

ББК  
63  
Ф534



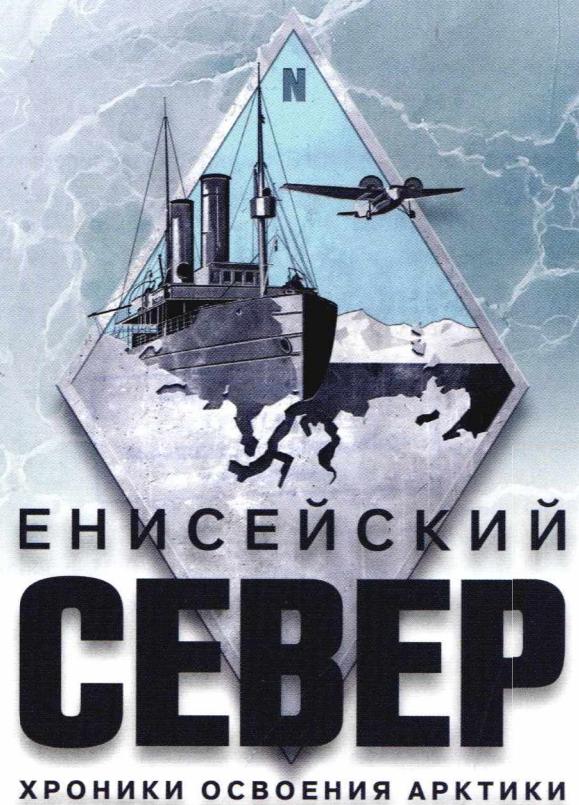
ХРОНИКИ ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ

1920 | 1940

Вячеслав Филиппов

Алексей Елисеенко

Андрей Мармышев



1920

1940

УДК 94(571.51)  
ББК 63.3(2Рос-4Крн)  
Ф54

**Филиппов В.**

Ф54 Енисейский Север: хроники освоения Арктики. 1920–1940/ В. Филиппов, А. Елисеенко, А. Мармышев. —  
Красноярск: ООО «Издательство Поликор», 2019. — 204 с.

554410

ISBN 978-5-6043631-1-9



Издание осуществляется  
при поддержке  
государственной  
грантовой программы  
Красноярского края



# СОДЕРЖАНИЕ

## ВСТУПЛЕНИЕ. МЕЖ ДВУХ ИМПЕРИЙ

## ЧАСТЬ I. ПОД ФЛАГОМ КОМСЕВЕРПУТИ. 1920–1933 гг.

### ГЛАВА 1. Создание Комсеверпути

- 1.1. Начало Карских экспедиций ..... 16
- 1.2. Экспедиции Неупокоева и Убекосибирь ..... 26

### ГЛАВА 2. Экспедиции в будущее

- 2.1. Экспедиции Урванцева ..... 32
- 2.2. Цель — графит ..... 38
- 2.3. Одометр Тессема ..... 42
- 2.4. Таймырская экспедиция 1928 года ..... 46

### ГЛАВА 3. Авиация Комсеверпути.

#### Старт из Красноярска

- 3.1. Коммерческие авиарейсы на Енисейский Север в 1920-е гг. ..... 50
- 3.2. Авиация Комсеверпути. Первые шаги ..... 62

### ГЛАВА 4. Выбор пути

- 4.1. Закат Усть-Порта ..... 70
- 4.2. Город, рожденный экспортом ..... 72
- 4.3. Ликвидация Комсеверпути ..... 82

## ЧАСТЬ 2. ШТОРМОВЫЕ ТРИДЦАТЫЕ

### ГЛАВА 1. Енисейский Север

- 1.1. Норильск. Начало ..... 84
- 1.2. Судьба Диксона ..... 90
- 1.3. Арктические «голуби»: радиослужба на Енисейском Севере ..... 92

- |   |
|---|
| 1.4. Мыс Челюскин ..... 94                  |
| 1.5. В поисках нефтяного клондайка ..... 98 |
| 1.6. Первая Пясинская экспедиция ..... 101  |
| 1.7. Вторая Пясинская экспедиция ..... 102  |
| 1.8. Путь № 1 ..... 105                     |

