный полюс. В 1908 г. на пароходе «Рузвельт» он снова пошел к западным берегам Гренландии, имея в своем составе несколько десятков человек и 200 собак. В феврале 1909 г. Пири покинул корабль и от мыса Колумбия начал свое исключительное путешествие к полюсу, строя по пути ряд продовольственных баз. На пути к полюсу Пири встречал огромные торосы, многочисленные трещины и каналы, свободные от льдов. Температура опускалась до 50° ниже нуля. Находясь в 240 километрах от полюса, Пири отправил обратно свою последнюю вспомогательную партию, оставив при себе несколько эскимосов. Сделал он это, видимо, с целью не делить ни с кем из белых людей славы достижения полюса. 2 апреля Пири перешел 88-ю параллель, 4 апреля—89-ю параллель и, наконец, подходя к полюсу, ему встретился канал чистой воды шириной в 100 метров. Здесь он спустил в воду 2740 метров проволоки, но дна не достал. 6 апреля 1909 г. Пири находился на 89° 57', в трех милях южнее полюса. Здесь Пири сделал свою последнюю остановку и записал в своем дневнике: «Наконец, полюс,—моя мечта и цель в течение 20 лет,—мой. Я этого еще не могу осмыслить...» Вслед за этим он двинулся вперед, прошел еще 18 километров, и наблюдения показали, что Пири уже перешел полюс. Обратный путь по следам, оставленным его вспомогательными партиями, он совершил благополучно, и 23 апреля вернулся к мысу Колумбия. На самом полюсе Пири никакой серьезной работы не вел и не мог вести, ибо был там всего несколько часов.

Мужественный и выдающийся полярник Амундсен, открыв в 1912 г. Южный полюс, поставил своей задачей достигнуть и Северного полюса. В 1918 г. он организовал экспедицию на корабле «Мод» по всему Северному морскому пути с запада на восток. Однако совершить это в одну навигацию ему не удалось, пришлось перенести две зимовки, и только в 1920 г. он прошел Берингов пролив. Обратный путь Амундсен хотел пройти к Северному полюсу, рассчитывая добраться в район полюса



«с ледяным дрейфом», используя опыт нансеновского дрейфа. Выйдя в 1922 г. из Нюма (на Аляске), «Мод» в августе вмерз во льды у острова Геральд, откуда и начался его дрейф; но льды,—так же как и Нансена,—«не захотели» дрейфовать Амундсена к полюсу, а вынесли его в море Лаптевых. Летом 1925 г. «Мод» вернулся в Берингов пролив. Эта экспедиция не достигла полюса, но дала ценный научный материал, особенно по аэрологии, метеорологии и земному магнетизму.

Но Арктика и полюс все больше и больше манят и тянут к себе каким-то своеобразным магнитом. Потерпев неудачи на море, во льдах, люди делают попытки пробраться на полюс и по воздуху.

Летом 1897 г. шведы *Андрэ*, *Френкель* и *Штринберг* предпринимают полет к полюсу на воздушном шаре «Орел». Они вылетели со Шпицбергена на полюс с запасом продовольствия и снаряжения на 4 месяца, захватив с собой 50 голубей для связи. Из всех голубей вернулся только один, принеся записку: «13 июля, 12 часов 30 минут, нахожусь на 82° 02' северной широты и 15° 05' восточной долготы, благополучно следуем на восток, уклоняясь от прямого пути. Все благополучно. Это мой третий голубь. Андрэ». После этого никаких известий от Андрэ не было, и только через два года на севере Исландии был найден поплавок от его экспедиции, участники которой погибли бесследно. Лишь в августе 1930 г. останки и дневник участников этой своеобразной воздушной экспедиции были найдены на острове Белом (в Карском море).

В мае 1925 г. Амундсен делает попытку пробраться в район Северного полюса на двух гидросамолетах, которые были специально сконструированы для посадки на воду и на лед. На 87° 43' северной широты и 10° 20' западной долготы самолеты сделали вынужденную посадку. Один самолет был значительно поврежден, пришлось его бросить, а вещи перенести на другой самолет. С необычайным трудом расчистили люди от льда площадку для взлета. Неоднократные попытки подняться в воздух долго не увенчивались успехом. Лишь 15 июня был совершен отчаянный, но удачный подъем, и Амундсен возвратился на Шпицберген, отчаявшись на сей раз добраться до полюса.

В мае 1926 г. американский полярный исследователь *Берд* на самолете «Жозефина Форд» стартовал из Кингсбея (Шпицберген) к Северному полюсу, над которым и пролетел. Через 14 часов 40 минут с момента старта он вернулся обратно. Этот полет носил явно рекордсменский характер, не имел каких-либо серьезных практических целей. Через несколько дней после полета Берда, 11 мая 1926 г., также из Кингсбея пошел на полюс дирижабль «Норвегия» во главе с *Амундсеном*. 12 мая дирижабль был над полюсом, сбросил здесь флаги и последовал дальше своим курсом на Аляску. Этот полет имел серьезную задачу исследования воздушной трассы для связи с Америкой через Северный полюс. Но и этот полет не дал решения задачи, хотя описательной литературы вышло немало; это главным образом—дневники.

Через два года, в 1928 г., из Италии через Ленинград—Шпицберген вылетел на Северный полюс *Умберто Нобиле* на дирижабле «Италия». 24 мая он был над полюсом, но на обратном пути к Шпицбергену потерпел известную всему миру катастрофу. Из состава экспедиции в 16 человек погибло 8 человек, а остальные были спасены: 1 человек—



шведской экспедицией и 7 человек—советским ледоколом «Красин» во главе с профессором Р. Л. Самойловичем и заслуженным полярным летчиком Чухновским.

Все эти полеты на Северный полюс, во-первых, показали возможность использования самолетов для радикального решения задачи и, во-вторых, дали интересные наблюдения над состоянием льдов в Арктике. Но пока никем еще не установлено, есть ли в районе полюса земля. Районы полюса продолжают оставаться для человечества загадочным «белым пятном».

Нельзя не рассказать еще об одной оригинальной попытке дойти до Северного полюса. Инициатор этого—*Губерт Уилкинс* решил пройти на Северный полюс на подводной лодке «Наутилус». Выйдя со Шпицбергена, подводная лодка взяла курс на полюс, достигла 81° 59' северной широты и вернулась обратно из-за поломок некоторых частей лодки.

За период почти четырех столетий на поиски *Великого северного морского пути* и на открытие *Северного полюса* отправлялись десятки разнообразнейших экспедиций. Борьба за этот путь и за полюс была тяжелая и упорная. Она потребовала немалых жертв и лишений. Но люди упорно стремились преодолеть эти трудности. Милю за милей, с боем брали они каждый ледяной торос, водяные полыньи, преодолевали туманы, метели, бури и т. д. Но никому и никогда в прошлом не удавалось в совершенстве и полностью разрешить эти грандиозные задачи. Добились лишь частичного их разрешения:

Норденшельд в 1873—1879 гг., прошедший на корабле «Вега» Северным морским путем с запада на восток, в две навигации, имея одну зимовку.

Вилькицкий в 1914—1915 гг., прошедший на двух кораблях ледокольного типа «Вайгач» и «Таймыр», прошел уже с Востока на Запад (Владивосток—Архангельск), но тоже с одной зимовкой и потерей одного корабля «Вайгач».

Амундсен в 1918—1920 гг., прошедший на корабле «Мод» с запада на Восток с двумя зимовками.

Пири удалось в 1909 г. дойти до Северного полюса. Правда, через несколько лет было доказано, и он сам соглашается с этим, что он был в стороне от полюса на 15—20 километров, другие говорят даже—на 100—120 километров.

В 1926 г. Берд на самолете и Амундсен на дирижабле пролетели над Северным полюсом.

Несомненно, все эти морские походы, экспедиции и полеты представляли собой большие события тех лет; их научно-хозяйственное значение серьезно. Однако волнующую почти 400 лет человечество проблему—*найти* и уверенно *пройти* в одну навигацию Северный морской путь в одном из направлений и изучить его никому и никогда не удавалось. Дойти, осесть, изучить и осваивать Северный полюс также никому не удавалось. Решение этих величайших задач выпало на долю мужественных сынов великой Советской страны.

А сколько усилий, сколько человеческих жизней было отдано для достижения этих целей!

Зачем же люди так упорно стремятся к таким трудно достигаемым целям?



В книге—памятнике скандинавской истории «Королевское зеркало» задается этот же вопрос: «Чего же искали путешественники в холоде, среди льдов?» Книга дает следующий ответ:

«Знай же, что три свойства человеческой природы побуждают их к этому. Во-первых, соревнование и склонность к известности, ибо человеку свойственно устремляться туда, где грозит большая опасность, благодаря чему можно приобрести известность; во-вторых, любознательность, ибо также свойством человеческой природы является стремление знать и видеть ту местность, о которой ему рассказывали, человек хочет удостовериться, так ли там на самом деле, как ему сказали; и, наконец, в-третьих, человеку свойственно любостязание. Люди постоянно жаждут денег и добра и идут туда, где, по слухам, можно иметь прибыли, несмотря на грозящую большую опасность».

Такой ответ совершенно правильно характеризует капиталистическое, купеческое стремление вперед. Именно жажда денег и прибылей, захватническое, колониальное приобретательство—вот что двигало в основном все экспедиции на протяжении сотен лет. А такие вопросы, как служение науке и прогрессу человечества, откладывались в сторону, в лучшем случае это было попутное, третьестепенное.

Ответ буржуазного «зеркала» по своему существу, по духу и содержанию враждебен нам, социалистическому государству. Он чужд советской системе, у которой в основе ее политики лежат интересы советского народа, науки в целом, а в итоге—интересы всего человечества. Во имя этих великих идей советские полярники, большевики пошли и в Арктику и на Северный полюс.

В этом—ключ наших успехов. Вот почему то, что не удавалось и было не по плечу капиталистическим странам, совершенно впору стало советской власти. Именно ей, *Стране советов, успешно удалось решить задачу сквозных походов северными морями в одну навигацию и с запада на восток (из Баренцова моря в Берингов пролив), и с востока на запад (из Берингова пролива в Баренцово море). Именно ей, Стране советов, удалось успешно не только дойти и «посмотреть» Северный полюс, но организовать там научную станцию, жилье для длительной работы и жизни советских людей.*

Мы это сделали не во имя капиталистической—колониальной, грабительской цели, не для установления спортивных рекордов, а во имя науки, во имя развития производительных сил суровой арктической природы, которая будет служить нашему счастливому советскому народу, а следовательно, и всему человечеству.



## СЕГОДНЯШНИЕ ФАКТЫ

Есть еще одна величайшая и главная особенность советских успехов в Арктике. Это то, что за плечами советских полярных экспедиций стоит не купец и барышник, а колоссальная мощь и поддержка социалистического государства. Экспедицию осуществляет не отдельный «бескорыстный» энтузиаст или ученый, а сплоченный коллектив людей, частица советского народа в целом. В *этом* основа наших успехов всюду, в том числе и на полярном фронте. Освоение Северного морского пути теперь стало фактом, а сколько раз за него брались? Но, как показано в предыдущей главе, почти ничего не выходило! Были бессильны, немощны все страны, в том числе и царская Россия, отдельные передовые умы которой верили, что именно нашей стране придется решить эту проблему. Так, еще замечательный ученый «мужик» *М. В. Ломоносов* выдвигал идею «о северном ходу в Ост-Индию Сибирским океаном». В 1752 г. он в своей оде писал:

Напрасно строгая природа  
От нас скрывает место входа  
С берегов вечерних на восток,  
Я вижу умными очами:  
Колумб Российский между льдами  
Спешит и презирает Рок.

*М. В. Ломоносов* был прав. Через 180 лет после того, как он написал эту оду, из недр советского народа явились сотни тысяч новых Колумбов. Им не страшна «строгая природа», ибо они по-новому развивают ее производительные силы во имя социализма. Большевики взялись за Арктику для того, чтобы победить ее полярные льды как для прямой экономической пользы народов Советского Союза, так и для успехов науки.

В 1932 г. экспедиция, возглавляемая О. Ю. Шмидтом, на ледоколе «Сибиряков» прошла из Архангельска в Тихий океан в одну навигацию. Тем самым она, как писали товарищи Сталин, Молотов и Ворошилов в приветствии руководителям экспедиции, «успешно разрешила историческую задачу сквозного плавания по Ледовитому океану в одну навигацию». Поход «Сибирякова» по существу был большой разведкой северных морей, которую продолжили другие экспедиции—на «Челюскине» и «Литке». Все эти походы подтвердили абсолютную правильность выдвинутой товарищем Сталиным задачи о необходимости и возможности освоить и развить Северный морской путь, поставить его на службу социализму. На базе опыта этих советских экспедиций началась планомерная эксплуатация северных морей.

Вскоре после похода «Сибирякова», в конце 1932 г., по предложению товарища Сталина, было создано Главное управление Северного





Герои Советского Союза—участники экспедиции на Северный полюс.  
Слева направо: тт. В. Молоков, О. Шмидт, М. Водопьянов на аэродроме  
в Амдерме

морского пути при СНК Союза. В постановлении Совнаркома СССР от 17 декабря 1932 г. по этому вопросу сказано: «Поставить перед ГУСМП задачу: проложить окончательно Северный морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути». Колоссальность этой задачи, о которой раньше и мечтать не смели старые исследователи Севера, не испугала, а окрылила советских полярников. Они по-большевистски взялись за дело.

Во вновь созданной государственной организации—в ГУСМП—был сосредоточен мощный ледокольный флот, который занял и занимает ведущее положение в каждой арктической навигации. Можно сказать, что от количества ледоколов в дальнейшем зависит размах грузооборота. Заканчивающиеся постройкой новые мощные ледоколы «И. Сталин», «В. Молотов», «Л. Каганович», «О. Шмидт» дадут новый громадных размеров толчок развыванию работ в арктических морях и на их побережье. Для успехов работ в этих районах кроме ледокольного флота нужна надежная связь. Поэтому для обеспечения такой связи по всему полярному побережью стали возникать полярные станции-зимовки.

Насколько густой стала в короткий срок эта сеть зимовок, показывают следующие цифры: в 1928 г. таких станций было 4, в 1932 г.—15,



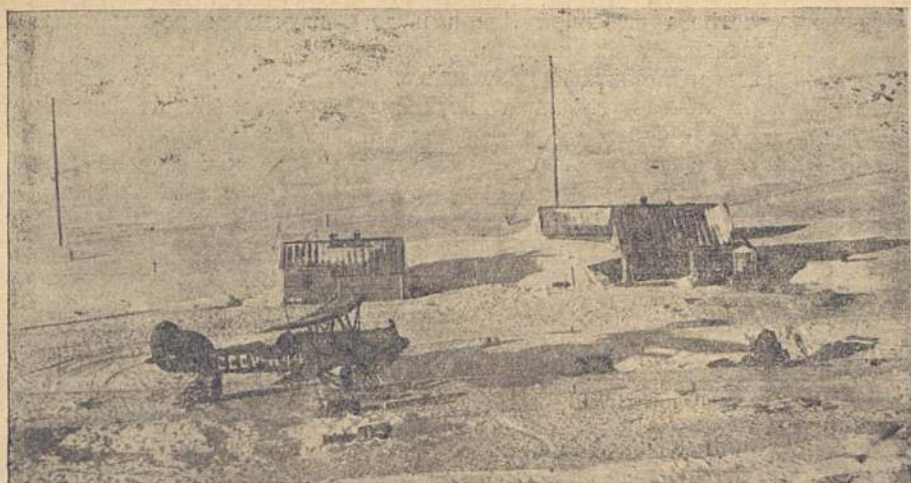
в 1937 г. их уже насчитывается 56, включая последнюю зимовку «Северный полюс».

Для всех полярников слово «зимовка» или «полярная станция» понятно и доступно. Но не все читатели знают его существо. Полярная станция, на которой, в зависимости от района, равно как и от важности самой станции, зимует от 5 до 120 человек, представляет собой целый хозяйственно-политический комплекс. Эти станции имеют своей задачей, прежде всего, обслуживание радиосвязью самолетов, покрывающих бесконечные просторы Арктики и Крайнего севера, и кораблей, бороздящих полярные моря. Станции должны сообщать и предупреждать корабли и самолеты о погоде, о туманах, о движении льдов, давать прогнозы в этой области. Тут их роль исключительно важна. Далее, полярные станции ведут круглый год научные наблюдения над атмосферой, метеорологией, за течениями морей, движением льдов, их режимом. Кроме того, зимовщики полярных станций там, где есть местное население, несут почтовые функции—прием, передача радиogramм, писем, ведут большую культурно-просветительную работу, ликвидируют неграмотность, лечат больных, ремонтируют предметы домашнего обихода и охотничьего промысла. Особенно хорошо работать там летом в круглосуточный день, но не прерывается на зимовках работа и в суровых условиях зимы, когда нависнет многомесячная полярная ночь, озаряемая изумительно красивым, переливающимися тысячами разноцветных огней, северным сиянием. Для работы на полярных станциях подбираются люди крепкие, спокойные, которые, как правило, сменяются через один и не позднее чем через два года. Для зимовщиков заводится специальное теплое обмундирование и продовольствие в изобилии. Недаром в советских условиях на зимовках ни разу не было смертельных случаев от цинги, которая обычно бывает следствием плохого питания. Этим не может похвастать ни дореволюционная Россия, ни любая капиталистическая страна.

Совершенно очевидно, что без мощной сети таких полярных станций-зимовок невозможна сколько-нибудь серьезная работа по изучению и освоению просторов Арктики.

