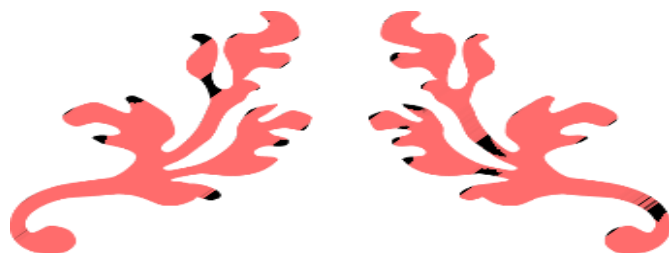


Муниципальное учреждение культуры
муниципального образования «Город Архангельск»
«Централизованная библиотечная система»
Центральная городская библиотека им. М. В. Ломоносова

*К 85-летию со дня образования
Главного управления Северного
морского пути – Главсевморпути*



**«Сотни лет мы шли
навстречу вьюгам,
в черный ветер
ледяных равнин...»**

История освоения Арктики на карте Архангельска

Путеводитель



Архангельск

2017

91.9:63+63.3(2Рос-4Арх) я2

**«Сотни лет мы шли навстречу вьюгам, в черный ветер
ледяных равнин...»** : история освоения Арктики на карте
Архангельска : путеводитель / Муницип. учреждение культуры
муницип. образования «Город Архангельск» «Централиз. библ.
система», Центральная городская библиотека им. М. В.
Ломоносова ; [сост. Г. И. Попова]. – Архангельск, 2017. – 240 с.



Покорители «Царства льда»

(От составителя)



Какая похвала Российскому народу
Судьбой дана – протти покрыту льдами воду.
Хотя там, кажется, поставлен плыть предел,
Но бодрость подают примеры славных дел.

М. В. Ломоносов

А дальше к Северу, где океан полярный
Гудит всю ночь и перпендикулярный
Над головою поднимает лёд,
Где, весь оледенелый, самолёт
Свой тяжкий винт едва-едва вращает
И дальние зимовья навещает, –
Там тень «Челюскина» среди отвесных плит,
Как призрак царственный, над пропастью стоит.
О, люди Севера! О, вьюги Ванкарема!
О, мужеством рождённая поэма!
О, под людьми ломающийся лёд!
О, первый Ляпидевского полёт!

Н. А. Заболоцкий

21 мая в Российской Федерации свой праздник отмечают полярники. Это – один из самых молодых профессиональных праздников. Он был установлен в 2013 году, в соответствии с Указом Президента Российской Федерации Владимира Путина № 502 от 21 мая 2013 года «О Дне полярника». Долгое время у российских полярников – мужественных людей, покоряющих Арктику и Антарктику, – отсутствовал профессиональный праздник. Исправить эту оплошность и было призвано введение Дня полярника. Предполагается, что профессиональный праздник будет способствовать повышению престижа сложной и опасной исследовательской работы в Арктике.

Полярник – это призвание. Среди людей, отправляющихся в экспедиции в Арктику, есть представители самых разных профессий – ученые, биологи и геологи, врачи, инженеры, техники, квалифицированные рабочие и работники вспомогательного персонала. Всех их объединяет мужество, отсутствие боязни перед жизнью в суровых условиях арктического климата, практически без связи с внешним миром. В какой-то степени полярников можно сравнить с космонавтами. Только полярники продолжают исследовать и покорять труднодоступные в силу климатических условий районы нашей планеты.

Кстати, официальная позиция российского Министерства природы расширяет категорию «полярников» за пределы сугубо исследовательского состава экспедиций. В соответствии с точкой зрения специалистов Министерства природы, к полярникам относятся не только исследователи Арктики и Антарктики, но и сотрудники газо и нефтедобывающих компаний, работающие на Крайнем Севере, геологи, океанологи, военнослужащие российской армии и флота, проходящие службу в Арктике, просто жители Крайнего Севера, включая коренные малочисленные народы. Таким образом, в России как минимум два миллиона человек могут быть отнесены к категории полярников. Но мы в нашем путеводителе рассмотрим полярников в их



традиционном понимании – бесстрашных исследователей – первопроходцев арктических широт.

Россия всегда была в числе государств, вносящих наибольший вклад в освоение арктических пространств. С полярными экспедициями связаны имена множества российских исследователей – полярников. Учитывая, что большая часть Арктики входила в сферу влияния именно российского государства, не удивительно, что именно Россией снаряжались многочисленные арктические экспедиции. Еще в конце XIX века в Российской империи был создан арктический флот. Инициатива его создания принадлежит вице-адмиралу Степану Макарову. Именно он предложил приступить к строительству специальных кораблей, способных передвигаться в арктических льдах и расчищать от льдин путь для остальных кораблей.

Потребность в форсированном развитии арктических исследований диктовалась необходимостью освоения Северного морского пути. В 1899 г. был построен первый в мире ледокол «Ермак». В 1900 г. была снаряжена первая Русская полярная экспедиция, ставшая первой арктической экспедицией в водах Северного Ледовитого океана, совершенной на собственном судне. Руководил экспедицией барон Эдуард Васильевич Толль (1858 – 1902) – один из первых российских полярных исследователей, известный путешественник и биолог.

Ближайшим помощником Эдуарда Толля был лейтенант Александр Васильевич Колчак (1874 – 1920) – молодой морской офицер, служивший на броненосце «Петропавловск». Он интересовался полярными исследованиями и получил назначение в экспедицию Толля в качестве второго магнитолога и руководителя гидрологических исследований.

Целью экспедиции Толля было изучение части Северного Ледовитого океана, расположенной севернее Новосибирских островов и поиск Земли Санникова. Кроме того, во время экспедиции исследовались морские течения в Карском и Восточно-Сибирском морях, на Новосибирских островах велись геологические изыскания. Был собран огромный материал по метеорологии, океанографии, гляциологии, физической географии, геологии, ботанике, палеонтологии, этнографии северных народов. Фактически, именно Русская полярная экспедиция барона Толля положила начало дальнейшему комплексному исследованию арктических морей и суши.

5 июля 1902 г. барон Толль вместе с астрономом Фридрихом Зеебергом и зверопромышленниками Василием Гороховым и Николаем Дьяконовым выдвинулись со шхуны «Заря» для санно-шлюпочного перехода на остров Беннетта. 3 августа партия Толля достигла острова Беннетта. Однако, шхуна «Заря», которая через два месяца после отбытия исследователей, должна была их забрать с острова, получила серьезные повреждения из-за сложной ледовой обстановки и не смогла продолжить дальнейшее плавание. В сентябре 1902 г. судно ушло в бухту Тикси. Четыре участника группы Толля оставались на острове Беннетта. В 1903 году новая полярная экспедиция, которой командовал лейтенант Колчак, отправилась на поиски Толля. Но четырех полярников так и не удалось обнаружить ни живыми, ни мертвыми.

Спасательная экспедиция лейтенанта Александра Колчака также вписана золотыми буквами в историю русских полярных исследований в Арктике. Кроме поисков Толля и его спутников, которые не увенчались успехом, полярники Колчака уточнили очертания линии берегов, изучили льдообразование в исследуемом ими районе. За проведение этой экспедиции Колчак удостоился всеобщего признания, а известные ученые, включая П. С. Семенова Тянь-Шанского, отметили выдающийся вклад лейтенанта в русскую географическую науку.



Безусловно, одним из самых известных полярных исследователей Российской империи, отдавшим собственную жизнь во имя освоения неизведанных земель и морей Арктики, можно назвать Георгия Яковлевича Седова (1877 – 1914). Седов – человек удивительной судьбы, «сделавший себя сам». Выходец из семьи крестьянина Якова Седова, занимавшегося рыбной ловлей, он рос в бедности и в подростковом возрасте даже был отдан в батраки зажиточному соседу. Лишь в 14 лет он поступил в церковно-приходскую школу, где учился три года. Затем Георгий Седов краткое время работал приказчиком в магазине, а потом покинул отчий дом и поступил матросом на пароход «Труд». Затем он смог поступить в «Мореходные классы» имени графа Коцебу в Ростове-на-Дону, летом плавал рулевым, а потом – вторым помощником капитана на пароходе «Труд». После трех лет обучения в Мореходных классах, Седов в 1899 году получил диплом штурмана каботажного плавания. Так он стал морским офицером – правда, пока еще торгового флота.

Однако молодой штурман мечтал о научно-исследовательской деятельности, что требовало перехода в военно-морской флот. В 1901 г. он добился звания прапорщика запаса, затем экстерном сдал экзамены за курс Морского корпуса и получил звание поручика запаса. Весной 1902 года Седов был зачислен на действительную службу по Адмиралтейству в Главное гидрографическое управление, в том же году он был направлен и в свою первую гидрографическую экспедицию на Северный Ледовитый океан. С этого времени и вплоть до трагической гибели через 12 лет, жизнь Георгия Яковлевича Седова была связана с морскими исследованиями в Арктике.

В 1912 г. Георгий Седов решил достичь Северного полюса. Прежде всего, он хотел обогнать норвежца Руаля Амундсена, а кроме того – преподнести к 300-летию Дома Романовых, которое должно было праздноваться в 1913 году, прекрасный подарок императору Николаю II – водрузить российский флаг на Северном полюсе. Однако комиссия Главного Гидрографического управления отвергла план Седова, поэтому на государственную помощь экспедиция могла не рассчитывать. Ее финансирование осуществлялось из частных пожертвований, причем 10 тысяч рублей пожертвовал сам император Николай II. 27 августа 1912 г. парусно-паровая шхуна «Святой великомученик Фока» вышла из Архангельска. Члены экспедиции Седова провели две зимовки в арктических широтах. 2 февраля 1914 года больной цингой Седов вместе с двумя матросами Г. И. Линником и А. И. Пустошным на трёх собачьих упряжках (имея всего 20 собак), отправился в поход к Северному полюсу. Уже через неделю Седов не смог идти и приказал привязать себя к нартам. 20 февраля Георгий Яковлевич Седов скончался. Сопровождавшие его матросы похоронили Седова на острове Рудольфа, обернув тело отважного исследователя в два мешка и водрузив на могилу крест из лыж. Одна из ездовых собак по кличке Фрам отказалась возвращаться с матросами назад и осталась на могиле Седова. В отличие от полярников Толля и Колчака, образ Седова был активно популяризован в советское время, в честь исследователя были названы населенные пункты, улицы городов, мореходное училище в Ростове-на-Дону, издано большое количество детско-юношеской и научно-популярной литературы о Седове, его жизни и экспедиции.

Серьезные исследования арктических широт были прерваны Первой мировой войной и последовавшими в России революционными событиями, но в Советском Союзе полярные исследования вышли на новый уровень. Собственно, и дата, выбранная в качестве Дня полярника, установлена не случайно – она связана с советскими исследованиями на Северном полюсе. 21 мая 1937 года начала работу первая научно-исследовательская экспедиция полярной дрейфующей станции «Северный полюс» (СП-1).



Создание этой станции было санкционировано решением Политбюро ЦК ВКП (б) в феврале 1936 года. Начальником станции был назначен Иван Папанин, а руководителем первой советской научной экспедиции – академик Отто Шмидт. В состав экспедиции входили геофизик-метеоролог Евгений Федоров, океанолог Петр Ширшов, радист Эрнст Кренкель. Летным отрядом, доставлявшим на станцию грузы и снаряжение, командовал Михаил Водопьянов. 21 мая 1937 г. самолет советской экспедиции перелетел с острова Рудольфа на дрейфующую льдину в 20 км от Северного полюса. Однако из-за задержки других самолетов, лишь 6 июня 1937 г. состоялось торжественное открытие станции «Северный полюс – 1». Четырех полярников-первопроходцев впоследствии стали называть «папанинцами» – по фамилии руководителя станции Ивана Папанина.

19 февраля 1938 года папанинцы были эвакуированы, так как руководство страны беспокоилось за их безопасность – жизнь полярных исследователей неоднократно находилась под угрозой вследствие разломов льдины. Всем участникам экспедиции Папанина были присвоены высокие звания Героев Советского Союза.

Но лишь в 2013 году, уже в постсоветской России, был введен День полярника. С инициативой создания нового праздника выступил Артур Николаевич Чилингаров – один из известнейших и старейших российских полярников. Чилингаров является одним из четырех россиян, награжденных одновременно высокими званиями Героя Советского Союза и Героя Российской Федерации. Звание Героя Советского Союза Артур Николаевич Чилингаров получил в 1986 году – «за образцовое выполнение задания по высвобождению научно-исследовательского судна «Михаил Сомов» из льдов Антарктики, умелое руководство судами при спасательных операциях и в период дрейфа и проявленные при этом мужество и героизм».

В 2008 г. ему было присвоено звание Героя России – «за мужество и героизм, проявленные в экстремальных условиях, и успешное проведение Высокоширотной арктической глубоководной экспедиции». В ходе этой экспедиции, проведенной в 2007 году, впервые в истории люди достигли дна в точке Северного полюса. 2 августа 2007 г. были совершены погружения двух аппаратов «Мир». В состав экипажа «Мир-1», первым погрузившегося на глубину и достигшего дна, находились пилот – доктор технических наук Анатолий Сагалевич, доктор географических наук и президент Российской ассоциации полярников Герой Советского Союза Артур Чилингаров, депутат Государственной Думы РФ Владимир Груздев. В экипаж «Мир-2» входили российский пилот – инженер Евгений Черняев, шведский полярник Фредерик Паулсен и гражданин Австралии Майк Мак-Дауэлл – руководитель туристической компании «Deer Ocean Expeditions».

Сегодня полярником может стать представитель одной из востребованных в Арктике или Антарктике профессий. Начальник Российской арктической экспедиции Валерий Лукин в одном из интервью подчеркнул, что полярник – не профессия, а образ жизни. Чтобы стать полярником, надо хорошо владеть своей профессией и быть способным реализовывать свои навыки и квалификацию в условиях Арктики и Антарктики. Полярники – это моряки и летчики, метеорологи и гидрологи, океанологи и зоологи, врачи и электрики, системные администраторы и водители, представители многих других профессий. Конечно, очень большое значение для полярников имеет физическое здоровье. Но самое главное – это смелость, решительность и умение взаимодействовать в небольшом коллективе, не конфликтуя с коллегами-полярниками и не дезорганизуя его работу.

На всей огромной территории Русского Севера нет города, который в прошлом был так увенчан славой, пользовался такой известностью в России, как



Архангельск. Около 120 лет, вплоть до основания Петербурга, он главенствовал в осуществлении связей Московского государства с Европой. Одновременно Архангельск сыграл исключительно важную роль в освоении морей Арктики и всего обширного края от Скандинавии до Сибири.

О заслугах русских людей на Севере, или в Поморье, как издавна называли этот край, известный русский писатель Федор Абрамов писал: «...на этой земле выросло особое племя русских людей – поморов, людей великого мужества, выносливости и терпения, людей предприимчивых, «быстродумных» и, я бы добавил, «государственников» по духу своему и складу мышления. Ведь именно они, поморы, первыми прорубили окно в Европу, сделали свою столицу – город Архангельск – первыми морскими воротами России, из среды поморов вышли наши первые землепроходцы, еще четыре века назад бесстрашно и дерзко бороздившие на своих немудреных суденышках Ледовитый океан. Отсюда, из Поморья, началось то грандиозное движение русского народа в Сибирь, на восток, которое известно под завораживающим названием «встречь Солнцу».

На Архангельском Севере произошло немало важных событий, внушавших жителям губернии чувство гордости за свой край. Многие улицы Архангельска могут рассказать о подвигах архангельских поморов, о племени отважных ледовых капитанов и полярников, чей родиной был Архангельский Север, о важной роли города Архангельска, который называли воротами в Арктику и который стал пунктом отправления для более 300 арктических экспедиций. Именно в Архангельске рождались первые научные учреждения по исследованию Арктики и Северного морского пути.

Проспект Ломоносова отражает роль нашего великого земляка, первого русского ученого М. В. Ломоносова, хорошо понимавшего значение перехода от случайного накопления знаний об Арктике к систематическим научным поискам и наблюдениям. Он мечтал о Северном морском пути, в открытии которого огромную роль сыграли северяне, и который в наше время становится важным стратегическим транспортным коридором мирового значения.

В названиях архангельских улиц запечатлены имена известных полярных летчиков М. С. Бабушкина, С. А. Лезаневского и В. Чкалова, исследователей Арктики Г. Я. Седова, О. Ю. Шмидта, Петра Пахтусова, Владимира Русанова, капитанов Владимира Воронина, Николая Хромцова.

Из Архангельска, начиная с 1920 года, осуществлялись знаменитые Карские экспедиции. В городе располагался созданный в 1921 году плавучий морской научный институт (Плавморнин).

Архангельская гидрографическая база с 1933 года проводит гидрографические и топографические работы для обеспечения безопасности мореплавания; изыскательские работы на море и в океане. И в том, что сегодня бассейн Северного Ледовитого океана в границах нашей страны один из самых изученных районов Мирового океана, есть немалая заслуга моряков и гидрографов Архангельска. К началу 1933 года на всю трассу Севморпути имелось 18 навигационных карт и 86 знаков. В 2003 году гидрография могла предложить морякам более 500 морских карт, десятки пособий и руководств для плавания по трассе Севморпути, для создания которых гидробазой обследовано 5,3 млн. линейных километров съемки рельефа дна арктических морей.

С 2010 года в Архангельске функционирует **Северный (Арктический) федеральный университет имени М. В. Ломоносова**, ориентированный на защиту национальных интересов России в Арктике, проведение научных исследований по арктической тематике, подготовку кадров по широкому спектру направлений.

Указом императрицы Екатерины II 23 (12) марта 1781 года в Холмогорах на родине великого русского ученого М. В. Ломоносова была учреждена мореходная



школа, ставшая первым морским учебным заведением России. От нее и ведет свое начало **Арктический морской институт имени В. И. Воронина** в Архангельске. Выпускники училища успешно осваивали Арктику, Северный морской путь и были активными участниками ряда крупных полярных экспедиций. Не случайно более двадцати фамилий питомцев учебного заведения увековечены в географических названиях на карте Арктики и Антарктики. Далеко за пределами России известны имена ледовых капитанов.

В Архангельске много улиц названы в честь первооткрывателей, известных людей, исторических событий. У каждой улицы есть своя особенность, которая отразилась в ее названии. Например, одна улица – улица Арктическая, другая – улица Полярная, третья – Карская, и этот список можно продолжать.

Названия улиц могут рассказать нам о самих улицах: об их истории, об их развитии, об их настоящем, а значит, и о самом городе. А узнавать историю своего города всегда интересно. Название улицы – способ достойного увековечения памяти.

Путеводитель **«Сотни лет мы шли навстречу вьюгам, в черный ветер ледяных равнин...»** поможет пройтись по улицам Архангельска, в названиях которых отражена история открытия и покорения Арктики, и улицам, названным в честь арктических объектов.

Материал в пособии разбит по округам города, внутри разделов – по алфавиту названий улиц. О каждой улице составлен пояснительный текст, в конце текста представлена библиография. Всего в пособие включено 32 улицы города Архангельска.

В пособие включены наиболее значимые источники за разные годы (книги, периодика, иногда – электронные ресурсы), но предпочтение отдается более новым изданиям.

Внутри разделов библиографические записи расположены по алфавиту авторов и названий – сначала литература об улице, затем – справочная, книги, статьи из сборников и периодические издания. Если название книги или статьи не раскрывает их содержания, то библиографическое описание дополняет краткая аннотация.

В подготовке данного путеводителя были использованы фонды Центральной городской библиотеки им. М. В. Ломоносова, краеведческая электронная база данных (ЦБС г. Архангельска), каталог статей из газет и журналов Архангельской области, электронный краеведческий каталог «Русский Север» Архангельской областной научной библиотеки им. Н. А. Добролюбова.

Отбор материала закончен в марте 2017 года.

Библиографическое описание выполнено в соответствии с ГОСТ 7.1-2001 «Библиографическая запись. Библиографическое описание. Общие требования и правила составления» и ГОСТ 7.12-93 «Библиографическая запись. Сокращения слов на русском языке».

Путеводитель по улицам Архангельска **«Сотни лет мы шли навстречу вьюгам, в черный ветер ледяных равнин...»** предназначен для широкой читательской аудитории и адресован всем, кто интересуется историей освоения Арктики и историей города Архангельска.

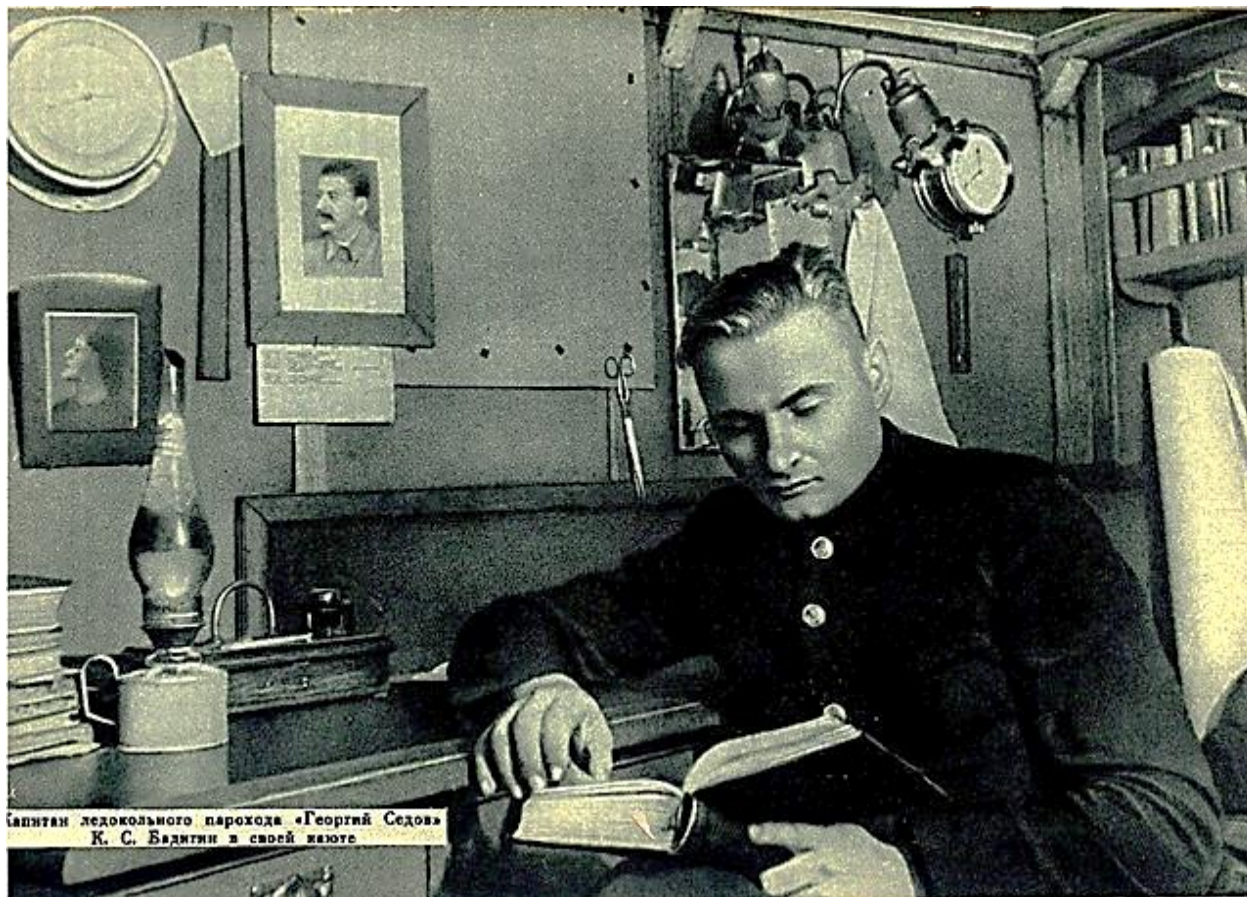
Гл. библиограф-краевед Г. И. Попова



Октябрьский округ

Бадигина проезд

(Октябрьский округ, 1984 год)



Бадигин Константин Сергеевич (29.11.1910, Пенза – 15.03.1984, Москва) – исследователь Арктики, капитан дальнего плавания, кандидат географических наук, писатель, Герой Советского Союза.

Отец К. С. Бадигина, Сергей Константинович (26.08.1884 – ?) окончил 2-ю Пензенскую мужскую гимназию и Петровско-Разумовскую сельскохозяйственную академию, служил агрономом, мать, Евгения Ивановна – медик.

Константин Сергеевич родился в городе Пензе, в доме бабушки на Дворянской (ныне Красной) улице. Это был просторный двухэтажный дом на жилом цокольном этаже, стоявшем на самом высоком месте улицы.

Ранние детские годы Константин Бадигин провёл с родителями на Украине, каждый год приезжая в Пензу к родственникам. В беседе со своим биографом Виктором Евгеньевичем Малязовым он вспоминал:

«Я очень любил бывать в Пензе. Помню, как прыгали в Суру с высоких мостков. Недалеко от нас жил какой-то священник, так мы с ребятами часто залезали к нему в сад. И верхом нашей смелости было залезать туда, когда сам священник находился в саду».

В 1923 г. Бадигины переселились в Москву, где будущий мореплаватель получил среднее образование. Закончив школу, по комсомольской путевке



отправился в Ленинград, на такелажную фабрику «Красный водник». Потом, опять же по комсомольской путевке, отправился на другой конец страны.

В море Бадигин впервые вышел в 17 лет. С 1928 года – матрос на пароходе «Индибирка» на Дальнем Востоке. За рейс самостоятельно подготовился к экзаменам на второй курс Владивостокского морского техникума. Четырёхлетнюю программу этого техникума изучил за полтора года, блестяще сдал экзамены экстерном в 1932 г. и навсегда ушёл в морскую службу.

Жизнь моряка была «богата» на образование – несколько позже он закончил Московский государственный педагогический институт (географический факультет) и аспирантуру при МГУ. Но была не менее богата его судьба и на необычные события. Судьба его была подобна морскому тайфуну – он был всегда в гуще самых «крутых» событий.

Как гласят официальные исторические хроники, Константин Бадигин после плавания матросом на пароходе «Индибирка», был рулевым на пароходе «Симферополь», затем – помощником капитана ледокола «Малыгин». С 1932 года был штурманом на этом же судне. В 1933 году Константин Бадигин переезжает в Архангельск. Сначала он устраивается матросом на лесовоз и некоторое время спустя устраивается на теплоход «Юшар» третьим помощником капитана.

В 1935 г. он поддержал обращение ЦК ВЛКСМ *«Комсомольцы — в Арктику!»* и поступил в экипаж ледокола «Красин» третьим помощником капитана. Легендарный Отто Юльевич Шмидт перед отправкой ледокола в дальнейшее плавание приветствовал комсомольцев: *«В вашем лице мы получили крупное пополнение. В ближайшие годы нам потребуются сотни моряков для строящихся новых мощных ледоколов»*. На ледоколе «Красин» Бадигин совершил свое первое плавание по Северному морскому пути.

В 1937 г., получив специальность штурмана, Бадигин назначается вторым помощником капитана ледокола «Садко» и участвует в новой экспедиции в Арктику. Вот тогда и начались те события, в результате которых Сталин и наградил его Звездой Героя.

В 1937 году, ведя океанологические исследования в море Лаптевых, «Георгий Седов» задержался и не смог своевременно вернуться в порт. То же случилось и с ледокольными пароходами «Садко» и «Малыгин». Для взаимной помощи все три корабля соединились и попробовали пробиться сквозь замерзающее море, но были зажаты льдами. «Седов» совместно с «Садко» и «Малыгиным» сначала дрейфовал прямо на север, приблизительно до 133° восточной долготы. Через месяц, когда «Седов» был около 78-й параллели, он повернул на восток и ко 2 марта 1938 года оказался на 78°25' северной широты и 153°26' восточной долготы. Эта точка была самой восточной для «Седова». С этого времени «Седов» медленно дрейфовал на запад, направляясь в то же время к северу.

В марте 1938 года, когда большинство людей с затертых льдами кораблей, было вывезено самолётами, Бадигин был переведён капитаном на ледокольный пароход «Георгий Седов», который находился в несколько лучшем техническом состоянии, чем остальные суда.

Летом 1938 года к дрейфующим судам подошел ледокол «Ермак» и вывел «Садко» и «Малыгина» из-за льдов в открытое море. «Седова» же не удалось вырвать из ледового плена, потому что во время зимовки он получил сильное повреждение рулевого устройства. Пришлось оставить его дрейфовать со льдами.