### ГЛАВА 2. Дирижабли против локомотивов

- |  |
|--|
| 2.1. Великий Северный железнодорожный путь ..... 108 |
| 2.2. Арктический воздушный путь ..... 110            |
| 2.3. Тяжелее воздуха ..... 116                       |

### ГЛАВА 3. Преодоление

- |   |
|---|
| 3.1. Ледоколы Карского моря ..... 118                   |
| 3.2. Ледорез «Федор Литке» ..... 123                    |
| 3.3. Тяжелый 1937 год ..... 128                         |
| 3.4. «Иосиф Сталин» — первый линейный ледокол ..... 135 |

### ГЛАВА 4. Наши славные крылья

- |  |
|--|
| 4.1. Полярные крылья предвоенного десятилетия ..... 138                            |
| 4.2. Красноярские мощности ..... 147   |
| 4.3. Енисейская авиа группа полярной авиации. 1934 год ..... 150                   |
| 4.4. 1935 год ..... 164  |
| 4.5. Рекордные перелеты продолжаются ..... 169                                     |
| 4.6. 1936 год ..... 172  |
| 4.7. Рекорды 1936 года ..... 174   |
| 4.8. Будни авиалиний ..... 179   |
| 4.9. Трансарктический перелет 1937 года ..... 183                                  |
| 4.10. Воздушная экспедиция на Северный полюс 1937 года ..... 185                   |
| 4.11. Поиски экипажа Леваневского. 13 августа 1937 года — март 1938 года ..... 188 |
| 4.12. 1938 год ..... 194   |

## ВМЕСТО ЗАКЛЮЧЕНИЯ

- Список источников, литературы, сокращения ..... 202





Председатель  
Красноярского  
краевого  
отделения РГО  
Спириденко И. А.

## УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

Енисейский Север — это форпост освоения северо-востока страны. Отсюда начали решаться важнейшие геополитические и экономические задачи молодой Советской республики — освоение Северного морского пути. Именно с реки Енисей первые самолеты Комсеверпути пошли осваивать северные моря и проводить ледовые разведки, обеспечивать экспортно-импортные операции и решать задачи обороноспособности северных рубежей Родины.

Ровно 90 лет назад, в 1929 году, началось строительство лесозаводов и лесоэкспортного морского порта в Игарке. Графитная фабрика, добыча угля, зверобойный и рыбный промыслы, рыбоконсервное производство — все это в устье Енисея! Именно тогда в Красноярске было создано постоянное представительство «Комсеверпути», тогда же и на правом берегу Енисея, в Базаике, была построена первая баржестроительная верфь. В Красноярске на острове Телячье (сейчас остров Молокова) были построены первые авиамастерские для полярной авиации, ставшие позднее единственным в стране авиаремонтным предприятием Главсевморпути, через которое прошли абсолютно все самолеты полярной авиации. Огромное значение для науки имели гидрографические экспедиции на восток страны по северному побережью, исследования Северного ледовитого океана, обеспечение работы дрейфующих научных станций «Северный Полюс». Возведённый в 1930-е годы заполярный город Норильск стал промышленным гигантом, имеющим колossalное значение для экономики государства и в настоящее время.

Проект Красноярского краевого отделения Русского географического общества «Енисейский Север: хроники освоения Арктики» имеет своей целью прежде всего просвещение — серия книг об освоении Енисейского Севера, о первоходцах, о людях науки и промышленности, об их героическом служении интересам страны, о победах и трагедиях на Северном морском пути послужит своеобразным учебником истории родного края, правдивым и хронологически выверенным экскурсом в наше героическое прошлое и своеобразным мостиком в настоящее, ведь не зря все внимание мира сегодня вновь направлено на Арктику, на все еще неисчерпаемые ее богатства. Закономерным итогом в этом году стала и поддержка администрацией Красноярского края инициативы краевого отделения РГО о создании в Красноярске на историческом острове Молокова парка-музея освоения Севера. Это — наша история, и мы по праву ею гордимся!

Первая книга в серии «Енисейский Север: хроники освоения Арктики» расскажет о начале работы на Енисейском Севере в первые годы советской власти, трудные и героические годы великих свершений — 1920–1940-е.

В добный путь под флагом Комсеверпути!