Вслед за морскими походами и созданием сети полярных станций Главсевморпуть приступил к планомерному проведению арктических навигаций по всему Северному морскому пути. Успехи, одержанные здесь, поистине разительны. В навигацию 1934 г. в Арктике плавало свыше 50 разнообразных кораблей, в 1935 г. в навигации участвовало уже более ста судов, а в 1936 г. арктические моря во всех направлениях бороздили уже 150 кораблей. Причем в 1935 г. сквозным путем с запада на восток прошло 4 корабля, а в 1936 г. уже в обоих направлениях прошло 14 судов. Это были уже не ледоколы, не ледокольные суда, а простые коммерческие, грузовые пароходы с коммерческим грузом. Так был открыт и освоен Великий северный морской путь, о котором так долго мечтали полярные мореплаватели прошлых поколений, да и не только мореплаватели. Великий русский химик Д. И. Менделеев в ноябре 1901 г. писал министру финансов Витте о необходимости исследования Северного полюса как условия развития северных морей. Вот что он писал: «...Желать истинной, т. е. с помощью кораблей, победы над полярными льдами Россия должна еще в большей мере, чем какое-либо другое государство, потому что ни одно не владеет столь большим протяжением берегов в





Полярная станция в бухте Провидения

Ледовитом океане. Здесь в него вливаются громадные реки, омывающие наибольшую часть России, мало могущую развиваться не столько по условиям климата, сколько по причине отсутствия торговых выходов через Ледовитый океан. Победа над его льдами составляет один из экономических вопросов будущности северо-востока Европейской России и почти всей Сибири, так как лес, хлеб и другие тяжелые сырые материалы отдаленных краев могут находить выгодные пути сбыта у себя в стране и во всем мире только по морю. Но и помимо большого экономического значения, военно-морская оборона страны должна много выиграть, когда можно будет—без Суэцкого или иных каналов теплых стран—около собственных своих берегов переводить военные суда или хотя бы часть их из Атлантического океана в Великий и обратно».

На эту записку Д. И. Менделеев даже не удостоился «честь» личного ответа министра финансов, а получил отказ через чиновников.

План арктической навигации 1937 г. намечает дальнейший серьезный рост грузооборота, который имеет самое непосредственное и большое значение для развивающихся на Северестроек и для жизни народностей Крайнего севера.

При этом в цифры грузооборота по Северному морскому пути не входят так называемые карские операции, которых до революции совершенно не было. Эти операции заключаются в вывозе прекрасного северного леса из Игарки как в советские порты, так и за границу. Достаточно указать, что в карских операциях в 1931 г. участвовало 16 судов, перевезших 48 тыс. тонн экспортных грузов, а уже в 1936 г. участвовало 33 парохода (из них 30 иностранных) с общим грузооборотом в 171 тыс. тонн; из них вывезено на экспорт 137 тыс. тонн.

Мы уже не говорим о работе разнообразных научных северных морских экспедиций, в том числе высокоширотных («Садко» и др.). Этим экспедициям мы обязаны открытием и освоением многих островов (Визе,







Уединения, острова Северной Земли и др.), изучением режима морей (течений, дрейфов льда и т. д.), постановкой серьезной и разнообразной исследовательской работы в Арктике. Все это, несомненно, расширяет и обогащает наши познания по Арктике и Крайнему северу.

В 1914 г. с западной стороны (до устья Енисея) и с восточной стороны (до устья Колымы) плавало всего лишь шесть кораблей, из которых три составляли научные экспедиции и три совершали торговые рейсы. Все эти корабли перевезли не больше 4 тыс. тонн грузов для грабительской торговли с «туземцами». Все ранее приводимые цифры перевозок говорят, что совсем иную картину мы имеем при советской власти.

Проводится колоссальная гидрографическая работа для безопасности плавания кораблей в полярных морях. Прежде всего, ведутся промеры глубин, изыскиваются подходы, бухты. Все это наносится на карты, лоции. Много делается и в части обстановочных работ. Об этом можно судить по следующей таблице:

Наименование ограждений	1933 г. 1937 г.	
Огни . . . . .	28	68
Маяки прожекторного типа . . . . .	—	10
Створные знаки освещаемые . . . . .	4	29
Створные знаки неосвещаемые . . . . .	6	56
Буй освещаемые . . . . .	18	136
Неосвещаемые знаки . . . . .	100	329
Вехи . . . . .	209	890

Почему же мы так упорно добиваемся развития Северного морского пути? В чем его выгоды и необходимость для советской власти? Довольно вразумительный ответ на этот вопрос дают все приведенные факты, цифры. Об этом же ярко и сильно говорят партия и правительство, руководители которых в своем приветствии от 24 мая 1937 г. тт. Шмидту и Водопьянову на Северный полюс говорят: «...Эта победа советской авиации и науки подводит итог блестящему периоду работы по освоению Арктики и северных путей, столь необходимых для Советского Союза»<sup>1</sup>. Нельзя также забывать, что Северный морской путь проходит целиком *внутри* нашей страны, по внутренним водам. Следовательно, наши корабли, идущие по этому пути, не связаны ни с международными формальностями, ни с затратой валюты. Этот путь значительно короче других путей на Владивосток, что можно видеть из следующего сопоставления:

*Путь через Суэцкий и Панамский каналы*

1. Ленинград — Суэц — Владивосток . . .	12 444 мили
Ленинград — Панама — Владивосток . .	14 309 »
2. Архангельск — Суэц — Владивосток . .	13 299 »
Архангельск — Панама — Владивосток .	12 450 »
3. Одесса — Суэц — Владивосток . . . . .	9 253 »

*Северный морской путь*

1. Мурманск — Владивосток . . . . .	6 234 »
2. Архангельск — Владивосток . . . . .	6 375 »
3. Ленинград — Владивосток . . . . .	8 500 »

<sup>1</sup> Подчеркнуто мной. — С. Б.



40° 80° 120° 160°

# СЕВЕРНЫЙ ЛЕДОВИТЫЙ ОКЕАН

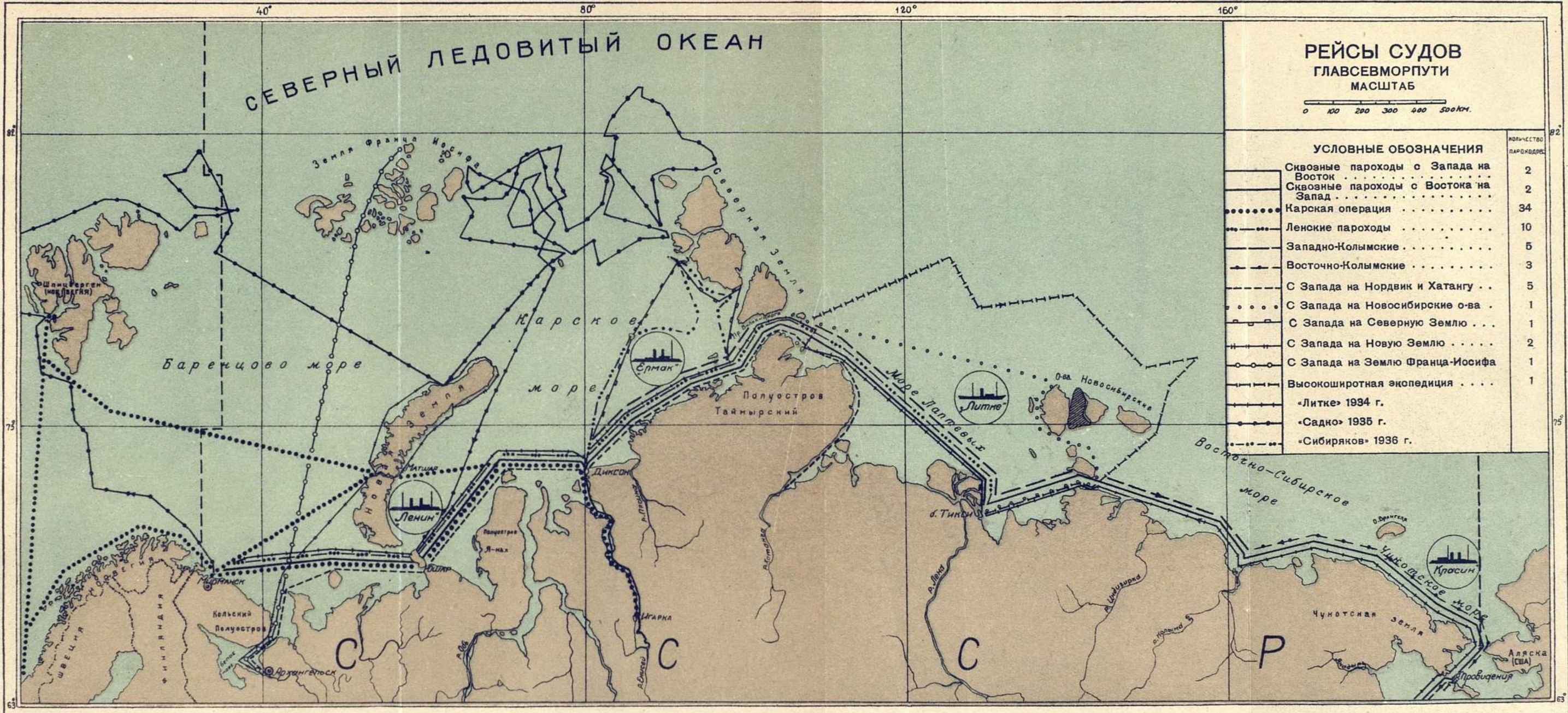
## РЕЙСЫ СУДОВ ГЛАВСЕВМОРПУТИ МАСШТАБ

0 100 200 300 400 500 км.

### УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

Сквозные пароходы с Запада на Восток	2
Сквозные пароходы с Востока на Запад	2
Карская операция	34
Ленские пароходы	10
Западно-Колымские	5
Восточно-Колымские	3
С Запада на Нордвик и Хатангу	5
С Запада на Новосибирские о-ва	1
С Запада на Северную Землю	1
С Запада на Новую Землю	2
С Запада на Землю Франца-Иосифа	1
Высокоширотная экспедиция	1
«Литке» 1934 г.	
«Садко» 1935 г.	
«Сибиряков» 1936 г.	

КОЛИЧЕСТВО  
ПАРОХОДОВ











Бункеровка пароходов, идущих в Восточносибирском море.  
На переднем плане ледокол «Красин»

Из этого сравнения каждому очевидно, какой из двух путей должен быть признан экономически выгодным. Кроме всего, Северный путь имеет и серьезное оборонное значение.

Не следует забывать, что в условиях Советского Союза преодоление полярных льдов, освоение этих морей превращает Северный морской путь в очень важный фактор подъема и реконструкции хозяйства Крайнего севера и вовлечения его в общее развитие экономики страны. Разумеется, освоение Северного морского пути является мощным фактором подъема культуры и быта северных народностей. В этом состоит и *совершенно новое*, мыслимое только при советах, значение северных морей, для которых материк является своеобразным «тылом».

Не случайно, что с 1934 г. Главному управлению Северного морского пути решением ЦК ВКП(б) и СНК СССР были переданы все хозяйственные предприятия, расположенные за 62-й северной параллелью. Главсевморпуть, имея основные задачи на *северных морях*, превратился в огромный производственно-хозяйственный организм на *материке* Крайнего севера.

Площадь всего Крайнего севера, этого «тыла» морей, необычайно велика: она равна примерно 9 млн. квадратных километров. На этих необозримых пространствах расположено весьма небольшое количество населения 26 национальностей—410 тыс. человек, принадлежащих к народам Севера. Населяют его пространства: якуты, ненцы, ханты, эвенки, тунгусы, чукчи, эскимосы, алеуты и т. д. Все эти народности жестоко эксплуатировались и угнетались царизмом. Здесь, в северной тундре, эта волчья эксплуатация принимала особенно зверские формы. Чинов-



ники, купцы, попы, миссионеры любыми средствами старались побольше награть, нахамить, поиздеваться. О Севере писал певец народной печали поэт Некрасов:

Да... ужасный край, откуда прочь  
Бежит и зверь лесной,  
Когда стосуточная ночь  
Повиснет над страной.

Именно ужасным краем в условиях самодержавия выглядел Крайний север.

Здесь люди были пришиблены, прибиты; они жили впроголодь, обманываемые и разоряемые хищными чиновниками, полицейскими и спаяваемые купцами. Не мало было случаев голодной смерти. Вымирали целые племена. Некий *Латкин* пишет, ссылаясь на донесение одного чиновника, что «в Тазовском магазине всего 40 пудов хлеба, и один пуд, стоивший казне 1 р. 67 к., продавался инородцам властями по 7 руб. От голода умерло много инородцев, как например Турырский род тунгусов весь вымер с голода. Не мало вымерло также и русских крестьян, тела которых валялись без погребения»<sup>1</sup>.

Торговля была неприкрытым, легальным грабежом населения. Так, на Чукотском полуострове в те времена железный топор расценивался в 2 бобра, фунт табаку—1 бобер, бутылка спирта—2 бобра. Довольно широко практиковалась и долговая кабала. Вот характерный документ: «Поселок Булун, 1913 г., сентября 22. Я, нижеподписавшийся, инородец Этербесь, дал сие обязательство купцу Курилову в том, что занял от вас 10 рублей наличными деньгами. Обязуюсь доставить за вышеуказанную сумму 9 песцов первого сорта в будущем 1914 г. не позднее февраля, а в противном случае я обязан заплатить Курилову за 9 песцов по цене, существующей в гор. Якутске. Может быть, это отдельный случай? Нет, это система. В Жиганском улусе (Якутия) в том же году в долговой кабале было 270 человек, или 84% всего населения, с долгом в 255 руб. на душу.

Такова была до жути мрачная картина жизни северных народностей. Нечего и говорить о почти поголовной неграмотности населения, особенно среди кочующих жителей. Если на тысячи километров и можно было встретить одного-двух грамотных людей, то это наверняка был кто-либо из родовых князьков. Царские сатрапы и не помышляли о развитии производительных и культурных сил Крайнего севера, о помощи народам, его населяющим. В истории сохранилась записка сибирского купца *Сидорова* «О средствах вырвать Север из бедственного положения», поданная в 1867 г. на имя царя. Воспитатель наследника Зиновьев так ответил на эту записку: «Так как на Севере постоянные льды, и хлебопашество невозможно и никакие другие промысла немислимы, то, по моему мнению и моих приятелей, необходимо народ удалить с Севера во внутренние страны государства, а вы хлопчете наоборот и объясняете о каком-то Гольфстреме, которого на Севере быть не может и не должно. Такие идеи могут проводить только помешанные...»

В этом ответе классически отражены мерзость, тупость и скудоумие русского самодержавия.

<sup>1</sup> «Енисейская губерния, ее прошлое и настоящее», СПб, 1892 г.





Красинцы в часы досуга играют на льду в футбол (Восточносибирское море)

Царизм через своих наместников, опираясь на полицейскую систему управления и «святую» церковь, жестоко выколачивал ясак с народов Крайнего севера. Заботясь о своей личной наживе, богатели чиповники, попы и все «предприимчивые люди». Если якутам, эвенкам, тунгусам нечем было платить ясак, их обращали в рабство. Об этом имеются исторические документы. Эта политика царизма совершенно умышленно была направлена на угнетение, закабаление и в конечном итоге на уничтожение северных народностей. В этой политике сказался известный «закон» буржуазной науки о так называемом «вымирании отсталых рас». Сами сознательно уничтожают целые народности и составляют «законы об их вымирании».

Так было в проклятом прошлом. Этого нет, не было и не может быть при советской власти, которая поставила своей основной задачей возрождение всех народов СССР, уничтожение национального неравенства и ускорение экономического развития окраин. Если не решающую, то во всяком случае огромнейшую роль в развитии хозяйства Крайнего севера, культуры и быта его народностей играл и играет *Северный морской путь*.

Дело в том, что территория Севера огромна и не имеет достаточных путей сообщения и связи. Она удалена от железной дороги, а идущие от железной дороги к Северу реки Обь, Енисей, Лена и др., несмотря на рост флота, еще полностью не обеспечивают нужд и потребностей северных районов. В этих условиях Северный морской путь, естественно, явился мощной транспортной артерией для материка Крайнего севера, на одной стороне которого—железная дорога, на другой—морской путь. К этим морским путям хозяйственно и политически тяготеют наиболее отдаленные и отсталые северные при-

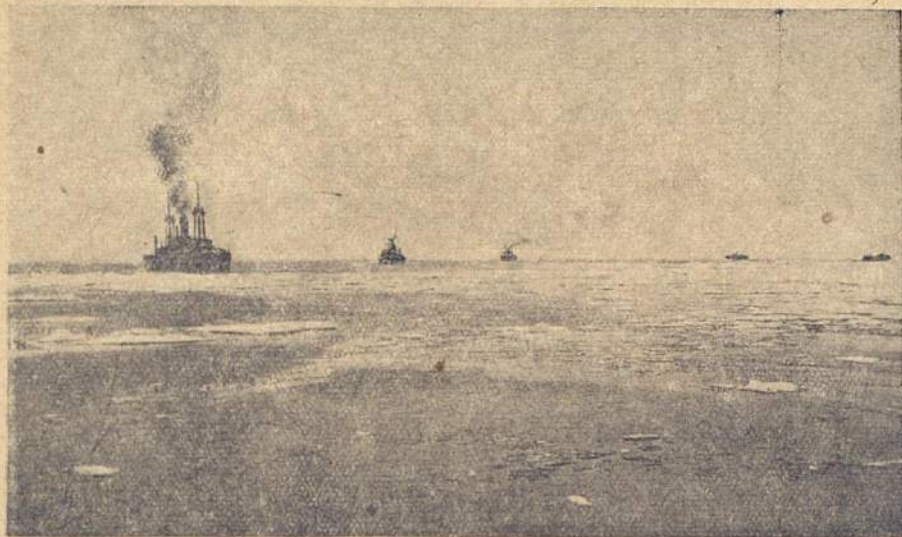


брежные районы. Поэтому естественно, что значительным фактором хозяйственного и культурного подъема Севера являются также речные пути, которыми как бы «сознательно» природа связала железные дороги с северными морями. Вся мощная сеть речных путей Крайнего севера может быть разделена на шесть самостоятельных артерий: Обь-иртышская, Енисейская, Пясино-хатангская, Ленская, Колымо-индигирская и Анабарская, с общим протяжением свыше 70 тыс. километров. Это почти двойная окружность земного шара по меридиану. Из этого количества не менее 30 тыс. километров судоходны. Но освоены судоходством Главсевморпути не больше половины. Только из этого простого перечисления видно, какие величайшие возможности развития речного транспорта имеются на Крайнем севере. А ведь транспорт здесь вообще является решающим фактором в развитии всех производительных сил, без него нет и не может быть полной хозяйственной жизни. В этом направлении пока делаются хотя и крупные, но все же лишь первые шаги. Речные перевозки с 60 тыс. тонн в 1933 г. выросли до 160 тыс. тонн в 1936 г., а в 1937 г. они составят 201,1 тыс. тонн благодаря значительному увеличению речного флота и освоению новых рек (Индигирка, Яна и Анабара). Это огромные перевозки. Они не могут идти ни в какое сравнение с дореволюционными торгашескими перевозками на кочах, карбазах, илимках и т. д.