В 1939 г., когда в Совнаркоме было принято решение поручить И. Д. Папанину операцию по освобождению «Георгия Седова», капитан Бадигин и парторг Трофимов отправили в Правительство СССР телеграмму, в которой были такие строки: *«...мы, учитывая большой научный и практический смысл продолжения дрейфа старыми участниками, единодушно готовы остаться на ледокольном пароходе до конца дрейфа..., мы с честью выполним это взятое нами*



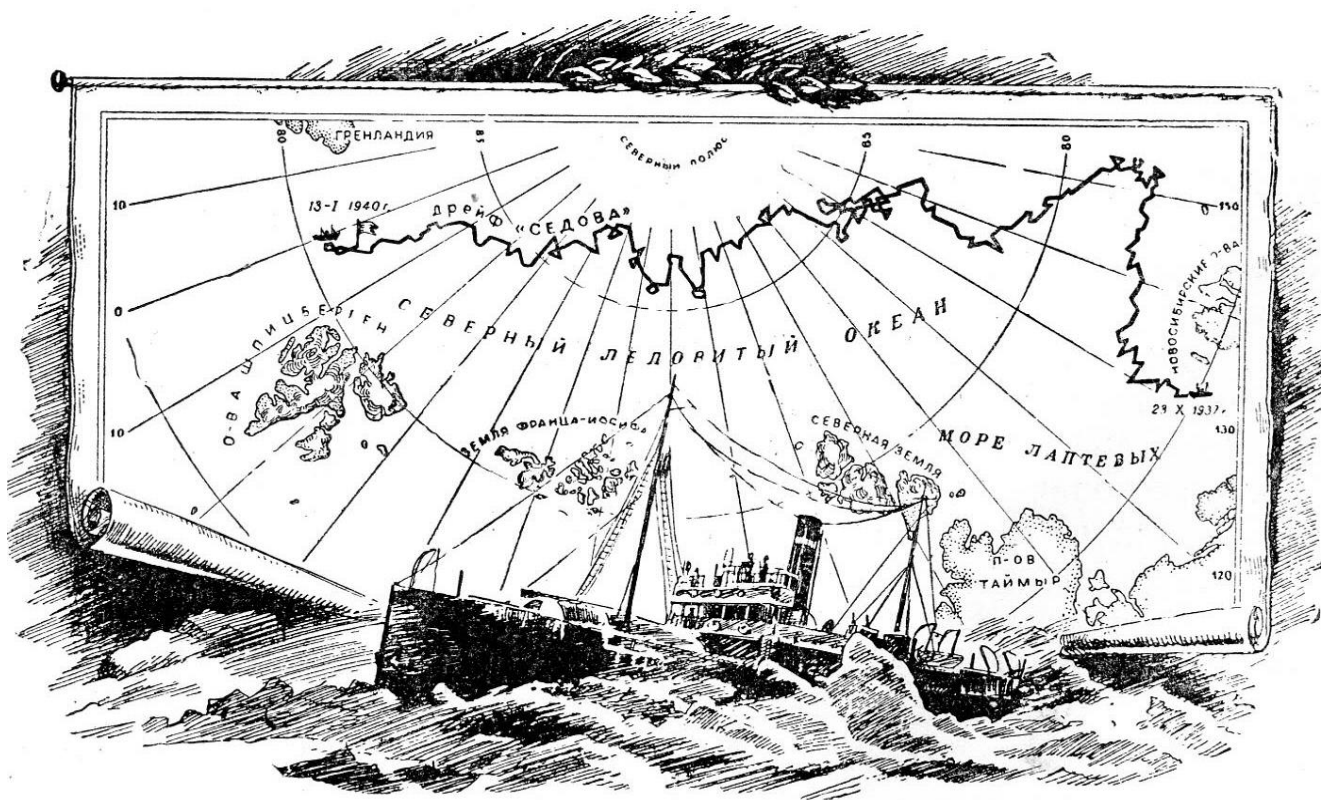
обязательство и, закончив дрейф, сделаем большой вклад в советскую науку, покажем образцы мужества и отваги советских патриотов».

17 февраля 1939 года одинокий «Седов» оказался на $85^{\circ}56'7''$ северной широты и $120^{\circ} 13'$ восточной долготы. В этот день был побит рекорд высокой широты для судов, дрейфующих со льдами, установленный «Фрамом» за 44 года до этого (15 ноября 1895 года), когда он достиг $85^{\circ}55'5''$ северной широты и $66^{\circ}30'$ восточной долготы. Отсюда «Седов» продолжал дрейфовать в общем в северо-западном направлении и 22 марта 1939 года достиг $36^{\circ}34'7''$ северной широты и $108^{\circ}46'$ восточной долготы. Затем дрейф «Седова» начал постепенно склоняться к юго-западу.

С 17 мая по 27 июля 1939 года путь «Седова» как бы переплетается с путем «Фрама», но дальше «Седов» начинает опять быстро подниматься на север и 29 августа достигает самой северной точки своего дрейфа – $86^{\circ}39'5''$ северной широты и $47^{\circ}55'$ восточной долготы.

В дальнейшем дрейф «Седова» опять пересекает путь «Фрама» и, описав ряд зигзагов, направляется между путями дрейфов станции «Северный полюс» и «Фрама» к широкому проливу, отделяющему Гренландию от Шпицбергена.

Собственно, подвиг Бадигина при желании можно сформулировать очень коротко. С командой из 14 человек он совершил небывалый дрейф во льдах Северного Ледовитого океана. Дрейф продолжался 812 суток (с 23 октября 1937 года по 13 января 1940 года) и завершился в Гренландском море. Гляньте на карту –



Карта дрейфа ледокола «Г. Седов».

где море Лаптевых и где Гренландское море! Расстояние по тем временам чуть ли не чудовищное.

Руководство поставило тогда две основные задачи перед седовцами: первая – сохранить свой корабль для советского ледокольного флота и вторая – максимально использовать все обстоятельства дрейфа для проведения возможно более полных и точных научных наблюдений.



Первая задача, как, впрочем, и вторая, была нелегкой. «Седов» не был специально построен для дрейфа во льдах Северного Ледовитого океана. Это, в сущности, обыкновенный грузопассажирский пароход, приспособленный для плавания в слабых льдах. Правда, у него был «подкошенный» ледокольный нос и в корпусе сделаны добавочные крепления, но его борта были почти прямостенные, то есть льды не могли его «выдавить» из воды, как «чистый» ледокол с округлыми бортами, они могли его только раздавить. И нельзя было надеяться, что льды в случае чего, пощадят судно.

Учтя опыт первой зимовки, столь сильно повредившей рулевое устройство судна, седовцы (можно сказать, бадигинцы!) обратили особое внимание на сохранение корабля. Они укрепили корпус судна и выработали особую тактику для борьбы с напором льдов при помощи взрывчатых веществ. Зимой, когда сжатия льдов представляли наибольшую опасность, на борту всегда имелись наготове заряды аммонала, а вокруг корабля были заранее приготовленные лунки. Заряды предназначались для разрушения острых углов ледяных полей, давящих на борт судна, и для образования вокруг судна своеобразной подушки из обломков льда, более равномерно распределяющей давление наступающих ледяных валов.

В одном из очерков о капитане Бадигине и героическом (без сомнения) дрейфе «Седова» указано, что аж 153 раза седовцы переживали сжатия льдов. Некоторые были настолько опасны, что команда готовилась покинуть корабль. Однажды корабль накренился на 30 градусов, вода хлынула через отверстия холодильников внутрь судна, и только самоотверженная работа механиков спасла корабль от гибели.

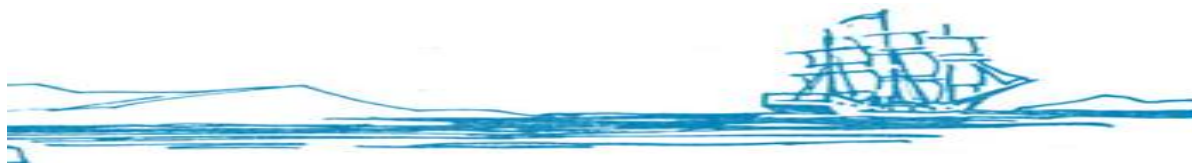
В отношении научных наблюдений седовцы имели перед собою живой пример работы в тяжелых арктических условиях – зимовщиков станции «Северный полюс», о которой в те годы было уже написано немало... И все эти 812 суток команда Бадигина, из которой самым образованным человеком был сам капитан, да был еще молоденький студент Гидрографического института Главсевморпути В. Х. Буйницкий, занималась серьезнейшими научными исследованиями, они кропотливо, тщательно, не щадя своих сил, больше двух лет изо дня в день вели научные наблюдения, «писали, что наблюдали, а чего не наблюдали, того не писали». Хотя все остальные седовцы были обычными матросами, закончившими обычные морские курсы, что-то вроде нынешних ПТУ.

Правда, история гласит, что моряки собрали на «Георгии Седове» с остальных судов большую научную библиотеку и активно занимались самообразованием, понимая важность поставленных перед ними задач. Координировал все эти учебные и исследовательские процессы капитан Бадигин, сумевший так сплотить экипаж, что за все 812 суток «великого дрейфа» в коллективе не возникало никаких ссор или конфликтов. Напротив, все моряки в конце концов сошли на берег лучшими друзьями и долгие годы еще дружили по жизни. Проведя 812 дней в ледяном плену суровой Арктики, «Георгий Седов» в сопровождении флагманского ледокола «Иосиф Сталин» благополучно прибыл в Мурманск.

Легендарный дрейф «Седова» внес ценнейший вклад в науку о Севере. Когда дрейф закончился, экипаж «Георгия Седова», который был спасен для полярного флота командой капитана Бадигина, встречали, как героев...

Константин Бадигин получил Золотую Звезду Героя Советского Союза за номером 226 и звание «Почётный полярник СССР» в 1940 году – еще до войны и уже после эпохи легендарных челюскинцев. Когда был опубликован соответствующий Указ, он, говорят, был поражен: за что? Скромный капитан Бадигин считал то, что он и его команда совершили в холодных полярных морях, обычной работой...

В разных исторических первоисточниках указывается, что инициатором присвоения капитану Бадигину звания Героя был сам вождь народов. Сталин якобы



посчитал, что подвиг Бадигина и команды его ледокольного парохода достоин не только высоких наград и похвал капитану и морякам, но и, так сказать, «материальных» вознаграждений. Каждому члену команды «География Седова», в том числе и капитану, кроме звезд-орденов-медалей, была вручена премия в 25 тысяч рублей, что по тем временам было суммой сногшибательной.

Ледокольный пароход «Георгий Седов» был награжден орденом Ленина. Бадигин же даже не считал поначалу свои «приключения» в Арктике подвигом.

Несколькими годами позже, когда грянула Великая Отечественная и начались поставки союзников по ленд-лизу в Мурманск и Архангельск, исследования моряков «География Седова», сделанные под руководством капитана Бадигина, легли в основу прокладки курсов караванов с военными грузами. В войну он, несмотря на «особые заслуги», отправился на действующий флот, в Архангельске и Молотовске (нынешний Северодвинск) был начальником штаба уполномоченного Государственного комитета обороны по перевозкам на Севере (имеется в виду сопровождение грузов по ленд-лизу), начальником проводки транспортов – командиром ледокольного отряда Беломорской военной флотилии.

С июля 1942 года Константин Бадигин -- начальник Архангельского штаба морских операций. Одновременно он был назначен капитаном парохода «Сталинград». С июня 1943 года он занимался перевозками военных грузов из США во Владивосток, в 1943 – 1945 годах был капитаном теплохода «Клара Цеткин» на Тихом океане, перевозил оборонные грузы из США во Владивосток. Дослужился до звания капитан 3 ранга, вышел в отставку.

После войны Константина Сергеевича ждала удивительная судьба. Он заканчивает Московский педагогический институт, потом аспирантуру при МГУ. В 1953 году защищает диссертацию о северных русских мореходах. Еще тогда, в войну, в своей каюте он начал писать сначала очерки, потом рассказы. Затем взялся и за серьезные приключенческие романы. Он посвятил себя писательской деятельности, войдя в когорту лучших исторических романистов нашего времени. В 1953 г. вышел его первый роман «Путь на Грумант».

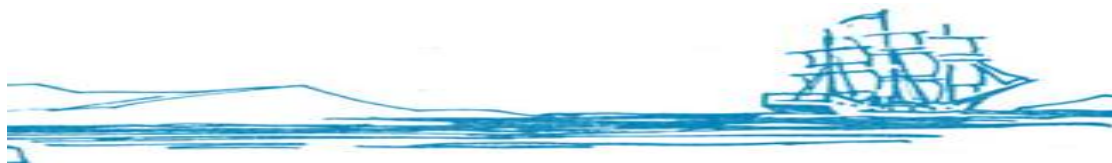
В 1960 году ему было поручено создать в Калининграде местное отделение Союза писателей, что он успешно сделал, но от поста секретаря отделения из-за природной скромности отказался.

До 1969 года Константин Бадигин -- капитан дальнего плавания в Калининграде, занимался приёмкой судов, построенных за рубежом, руководил Калининградским отрядом по подъёму судов, затопленных во время войны. В 1969 году Бадигин заканчивает свои капитанские походы в Мортрансфлоте и окончательно обосновывается в своей просторной квартире в Москве, на улице Горького.

С 1973 года и продолжительное время Бадигин возглавлял комиссию по морской художественной литературе в Союзе писателей СССР, редактировал литературно-художественный сборник «Океан», где печатаются произведения писателей-маринистов. Трудится над рукописями постоянно, исписывая своим мелким почерком страницу за страницей.

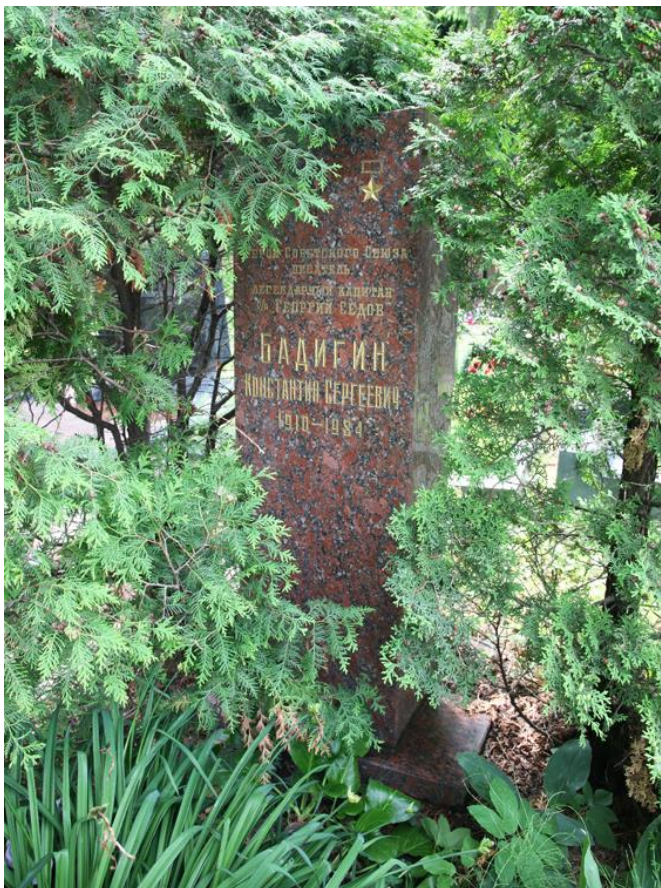
Список литературных произведений К. С. Бадигина обширен, на его счету более двух десятков книг, полных соленого морского ветра и героических приключений. Первые его книги биографичны – они связаны с дрейфом «Седова». Последующие основаны на его глубоком знании Севера и истории освоения этого края. Один за другим он создает увлекательные исторические и приключенческие романы и повести, рассчитанные, в основном, на юношество.

Судьба Константина Бадигина была и останется примером для многих поколений россиян, которые мечтают о море, об Арктике, о приключениях, и даже о науке. Всего же капитаном морских судов он пробыл в общей сложности 30 лет. Если бы он был только капитаном, то и тогда остался бы в нашей истории.



Скончался К. С. Бадигин 17 марта 1984 года. Похоронен на Кунцевском кладбище в Москве.

В официальном заявлении секретариатов правления Союза писателей СССР, Союза писателей РСФСР и Московской писательской организации в связи с кончиной К. С. Бадигина подчёркивалось: *«Блестящее знание истории позволило ему сделать достоянием широкого читателя многие факты нашей старины, известные в лучшем случае узкому кругу специалистов. Одну за другой он выпустил книги: «Корсары Ивана Грозного», «Чужие паруса», «Покорители студеной морей», «Секрет государственной важности», «На затонувшем корабле», «Кольцо великого магистра», «Кораблекрушение у острова «Надежды», «Ключи от заколдованного замка» и др.».*



Награды:

- Герой Советского Союза.
- Орден Ленина.
- Орден Трудового Красного Знамени.
- Орден «Знак Почёта».
- Почётный гражданин города Архангельска.

Его имя присвоено проезду в Архангельске и Мезенской районной библиотеке в Архангельской области. Также его имя носят улица в Пензе, улица и пять переулков в городе Мелитополе.

В городе Пензе, на доме, где родился К. С. Бадигин, установлена мемориальная доска.

Ну, а легендарный «Георгий Седов», хотя и был построен в Глазго еще в 1910 году, до 1966 года использовался как транспортное судно в Арктических морях. А в 1967 году для выполнения гидрографических работ

построен новый ледокол «Георгий Седов». Так что память о героическом судне и его капитане жива!



Овсянкин, Е. И. Бадигина проезд / Е. И. Овсянкин // Овсянкин Е. И. Имена архангельских улиц. – Архангельск, 2008. – С. 184–185.

Ковлишенко, Л. Улица ледового капитана : в 1984 году на карте Архангельска появился проезд Бадигина. Этот участок проспекта Советских Космонавтов от улицы Гагарина до проспекта Дзержинского назван в честь Героя Советского Союза Константина Сергеевича Бадигина : [о капитане, человеке-легенде Константине Бадигине] / Л. Ковлишенко // Архангельск. – 2012. – 25 июля (№ 29). – С. 16–17.

Салтыков, Е. Славные имена : [о присвоении имени К. С. Бадигина и Н. Н. Приорова проездам г. Архангельска] / Е. Салтыков // Правда Севера. – 1984. – 28 нояб.

Авдеева, Е. Н. Константин Сергеевич Бадигин / Е. Н. Авдеева, Л. И. Зданович // Сто великих мореплавателей : справочное издание / авт.-сост. Е. Н. Авдеева, Л. И. Зданович. – М., 2000. – С. 472–474. – (100 великих).

Бадигин Константин Сергеевич // Арктика – мой дом. История освоения Севера в биографиях знаменитых людей. – М., 2000. – С. 258,260. – (Полярная энциклопедия школьника).

Бадигин, К. С. На корабле «Георгий Седов» через Ледовитый океан : записки капитана / К. С. Бадигин ; науч. ред. Н. Н. Зубов. – Л. ; М. : Изд-во Главсевморпути, 1940. – 605, [2] с., [19] л. ил. : ил., портр., карты, ил. – (Записки о жизни и работе на ледокольном пароходе «Георгий Седов», дрейфовавшем с 23 октября 1937 г. по 13 января 1940 г. в Северном Ледовитом океане, составленные членами экипажа ; Кн.1). – В кн. также: Некоторые предварительные итоги научных работ, проведенных на ледокольном пароходе «Георгий Седов» / Н. Н. Зубов, К. С. Бадигин. В прил.: Астрономические определения за время дрейфа ледокольного парохода «Георгий Седов».

Он же. На морских дорогах : записки капитана / К. С. Бадигин. – Архангельск : Сев.-Зап. кн. изд-во, 1985. – 383 с.

Он же. Седовцы : [дрейф ледокольного парохода «Георгий Седов» 23 окт. 1937 г. – 13 янв. 1940 г. : для среднего и старшего школьного возраста] / К. С. Бадигин ; худож. В. Григорьев. – Калининград : Книжное изд-во, 1959. – 28 с. : ил.

Он же. Три зимовки во льдах Арктики. Записки капитана ледокольного парохода «Георгий Седов» о 27-ми месячном дрейфе в Северном Ледовитом океане (1937 – 1940) / К. С. Бадигин ; науч. ред. проф. Н. Н. Зубов. – М. : Молодая гвардия, 1950. – 544 с., 7 вкл. л. ил. : ил.

Буйницкий, В. Х. 812 дней в дрейфующих льдах : дневник / В. Х. Буйницкий. – М. ; Л. : Изд-во Главсевморпути, 1945. – 203, [1] с., [14] л. цв. ил.



Малязов, В. Е. К. С. Бадигин. Мореплаватель и писатель / В. Е. Малязов. – Саратов ; Пенза : Приволж. кн. изд-во, Пенз. отд-е, 1992. – 141, [2] с. : ил. – Библиогр. в примеч.: с. 140–142.

Магидович, И. П. Бадигин Константин Сергеевич / И. П. Магидович // Русские мореплаватели : [сборник статей] / ред. В. С. Лупач. – М., 1953. – С. 476–477.

Попов, Н. Во льдах Арктики / Н. Попов // Золотые звезды северян. – 2-е изд. – Архангельск, 1971. – С. 263–276.

100 лет капитану К. С. Бадигину // Полярный альманах. – М., 2011. – С. 101–103.

Бойко, Л. Они были первыми / Л. Бойко // Архангельск. – 2006. – 27 июня. – С. 7.

Брайковская, В. Диссертация капитана Бадигина / В. Брайковская // Правда Севера. – 1953. – 5 мая.

Вишняков, Г. Первый среди пятнадцати : [капитан ледокольного парохода «Георгий Седов» Константин Бадигин] / Г. Вишняков // Наша страна. – 1940. – № 1. – С. 18–21.

Гаврилкевич, А. С ними была вся страна : к 50-летию начала дрейфа «Георгия Седова» / А. Гаврилкевич // Правда Севера. – 1987. – 4 нояб.

Героический дрейф в высоких широтах Арктики : 77 лет назад, 23 октября 1937 г., начался героический дрейф в Арктике ледокольно-транспортного судна «Георгий Седов» // Домашняя жизнь. – 2014. – 20 окт. (№ 43). – С. 3 : фото. – (По волнам памяти) (Страницы подвига).

К родным берегам : к 70-летию завершения дрейфа парохода «Георгий Седов» // Домашняя жизнь. – 2010. – 4 янв. – С. 3.

Колтовой, Е. Ф. Константин Сергеевич Бадигин : (к 100-летию со дня рождения) / Е. Ф. Колтовой // Памятные даты Архангельской области, 2010 год. – Архангельск, 2009. – С. 103–105 : портр. – Библиогр. в конце ст.

Розов, Н. «Роза ветров» капитана Бадигина К. С., Героя Советского Союза, писателя-мариниста, многие произведения которого посвящены Северу / Н. Розов // Правда Севера. – 1980. – 29 нояб.

Ружников, В. «Седов» и седовцы : 80 лет со дня завершения дрейфа во льдах Арктики ледового парохода «Г. Седов» / В. Ружников // Правда Севера. – 2000. – 3 авг. – С. 10.

Чесноков, И. Моряк, историк, писатель : [К. С. Бадигин] / И. Чесноков // Волна. – 2005. – 6–12 дек. – С. 22.



Ломоносова проспект

(Октябрьский и Ломоносовский округа, 1961)



Михаил Васильевич Ломоносов (8[19] ноября 1711, деревня Мишанинская (ныне – село Ломоносово), Архангелогородская губерния – 4[15] апреля 1765, Санкт-Петербург, Российская империя) – первый русский учёный-естествоиспытатель мирового значения, энциклопедист, химик и физик; он вошёл в науку как первый химик, который дал физической химии определение, весьма близкое к современному, и предначертал обширную программу физико-химических исследований; его молекулярно-кинетическая теория тепла во многом предвосхитила современное представление о строении материи и многие фундаментальные законы, в числе которых одно из начал термодинамики; заложил основы науки о стекле. Астроном, приборостроитель, географ, металлург, геолог, поэт, филолог, художник, историк и генеалог, поборник развития отечественного просвещения, науки и экономики. Разработал проект Московского университета, впоследствии названного в его честь. Открыл наличие атмосферы у планеты Венера.

Статский советник, профессор химии (с 1745) действительный член Санкт-Петербургской Императорской и почётный член Королевской Шведской академий наук. Яркий пример «универсального человека» (лат. *homo universalis*).

Михаил Ломоносов родился в деревне Мишанинской Куростровской волости Двинского уезда Архангелогородской губернии (Архангельская область) в зажиточной семье крестьянина Василия Дорофеевича (1681 – 1741) и дочери просвирницы погоста Николаевских Матигор, Елены Ивановны (урождённой Сивковой) Ломоносовых. Отец, по отзыву сына, был по натуре человек добрый, но «в крайнем невежестве воспитанный». Мать М. В. Ломоносова умерла очень рано, когда ему было девять лет. В 1721 году отец женился на Феодоре Михайловне



Усковой. Летом 1724 года и она умерла. Через несколько месяцев, возвратившись с промыслов, отец женился в третий раз – на вдове Ирине Семёновне (в девичестве Корельской). Для тринадцатилетнего Ломоносова третья жена отца оказалась «злой и завистливой мачехой».

Михаил начал помогать отцу с десяти лет. Вместе они ходили рыбачить в Белое море и до Соловецких островов. Нередкие опасности плавания закаляли физические силы юноши и обогащали его ум разнообразными наблюдениями. Влияние природы Русского Севера легко усмотреть не только в языке М. В. Ломоносова, но и в его научных интересах: *«вопросы северного сияния, холода и тепла, морских путешествий, морского льда, отражения морской жизни на суше – всё это уходит далеко вглубь, в первые впечатления молодого помора»*.

Русский Север, где проходили детство и юность М. В. Ломоносова, оказал большое влияние на его научные интересы. Он изучал северные сияния, природу холода и тепла, особенности морского льда, возможность проведения северных морских экспедиций, условия продвижения по Северному Ледовитому океану и ряд других вопросов, связанных с освоением арктических территорий. Первые записи, свидетельствующие о внимании учёного к проблемам Арктики, встречаются в отчётах Академии наук за 1754 – 1756 гг. В отчёте за 1754 г. сохранилось сообщение о том, что М. В. Ломоносов изобрёл «некоторые способы к сысканию долготы и широты на море при мрачном небе», что им исследовались воды Северного Ледовитого океана с целью определения условий их замерзания. Утеряно письмо, о котором учёный упоминает в своём отчёте за 1755 г. – «Сочинил письмо о Северном ходу в Остындию Сибирским океаном». Есть предположение, что содержание этого письма нашло отражение в работе, написанной им 8 лет спустя: «Краткое описание разных путешествий по северным морям...», в главе «О возможности мореплавания Сибирским океаном в Ост-Индию». Через год учёный писал, что в разное время работал над диссертацией «о лучшем и ученом мореплавании». Рукопись не найдена. Исследователи отмечают, что она использовалась им в сочинении «Рассуждения о большой точности морского пути».

Ломоносов называл океан то «Сибирским океаном», то «Северным океаном». А вообще, оказывается, у него была куча названий. Океан был выделен как самостоятельный географом Варениусом в 1650 году под названием Гиперборейский океан — «Океан на самом крайнем севере». В иностранных источниках того времени также применялись названия: Oceanus Septentrionalis – «Северный океан» (лат. Septentrio – север), Oceanus Scythicus – «Скифский океан» (лат. Scythae – скифы), Oceanus Tartaricus – «Тартарский океан», are Glaciale – «Ледовитое море» (лат. Glacies – лёд).

Михаил Ломоносов в 1763 году в своем труде под названием *«Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию»*, умудрился теоретически открыть землю, до которой добраться в тот момент не было никакой технической возможности. Точно так, как сейчас ученые предполагают наличие звезд, планет и прочих интересных объектов, не имея возможности их увидеть и до них долететь.

На русских картах XVII — XVIII веков употребляются названия: Море океан, Море океан Ледовитый, Ледовитое море, Северный океан, Северное или Ледовитое море, Ледовитый океан, Северное Полярное море, а русский мореплаватель адмирал Ф. П. Литке в 20-х годах XIX века называл его Северный Ледовитый Океан. В других странах широко применяется название англ. Arctic Ocean — «Арктический океан», которое в 1845 году дало океану Лондонское географическое общество. Постановлением ЦИК СССР от 27 июня 1935 года принято название Северный Ледовитый океан, как соответствующее форме, уже употреблявшейся в России с начала XIX века, и близкое к более ранним русским названиям.



Во второй половине XVIII века попытка проникнуть вглубь Северного Ледовитого океана, достичь полюса и пройти в Тихий океан была предпринята русскими мореплавателями. Экспедиция была организована по инициативе великого русского ученого Михайло Ломоносова, который, основываясь на замечательном опыте русских поморов, пришел к выводу о возможности плавания Северным морским путем.

Северному мореплаванию посвящено его сочинение «Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию». В главе третьей этого сочинения, называемой «О возможности мореплавания Сибирским океаном в Ост-Индию, признаваемом по натуральным обстоятельствам», Ломоносов писал: *«Итак, по всему видно, и на самой высочайшей степени вероятности поставлено, что, считая отсюда, за полюсом есть великое море, которым вода Северного океана обращается по силе общего закона около полюса от востока к западу...»*.

На основании целого ряда приводимых им фактов он считал, что «в отдалении от берегов Сибирских на пять и на семь сот верст Сибирской океан в летние месяцы от таких льдов свободен, кои бы препятствовали корабельному ходу...». 14 мая 1764 года был издан правительственный указ об экспедиции, который гласил: «Для пользы мореплавания и купечества на восток, наших верных подданных, за благо избрали мы учинить поиск морского проходу Северным океаном в Камчатку и далее».

Организация экспедиции держалась «в глубочайшей тайне, даже и от Сената до времени»; было предписано официально называть ее «Экспедицией о возобновлении китовых и других звериных и рыбных промыслов». Перед экспедицией была поставлена такая широкая программа научных исследований, какой не имела ни одна из предшествующих ей полярных экспедиций.



А. И. Васильев. «М. В. Ломоносов и В. Я. Чичагов»



Она должна была производить метеорологические и гидрологические наблюдения, наблюдения надо льдами, измерять глубины моря и температуру, определять склонение компаса, брать пробы воды на химический анализ, изучать животный и растительный мир, собирать образцы минералов, производить этнографические наблюдения, если придется встретиться с людьми, описывая их вид, нравы, быт, платье, жилище и пищу. В специальной инструкции предписывалось вести астрономические наблюдения, обращать внимание на приливоотливные явления, течения, изменение характера вод и берегов и на движение льдов. Таким образом, М. В. Ломоносов первый выдвинул широкую и разностороннюю программу изучения арктической природы.

Начальником главной экспедиции и капитаном флагманского судна был назначен капитан В. Я. Чичагов; двумя другими судами командовали капитан И. Панов и капитан В. Бабаев. Все суда строились в городе Коле, в глубине Кольского залива.