# ВСТУПЛЕНИЕ. МЕЖ ДВУХ ИМПЕРИЙ

Красноярский Север всегда был одним из центров притяжения на карте Российского государства. Со временем Средневековья он привлекал людей отчаянных: первопроходцев, путешественников, проходимцев и бизнесменов разной степени богатства. Кто-то находил здесь несметные сокровища, а кто-то — свою погибель. Суровый край таил и таит в себе многочисленные загадки, приоткрывать которые нам предстоит еще не один десяток лет.

Освоение арктических территорий, которые ныне занимают практически половину Красноярского края, началось тогда, когда толком-то и освоения ближнего для Москвы Европейского Севера еще и не было. Во льды поморских ушкуйников толкал и нарождающийся капитализм — пушнина была важным товаром торговли Московского государства с Европой. Считается, что Таймыр начали

заселять в начале 17 века, сначала это были стоянки моряков, затем — полноценные фактории. В это время совсем недалеко процветала русская Мангазея. Городок в Тазовской губе рос на белом золоте — мехах. Мангазея контролировала верховья Енисея и, как следствие, ясак самоедов и оstsяков. В 1620 году государство «закрыло» Мангазею, запретив мореходство на Ямал. Пальму первенства перехватил Енисейск, основанный в 1619 году. Спустя два века появится Енисейская губерния с центром в Красноярске, охватывающая в своих северных границах обширное побережье имперского Заполярья. В двадцатом столетии Красноярский край переживает свой расцвет в первую очередь благодаря Арктике. Это был период, когда холодные земли окружала романтика. К северным островам шли корабли, летели самолеты. Как и в Новое время, закладывались города. Один из них — Норильск — и поныне круп-

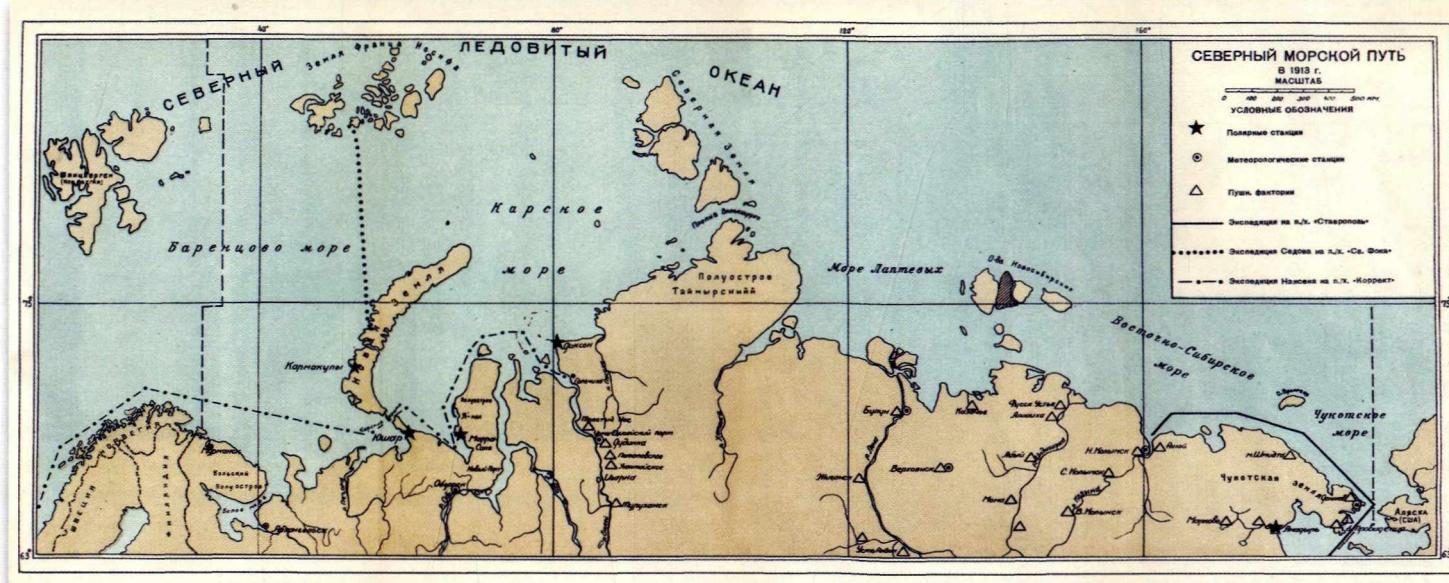
нейший в приарктической зоне планеты. Несмотря на жесточайшие климатические условия, жить и работать в Заполярье всегда было престижно. Тот ореол таинственности, что окружает Север, никуда не исчез.