Пароход на реках Крайнего севера не только «извозчик», но и политический агитатор, пропагандист за советскую власть. Надо видеть всю красоту и радость, когда на одной из таких рек движется пароход, ведя за собой огромный «воз» барж, нагруженных самым разнообразным ассортиментом товаров. Пароход «с возом» довольно часто — через 200—300—500 километров — останавливается у пристани, являющейся пока обыкновеннейшим берегом, к местам остановок стекаются жители за сотни, а то и за тысячу километров. Они приходят к пароходу за товарами, чтобы развести их в свои наследи, стойбища, чумы, яранги. Для них прибытие парохода — большой праздник. Праздник не только в том, что им доставили годовой запас продуктов, снаряжения, охотничьих боеприпасов, но и в самом факте прибытия парохода, которого многие в прошлом никогда не видели. Ведь это же не легенда, что когда впервые за всю историю в прошлом году пришел на реку Индигирку 300-сильный пароход «О. Ю. Шмидт» для постоянной там работы и на реку Яну 150-сильный пароход «Сасыл-Сасы», то у населения, тяготеющего к этим рекам, был сплошной праздник. На протяжении свыше тысячи километров население по берегам встречало и восторженно приветствовало этот пароход. Многие жители, особенно из кочующих, пытались даже гнаться вдоль берега, кто пешком, кто на оленях, за пароходом, не желая его терять из виду. А он, первенец флота, весь расцвеченный флагами, с опрятно одетой командой, гордо шествовал дальше, к верховьям, чувствуя и зная, что он несет за собой улучшение жизни этим народам, несет советскую культуру и новый быт. Так, приход на Крайний север парохода становится огромным хозяйственно-политическим фактором.

В освоении Арктики очень важную роль играет работа нашей *полярной авиации*. Без нее сейчас никто и не мыслит работу на Крайнем севере. И это правильно. Но ведь еще совсем недавно, в 1932 г., —





Караван судов в Карском море

кажется, что вчера еще,—на Севере летали только отдельные самолеты. Иная, совершенно иная картина теперь. Сейчас мы имеем мощную авиацию, разбросанную по всему Крайнему северу, по всей Арктике—от Архангельска до Владивостока. Авиация играет огромнейшую роль и в освоении морей, обслуживая корабли ледовыми разведками, которые освещают им путь, указывают, где льды, как их обойти и т. д. Самолеты обслуживают самые разнообразные экспедиции, полярные станции. Не меньшее место занимает авиация и в обеспечении транспортной связи с отдаленными пунктами Крайнего севера, в жизни которых связь—нечто особенное, важное. Перевозка пассажиров за тысячи километров, на что раньше люди тратили целые месяцы, доставка почты, газет, писем для зимовщиков—все это все больше и больше становится делом полярной авиации. Недаром большинство жителей всего Крайнего севера, понятия не имея об автомобиле, тракторе, не видевши в глаза даже обыкновенной телеги, хорошо знает самолет, его огромное значение и пользу.

Уже в 1936 г. наша полярная авиация перевезла 6 307 пассажиров против 250 человек в предыдущем году и 1 603 тонны хозяйственных грузов против 401 тонны грузов в предыдущем году, палетав в 1936 г. около 15 тыс. часов и  $2\frac{1}{2}$  млн. километров. К 1937 г. регулярно действуют авиолинии Главсевморпути: *Обская—Тюмень—Обдорск*, протяжением 2 415 километров, *Енисейская—Красноярск—Диксон*, протяжением 7 539 километров, *Ленская—Якутск—Тикси*, протяжением 3 251 километр. Организуется также *Тихоокеанская линия*: Комсомольск—Анадырь—остров Врангеля. Можно смело утверждать, что на сегодняшний день в Арктике не существует точки, куда не могли бы дойти наши замечательные летчики на наших прекрасных самолетах. Да и кто теперь в этом сомневается!

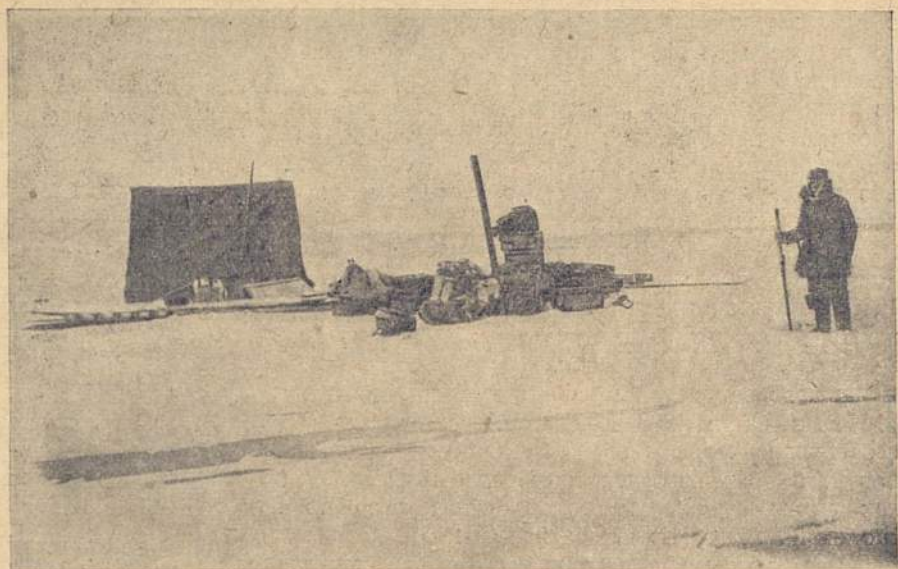


## ЕЩЕ О СЕГОДНЯШНЕЙ ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТИ

Все увеличивающийся размах работы Северного морского пути, речного транспорта и авиации оказал, особенно за последние годы, большое влияние на быстрый рост всей экономики и культуры Крайнего севера.

Какие богатства в своих недрах таят северные пространства, пока еще нам слабо известно. Но уже первые опыты геологических исследований говорят о том, что богатства эти велики. Научные и геологические предположения с каждым годом все больше и больше получают свое практическое подтверждение. Уже в 1934 г. системой Главсевморпути на своих рудниках было добыто *каменного угля* 233 тыс. тонн, в 1936 г. — уже 516 тыс. тонн, а в 1937 г. будет добыто не менее 600 тыс. тонн. Этим количеством мы целиком обеспечиваем нужды арктического флота, и некоторое количество остается для потребностей Архангельского и Мурманского портов. Найдены очень крупные угольные месторождения в Тунгусском районе (Енисейский север), на Чукотском полуострове, в бассейнах реки Хатанги, что особенно важно для Востока. Причем запасы тунгусских углей ориентировочно определяются в 300 млрд. тонн. Флюорита (плавикового шпата), который идет как важнейший элемент для нашей качественной металлургии, в 1935 г. добывали 9 тыс. тонн, а в 1936 г. — 15 тыс. тонн. В Эвенкийском и Таймырском национальных округах (Енисейский север) обнаружены запасы графита, которые составляют кругло 100 млн. тонн. В Хатангском бассейне и в устье Енисея найдены заслуживающие серьезного внимания месторождения нефти. На Чукотском полуострове в 1935—1936 гг. наши экспедиции нашли все признаки огромных залежей вольфрама, мышьяка и олова. Причем одна экспедиция пила за успехи предстоящего 1937 г. из кубков, сделанных из образцов обнаруженного и добытого здесь же олова. На полуострове Нордвик в 1935 г. были найдены богатейшие залежи каменной соли. Здесь мы уже в 1937—1938 гг. приступаем к строительству соляных рудников с производительностью в ближайшие два-три года в несколько сот тысяч тонн. Нордвикская соль должна будет полностью обеспечить удовлетворение потребностей Севера и Дальнего Востока. В этом смысле значение рудников будет исключительно огромное. Всем известно, какую большую роль играет соль в экономике Дальнего Востока, с его богатейшими рыбными промыслами. Нордвикская соль должна будет освободить тысячи вагонов сибирских железных дорог от перевозок соли, а также не один десяток морских кораблей, везущих соль с Юга на Дальний Восток кругосвет-





Гидрологические работы на льду в бухте Тикси

ным путем. Наконец, развитие Нордвических соляных рудников и строительство на этой базе здесь погрузочного порта будет иметь весьма существенное значение для дальнейшего оживления Северного пути, на морях которого резко увеличится количество кораблей, занятых перевозками каменной соли.

В Норильске полным ходом развернуто строительство величайшего полиметаллического комбината по добыче и производству никеля, кобальта и меди. На этом строительстве работает свыше 10 тыс. человек, руками которых построен и уже действует в тундре подъездной железнодорожный путь от Дудинки до Норильска, протяжением свыше 100 километров.

Замечательные дела творят на Севере партийные и непартийные большевики. Однако мы не хотим работать вслепую, мы хотим, должны и будем знать, где что есть и где что надо делать. Поэтому снежные пустыни, тундры и побережья полярных морей, все больше и глубже «прощупываются» разнообразными поисково-разведочными экспедициями (горно-геологическими, морскими, речными, сельскохозяйственными, промысловыми и т. д.). Таких экспедиций только в 1936 г. было 83, а в текущем году их будет 93, и в них примут участие 2 406 полярных «следопытов». Так, в условиях, созданных советской властью, крепко растет хозяйство Крайнего севера. Здесь, на необитаемых в прошлом местах, возникают предприятия, города и поселки, порты, радиоцентры, как Игарка, Норильск, Нордвик, Тикси, Диксон и др.

Освоив моря и прибрежную зону, на которой создан ряд опорных социалистических пунктов, мы создали базу для развития сельского



*и промыслового хозяйства.* Главсевморпуть развернул огромную работу по добыче и заготовке песка, морского зверя (гренландский тюлень), равно как и других видов пушнины, составляющей, как известно, одну из важнейших статей нашего экспорта. В холодные полярные дни и ночи бродит по тайге на лыжах, по тундре на оленьей или собачьей упряжке охотник, расставляет снасти и «промышляет зверя». Он это делает охотно, ибо знает, что за свой труд он получит то, что должен получить трудящийся в нашей стране.

О добыче рыбы могут дать представление следующие цифры. В 1934 г. добыча рыбы составляла 51 тыс. центнеров, в 1936 г.—64 тыс., а план 1937 г. предусматривает 105 тыс. центнеров. Выработка консервов за эти же годы соответственно составляет: 1 800 тыс., 2 200 тыс. и план 1937 г.—2 400 тыс. условных<sup>1</sup> банок.

Поголовье оленей в совхозах Главсевморпути составляло в 1934 г. 114 тыс., а в 1936 г.—134,2 тыс. голов. Рост оленьего поголовья особенно радует, ибо олень на Крайнем севере, помимо большого транспортного значения (для перевозок и охоты), еще чрезвычайно важен как сырье (замша, меховая одежда, мясо и т. д.). Шкуры оленей составляют для кочующих народностей пока во многих местах незаменимое, легкое и теплое жилье (чумы), которое они перевозят в разобранном виде на нартах вместе с кочеванием оленьих стад. Весьма положительно, что рост поголовья оленей характерен не только для наших совхозов. Начался подъем оленеводческого хозяйства повсеместно и по колхозам, что является большим признаком роста зажиточности населения. К сожалению, о больших сдвигах в сельском хозяйстве Севера сказать еще нельзя. Здесь оно еще находится в зачаточном состоянии и, несомненно, отстает даже от пушно-промыслового хозяйства. Вся посевная площадь Главсевморпути в 1934 г. составляла 1903 гектара, а к 1937 г. достигла 5 193 гектаров. На сельское хозяйство необходимо обратить самое пристальное внимание, ибо завоз на Крайний север сельскохозяйственных продуктов довольно дорог и труден. Здесь может и должно развиваться свое земледелие, вопреки реакционным взглядам некоторых «ученых», утверждающих, что земледелие дальше 62-й северной параллели не пойдет по природным причинам. Они, эти «ученые», не понимают, что «человек также действует на природу, изменяет ее» (*Энгельс*) и что в советских условиях и природа «иначе» служит трудящимся.

*Торговля*—пока наиболее отстающий участок нашей работы, хотя несколько и подвинувшийся вперед в самое последнее время. Общий завоз товаров для торговли составлял в 1935 г. 106 млн., в 1936 г.—204 млн., а в 1937 г. он составит уже 298 млн. рублей<sup>2</sup>. Эти товаропродукты разойдутся через большую торговую сеть (536 магазинов, лавок и ларьков) по всем просторам Севера, благотворно влияя на хозяйственную жизнь и быт местного населения. Можно подумать, что это обычные, как и всюду, лавки и ларьки. Так думать ошибочно. Эти лавки, так называемые «торговые точки», расположены почти везде рядом—часто в одном помещении с пушными факториями<sup>3</sup>. Они играют,

<sup>1</sup> 400 граммов.

<sup>2</sup> Сюда не включен снабженческий груз для зимовок и экспедиций.

<sup>3</sup> Заготовительные пункты пушнины.





Трактор в бухте Тикси

пожалуй, самую важную роль в жизни всего северного населения. Сюда, в пушную факторию, торговую точку, едет охотник за сотни километров, нередко со всей семьей. Он везет сюда свою продукцию охоты или промысла, сдает—продает ее полностью или частично в фактории и тут же закупает многомесячные запасы продовольствия и промтоваров. Причем закупаемые товары, особенно промышленные, как правило, облюбовываются, «прощупываются» всеми членами семьи. Пробыв здесь день—два и больше, они возвращаются к себе в тундру или на побережье, и по дороге всем встречным и по приезде в свое становище подробно рассказывают друг другу, как они покупали, как продавали свои товары, как их встретили, угощали чаем с сахаром, словом, они все замечают и до мелочей потом рассказывают. Из этого видно, насколько огромна роль этих пушных факторий, лавок, ларьков, как сложна и ответственна их деятельность. Только от работников этих пушных и торговых точек, от их обращения будет зависеть—отпустить от себя охотника-промысловика другом, агитатором советской власти, или—наоборот. Не забудем при этом, что в тундре еще в ряде мест сильны родовые отношения, а кое-где имеет влияние и шаман и кулак, которые всегда используют каждый наш промах в своих контрреволюционных целях.

Развертывание советской торговли во всех районах Крайнего севера становится важнейшим рычагом увеличения производительности труда на промысле, на охоте. Через рост производительности труда советская торговля, удовлетворяя спрос северного потребителя и по количеству и по ассортименту,—крепко помогает подъему зажиточной и культурной жизни всех северных народов.

Вот когда все это—и освоение Арктики, и быстрый рост морского и речного транспорта, и успехи авиации, и подъем всего хозяйства Крайнего севера—берешь вместе, то становится понятным и естественным









Сортировка пушнины (песца) на пушной фактории (мыс Шмидта)

улучшение быта и рост культуры северных народностей. От дореволюционного мракобесия народы Севера ничего, кроме угнетения, не получали и не могли получить. Недаром полярный исследователь Фридьоф Нансен, побывав в 1915 г. на Таймыре (бывш. территория Туруханского края), в своей книге писал, что на весь Таймыр существует один только фельдшерский пункт.

Яркую, ни с чем не сравнимую картину *культурного подъема* мы имеем сейчас на Севере. И этот подъем создан советской властью. Товарищ Сталин на XVI съезде партии говорил, что «...только при условии развития национальных культур можно будет приобщить по-настоящему отсталые национальности к делу социалистического строительства»<sup>1</sup>. Приводимые нами здесь факты целиком подтверждают это.

Большое внимание было уделено партией и советским правительством советскому строительству северных районов. В 1931—1932 гг. организовано 9 национальных округов, более 100 районов и 451 нацсовет; из них много кочующих. Этими органами советской власти проведена

<sup>1</sup> Сталин, Вопросы ленинизма, стр. 426, изд. 10-е.

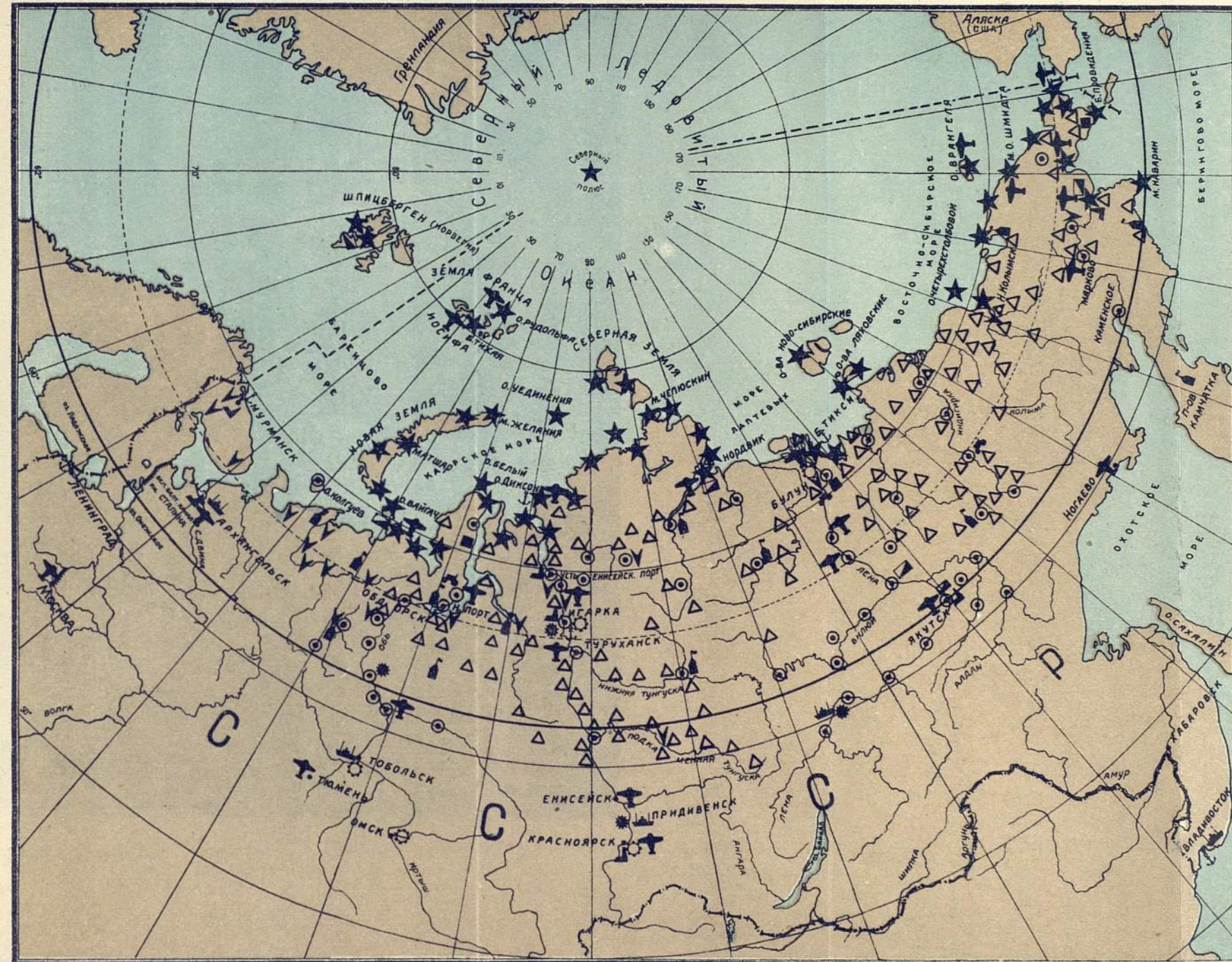


# СХЕМА ОСНОВНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ГЛАВСЕВМОРПУТИ В 1937 г. МАСШТАБ

0 200 400 600 800 км.

## УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ

- ★ Полярные станции морские
- ⊙ Метео-станции материковые
- △ Пушные фактории и торг. точки
- Северные промысловые станции
- ☐ Копи
- ✈ Аэропорты
- ⌒ Заводы и фабрики
- ⚙ Лесокомбинаты
- ⚙ Верфи
- ⚓ Порты
- ⚙ Судоремонтные мастерские
- ⚙ Культбазы
- 🐕 Оленеводческие совхозы
- 🐕 Питомники ездовых собак
- 🏠 Машинно-промысловые станции
- Государственная граница СССР
- 62° параллель — граница территории Главсевморпути







Теплица в бухте Тикси



огромная работа по социалистической переделке хозяйства народов Севера. Созданы совхозы, колхозы, кооперативные организации. Особенно много сделано в области культуры.

*Народное образование* развивается прямо семимильными шагами. Школьная сеть в районах Крайнего севера (без Якутии) за последние годы выросла чрезвычайно быстро, а до революции здесь было не более 15 школ. Уже в 1930—1931 гг. имелось 150 национальных школ, в 1934 г.—466 школ, а в 1936 г.—свыше 500, с охватом 16—17 тыс. детей. Характерно, что в 1873 г. по Якутии на содержание полиции израсходовано 21 047 руб., а на школы—1703 руб., т. е. *на школы в 12 раз меньше, чем на полицию*. До революции в той же Якутии было 40 школ с кубатурой 67 тыс., а сейчас там имеется 249 школ с кубатурой в 409 тыс. метров. В Туруханском крае<sup>1</sup> в 1913 г. было 3 школы, а в 1936 г. только в одном Таймырском округе имелось 33, в Туруханском районе 27 и в Эвенкийском округе 19 школ. Много сделано и в области развития народного языка. Создана письменность на 13 языках. Издано около 200 названий книг с тиражем больше полумиллиона.

Специальный Институт народов Севера в Ленинграде готовит кадры политически грамотных, образованных работников для Севера из лучших представителей населяющих его народностей. Из стен этого института уже вышло более 160 человек, имеющих среднее, специальное и высшее образование. Ко всему этому надо прибавить 13 культбаз Главсевморпути, которые представляют своеобразные комбинаты, объединяющие школу, больницу, ремонтные мастерские, ветеринарные и зоотехнические пункты и т. д. Эти культбазы являются культурными очагами, воздействующими на самые отдаленные территории безграничного Севера.

Такую же картину роста мы имеем и по линии *здравоохранения*, имеющего исключительное значение для оздоровления северных народностей, которые веками «лечились» у шаманов и знахарей. Сейчас на Крайнем севере насчитывается 323 медицинских учреждения (больницы, родильные дома, детсады и др.). В этом году вновь строится 7 больниц, 13 родильных домов, 15 яслей, 1 барак для заразнобольных, 1 детсанаторий и 2 молочных кухни, на общую сумму в 3345 тыс. рублей. Медицинский персонал этих учреждений проводит большую работу не только по оказанию медицинской помощи, но и по культурно-санитарному обслуживанию населения. Тут уместно полным голосом сказать, что пора, давно пора покончить с обывательскими рассуждениями о «туземных болезнях», о том, что якобы чуть ли не все «туземцы» страдают венерическими болезнями. Это пошлая болтовня. Вот данные по 27 врачебным участкам Крайнего севера, через которые прошло 32 452 человека. Они дают такую картину:

1. Болезни органов дыхания . . . . .	32%
2. Ревматизм . . . . .	10%
3. Глазные болезни . . . . .	21%
4. Органы пищеварения . . . . .	14%
5. Кожно-венерические . . . . .	7%
6. Прочие . . . . .	13%

<sup>1</sup> Туруханский край раньше включал в себя: Таймырский, Эвенкийский округа и Туруханский район.





Огурцы, выращенные в бухте Тикси

Здесь в цифровых выражениях ясно видно, что мы имеем дело с болезнями, которые в значительной мере являются наследием своеобразных условий старого Севера, результатом векового угнетения и нечеловеческой эксплуатации местного населения царизмом. С этим проклятым наследием, за физическое оздоровление северных народностей самоотверженно и плодотворно вступили в борьбу наши советские медицинские силы.

Разумеется, все эти хозяйственные и культурные сдвиги положительно сказываются и на росте населения. По переписи 1926 г. население Крайнего севера насчитывало всего 620 тыс. человек, а сейчас—1176 тыс. человек. Причем в 1926 г. коренное население составляло 264 тыс. человек, пришлое—356 тыс., в 1935 г.—коренное население составляло 410 тыс., пришлое—766 тыс. Нельзя не радоваться этому явлению—что северные народности показывают заметный естественный прирост. Интересное сравнение: гилики Советского Сахалина в 1932 г. дали 20% естественного прироста населения, а за этот же год население *гиляков* южной (японской) части Сахалина *уменьшилось* на 11%.

Надо также сказать, хотя бы бегло, в общих чертах, о созданных три года назад в системе Главсевморпути *политотделах*. Организация и работа этих политотделов, несомненно, принесла большую пользу в улучшении политмассовой работы, в очищении,—пока еще недостаточном,—нашей системы от вредных, враждебных элементов, в организации масс полярников на дальнейший подъем работы. Свыше тысячи политработников понесли по северным просторам большевистское слово и дело. Они работают в трудных и своеобразных условиях. Часто они кочуют вместе с коренным населением, ведя среди него разъяснительную и культурную работу. Они мужественно переносят все трудности



суровой природы. Вот товарищ *Холодный*, парторг порта и полярной станции *Бухта Тикси*, три недели ехал зимой на машине от станции Большой Невер (через Алдан) до Якутска. От Якутска до Булуна, 800 километров, он сделал на лошадях, потом 1000 километров—на оленях, а затем 300 километров до Тикси—на собаках. Такое «путешествие» само по себе может явиться солидной проверкой выдержки и выносливости партийных работников, посланных в Арктику. Об условиях и методах работы с национальным населением *помполит* Игарской пушной конторы т. *Вдовин* сообщает следующее:

«В Туруханской тайге и тундре я пробыл с 3 июля по 3 сентября 1936 г. За это время провел 12 общих собраний националов, 6 женских собраний, 24 беседы, на которых присутствовало несколько сот человек. В поселке Байкит работали курсы председателей кочевых нацсоветов и бригадиров-охотников. Многие эвенки на курсы приехали в первый раз, а крупных населенных пунктов и городов никогда не видели. С ними я проводил беседы в течение двух дней на разные темы, рассказывал о наших городах, о социалистическом строительстве, о Москве, о метро, о больших пароходах, о жизни и борьбе рабочих и крестьян в других странах, используя для этого географическую карту, которую разъяснять было очень трудно. Было много вопросов, особенно интересовались Москвой, вождями, как живет Сталин. Нужно отметить, что за мое 19-летнее пребывание в партии нигде пропаганда так не захватывала меня самого и слушателей, как здесь, на Севере, в тундре, в тайге. Объясняется ли это тем, что люди Севера, не имея связи и газет, часто не знают о величайших событиях нашей страны или узнают случайно, или объясняется это общим культурным подъемом масс, но факт такой, что здесь агитатор, пропагандист, докладчик не надоест слушателям. Раз прослушавши беседы и доклад, они просят повторить, потом начинают на другую тему и буквально забрасывают вопросами. Если остановился с каким-либо одним человеком, начал разговаривать,—тебя немедленно окружают другие прохожие и ввязываются в разговор».

Это описание условий, в которых приходилось т. *Вдовину* работать, характерно для всех тундровых районов Севера. В этом—своеобразие и трудность, но в этом и полная удовлетворенность работой, результаты которой ты быстро ощущаешь. Политработники-большевики на то и пошли туда, чтобы уменьшить эти трудности, поднять и улучшить всю систему партийной работы в Арктике.

За последние три года в Арктике и на Крайнем севере создано 22 печатных газеты с общим ежедневным тиражом в 20 тыс. экземпляров и свыше 200 стенных газет. Многие газеты выходят на местном национальном языке. Вся эта массовая, политотдельская печать играет огромную роль в сплочении полярных работников, в культурно-массовой работе, в партийно-политической пропаганде среди северных народностей.

Вместе с этим надо сказать, что одной из слабых сторон нашей работы были и есть люди—кадры. Всем известно, что в нашей системе имеются замечательные сыны великой родины, такие, как Молоков, Водопьянов, Леваневский, Папанин, Воронин, Кренкель, Гальшев, Громов, Юмашев, Данилин, и сотни и тысячи других. Они показывают образцы скромной и героической работы, беззаветную преданность партии и



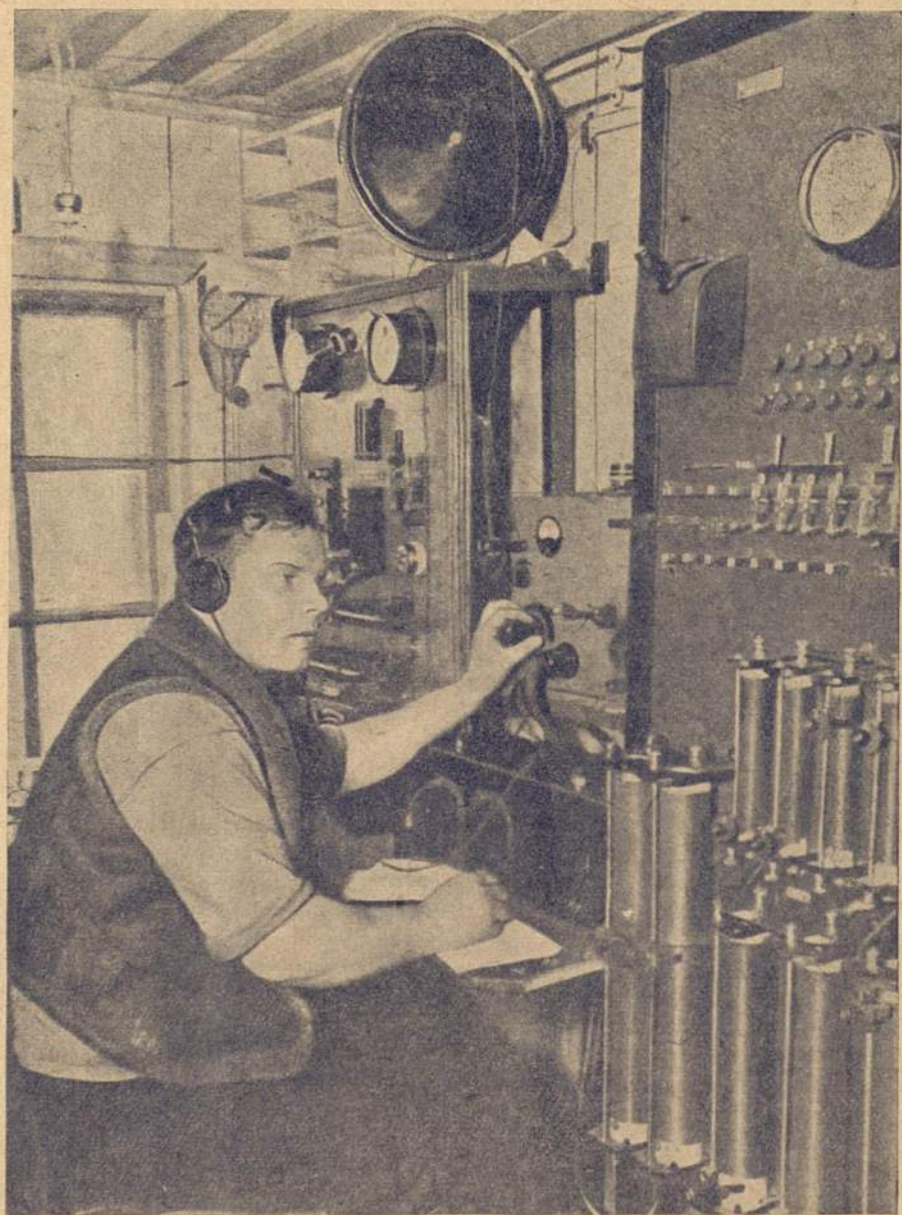


Летом 1936 г. в Уэлене (на Чукотке) чукчи и эскимосы слушают концерт Московской консерватории

родине. Но у нас есть еще и такие люди, которых надо «раскусить». Нередко к нам идет сомнительный люд, пытаюсь спрятаться в арктических просторах от контроля, от общественного глаза. Мы не мало почистили нашу систему, но сделали далеко еще не все и особенно в части фашистско-троцкистской скверны. Некоторое количество этой гадости оказалось и в нашей системе, что особенно выявилось за время проверки и обмена партдокументов. В числе троцкистской своры оказался начальник Дальневосточного территориального управления Пошеманский, а ведь этот участок сложен и необычайно важен для страны. Поэтому сюда лезут и будут лезть всяческие враги, прикрываясь иногда даже партбилетами, чтобы напасть побольше. Как фашистский ублюдок выявлен Обдорским политотделом и бывший начальник Архангельского территориального управления Н. Н. Кузьмин, который клеветал на партию и правительство, пытался фальсифицировать историю гражданской войны в духе презреннейшего фашиста Троцкого.

Конечно, одной из причин такого состояния кадров является далеко не достаточное развитие критики и самокритики в работе нашей системы, все еще слабая у нас политическая большевистская бдительность. Тут нам надо много поработать и исправить. Еще слабо и несмело у нас выдвигаются новые кадры, как-то боязно подходят к выдвижению новых людей, отсюда—опасность проникновения в наши ряды врагов, выродков и предателей. Мы ищем преимущественно «старых зимовщиков» и людей, бывавших в Арктике.





Радиостанция полярной станции на Уэлене



Мы не должны забывать слов товарища Сталина:

«Людей способных, людей талантливых у нас десятки тысяч. Надо только их знать и во-время выдвигать, чтобы они не переставали на старом месте и не начинали гнить. Ищите да обрящите»<sup>1</sup>.

Чтобы полнее представить себе картину общего размаха работ по освоению Арктики и развитию Крайнего севера, приведем таблицу общего финансирования Главсевморпути:

1934 г.	1935 г.	1936 г.	1937 г.
193 млн. руб.	411 млн. руб.	821 млн. руб.	1 440 млн. руб.

В этих цифрах, как в зеркале, отражены темпы роста всех работ в Арктике, за которую крепко взялась наша партия, советское правительство.

Еще более грандиозные планы намечаются для развития Арктики и Крайнего севера в *третью пятилетку*. Основной упор будет сделан на развитие промышленности Крайнего севера и на социалистическую реконструкцию хозяйства, на дальнейший подъем культуры народностей многонационального Севера.