9 мая 1765 года все три судна покинули Кольский залив. 23 июля они находились на широте $86^{\circ} 26'$. Встречая всюду непроходимые льды и чувствуя, что время уже клонится к осени, Чичагов, посоветовавшись с командирами других судов, решил отправиться обратно и уже 20 августа прибыл в Архангельск. Таким образом, плавание Чичагова успеха не имело.

Поспешное возвращение экспедиции вызвало недовольство Адмиралтейств-коллегии; изучив все журналы Чичагова, она пришла к заключению, что «капитан Чичагов стремился только простирать путь к северу, не подумал, что еже ли бы он пошел от Кломбайской губы к западу, то мог бы, может быть, легко плыть около северных берегов Гренландии». Главное же обвинение состояло в том, что начальник экспедиции весьма рано и без основательной причины вздумал возвратиться назад.

9 мая 1766 года суда Чичагова вновь вышли из Колы. 16 июня к западу от Шпицбергена они встретили сильный северный ветер и укрылись в Кломбае. 29 июня Чичагов снова продолжал путь и 16 июля подошел к северной оконечности Шпицбергена, под $79^{\circ} 50'$ с. ш. 18 июля корабли эскадры Чичагова находились на широте $80^{\circ} 30'$ (т. е. на 13 км севернее, чем Генри Гудсон в 1607 году), где они встретили тяжелые непроходимые льды. Чичагов принужден был повернуть обратно и 10 сентября прибыл в Архангельск.

Последующие плавания в этих районах и попытки достигнуть Северного полюса со стороны Шпицбергена вполне подтвердили заключение Чичагова о невозможности достигнуть цели таким путем. В своей объяснительной записке он подробно изложил причины своей неудачи и описал условия плавания. В конце сентября 1766 года Адмиралтейство изучило отчеты и рапорт В. Чичагова о его втором плавании и решило экспедицию ликвидировать, причем, положительно оценивая труды экспедиции, постановило наградить всех ее участников. Поход Чичагова окончился безрезультатно, ибо маршрут его строился на ошибочном предположении о наличии разреженных льдов в центральной части Северного Ледовитого океана.

Во время пребывания на Шпицбергене были обследованы удобные якорные стоянки, бухты, большая часть которых была нанесена на карту. Следует отметить, что это вообще была первая полярная экспедиция, основанная на научном расчете и предвидении. Поэтому первая, хотя и неудачная попытка русских мореплавателей проникнуть в центральную область Арктики, предпринятая по инициативе М. В. Ломоносова, занимает значительное место в истории полярных путешествий.

Труд М. В. Ломоносова «Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию» и в настоящее время представляет собой большую ценность. И не только потому, что он был первой попыткой обстоятельного анализа и обобщения экспедиционных



наблюдений, но также и вследствие того, что в нем великий русский ученый изложил ряд блестящих мыслей, гипотез и выводов. Ломоносов первый указал на теплообмен между морем и воздухом через лед и заметил, что Северный Ледовитый океан, несмотря на ледяной покров, зимой умеряет климат.

Задолго до Ф. Нансена Ломоносов дал первую правильную схему движения водных масс и льда в Северном Ледовитом океане, указав, что течение здесь должно быть направлено с востока на запад. Действительно, дрейф остатков экспедиции Де-Лонга на «Жаннетте», дрейфы «Фрама», «Мод», «Г. Седова», советских дрейфующих станций и специальных ледовых буев, выброшенных на лед в различных участках Арктики, служат ярким доказательством правильности выводов Ломоносова. Ломоносов предсказал существование постоянного течения, направленного вдоль западного побережья Шпицбергена на север, и на основе этого первый пришел к правильному заключению, что к северу от этого архипелага находится море. Это было доказано только спустя много лет.

Ломоносов сделал еще одно открытие. Изучая процесс образования морского льда в «Сибирском океане», он установил, что температура замерзания морской воды зависит от ее солёности. М. В. Ломоносов правильно предвидел существование в центральной части Северного Ледовитого океана поднятия дна, что блестяще подтвердилось наблюдениями советских высокоширотных экспедиций в 1948 – 1954 годах.

Таким образом, на протяжении десятилетий М. В. Ломоносов специально занимался вопросами Севера и Арктики. Учитывая особенности России как евразийского государства, он придавал огромное значение мореплаванию вдоль её северных берегов. В связи с этим, тема научного исследования Арктики заняла видное место в его работах. М. В. Ломоносов считал, что освоение Северного морского пути могло обеспечить дальнейшее развитие производительных сил России, превратить страну в могучую морскую державу. С этой транспортной магистралью он связывал расширение морских промыслов до Чукотского полуострова, создание благоприятных условий для жизнедеятельности людей в отдалённом суровом крае. Предвосхищая будущее, М. В. Ломоносов написал в 1763 году: «Российское могущество прирастать будет Сибирью и Северным океаном».

Разрабатывая научные основы мореплавания в Арктике, он промысловому мореплаванию противопоставил мореплавание, осуществляемое с учётом астрономии, гидрографии, механики. Ему принадлежат наблюдения о видах полярного льда, причинах его передвижения, приливах и отливах, течениях, об опреснении океана у берегов Сибири.

Следует упомянуть и его сочинения о северных сияниях, наблюдения над которым М. В. Ломоносов начал с 1743 г. и продолжал до своей кончины. Он задумал труд в трёх частях об этом явлении и теории атмосферного электричества, но не закончил (сохранились лишь отрывки рукописи). Отметим, однако, что в своих работах: «Слово о явлениях воздушных, от электрической силы происходящих», «О наблюдениях, подтверждающих электрическую природу северного сияния», «Испытание причины северного сияния и других подобных явлений», «Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию», – он убедительно писал об электрической природе северных сияний, что было подтверждено лишь в XX столетии.

Овсянкин, Е. И. Ломоносова пр. / Е. И. Овсянкин // Овсянкин Е. И. Имена архангельских улиц. – Архангельск, 2008. – С. 252–253.

Коковин, Е. Возвращение Ломоносова : [проспект его имени] / Е. Коковин // Коковин Е. Улицы Архангельска рассказывают. – Архангельск, 1973. – С. 35–39.



Оглузин, В. В. Проспект имени Ломоносова / В. В. Оглузин // Северный комсомолец. – 1983. – 8, 10 дек.

Ушаков, Д. Проспект Ломоносова : [стихотворение] / Д. Ушаков // Ушаков Д. Беловодье. – Архангельск, 1983. – С. 32–33.

Ломоносов : краткий энциклопедический словарь / РАН, Музей М. В. Ломоносова ; ред.-сост. Э. П. Карпеев. – СПб. : Наука, 1999. – 258 с. : ил.

Ломоносов Михаил Васильевич // Арктика – мой дом : история освоения Севера в биографиях знаменитых людей : популярная энциклопедия школьника / [науч. ред., сост. В. И. Магидович]. – М., 2001. – С. 114.

Ломоносов, М. В. [Заметки о снаряжении экспедиции] / М. В. Ломоносов // Ломоносов М. В. Полн. собр. соч. – М.; Л., 1952. – Т. 6. – С. 515–518.

Он же. Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию / М. В. Ломоносов // Ломоносов М. В. Полн. собр. соч. – М.; Л., 1952. – Т. 6. – С. 419–425, 440, 446–449, 468–469, 474, 479, 483–498.

Он же. Полярная карта, приложенная к рукописи «Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию» / М. В. Ломоносов // Ломоносов М. В. Полн. собр. соч. – М.; Л., 1952. – Т. 6. Цветная вклейка между с. 424 и 425.

Он же. Плавающим по Ледовому морю / М. В. Ломоносов // Арктика мой дом : история освоения Севера в биографиях знаменитых людей : популярная энциклопедия школьника / [науч. ред., сост. В. И. Магидович]. – М., 2001. – С. 115–116.

Он же. Прибавление второе, сочиненное по новым известиям промышленников из островов американских и по выспросу компанейщиков, тобольского купца Ильи Снегирева и вологодского купца Ивана Буренина / М. В. Ломоносов // Ломоносов М. В. Полн. собр. соч. – М.; Л., 1952. – Т. 6. – С. 512.

Он же. Прибавление о северном мореплавании на Восток по Сибирскому океану / М. В. Ломоносов // Ломоносов М. В. Полн. собр. соч. – М.; Л. – Т. 6. – С. 501–502.

Он же. Примерная инструкция морским командующим офицерам, отправляющимся к поисканию пути на Восток северным Сибирским океаном / М. В. Ломоносов // Там же. – С. 524–527, 529, 532, 534.

Он же. Рассуждение о большой точности морского пути / М. В. Ломоносов // Ломоносов М. В. Полн. собр. соч. – М.; Л., 1955. – Т. 4. – С. 125–129, 161.

Он же. [Рассуждение о происхождении ледяных гор в северных морях] / М. В. Ломоносов // Ломоносов М. В. Полн. собр. соч. – М.; Л., 1952. – Т. 3 – С. 459.



Визе, В. Ю. Ломоносов и Северный морской путь / В. Ю. Визе. – М. : Молодая гвардия, 1946. – 20 с. – (Ломоносовские чтения).

Литинецкий, И. Б. М. В. Ломоносов – основоположник отечественного приборостроения / И. Б. Литинецкий. – М. ; Л. : Гостехиздат, 1952. – 159 с., 2 л. портр. : ил.

Перевалов, В. А. Ломоносов и Арктика: из истории географической науки и географических открытий / В. А. Перевалов. – М.; Л. : Главсевморпуть, 1949. – 504 с.

Селезнев, С. А. Ломоносов и Север / С. А. Селезнев. – Архангельск : Сев.-Зап. кн. изд-во, 1971. – 64 с.

Андреева, А. В. Медицинские рекомендации М. В. Ломоносова для участников северных морских экспедиций / А. В. Андреева // М. В. Ломоносов и Арктика : материалы Международной научной конференции, посвященной 300-летию со дня рождения великого русского ученого Михаила Васильевича Ломоносова (1711 - 1765 гг.) : 21–24 июня 2011 г. – Архангельск, 2011. – С. 358–362. – Библиогр. в примеч.

Булатов, В. Н. Из Ледовитого океана в Тихий : М. В. Ломоносов и исследования Арктики / В. Н. Булатов // Слово о Ломоносове. – Архангельск, 1986. – С. 88–96.

Он же. Первая высокоширотная экспедиция / В. Н. Булатов // Булатов В. Н. Русский Север : в 5 кн. – Архангельск, 2002. – Кн.4. Свет Полярной звезды (XVIII – XIX вв.) – С. 57–77.

Он же. «С берегов вечерних на восток...» : Ломоносов и освоение Арктики / В. Н. Булатов // Там же. – С. 36–56.

Бызова, Н. М. Вклад М. В. Ломоносова в развитие наук о земле, экономической географии и демографии / Н. М. Бызова // М. В. Ломоносов: личность и научно-образовательная деятельность : сборник / сост. и отв. ред. В. И. Голдин. – Архангельск, 2009. – С. 156–164.

Она же. Ледовитый океан в исследованиях Ломоносова / Н. М. Бызова // М. В. Ломоносов – гений, Российской землей рожденный : [сборник] / [сост. Г. П. Добрунова]. – Архангельск, 2013. – С. 142–148 : фото. цв.

Корякин, В. С. Значение идей М. В. Ломоносова для полярных исследований и истории России / В. С. Корякин // Для пользы общества коль радостно трудиться – М., 2010. – С. 164–180.

Содержание: Ломоносов и Арктика. – С. 164–168.

Практическое использование идей М. В. Ломоносова в экспедиционных исследованиях XVIII века. – С. 168–170.

Влияние идей М. В. Ломоносова на формирование русской школы полярных исследований. – С. 171–175.

Ломоносов о роли поморов в присоединении Сибири и развитии этой идеи отечественными историками. – С. 175–180.



Красникова, О. А. М. В. Ломоносов и российская картография / О. А. Красникова // Ломоносов : сборник статей и материалов. – СПб, 2011. – [Т.] 10. – С. 78–105 : карты. – Библиогр. в сносках.

Лактионов, А. Ф. М. В. Ломоносов и экспедиция В. Я. Чичагова (1765 – 1766) / А. Ф. Лактионов // Лактионов А. Ф. Северный полюс : очерк истории путешествий к центру Арктики / А. Ф. Лактионов. – М., 1960. – С. 42–52.

Лупачев, Ю. В. Вклад М. В. Ломоносова в развитие научных основ безопасности мореплавания / Ю. В. Лупачев // Для пользы общества коль радостно трудиться – М., 2010. – С. 181–198.

Лысцов, В. П. Россия в системе складывающегося мирового рынка. Ломоносовский проект освоения Северного морского пути / В. П. Лысцов // Лысцов В. П. М. В. Ломоносов о социально-экономическом развитии России. – Воронеж, 1969. – С. 158–196.

«Наше главное намерение здесь простирается...» : М. В. Ломоносов и Арктика : сборник научных статей / М-во образования и науки Арханг. обл., Сев. (Аркт.) федер. ун-т им. М. В. Ломоносова ; [отв. ред.: Ю. Ф. Лукин ; сост.: Ю. Ф. Лукин, П. С. Журавлев, В. И. Голдин]. – Архангельск, 2012. – 213, [1] с. : рис., табл. – Библиогр. в подстроч. примеч.

Новгородцева, С. Г. Освоение Арктики, изучение Северного морского пути и колонизация Сибири / С. Г. Новгородцева // Новгородцева С. Г. М. В. Ломоносов и современное школьное обществознание. – Архангельск, 2011. – С. 144–147.

Орлов, И. Б. Северный морской путь Ломоносова / И. Б. Орлов // Для пользы общества коль радостно трудиться : к 300-летию со дня рождения М. В. Ломоносова. – М., 2010. – С. 142–163. – Библиогр. в конце ст.

Из содержания: Научное наследие М. В. Ломоносова в исследовании Северного морского пути; Отечественная наука – продолжательница изысканий М. В. Ломоносова по Северному морскому пути.

Орлов, И. Н. Северный морской путь Ломоносова / И. Н. Орлов // М. В. Ломоносов – гений, Российской землей рожденный : [сборник] / [сост. Г. П. Добрунова]. – Архангельск, 2013. – С. 131–135 : фото. цв.

Смирнов, К. Д. Идеи М. В. Ломоносова об освоении Северного морского пути / К. Д. Смирнов // Знаменитые люди Севера: от М. В. Ломоносова до наших дней. – Архангельск, 2006. – С. 9–11.

Торопов, А. С. Ошибка Ломоносова, сделавшая Архангельск родиной экспедиционного флота / А. С. Торопов // История изучения и освоения Арктики – от прошлого к будущему : [12–13 сентября 2012, Архангельск] : сборник материалов научной конференции с международным участием / [сост.: А. В. Гавзов, П. А. Раменский]. – Архангельск, 2012. – С. 291–293.

Шубин, С. И. Ломоносовские идеи и геополитика / С. И. Шубин // Ломоносовский образовательный проект : материалы междунар. науч.-практ. конф. (Архангельск, 8–11 сентября 2009 г.). – Архангельск, 2009. – С. 218–224.



Он же. Первый геополитик России / С. И. Шубин // Михаил Ломоносов: ученый-энциклопедист, поэт, художник, радетель просвещения : [сборник научно-популярных материалов]. – М., 2010. – С. 254–263. – Библиогр. в конце ст.

Широкий, С. Н. Значение работ М. В. Ломоносова в исследовании Арктики / С. Н. Широкий, А. Н. Беленков // «Наше главное намерение здесь простирается...» : М. В. Ломоносов и Арктика : сборник научных статей. – Архангельск, 2012. – С. 23–25. – (Ломоносов и Арктика). – Библиогр. в конце ст.

Бызова, Н. Арктический вектор : Ледовитый океан в исследованиях Ломоносова // Родина. – 2011. – № 9.

Арктика в сознании россиян всегда была труднодоступной территорией с суровым климатом, ограниченными наземными и морскими коммуникациями и вместе с тем неотъемлемым, целостным, стратегически важным регионом России. Арктике и вопросам арктического мореплавания посвящены и многие научные труды Ломоносова, оказавшие большое влияние на дальнейший ход полярных исследований. С десятилетнего возраста Ломоносов принимал участие в плаваниях отца по Белому морю и Ледовитому океану, помогал ему в трудном и опасном морском промысле. Здесь он почерпнул немало знаний о полярных плаваниях поморов, об истории освоения Студеного моря, о красоте и своеобразии северной природы.

Зюзин, И. А. М. В. Ломоносов и Северный морской путь / И. А. Зюзин, Е. Г. Плотницын // Вестник Международного «Института управления» – 2013. – № 1/2. – С. 7–10. – (В честь 302-й годовщины со дня рождения М. В. Ломоносова).

Марков, С. Океанская стезя, или Повеленный путь Ломоносова / С. Марков // Двина. – 2011. – № 4. – С. 146–149.

Окладников, Н. А. М. В. Ломоносов и мезенские полярные мореходы / Н. А. Окладников // Вестник Международного «Института управления». – 2010. – № 3/4. – С. 13–18. – (В честь 300-летия со дня рождения М. В. Ломоносова). – Библиогр. в примеч.

Он же. М. В. Ломоносов и Мезенский край : [в 1764 году была организована экспедиция по проекту М. В. Ломоносова, в которой приняли участие мезенские кормщики и промышленники; впоследствии ученый широко использовал опыт мезенских полярных мореходов в своих научных трудах] / Н. А. Окладников // Актуальные вопросы образования и науки. – 2010. – № 1/2 (март). – С. 7–17. – (В честь 299-й годовщины со дня рождения М. В. Ломоносова). – Библиогр. в сносках.

Он же. Полярная экспедиция по проекту М. В. Ломоносова и участие в ней мезенских поморов / Н. А. Окладников // Вестник Международного «Института управления». – 2011. – № 2 (Спецвыпуск). – С. 97–107. ; нач.: Вестник Международного «Института управления». – 2009. – № 5/6. – С. 7–13.

Поморская, Д. Так начинался Севморпуть : секретные экспедиции Василия Чичагова, или Подзабытый факт из биографии Михайло Ломоносова : [экспедиции Чичагова положили начало прокладке Северного морского пути и были инициированы Михаилом Ломоносовым] / Д. Поморская // Правда Северо-Запада. – 2011. – 23 нояб. – С. 15. – Библиогр. в конце ст.



Ремизова, К. Е. Открытия М. В. Ломоносова в области географии / К. Е. Ремизова // Вестник Международного «Института управления». – 2013. – № 5/6. – С. 15–18 : фото. – (В честь 302-й годовщины со дня рождения М. В. Ломоносова). – Библиогр.: с. 18 (10 назв.).

Фортыгин, В. С. Ломоносов завещал потомкам именно такой Северный морской путь / В. С. Фортыгин // Правда Севера. – 2011. – 25 июня. – С. 11 : фот.

Ханталин, Р. А. М. В. Ломоносов о роли речников Поморья в освоении северных и восточных регионов России / Р. А. Ханталин // Актуальные вопросы образования и науки. – 2013. – № 1/2 (март). – С. 7–14. – (В честь 302-й годовщины со дня рождения М. В. Ломоносова). – Библиогр. в сносках.

Шубин, С. «И наша досягнёт в Америку держава» : Ломоносов-геополитик и Русский Север / С. Шубин // Родина. – 2011. – № 9. – С. 51–53.

Геополитика – наука, изучающая, как государства, учитывая условия и законы пространства, выстраивают стратегию своего развития, – получила громкую известность лишь через 150 лет после смерти Ломоносова. Однако многие работы Михаила Васильевича соответствуют не только содержанию, но и духу этой науки. Поскольку с 1934 года и почти до конца 1980-х она в нашей стране была под запретом, с геополитической точки зрения взгляды великого помора до сих пор еще должным образом не проанализированы. А сделать это необходимо: ведь Россия сейчас стоит перед серьезным геополитическим выбором, и ломоносовские идеи могут помочь осмыслению этой задачи.

Ломоносов и Арктика : рек. список лит. / Муниципальное учреждение культуры «Централиз. библиот. система» г. Архангельска, Центр. гор. б-ка им. М. В. Ломоносова ; [сост. Г. И. Попова]. – Архангельск, 2011. – 47 с.

Ломоносов и Север : библиографический указатель / Гос. учреждение культуры Арханг. обл. «Арханг. науч. б-ка им. Н. А. Добролюбова» ; [сост. З. В. Истомина ; отв. ред. Е. И. Тропичева]. – 2-е изд., доп. – Архангельск : [б. и.], 2011. – 309, [1] с., [8] л. ил. : ил. – (Серия «Северная библиотека»).

Научные миры М. В. Ломоносова : путеводитель по науч. работам М. В. Ломоносова; Хроника Ломоносовских чтений : библиогр. пособия / МУК «Централизованная библиотечная система», Центральная городская библиотека им. М. В. Ломоносова ; [сост. : О. В. Кузнецова, Т. Н. Потрохова]. – Архангельск : [б. и.], 2002. – 54 с.

Северный морской путь – арктическая дорога жизни. История открытия и освоения Северного морского пути : рекомендательный список литературы / Муницип. учреждение культуры муницип. образования «Город Архангельск» «Централиз. библиот. система», Центр. гор. б-ка им. М. В. Ломоносова ; [сост. Г. И. Попова]. – Архангельск, 2012. – С. 33–45.



Поморская улица

(Октябрьский округ, 1869)



Поморская улица – одна из старинных улиц Архангельска. Всегда была своеобразным торговым центром города. В названии улицы сказалась близость моря. Поморьем в старину называли обширный край по берегам Белого моря, Онежского озера, Северного Ледовитого океана.

Поморье – историческое название обширной территории на севере Европейской России. Термин применяется в трёх значениях. В самом узком смысле Поморье (Поморский берег) – южный берег Белого моря от Онеги до Кеми. Более широко Поморье понимается как всё беломорское побережье с прилегающими районами. В самом широком смысле – весь Русский Север от Карелии до Урала.

Этимология названия точно не установлена. «Поморцами», а затем «поморами» с XVI века именовали население прибрежной части Западного Беломорья и волостей, записанных за Соловецким монастырем до раскола в русской православной церкви. В Архангелогородской губернии в XVIII веке и Архангельской губернии в XIX веке местное население именовало «Поморьем» исключительно Поморский берег Белого моря, включая бывшие волости Соловецкого монастыря в Западном Беломорье.

Однако в концепции «Великого Поморья» учёного-историка, доктора исторических наук, профессора В. Н. Булатова термин «Поморье» употребляется как



историческое название обширной территории на севере Европейской России – весь Русский Север от Карелии до Урала.

Термин «Поморье» отражает не только географическую территорию, но и внутреннее культурное единство его жителей, которое развивается независимо от территориального деления и других искусственных факторов.

С начала XII века земли у Белого моря являлись владениями Новгородской республики. По версии В. Н. Булатова, эти земли и есть собственно Поморье, называвшееся также Заволочьем (между верховьями рек бассейнов Балтийского и Белого морей лежит водораздел, по которому ладьи перетаскивались волоком). Как полагает Булатов, освоению Поморья могло придать импульс нашествие Батыя и разорение Южной Руси. Постепенная колонизация Поморья и ассимиляция местного финно-угорского населения привела к складыванию на европейском Севере особого этноса русского народа – поморов.

Поморы — отличительное самоназвание (этноним) коренной этнической общности европейского Севера России (Поморья). Этноним «поморы» возник не позднее XII века на юго-западном (Поморском) берегу Белого моря, и в течении XIV–XVI вв. распространился далеко на юг и восток от места своего возникновения.



В «материалах для подробного описания Архангельской губернии» отмечается крепкое телосложение и статность поморов. По наблюдениям авторов, они «имеют большей частью русые волосы, твердую поступь, широкую и выдающуюся грудь, хорошо сложенные мускулистые руки и ноги». «Помор» – это волевой мужчина, рыбак, сильный, статный, крепкого телосложения...»

Этногенез поморов был обусловлен слиянием культур протопоморских, преимущественно угро-финских (чудских) племен Беломорья и первых древнерусских колонистов, активно заселявших территории Заволочья.

«Море – наше поле», говаривали поморы. На лов рыбы и за морским зверем местные жители на самодельных судах ходили на Мурман, Новую Землю, достигали берегов Норвегии, останавливались на островах в Белом, Баренцевом и Карском морях. Тем самым поморы сыграли особую роль в освоении северных морских путей и развитии судостроения. «Вечными мореходами» метко окрестил их известный русский адмирал Литке.



В XII – XV вв. Поморье было колонией Великого Новгорода. В XV – XVII вв. Поморьем назывался обширный экономический и административный район по берегам Белого моря, Онежского озера и по рекам Онега, Северная Двина, Мезень, Пинега, Печора, Кама и Вятка, вплоть до Урала. К началу XVI в. Поморье присоединилось к Москве.

Сторонники концепции Булатова высказывают мнение, что в период существования Новгородской республики поморами называли жителей западного побережья Белого моря, но с приходом Московского государства поморами стали именовать всё население бывших чудских районов Заволочья (онежане, мезенцы, двиняне, важане и др.). Это обстоятельство подтверждается многими историческими источниками XVII века, в которых «поморскими городами» (т.е. городами, входившими в состав Поморья) называются города Вятка, Тотьма, Пермь и Великий Устюг. Кроме того, термин «поморские города» использовался в московском приказном производстве для обозначения северных городов Московского государства, входивших в состав Поморья.

С начала XVI века Поморье, за четыре века значительно увеличившись по территории, входит в состав Русского государства. В это время Поморье приблизительно составляло около 60% всей территории складывавшегося Российского государства, а к середине XVI века – около половины. Во второй половине XVII века в 22 уездах «Большого Поморья» проживало до 1 млн. человек. В этой части России никогда не было крепостного права, а основную массу населения составляли свободные «черносошные крестьяне». По мнению Булатова, Поморье играло определяющую роль в экономической жизни государства, особенно во внешней торговле.

Российский историк XVIII века В. Н. Татищев, употребив в своей «Истории Российской» (написанной в 1739 – 1750 гг.) термин «Поморье» в разных местах с разным смыслом, помимо своего желания положил начало его вольной трактовки, которая продолжается до настоящего времени и включает обозначение:

- Территории беломорского побережья от Онеги до Кеми;
- Территории всего беломорского побережья;
- Территории всего Русского Севера. Прежде это словосочетание нигде в исторических документах не встречалось.

В. Н. Татищев в своей «Истории Российской» даёт такое определение: *«Общее имя Поморие, а по уездам: Архангельской, Колмоград, Вага, Тотьма, Вологда, Каргополь, Чаронда (прим. Вологодская обл.) и Олонец (прим. Карелия)»... «Есть северная часть России, в которой все по берегу Белого моря и Северного моря от границы Карелии с финнами на восток до гор Великого пояса или Урала заключается. К югу же издревле русские поначалу часть по части овладевали и к Руси приобсчали. Ныне же все оное и еше с немалою прибавкой под властью Поморской губернии состоит».*

В других местах, например, в той же первой книге «Истории Российской» В. Н. Татищев писал: *«...а маурема значит поморье, или приморская, или многоводная земля, отчего до сих пор поморье северное около Двины и Колы именуют Мауремани и Мурмани, также и град Муром, думается, от множества болот или от народа, пришедшего от моря, имя получил».*

Нужно отметить, что выводы В. Н. Татищева о месте нахождения и размерах «Помория» основаны на работе с доступными ему письменными источниками и документами Разряда – центрального московского военного ведомства, а не на фактическом обследовании местности. При этом следует учитывать, что В. Н. Татищев создавал историю и географию всей России. В отдельных случаях он сочинял собственную терминологию, иногда не совсем удачно. Например, в исторических трудах В. Н. Татищева «Белой Русью» именовалась Ростово-Суздальская земля. Термин В. Н. Татищева в данном случае в отечественной



историографии не прижился. Но в случае с Поморьем, интерпретация Татищева получила широкое распространение.

В XIX веке Поморье стали называть Русским Севером, европейским севером России. Впоследствии термин Поморье стал размываться, этноним «поморы» стал вытесняться обезличенным термином «северяне», однако, несмотря на активные процессы ассимиляции поморов в великорусском этносе (этноним великороссы возник в XIX веке), поморы сохранили свое этническое (национальное) самосознание до наших дней. Этот факт, в частности, подтверждают данные всероссийской переписи населения 2002 года, где поморы указывали свою этническую принадлежность в графе «национальность» (реестровый код переписи № 208 «национальность – помор»).

Признаками этнической общности поморов являются – этническое (национальное) самосознание и самоназвание «поморы» (этноним), общность исторической территории (Поморье), общность культуры Поморья, общность языка (поморская «говóря»), этнический (национальный) характер, этническое религиозное мировоззрение (поморская древлеправославная церковь), общность традиционной экономики и другие факторы.

Работу с историческими документами всегда полезно сопоставлять с другими источниками, например – этнографическими. Так, полевые этнографические экспедиции Т. А. Бернштам в 60-е годы XX века показали, что жители деревень устья Северной Двины не называли себя поморами: «Никогда и разговору нет». Они считали поморами население Летнего берега. И ещё: «С Кандалакши на Мурман не ходили. Те может себя тоже поморами зовут, а для нас это не поморы»; Но встречались и заявления: «С Летнего берега не поморы, они картошку сеяли, хлебопашеством занимались». Жители кандалакшского берега утверждали: «Мы губяне, не поморы. Поморы – те по морю живут, а мы в губе живем, и поэтому в Архангельске нас называют губянами». Жителей Терского берега кандалакшане называли «терчанами», «роканами», «карелой» и «пеккой». Сильнее всего самосознание «помор» оказалось выраженным у населения Поморского берега. Настоящими поморами оно считало только себя, прочно связывая это название с мурманскими тресковыми промыслами, а слово «поморский» добавляли ко многим проявлениям своей жизни и быта: «поморский харч», «поморская справа», «поморский обычай», «поморские гости» и т.д.