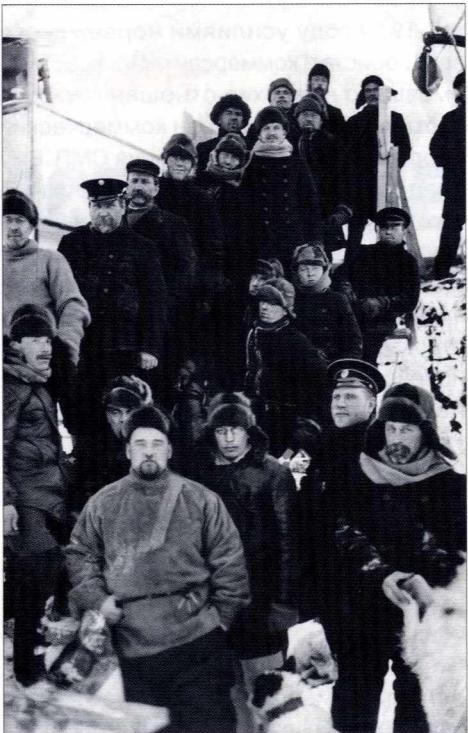
Но всего-то сто с лишним лет назад все было неочевидно. Арктические экспедиции пробили брешь незнания, но дело реального освоения заполярного «материка» двигалось очень медленно. Прокладка Великой Сибирской магистрали скорее осложнила этот процесс, нежели ускорила его. Примером стал северный Обь-Енисейский канал протяженностью в 217 километров, связавший две реки и Томскую и Енисейскую губернии. Его в первую очередь возвели ударными для Сибири того времени темпами — всего за восемь лет, с 1883 по 1891 год, потратив три миллиона рублей серебром. Надо было приступать ко второму этапу, однако железная дорога, куда были

брошены государственные инвестиции и десятки тысяч дефицитных рабочих рук, сделала канал фактически ненужным. В итоге к началу Первой мировой канала был уже заброшен. Северному морскому пути мешала не только слабая изученность трассы, но и отсутствие товарных потоков. Грузы пошли лишь к концу девятнадцатого столетия. В 1893 году через устье Енисея были доставлены партии британских рельс для Транссиба и цемент. «Внезапная» Русско-японская война подтолкнула государство к расширению использования пути для доставки стратегических грузов. В новом караване 1905 года принимали участие в общей сложности 24 судна. Они доставили свыше полутора миллиона пудов казенных товаров, ряд судов для эксплуатации на Енисее.