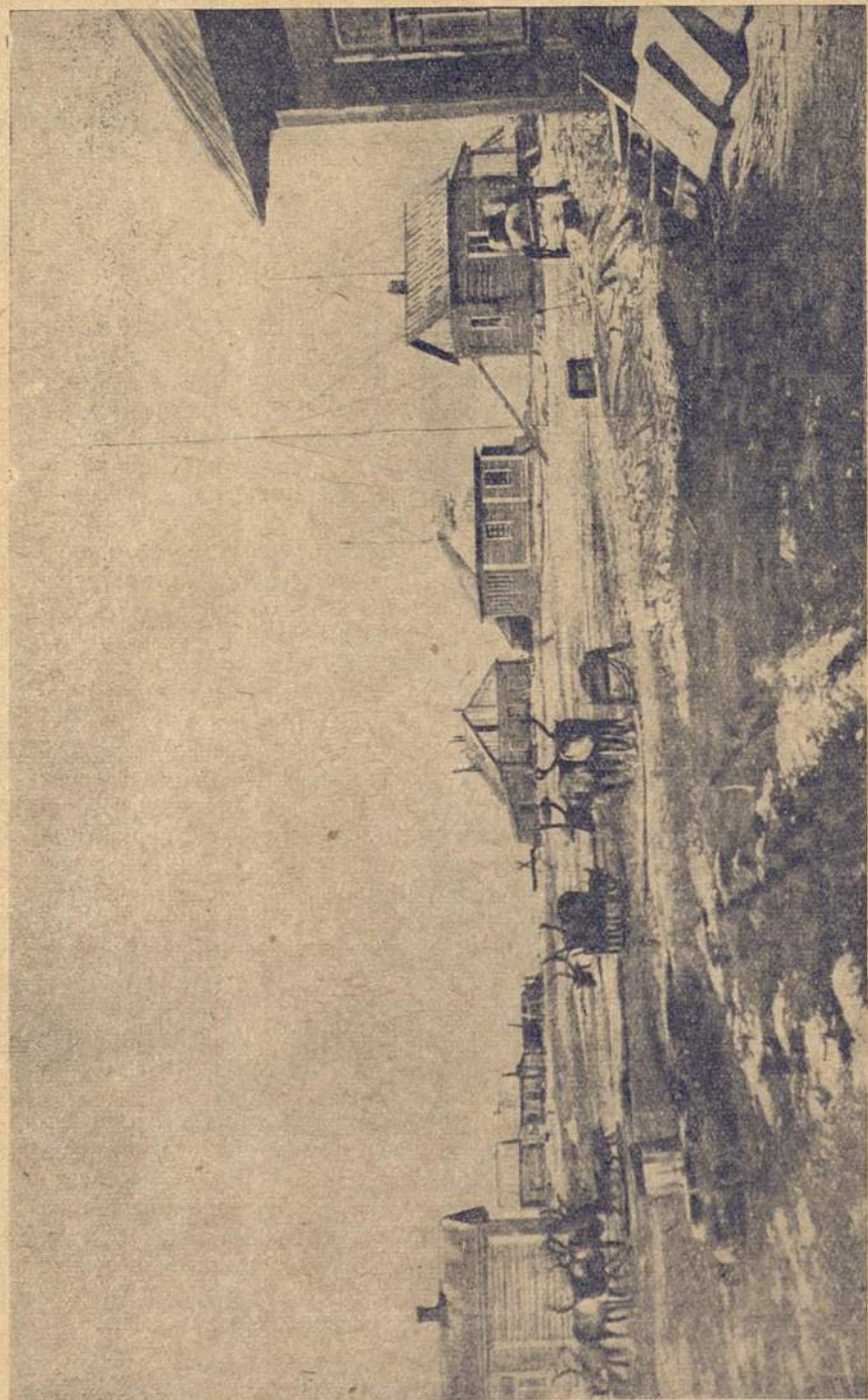
За третью пятилетку наш морской транспорт значительно пополнится кораблями, в том числе мощными, целиком советскими, построенными на наших верфях и из наших материалов ледоколами, как «И. СТАЛИН», «В. МОЛОТОВ», «Л. КАГАНОВИЧ» и «О. ШМИДТ». Будет закончено устройство всей трассы Северного морского пути спознательными знаками, угольными базами и строительством усовершенствованных портов в таких местах, как остров Диксон, бухта Тикси, бухта Провидения, полуостров Нордвик. Морские и речные перевозки по Северному морскому пути и северным рекам к концу этого пятилетия резко возрастут и по крайней мере удвоятся или даже утроятся. В ближайшее время вступит в строй мощный Мурманский судоремонтный завод стоимостью в 150 млн. руб.; он явится мощной ремонтной базой для полярного флота, обеспечивающей нормальную эксплуатацию кораблей.

Все воздушные дюлярные линии будут оборудованы современным наземным строительством, а материальная часть—самолеты—будет увеличена в несколько раз. Тем самым мы полностью обеспечим авиобслуживание Арктики и Крайнего севера. При этом будет обращено внимание на специальные типы самолетов (экспедиционные, пассажирские, грузовые и т. д.).

Добыча угля с 600 тыс. тонн в текущем году должна быть увеличена к 1942 г. в несколько раз. За этот же период возникнут: на Нордвике—большие соляные рудники с производительностью в несколько сот тысяч тонн соли в год, в устье Енисея—нефтяные промысла, а на Чукотке—рудники и предприятия по добыче редких металлов (олово, цинк, вольфрам и др.). За третью пятилетку будет создана проверенная геологическая карта недровых богатств всего Крайнего севера, что позволит более правильно планировать в дальнейшем его хозяйство.

<sup>1</sup> Сталин, Доклад и заключительное слово на пленуме ЦК ВКП(б) 3—5 марта 1937 г., стр. 29.





Общий вид Тамбэйской фактории. Северный конец Ямала. Слева направо: дом врача, баня, хлебопекарня, конюшня, старый дом, дом радистов, рация, школа — фактория.



Удвоится добыча пушнины и рыбы, особое внимание будет обращено здесь на повышение ее качества. Поголовье оленей совхозов Главсевморпути также удвоится к 1942 г. Кроме того, из поголовья совхозов будет продано местным колхозам не менее 150 тыс. оленей и забито на мясо и шкуры 164 тыс. голов. Основная задача в сельском хозяйстве на третье пятилетие будет состоять в создании собственной продовольственной базы, в основном овощно-животноводческой, и в развитии научно-исследовательской работы, на которую намечается израсходовать несколько десятков миллионов рублей.

В третью пятилетку на Крайнем севере будет организовано свыше 30 северных машинно-промысловых станций, основной задачей которых явится помощь и обслуживание первичных производственных объединений (артелей) местного национального населения.

По линии торговли в третью пятилетку перед нами стоит задача полного удовлетворения потребительских нужд всего населения Крайнего севера—подъем его зажиточности. Торговая сеть по нашей системе возрастет с 586 единиц в 1937 г. до 876 единиц в 1942 г. Общая сумма розничного товарооборота будет к 1942 г. по крайней мере утроена с постепенным снижением издержек производства.

Необычайно быстро будет расти социально-культурное строительство, как то: школы, больницы, ясли, родильные дома и т. д.

Естественно, что вся сумма этих больших мероприятий даст небывало бурный размах развитию всех производительных сил Крайнего севера и Арктики, той Арктики, которая при царском самодержавии была дикой, холодной пустыней и где царские палачи с необычайной жестокостью эксплуатировали и грабили народы Севера.

Только советская власть, осуществляя ленинско-сталинскую национальную политику, совершенно по-новому подошла к задаче социалистического развития этих районов. При наметке третьей пятилетки мы исходим из решения XV съезда партии, указавшего на необходимость «...уделить особое внимание вопросам подъема экономики и культуры отсталых национальных окраин и отсталых районов, исходя из необходимости постепенной ликвидации их экономической и культурной отсталости, соответственно предусматривая более быстрый темп развития их экономики и культуры, исходя из увязки нужд и потребностей этих районов с нуждами и потребностями Союза»<sup>1</sup>. Разве вся предыдущая работа советской власти на Севере не говорит об упорном и планомерном выполнении этой директивы? Безусловно говорит, это подтверждается на каждом шагу, на каждом этапе и в каждом районе. Наконец, ярким подтверждением этого является и замечательнейшая экспедиция на *Северный полюс*, которая по сути является итогом всей нашей полярной работы.

---

<sup>1</sup> Стенографический отчет XV съезда ВКП(б), стр. 1300, Партиздат, 1928 г.



## ЧУДЕСНАЯ БЫЛЬ

В сокровищницу социалистических успехов нашей родины вошла еще одна блестящая историческая победа—*большевики овладели Северным полюсом*. Там, на далеком полюсе, о котором человечество больше знало из фантастических предположений и неопределенных догадок, началась изумительная, небывалая для всех времен и народов зимовка на дрейфующей льдине четырех смелых и прекрасных сынов советского народа. Эта победа есть крупнейший итог последних лет работы советских полярников по освоению Арктики, по развитию Северного морского пути.

Нельзя сказать, чтобы задача овладения Северным полюсом была новой. Нет, над решением ее, как уже говорилось, билось человечество давно. Но раньше ничего «не выходило» и не могло выйти, прежде всего потому, что попытки овладеть полюсом проводились в условиях буржуазной, капиталистической системы. Экспедиции из Старого и Нового света ставили перед собой принципиально отличные от нас цели. Барышнические, захватнические, колониальные идеи руководили исследователями. За ними, как правило, стояли купцы и капиталисты. Руководители экспедиций действовали скорее как кустари, как одиночники и не чувствовали под собой серьезной и мощной опоры. Они не имели поддержки такого могущественного государства, как наше. Даже такой крупнейший полярник, как Роальд Амундсен, терпел немало бедствий и лишений вследствие полного одиночества и отсутствия под собой твердой почвы.

Другое дело наша, советская полярная работа по освоению Арктики. Перед нами всегда стояла и стоит благородная задача—поставить Арктику на службу советской, а через нее и мировой науке,—вовлечь богатства Крайнего севера в общий фарватер бурного социалистического строительства страны. За плечами советских полярников стоит не «купец-благотворитель», а весь советский народ, все государство со своей могучей социалистической техникой и неиссякаемыми ресурсами. В этом *советском принципе* заключена суть всех наших успехов, в том числе и сегодняшнего успеха большевистского завоевания Северного полюса.

Разумеется, мы использовали полярный опыт многих старых исследователей и особенно экспедиций за последние десятки лет. К сожалению, материалы этих экспедиций были случайными, разрозненными, ничего капитального в них не было. Ведь серьезных, научно обоснованных трудов эти экспедиции ни для науки, ни для практики не дали и не могли дать, потому что они и не изучали Северный полюс с его «окрестностями». Ни одна экспедиция на полюсе не была, а единственный исследователь—Пири—был там всего лишь несколько часов.

Обосноваться на полюсе, изучить, освоить, «обжить» его никому и никогда не удавалось. Вот почему мы вправе гордиться, что эта честь



и заслуга достались Советской стране и советским полярникам, во главе с замечательным «ледовым комиссаром» *Отто Юльевичем Шмидтом*. Советские люди, партийные и непартийные большевики, спокойно, без шума сделали великое дело, достойное сталинской эпохи победившего социализма. Это они достигли на тяжелых самолетах полюса, сделали блестящую посадку на льдину, водрузили там флаг Советов и организовали зимовку на дрейфующей льдине. Гордо реющий на Северном полюсе советский флаг не одинок. Его охраняют четыре мужественных советских человека; они под великим знаменем Ленина—Сталина, под знаменем нашей прекрасной родины делают свое историческое дело.

Не сразу, не одним ударом досталась эта замечательная победа. Ей предшествовала длительная и серьезная подготовительная работа. Мы не могли к такому вопросу подходить скоропалительно, «на-ура», ибо речь шла о чести Советской страны. А ведь давно известно, что если партия, если страна берется за любое дело, то оно безусловно и наверняка будет доведено до конца, т. е. до победы. Больше года спокойно и бесшумно партийные и непартийные большевики готовились к организации исторической зимовки на Северном полюсе. В каждом деле, а в таком особенно, вопрос решают в итоге люди, их качество. Начали с этого и мы. Из огромного количества полярников, желающих идти в экспедицию на полюс, мы отобрали лучших: *Кренкеля, Ширинова и Федорова*, возглавив их самым способным организатором из всех полярников— *И. Д. Папаниным*.

Наши заводы тщательно подготовили летную материальную часть. Особенно проявили себя 22 и 24-й заводы,—их машины, за весь период полета вели себя безукоризненно и безотказно. Фабрики и заводы Наркомлегпрома сделали прекрасный материал и изготовили палатки, теплое полярное обмундирование и белье превосходного качества. Органы Наркомвноторга изготовили специальное вкусное и калорийное продовольствие, преимущественно в таблетках, для того чтобы не было лишнего груза, громоздкости. К чести нашей пищевой и легкой индустрии надо сказать,—и они справились со своими задачами блестяще. Экспедицию на Северный полюс по существу готовила вся наша страна.

Еще летом 1936 г. под руководством т. *Папанина* на остров Рудольфа был послан ледокол «Русанов» с основным оборудованием и грузами для предстоящей экспедиции на дрейфующей льдине. С большим трудом, сквозь сплошной лед, ледокол пробился к острову Рудольфа, до этого необитаемому. В течение нескольких дней там возник целый поселок, с электростанцией, с мощной радиоустановкой, складами, радиомаяком. Свыше двух десятков людей, во главе с комсомольцем т. *Либным*, остались зимовать здесь. Так, на расстоянии 850—900 километров от Северного полюса была создана основная база экспедиции, откуда и совершили наши славные летчики свой изумительный прыжок на полюс, которым восхищается вся наша страна, которому удивляется и весь мир.

Только когда все было подсчитано, проверено и подготовлено, когда появилась полная уверенность, что механизм экспедиции сложен,—о ее готовности было доложено партии и правительству. Товарищ *Сталин* и т. *Молотов* лично во всех деталях просмотрели и утвердили планы экспедиции. Они своими указаниями вдохновляли небывалую экспедицию на достижение победы! И участники экспедиции поклялись оправдать



высокое доверие—доверие партии и правительства, доверие народов нашей страны. Эта клятва, как видим, добросовестно и крепко выполнена.

Только проделав всю огромную, кропотливую подготовительную работу, экспедиция в числе 43 человек на пяти мощных, целиком советских самолетах поднялась 22 марта с Московского аэродрома, взяв курс на север, к острову Рудольфа, где и совершила посадку 18 апреля.

Может показаться, что полет до Рудольфа был слишком продолжителен. Но речь идет не о полете по воздушной трассе Москва—Смоленск, а о полете в сложных условиях Арктики с ее климатическими капризами. Туманы, снежные бури и другие «прелести» были частыми спутниками перелета этой воздушной эскадры. В некоторых местах им приходилось по несколько дней ожидать улучшения погоды.

Будет небезынтересно в связи с этим привести некоторые радиопеши, полученные нами за время перелета до острова Рудольфа.

Вот первая, в день вылета из Москвы, радиограмма с воздуха:

«В 14 час. 27 мин. оставили Вологду справа. 140 километров фронт снегопада высота 150 метров, сейчас видимость 10 километров. Всю дорогу Москвы сильно болтает, все корабли хорошо держат строй. *Шевелев*».

А в 17 час. 57 мин. уже сообщают, что

«корабли благополучно совершили посадку Холмогорах».

Здесь самолеты меняли колеса на лыжи, и несколько дней ушло на подготовку к дальнейшему полету уже в условиях Арктики.

30 марта, в 12 час. 24 мин. все самолеты вылетели из Холмогор, взяв курс на Нарьян-Мар. С борта самолета «Н-170» товарищ Шевелев сообщает:

«...14 час. 20 мин. прошли южную оконечность Чешской губы.

Отошли от курса несколько северу, избегая влезать снеговые заряды».

Уже в 15 час. 35 мин. все самолеты благополучно приземлились в Нарьян-Маре. Здесь была вынужденная «отсидка» до 12 апреля. О ее причинах говорят следующие радиограммы.

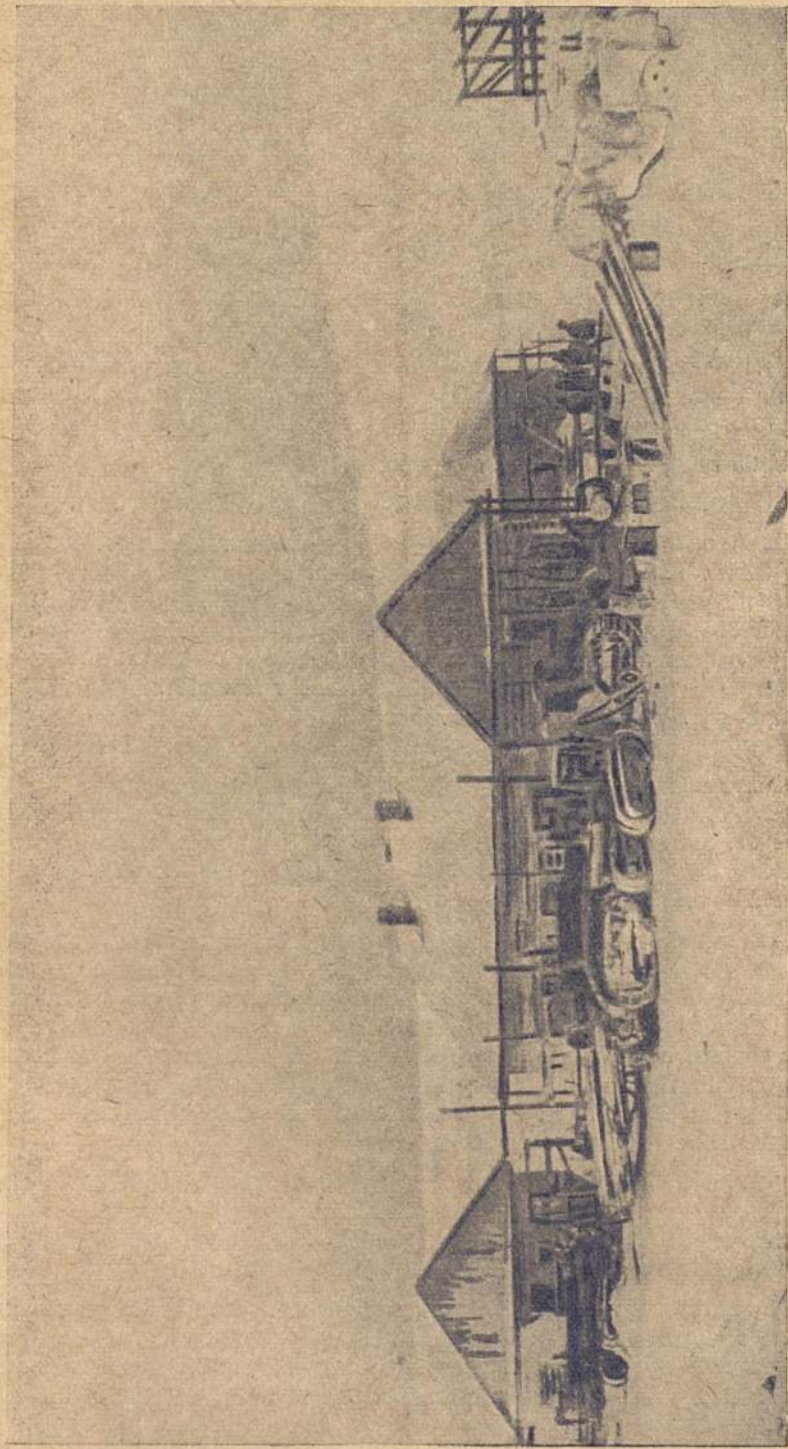
«Район Нарьян-Мара южной части Баренцова моря утром седьмого сплошная слоистая низкая облачность, также туман. Большая влажность, температуры близкие нулю, гарантировано обледенение пробивании облаков. Откладываем вылет восьмое. 526. *Шевелев*».

И вторая радиограмма:

«Все благополучно. Задерживаемся из-за плохой погоды, используем для лучшего освоения материальной части и кое-каких доделок, оказавшихся полезными. Много работаем над окончательным сплочением качественно превосходного коллектива. Сердечный привет. *Шмидт*».