Еще одним важным источником для перекрёстного сопоставления, наряду с историческими и этнографическими источниками, следует считать официальные данные переписей населения, в результате которых большая часть носителей поморской идентичности сегодня проживает на территории Архангельской области, а не на западном берегу Белого моря.

На сегодняшний день, с учетом данных переписей населения, целесообразно считать поморами население, обладающее поморской идентичностью, а представления о поморах, взятые из некоторых исторических источников прошлого века, устаревшими.

Овсянкин, Е. И. Поморская ул. (1869) / Е. И. Овсянкин // Овсянкин Е. И. Имена архангельских улиц. – Архангельск, 2008. – С. 294–295.

Сколько лет Поморской? // Magazine. – 2015. – № 12. – С. 70.

Поморская энциклопедия : в 5 т. / гл. ред. акад., вице-президент РАН Н. П. Лаверов. – Архангельск : Поморский гос. ун-т, 2001. – Т. 1 : История Архангельского Севера – 483 с.: ил.; 28 л. ил.; 4 л. карт.



Полярные мореходы из Поморья, поморские карты, поморские лоции, поморские промыслы в Арктике, поморские суда, поморы, поморы на Шпицбергене, Поморье.

Ануфриев, В. В. Русские поморы. Культурно историческая идентичность. – Архангельск : Солти, 2008. – 160 с.

Бернштам, Т. А. Поморы: формирование групп и система хозяйства / Т. А. Бернштам ; АН СССР; Ин-т этнографии ; под ред. К. Р. Чистова. – Л. : Наука, 1978. – 176 с.

Она же. Русская народная культура Поморья в XIX – начале XX века. – Л. : Наука, 1983. – 232 с.

Булатов, В. Н. Русский Север. Кн. 1. Заволочье (IX – XVI вв.) – Архангельск, 1997 ; Кн. 2. Встречь солнца (XV – XVII вв.). – Архангельск, 1998 ; Кн. 3. Поморье (XVI – нач. XVIII вв.). – Архангельск, 1999 ; Кн. 4. Свет полярной звезды (XVIII – XIX вв.). – Архангельск, 2002 ; Кн. 5. Ворота в Арктику. – Архангельск, 2001.– Архангельск : Изд. центр ПГУ им. М. В. Ломоносова, 1997 – 2001.

Половников, С. Я. Там, за горизонтом... : очерки о Белом море и поморах / С. Половников ; [авт. вступ. ст.: к.б.н. О. Н. Светочева, к.б.н. В. Н. Светочев]. – Архангельск : Правда Севера, 2014. – 267, [2] с. : ил.

Поморская сторона. Культура и краткая история поморов – коренного народа Севера. – Архангельск, Архангельская областная территориально-соседская община коренного малочисленного народа поморов, 2004. – 33 с.

Боярский, П. В. Русские промышленники на Новой Земле / П. В. Боярский // История освоения полярного архипелага Новая Земля / под общ. ред. П. В. Боярского. – М., 2005. – С. 23–31.

Брызгалов, В. В. Заметки о поморских мореходах и их «книгах мореходных» / В. В. Брызгалов, О. В. Овсянников // Труды Архангельского центра Русского географического общества. – Архангельск, 2014. – Вып. 2. – С. 275–284.

Поморское мореплавание.

Булатов, В. Н. «Дышащее» море / В. Н. Булатов // Булатов В. Н. Наука на Архангельском Севере : исторический очерк. – Архангельск, 2007. – С. 97–122.

Поморская морская культура.

Лисниченко, В. В. Поморское «поле» / В. В. Лисниченко, Н. Б. Лисниченко // Лисниченко В. В. Экология помора. – Архангельск, 2007. – С. 22–30.

История поморских промыслов.

Методические рекомендации [по программе «Поморская артель»] // «Поморское братство» : образовательно-воспитательная программа и методические рекомендации третьего цикла учебного пособия по курсу краеведения «Мы – поморы!». – Архангельск, 2007. – С. 23–26.



Сибиряковцев проезд

(Октябрьский округ, 1987)



Участники арктической экспедиции ледокольного парохода «А. Сибиряков»

«А. Сибиряков» – ледокольный пароход, заложен 23 ноября 1908 года на верфи «Гендерсон и К°» по заказу компании «Беллавенчур Стимшип». Спущен на воду в 1909 году под названием «Беллавенчур» (англ. Bellaventure).

В 1915 году «Беллавенчур» вместе с однотипным зверобойным ледокольным пароходом «Бонавенчур» («Владимир Русанов») куплен у компании «Эй Джи Хэрви» министерством торговли и промышленности России для зимних рейсов в Белом море.

В 1916 году переименован из «Беллавенчур» в «Александр Сибиряков». Новое имя ледокол получил в честь русского золотопромышленника и исследователя Александра Михайловича Сибирякова – энтузиаста освоения Сибири и Арктики.

В Первую мировую войну работал в Белом море на перевозке прибывавших из стран-союзников военных грузов. После войны использовался ежегодно для весеннего зверобойного промысла в горле Белого моря и в навигацию как грузовое и снабженческое судно.

Советский ледокольный пароход «А. Сибиряков» в 30-е годы прошлого века был известен не только на территории Советского Союза, но и во всем мире. Славу



ледоколу водоизмещением 2870 тонн, имевшему длину 77 метров и ширину 10,2 метра, принесло плавание, совершенное им в 1932 году. Тогда на заре ледокольного мореплавания именно «А. Сибиряков» первым за всю историю мореплавания всего за одну навигацию совершил сквозной переход из Архангельска в Петропавловск-Камчатский. Экспедиция эта предпринималась в рамках второго Международного полярного года.

28 июля 1932 года «Сибиряков» под командованием капитана В. И. Воронина, начальника экспедиции, академика О. Ю. Шмидта и его заместителя В. Ю. Визе вышел из Архангельска. В солнечный июльский день «Сибиряков» распрощался тремя гудками с Архангельском.

Первая остановка была у Новой Земли. Дети ненцев, промышлявших здесь морских зверей, с гордостью показали морякам команды «Танец моржа», в котором танцоры искусно подражают движениям животных.

В целях экономии времени исследовательские работы решено было начать только в северной части Карского моря. Лето 1932 года в Карском море выдалось теплое, льдов здесь было сравнительно немного. Поэтому экспедиция решила попробовать пройти на восток, в море Лаптевых.

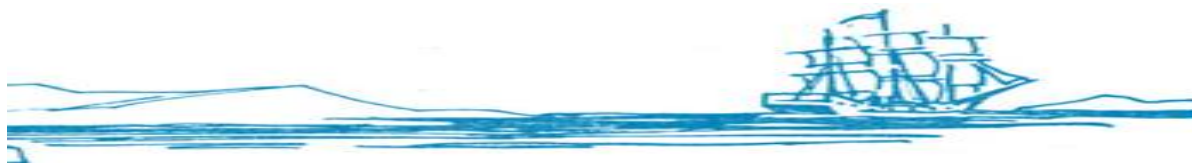
Через двое суток после выхода из порта ледокол миновал Канин Нос, взял курс на остров Колгуев и далее на север, вдоль берегов Новой Земли. Пришлось идти через Маточкин Шар, так как Югорский Шар был забит льдами. Путь был нетрудный, льда мало, и экспедиция сэкономила время. Пересекли Карское море, остановились у острова Диксон, откуда и телеграфировали, что путь проходим. После этого караван торговых судов, дожидавшихся сообщения, двинулся по пути «Сибирякова».

На Диксоне пришлось сделать вынужденную недельную остановку, так как норвежский пароход «Вагланд» с углем опаздывал. Пароход этот был зафрахтован для Карской экспедиции. Во время стоянки члены команды посетили геофизическую обсерваторию, недавно развернутую на месте метеорологической станции. Здесь же, на Диксоне, попали в шторм, после которого приняли участие в поиске шлюпки с рыбопромышленниками, унесенными в море. В ожидании угольщика экспедиция выполнила исследовательский рейс к острову Свердруп, находящемуся на трассе Севморпути. Требовалось определить его точное местонахождение для нанесения на карту.

Когда «Вагланд» с углем прибыл, «Сибиряков» загрузился и взял курс на Северную Землю. Благодаря отсутствию льдов на участке от Диксона до острова Домашний (на западе Северной Земли) удалось сэкономить время, которое экспедиция использовала для обхода Северной Земли с севера. Еще ни одно судно не проходило этим путем торосистый лед.

Тяжело дался «Сибирякову» путь у восточных берегов Северной Земли. Здесь лежали огромные, крепкие ледяные поля. Под берегом держалась узкая прогалина, но местами ее перекрывали сплошные перемычки льда. Приходилось брать их с боя, отходя назад и с разгона ударяя льдины стальным форштевнем. На самых трудных участках взрывали лед аммоналом.

«Сибиряков» дошел до 81°28' северной широты, идти далее не было возможности из-за нехватки времени и топлива. Здесь были сделаны необходимые гидрологические наблюдения, и судно двинулось на юго-восток по широкой прибрежной полынье, которая постепенно сужалась. Наконец, полынья исчезла совсем, льды подошли вплотную к берегу Северной Земли. У пролива Красной Армии путь экспедиции преградило ледяное поле. Для продвижения вперед пришлось применить взрывные работы. В судовом журнале расстояние, пройденное за вахту, отмечалось уже не в милях, а в кабельтовых. Неделя была потрачена экспедицией на обход Северной Земли. У берегов острова Малый Таймыр «Сибиряков» вошел в чистую воду, но ненадолго. В устье Лены судно выбралось из плавучего льда и вошло в чистую воду. Чукотское море стало еще одним опасным



испытанием для ледокола. Очень медленно экспедиция продвигалась к Берингову морю.

Путь между Леной и Колымой «Сибиряков» проделал быстро. Но к востоку от Колымы, у Чукотского берега, экспедицию ждали тяжелые испытания: дрейфующие льды завладели судном и потащили его, как игрушку, вдоль берега. Во время попыток освободиться, винт ударился о лед и все лопасти обломались. Казалось, ледяные объятия готовы были навсегда задержать пароход у суровых темных скал Чукотки. Решено было проводить ремонт. Новые лопасти были поставлены – и судно двинулось в путь. Но скоро случилось еще худшее несчастье – от сильного удара обломался вал. Берингов пролив был уже близок, но дрейф грозил отогнать судно назад.

Судно осталось без винта – беспомощное, неуправляемое – и полностью оказалось во власти ветров, течений и льдов. Тогда экипаж поднял самодельные паруса, скроенные из кусков брезента, старых одеял и простыней. Ледокольный пароход приобрел совершенно фантастический вид, но ожил, задвигался, «помчался со скоростью... полмили в час. Солнце светило днем и ночью, корабельный петух сбился со счета и кукарекал как попало. Настроение команды улучшилось, «Сибиряков» был переименован в «Летучего голландца». За день удавалось пройти 9 миль, все время встречались крупные льдины, которые приходилось долго обходить, и 1 октября, на 66 сутки плавания, пароход вырвался на чистую воду у самого входа в Берингов пролив. Здесь его взял на буксир рыболовный траулер «Уссуриец».

Впереди – Тихий океан. В. Б. Визе так описывает эти минуты: *«Но теперь сила была на нашей стороне. Вот ледокол уже слегка покачивается от передававшегося подо льдом волнения. Вот мы огибаем последнюю льдину и выходим, наконец, на чистую воду. Мы свободны. Мы победили. Из груди сибиряковцев вырывается могучее «ура» и разносится по морскому простору. С бака салютуют оружейными залпами. Это было первого октября в 14 часов 45 минут у северного входа в Берингов пролив. Впервые в истории мореплавания северо-восточный проход был пройден в одну навигацию».* Завершился героический путь экспедиции в японском городе Иокогаме, где состоялась встреча «Александра Сибирякова», запечатленная на фотографии.



На снимке слева направо: Владимир Визе, Владимир Алексеев-Железняков, Отто Шмидт, Владимир Воронин. Иокогама, октябрь 1932 г.

С экспедицией академика О. И. Шмидта ледокол прошел по водам сразу шести морей – Белого, Баренцева, Карского, моря Лаптевых, Восточно-Сибирского и Чукотского, преодолевая ледяные заторы и шквальные ветра. Это было первое в истории сквозное плавание по Северному морскому пути из Белого моря в Берингово за одну навигацию. В том же году «Александр Сибиряков» был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Одним из итогов плавания стала организация при Совнаркомом СССР в декабре 1932 года Главного управления Северного морского пути с основной задачей *«...продолжить окончательно морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути».*

Но на этом плавании эпопея судна «А. Сибиряков» не закончилась, 24 ноября 1936 года «А. Сибиряков», дрейфующий в водах Карского моря, всего в трех милях от берега Новой Земли, натолкнулся на подводные рифы. В имеющихся балластных танках образовалась пробоина, туда начала поступать вода, и вскоре они оказались практически полностью затоплены. Капитан Марков отдал приказ пустить машины полным задним ходом, в надежде сняться с камней самостоятельно, но попытка провалилась, пароход крепко удерживался подводными камнями.



1936 год. Л/п «Сибиряков» во льдах Карского моря

25 ноября ветер на море усилился, поднялись еще большие волны, и корабль начало бить о скалы со все возрастающей силой. Большая волна перекинула пароход ближе к берегу, но в его днище и бортах образовалось еще больше пробоин, вода затопила машинное отделение и котельную, на судне погас свет, была прекращена подача отопления, нарушена радиосвязь, радист едва успел послать в эфир сигнал о помощи.

Уже на вторые сутки после случившегося из Архангельского порта вышел ледокол «Ленин» с командой спасателей на борту и направился к месту крушения. Спустя еще 5 дней к месту крушения подошли основные силы спасателей из Мурманска, привезшие с собой огромные помпы, канаты, якоря, тросы, лес, цемент и продовольствие.

Положение «А. Сибирякова» было критическим, средняя часть корпуса прочно уперлась в камни, нос и корма при этом были на весу, имелись сильные повреждения, практически все свободное пространство корабля оказалось



наполнено водой, равнявшейся с поверхностью моря, крен на правый борт составлял не менее 5 градусов. Все работы нужно было закончить до 9 января, когда ожидался наплыв воды, в противном случае, пароходу грозило быть зажатым плавучими льдинами и погибнуть. Изначально планировалось осушить трюмы, откачав из них воду и освободив от груза, затем пробоины заделали бы и при помощи двух имеющихся буксиров стянули корабль с камней. Но план из-за сильного шторма провалился, крен парохода усилился до 9 градусов, с места сдвинулись паровые котлы, сильным толчком сорвало динамо-машину, скала на которую напоролся пароход, пробурила днище и вошла в машинный отсек. Пришлось спасать уже не сам корабль, а и спасателей, которые были вынуждены оставить всякие попытки по спасению судна до весны.

Летом 1937 года спасательная экспедиция вернулась на этот раз с новым планом, согласно которому предполагалось монтировать 16 кронштейнов, укрепив ими борта, подвести под пароход два понтона каждый, по 80 тонн, очистить и продуть паровые котлы, но саму паровую машину демонтировать и снять. Вода должна быть полностью откачана. Работы были завершены ценою огромных усилий 10 октября, «А. Сибиряков» снялся с камней и на буксире направился к Большой земле, куда он с трудом, преодолевая вновь разбушевавшийся шторм, прибыл только 17 октября. На ремонт героически спасенного судна ушло всего несколько месяцев, после чего оно вновь вышло в море. До начала Великой Отечественной войны «Александр Сибиряков» работал в Арктике как снабженец, совершая рейсы вплоть до августа 1942 года, когда был вынужден вступить в неравный бой с немецким крейсером «Адмирал Шеер».

А по пути, проложенному «Сибиряковым» в 1932 году, в последующие годы пошли другие суда. И теперь ежегодно многие пароходы перевозят грузы и людей по Северному морскому пути, приобщая далекую и когда-то пустынную северную окраину материка к жизни всей страны. Сквозные плавания через океан мимо берегов Европы и Азии теперь стали обычным делом.

Овсянкин, Е. И. Сибиряковцев проезд (1987) / Е. И. Овсянкин // Овсянкин Е. И. Имена архангельских улиц. – Архангельск, 2008. – С. 319–320.

Проезд Сибиряковцев (1987) // На высоком Двинском берегу : опыт работы по историческому и литературному краеведению Постоевой Натальи Александровны – главного библиографа Октябрьской библиотеки № 2 МУК «ЦБС» : [сборник] / Муницип. учреждение культуры «Централиз. библиот. Система» ; [авт.-сост. Н. А. Постоева]. – Архангельск, 2008. – С. 68–69. – Библиогр. в тексте.

Визе, В. Ю. На «Сибирякове» и «Литке» через Ледовитые моря: два исторических плавания, 1932 и 1934 гг. – М.; Л., 1946. – 261 с.

Воскобойников, В. М. Зов Арктики. Героическая хроника. (Отто Юльевич Шмидт) / В. М. Воскобойников. – М., 1975. – 192 с. – (Пионер – значит первый).

Книга о выдающемся ученом О. Ю. Шмидте. Посвящена она легендарному плаванию на ледоколе «А. Сибиряков», который первым в мире прошёл весь Северный морской путь за одну навигацию.

«Сибиряков», ледокол. Экспедиция (1932). Научные результаты экспедиции на «Сибирякове» в 1932 году : [в 2 ч.]. – Л. : [Изд. Всесоюз. Аркт. ин-та] /, 1933. – Ч. 1. –



207, [1] с., [7] л. ил. : карты, ил., портр., табл., граф. – Библиогр.: с. 204 и в подстроч. примеч.

Содержание: Визе В. Ю. Экспедиция на ледокольном пароходе «Сибиряков» в 1932 году. – С. 5–37.

Визе В. Ю. Температура и соленость морской воды. – С. 39–87.

Визе В. Ю. Состояние льдов в Ледовитом море между Новой Землей и Беринговым проливом по наблюдениям ледокольного парохода «Сибиряков» в 1932 году. – С. 89–101.

Визе В. Ю. Дрейфы «Сибирякова» в Чукотском море. – С. 103–124.

Визе В. Ю. Морские промеры, выполненные экспедицией на ледокольном пароходе «Сибиряков» в 1932 году. – С. 125–130.

Русинова И. Л. Метеорологические наблюдения, произведенные экспедицией на ледокольном пароходе «Сибиряков» в 1932 году. – С. 131–163.

Гаккель Я. Я. Материалы по картографии Карского моря. – С. 165–174.

Влодавец В. И. Геолого-петрографические наблюдения, произведенные во время экспедиции на ледокольном пароходе «Сибиряков» в 1932 году. – С. 175–202.

Баландин, Р. К. Северным морским путем / Р. К. Баландин, В. А. Маркин // Баландин Р. К. 100 великих географических открытий. – М., 2008. – С. 410–414.

Сквозное прохождение ледовой трассы советским ледокольным пароходом «А. Сибиряков» под руководством Отто Шмидта и Владимира Визе (1932 год). Всего за 65 дней, за одну навигацию, «А. Сибиряков» прошёл Северный морской путь.

Белов, М. И. «Сибиряков» под парусами входит в Берингов пролив / М. И. Белов // Белов М. И. Путь через Ледовитый океан : очерки из истории открытия и освоения Северного морского пути. – М., 1963. – С. 133–139.

Булатов, В. Н. Великим Северным : [поход ледокольного парохода «Сибиряков»] / В. Н. Булатов // Архангельск. 1584 – 1984. Фрагменты истории. – Архангельск, 1984. – С. 191–194.

Он же. «Проложить окончательно...» / В. Н. Булатов // Булатов В. Н. Русский Север. – Архангельск, 2001. – Кн. 5. Ворота в Арктику. – С. 160–170.

Самым замечательным и выдающимся походом в навигацию 1932 года стал поход «А. Сибирякова» по всей трассе Северного морского пути.

Визе, В. Ю. Экспедиция на «Сибирякове» в 1932 г. Работы по освоению Севморпути / В. Ю. Визе // Визе В. Ю. История исследования Советской Арктики. – Архангельск, 1935. – С. 191–202.

Дьяконов, М. А. Поход «Сибирякова» / М. А. Дьяконов // Дьяконов М. А. Путешествия в полярные страны. – Л., 1933. – С. 17–182.

Зубов, Н. Н. Сквозное плавание ледокольного парохода «Сибиряков» Северным морским путем / Н. Н. Зубов // Зубов Н. Н. Отечественные мореплаватели – исследователи морей и океанов. – М., 1954. – С. 379–383.

Лаврук, В. Героические тридцатые / В. Лаврук, Ю. Лукасик // Лаврук В. В море и у причала. – Архангельск, 1988. – С. 110–114.

Николаева, А. Г. [Ледокольный пароход «А. Сибиряков»] / А. Г. Николаева, М. С. Хромцова // Николаева А. Г. Сквозь льды и штормы. – Архангельск, 2004. – С. 40–44.



Попов, С. В. Их было семь / С. В. Попов // Патриот Севера : историко-краеведческий сборник. – Архангельск, 1985. – С. 135–138.

Чубаков, К. Н. Освоение высокоширотной магистрали Северного морского пути / К. Н. Чубаков. – М., 1982. – Т. 10. – С. 92–102.

Впервые в истории арктического мореплавания весь Северный морской путь был пройден за одну навигацию на ледокольном пароходе «А. Сибиряков». Этим проходом как бы завершились многие попытки экспедиций прошедших столетий связать Европейский Север с Дальним Востоком, и главное, осуществилась мечта многих поколений русских мореплавателей о возможности создания единой транспортной системы вдоль побережья Сибири.

Булатов, В. Великим Северным... : [к 50-летию похода «А. Сибирякова»] / В. Н. Булатов // Правда Севера. – 1982. – 28 июля.

В дни мира и войны : (страницы героической биографии ледокольного парохода «А. Сибиряков») // Памятные даты Архангельской области, 1977 г. – Архангельск, 1977. – С. 37–38.

Ветров, Р. Подвиг, изумивший мир : [к 50-летию рейса ледокольного парохода «А. Сибиряков»] / Р. Ветров // Моряк Севера. – 1982. – 28 июля.

Власова, В. Из истории освоения Арктики: полярный радист Евгений Гиршевич : [в послужном списке Евгения Николаевича Гиршевича – 12 арктических экспедиций, 5 промысловых кампаний, зимовки на судах, затертых льдами Арктики] / В. Власова // Архангельская старина. – 2009. – № 1. – С. 31–36 : ил. – (Русская Арктика).

Дурасов, Г. И. Северным морским... / Г. И. Дурасов // Правда Севера. – 1977. – 29, 30 июля, 2 авг.

Иванов, Д. Дорога во льдах / Д. Иванов // Русский мир.ru. – 2013. – № [5] (май). – С. 46–49 : фото. – (История) (Северный морской путь).

Ледокольный пароход «Сибиряков» 1 октября 1932 г. завершил 1-е в истории сквозное плавание Северным морским путем.

Поморская, Д. Семеро смелых : часть 1. «Георгий Седов» и «Александр Сибиряков» – из целого семейства ледокольных пароходов они наиболее знаменитые / Д. Поморская // Правда Северо-Запада. – 2012. – 8 февр. – С. 15 ; 15 февр. – С. 15.

Химаныч, О. Брезентовые паруса надежды: первый подвиг «А. Сибирякова» / О. Химаныч // Волна. – 1992. – 14 нояб. – С. 5.

К 60-летию сквозного плавания по Севморпути за один год.

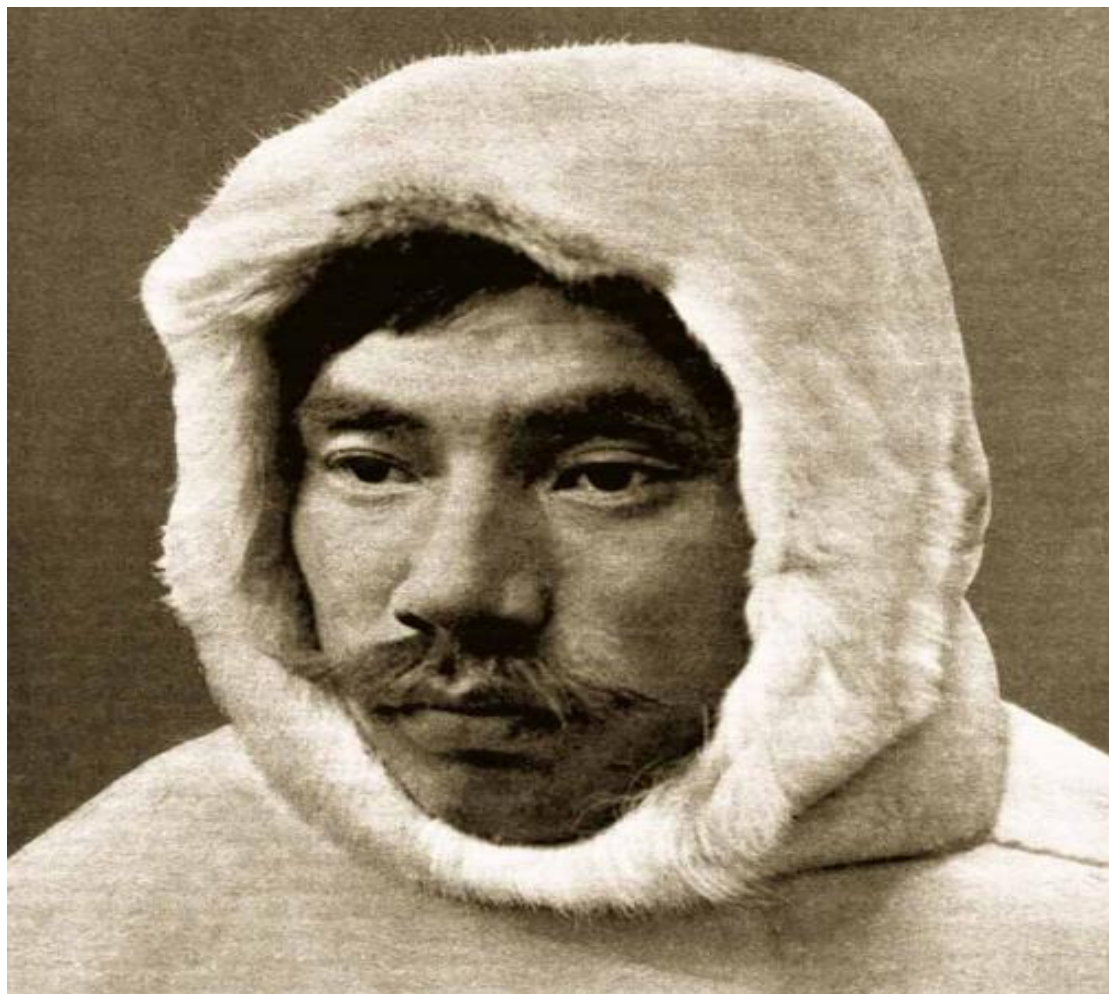
Чесноков, И. Хождение за четыре моря: из Европы в Азию : 75 лет исполнилось Северному морскому пути / И. Чесноков // Волна. – 2007. – 18 дек. – С. 8, 4.

Поход «А. Сибирякова» // Северный морской путь – арктическая дорога жизни. История открытия и освоения Северного морского пути : рекомендательный список литературы / Муницип. учреждение культуры муницип. образования «Город Архангельск» «Централиз. библиот. система», Центр. гор. б-ка им. М. В. Ломоносова ; [сост. Г. И. Попова]. – Архангельск, 2012. – С. 54–56.



Тыко Вылки улица

Октябрьский округ (1968)



Тыко Вылка (Вылка Илья Константинович) (15 (27) февраля 1886 – 28 сентября 1960) – ненецкий художник, путешественник, исследователь Новой Земли, просветитель, общественный деятель, председатель поселкового и Новоземельского островного советов депутатов трудящихся.

Тыко Вылка родился в становище Белушья Губа на Новой Земле в многодетной семье (помимо его в семье было ещё 10 детей). Его отец был одним из немногих грамотных жителей Новой Земли и известным на острове охотником. Он передал сыну все необходимые для выживания в суровом климате знания.

О Тыко Вылке написано и сказано много: о художнике и исследователе арктических островов с уважительным восторгом писали Владимир Русанов и Александр Борисов, Степан Писахов и Юрий Казаков. Есть много официальных документов, характеризующих Тыко Вылку как серьезного, требовательного и внимательного руководителя островного Совета, не случайно же в советских хрониках за ним прочно утвердилось почетное звание Президента Новой Земли. Но до нас дошло очень немного рассказов и воспоминаний, характеризующих его не как «великого самоеда», а как просто человека с архипелага «Новая Земля», с его слабостями и сомнениями, ненца, чья судьба оказалась ему неподвластна, чьим уделом в старости стало одиночество и беспредельная тоска по потерянной навсегда родине.



Исполнилось уже сто тридцать лет замечательному «великому самоеду», которого нет рядом с нами. Нет в живых ни самого, ни усыновленных им детей брата, ни его собственных детей, рожденных на Новой Земле, остались лишь немногочисленные осколки большого некогда рода, раскиданные на просторах Колгуева, Вайгача, Омы и Нарьян-Мара. Но о своем, не таком уж далеком предке, они знают в основном по книгам, музейным экспозициям, картинам и редким фотографиям. Общаться непосредственно с Тыко Вылкой никому из них так и не посчастливилось.

1900 год.

Тыко Вылке недавно исполнилось 15 лет. Он жизнерадостен и полон надежд. Его любят родители, он гордится своим отцом – известным на острове охотником на морского зверя – Ханецем (русское имя Константин) Вылкой. Даже имя отца переводится как «хороший охотник», так что людям и рассказывать не приходится, из какого рода-племени они со старшим братом происходят. Уже в детстве отец научил сыновей ходить в море, он прекрасно ориентировался и в море, и на суше, иначе ведь не выживешь на студеном острове. Тыко прекрасно стрелял, умел различать следы тундровых зверей. По словам его приемной дочери Ольги Андреевны Ледковой, отец с ранних лет умудрялся по следу определять даже вес и размер пушного зверя, и этот навык передал ему отец – Ханец Вылка.