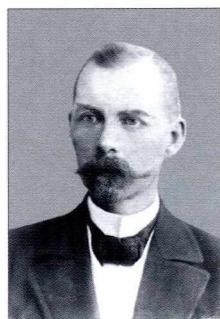
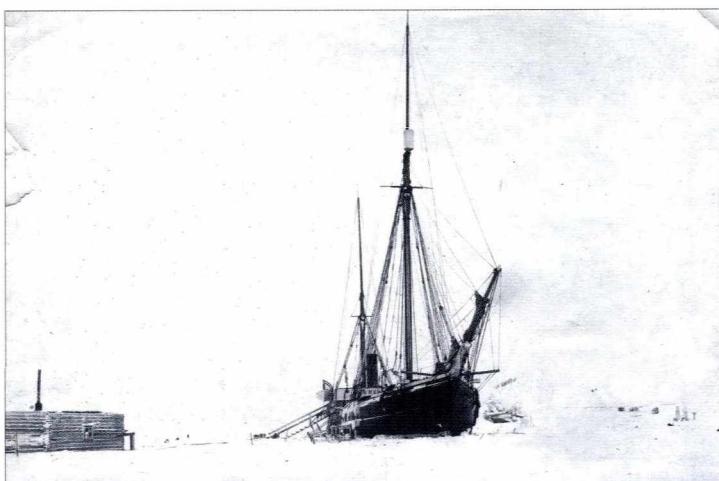
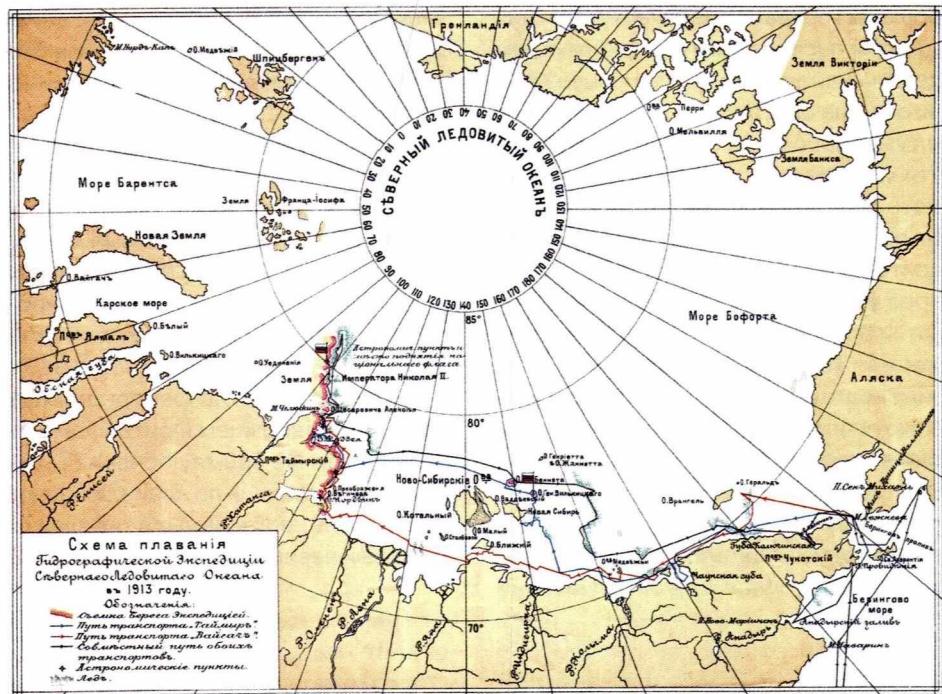
Но к началу Первой мировой войны Северный морской путь так и не приобрел значительного хозяйственного значения. Он рассматривался главным образом как альтернативный, стратегический в период обороны державы. Поэтому его развитие стало уделом энтузиастов. Одним из них был депутат Государственной Думы III и IV созывов, бывший голова Енисейска и член партии конституционных демократов Степан Васильевич Востротин. В 1912–1913 гг. он путешествовал по Северному пути вместе с норвежцем Фритцом Нансеном. В это же время добивался установки радиостанций по линии Северного пути — столь необходимых в тяжелейших полярных навигационных условиях.

В 1914 году усилиями норвежского авантюриста и коммерсанта Йонаса Лид, имевшего неплохие отношения с Востротиным, был совершен коммерческий прорыв в деле использования СМП. Ему удалось договориться с имперскими властями об экспорте сибирского леса (кедра и сосны) в Британию. В 1915 году Йонас Лид начал строить лесозавод в Маклаково (на территории нынешнего города Лесосибирска), с использованием новейшего европейского оборудования. Первую продукцию предприятие выдало уже в 1916 году.





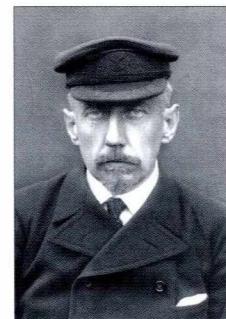
Участники экспедиции 1912–1914 гг. к Северному полюсу под руководством лейтенанта Седова Г. Я.



Толль Э. В.



Седов Г. Я.



Амундсен Р.

7

50

KART

visende Reiser gjennem  
KARA-HAVET 1913.

- Utreise med „Correct“ 9—28 aug. 1913, og reise oppeførte nesei.
- „Correct“ hjemreise 11—16. sept. 1913.
- „Sepads“ reise 12—20. aug. 1913.
- „Nikolaï II“ utreise 7 aug.—10 sept. 1913.
- „Nikolaï II“ hjemreise 25 sept.—1 okt 1913.

Is i aug. 1913.