Наконец, 12 апреля все самолеты пошли в воздух, с расчетом идти прямо на остров Рудольфа. Однако плохая погода опять заставила сделать посадку на Маточкином Шаре. Здесь, в условиях жесточайшей снежной бури, томительно прошло 6 дней. Только 18 апреля в 19 час. 35 мин. самолеты поднялись в воздух и пошли на остров Рудольфа.





База на острове Рудольфа



В 22 часа 50 мин. с борта воздушного корабля сообщают:

«22 часа 45 мин., счислимая 7710 5825. Высота 1750 метров. Внизу сплошная слоистая облачность, сверху ясно. Разрывах видны крупные обломки ледяных полей. Новую Землю спокойно прошли над облачностью высота 2500 метров. Корабли хорошо держатся».

А в 0 час. 32 мин. Шевелев радирует, что

«внизу сплошная облачность, сверху ясно. Встало солнце. Солнечный компас работает хорошо. Слышим хорошо маяк Рудольфа».

В это время самолеты проходили над архипелагом Земли Франца-Иосифа и, пролетая над островом Грили, сообщают в Главсевморпуть:

«Проливы покрыты ровным, невзломанным льдом, редкими грядами торосов, айсбергов. Неподвижный лед начался в трех милях югу острова Салым».

Через 23 минуты Шевелев радирует:

«Идем над Рудольфом. Идем на посадку. До свидания».

Посадкой на этом острове закончен первый этап перелета. Позади остались 3347 километров труднейшего пути над материком, островами и морями, покрытыми льдом. А впереди лежало всего ...900 километров, но ...наиболее неизвестных, трудных и опасных. И вот, здесь, на Рудольфе, у «ворот полюса» началась длительная «отсидка» в ожидании погоды, чтобы совершить решающий прыжок на полюс.

22 апреля т. Шмидт радирует:

«Люди и материальная часть в полном порядке. Очередная задача при погоде Головину отвезти Тихую летчиков Крузе, Мошковского, чтобы ввести в действие имеющиеся там самолеты «Р-5» и «У-2», нужные для разведки погоды. Отмечаю образцовое состояние зимовки Рудольфа. Давно не имел информации от вас. Сердечный привет. Шмидт».

Разумеется, полная информация о наших делах была отослана Отто Юльевичу, на которую получили ответы с практическими советами, что и как лучше сделать в общей нашей работе, особенно по плану 1937 г. Но иногда казалось, что там, на Рудольфе, наши товарищи напрасно упускают отдельные дни сносной погоды, зря не делают попытки полететь на полюс. Однако, как бы чувствуя там, на Рудольфе, эти настроения, товарищ Шмидт 30 апреля, в связи с Первомайским праздником, прислал следующую радиограмму:

«Москва, Главсевморпуть Янсону, Бергавинову, Крастину. Вместе всем коллективом поздравляем товарищей Первым мая. Настроение у всех великолепное. Проявим выдержку, гарантирующую успех. Шмидт».

После такой радиограммы стало как-то ясным, само собой разумеющимся, что в арктической работе именно выдержка составляет важнейшее оружие арсенала полярников. А еще яснее, что именно там, на Рудольфе, лучше и «сподручнее», виднее определять время дальнейшего полета к полюсу.



Наступил великий пролетарский праздник 1 мая. Вся экспедиция и зимовщики острова Рудольфа вместе со всей страной отпраздновали этот праздник труда. О том, как отпраздновали на острове Рудольфа 1 мая, сообщает радиogramмой *парторг* экспедиции т. *Догмаров*:

«...Великолепно провели праздник. Утром демонстрация, весь день повышенное праздничное настроение. Выпущен специальный номер газеты при активном участии Бронтмана—корреспондента «Правды», Виленского—«Известий». Вечером торжественный ужин, мобилизующий на решающий этап».

Но решающий этап все еще не наступил, погода держала экспедицию в томительном плену. Наконец, 5 мая, в 11 час. 32 мин. летчик *Головин* полетел на разведку погоды к полюсу. Ровно через пять часов, в 16 час. 32 мин. самолет Головина, как показывали приборы, был над полюсом. Однако ни сделать там пробной посадки, ни выбрать с воздуха на льдине площадку, годную для посадки всех самолетов, ни даже посмотреть на полюс—т. Головину не удалось. Сплошной туман висел над полюсом. Самолету пришлось вернуться на остров Рудольфа. Однако этот разведывательный полет был предвестником всей победы, он вселил новую уверенность, бодрость. Но погода опять и опять на несколько дней задерживала дальнейшие полеты.

11 мая летчик Крузе на самолете «Н-128» в 17 час. 11 мин. вылетел на новую разведку. Но благодаря отвратительной погоде и начавшемуся обледенению самолета ему пришлось сесть на удачно выбранной льдине. 15 мая на помощь Крузе вылетел на самолете «Н-166» Головин; он сбросил им на парашютах горючее, кирки, дополнительное снаряжение и т. д. 17 мая в районе посадки самолета «Н-128» началась подвижка льда. Льдину, на которой находился самолет, течением отнесло на десятки километров в сторону. Рядом с самолетом образовалась большая полынья. Но, несмотря на плохую погоду, экипаж своими силами запустил мотор и быстро вылетел на остров Рудольфа, где и совершил благополучную посадку.

На Рудольфе попрежнему ждали летной погоды. Чувствовалось, что вот-вот начнется величественная эпопея большевистского штурма Северного полюса. Наконец, погоду «подстергли». И вот 21 мая, в 4 часа 52 мин. начальник экспедиции т. *Шмидт* вместе с тт. Папаниным, Кренкем, Федоровым и Ширшовым на наилучше оборудованном астрономическими приборами самолете «Н-170», пилотируемом Героем Советского Союза товарищем Водопьяновым и Бабушкиным, при флагштурмане т. Спирине, пошли на Северный полюс. Остальные самолеты должны были вылететь на полюс после посадки там флагманского корабля.

Наступили волнующие часы ожидания результатов этого исключительного и как-то неожиданно быстрого полета. Каждый час начальник экспедиции т. Шмидт радировал в Главсевморпуть о движении самолета. Из этих радиogramм видно, что

«самолетная рация поддерживает непрерывную связь с островом Рудольфа, Амдермой и Диксоном и через последний с Москвой».

«В 6 час. 00 мин. самолет «Н-170» достиг 83° 07' северной широты, идя на высоте 1 000 метров. Над самолетом тонкий слой обла-







ков с разрывами. Внизу 9—10-бальный крупно битый лед большими полями.

«В 7 час. 00 мин. самолет пролетел долготу 58° 00', широту 84° 25', идя над облаками на высоте 1450 метров».

«В 8 час. 04 мин. самолет, продолжая продвижение на Север, на высоте 2000 метров над сплошным слоем облаков с редкими разрывами, достиг долготы 58° 00' широты 85° 50'. В разрывы облаков видны ледяные поля с частыми трещинами. Сильный встречный ветер».

«В 9 час. 00 мин. самолет прошел широту 86° 47', идет в тумане».

«В 10 час. 03 мин. достиг широты 88° 35'. Начиная с 88 градуса видимость значительно улучшилась. Лед—огромные поля на много километров, разделенные длинными трещинами. Температура минус 23°. На самолете все в порядке».

В 11 часов с самолетом, идущим уже на посадку, связь неожиданно прервалась. Настали тревожные минуты. Возникал вопрос—что случилось?

Мы были непоколебимо уверены, что самолет сел хорошо, что люди налаживают радиосвязь с материком. Но все же где-то в тайниках сердца возникала тревога—«а вдруг что-нибудь?»

Проходят длительные часы. Начинаем принимать кое-какие меры... Связываемся с островом Рудольфа. Проверяем готовность оставшихся там самолетов: на Рудольфе все на-чеку и ждут погоды, чтобы пойти тремя мощными самолетами, имея во главе «Н-171», пилотируемый т. Молоковым, по курсу, проложенному самолетом т. Водопьянова.

Попрежнему ничего не слышно о флагманском корабле Шмидта. Московский и Диксоновский радиоцентры на наши нервно частые вопросы неизменно отвечают: «Связи нет, связи нет». Мы уже успели возненавидеть эти два слова, и как-то больше начинала давать о себе знать внутренняя тревога.

Около 12 часов ночи в комнату врывается начальник радиослужбы т. Воробьев и взволнованно кричит: «Связались с Северным полюсом! Все хорошо!»—и мигом убегает обратно в Радиоцентр. Все облегченно вздохнули. Как-то хорошо, чудесно стало на сердце.

В 24 часа получаем волнующую, радостную, всем теперь известную, скромную телеграмму от О. Ю. Шмидта о блестящей посадке на полюсе. Патриотический восторг обуял всех трудящихся в этот незабываемый момент. Этот советский патриотизм переживает сейчас вся страна. *Большевиками создана зимовка на дрейфующей льдине! На Северном полюсе поднят государственный флаг Советского Союза!*

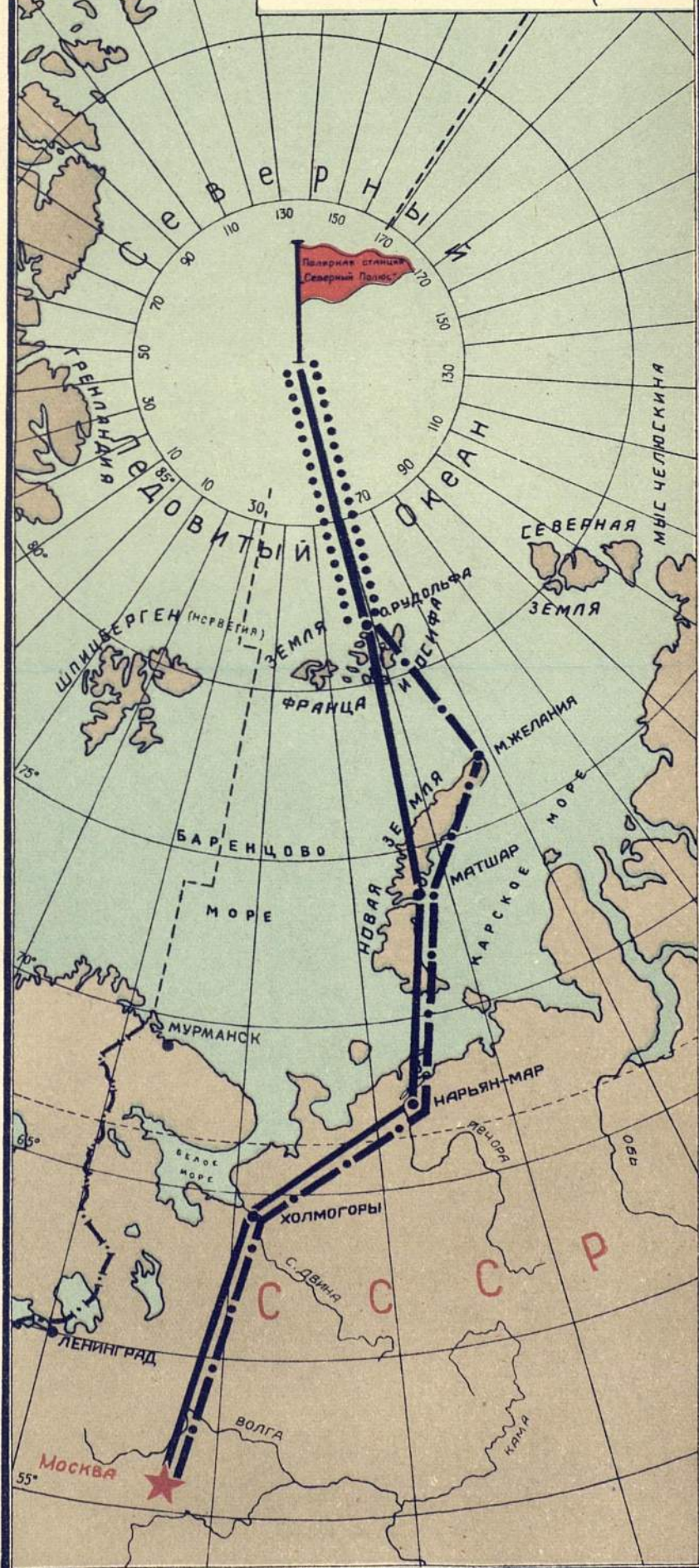
Радость и гордость за партию, за великого Сталина, за социалистическую родину—вот что переживает каждый трудящийся в эти дни. Какой величественный триумф! Он достоин только страны победившего социализма. Народ ликовав, радовался за своих питомцев. Советские полярники, осваивающие по заданию партии и правительства Арктику, пошли на полюс не за буржуазными рекордами, не за личной славой. Они пошли туда во имя процветания нашей прекрасной родины, во имя партии, во имя товарища Сталина, который всегда вдохновлял полярников на подвиги, мужество и героизм. Никогда и нигде за



# ПУТЬ ЭКСПЕДИЦИИ О. Ю. ШМИДТА НА СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС

## УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ

- |       |                            |                                  |
|-------|----------------------------|----------------------------------|
| —●—●— | Путь самолета . . . . .    | Н-166                            |
| ●●●●  | Разведывательный полет . . | Н-166                            |
| —     | Путь самолетов . . . . .   | Н-170<br>Н-171<br>Н-172<br>Н-169 |





ПУТЬ ЭКСПЕДИЦИИ  
О.Ю. ШМИДТА  
НА СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС

Курсовые занятия  
по курсу "Путь экспедиции"  
и по курсу "Северный полюс"

Лекция 1. Северный полюс

Лекция 2. Северный полюс

Лекция 3. Северный полюс

Лекция 4. Северный полюс

Лекция 5. Северный полюс

Лекция 6. Северный полюс

Лекция 7. Северный полюс

Лекция 8. Северный полюс

Лекция 9. Северный полюс

Лекция 10. Северный полюс

Лекция 11. Северный полюс

Лекция 12. Северный полюс





сотни лет ни одна экспедиция капиталистических стран не получала таких ободряющих, теплых, заботливых слов приветствия, какие были 24 мая переданы руководителями большевистской партии и советского правительства экспедиции на Северный полюс:

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, ПРЕОДОЛЕНА 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!

И. СТАЛИН, В. МОЛОТОВ, К. ВОРОШИЛОВ,  
Л. КАГАНОВИЧ, М. КАЛИНИН, В. ЧУБАРЬ,  
А. МИКОЯН, А. АНДРЕЕВ, С. КОСИОР, А. ЖДАНОВ,  
Н. ЕЖОВ, М. РУХИМОВИЧ, В. МЕЖЛАУК.

Начало советской зимовки на Северном полюсе положено т. Шмидтом, прилетевшим туда на самолете т. Водопьянова с группой Папанина и другими советскими людьми. Тринадцать советских людей первыми высадились на полюсе, где в истории всех времен человечества так твердо и уверенно не становилась нога человека. Сразу же эти люди установили 5 палаток, радиостанцию, метеобудку и теодолит (прибор для определения высоты солнца и дрейфа льдины с зимовкой) и приступили к работе и связи с материком.

25 мая с острова Рудольфа самолет «Н-36» с летчиком Мошковским и метеорологом Дзержевским в 14 час. 10 мин. пошел в разведку к полюсу и в 15 час. 15 мин. вернулся. В это время остальные самолеты подогревали моторы и готовились к старту на полюс. В 23 часа 15 мин. пошли на полюс и остальные три тяжелых 4-моторных самолета, во главе которых шел флагманом воздушный корабль «Н-171», пилотируемый Героем Советского Союза В. С. Молоковым. Во время полета связь с самолетами в воздухе поддерживалась непрерывно.



С борта самолета «РМ»<sup>1</sup> сообщают:

«1 час. 30 мин., место 83,50—58,00. Ясные, крупные много-милые поля, разделенные узкими трещинами. *Шевелев*».

В 2 часа 45 мин. Диксон сообщает:

«Самолеты работают между собой. Слышим самолет Молокова и Алексеева, занимаются пеленгацией».

Несколько позже самолет Молокова дает радиограмму:

«Наше место 4 часа 87,19—58,00. Видимость отличная, высота полета 1500 метров. Материальная часть работает отлично. Самолеты Мазурука и Алексеева идут параллельным курсом. Мы убавили ход, чтобы дать им подтянуться».

В 4 часа 45 мин. радист «РМ», связавшись с полюсом, радирует т. Кренкелю: *«Теодорыч<sup>2</sup>, скоро будем у вас»*.

В 6 часов самолет Молокова радирует: *«Мы прошли точку полюса, идем к месту зимовки»...* а уже в 6 час. 04 мин.: *«Видим вас, Теодорыч, скоро пойдем на посадку, увидели на льду группу людей»*.

И еще через 4 минуты—*«садимся»*.

В 7 час. 40 мин. получаем следующую телеграмму *Северного полюса*:

«Главсевморпуть, Янсону, Бергавинову, ТАСС, «Правда», «Известия». Вылетев в 23 часа 9 мин. 25 мая с Рудольфа, самолет «Н-171» Героя Советского Союза Молокова в 5 час. 45 мин. 26 мая был точно над полюсом. Сделав круг, в 5 час. 52 мин. пошли по меридиану западной долготы 50 градусов к полярной станции. В 6 час. 24 мин. сели на льду станции. Уверенное, без всяких поисков, нахождение нашего лагеря является изумительным образцом работы товарища Молокова и штурмана Ритслянда. В лагере огромная радость. Остальные две машины—Алексеева и Мазурука, вылетевшие позже, еще в воздухе. *Шмидт*».

Что же большего, лучшего скажешь? Ничего не добавишь к этой блестящей шмидтовской оценке экипажа самолета «Н-171». Да иначе и быть не могло,—ведь Молоков и его молодой, талантливый штурман кроме как по классу «на отлично» летать не могут.

Хотя в пути самолет Молокова и уменьшил свой ход и кружился целый час, дабы дать возможность подтянуться другим самолетам, последним все же не удалось сесть точно в районе зимовки на дрейфующей льдине. Тов. *Шевелев* 26 мая в 12 часов радирует с Северного полюса:

«Москва, Главсевморпуть, Алексеев сел место, где зимовка находилась третьего дня. Широта 89,50, долгота 58,30. Через два часа вылетает к нам. Связь Мазуруком пока не установлена».