От отца сыновьям передалась и природная тяга ко всему новому, непознанному. Именно их родитель – «нися», как называют своих отцов ненцы, считался одним из самых грамотных самоедов Новой Земли. Он учился у самого отца Ионы, которого нежно величал «батюско», письму и чтению. Тыко гордился отцом и втайне завидовал ему. Очень хотелось, чтобы и им так же восхищались близкие. Он еще не знал, что ему нравится больше в этой жизни. Он уже был неплохим рыбаком и охотником, прекрасным следопытом, исходившим Новую Землю вдоль и поперек, стал и хорошим шкипером, способным вывести рыболовецкую шхуну из штормовой зоны. Это было частью жизни каждого новоземельца. Одни это делали лучше, другие хуже, но без этих навыков на Едэй Я никто бы не выжил. Это уж точно! 14-летний Тыко Вылка один прошел на лодке по проливу Маточкин Шар. Северная природа, тундра поразили его своей величественностью и навсегда вошли в душу.

Тыко Вылку все больше тянуло к неизвестным далям. Большие морские корабли в начале века были нередкими гостями на арктических островах Ледовитого океана. Морские державы: Англия, Норвегия, Швеция и Россия, соперничая друг с другом в «выносливости и морозостойкости» – поочередно забрасывали сюда свои экспедиции, дабы доказать миру, что только они способны называться первооткрывателями. Вылка понимал, что где-то там есть другая жизнь, другие люди, и ему очень хотелось увидеть «невиданное», узнать «непознанное».

1901 год.

В становище Ханеца Вылки появляется новый человек – художник Александр Борисов. Он уже побывал на Вайгаче, сделал множество зарисовок. Но Ледовитый океан не торопился отпускать яхту «Мечта», на которой он путешествовал. Яхта была затерта во льдах, и если бы не смелые ненецкие охотники, Борисов и команда «мечтателей» утонули бы во время осеннего ледового дрейфа. Неприветливая и опасная Новая Земля показалась известному русскому художнику просто страшной, потому-то и возникли у него ассоциации со «Страной смерти», потому-то и выглядят такими мрачными живописные полотна Борисова, рассказывающие об архипелаге.

В свое путешествие по Новой Земле Борисов взял с собой молодого Вылку. Почти четыреста километров прошли и проехали они на собаках, останавливаясь в самых загадочных и прекрасных местах острова. Художник делал свои зарисовки, Тыко Вылка наблюдал и учился. У него не было кистей и карандашей, он рисовал палочкой на песке или угольком на камне. Изображал те же пейзажи, что и Борисов,



только видел он их иначе. Не было в его схематических рисунках тяжеловесной обреченности. Там, где столичный художник восклицал: «Какой ужас!», Тыко только спокойно улыбался, уверенный, что все самое непонятное и «ужасное» находится как раз не здесь, на его родине, а там, в далеких каменных городах, откуда и прибыл Александр Борисов. Но говорить ему об этом Тыко не стал, он с детства был тактичен. Его родители, воспитывая мальчика в ненецких традициях, с детства внушали ему, что нельзя перечить старшим. Если взрослый не прав, он сам поймет это, на то он и взрослый.

Вскоре Борисов заметил странные рисунки молодого ненца, восхитился изяществу и четкости изображений. Его поразила документальность картин Тыко, до мельчайших подробностей выписывающего детали: если снег, то каждое углубление на нем, если камень, то каждая трещина, если человек, то каждая пуговица и узор на рубашке. И Александр Борисов решил обучать Тыко Вылку живописи. Учеба длилась всю зиму и весну. В начале лета со своими новоземельскими эскизами и набросками художник покинул остров, уверенный, что в больших городах он обязательно расскажет о талантливом самоедском юноше со странным именем Тыко.

1903 год.

На Новую Землю приезжает Степан Писахов. Писатель, автор известных былей и сказок, человек очень разносторонний и самобытный, знаменитый в столичных кругах еще и как талантливый художник, он был сослан на Новую Землю за «неуважительное отношение к власти».

Писахов был первым, кто подарил Тыко Вылке краски и карандаши – поистине «царский подарок». Он произвел на молодого человека такой же эффект, как некогда подаренный отцом Ионой кусок душистого мыла и полтора метра цветного сатина. Ими не пользовались, а берегли, выставляя на показ в знак глубокого уважения лишь тогда, когда сам отец Иона заглядывал в гости к Ханецу Вылке. Тыко твердо решил, что красками он будет рисовать лишь тогда, когда станет «ученым художником».

Писахов же в своих дневниковых записях отметил: «Работы Вылки поразили меня своей «неровностью», в них удивительно сочетается детская неумелость и сила, полнозвучие и утонченность европейских мастеров. Откуда у него это!» Писахов пытается отговорить Тыко Вылку ехать в большие города учиться живописи и пишет в дневнике: «Он слишком самобытен, своим природным чутьем Тыко сам найдет свою дорогу. Он сможет показать Новую Землю такой, какой мы, приезжие, ее никогда не увидим...» Он объясняет молодому человеку, что его картины – это то, чем можно жить, на что можно выменивать или покупать вещи и еду. Для Тыко Вылки это стало еще одним открытием. И когда в 1904 году Писахов покинул свою «странную ссылку», начинающий художник совершил свою первую сделку, выменяв компас и термометр у двух английских путешественников. Его удивлению не было конца, а близкие родственники только посмеялись над «глупостью аглицких гостей», посчитав, что не мужское это дело – картинки рисовать да на вещи их выменивать. Но благодаря полученному компасу Тыко совершил удивительный поход вокруг Новой Земли, он один самостоятельно прошел более восьмисот километров и нарисовал карту побережья, открыв два новых острова и четыре морских губы. Самостоятельно наработанные навыки картографа очень пригодились Тыко Вылке в 1909 году.

1909 год.

Молодому человеку только исполнилось 23 года, он полон сил, готов к новым свершениям. В этом году на Новую Землю приезжает Владимир Русанов. Человек, о котором Тыко Вылка позднее скажет: «У нас было две головы, но одно сердце». Вместе они обследовали весь архипелаг, изучили все острова северного и южного побережья, сделали точное картографическое описание – в результате даже



сегодня, в XXI веке, карта Новой Земли, составленная Русановым и Вылкой, является наиболее правильной и точной.

В 1910 году участников экспедиции В. Русанова встретили в Архангельске как героев. Не случайно же, за проделанную работу по результатам полярного исследования 1908 – 1910 гг. Тыко Вылке была присуждена золотая медаль «За усердие».

«Ежегодно подвигался он на собаках все дальше и дальше к северу, – писал о Вылке Русанов, – терпел лишения, голодал. Во время страшных зимних бурь целыми днями ему приходилось лежать под скалою, крепко прижавшись к камню, не смея встать, не смея повернуться, чтобы буря не оторвала его от земли и не унесла в море. В такие страшные дни гибли одна за другой его собаки. А самоед без собак в ледяной пустыне – то же, что араб без верблюда в Сахаре. Бесконечное число раз рисковал Вылка своей жизнью для того только, чтобы узнать, какие заливы, горы и ледники открыты в таинственной, манящей дали Крайнего Севера. Привязав к саням компас, согревая за пазухой заочневшие руки, Вылка чертил карты во время самых сильных новоземельских морозов, при которых трескаются большие камни, а ртуть становится твердой, как сталь».

Владимир Русанов убедился, что судьба свела его не только с самобытным художником и метким охотником, но и с настоящим землепроходцем.



Памятник В. А. Русанову и его проводнику И. Вылке (г. Печора 1967 год)

1910 год.

Архангельский губернатор Иван Сосновский приобрел у Вылки несколько живописных работ и подарил их императору Николаю II (последнему российскому императору). Картины очень понравились государю, и через три месяца он отправил Вылке ответный подарок – пятизарядный винчестер с тысячью патронов. От себя губернатор прибавил шестьсот рублей. Ничего подобного семья Вылки не видала никогда. Куда делось все это богатство, сегодня никто из потомков Вылки сказать не может, после Октябрьской революции «именных винчестеров» никто не видел.



Закончив путешествие, тридцатого августа 1910 г. Русанов решает наконец привести в исполнение давно занимавший его план. В этот день он записывает в дневнике: «Вечер я пробыл у самоедов, пили чай, беседовали и окончательно решили, что Илья Вылка, сопровождавший нас в экспедиции, поедет со мной учиться в город».

В 1910 году Тыко Вылка приехал в Москву учиться живописи. Он никогда не видел города, и вся его прежняя жизнь проходила среди северных ледяных пустынь Новой Земли. А судьба его могла сложиться иначе: он уже жил в Москве, учился живописи у известных художников В. Переплетчикова и А. Архипова, выставлялся, о нем много писали.

Как бы там ни было, в жизни Вылки должна была произойти большая перемена. Его не могли не заметить, ему не могли не помочь стать самобытным профессиональным художником или профессиональным же полярным исследователем — слишком талантлив, слишком заметен, слишком уж редкостное явление был он по тем временам.

1911 год.

В 1911 году из Архангельска на парусно-моторной лодке «Полярная» вышла очередная экспедиция В. Русанова. Для участия в ней Тыко два месяца учился на моториста. Но покинул бот, как только достиг Новой Земли; он должен был заменить трагически погибшего старшего брата Андрея, взяв на себя обязанности главы большой семьи. На плечи совсем еще молодого Тыко Вылки легла забота о старой матери, жене и шести детях погибшего брата. Старшей дочери брата Анне в то время было четырнадцать лет, а молодому «отцу» — только двадцать четыре года. После гибели Андрея по ненецким законам младший брат должен был взвалить на свои плечи заботу о его семье. Тыко так и сделал. Позднее он писал в Москву своему другу Василию Переплетчикову: «Василий Васильевич! Дорогой мой приятель. Жили мы с тобой дружно, все время вспоминаю Москву. Может, когда и приеду. Теперь не могу, брат у меня патроном застрелился. Остались жена, дети — одни девушки и мать старая».

1912 год.

В 1912 году в сентябре Вылка прощался с Русановым, уезжавшим домой, и не знал, что прощается навсегда, не знал, что Русанов погибнет в Карском море. У Тыко защемило сердце, он крепко сжал руки друга. Русанов постарался его успокоить и даже оставил ему свои вещи в знак того, что скоро сам за ними вернется. Топорик, компас и книги Вылка бережно хранил у себя в сундуке все эти годы, но Владимир за ними так и не приехал. Это было последнее путешествие знаменитого исследователя и ученого: только в 1934 году в районе западного побережья полуострова Таймыр нашли останки его шхуны «Геркулес», вместе с Владимиром Русановым погибла его жена — Жульетта Жак, и восемь членов экипажа, случилось это осенью 1913 года. Тыко Вылка посвятил несколько песен памяти своего друга Русанова, они долгие годы бережно хранились в фондах окружного радио, но, увы, уцелели лишь очень немногие записи голоса «великого самоеда». Так что весь цикл печальных песен о Владимире Русанове мы уже, к сожалению, никогда не услышим.

1920-е гг.

Тыко организовал на далеком острове коммуны, куда вошли жители Белушьей губы, Крестовой горы и Маточкиного Шара. С 1924 года в течение 32 лет Вылка — бессменный председатель Совета Новой Земли. В 1927-м году Тыко назначили председателем промысловой артели. Он устроил так называемые «детские промыслы» — прообраз интернатов для детей охотников и оленеводов, где преподавал рисование и получил почетное звание «батяка». На острове появились больницы, провели электричество, заложили новые поселения, одно из них Вылка назвал Русаново.



В 1929 году состоялась поездка Тыко Вылки в Москву и встреча с М. Калининым, где он благодаря журналистам получил еще одно звание «президент Новой Земли». Слова М. Калинина («Ты должен работать для своего народа») Вылка воспринял как завет. Его забота о своем народе сквозит во всем: это организация артели и обучение детей, сохранение традиционного промысла и национальной культуры. Илья Константинович понимал, что жизнь требует от него, руководителя населения Новой Земли, больших знаний, и в 1926 – 1937 годах окончил общеобразовательные курсы, организованные Архангельским облисполкомом.

1941 – 1945 гг.

Во время Великой Отечественной войны И. К. Вылка участвовал в организации обороны острова. По его рекомендациям размещались наблюдательные посты, там всегда была наготове упряжка собак для связи с островным Советом. На промыслах, где ушедших на фронт мужчин заменили женщины и молодежь, Илья Константинович, показывая всем пример, трудился самоотверженно. Он нередко участвовал в обсуждении маршрутов различных экспедиций, консультировал, помогал советами морякам... За работу во время войны И. К. Вылка был награжден орденом Трудового Красного Знамени и медалью «За оборону Сов. Заполярья».

1950-е гг.

После выхода на пенсию Тыко Вылка с новой женой и ее дочерью переехал жить в Архангельск. Здесь Илья Вылка поселился в деревянном домике на улице Вологодской, хотя ему предлагали более комфортное жильё. Он выступал с лекциями и докладами о Новой Земле, полярных экспедициях. Рисовал картины. На него часто приходили «поглазеть», как на местную знаменитость, о нем много говорили. Но люди, знавшие его близко, говорили, что он сильно страдал от одиночества и тоски по своей родине. Даже членство в «Архангельском географическом обществе» и частое общение с местной художественной интеллигенцией не принесло ему удовлетворения.

Заболев, почувствовав, что умирает, Вылка стал мужественно готовиться к

смерти. Он собрал, вымыл и сложил свои кисти. Пел старинные ненецкие песни, которых уже никто, кроме него, не помнил. Ходил в гости к друзьям, прощался.

— Просяйте! — кротко говорил он и низко кланялся.

— Далеко ли собрались, Илья Константинович?

— Да пока в больнису. А потом наверно дальсе.

И добавлял:

— Пойду искать Русанова. И опять мы с ним будем идти в холодных льдах...

Говорил еще старым друзьям:

— Будьте новоземельцами, будьте крепкими, как Север!

Тыко Вылка умер в Архангельске 28 сентября 1960 года от рака желудка в возрасте семидесяти четырех лет. Похоронен на Кузнечевском кладбище в Архангельске.

«Он читает книгу природы так же, как мы с вами читаем книги и газеты; в экспедициях он незаменим как помощник и проводник: это живая карта Новой



экспедициях он незаменим как помощник и проводник: это живая карта Новой



Земли. Человек он смелый, отважный, решительный; отличный охотник – бьет гуся пулей на лету» – так характеризовал Вылку его близкий друг Владимир Русанов своим друзьям.

О Тыко Вылке написано и сказано много: о художнике и исследователе арктических островов с уважительным восторгом писали Владимир Русанов и Александр Борисов, Степан Писахов и Юрий Казаков. Евгений Евтушенко посвятил ему стихотворение, которое так и называется «Про Тыко Вылку».

**Был каждый глаз у Тыко Вылки,
ну, словно щелка у копилки,
и он копил, как скряга, хмур,
не медь, потертую влияний,
а блики северных сияний,
и блески рыбных одеяний,
и переливы нерпих шкур...
И я восславлю Тыко Вылку!
Пусть он ложку или вилку
держать как надо не умел –
зато он кисть держал как надо,
зато себя держал как надо!
Вот редкость – гордость он имел!**

(Отрывок из стихотворения)



Мемориальная доска на здании историко-природного и ландшафтного музея-заповедника «Пустозерск» (г. Нарьян-Мар, ул. им. Тыко Вылки, д.4.)

«Илья Константинович (Тыко) Вылка. 1886 – 1960. Общественный деятель. «Президент Новой Земли». Действительный член Географического общества СССР, исследователь Арктики, самобытный художник».

Тыко Вылка вошел в историю как «неповторимый художник, смелый исследователь Севера, отважный моряк, сказитель и писатель, политический и общественный деятель», но по сути своей, для всех, кто его знал ближе, оставался просто «сава, нянэй хибяри» – искренним, хорошим, внимательным, бесконечно доверчивым и... очень печальным человеком.

Именем Тыко Вылки названы улицы в Архангельске и Нарьян-Маре, а также бухта в заливе Брандта Южного острова Новой Земли и ледник на острове ве Северный.



Коковин, Е. С. [Ул. Тыко Вылки] / Е. С. Коковин // Коковин Е. С. Улицы города рассказывают... – Архангельск, 1973. – С. 91–92.

Овсянкин, Е. И. Тыко Вылки ул. / Е. И. Овсянкин // Овсянкин Е. И. Имена архангельских улиц. – Архангельск, 2008. – С.338–339.

Устинов, В. Улица имени Тыко Вылки / В. Устинов // Правда Севера. – 1966. – 29 марта.

Человек – улица : «Правда Северо-Запада» продолжает рубрику, посвященную людям, в честь которых названы улицы нашего города. На этот раз герой – государственный деятель, художник, путешественник, охотник И. К. Вылка (Тыко Вылка) // Правда Северо-Запада. – 2008. – 16 янв. – С. 9.

Куратов, А. А. Вылка Илья Константинович // Поморская энциклопедия : в 5 т. / гл. ред. Н. П. Лаверов. – Архангельск, 2001 – Т.1 : История Архангельского Севера. – С. 113.

Вылка Илья Константинович (Тыко) // Арктика – мой дом: История освоения Севера в биографиях знаменитых людей / науч. ред., сост. В. И. Магидович. – М., 2000. – С. 262 – 265. – (Полярная энциклопедия школьника).

Вылка Илья Константинович // Ненецкий автономный округ : энциклопедический словарь / ред. : Л. Ю. Корепанова, Р. А. Ханталин. – М., 2001. – С. 89–90.

Воронова, О. П. Президент Новой Земли Тыко Вылко / О. Воронова. – М. : Советский художник, 1977. – 157, [2] с. : ил., портр. – (Рассказы о художниках). – Библиогр.: с. 155. – Библиогр. в примеч. 153–154.

Кошечкин, Б. И. Сын Новой Земли : (Тыко Вылко) / Б. И. Кошечкин. – М. : Мысль, 1980. – 75, [3] с., [4] л. ил. – (Замечательные географы и путешественники). – Библиогр.: с. 77.

Сухановский, А. Ф. Тыко Вылка. Сын Полярной звезды : этюды жизни Ильи Константиновича Вылки, ненецкого художника, сказителя и «президента Новой Земли», рисованные на полотнах его родины / А. Ф. Сухановский. – [Архангельск] : СК-Россия, 2009. – 253 с. : ил., фото ; 31. – (Библиотека Печорского края).

Тыко Вылка : каталог / [сост., авт. вступ. ст. В. Беднов]. – Архангельск : Сев.-Зап. кн. изд-во, 1977. – [24] с. : ил.

Баталова, С. Г. Старейшие художники Севера А. А. Борисов, С. Г. Писахов, И. К. Вылка. Полярный жанр в творчестве архангельских художников XX века / С. Г. Баталова // Ефремова С. А. Архитектурная сказка Красноборья: между прошлым и будущим : история, искусство, архитектура, путевые заметки. – Архангельск, 2008. – С. 105–110.



- Белицкий, Я. М.** Президент Новой Земли / Я. М. Белицкий, Г. Н. Глезер // Белицкий Я. М. Рассказы об открытках. – М., 1986. – С. 43-46 : ил.
- Бражнин, И.** Человек-легенда / И. Бражнин // Бражнин И. Недавние были. – Архангельск, 1972. – С. 172–188.
- Булатов, В.** Чья будет власть? Назначение Тыко Вылки первым председателем поселкового Совета Белушьей Губы / В. Булатов // TERRA INCOGNITA Арктики. – Архангельск, 1996. – С. 99–141.
- Гемп, К.** «К свету идем» : [о Тыко Вылке] / К. Гемп // Незабываемые имена. – Архангельск, 1979. – С. 18–25.
- Евтушенко, Е.** Про Тыко Вылку / Е. Евтушенко // Евтушенко Е. Собрание сочинений : в 3 т. – М., 1983. – Т. 1. Стихотворения и поэмы. 1952 – 1964. – С. 388–389.
- Из новоземельского дневника Тыко Вылки** // Ненецкий край: сквозь вьюги лет : очерки. Статьи. Документы / ред.-сост. В. Ф. Толкачев. – Архангельск, 2000. – С. 338–340.
- Казаков, Ю.** И родился я на Новой Земле... : Тыко Вылка / Ю. Казаков // Беломорье. – М., 1984. – С. 197–221 ; Казаков Ю. Северный дневник. – М., 1973. – С. 337–366.
- Кошечкин, Б. И.** Рейс к Новой Земле / Б. И. Кошечкин // Полярный круг. – М., 1984. – С. 182–189.
- Куратов, А. А.** Вылка Илья Константинович // Ненецкий край: сквозь вьюги лет : очерки. Статьи. Документы / ред.-сост. В. Ф. Толкачев. – Архангельск, 2000. – С. 508.
- Личутин, В.** Несколько страничек из жизни президента : [о Тыко Вылке] / В. Личутин // Личутин В. Дивись-гора. – М., 1989. – С. 235–252.
- Он же.** Сын тундры / В. Личутин // Край мой ненецкий. – Архангельск, 1973. – С. 130–138.
- Миллер, А. А.** Человек в малице / А. А. Миллер // Ненецкий край: сквозь вьюги лет : очерки. Статьи. Документы / ред.-сост. В. Ф. Толкачев. – Архангельск, 2000. – С. 332–338.
- Орлов, Г. А.** Ненец – это значит человек / Г. А. Орлов, Н. И. Ботыгина // Профессор Г. А. Орлов – хирург, ученый, педагог. – Архангельск, 1999. – С. 41–48.
- Толкачев, В.** «Здравствуй, Линдуко!» : к 100-летию со дня рождения Тыко Вылки / В. Толкачев // Следопыт Севера : историко-краеведческий сб. – Архангельск, 1986. – С. 91–99.
- Фролов, А. И.** Могила ненецкого художника Т. К. Вылки / А. И. Фролов // Материалы свода памятников истории и культуры РСФСР. Архангельская область : сб. науч. трудов № 117. – М., 1982. – С. 99–101.
- Щуров, Г. С.** Тыко (Илья) Константинович Вылка / Г. С. Щуров // Щуров Г. С. Очерки истории культуры Русского Севера, 988 – 1917. – Архангельск, 2004. – С. 134–136.



Богданов, Е. Сын ненецкого народа : (к 85-летию со дня рождения Тыко Вылки) / Е. Богданов // Север. – 1971. – № 2. – С. 101.

Воскобойников, М. Суровый край Тыко Вылки / М. Воскобойников // Звезда. – 1972. – № 7. – С. 179–182.

Гемп, К. Илья Константинович Вылка : к 100-летию со дня рождения / К. Гемп // Памятные даты Архангельской области, 1986. – Архангельск, 1985. – С. 25–29.

Она же. К свету идем : [о Тыко Вылке] / К. П. Гемп // Северный комсомолец. – 1985. – 12, 14, 16 нояб.

Евтушенко, Е. Про Тыко Вылку : [стихотворение] / Е. Евтушенко // Волна. – 1993. – 17 июля. – С. 4.

Ефремова, М. Его знала вся страна : к 100-летию со дня рождения Тыко Вылки / М. Ефремова // Правда Севера. – 1986. – 22 февр.

Иванов, В. Последний запрос президента : штрихи к портрету Тыко Вылки / В. Иванов // Правда Севера. – 1990. – 20 мая. – С. 12.

Казаков, Ю. «Вылка? Хороший человек был...» / Ю. Казаков // Правда Севера. – 1973. – 15 сент.

Он же. Мальчик из снежной ямы : повесть [о жизни Т. Вылки] / Ю. Казаков // Новый мир. – 1983. – № 10. – С. 130–174.

Он же. И родился я на Новой Земле... : Тыко Вылка : [к биографии ненецкого художника] / Ю. Казаков // Дружба народов. – 1972. – № 9. – С. 215–227.

Калинин, Е. Эпические краски Арктики / Е. Калинин // Север. – 1978. – № 9. – С. 124–125.

Рец. на кн. Воронова О. «Президент Новой Земли Тыко Вылко». – М. : Советский художник, 1977. – 157 с.

Кокшаров, А. Дар Тыко Вылки Музею Арктики / А. Кокшаров // Правда Севера. – 1955. – 23 апр.

Материалы научно-исследовательских экспедиций на Новую Землю, участником которых был Тыко Вылко.

Кошелев, Я. По следам Тыко Вылки / Я. Кошелев // Правда Севера. – 1977. – 25 янв.
В Архангельск приехали писатель Юрий Казаков и кинорежиссер Аркадий Кордов. Они задумали создать художественный фильм об Илье Константиновиче Вылке.

Курилов, С. О моем друге – полярном исследователе : [Тыко Вылке] / С. Курилов // Северный комсомолец. – 1973. – 21 сент.

Лоренц, Г. Тридцать два года был президентом [Новой Земли Тыко Вылка] / Г. Лоренц // Архангельск. – 1996. – 27 февр. – С. 3. – (Годы и судьбы).



Миллер, А. Человек в малице, или Старая жизнь на Новой Земле / А. Миллер // Правда Севера. – 2000. – 24 февр. – С. 10.

Овсянкин, Е. И. Донесение «президента» Тыко Вылки / Е. И. Овсянкин // Волна. – 1994. – 22 янв.

В июле 1927 г. председатель Новоземельского островного Совета Т. Вылка сообщал Архангельскому губисполкому о том, что норвежские моряки занимаются промыслом на территории России, ведут прямой товарообмен с местными жителями.

«Олененок» с Новой Земли // Архангельск. – 2009. – 27 июня. – С. 2.

Установка гранитной стелы на могиле Тыко Вылки (Вологодское кладбище, Архангельск, 2009 г. 28 июня).

Орлов, Г. Его забыть нельзя : [воспоминания профессора о Тыко Вылке] / Г. Орлов // Правда Севера. – 1985. – 22 дек.

Орлова, Н. Человек из легенды : [фильм «Великий самоед» о Тыко Вылке] / Н. Орлова // Правда Севера. – 1981. – 28 окт.

Памяти Тыко Вылки : в Архангельске на Вологодском кладбище прошла церемония открытия гранитной фигурной стелы на могиле известного ненецкого художника, сказителя, путешественник Тыко Вылки // Домашняя жизнь. – 2009. – 13 июля. – С. 1.

Пичков, А. В гостях у Тыко Вылки : годы и люди / А. Пичков // Правда Севера. – 1986. – 18 марта.

Попов, С. Родная бухта Тыко Вылки : [о губе Белушьей] / С. Попов // Правда Севера. – 1984. – 31 марта. – (Имя на карте).

«Президент Новой Земли» : к 90-летию со дня рождения Ильи Константиновича Вылки (Тыко Вылка) // Памятные даты Архангельской области, 1976 год. – Архангельск, 1976. – С. 18–19.

Пунух, П. Вылка – председатель Совета / П. Пунух // Север. – 1971. – № 2. – С. 102–105.

Трубина, Е. Превратить случай в событие : Тыко Вылка / Е. Трубина // Правда Севера. – 2012. – 28 нояб. (№ 138). – С. 15.

Тыко Вылка пишет на Вайгач [сыну Ивану и внуку Алеше] // Правда Севера. – 1977. – 27 июля.

Цыбульский, И. Возвращение : (о Тыко Вылке) / И. Цыбульский ; предисл. В. Васнецова // Северные просторы. – 1994. – № 4. – С. 51–57.

Тыко Вылка (1886 – 1960) : библиографический указатель / сост.: Е. Е. Никулина, М. Ю. Соболева. – Архангельск : [б. и.], 1984. – 33 с.

Вылка Илья Константинович : (Тыко (Олешек) Вылка) // Имена писателей на карте Архангельска : биобиблиографический путеводитель. – Архангельск, 2013. – С. 8–10.



Ломоносовский округ

Красная пристань (1920-е гг.)

(Ломоносовский округ)



Красная пристань – исторически значимое место, достопримечательность Архангельска, памятник архитектуры.

Первоначально называлась Таможенная (Красная пристань) (1914). Причалы Красной пристани были построены в начале прошлого столетия, береговые сооружения возводились в 1905 – 1911 годах. Они находились в зоне, где издавна строились деревянные причалы (на набережной в промежутке между улицами Воскресенской и Урицкого (бывшей Архирейской)). Ни одна из древних пристаней Архангельска не сохранилась до наших дней.

Таможенную пристань в 1913 – 1914 годах реконструировали под пристань для судов дальнего плавания. С этого времени она и стала называться пристанью Дальнего плавания. Затем ее переименовали в Красную пристань. Так она называется и в настоящее время. Расположена между улицами Воскресенская и Карла Либкнехта (Соборной). В плане пристань имеет Г-образную форму.

До революции 1917 года причалы (сегодня это причалы № 98, 100, 101, 109) и холм напротив (вся земля между памятником Петру I и обелиском «Жертвам интервенции») именовались Соборная пристань (1890) и Петровский сквер. Она была построена на месте временной плавучей пристани. Название свое унаследовала от расположенного напротив Свято-Троицкого кафедрального собора. Это один из древнейших соборов Архангельска. Троицкий собор был самым высоким сооружением в городе (51 м). Он был занесён в лоцию Белого моря, на его вертикаль ориентировались суда, входившие на городской рейд. Пристань перед



собором, считавшаяся парадной пристанью Архангельска, носила название Соборной.

В 1920-х годах пристань переименовали в Октябрьскую. В настоящее время ее называют Красной пристанью по аналогии с рядом расположенной Красной пристанью (ранее – пристань Дальнего плавания).



Сегодня это берегоукрепительные сооружения протяженностью 1200 метров. Красная пристань является памятником морской славы города. От Красной пристани во все времена начинались экспедиции по изучению арктических просторов. Из Архангельска, от причала вошедшей в историю изучения и освоения Арктики, знаменитой Красной пристани уходили в море многие полярные исследователи.