### Ubrutt is

#### Informationsklient

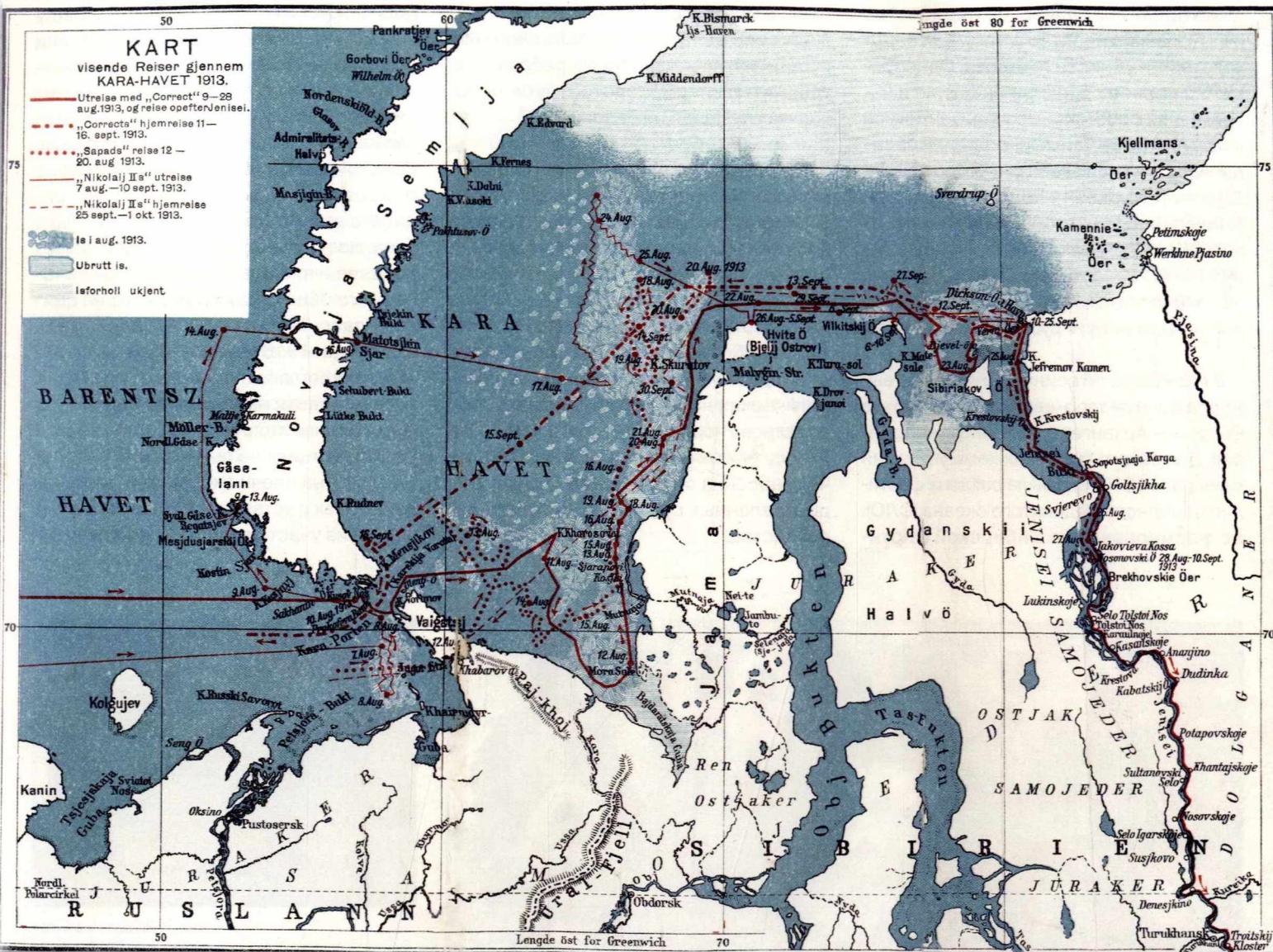
B A R E N T  
N  
H A V E T

70

50

### Lengde øst for Greenwich

1



Сам Лид впоследствии вспоминал, что было это делом непростым. Пришлось даже принять российское подданство и войти в партнерство с частным пароходством на Енисее Гадалова. Одновременно первое сквозное плавание в направлении с востока на запад, с зимовкой у полуострова Таймыр, совершила гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана под руководством Бориса Вилькицкого. Они шли на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач» в 1914–1915 гг. Это плавание стало также первым сквозным прохождением Северного морского пути русской экспедицией.