Разумеется, что никаких оснований к тревоге в этом факте не было, хотя полет сверхтруден и необычен. В таких условиях отдельные «сюрпризы» могут быть, но мы знаем, что за прекрасные советские летчики

<sup>1</sup> Позывные самолета Молокова.

<sup>2</sup> Отчество Кренкеля.





Палатка дрейфующей станции «Северный полюс»

там находились! Было совершенно ясно, что и самолет товарища Мазурука сел недалеко от точки полюса. Перерыв в связи объяснялся неисправностью одной из частей радиоаппаратуры. Об этом говорила и полученная 26 мая, в 19 час. 30 мин. следующая радиограмма Отто Юльевича:

«Диксон, Уединение слышали РК<sup>1</sup> в 0530 и 0543. Значит, Мазурук уже районе полюса и притом, как он сообщал, «все в порядке». Не сомневаюсь, что он сел так же хорошо, как Алексеев. Очевидно, у них не ладится с радиоработой. Сейчас во всем районе полюса пурга, полеты невозможны, даже прилет Алексеева отменен. Будем спокойно ждать, когда погода улучшится, то после прилета Алексеева всеми самолетами общим треугольник между полюсом меридианами 60 вост и 70 ост и широтой 8930. Не сомневаюсь, что найдем, хотя, может быть, и не сразу. Шмидт».

И действительно, 27 мая, в 4 часа 25 мин. радиостанция мыса Челюскин приняла от самолета Мазурука:

«Слышим и сидим за полюсом, зоне маяка. Широта 89° 30', долгота 100 западной. Самолет исправен, экипаж здоров. Готовим аэродром, льдина крепкая. Просим доложить начальнику экспедиции, ждем распоряжения. Аккумуляторы сели, прием длинных наладим завтра. Сообщите, где другие корабли. Мазурук».

Очень большого интереса заслуживают донесения заместителя начальника экспедиции т. Шевелева об условиях перелета этих трех самолетов с Рудольфа на полюс:

<sup>1</sup> Позывные самолета Мазурука.



«Утро 25-го полюсе установилась хорошая погода, Рудольфа весь день низкая облачность, сильный ветер. К ночи ветер ослабел, но облачность еще более спускалась, угрожала закрыть купол. Дальше упускать погоду полюса нельзя, было решено лететь. Самолет «Н-128», посланный разведку, сообщил—облачность кончается часе полета от Рудольфа. Старте, причине мягкого липкого снега, самолеты страгивали с места тракторами, на это уходило много времени. Страгивании «Н-171» четыре раза—порвало стальные троссы. Стаскивали при работе моторов полным газу, а троссы сбрасывали на ходу. Остановившаяся на несколько секунд машина сама стронуться уже не могла. Под облачностью сильно болталю. Молоков считал невозможным долго ждать районе Рудольфа, пока поднимутся остальные машины, опасаясь, что перегруженной машине сломаются крылья. Груз машины был рекордным весом, на лыжах 24½ тонны. Оторвался хорошо. Алексеев через 15 минут, Мазурук через 35 минут после «Н-171». Алексеев вышел кромку облачности точно указанном месте, двумя машинами ожидали Мазурука час десять минут. Дальнейшее ожидание сделало бы невозможным полет полюсу недостатку горючего. Приказал лечь курс норд, установить радиосвязь Мазуруком, пеленгуя его, подтянуть к нам. Вскоре после поворота норд, Алексеев, шедший сзади, перестал быть виден. Связавшись радиокompасом, установили, идет западнее. «Н-171» сбавил ход 150 километров и, сообщая радио друг другу свое место, ожидал, пока Алексеев и Мазурук подтянутся к нам. Воздухе, несмотря ясную погоду, стояла морозная мгла, образовавшая вокруг солнца яркий ореол. Шли севере около полуночи, для Алексеева, Мазурука были мы ореоле солнца. В этом полагаю причину, почему они нам не присоединились. Широта 90,00 получил радиogramму Шмидта, внезапно отказал радиокompас «Н-170». Весь расчет точный выход месту зимовки был построен дачу земли пеленгов приближающимся самолетам. Сами пеленговать не могли, так как станция «Н-170» не работала из-за умформера, рация Кренкеля малой мощности, диапазону волн не подходит для радиокompаса. Приказал всем кораблям дойти до точки полюса, оттуда развернуться меридиану 50,00, итти месту зимовки, держать связь рацией Кренкеля, если не найдут—сидеться, точно определиться, установить радиосвязь для перелета зимовку. «Н-171» этот маневр проделан блестяще, «Н-172» пределах допустимой неточности счисления воздуха, «Н-169» сведений пока не имею. Оснований предполагать неблагоприятный исход пока мало. Предполагаю неполадки радиоаппаратурой, ведется непрерывная слежка в эфире. Отмечаю полете «Н-170», также нашем полете, установлен ряд необъяснимых пока нарушений работы радиоаппаратуры также прохождение волн связанных особенностями атмосферного электричества центральной Арктики. *Шевелев*».

Прошло несколько дней; за это время с самолетами Алексеева и Мазурука была налажена регулярная радиосвязь. Обе машины готовы были к вылету на общую папанинскую льдину. Но недоступный полюс не уступал и не хотел увеличивать число жителей на своей вершине.



Погода задерживала вылет самолетов «Н-169» и «Н-172». Однако 2 июня Алексеев, улучив погоду, «подлетел» на общую льдину к радости тамошних жителей.

Но еще в стороне на 30—40 миль находился самолет Мазурука на дрейфующей льдине. Шесть человек экипажа этого самолета проделали поистине сизифову работу, расчистив от ледяных торосов на 50 метров в ширину и 100 метров в длину дорожку для взлета. Но опять и опять погода задерживала полет, и тем самым вся экспедиция ждала «Н-169», без которого она не могла быть законченной. Наконец, и Мазурук «выхватил» полюсную погоду, и 5 июня, в 7 час. 12 мин. прилетел на дрейфующую льдину полярной станции. Общая радость, ликование жителей Северного полюса, которые вслед за объятиями немедленно приступили к разгрузке самолета. Теперь все в порядке, полярная станция на полюсе оснащена, экипирована, снабжена, создано жилье в палатках, установлен ветряк для получения даровой электроэнергии. Экспедиция в основном и главным закончена. Но время не ждет, ведь там, возле этой льдины, находится «ось земли», и погода часто портится мгновенно. Самолетам, уже выполнившим свою величественную задачу, надо возвращаться на остров Рудольфа.

Северный полюс как бы охотнее выпускает людей обратно, чем впускает к себе, ибо в эти горячие часы после прилета Мазурука на полюсе стояла терпимая погода. 6 июня, в 3 часа 37 мин. все четыре самолета были в воздухе и легли на курс остров Рудольфа, где благополучно приземлились тремя самолетами в 8 час. 36 мин. Незабываемую картину представлял Северный полюс в момент отлета самолетов на остров Рудольфа. Вот как ее описывает Отто Юльевич в своей радиোগрамме:

«Главсевморпуть, Янсону, Бергавинову, ТАСС, «Правда», «Известия». В ночь на 6 июня закончили все работы по устройству станции. В 2 часа ночи, под ослепительным полярным солнцем, торжественным митингом открыли полярную станцию на льду в центре Арктики. С огромным подъемом подытожили результаты проделанной работы, приняли текст рапорта на имя товарищей Сталина и Молотова. Подъемом советского флага, салютом и возгласами «ура» в честь товарища Сталина закончился наш короткий митинг. Тем временем моторы уже прогревались, все было готово к отлету.

В 3 часа 37 мин. все четыре самолета были в воздухе после короткого, но горячего прощания с четырьмя полярниками, остающимися на льдине для научной работы мирового значения. Мы покинули полюс с чувством радости и вместе с тем с некоторым невольным сожалением. Полюс оказался гостеприимным по отношению к советской экспедиции.

Обратный полет шел вполне успешно под мастерским водительством наших героев-летчиков. Летели над облаками. Как я уже сообщал, мы не могли дать бензина на все самолеты в достаточном количестве. Алексеев вызвался сесть в пути, чтобы дождаться бензина. С целью разведки в районе 85-го градуса ночью был направлен самолет «Р-5» с летчиком Крузе, который благополучно сел и сообщал нам погоду. Алексеев и находившийся на его самолете мой заместитель Шевелев, видя, что бензина нехватит, не-



смотря на попутный ветер, приняли с моего согласия решение спуститься под облачность и искать место для посадки. Простились по радиотелефону. Остальные три самолета пошли дальше.

Спирин привел отряд точно к острову Рудольфа. Погода здесь была переменной, аэродром—под туманом, но в момент прилета временно прояснилось, и мы благополучно сели на островной аэродром. Тут же удалось установить связь с самолетом Алексеева. По сообщению Шевелева, лед у 85-го градуса оказался непригодным. Пошли в поисках в сторону. Наконец, Алексеев выбрал лучшую из плохих льдин и мастерски посадил самолет без царапины. Сейчас экипаж его самолета расчищает свой импровизированный аэродром, а мы на острове Рудольфа готовим самолет для доставки ему бензина. *Шмидт*.

Два дня просидел экипаж самолета «Н-172» на льдине, на которой люди уже «обжились». Они в одной из своих радиogramм за подписью Шевелева и Алексеева в шутку пишут: «Наш адрес—Северный Ледовитый океан, льдина № 3, дом № «Н-172». Наконец, наступила и здесь погода, и летчик Головин вылетел к ним на льдину, везя им драгоценную в тех условиях «влагу»—бензин. Характерно, что в пути Головин в воздухе встретился с другим летчиком, Крузе, который возвращался на Рудольф со «своей льдины». Прямо как на большой, давно освоенной трассе, на полюсе встречаются самолеты. Самолет Головина, имея на борту прекрасного штурмана Алешу Ритслянда, мастерски разыскал льдину № 3, сделал там посадку, снабдил Алексеева бензином и возвратился на остров Рудольфа. Вскоре за ним прилетел на Рудольф и самолет «Н-172», пилотируемый Алексеевым, который, подходя к Рудольфу, дружески радирует: «Подходим берегу, видим берег. Готовьте объятия, ужин и баню. Привет».

Итак, экспедиция закончилась, и закончилась блестяще. Все самолеты на Рудольфе. За все время, за все исключительно трудные полеты, посадки не было ни одной аварии, ни одной поломки, советские люди так свободно летали, как «мухи в комнате».

Теперь уже пора «и к дому»—в Москву возвращаться этой замечательной эскадре, большевистской воздушной армаде во главе с Отто Юльевичем. Один самолет *летчика Мазурука* остается на острове Рудольфа «дежурить» весь период дрейфа льдины с зимовкой. Это дежурство нужно на всякий случай, дабы подкинуть при нужде необходимое оборудование, предметы обихода или продовольствие, если при сжатиях льдов с льдины унесет часть снаряжения экспедиции.

А четыре человека советских полярников: большевик-орденоносец т. Папанин, кандидат в члены партии, орденоносец т. Кренкель, непартийный большевик, орденоносец т. Шишов и комсомолец Федоров, остались на Северном полюсе. Пройдут долгие месяцы, а может быть и больше,—эти замечательные люди, находясь на льдине в районе полюса, возможно, не раз пересекая его, будут тщательно изучать метеорологические и атмосферные явления полюса—этой своеобразной «фабрики погоды». Будут изучать на основе дрейфа льдов течения северных морей, их гидрологию, будут раскрывать тайны «белого пятна», которое столько лет манило к себе человечество.





Зимовщики полярной станции «Северный полюс».

С лева на право: Э. Кренкель, И. Папанин, Е. Федоров и П. Ширшов

В итоге—работа этой зимовки внесет огромного значения вклад в советскую прикладную науку, в мировую науку. Результаты этого вклада трудно переоценить.

Иные спрашивают, что же даст нам завоевание Северного полюса? Ну, а разве покорение полюса уже не дало огромной радости, гордости нашему народу, который патриотически торжествует свою победу над бессилием многих поколений завоевать полюс? Ну, а разве эта победа не есть величайший фактор расцвета советской науки, мощи, могущества



нашей страны? Разве победный путь на полюс не демонстрирует перед всем миром советские самолеты, советских людей, советский флаг, гордо развевающийся на недостижимой в прошлом точке? Да, это величественные факторы социалистических успехов.

Но научно-практическое значение этой победы будет и впредь, несомненно, велико. Она, эта победа, обогатит нашу страну, науку, осветит целый ряд неясных вопросов и принесет громадную практическую пользу Северному морскому пути.

Доказано, что этот путь—решающий фактор для развития всей Арктики, всего Крайнего Севера. Но мы еще не изучили таких вопросов, как законы движения дрейфа льдов, что чрезвычайно важно для навигации. Известно, например, что скорость дрейфа нансеновского корабля «Фрам» у Новосибирских островов равнялась около полумили в сутки. У острова Шпицберген она уже увеличивается до одной мили, а в районе полюса, по сообщению т. Шмидта, льдина дрейфует уже со скоростью полумили в час, т. е. 12 миль в сутки, а через несколько дней дрейф этой льдины заметно уменьшился. Почему происходят такие резкие колебания? Каков режим полярного бассейна? Какова гидрология этих морей? Ответы на такие сугубо практические вопросы может дать только длительное изучение районов Северного полюса. Такое изучение окажет непосредственное влияние на ход арктических навигаций, ибо мы тогда сможем почти с предельной точностью давать на каждый год ледовые прогнозы, а точность прогнозов в свою очередь будет влиять на размах арктических навигаций, т. е. грузооборота.

Всем известно, что метеорологические прогнозы часто страдают неточностью и случайностью. В основе этого лежит то, что мы не плохо знаем движение воздушных потоков, циклонов, антициклонов в обжитых районах, но не знаем, как эти потоки зарождаются и двигаются в районах Северного полюса. Нечего и говорить, что изучение всех атмосферных явлений на полюсе будет иметь огромное практическое значение для нужд всей авиации, для интересов сельского хозяйства, которому можно будет давать уверенные прогнозы погоды и тем самым активно вмешиваться в процессы сева и уборки.

Мы знаем, что на полюсе происходят магнитные аномалии. Ведь уже во время полета на полюс, по сообщению зам. начальника экспедиции Шевелева, «установлен ряд необъяснимых пока нарушений работы радиоаппаратуры, также прохождение волн, связанных с особенностями атмосферного электричества», и на эти странности природы мы найдем ответ на полюсе.

Сейчас трудно предопределить все стороны практической пользы изучения полюса. Не только не исключена, но и наверняка будет обеспечена организация кратчайшего воздушного пути из Европы в Америку через Северный полюс с установлением промежуточной базы на острове Рудольфа и на американском побережье.

Когда это может быть? Оно уже началось замечательным перелетом Чкалова, Байдукова, Белякова, продолжено и закреплено вторым беспосадочным перелетом Москва—США героическим экипажем Громова, Юмашева, Данилина, которые побили мировой рекорд на дальность полета, сделав посадку близ города Сан-Джасинто (штат Калифорния) 14 июля 1937 г. Такие полеты возможны еще в самое ближайшее время,



поскольку советские летчики и машины готовы всегда, в любое время к выполнению любых заданий во имя процветания и чести нашей родины. Но открытие в полном смысле этого трансарктического воздушного пути еще потребует известного времени для изучения расчетов и т. д.

Совершенно бесспорно, материал этой зимовки раскроет немало тайн арктической природы и даст необычайно много нового науке о северных морях и метеорологии. Не исключено также открытие во время дрейфа на льдине новых островов и т. д.

Мы ни капли не сомневаемся в конечном успехе этой замечательной экспедиции, подобной которой не знает история. Мы не сомневаемся в успехе прежде всего потому, что наши люди на дрейфующей льдине не будут себя чувствовать оторванными от своей родины. И не только потому, что с ними обеспечена регулярная радиосвязь, но прежде всего потому, что они каждодневно будут чувствовать заботу и внимание социалистической страны. За ними стоит весь народ Советского Союза, наша партия, воодушевляющая их на борьбу и дальнейшие победы. Их будет вдохновлять и реющий над ними, впервые водруженный на Северном полюсе флаг могучего Союза советских социалистических республик.

★

Такова, в основном, сущность хозяйственно-политического развития Арктики и Крайнего севера, в котором решающую роль играет Северный морской путь. Если сжато, лаконично рассказать о наиболее выдающихся этапах советской полярной работы, то получатся такие этапы:

Экспедиционные походы-разведки 1929—1934 гг. ледоколов «Седов», «Сибиряков», «Челюскин», «Литке» дали «прочный залог скорейшего превращения арктических пустынь в Великий Северный Путь нашей Великой Социалистической Родины»<sup>1</sup>.

1935 год стал годом нормальной эксплуатации северных морей, и «полярные работники добились блестящих успехов в деле изучения и хозяйственного освоения Арктики»<sup>2</sup>.

1936 год был годом уверенного развития северных морских путей, годом начала серьезного подъема хозяйства и культуры северных народностей. К этому мы пришли, руководствуясь в работе постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) 1934 г., что «сейчас уже возможно значительно шире развернуть мероприятия, обеспечивающие полное освоение Северного морского пути и мощное развитие хозяйства Крайнего севера СССР».

1937 год является годом дальнейшего общего хозяйственного, политического и научного подъема полярных работ, годом такого подъема, который еще шире, плотнее приобщит Арктику к общему строительству социализма в нашей стране.

Порукой этому является и накопленный нами опыт полярной работы, и создание за эти годы достойных кадров, и та повседневная забота и помощь, которую неизменно оказывают полярникам партия, правительство и лично великий вдохновитель всех побед социализма товарищ Сталин.

<sup>1</sup> Из приветствия руководителей партии и правительства 21 сентября 1934 г.

<sup>2</sup> Из приветствия ЦК ВКП(б) в апреле 1935 г.



# 6

## РЕАЛЬНЫЕ РОМАНТИКИ

Иногда спрашивают—кончился ли для Арктики период романтики? На это надо ответить: и нет, и да! Ведь все своеобразие советской романтики в том и заключается, что она—советская романтика—друг и сестра нашему реализму, советской действительности. Примеров тому множество в любой области нашей жизни. Так же обстоит дело и в Арктике.