Отсюда ушел в полярное плавание Г. Я. Седов на шхуне «Святой мученик Фока». 27 августа 1912 года к 12 часам набережная у Соборной пристани города Архангельска была заполнена до отказа. Под пение церковного хора, звуки музыки и напутственные речи жители Архангельска провожали в первую русскую полярную экспедицию под руководством старшего лейтенанта Георгия Седова к Северному полюсу. Около 3 часов дня судно экспедиции «Святой мученик Фока» с высокими стройными мачтами, расцвеченное праздничными флагами, медленно отошло от пристани и на буксире двинулось вниз по Северной Двине.

В 1915 году в Архангельске торжественно встречают два судна гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана «Таймыр» и «Вайгач». Эта экспедиция, под руководством Б. А. Вельицкого, за два года прошла Северным морским путем из Владивостока в Архангельск, проведя картографическую съемку северного побережья России. Экспедицией сделано крупное последнее географическое открытие на планете – архипелаг Земля Николая II (Северная Земля).

Нелегкий путь к сибирским берегам начинали у этой пристани суда Карских товарообменных экспедиций (1920-е гг.)



В 1921 году от Красной пристани начал свое первое плавание ледокольный пароход «Малыгин» (бывший «Соловей Будимирович»), на котором приступили к изучению северных морей сотрудники Плавучего морского института (Плавморнина).

От этого причала 19 августа 1923 года ушел в свой первый научный рейс первенец советского научно-исследовательского флота «Персей».

12 июля 1924 года ушел от Красной пристани в далекое плавание во Владивосток корабль «Воровский», прошедший ремонт на судоремонтном заводе «Красная кузница». За 131 день «Воровский» прошел более 14 тыс. миль через четыре океана и десять морей.

С этих берегов 20 июля 1929 года к Земле Франца-Иосифа отправилась экспедиция на ледокольном пароходе «Георгий Седов» (руководитель О. Ю. Шмидт, заместители Р. Л. Самойлович и В. Ю. Визе, капитан В. И. Воронин).



Фотография отхода ледокольного парохода «Г. Седов» от Красной пристани.

Участники экспедиции собирались разбить лагерь на Земле Франца Иосифа, создать там метеорологическую станцию, установить радиостанцию и приступить к изучению ледовой обстановки. Но главной целью экспедиции было закрепить принадлежность Земли Франца Иосифа за Советским Союзом.

От Красной пристани отправился ледокол «Седов» в новую экспедицию к Земле Франца-Иосифа и Северной Земле 15 июля 1930 года.

28 июля 1932 года собравшиеся на Красной пристани архангелогородцы проводили в сквозной арктический рейс ледокольный пароход «А. Сибиряков». Под командованием капитана В. И. Воронина это судно впервые в истории человечества за одну навигацию прошло Северным морским путем. Сбылась мечта М. В. Ломоносова.





В архиве сохранились уникальные кадры. 1966 год. У Красной пристани стоит пароход-ветеран «Георгий Седов». Это был последний рейс ледокола.



А в 1984 году, в 400-летие Архангельска несколько тысяч людей снова встречает «Седов». Только на этот раз крупнейшее в мире учебное судно.



Красная пристань за свое существование пережила несколько реконструкций. Частичная реконструкция причалов Красной пристани проводилась дважды – в 1928 и 1960 – 1962 годах.

В 1983 году, в связи с установкой шхуны «Запад», были произведены строительные работы: частично убрали старые сваи, заменили их на железобетонные, причал заасфальтировали.

Последние работы по восстановлению пристани начались еще в 2005 году, их проведение осуществлялось за счет средств областного и федерального бюджета в два этапа.

1-й этап реконструкции завершился в конце 2007 года. Второй этап продолжался до конца 2014 года. В соответствии с проектом на Красной пристани выполнена реконструкция береговых защитных сооружений, укрепление забивной шпунтовой стенки за счет забивки анкерных свай, благоустройство территории – асфальтирование, укладка брусчатки, монтаж фонарей и ограждений.

Все причалы являются гидротехническими сооружениями, и их эксплуатация возможна только при условии прямого назначения. Правительство Архангельской области приняло решение о начале работ по возобновлению приёма российских и иностранных судов на Красной пристани. На данный момент её причалы пригодны для приёма и отстоя малых судов и дебаркадеров.

Учитывая то, что Красная пристань является одним из исторических центров Архангельска и памятником архитектуры, необходимо признать сохранение Красной пристани не только в качестве причалов, но и в качестве исторического места отдыха горожан, использовать эту часть набережной Северной Двины совместно с прилегающими территориями в качестве зоны отдыха для детей и взрослых.



На набережной Северной Двины, в районе Красной пристани, разместился комплекс, посвященный морской истории Севера России. По инициативе моряков был создан Морской музей как музей Северного морского пароходства, в 1993 году он получил государственный статус. Здесь можно увидеть бюсты исследователей



Арктики, корабельные пушки, якоря, сигнальные буи. Экспозиция музея рассказывает об истории русского мореплавания в Арктике и полярных экспедициях, которые снаряжались в Архангельске. Другие разделы посвящены знаменитым кораблям и их творцам, развитию судостроения от лодки-долбленки до атомного подводного крейсера, морским традициям прошлого и настоящего. Особое место занимает история северных конвоев в годы Великой Отечественной войны. Музей располагает разнообразными моделями судов. Их здесь более двух десятков: от моделей поморских промысловых судов и парусников XVII века до моделей атомных подводных лодок.

В Архангельске одно из знаковых мест города – Красная пристань, по оценке историков, является одним из тех мест России, «приходя куда, надо снимать шапку, преклоняясь перед делами и подвигами наших дедов и прадедов».

Овсянкин, Е. И. Красная пристань / Е. И. Овсянкин // Овсянкин Е. И. Имена архангельских улиц. – Архангельск, 2008. – С. 236–237.

Барашков, Ю. А. Сетка улиц центральной части Архангельска / Ю. А. Барашков // Барашков Ю. А. «Вы сказали: «Архангельск?». – Архангельск, 2001. – С. 78–85.

Красная пристань : тайна за семью заборами // Стройиндустрия : ежегодник. – 2007/2008. – С. 130–131.

Исторические сведения – 1905 – 1908, 2007 гг.

Парамонов, В. А. Место, где была расположена Красная (бывшая Соборная) пристань, откуда уходили в плавание русские и советские арктические экспедиции / В. А. Парамонов // Материалы свода памятников истории и культуры РСФСР. Архангельская область : сб. науч. трудов № 117. – М., 1982. – С. 62–63.

Селезнев, А. Г. По Архангельску и области : путеводитель. – Архангельск, 1974. – С. 66–67.

Харитонов, Н. Н. Красная пристань : «Святой Фока», «Вайгач», «Седов», Седов, Шмид, Воронин / Н. Н. Харитонов // Харитонов Н. Н. Путеводитель по Архангельску, или Нескучная прогулка по любимому городу с ироничным дилетантом / Н. Харитонов. – Архангельск, 2010. – С. 268–269. : ил.

Бенца, И. Семь футов под килем и мирной встречи! : завтра в 19 часов от Красной пристани отчалит теплоход «Анна Ахматова» с участниками международной неправительственной конференции под девизом «Ядерные испытания: от моратория к всеобщему запрету» / И. Бенца // Правда Севера. – 1993. – 30 июля.

Брызгалов, В. Власть уничтожила памятник технической мысли наших предков / В. Брызгалов // Северный комсомолец. – 2008. – 1 февр. – С. 6, 7.

История причалов Архангельска 20 века.

Доильницына, Е. К Красной пристани причалят яхты... через пять лет / Е. Доильницына // Северный комсомолец. – 2006. – 15 мая. – С. 3.

Исторические сведения о Красной пристани и ее капитальном ремонте.



- Донцова, А.** Архангельск вновь сможет гордиться Красной пристанью / А. Донцова // Правда Севера. – 2009. – 10 нояб. – С. 3.
- Зуев, В.** Барк «Седов» на Красной пристани : самый крупный в мире плавающий парусник прибыл в Архангельск на празднование 400-летия города / В. Зуев // Корабельная сторона. – 2001. – 10 июля. – С. 7 : фото.
- Измайлов, И.** Во славу столицы Беломорья / И. Измайлов // Правда Севера. – 1984. – 28 окт. – С. 2.
Галерея славы в честь первопроходцев арктических трасс на Красной пристани: бюсты Курочкина А. М., Седова Г., Шмидта О., Воронина В., Папанина И.
- Колотова, А.** Живой островок истории / А. Колотова // Архангельск. – 2007. – 7 авг. – С. 1, 3.
- Маглич, О.** Памятник корабельным вожам [появится в Архангельске на Красной пристани / О. Маглич // Правда Севера. – 2013. – 23 нояб. – С. 4.
- Объявление начальника** Архангельского морского торгового порта // Северное утро. – 1914. – 3 авг. (№ 174). – С. 3.
Объявляется, что с 3 августа 1914 г. для проверки часов в полдень будет производиться выстрел из пушки посыльного судна «Бакан», стоящего у Соборной пристани.
- Орехова, А.** Петру I обновленная пристань понравилась / А. Орехова // Архангельск. – 2008. – 19 янв. – С. 2 ; Российская газета. – 2008. – 22 янв. – С.11.
- Перцев, А.** Красная пристань оправдывает название / А. Перцев // Правда Севера. – 2008. – 19 янв.
- Он же.** Обновляют Морской музей и Красную пристань / А. Перцев // Правда Севера. – 2007. – 10 авг. – С. 2.
- Последняя экспедиция** Георгия Седова : 100 лет назад, 27 (14 августа) 1912 г., от Соборной (ныне Красной) пристани Архангельска на судне «Святой мученик Фока» отправилась 1-я русская научная экспедиция к Северному полюсу, возглавляемая Г. Я. Седовым... // Домашняя жизнь. – 2012. – 27 авг. (№ 35) . – С. 3, 7. – (По волнам памяти) (Страницы подвига).
- Рин, Вл.** Парусник зовет в море : [на Красной пристани установлена шхуна «Запад» – памятник-символ четырехсотлетнего родства города с морем] / В. Рин // Правда Севера. – 1983. – 18 июня.
- Тенетов, Е.** Архангельску вернут Петровский сквер и шхуну «Запад» : [состоялось первое заседание попечительского совета фонда «Морской мемориал «Колыбель русского флота», задачей которого является развитие и благоустройство Петровского сквера и Красной пристани, определение судьбы шхуны «Запад»] / Е. Тенетов // Архангельск. – 2015. – 21 мая (№ 19). – С. 9 : фот. – (Актуально).
- Тимофеев, Н.** Какой быть нашей Красной пристани / Н. Тимофеев // Архангельск. – 2006. – 12 мая. – С. 4.



Соломбальский округ

Арктическая улица (1948)



Название «**Арктика**» имеет греческие корни, происходит от слова «арктос» и в буквальном переводе означает «медведь». Однако речь идет не о населяющих регион хищниках. Медведь, давший имя северному полярному региону, не обитает на Земле, а украшает звездное небо: речь идет о созвездиях Большой и Малой Медведицы. В Малой Медведице находится Полярная звезда, которая в Северном полушарии дает точную ориентацию на север. Именно от звездного небесного медведя происходит название Арктики.

Арктика – единый физико-географический район Земли, примыкающий к Северному полюсу и включающий окраины материков Евразии, Северной Америки, почти весь Северный Ледовитый океан с островами (кроме прибрежных островов Норвегии), а также прилегающие части Атлантического и Тихого океанов. Южная граница Арктики совпадает с южной границей зоны тундры. Площадь – около 27 млн. км². Суша Арктики составляет части территории России (северные районы Мурманской, Архангельской и Тюменской областей, Красноярского края, Якутской и Магаданской областей).

Северный полярный регион часто называют «шапкой мира», «страной ледяных пустынь» и «безмолвной Арктикой». Если первые два определения скорее метафоричны, то безмолвной Арктику можно назвать буквально. Огромные северные просторы мало заселены не только человеком, но и животными: скудная растительность не способствует богатому разнообразию форм жизни. Гомон птичьих базаров на арктических архипелагах и вой ветра в тундре не позволяют сказать, что здесь царит мертвая тишина, но за пределами населенных пунктов практически невозможно найти с кем перемолвиться словом. Норвежский полярный исследователь Фритъоф Нансен называл Арктику «Страной ледяного ужаса».

Долгое время Арктика считалась территорией, не приспособленной для жизни людей («*мёртвая земля*»), непроходимой ни водным, ни наземным путём.



Очень интересная страница истории связана с походами русских викингов – новгородских повольников, с открытиями новых земель на Севере, в Сибири, с речными и морскими походами славян в арктических морях Северного Ледовитого океана. Повольники открывали для новгородской торговли новые земли и рынки, прокладывали неизвестные ранее пути.

В XI веке русские мореплаватели вышли в моря Северного Ледовитого океана. В XII – XIII веках открыли острова Вайгач, Новая Земля, а в конце XV века – острова архипелага Шпицберген, остров Медвежий. В первой половине XVI века появилась первая карта бассейна Ледовитого океана, составленная по чертежу Д. Герасимова, к этому же времени относится и освоение западного участка Северного морского пути – от Северной Двины до Тазовской губы в устье Оби (так называемый «мангазейский морской ход»).

К 30–40 гг. XVII века относится освоение русскими первопроходцами, Иваном Ребровым, Ильей Перфильевым, Михаилом Стадухиным, восточного участка Северного морского пути – от устья Лены до устья Колымы. Семён Дежнёв прошёл морем от устья Колымы до самой восточной точки материка и в 1648 году открыл пролив между Азией и Америкой.

В результате Великой северной экспедиции (1733 – 1743) всё сибирское побережье Северного Ледовитого океана до мыса Большой Баранов было исследовано, описано и нанесено на карты.

С 1874 года начались плавания на паровых судах через Карское море в устье Оби и Енисея, получившие названия Карских экспедиций. Огромную роль в освоении Арктики сыграл Северный морской путь.

Архангельский морской торговый порт является *первым арктическим морским портом* в истории нашей страны, сыгравшим важнейшую геополитическую роль в освоении арктического пространства на протяжении нескольких столетий. В исторической литературе широко известны сведения, связанные с плаваниями по северным студеным морям. И в освоении Арктики Архангельск сыграл выдающуюся роль. Пожалуй, ни один город мира не провожал столько полярных исследовательских экспедиций.

Архангельск – православно-культурный центр Двинской земли, морской порт – ворота в Арктику, первое окно в Европу, государева военная крепость – «город» как страж северных рубежей с 1583 – 1584 гг.; колыбель русского флота, родина первой судоверфи и старейшего мореходного училища; валютный цех страны, всесоюзная лесопилка, культурная столица, крупный промышленный и транспортный узел Европейского Севера СССР – всё это только об одном городе, его истории. В настоящее время Архангельск имеет почетное звание – «Город воинской славы». Это звание имеет отношение не только к двадцатому, но и предшествующим столетиям его истории.

XV Соловецкий форум, состоявшийся 18–20 сентября 2012 года в городе Архангельске и на Соловецких островах, объявил *Архангельск столицей Российской Арктики*, территорией диалога и партнерства. Такой бренд имеет геополитическую значимость, подчеркивает исторический приоритет России в освоении арктического пространства, а также повышает статус Архангельска. Территория города становится обязательным участником целевых федеральных и региональных программ, пилотных арктических проектов, межрегионального взаимодействия.

Арктика сегодня является местом пересечения национальных интересов многих государств в силу не только особого географического положения этого большого циркумполярного пространства (полярная верхушка Земли), но и его геополитической, экономической, социальной, духовной значимости для всего глобального социума. А также возрастания его доступности в условиях изменения климата и применения новейших технологических возможностей



постиндустриального освоения имеющихся арктических ресурсов и использования коммуникаций. Перманентно нарастает геополитическая активность государств мира для получения конкурентных преимуществ в продолжающемся Великом переделе Арктики, в информационно-политической, дипломатической, научно-интеллектуальной «войне за будущие углеводородные ресурсы». Не случайно после переговоров с госсекретарем США Х. Клинтон на совместной пресс-конференции 2 июня 2012 года министр иностранных дел Й. Сторе провозгласил норвежский городок Тромсё «столицей Арктики», а США, своего главного союзника по блоку НАТО, ведущим государством в Арктике. Во время визита в Норвегию государственного секретаря США Х. Клинтон о России как арктической державе даже не вспомнили. Сегодня в условиях продолжающейся «войны за ресурсы» с использованием всех возможностей мягкой силы (soft power) очень важно постоянно подчеркивать геополитическую значимость и исторический приоритет России в освоении Арктики, создать и продвигать свои российские бренды арктических территорий. Одним из таких значимых брендов может стать Архангельск, позиционируемый как столица Российской Арктики.

Овсянкин, Е. И. Арктическая ул. (1948) / Е. И. Овсянкин // Овсянкин Е. И. Имена архангельских улиц. – Архангельск, 2008. – С. 180–181.

Арктика – мой дом : история освоения Севера в биографиях знаменитых людей / науч. ред., сост. В. И. Магидович. – М. : Сев. просторы, 2000. – 280 с. : фото. цв., ил. – (Популярная энциклопедия школьника).

Арктика – мой дом : народы Севера Земли и культура народов Севера. – М.: Северные просторы, 1999. – 263 с. – (Полярная энциклопедия школьника).

Арктика – мой дом : природа Севера земли : полярная энциклопедия школьника. – М : Северные просторы, 1998. – 183 с. : ил. – Президентская программа «Дети России».

Афонькин, С. Ю. Арктика и Антарктика : [шк. путеводитель] / С. Ю. Афонькин ; ил. А. А. Солоделовой. – [СПб : Балтийская книжная компания, 2010]. – 95 с. : цв. ил. – (Узнай мир. Страны и континенты).

Алиев, Р. Изнанка белого. Арктика от викингов до папанинцев / Р. Алиев. – М. Paulsen, 2016. – 408 с. : ил., портр., карты – Библиогр.: с. 367–378 (297 назв.). – Геогр. указ.: с. 379–387. – Имен. указ.: с. 388–403. – Наимен. судов и др. трансп. средств, упоминающиеся в кн.: с. 404–408.

Что влечет людей в Арктику? Автор рассказывает о том, чем была Арктика для человечества в разные эпохи. Для многих она стала местом подвигов во имя науки, кто-то ставил "спортивные" рекорды, соревнуясь за право первым достичь полюса. Некоторые, помимо своего желания, стали участниками политических и идеологических спектаклей. Многие и вовсе попали сюда по чужой воле в качестве заключенных. Автор рисует объемную картину освоения Арктики, не боясь представить собственный взгляд на историю и место личности в этой истории.

Атомная Арктика: проблемы и решения : доклад объединения Bellona. №3 / Н. Бемер, А. Никитин, И. Кудрик [и др.]. – [б. м.] : б.и., 2001. – 111 с. : ил.



- Горбатов, Б. Л.** Обыкновенная Арктика / Б. Л. Горбатов ; вступ. ст. К. М. Симонова. – М : Правда, 1987. – 446 с.
- Исследования Российской Арктики:** прошлое, настоящее, будущее : материалы Всероссийской научной конференции, посвященной Международному Полярному году (2007 – 2008 гг.), Архангельск, 16 – 17 декабря 2008 года / РАН Русское Географическое общество, Архангельский центр, Архангельская областная научная библиотека им. Н. А. Добролюбова, Архангельский областной краеведческий музей ; [ред. кол. : В. В. Брызгалов [и др.]. – Архангельск : [б. и.], 2008. – 280 с. : табл., карты.
- Каневский, З. М.** Разгаданный полюс / З. М. Каневский. – М. : Политиздат, 1973. – 109, [2] с. : фот. – (Страницы истории Совет. Родины).
- Он же.** Разгаданный полюс / З. М. Каневский. – М. : Политиздат, 1973. – 109, [2] с. : фот. – (Страницы истории Совет. Родины).
- Корякин, В. С.** Ледники Арктики / В. С. Корякин ; отв. ред. Л. Р. Серебрянный ; АН СССР. – М. : Наука, 1988. – 156,[2] с. : ил. [2] л. : ил. – (Научно-популярная литература. Человек и окружающая среда). – Библиогр.: с. 155–157.
- Лукин, Ю. Ф.** Великий передел Арктики / Ю. Ф. Лукин ; Северный (Арктический) федеральный университет. – Архангельск : [б. и.], 2010. – 398 с.
- Михалев, В. А.** Арктика : скульптурные портреты, тематические композиции, рисунки : выставка произведений заслуженного художника РСФСР Валентина Андреевича Михалева [Москва 1982, ноябрь : каталог] / [вступ. ст. Ю. Нехорошева] ; Союз художников РСФСР, Моск. орг., М-во мор. флота. – М : [б. и.], 1982. – 35, [1] с. : ил.
- Николаева, А. Г.** Сквозь льды и штормы / А. Г. Николаева, М. С. Хромцова ; Арханг. лит. музей ; [вступ. ст. И. Д. Папанина]. – Архангельск : Правда Севера, 2004. – 374 с. : фот., портр. – Библиогр.: с. 370–371. – Указ.: с. 350–369.
- Русская Арктика :** (сборник статей о Земле Франца Иосифа) / Министерство природных ресурсов и экологии Российской Федерации, ФГУ «Территориальный фонд информации по природным ресурсам и охране окружающей среды МПР России по Северо-Западному федеральному округу», Филиал по Архангельской области. – Архангельск : [б. и.], 2008. – 56 с. : ил.
- Перевалов, В. А.** Ломоносов и Арктика : из истории географической науки и географических открытий / В. А. Перевалов. – М. ; Л. : Главсевморпуть, 1949. – 504 с.
- Соколов, В. П.** Возвращение в Арктику / В. Соколов. – Архангельск : Лоция, 2014. – 143, [2] с. : ил., фото.
- Стефанссон, В.** Гостеприимная Арктика / В. Стефанссон. – М. : Географгиз, 1948. – 328 с.
- Терентьев, С. А.** Арктика и Антарктика / С. А. Терентьев. – М. : Книжный клуб Книговек, 2011. – 414 с. – (Передел мира).



Беломорская улица

(Соломбальский округ)



Белое море (до XVII века Студёное, Соловецкое, Северное, Спокойное, Белый залив) – внутреннее море на севере европейской части России, относится к Северному Ледовитому океану. В скандинавской мифологии Белое море известно под названием «Гандвик». Сначала этим термином обозначали весь Ледовитый океан, включая моря его бассейна. Если разбирать это название, то вторая часть обозначает «залив», первая – «чудовище». Получается «Залив Чудовищ». В мифах встречается еще такое название, как «Залив змей». Змей в соленой воде не было, конечно. Таким обозначением оно обязано своей изогнутой, змеевидной форме.

Почему «Белое»?

Цвет широко используется в различных названиях, данных русским народом. За основу берутся не только прямые значения самого цвета (оттенки в спектре), но и смысловые значения, символические. Гипотезы появления Белого моря в привычном для современника названии:

- 1. Потому что более полугода оно покрыто ослепительно-белыми льдами.** Многим исследователям это объяснение кажется наиболее вероятным. Когда смотришь снимки, сделанные из космоса, то видишь яркую змеевидную полосу чистого льда.
- 2. Потому что в нем отражается северное белое небо.** Цвет воды у моря, освобожденного ото льда, тоже обладает характерным отливом. И не важно, какая погода. Белый оттенок остается.
- 3. Потому что на этих землях когда-то находилась страна Гиперборея.** Знаменитая мистическая цивилизация (подобно Атлантиде) существовала «за



северным ветром» («за бореем»). Жизнь здесь процветала. Люди умирали, когда им надоедало жить. Им неизвестны были ни распри, ни болезни. Именно эта полярная цивилизация управляла всеми народами. Даже Атлантида когда-то была ее колонией.

Семантическое значение белого цвета – «божественный», «небесный», «сферический». А процветающая Гиперборея, «мать» других мистических цивилизаций, находилась на территории современного Белого моря. По этой причине местность обрела название, косвенно утверждающее о духовном процветании и божественном назначении.

Среди морей, омывающих Россию, Белое море – одно из самых маленьких (меньше только Азовское море). Площадь его поверхности 90 тыс. км² (с многочисленными мелкими островами, среди которых наиболее известны Соловецкие острова – 90,8 тыс. км²), то есть 1/16 часть площади Баренцева моря, объём всего 4,4 тыс. км³. Наибольшая протяженность Белого моря от мыса Канин Нос до Кеми составляет 600 км. Наибольшая глубина моря – 340 метров, средняя – 67 метров.

Границей между Белым и Баренцевым морями считается линия, проведённая от мыса Святой Нос (Кольский полуостров) до мыса Канин Нос (полуостров Канин). В Белое море впадают крупные реки – Кемь, Мезень, Онега, Поной, Северная Двина и множество мелких рек.

Море было известно новгородцам, начиная с XI века. Море имело большое значение для торговой навигации, а окрестные леса были богаты пушным зверем, потому эти места быстро развивались. Одним из самых ранних поселений вблизи побережья стали основанные в XI веке Холмогоры на Северной Двине. Оттуда в 1492 году в Данию отправился торговый флот, груженный зерном и имеющий на борту послов Ивана III, обозначая появление первого русского международного морского порта.

Первым иностранным кораблём, прибывшим в Белое море, был английский корабль «*Эдуард Бонавентура*», под командованием Ричарда Ченслора. Вместе с двумя другими кораблями под командованием Хью Уиллоби они искали северный путь в Индию. Экспедиция была снаряжена королем Эдуардом VI и группой из порядка 240 английских купцов и была уполномочена установить торговые связи. Корабли Уиллоби были разделены в море, и два из них вместе с главой экспедиции погибли при невыясненных обстоятельствах. Однако, кораблю «*Эдуард Бонавентура*» удалось войти в Белое море и достичь Холмогор, откуда Ричард Ченслор едет в Москву к царю Ивану Грозному. Возвращаясь из России в 1554 году, Ченслор вез подробное описание Москвы и Русского Севера, которые были малоизвестны Европе, а также письмо царя с пожеланием установить с Англией торговые отношения. В Англии учреждается Московская компания, целью которой была торговля с Россией по Белому морю.

Вслед за англичанами последовали и голландцы, и вскоре Холмогоры превратились в важный пункт торговли мехом и рыбой. В городе, как иностранцами, так и русскими создавались лавки и торговые фактории. В порту была построена крепость, которая выдержала осаду польско-литовского войска в 1613 году. Увеличение грузооборота привело к перезагруженности порта, который стоял на реке и, следовательно, имел ограничения по тоннажу и осадке судов. В результате, в дельте Северной Двины в 1584 году возникает город Новые Холмогоры, позднее переименованный в Архангельск.

До начала XVIII века через Белое море проходило большинство русских торговых маршрутов, однако это было не очень удобным, так как Белое море более полугода покрыто льдами.

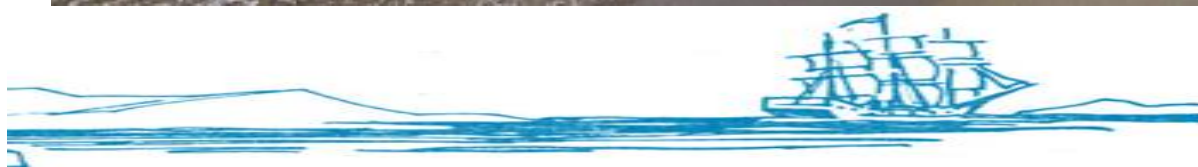
Среди поморов, а затем и среди географов издавна повелось: северную часть Белого моря называют Воронкой, а узкую часть южнее ее Горлом. Такие очертания и



расположение не встречаются среди других морей земного шара. Благодетельное теплое дыхание Атлантического океана проявляется в этом море только через атмосферу. В некоторых районах, и особенно в Горле и Воронке Белого моря, судоходство требует большого искусства от моряков. Здесь возникают сильные приливо-отливные колебания уровня воды. Особенно примечательны приливы в Мезенском заливе, где общий размах колебаний уровня может достигать 9 метров. Таких больших колебаний нет ни в одном другом море Северного Ледовитого океана. Среди морей Российской Федерации Белое море занимает в этом отношении второе место после Охотского. С такими большими колебаниями уровня связаны сильные течения, идущие то на юг, то на север.

Современные суда справляются с этими течениями, но парусным судам в прежние времена приходилось туго среди стремительно мчащихся струй. Нередко бывали случаи, что течения подхватывали корабль и бросали на прибрежные камни. С давних пор Горло Белого моря приобрело среди мореплавателей славу «кладбища кораблей», не забытую до сих пор. У входа в Горло есть остров Моржовец. Берег его заметно разрушается быстрыми течениями и волнами. Например, с 1833 по 1865 годы берег отступил на 502 метра, а рядом расположенный участок с 1860 по 1881 годы – на 512 метров. Если разрушение острова и дальше будет проходить с такой скоростью, то через тысячу лет на месте острова будет только отмель.

На южном берегу Кольского полуострова в некоторых местах встречаются россыпи хорошо окатанного, промытого и отсортированного песка. Из перемолотого ветрами и водой кварца и полевого шпата образовались сыпучие голые дюны. Эти пески замечательны тем, что они, если их что-либо потревожит, начинают звучать, издавать свистящие звуки. Такие пески, в которых при подвижках возникают звуковые волны, называются «поющими». Они есть еще на Рижском взморье. Не всегда они так энергично отзываются на приход посетителя или на порыв ветра. Обычно эти пески «поют» только при сухой погоде вскоре после дождя.