В годы Великой войны значительно выросла роль северо-европейских портов России — Архангельска и Александровска. Для защиты морских коммуникаций в феврале 1916 года была создана флотилия Северного Ледовитого океана (СЛО). Ее формировали из Сибирской флоти-

лии и вновь приобретенных в западных странах кораблей. Отчасти СЛО должна была решать задачи защиты не только акватории Белого моря и Кольского полуострова, но и, если бы потребовалось, трассы Северного морского пути. Необходимости такой не возникло.

В 1915 году было принято решение об организации базы СМП на острове Диксон в Енисейской губернии. Ранее Диксон уже был местом посещения речными судами с Енисея. В 1912 году сюда прибыл пароход «Лена», капитаном которого был легендарный Константин Алексеевич Мецайк. В 1916 году Диксон стал одной из точек постоянных метеорологических наблюдений. В том же году на острове норвежская экспедиция Руяля Амундсена оставила на острове 106 бочек керосина общим весом 2650 пудов, доставленных судами Енисейского пароходства.

Важным этапом навигационного освоения стало оборудование на Диксоне радиостанции. Это произошло в 1915 году для обеспечения возможной зимовки экспедиции Вилькицкого. Работы завершили 26 августа, тогда же удалось принять сообщение о том, что район западнее Карских проливов свободен от льда. Однако одновременно пришло решение о сворачивании экспедиции. Судьба радиостанции на Диксоне, казалось, была ясна. Но в дело вмешались Морское ведомство и владелец Сибирского акционерного общества пароходства на Енисее Йонас Лид, а затем и Академия наук. 22 апреля 1916 года Совет министров Империи согласует постановление об отпуске средств на оборудование новой «постоянной гидрометеорологической радиостанции» на о. Диксон. Эта задача ляжет на плечи экспедиции Кушакова П. Г. (как и установка первой станции). Одним из участников мероприятия стал



Участники экспедиции 1912–1914 гг. к Северному полюсу под руководством лейтенанта Седова Г. Я.



Йонас Мариус Лид

метеоролог и астроном (по образованию) Иннокентий Константинович Тихомиров (1890–1955), описавший станцию в своем дневнике. Работы продолжались с июня по сентябрь. 5 сентября 1916 года основная часть экспедиции отправилась на пароходе «Лена» в Красноярск. На зимовку остались восемь человек, в том числе начальник станции Кушаков.

28 августа 1916 года радиостанция Диксона установила связь со станцией Югорский Шар, а 1 сентября начались гидрометеорологические наблюдения. Кроме того, производились прибрежные гидрологические наблюдения. Для аэрометрических наблюдений станция была снабжена теодолитом, водородом, оболочками для шаров-пилотов и принадлежностями для змейковых подъемов.

В начале марта 1917 года в России сменилась власть — пал императорский дом Романовых. Вскоре была провозглашена Республика, а затем к управлению пришли Советы. Впрочем, продержаться в Красноярске удалось чуть больше полугода. В июне 1918-го большевики на судах Енисейского пароходства бежали на север и даже всерьез рассматривали перейти на речных пароходах по Северному пути на Европейский Север. Сделать им этого не удалось. В Туруханском крае флотилия красных была разбита. Новые правительства, правившие в Сибири, проявляли интерес к СМП. Так, Российское правительство Колчака А. В. 23 апреля 1919 года сформировало Комитет Северного морского пути. Еще раньше, в феврале, в Красноярске директор маяков и лоций Северного пути Котельников Д. Ф.

созвал совещание, на котором обсуждались вопросы развития и использования ресурсов Красноярского Заполярья. В частности, отмечалась необходимость вывоза из Енисейска 30 тысяч тонн льна, а также других грузов. К этому времени лесной проект Йонаса Лида был практически остановлен — перевалка дровесины прекратилась. В то же время Котельников выделил в отдельный проект изучение Норильского (Дудинского месторождения) каменного угля, которое рассматривалось им как один из источников ликвидации дефицита минерального топлива в Енисейской Сибири.



Фритьоф Нансен.  
Норвежская полярная экспедиция 1893–1896 гг.



Участники экспедиции 1912–1914 гг. к Северному полюсу под руководством лейтенанта Седова Г. Я.