Полярники не прочь помечтать, стремясь претворить свою мечту в жизнь, в практику, в живое дело. А люди здесь, как правило, замечательные, и в этом немало «причин» их часто успешных штурмов арктических преград. Попробуем назвать только некоторых из прекрасной когорты людей, воспитанных партией на советской земле.

Хорошо вспоминается давнишняя встреча с лучшим из них.

Входит плотный, высокий, с большой русой бородой, человек и называется начальником экспедиции на Землю Франца-Иосифа.

— Позвольте, Отто Юльевич, вы же работаете в Госплане и как-то вдруг в Арктику...

— Надо посмотреть моря и льды Севера, понаблюдать за погодой, подойти к белым пятнам. А там посмотрим, что дальше.

— Ну, что же, счастливого пути! Ведь Архангельск немало за свой век видел и отправлял экспедиций на Север.

Так летом 1929 г. провожали мы Шмидта в его первую экспедицию на ледоколе «Седов», которая, как известно, удалась на славу. В бухте Тихой на Земле Франца-Иосифа построили полярную станцию, на которой в качестве радиста остался зимовать Эрнст Кренкель.

В 1930 г. Отто Юльевич уже возглавляет экспедицию в район Северной Земли, а возвратившись из нее, смело выдвигает идею сквозного похода по всему Северному морскому пути, мечту многих прошлых полярных исследователей. И он блестяще ее осуществляет в 1932 г. на ледоколе «Сибиряков».

Уже в Хабаровске, возвращаясь из этого сквозного похода, т. Шмидт спокойно, с какой-то непередаваемой, естественной, внутренней удовлетворенностью рассказывал о состоянии северных путей, о льдах, о течениях, о берегах и уверенно говорил, что «этот путь принесет огромные хозяйственные и политические выгоды Советской стране». И это верно: ближайшие годы подтвердили это целиком.

Гениальный ученый «мужик» *Ломоносов*, сторонник развития Северного пути, еще в 1760 г. писал:

Колумбы Росские, презрев угрюмый рок,  
Меж льдами новый путь отворят на восток...



После этих строк прошло много времени, и только в XX в. советский русский «Колумб», воодушевляемый партией, уверенно «отворил путь на восток» и прочно закрепил его рядом арктических походов и освоением побережья.

Шмидт из исследователя Арктики уже вырос в признанного командира полярников, которые штурмуют просторы и преграды арктической природы, постепенно отступающей перед натиском большевиков, все еще упорно отстаивающей свою «независимость» от человека.

Когда говоришь об Отто Юльевиче,—перед тобой встает картина полярной тундры, арктических морей, льдов, а когда говоришь о них, то прямо физически ощущается здесь его присутствие. Поистине трудно отделить Шмидта от Арктики и Арктику от Шмидта.

О. Ю. Шмидта, человека серьезного ума, большой воли, настоящей партийности и должной скромности, знает и любит страна как синоним большевистских арктических побед, успехов и научных открытий. Но особенно тепло любят его полярники, друзья и сотрудники Арктики, которых он умеет подбирать смело и удачно. Отто Юльевич часто говорил на совещаниях полярников: «Партия от нас требует воспитывать людей, знать их, помогать им расти и расширять опыт этого золотого фонда советских людей...» Именно из этого фонда вырастил Шмидт немало полярников, среди которых и четверо смелых—Папанин, Кренкель, Ширшов, Федоров—первые зимовщики Северного полюса.

Вот старый полярник, прекрасный летчик, большевик *Молоков*. Но наряду с ним вырастает молодой, растущий в звезду первой штурманской величины, *Ритслянд*. Да и в истории советского завоевания полюса эти две фамилии сплелись в одном прекрасном по красоте и точности рейсе. «Уверенное, без всяких поисков, нахождение нашего лагеря является изумительным образцом работы т. Молокова и штурмана т. Ритслянда. В лагере огромная радость. О. Ю. Шмидт». Эта радость понятна вообще и в частности потому, что т. Шмидт летел от Москвы до острова Рудольфа на самолете «Н-171», пилотируемом т. Молоковым. От Рудольфа Отто Юльевич пошел на полюс уже на самолете «Н-170», пилотируемом другим замечательным летчиком нашей страны—т. *Водопьяновым*, на машине которого все время находился главный флагштурман т. Спирин со своим наиболее современным навигационным и астрономическим оборудованием.

Телеграмма т. Шмидта является заслуженной оценкой т. Молокова и Ритслянда. Да иначе и быть не могло. Ведь вся деятельность этих двух людей в Арктике является изумительной. Одного из них, народного любимца Молокова, знает вся страна, другого—т. Ритслянда хорошо знает наша полярная авиация.

Беспредельную преданность партии и социалистической родине проявляют в работе эти два человека. Они умеют увязывать свою повседневную работу с общими интересами социализма, государства.

После своего блестящего перелета в 1936 г. Василий Сергеевич Молоков говорил на пленуме совета в Новосибирске: «...Вот, например, ваш Кузбасс работал не плохо, а сейчас почему-то сдает темпы. Что вам мешает,—туман, ветер или сильные льды затирают? Так почему они не мешают стахановцам и инженерам шахты им. Сталина хорошо работать? Мне кажется, что это неудобно,—взять темпы, показать себя,



а потом свалиться. И я мог бы так сделать: перевез челюскинцев, получил звание Героя Советского Союза, а потом сидел бы сложив руки, ничего не делал. А куда это годится? Нет, если вы достигли действительно хорошей работы, подняли свои темпы, так не успокаивайтесь на этом, а повышайте темпы, добивайтесь новых побед, иначе какой же это большевистский метод работы?..»

А Ритслянд на острове Врангеля, бродя вечером по острову, в беседе говорил нам: «В арктической работе летчики, штурманы и радисты обязаны все время совершенствовать себя. Только на этой основе мы можем не только честно, но и с большой пользой работать для государства, для партии на порученном деле».

Наиболее сильной стороной этой прекрасной пары является отличное знание техники своего дела. Тому свидетельство—их повседневная работа.

Возвращаясь с Командорских островов в августе 1936 г., Василий Сергеевич сделал в районе Усть-Камчатка изумительную, неповторяемую посадку, вечером в сплошном тумане, на бушующие волны океана. После этого он сам говорил: «Летаю я порядочно, однако, за всю жизнь такую неприятную посадку я имел только здесь».

А разве мало было таких образцов? Разве мало было случаев, когда сидящим в самолете «пассажирам» с замиранием сердца казалось—«как бы чего не вышло»? Но необычайное спокойствие, уверенное пилотирование машины Молоковым рассеивало всякие колебания. Итог всегда был отличный. В том же 1936 г. он летел в Петропавловск-на-Камчатке; бухта была настолько закрыта туманом, что в нее не рисковали входить даже морские корабли, предпочитая отставаться в штормующем море. Летели долго; судя по часам, казалось, что давно уже пролетели бухту. Один из «пассажиров» даже передал Молокову и Ритслянду записку: «За время полета вы впервые промазали, и, кажется, порядочно». В ответ на это Ритслянд энергично покачал головой—«нет». И действительно, вскоре Молоков делает крутой разворот, блестяще садит машину на огромную волну, а Ритслянд с носа корабля, улыбаясь, показывает большие пальцы обеих рук, как знак удачно определенного места посадки. Сели у самых ворот бухты и, на удивление местных жителей и пограничников, мы врулили по воде в бухту. Потом уже камчатские пограничники, летчики и моряки говорили, что умение найти бухту и привести туда в такую погоду самолет является бесподобным мастерством и штурмана и пилота. Похвала была вполне заслуженной.

Скромность всегда украшает человека, и она особенно присуща т. Молокову, к нему это как-то «идет». Немало и хорошо сказано и написано об этом. На том же пленуме совета в Новосибирске т. Молоков говорил: «Я сам еще молодой арктический работник. Присматриваясь к нашим лучшим людям, которые по-большевистски работают на Севере, я стараюсь подражать им, перенимать лучшие образцы, и это нам помогает осваивать Север». И говорил он это справедливо, от души. Таков же и Ритслянд. У них у обоих слова об их работе приходится буквально выколачивать.

Молоков—прекрасный коммунист. Недаром его избрали парторгом полярной авиации. У него во всем сказывается партийность, дух которой



он вкладывает в свое дело. Возле него растет непартийный большевик, будущий коммунист Алексей Ритслянд.

Выдающийся полярный капитан *Воронин*, Владимир Иванович. Это, можно сказать, потомственный северный мореплаватель. Все его предки—отец, дед, прадед бороздили ледяные моря. Владимир Иванович уже почти 40 лет плавает на Севере. В наш революционный период первые ледовые разведки, дальнейшая борьба за освоение Северного морского пути тесно связаны с именем *Воронина*.

Все основные экспедиции т. *Шмидта*—«Седов», «Сибиряков» и «Челюскин»—водил он в качестве капитана кораблей. Полярный опыт у него необычайно большой, и когда Владимир Иванович ведет корабль, можно быть спокойным за успех. Правда, сидеть на корабле спокойно с Ворониным нельзя, как-то неудобно, ибо он в походах не слезает с капитанского мостика. По несколько раз в сутки, особенно в тяжелых льдах, Владимир Иванович взбирается на бочку и высматривает расположение льдов, чтобы надежнее проложить курс ледоколу.

Вот и теперь, когда период экспедиционных походов в полярных морях закончился, Владимир Иванович с 1935 г. неизменно в качестве капитана ледокола «*Ермак*» является флагманом Западного сектора Арктики, где по существу и сосредоточивается основная работа кораблей во время арктической навигации.

Прекрасно знающий свое дело капитан, своеобразный человек, с которым не страшно идти на любой штурм ледяных полей,—таков Владимир Иванович *Воронин*. Под напором таких людей не может не отступить суровая арктическая природа.

*Иван Дмитриевич Папанин*—живой, подвижной «браток», как его дружески называют все зимовщики. В прошлом моряк царского флота, боец, командир и комиссар на фронтах гражданской войны. Активный участник партизанского движения в тылу Врангеля, большевик с 1919 г. Он прошел разностороннюю школу революции и вырос в замечательного, смелого полярника.

Свою арктическую работу Иван Дмитриевич начал в 1932 г. в качестве начальника зимовки на Земле Франца-Иосифа. Провел он здесь зимовку блестяще и на следующий год был назначен начальником уже более сложной зимовки на мысе Челюскин.

Здесь он особенно ярко показал себя хорошим организатором и руководителем. Недаром его зимовка по сплоченности коллектива, по научной работе и радиосвязи вышла на первое место в общей сети полярных станций.

Кипучий и прекрасный организатор, преданный партии и своему народу,—Папанин стал одним из самых лучших большевиков-полярников. И не случайно, когда встал вопрос о руководителе зимовки на дрейфующей льдине, абсолютно единодушно была названа кандидатура *Папанина*. Он не подведет! На дрейфующей льдине, изучая Северный полюс, он с честью выполнит порученную ему работу!

А кто же в стране не знает Эрнста *Кренкеля*, кумира многих радистов. Он может сутками не отходить от ключа радиоаппарата и выстукивать необходимые сообщения, будь это в экспедиции, будь это на зимовке. Ум у этого человека пытливый. Это он, еще находясь в походе на «Челюскине», при напоре льдов на корабль, неоднократно говорил Отто



Юльевичу: «Поход на корабле по Северному пути теперь уже не сложное дело. Оно освоено. Нам надо обогатить науку раскрытием сокровенных тайн Арктики. Вот, я бы сел на льдину и пустился бы с ней куда она понесет, а нести она должна к полюсу. Ведь дрейф нансеновского «Фрама» об этом говорит. Для этого выбрать надо хорошую, правильно дрейфующую льдину, чтобы не пройти мимо полюса, и побыть на ней несколько месяцев, а то и год. Вот это будет дело, достойное нашей страны...»

Кто знал тогда, в зиму 1933/34 г., что эта романтическая мечта Кренкеля будет блестяще осуществлена в мае 1937 г.? Не сразу пришел Кренкель к этой мысли, ее подсказал ему большой полярный опыт. Зимовать же Кренкель начал на Новой Земле еще в 1924 г., и с тех пор надолго связал себя с Арктикой. Имя этого человека сплетается с наиболее блестящими этапами покорения Арктики.

Ну, разве можно сомневаться в успехе, когда находятся такие советские люди на дрейфующей льдине?!

*Шевелев*, Марк Иванович—молодой родоначальник молодой полярной авиации. В 1929 г. вся полярная авиация состояла из пары-другой самолетов бывшего «Комсеверпути», обслуживавших экспортные «карские операции» в устье Енисея. Размах работы по освоению Северного морского пути «поглотил» Комсеверпуть. Арктика стала на новые пути развития. Выросла и авиация. Вместе с ее ростом вырастал ее неизменный руководитель Шевелев. Да и рост-то Марка Ивановича шел своеобразно, как порывисто, иногда взлетает новый, крепкий самолет, впервые попавший в руки молодого пилота. И в последние годы выросший Шевелев стал хорошим организатором, руководителем полярной авиации. Его любят и уважают северные летчики. Его качества руководителя проявлялись в серьезной и уверенной подготовке самолетов для полета на Северный полюс экспедиции Шмидта, основным помощником которого в полете стал *Шевелев*, и не зря!

Вот товарищ *Ананьев*—неоднократный зимовщик в разных районах Арктики, теперь начальник полярной станции на мысе Челюскин, серьезный, знающий дело полярник, умеющий сколачивать дружный коллектив. Его «сосед»—старый моряк, боец гражданской войны, крепкий работник, большевик, товарищ *Боровиков*; он два года руководит прекрасной зимовкой на острове Диксон. Много есть и других полярников, чудесных людей, как Сидорин, Рузов, Долгий, Гобис, Либин, Петров, Кушнир, Шоломов и другие,—каждый из них имеет частицу своего вклада в сокровищнице общих арктических побед.

И на материке Крайнего севера растут, множатся такие люди, как Каплан, Островерхов, Володин, Званцев, Январев, Казанский, Кузьмина и сотни других. Это они и подобные им партийные и непартийные большевики несут в тундру социалистические огни возрождения культуры, быта и хозяйства многонациональных северных народностей. А сколько еще скромных, незаметных тружеников Заполярья мы еще не знаем! Много, очень много!

Все они, работники Арктики и Заполярья, много делают для успехов социализма. Трудно, невозможно в кратком обзоре перечислить всех замечательных людей, из которых многие сотни удостоены почетным награждением, орденами Союза. Эти люди беззаветно борются во имя



нашей родины, за расцвет Арктики и Крайнего севера. Каждый из них ведет нужную работу, без которой невозможны были бы те блестящие успехи, которыми по справедливости гордится и сегодня наша страна.

Возьмем плеяду полярных летчиков: Чухновский, пионер арктических полетов, его соратник Алексеев, выросший в крупного, серьезного, летно грамотного полярного пилота нашей страны. Вот уверенно летающий Головин, порывистый и дельный Махоткин. Вот старейший северный пилот, большевик, изумительно спокойный Ян Янович Липп и трудолюбивый Задков. Старый ледовый разведчик Козлов, изобретательный Черевичный, Конкин, Каминский, Мазурук, Фарих, Грацианский, вот трижды орденоносец, пионер покорения якутских просторов, старейший и прекрасный летчик Галышев.

Каждый из них по-своему вкладывает в свою работу неувядаемое мужество и уверенное знание. Они многократно доказали делом, что для полярных пилотов нет недоступных уголков в Арктике. Они мужественно несут свою трудную воздушную службу в ледовых просторах Крайнего севера. Без них, этих летчиков, немислим был бы такой величественный размах работы в Арктике, какой показали советские полярники.

А на вершине этой прекрасной плеяды гордых полярных соколов сегодня парит смелый и решительный Михаил *Водопьянов*, мастер экспедиционных полетов. Этот реальный «мечтатель» покорения Северного полюса, прекрасно и уверенно осуществивший свою «мечту» на деле, он первым прилетел на своем самолете на полюс и положил начало его завоевания.

А разве мало растет новых, будущих выдающихся пилотов, зимовщиков, мореходов, организаторов, политработников! Армия полярников в десятки тысяч человек равняется на лучших, на образцовых своих людей, подвигами которых любитесь чудесная наша страна.

И мы знаем, какие большие практики, реалисты все эти люди. Но им далеко не чужда и романтика. Правда, романтика не иллюзорная, а новая, советская, когда романтическая мечта претворяется в реальность, в действительность. В этом наша сила, в этом наша «сказка» жизни.

Сказка жизни! А вот теперь, сегодня, разве мы не можем, *глядя* на бурно хозяйственно и культурно растущие народности Крайнего севера, *глядя* на создающиеся новые предприятия, торговые и промысловые точки в Арктике и по северному побережью, *глядя* на сотни кораблей, бороздящих полярные моря, *глядя* на необозримые арктические просторы, над которыми свободно реют советские самолеты, *глядя* на великий штурм Северного полюса, *глядя на все то, о чем мечтало человечество* из поколения в поколение, разве мы все вместе и каждый в отдельности не в праве гордо сказать: *в социалистической стране и... «сказка стала былью»!!!*



# СОДЕРЖАНИЕ

1.	ТО, БЕЗ ЧЕГО НЕЛЬЗЯ ПОБЕЖДАТЬ	3
2.	ВЧЕРАШНИЕ МЕЧТЫ	8
3.	СЕГОДНЯШНИЕ ФАКТЫ	18
4.	ЕЩЕ О СЕГОДНЯШНЕЙ ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТИ	28
5.	ЧУДЕСНАЯ БЫЛЬ	42
6.	РЕАЛЬНЫЕ РОМАНТИКИ	58

82

Редактор *А. Карин*  
Художественный редактор *С. Телингатер*  
Отв. корректора *Л. Абрамсон и Р. Денисова*  
Техредакторы *А. Илюшина и В. Брюхачев*

Сдано в набор 3/VII 1937 г. Подписано в печать 22/VIII 1937 г. Уп. Главлита № Б-21865.  
Формат 60×92<sup>1</sup>/<sub>16</sub>. Объем 4 печ. листа + 5 вклады. листов. 42 000 зн. в 1 печ. листе. Партиздат № 309.  
Заказ № 1470. Тираж 50 000 экз. Цена 1 руб.

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

Ц. 1937 г.  
Акт № 271  
Вкладыш







1 pyb.

3505/2

M11126

37-11

945a