Самая важная и интересная особенность вод Белого моря – большой приток пресных речных вод. Если подсчитать общее количество воды, проникающей через Горло, получится странный вывод – из Баренцова моря входит воды значительно меньше, чем уходит из Белого в Баренцово. Водообмен оказывается неравноценным. Это результат скопления в Белом море большого количества речных вод. Сюда впадает ряд крупных рек: Северная Двина, Мезень, Онега, Выг, Нива и другие. Между тем площадь моря невелика. Слой речной воды, если бы его можно было задержать в море, составил бы около 4 метров в год – даже за вычетом испарившейся воды. Такого обилия пресной воды нет ни в одном другом море. Между тем соленость воды моря – около 30 промилле не является самой малой. Как это объяснить? Очевидно, верхний слой, имеющий малую плотность, плохо перемешивается с нижними, более тяжелыми слоями и как бы скользит по ним к выходу. Навстречу в море идет соленая баренцевая морская вода, которая заполняет впадины. Если бы эта вода не приходила, Белое море быстро опреснилось бы.

Выявить механизм всех этих встречных потоков, подсчитать количество речной воды было нелегко. Но исследователи, изучавшие море параллельно с изучением суши, рек и климата, преодолели все затруднения. В результате и был подсчитан «пресный баланс» вод Белого моря. При этом выяснилось, что огромную роль в режиме моря и жизни в нем имеет сильное перемешивание воды в Горле. Именно из-за него вся глубокая часть Белого моря заполнена однородной водой, имеющей и зимой, и летом одинаковую отрицательную температуру $-1,4$ градуса. Эта вода образуется в Горле зимой и скользит по склону дна в Бассейн – центральную часть моря. Из подсчетов ученых видно, что ежегодно почти половина всего объема воды в море заменяется новой водой. Пожалуй, только Баренцово и Чукотское моря могут в этом отношении поспорить с Белым морем.

Белое море – наиболее теплое море бассейна Северного Ледовитого океана. Тем не менее, Белое море не может похвастать обилием и разнообразием жизни – соседнее Баренцево море, хоть и более сурово, отличается большим богатством в этом плане. Связано это, опять же, с удаленностью Белого моря от океана и его относительной изолированностью.

Всего в Белом море насчитывается 1570 видов ихтиофауны и около 200 видов различных водорослей.

Берега Белого моря во многих местах представляют собой голые отвесные скалы (особенно в северо-западной его части), облюбованные многочисленными пернатыми. Здесь часто размещаются шумные птичьи базары – места совместного гнездования огромных колоний различных видов морских птиц. В теплое время года сюда прилетают на гнездовье гаги, кайры, полярные крачки, большие бакланы, серебристые и морские чайки, миевки и другие морские птицы, которые связаны с сушей лишь в период воспроизводства потомства. Они кормятся морской рыбой и животными, часто ночуют прямо на воде. Многие из этих птиц преодолевают значительные расстояния, чтобы добраться до мест гнездования и откорма на побережье Белого моря. Самыми великими путешественниками в животном мире планеты считаются полярные крачки, которые проводят лето на севере Евразии и Северной Америки, а на зимовку улетают в Антарктику, преодолевая за сезон до 30 тыс. км, т.е. почти облетая земной шар.

Уходящие в воду подножия скал – царство беспозвоночных. По красоте и живописности эти места можно сравнить с коралловыми рифами южных морей. Кстати, в Белом море тоже живут кораллы, например, бунодактис звездчатый и герсемия фрутикоза. От тропических кораллов они отличаются тем, что не образуют твердых известковых скелетов, из которых строятся знаменитые коралловые ветви южных морей. Всего донная фауна Белого моря насчитывает более 700 видов животных.





Среди представителей кишечнополостных животных Белого моря следует отметить различные виды медуз, в том числе – гиганта цианею, конских актиний, метридиумов. На поверхности скал живут не только кишечнополостные, но и различные губки, асцидии, морские звезды (кросастер, птерастер, урастериас и др.), а также офиурами, которые отличаются от морских звезд змееподобными лучами. Облюбовали эти места и многочисленные морские ежи, а также ракообразные.

Среди большого разнообразия моллюсков можно отметить несколько видов мидий (двустворчатые), брюхоногих, крылоногих и даже головоногих. Многочисленны в прибрежной зоне Белого моря различные виды морских червей. Ниже полутора сотен метров начинается беломорская псевдоабиссаль, где почти отсутствует свет и растительность, выравнивается температура и соленость воды. Животный мир здесь представлен менее богато, чем в верхних слоях. На глинистых и илистых грунтах приживаются лишь некоторые моллюски и медузы, а также некоторые виды арктических рыб (ульцина, лептагон).

Среди млекопитающих, обосновавшихся в водах Белого моря, следует отметить гренландских тюленей (кольчатые нерпы, лахтаки – морские зайцы) и белух. Лахтаки являются самыми крупными тюленями, проживающими в российских водах.

Рыбный мир Белого моря скуднее, чем северного соседа – Баренцева моря. Здесь обитают 68 видов рыб, из которых 56 морских и 12 проходных и полупроходных. В Белом море промышляют треску, сайку, несколько видов сельди, зубаток, навагу, камбалу, морского окуня. Следует отметить, что в последние годы популяции морского окуня здесь сильно сократились из-за активного отлова и слабой репродуктивной способности этих рыб.

В прибрежной зоне можно встретить бильдюгу и маслюка (атлантические виды рыб отряда окунеобразных), похожих на бычков керчаков, пинагор (рыб-воробьев), скорпен, клювачей, корюшку, мойву, различные виды морских окуней, сига. Очень популярна у местных рыбаков ловля корюшки со льда. В зимнее время на льду моря можно увидеть тысячи любителей такой рыбалки. Увлекательна и спортивная ловля сига.



Отдельный рассказ об акулах, встречающихся в водах Белого моря. Среди постоянных жителей Белого моря можно отметить вездесущих катранов, или как их здесь называют, ноготниц. Эта небольшая акула обитает во многих российских морях и не является опасным для человека видом.

Неоднократно отмечались заходы в Белое море одной из самых крупных акул – гигантской. Эта рыба относится к планктоноядным видам, совершенно не опасна для человека.



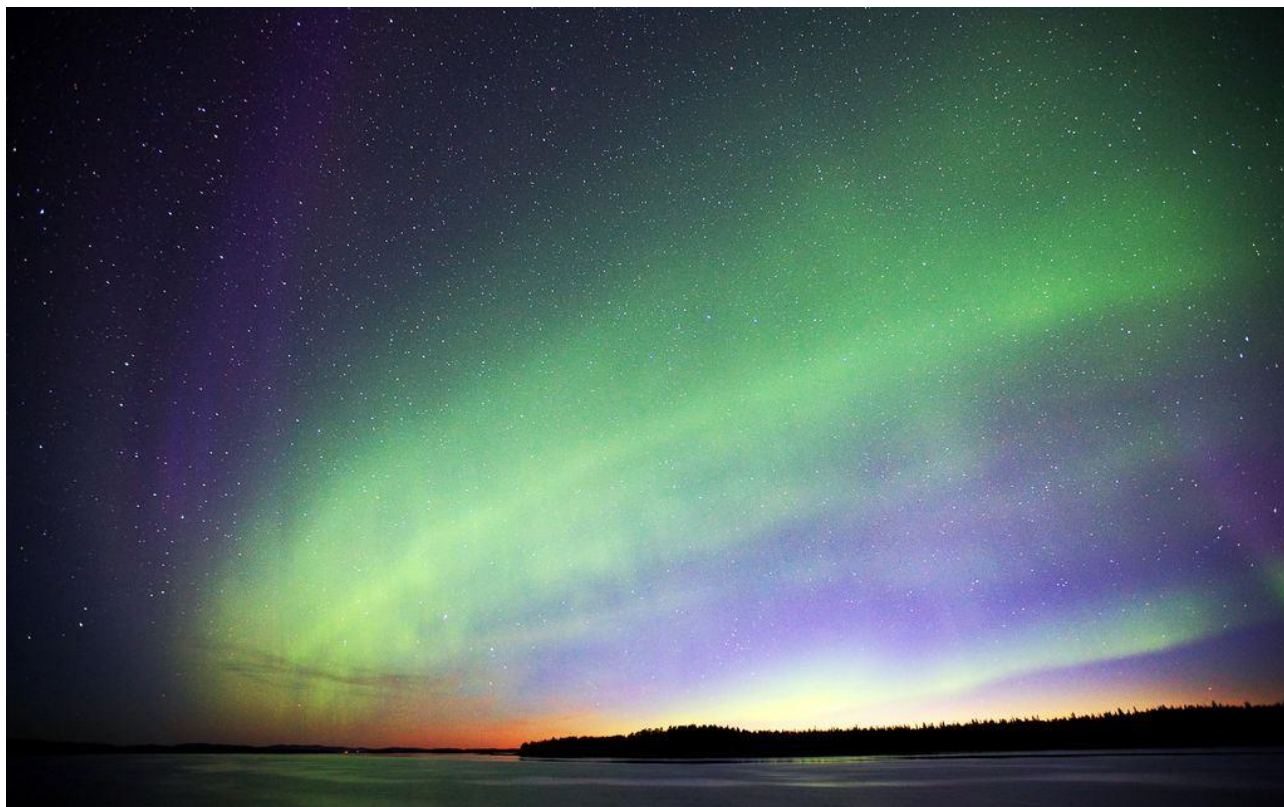
Из Баренцева моря изредка заплывают и сельдевые акулы, которые относятся к потенциально опасным для человека видам. Белое море входит и в ареал проживания полярной акулы – жительницы холодных северных вод. Увидеть в море полярную акулу вероятность очень мала – эта рыба не появляется на поверхности, предпочитая держаться на глубине. Полярных акул ловят рыбаки, однако, как объект спортивного лова, она не интересна – при вылове ведет себя буквально, как бревно, а мясо этой акулы отличается повышенным содержанием мочевины, поэтому требуется серьезная его обработка, перед тем, как употребить в пищу. Эта крупная акула не является опасным видом для человека.

Следует отметить, что акулы – редкие рыбы Белого моря, поэтому спортивная ловля их проводится редко. Лишь на границе Баренцева и Белого моря, а также в Мезенском заливе акулы держатся почти круглый год, и, зачастую, в больших количествах. Спортивная ловля акул очень интересна, проводится прочной спортивной снастью, на приманки из мяса рыб, тюленя и особенно на куски сала тюленя или другого животного.

Белое море занимает седьмое место среди самых чистых морей. Его воды считаются самыми прозрачными на территории России. На протяжении полугода море сковывают ледники толщиной до 1,5 метров.

Белое море – естественное чудо на самом севере России. Здесь можно обрести бесконечную гармонию, здесь тишина восхищает, здесь природа в любую погоду завораживает мягкими красками. Море названо Белым, так как затянутое облаками небо, отражаясь в воде, создает нереальные картины молочно-белой воды с парящими на ней островами и рыбаками. Воздух на Белом море такой, что кажется, его можно зачерпнуть и пить из кружки.





Северное сияние – это первая красота, которую можно увидеть над Белым морем

Овсянкин, Е. И. Беломорская ул. / Е. И. Овсянкин // Овсянкин Е. И. Имена архангельских улиц. – Архангельск, 2008. – С. 187–188.

Альтман, Л. П. Белое море : экономико-географический очерк / Л. П. Альтман. – Л. : Знание, 1973. – 32 с.

Биология Белого моря : труды Беломорской биологической станции МГУ – М. : Издательство Московского университета, 1962. – Т. 1. – 282 с. : рис.

Биология Белого моря : труды Беломорской биологической станции МГУ.– М. : Издательство Московского государственного университета, 1974. – Т. 4. – 240 с.

Брызгалов, В. В. Лоция и натура : [об этапах научной работы по фиксации сохранившихся на побережье Белого и Баренцева морей старинных поморских крестов] / В. В. Брызгалов, О. В. Овсянников // Труды Архангельского центра Русского географического общества. – Архангельск, 2014. – Вып. 2. – С. 22–45.

Вигорь, Ю. П. У самого Белого моря : [очерки] / Ю. Вигорь. – М. : Советская Россия, 1985. – 96, [1] с. – (Писатель и время).

Остров Розовый в Белом море : историко-краевед. сб. / сост. : А. С. Бобрецов, В. Ф. Кологриев. – Северодвинск : Машиностроительное предприятие «Звездочка», 1992. – 98 с. : ил.

Островский, Б. Г. Белое море : [научно-популярный очерк] / Б. Г. Островский. – Архангельск : Северное издательство, 1937. – 93, [2] с. : ил.



- Паленичко, З. Г.** Жизнь Белого моря / З. Г. Паленичко. – Петрозаводск : Карельское кн. изд-во, 1968. – 147 с. : ил.
- Половников, С. Я.** Там, за горизонтом : очерки о Белом море и поморах / С. Половников ; [авт. вступ. ст. : О. Н. Светочева, В. Н. Светочев]. – Архангельск : Правда Севера, 2014. – 267, [2] с. : ил.
- «Проблемы изучения, рационального использования и охраны природных ресурсов Белого моря»** : тезисы докладов / Гос. комитет РФ по рыболовству [и др.] VIII региональная научно-практич. конф., Беломорск, Республика Карелия, 16–18 апр., 2001. – Архангельск : [б. и.], 2001. – 244 с.
- Рыба северных морей** [Видеозапись, кинофильм, микроформа] : На просторах северных озер ; Водоросли Белого моря. – Архангельск : ПИНРО, 2005. – 1 вк.
- Сказ о славном острове Кий...** / [авт.-сост. : А. Ульянов, Я. Пеннер ; отв. за вып. А. П. Степанов]. – Онега : Онежская типография, 2014. – 177, [2] с. : цв. ил., карты.
- Сказки Терского берега** Белого моря / АН СССР, Ин-т яз., литературы и истории ; изд. подгот. Д. М. Балашов. – Л. : Наука, Ленинградское отд-ние, 1970. – 446 с.
- Смех и горе у Бела моря** [Электронный ресурс] : [мультипликационный фильм по произведениям Б. Шергина и С. Писахова] / [сцен. : Ю. Коваль, Л. Носырев ; кинореж. Л. Носырев ; худ.-пост. В. Кудрявцева ; комп. Е. Ботяров ; киноопер. Н. Михайлова]. – М. : Крупный план, 2008. – 1 эл. опт. диск (DVD-ROM) : цв., зв. (59 мин.).
- Стин, И. И.** У Белого моря : фотоальбом / И. И. Стин, А. В. Фирсов, В. М. Арсеньев ; авт. текста Ю. Казаков. – М. : Планета, 1982. – 183 с.
- Стихи участников экологических экспедиций по Белому морю** / Помор. междунар. пед. ун-т им. М. В. Ломоносова [и др.] ; [сост. В. А. Сковородкин]. – Архангельск : CSPublishing, 1996. – 40 с.
- Стронк, Г. А.** У самого Белого моря : репродукции с работ и путевые записки художника / Г. А. Стронк. – Петрозаводск : Карельское кн. изд-во, 1963. – 99 с. : ил.
- Транспортировка углеводородного сырья** через порты Белого моря: проблемы и возможности для устойчивого развития муниципалитетов : материалы междунар. конф. г. Кандалакша, Мурманская обл., Россия, 6–7 октября 2004 г. / Всемирный фонд дикой природы, Кольский координационный экологический центр «Гея», Беллона-Мурманск ; [сост. и отв. ред. Г. А. Хорева]. – Мурманск : [б. и.], 2004. – 104 с.
- У моря Белого, студеного...** : фотоальбом / [продюссер проекта И. Слободянюк ; ориг. тексты А. Сухановский ; англ. текст Л. Кузьменко]. – Архангельск : ООО "СК", 2000. – 159 с.
- Фомин, А. И.** Описание Белого моря / А. И. Фомин ; [предисл. С. Шабалова]. – М. : [Фонд поддержки экономического развития стран СНГ], 2009. – 141, [1] с. – (Ломоносовская библиотека).
- Экология рыб Белого моря** / АН СССР. Институт эволюции морфологии и экологии животных имени А. Н. Северцева. – М. : Наука, 1978. – 198 с.



Брызгалов, В. В. Типы судов прибрежного плавания на Белом море в середине XVIII столетия / В. В. Брызгалов // Архангельское Поморье. История и культура. – Архангельск, 1983. – С. 92–102.

Булатов, В. Н. «Дышащее» море / В. Н. Булатов // Булатов В. Н. Наука на Архангельском Севере : исторический очерк. – Архангельск, 2007. – С. 97–122.

Топонимы Белого моря (9, 16, 17 вв.). Карты Белого моря, созданные в 1729, 1734, 1745, 1778, 1798 – 1801, 1806, 1826 гг.

Давыдов, Р. А. Российский опыт государственной политики по предотвращению и ликвидации последствий аварий и крушений судов в Белом и Баренцевом морях в XIX – начале XX вв. / Р. А. Давыдов ; Северный (Арктический) федеральный университет (Архангельск), Институт экологических проблем Севера Уральского отделения РАН // Российский опыт общественной и благотворительной деятельности в Евро-Арктическом регионе в прошлом и настоящем. – Архангельск, 2014. – Гл. 3. – С. 90–167 : ил. – Библиогр. в конце ст.

Добровольский, А. Д. Моря СССР : учебное пособие для вузов по специальности «Океанология» / А. Д. Добровольский, Б. С. Залогин. – М., 1982. – С. 67–79. : ил., карт.

Дроздов, В. В. Динамика воспроизводства и уловов промысловых рыб Белого моря под влиянием климатических изменений / В. В. Дроздов // Экологические проблемы Севера : материалы докладов Молодежной науч. конференции (11 – 13 марта 2008 г.) / Арх. науч. центр Уральского отд-ния РАН, Ин-т экол. проблем Севера, Адм. Арх. обл., Совет молодых ученых. – Архангельск, 2008. – С. 31–34.

Залогин, Б. С. Белое море / Б. С. Залогин, А. Н. Косарев // Залогин Б. С. Моря. – М., 1999. – С. 36–46. : ил. – (Природа мира).

Зенкевич, Л. А. Белое море / Л. А. Зенкевич // Зенкевич Л. А. Моря СССР, их фауна и флора. – 2-е изд., доп. – М., 1956. – С. 260–473 : ил., карт.

Коровкина, Н. В. Фукоиды Белого моря в решении проблемы / Н. В. Коровкина // Природные ресурсы северных территорий: проблемы оценки, использования и воспроизводства : материалы Всероссийской научной конференции / Арх. науч. центр Уральского отд-ния РАН, Ин-т экономики, Арх. филиал ; [отв. ред. В. Э. Тоскунина]. – Архангельск, 2002. – С. 205–206. – Библиогр.: с. 206 (4 назв.).

Лымарев, В. И. Гидрограф северного берега России (М. Ф. Рейнеке) / В. И. Лымарев // Лымарев В. И. Отечественные исследования прибрежных зон морей и океанов. – Архангельск, 2002. – С. 75–84.

Рейнеке Михаил Францевич, гидрограф, исследователь Белого моря (1827 – 1843 гг.), составил атлас Белого моря в 1833 году.

Морской зверобойный промысел // Попов Г. П. Мореходы Зимнего берега / А. А. Семьин, Г. Д. Бурков. – Екатеринбург, 2007. – С. 33–38.

Тюлений промысел в Белом море: история и современность (13, 19 – 21 вв.).

Шарина, З. Н. Санитарно-гигиеническая оценка промысловых бурых водорослей Белого моря / З. Н. Шарина, Е. А. Муравьева // Экология – 2007 : материалы докладов Международной молодежной конференции (18 – 21 июня 2007 г.) / РАН.



Уральское отделение. Архангельский научный центр [и др.]. – Архангельск, 2007. – С. 139–140.

Юрченко, А. Ю. Люди, тюлени и алмазы : история тюленьего промысла на Белом море / А. Ю. Юрченко // Русский Север и Север Европы в XVII – XX веках : проблемы изучения истории регионов и межрегиональных отношений : материалы второй российской методологической школы аспирантов и молодых преподавателей. – Архангельск, 2005. – С. 155–158.

Асютченко, Л. Беломорское золото – бурое и красное : водоросли ламинарию, фукус и анфельцию уже почти сто лет добывает в Белом море Архангельский опытный водорослевый комбинат (АОВК) и перерабатывает в уникальные субстанции и продукты : [по материалам беседы с генеральным директором АОВК Е. Боковой] / Л. Асютченко // Правда Севера. – 2015. – 28 окт. (№ 118). – С. 4–5.

Беломорье – Арктика в миниатюре : [зимняя навигация на Белом море] / подгот. В. Соколов // Правда Севера. – 2015. – 18 февр. (№ 26). – С. 26.

Белуха. Поморский кит : белуха – полярный дельфин – колоритный гигант Белого моря, дружелюбный, как собака, и любопытный, как ребенок. Он от природы не способен кусаться, а по умиротворенному мировоззрению, скорее, буддист, чем язычник... / подгот. С. Тетерин // Поморская столица. – 2016. – № 6. – С. 44–47 : фот.

Бурлешин, М. Про янтарный остров и змею Гарафену / М. Бурлешин. – (Терра инкогнита) // Чудеса и приключения. – 2015. – № 5. – С. 60–63 : цв. ил.

«Каменная книга» – не миф. Ее видел на архипелаге Кузов в Белом море путешественник и поэт Николай Гумилев в 1904 году.

Лепин, Г. А Морская комплексная экспедиция «Лоция Белого моря: 100 лет спустя» : [экспедиция посвящена 100-летию со дня выхода в свет первого полного издания лоции Белого моря и проходила с 30 июня по 9 июля 2013 года] / Г. А. Лепин // Известия Русского Севера. – 2013. – № 6. – С. 8–9. : фото. – (Экспедиции).

Николаева, С. Жизнь за маяк : в Белом море на яхте «Святой Петр» прошла уникальная экспедиция по обследованию маяков / С. Николаева ; фото С. Тюкиной // Правда Севера. – 2016. – 27 сент. (№ 14). – С. 31 : фот. – (Что дорого).

История маяков в Белое море (18 – нач. 21 вв.).

Позднякова, М. «Рай» совсем близко / М. Позднякова // Аргументы и факты. – 2009. – № 46. – С. 37.

На Русском Севере процветала загадочная Гиперборея. Поиски Гипербореи, гипотетической цивилизации в Белом море в 2009 году.

Челищев, П. И. Путешествие по Северу России в 1791 году Белым морем от приморской деревни Сорокиной до Соловецкого монастыря / П. И. Челищев // Соловецкое море. – 2002. – № 1. – С. 82–95 : ил.

Черенкова, Н. К вопросу о статусе природных комплексов Соловков [в Белом море] / Н. Черенкова // Соловецкое море. – 2004. – Вып.3. – С. 218–225.



Гренландская улица

(Соломбальский округ)



Гренландия в переводе означает Зеленая Земля, хотя местное население эскимосы (инуиты) называют свою землю «Калааллит Нунаат» что означает «Земля людей». Хотя это не совсем так. Гренландия – это самый большой остров в мире, его площадь более 2 миллионов квадратных километров, а проживает здесь всего лишь чуть более 63 тысяч людей. На такой площади могло бы разместиться восемь Англий или пять Норвегий с таким же количеством населения. Но это невозможно, потому как почти три четверти Гренландии это земля полностью покрыта вечными льдами. И все же люди здесь живут. Мало того, по данным ООН, уровень жизни в Гренландии настолько высок, что по этому показателю она входит в десятку самых обеспеченных стран мира. Парадокс? Ничего подобного. Все определяется отношением людей и их жизненной позицией. Этот северный остров не то, что Багамы или Новая Гвинея, здесь не посидишь под пальмой, откуда сверху падают кокосы. Здесь, на севере, все добывается тяжелым трудом, часто с риском для жизни. Живущие здесь люди, не привыкли бездельничать, и поэтому здесь, несмотря на холода и длинную зиму, созданы вполне комфортные условия для жизни, работы и отдыха.

Основная часть острова – это своеобразная платформа, средняя высота которой – порядка 125 м. Внутренняя часть острова имеет значительные углубления, и хотя ледниковое покрытие значительно возвышается над островом, грунтовое основание под ледником

во многих местах имеет отметку ниже уровня океана. Эти углубления, скорее всего, появились от огромного веса ледника. Но есть и возвышенности.



Горные хребты юга возвышаются до 1500 – 1600 м, а на востоке и севере – до 3000 м. В северной части находится гора Гунбьёрн, высота которой составляет 3700 м. Гора Гунбьёрн является наивысшей точкой всей Арктики. Северная и восточная части острова практически постоянно находятся под снегом и ледниками.

Немного южнее, на восточном и северо-восточном побережье, климат несколько мягче, но здесь находятся лишь малочисленные поселения инуитов. Ну а прибрежная полоса юга и запада острова летом покрыта зелеными лугами и лесотундровой растительностью. Растет здесь в основном полярная береза и ивовый кустарник. Но густая и сочная трава – прекрасный корм для выпаса скота. Плодородная почва вполне пригодна для выращивания овощей.



Здесь, на юге и западе, проживает основная часть населения. Эти районы относительно теплые. Летом здесь температура порядка +8–10°, а зимой -8–10°.

Эта северная, малозаселенная земля издавна привлекала людей из Северной Америки и Исландии. Еще в 875 году норманн Гунбьёрн, первый из европейцев, побывал на этом острове. А в 982 году на острове обосновался Эрик Рауди с несколькими товарищами, высланный из Исландии за совершенные им преступления. Позже к ним присоединились норвежские викинги.

В 983 году в Гренландии была основана первая норманнская колония. Но это не значит, что до европейцев остров был безлюдным. Задолго до их прихода, уже несколько тысяч лет, на острове проживали гренландские эскимосы, хотя себя они называют инуитами. Название «эскимос», что в переводе означает низкорослый, считают обидным. Инуиты приспособились к экстремальным условиям арктического климата и чувствуют себя вполне комфортно. Они испокон веков занимаются ловлей рыбы и охотой.

За все свое существование, после того как Гренландию заселили европейцы, остров неоднократно передавался из рук в руки. Со времен освоения европейцами, остров был норвежским, но в 1536 году он перешел Дании, в соответствии с унией между Данией и Норвегией. В 1721 году на острове была официально учреждена датская колония, носившая название Готхоб. После расторжения унии между Норвегией и Данией, в 1814 году, Гренландия стала полностью владением Дании. В



1931 году восточную часть Гренландии снова хотела прибрать к рукам Норвегия, но Международный суд в Гааге не признал ее права.

Во время Второй мировой войны США, с согласия Дании, разместили в Гренландии несколько своих военных баз. Правда, сейчас от них остались лишь груды железа и останки поржавевшей техники.

Административное управление страной за долгие годы пережило значительные изменения. Если в XVIII – XIX веках это была полностью колония, то в 1953 году, в соответствии с конституцией Дании, Гренландия получила внутреннюю автономию. С тех пор законодательной властью считается парламент Дании и собственный парламент Гренландии из 31 человека, избираемых на 4 года. Но до 1979 года исполнительную власть представлял комиссар, которого назначало правительство Дании.

В 1978 году, после многолетних выступлений гренландцев, фолькетинг, однопалатный парламент Дании, ратифицировал полную автономию острова. С 1979 года она вступила в силу. Столицей был утвержден город Нук, старое название Готхоб.



Теперь законодательная власть в Гренландии принадлежит Ландстингу, местному парламенту, который избирается также на 4 года. А политическая партия, выигравшая на выборах, формирует кабинет министров во главе с премьер-министром.

В 1985 году утвержден национальный флаг Гренландии. Внутриполитическая жизнь современной Гренландии построена на общепринятых в мире стандартах. В 1970 – 1980-х годах в обществе образовались две основные политические партии: «Сиумут», что в переводе означает «Вперед», и «Атассут», что переводится как «Сплоченность». В партии «Сиумут» преобладают гренландские эскимосы, которые ратуют за дальнейшее расширение автономии, особенно в сфере экономики и использования природных ресурсов. Партию «Атассут» представляют местные датчане, которые стараются сохранить связи с Данией.

Существует также социалистическая партия, ранее бывшая гренландским отделением компартии Дании «Инуит атагатигиит», что значит «Братство инуитов». Эта партия добивается полного отделения от Дании. Менее представительная партия «Демокраатит», в которую входят и датчане, и эскимосы, выступает за



сохранение нынешнего статуса Гренландии. Несмотря на различия требований, дебаты этих партий носят вполне мирный характер.

Основная деятельность населения Гренландии – это, как и прежде, рыболовство. Но к этому в конце XX века добавилось разведение северных оленей и овец, кроме того, в последние годы значительную часть бюджета формирует добыча нефти. Немаловажную роль играют туризм и авиатранспорт.

В Гренландии находится самый большой в мире национальный парк, его площадь составляет почти 70 млн. га. Неудивительно, что на остров ежегодно прибывает порядка 20 тысяч туристов.

Климат прибрежной части Гренландии – морской субарктический, арктический и континентальный арктический. Довольно часто на острове бывают циклоны, приносящие сильный ветер, резкие изменения температуры и осадки. Больше всего осадков приходится на осень и зиму, однако снега здесь можно ожидать в любое время года. В летний период на побережье нередки густые туманы. Растительность Гренландии высокой не назовешь, большинство растений низкорослые. В конце лета низины южной части острова покрываются ковром из диких ягод и полевых цветов.



Из животных в здешнем суровом климате выживают лишь сильнейшие, поэтому животный мир не выделяется разнообразием. Традиционные представители фауны Гренландии – полярные медведи, зайцы и волки, северные олени, лемминги, серо-голубые и белые песцы. В прибрежных водах обитает несколько видов китов – от касатки до кита-белухи. В северных морях проживают нарвалы, тюлени и моржи. Помимо них, в водах Гренландии водятся гренландские тюлени, морские зайцы и нерпы.

Обычно путешествие по стране начинается с осмотра столицы. Сейчас это хоть и небольшой, по европейским меркам, но вполне современный город с населением немногим более 14 тысяч человек. Он считается самой маленькой столицей планеты. Здесь стоит посетить старые кварталы, где находится зал приемов местного парламента, церкви Савур-Черч и Ханс-Егед-Черч, Арктический сад и университет Илисиматусарфийк, семинарию, Каяк-клуб и мемориал королеве Маргрете.



Однако главные достопримечательности страны и столицы, безусловно, природные. Непосредственно в черте города находится множество смотровых площадок, с которых любой желающий сможет любоваться видами на прибрежную линию, а также резвящихся китов.



Овсянкин, Е. И. Гренландская ул. / Е. И. Овсянкин // Овсянкин Е. И. Имена архангельских улиц. – Архангельск, 2008. – С. 207–208.

Гренландия // Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона : в 86 т. (82 т. и 4 доп.). – СПб., 1893. – Т. 18. – С. 619–624.

Гренландия // Большая советская энциклопедия : [в 30 т.] / гл. ред. А. М. Прохоров. – 3-е изд. – М., 1972. – Т. 7. – С. 282–283.

Гренландия // Большая российская энциклопедия : в 30 т. – М., 2007. – Т. 7. – С. 677–682.

Возгрин, В. Е. Гренландия и гренландцы / В. Е. Возгрин. – М. : Мысль, 1984. – 157 с., 12 л. ил.

Кент, Р. Гренландский дневник / Р. Кент ; ред. Н. Я. Болотников ; рис. автора. – М. : Мысль, 1969. – 311 с. – (Путешествия. Приключения. Фантастика).

Нансен, Ф. Собрание сочинений / Ф. Нансен ; [пер. М. П. Дьяконовой ; ред. [и предисл.] В. Ю. Визе. – Л. : Изд.во Главсевморпути, 1937 – Т. 1 : На лыжах через Гренландию. Жизнь эскимосов. – 401, [2] с., [23] л. вкл. ил. : портр., ил., рис., карты. – Библиогр. в подстроч. примеч. – Указ. геогр. назв.: с. 397–401.

Последняя экспедиция Альфреда Вегенера в Гренландию. 1930 – 1931 : по воспоминаниям ее участников и дневникам Альфреда Вегенера / [предисл. Н. Урванцев] ; пер. под ред. М. А. Дьяконова. – Л. : Издательство Главсевморпути, 1935. – XIII, [II], 299, [1] с., [1] л. портр. – (Полярная библиотека).



Анохин, Г. Обретение Винланда / Г. Анохин // Техника – молодежи. – 2002. – № 9. – С. 56–63.

Исследования и гипотезы колонизации Гренландии.

Гуляев, В. Кто открыл Америку? / В. Гуляев. – (По страницам всемирной истории) // Наука и жизнь. – 2016. – № 7. – С. 58–66 : ил.

История географии Гренландии в 15–16 вв.

Дикий восток / фото Б. Эдмайера. – (ГеоНаука) // GEO/GEO. – 2010. – № 12. – С. 54–62 : цв. фот.

Никто не располагает достоверными данными о состоянии ледникового массива вдоль восточного побережья Гренландии. По оценкам ученых, уже к концу века температура в этом регионе может повыситься на 12 градусов. Для сырьевых концернов и местных жителей – это заманчивая перспектива, ведь здешние земли богаты рудами, нефтью и газом. Первые следы великого таяния льдов на востоке Гренландии заметны уже сейчас. Фотограф Бернхард Эдмайер представляет свой проект «Большое таяние».

Еремина, М. Август в Гренландии / М Еремина. – (Месяц) // Вокруг света. – 2013. – № 8. – С. 14 : цв. фот.

В Гренландии только в августе начинается таяние льдов и сползание их в воды океана, поэтому у берегов этого острова так много айсбергов.

Киты – долгожители // Наука и жизнь. – 2002. – № 3. – С. 81.

О гренландских китах.

Козловский, Б. Пар из-под подошв / Б. Козловский. – (Наука) // GEO/GEO. – 2013. – № 10. – С. 66 : 1 рис.

О подземном подогреве, ускоряющем таяние гренландских ледников.

Лед тронулся = Арктический транспорт / фото Н. Коббинга. – (ГеоЭкспедиция) // GEO/GEO. – 2008. – № 5. – С. 32–44, 46. : ил.: цв. фото.

Остров Гренландия является одним из трех мировых поставщиков айсбергов на планете, а на самом острове идут активные процессы формирования и таяния ледников. Чтобы запечатлеть первозданную красоту ледяного царства Гренландии, британский фотограф Ник Коббинг совершил несколько экспедиций к этому острову. Лед стал главной темой его снимков. Ник Коббинг также готовит фоторепортажи, посвященные последствиям глобального потепления климата.

Платонов, А. [Нуук – главный город Гренландии] / А. Платонов. – (Колонки) // Всемирный следопыт. – 2012. – № 6. – С. 5 : фот.

Гренландский Нуук – город среди скал, тундры и векового льда.

Талалай, П. В глубь ледника / П. Талалай // Наука и жизнь. – 2004. – № 8. – С. 72–78.

К берегам Гренландии прибывает деревья, которые свалились в сибирские реки десять тысяч лет назад.

Халилбеков, Х. Лед тронулся, господа гляциологи! / Х. Халилбеков. – (Панорама) // Техника – молодежи. – 2012. – № 10. – С. 46–47.

В этом году лед Гренландии, вместо обычных 50%, растаял аж на 97%. Спутники NASA зафиксировали, что всего за четыре дня июля практически полностью открылся глубинный слой льда...



Канинская улица

(Соломбальский округ, 1962)



Полуостров Канин – интересное место, привлекающее множество людей, но в силу своего расположения, он довольно труднодоступен. Бывают на необычном полуострове, в основном, охотники и так называемые «дикие туристы».

Полуостров Канин – длинный и узкий. Его длина составляет 300 км, а наибольшая ширина – всего 70 км.



Побережье Канина



Полуостров Канин – административно относится к Ненецкому автономному округу. Примечательно, что сам Ненецкий автономный округ входит в состав Архангельской области, являясь субъектом Российской Федерации и одновременно составной частью Архангельской области. Получается, что Канин одновременно находится на территории НАО и в то же время относится к Архангельской области, то есть, как бы входит в состав двух разных субъектов РФ.

Полуостров Канин омывается двумя морями – Белым и Баренцевым. Границей между Белым и Баренцевым морями считается линия, проведённая от мыса Святой Нос (Кольский полуостров) до мыса Канин Нос (полуостров Канин).



Так что западная часть Канина граничит с Белым морем, а восточная часть Канина – с Баренцевым морем. Берега Белого моря принято разделять на несколько частей: Зимний берег, Карельский берег, Терский берег, Летний берег и так далее.

Западное побережье полуострова Канин одновременно «классифицируется» как Канинский берег Белого моря и имеет свои отличительные особенности. А вот восточная сторона Канина, омываемая Баренцевым морем, никак не выделяется и никаких отдельных наименований не имеет.

Само Белое море условно делится на несколько частей – воронку, горло и, собственно, само море, куда входит Двинская губа, Онежская Губа и Кандалакшский залив. Канинский берег входит в «состав» воронки Белого моря.

Воронка – это такое узкое место, где сталкиваются течения двух морей – Белого и Баренцева. Поэтому там образуются огромные волны и сулои. Вместе с тем, котловина Белого моря отделена от Баренцева моря подводным порогом, расположенным на выходе из Горла Белого моря и с наибольшими глубинами над ним – 40 м. Этот порог является препятствием для обмена глубинными водами. Создаются условия для обособления и застоя глубинных вод Белого моря. Но этому препятствуют малые глубины беломорской котловины, а также интенсивная вертикальная циркуляция вод в ней. И именно поэтому на судах там бывает опасно ходить, особенно в районе Канина Носа.

На полуострове Канин расположен уникальный жилой поселок, едва ли не полностью засыпанный песком. Поселок Шойна.





На него уже семьдесят лет наступает самая северная пустыня в мире – заполярная. По-ненецки Шойна – «место захоронения». Там, где стоят дома поморов, когда-то были могилы ненцев. Для склонных к суеверию тут и кроется ответ на вопрос, почему на Шойну пошли пески. Ещё вспоминают, что в 1930-е годы военные строили в десяти км от посёлка аэродром и выворотили из земли жертвенный камень. Зря выворотили, считают местные ненцы: аэродром не понадобился, а через год с моря поползли пески.

Официальных версий происхождения пустыни за полярным кругом две. Первая – морская. В 1930-х рыбаки колхоза «Северный полюс» тралами уничтожили растительный покров морского дна в районе Шойны. Теперь море выкатывает на берег тысячи тонн песка, а ветер во время отливов разносит их по тундре.

Вторая версия – сухопутная. В том же колхозе держали тысячи коров и сотни лошадей, с помощью которых тащили сети с навагой из-под льда. А прежде здесь было становище, куда ненцы пригоняли стада оленей. Скот вытоптал тончайший слой растительности, сдерживавшей песок, и жёлтое море хлынуло на вечную мерзлоту.

Канин – полуостров, представляющий собой плоскую местность. Там имеются озера, заполненные торфяной черной водой. Покрытием в основном служит твердый, ровный песок, поэтому большинство местных жителей свободно разъезжают там на мотоциклах. Полуостров известен как сплошная тундра. На его территории встречается редкая растительность. В основном здесь преобладают ветра, которые разносят песок, намытый морской водой.

Около 10 тысяч лет назад он был островом. Через пролив, который отсоединял его от материка, проходило самое мощное течение – Гольфстрим. Но постепенно в этом месте скопились большие наносы песка. И именно благодаря им в настоящее время Канин стал полуостровом.

Одной из важнейших транспортных магистралей поморов в XVI – первой половине XVII вв. являлся Мангазейский морской ход, под которым подразумевался путь из Белого моря в Западную Сибирь, в низовье реки Таз, где лежала богатая соболем Мангазейская земля. Мангазейский морской ход был не в полной мере морским. Помимо плавания по Белому, Баренцеву и Карскому морям, часть пути



проходила по сухопутным волокам. Один из этих волоков – Чёшский волок, по которому поморы перетаскивали свои кочи из реки Чижа в реку Чёша, и таким образом пересекали полуостров Канин напрямки.

Река Чижа преодолевалась за одни сутки, после чего суда перетаскивались по волоку в реку Чешу. Для транспортировки грузов и судов обычно нанимались кочевавшие там ненцы с оленьими упряжками. Преодоление волока было делом не особенно трудным, тем более, что его протяженность была не очень велика – около 400 м. «А волоку Чесского сажень с двадцать. Место тундряное» (Русская историческая библиотека..., 1875, с. 1091). Дальнейший путь проходил по мелководной реке Чеше, впадающей в Чешскую губу.

Труднопроходимая Чеша преодолевалась при приливной волне. «А речка Чоша невелика, ходят прибылою водою, как приходит вода с моря, а речкою Чошою прибылою водою вверх до Чесские губы версты три».

Существовал и второй способ преодоления Чешского речного и волокового пути. В рассказе «Фомки Борисова Пинежанина» о переходе через Канин Нос говорится, что «в большую воду тот волок поймает водою», то есть он заполняется водой и позволяет более просто войти в Чешскую губу. Идея сквозного прохода через полуостров Канин Нос дожила почти до конца XVIII в.

В настоящее время на полуострове находится несколько населенных пунктов: Несь, Чижа, Конушин Нос (нежил.), Кия, Шойна, Канин Нос (нежил.), Яжма (нежил.), Восточная Камбальница (нежил.), Микулкин Нос (нежил.). Из них 4 – жилые и 5 – официально нежилые. Тем не менее, в нежилых населенных пунктах бывает народ. Как правило, там останавливаются местные рыбаки и охотники, туристы, а также участники различных исследовательских экспедиций. Заселён Канин преимущественно ненцами и русскими.

Канин достаточно слабо освоен человеком. Это объясняется, скорее всего, тем, что в этом районе суровый субарктический климат. Зима длится приблизительно 7 месяцев. Климатические особенности полностью соответствуют северным регионам России.



Полуостров Канин представлен в основном равнинным рельефом. Территория выглядит как монотонная тундра, которая часто прерывается озерами и мелководными речками. Иногда можно заметить и небольшие холмы. Растительность на полуострове Канин очень скудная.



На данной территории могут встретиться только маленькие кустарники и грибы. Местное население, помимо рыбы и мяса, питается ягодами, сбором которых в основном занимаются женщины. На полуострове очень развит промысел на морского зверя и рыбу. В настоящее время существующие поселения широко занимаются этим видом деятельности. Из млекопитающих здесь встречаются олени, причем не только ручные, но и дикие. На полуострове широко развито оленеводство. Данных животных используют как средство передвижения в зимний период. Также здесь можно встретить лису, песца, морскую свинку, северного зайца. Птицы, которые живут на полуострове, ведут исключительно кочевой образ жизни. Это совы, чайки, зуйки, кривки, гагары и другие. Они меняют место дислокации в зависимости сезона года.

Полуостров Канин заселен уникальными людьми. Главной их особенностью является доброта. Если рыбак возвращается домой с большим уловом, то он без тени сомнения отдает ненужную часть соседям и, что удивительно, совершенно бесплатно. Как известно, на полуострове находится большое количество мелких рек. Но каждое поселение называет их разными названиями. Когда мальчишке исполняется 4 года, он считается самостоятельным, и отец в подарок преподносит ему ремень с ножом. У каждого отпрыска есть свой олень.



Дети уже с самых ранних лет помогают родителям. Мальчишки любят заниматься рыбалкой или охотиться, а девочки – собирать ягоды. Для обучения элементарным наукам детям приходится улетать вертолетом в совершенно другой город на долгие девять месяцев. Для родителей это расставание кажется непреодолимым испытанием. Семьи на полуострове в основном многодетные. Они вместо покрывал используют шкуру оленей, одежду также изготавливают из шкур. Таким промыслом занимаются только женщины. Также в их обязанности входит приготовление еды. У каждой хозяйки есть собственный рецепт выпечки хлеба. На полуострове нет ни электричества, ни связи, ни нефтяных вышек. Странно то, что люди, живущие в этой местности, совершенно не боятся темноты.

Полуостров Канин – красивое и интересное место, если есть возможность – там стоит побывать.



Овсянкин, Е. И. Канинская ул. / Е. И. Овсянкин // Овсянкин Е. И. Имена архангельских улиц. – Архангельск, 2008. – С. 224.

Канин полуостров // Большая Российская энциклопедия : в 30 т. / науч.-ред. совет : Ю. С. Осипов (пред.) [и др.]. – М., 2008. – Т. 12. – С. 722.

Васильев, В. И. Тундра Канинская / В. И. Васильев, Л. Н. Гейденрейх. – М. : Мысль, 1977. – 219 с. : ил.

Окладников, Н. А. Канинская и Тиманская тундры XVII – нач. XX вв. / Н. А. Окладников. – Архангельск : Правда Севера, 2006. – 87, [2] с. : ил., карты. – Библиогр. в конце ст.

Глуховский, М. В. К изучению орнитофауны западного побережья полуострова / М. В. Глуховский // Природное и культурное наследие Арктики: изучение и сохранение : тез. докл. междунар. симп. памяти В. Баренца. – М., 1998 – С. 90, 92.

Жалованная грамота царя Ивана Грозного Канинским и Тиунским Самоедам. № 204. – 1545 г., апреля 15 // Окладников Н. А. Край родной Мезенский : очерки о прошлом Мезенского края. – Архангельск, 2010. – С. 386–389.

Коткин, Д. Природные условия и экологические проблемы полуострова Канин / Д. Коткин // Геодинамика и геоэкология : материалы междунар. конф.– Архангельск, 1999. – С. 176–178.

Невская, Н. М. Некоторые черты геологического строения и перспективы нефтегазоносности полуострова Канин / Н. М. Невская, В. Н. Макаревич // Перспективы развития и освоения топливно-энергетической базы Северо-Западного экономического района Российской Федерации : докл. междунар. конф. – СПб., 1999. – С. 157–164.

Окладников, Н. А. Заселение русскими поморами Канинской и Тиманской тундр в XVIII – XIX вв. / Н. А. Окладников // Заполярье – судьба моя : сборник / отв. ред., сост. Н. Н. Матафанов. – Архангельск, 2002 – С. 188–199.

Павлович, Н. А. История исследования Канина и нанесения на карту / Н. А. Павлович // XV международные Ломоносовские чтения : сб. науч. тр. – Архангельск, 2003. – С. 389–391.

Поликин, Д. Ю. Динамика климата на полуострове Канин / Д. Ю. Поликин, И. В. Грищенко // Экология – 2003 : тез. молодеж. междунар. конф. (17–19 июня 2003 г.). – Архангельск, 2003. – С. 63–64.

Тверфьель, Х. У. Экономика и этнос у оленеводов Общины Канин глазами западных исследователей / Х. У. Тверфьель ; пер. Ю. В. Герасимова // Свеча – 2002. Истоки : сб. материалов междунар. конф. – Архангельск, 2002. – С. 258–268.

Васильев, Д. Жизнь полуострова Канин : царство гнуса и морошки : [фоторепортаж] / Д. Васильев // Правда Северо-Запада. – 2005. – 14 дек. (№ 51). – С. 23 : фот.



Уже несколько десятилетий этот поселок на берегу Белого моря заносит песком. Пустыня наступает на заполярную тундру. Устоит ли Шойна под натиском песка?

Верещагина, Е. Увидеть оленя : [на границе Мезенского и Пинежского районов на исходе зимы уже несколько лет подряд располагаются стойбищем оленеводы с острова Канин – желающим съездить туда предлагают однодневные туры] / Е. Верещагина ; фото авт. // Правда Севера. – 2014. – 13 марта (№ 38). – С. 1, 5.

Вехов, Н. Царство полярной совы / Н. Вехов // Природа и свет. – 2013. – № 2. – С. 10–13 : ил., 4 фото.

Полуостров Канин – одно из самых малопосещаемых мест на Севере, является настоящим царством полярной совы.

Гернет, Н. Сила – в оленях! : национальные ненецкие игры показали: есть еще богатыри на земле Канина! / Н. Гернет ; фот. автора // Архангельск – город воинской славы. – 2013. – 27 марта. – С. 27 : фото. – (Уголок России).

Игловский, С. А. Техногенные изменения мерзлотных условий Двинско-Мезенской равнины и полуострова Канин / С. А. Игловский // Вестник Поморского университета. Серия. Естественные и точные науки. – 2007. – № 2(12). – С. 13–19 : ил. – Библиогр. в конце ст.

Киевская, Е. Ученые установят флаг на мысе Канин Нос / Е. Киевская // Правда Севера. – 2006. – 9 марта. – С. 5.

Корякин, В. С. История изучения и картографирования п-ова Канин в XVI – начале XX века / В. С. Корякин, Н. А. Павлович // Вестник Поморского университета. Серия. Естественные и точные науки. – 2004. – № 2(6). – С. 22–32 : ил. – (География). – Библиогр. в конце ст.

Несанелене, В. Н. Канинские тундры во второй половине XIX – начале XX вв. / В. Н. Несанелене // Вестник Поморского университета : Серия: гуманитарные и социальные науки. – 2003. – Спецвып. – С. 193–199. – (Священная земля тундры). – Библиогр. в примеч.

Сергиенко, В. Г. Перспективы развития охраняемых природных территорий северо-востока Двинско-Мезенской равнины и полуострова Канин / В. Г. Сергиенко // Лесной журнал. – 2012. – № 3. – С. 25–32.

Торопова, Л. Канинские богатыри живут в Неси: в марте мне удалось побывать в ненецком святилище и посмотреть национальные игры оленеводов : [о поездке в старинное село Несь на национальные игры «Канин Мэбета»] / Л. Торопова // Архангельск. – 2013. – 18 апр. (№ 15). – С. 18–19 : фото. – (Соседи).

Сухановский, А. Канин Мэбета: горящие погоней : зимние национальные игры канинских ненцев в селе Ома (НАО) стали доброй традицией, зимним Днем оленя: редкие встречи, расставания – надолго... / А. Сухановский // Поморская столица. – 2006. – № 4. – С. 32–37.

Филиппов, Б. Ю. Жужелицы южных тундр полуострова Канин / Б. Ю. Филиппов, Е. В. Шувалов // Вестник Поморского университета. Серия. Естественные и точные науки. – 2006. – № 1(9). – С. 99–109 : табл. – (Зоология). – Библиогр. в конце ст.



Карская улица

(Соломбальский округ, 1968)



Карское море – одно из нескольких морей, входящих в группу Сибирской Арктики. В силу своих географических особенностей оно относится к материковому типу окраинных морей. Карское море считается одним из крупнейших в Российской Федерации – площадь его составляет примерно 883 тысячи километров, а объем воды – около 98 тысяч кубических километров. Говорят, что именно Карское море послужило прототипом к «Сказке о царе Салтане».

Карское море располагается между островами Новая Земля, Земля Франца-Иосифа и Северная Земля. Оно считается окраинным морем Северного Ледовитого океана и является частью Северного Морского пути. Оно сообщается с соседним Баренцевым морем с восточной стороны, с помощью проливов Карские Ворота и Маточкин Шар, а с западной стороны – с морем Лаптевых проливами Вилькицкого и проливами между островами Северная Земля. Основные заливы – Байдарацкая и Обская губы, а также Енисейский, Пясинский и Таймырский. Они местами врезаются в пологий берег материка.

На картах XVI века у Карского моря было другое название. Его обозначали как Mare Claciale. До конца XIX века оно было мало изучено, так как большую часть года воду покрывал лёд. В 1556 году англичанин Стивен Бороу пытался пересечь водоём, чтобы достигнуть устья реки Оби. Но на полпути был остановлен туманами и льдами. Следующую попытку совершила в 1580 году английская экспедиция Артура Пета и Чарльза Джекмена. Но она также закончилась полной неудачей.

В 1736 – 1737 годах русские офицеры Степан Малыгин и Алексей Скуратов осуществили экспедицию из Баренцева моря. Их судам удалось попасть в устье



Оби. В результате этого была сделана довольно точная карта арктического побережья между Печорой и Обью.

В 1878 году финский мореплаватель А. Э. Норденшельд на судне «Вега» пересёк холодный водоём, начав свой путь от Гетеборга. Ему удалось добраться до Чукотского моря, где судно застряло среди льдов. Только следующим летом финскому мореплавателю удалось добраться до Иокогамы. Он стал первым, кто осуществил на практике Северо-восточный проход. В его честь был назван архипелаг Норденшельда.

После Октябрьской революции 1917 года Карское море подверглось тщательному изучению. К 1932 году на нём насчитывалось 24 полярные станции, а в 1948 году их было уже 80. Для научно-исследовательской работы использовались ледоколы «Седов» и «Садко».

Современное название водоёма происходит от реки Кары, впадающей в залив Карская губа. В Карское море впадают несколько рек, крупнейшие из которых – Енисей, Обь, Пясинка и Кара. И хотя это море самое тяжелое на всем протяжении Северного морского пути, из-за огромного ледового покрытия, оно является своеобразными северными воротами Сибири. Именно сюда по Енисею, Оби вывозятся несметные богатства сибирских лесов. В акватории моря располагается множество островов, которые включены в состав Большого Арктического государственного природного заповедника. Он является крупнейшим в Евразии. Один из известнейших островов Карского моря – остров Вайгач, представляет собой особенное место, где хранятся тайны кровавых обрядов и языческих культов древних народов, в давние времена населявших эти земли. Согласно их преданиям, именно здесь находилась обитель богов. Остров Вайгач ученые называют аномальной загадкой, которую долгое время не могут разгадать. Путешественники отмечают, что здесь восстанавливается здоровье и повышается настроение.

Архипелаг Северная Земля также обладает богатой и интересной историей. Он был открыт в 1913 году экспедицией Бориса Вилькицкого. Он ошибочно представил архипелаг как один остров и присвоил ему имя – Земля Николая II. В 1926 году Земля Николая II получила название Северная Земля. А тот факт, что эта зона представляет собой группу островов, был опубликован только в 1933 году.

В давние времена плавание по Карскому морю равнялось смертельному подвигу – его называли «ледяным погребом». До сих пор это море считается самым холодным морем Земли. Неудивительно, ведь зимой в этих краях температура опускается до -46 градусов, а летом не более +16. Третью часть года занимает полярная ночь, а остальное время – полярный день. Зимой часто дуют штормовые ветры, бушуют вьюги и метели. Летом наплывают туманы, а северный ветер приносит снежные заряды. Большую часть года море сплошь покрыто льдом. Даже современным атомным ледоколам это море не всегда покоряется.

Растительную жизнь в Карском море, с его суровым климатом, холодной водой и мощным ледяным панцирем, оживленной не назовешь. Но она здесь все-таки есть, правда, в несколько раз беднее, чем в соседнем Баренцевом море. Здесь произрастают несколько видов донных водорослей: некоторые виды фукусов, родименя и одонтария, порфира, ульва, которую еще называют «морским салатом», и ламинария – «морская капуста».

В ледяной воде этого северного моря также неплохо развиваются одноклеточные водоросли и фитопланктон. Кроме того, в водах Карского моря живет и зоопланктон, который служит пищей китообразным. В отличие от растений, фауна несколько богаче. Например, в водах этого моря множество беспозвоночных и рыб: горбуша и кета, чавыча и нерка, омуль и мускун, нельма и голец, навага и камбала. Помимо них, в море, недалеко от устьев рек, выходят нагуливаться лососевые и сиговые, которые нерестятся в реках. Так же, как и в других северных морях, в Карском море множество мелкой рыбы: европейская корюшка и мойва,



подкаменщики и липарисы, морские лисички и некоторые другие рыбы. Всего в этом море насчитывается около 54 видов рыб. Некоторые из них имеют важное промысловое значение.

В Карском море обитают нерпы и моржи, тюлени, лахтаки и белухи. Среди китообразных встречаются 5 видов полосатиковых китов: финвал, сейвал, синий кит, малый, а также горбатый. Из акул в Карском море обитает только полярная, которой не страшна ледяная вода этого северного моря.

Птиц на островах великое множество, они образуют шумные птичьи базары. Большинство из них – кайры и гагарки, а также люрики.



В мае 1993 года вышло постановление Правительства РФ о создании **Большого Арктического заповедника**, который стал крупнейшим заповедником России. Он включил в себя острова Сергея Кирова, Известий ЦИК, Арктического института, остров Воронина, Уединения и ряд мелких островов. Общая протяжённость заповедника составила 41 692 км².

Туристов, отправляющихся на ледяное побережье Карского моря, пока что не так много. Но те, кто побывал в этих краях, рассказывают о своем отдыхе взахлеб. Конечно не стоит рассчитывать на пятизвездные отели в этом суровом краю. Но гостиницы здесь вполне приличные, и голодным вы не останетесь. Это точно. Зато какая вас ожидает рыбалка и охота в Заполярье! Рыбу можете ловить хоть летом, хоть зимой. Здесь вас этому научит любой малец. При желании можете поучаствовать в охоте на тюленя или нерпу. Конечно, нужно соблюдать определенную осторожность, потому как вблизи от вас этим может заниматься и хозяин Севера. Ну и конечно, стоит поближе познакомиться с обычаями местных, покататься на снегоходе, а еще лучше – на оленях.

Карское море и лежащие в его акватории острова – настоящая жемчужина русского Севера. Это невозможно описать словами, это надо увидеть и почувствовать.

В историю северного мореплавания навсегда вошли карские экспедиции, организованные после окончания Гражданской войны на Севере. Архангельские



моряки совершали в 20-е годы XX века регулярные рейсы к устьям сибирских рек за продовольствием для жителей Европейского Севера. В условиях неурожайных лет это имело жизненно важное значение для страны.



Карские экспедиции – экспедиции по западной части Северного морского пути (СМП), имевшие целью торговлю между Сибирью и Европейской Россией, а также изучение Карского моря.

Первые плавания с целью вывоза через Обскую губу и Енисейский залив на мировой рынок сибирского леса, сельско-хозяйственной продукции и минерального сырья состоялись в 1874 – 1876 гг. До 1919 года из 122 карских плаваний 75 прошли успешно; в результате перевезено 55 тыс. тонн различных грузов. Сложности в организации рейсов объяснялись отсутствием в северных морях должного навигационного оборудования, портов, ледоколов. В 1919 году Карскую экспедицию организовали «белые» правительства. Ее основная часть снаряжалась в Архангельске под руководством полярного исследователя Б. Вилькицкого. 16 сентября караван из более 10 судов доставил в устье Оби свыше 100 тыс. пудов военных грузов, в т. ч. аэропланы, а также 100 офицеров, включая 3-х генералов. Часть грузов, не попавшая к Красной армии, доставлена в Томск. В обратный путь караван увез сибирские товары.

В 1920 году, в связи с нехваткой хлеба в Европейской России, правительство приняло решение о доставке продовольствия из Сибири по Карскому морю. В апреле 1920 г. при Сибревкоме был сформирован Комитет Северного морского пути. 8 августа 1920 г. из Архангельска отправилась 1-я транспортная экспедиция в Сибирь под начальством М. В. Николаева, в которую вошли 4 ледокольных парохода, 8 пароходов и 4 лихтера; из них 2 судна шли в Усть-Порт на Енисее, остальные – в устье Оби. Экспедиция 1920 г. положила начало систематическим плаваниям на западном участке СМП.



Вторая Карская экспедиция была организована решением Совета труда и обороны от 12 марта 1921 года в составе двух отрядов: заграничного – под руководством Отто Свердруп – и Архангельского (начальник Д. Т. Чертков, комиссар И. Б. Богачев).

Организация похода возлагалась на Управление морского транспорта Белого моря и Северного Ледовитого океана (Беломортран). В экспедицию вошли все более или менее годные для этой цели плавсредства. Архангельский отряд включал следующие суда: «А. Сибиряков», «Малыгин», «В. Русанов», «Г. Седов», «Канин», «Юшар», «Обь», «Енисей», парусник «Выг», ледокол № 8 и 6 лихтеров. Суда экспедиции вышли из Архангельска 10 августа 1921 года и вернулись 26 сентября того же года. Из Сибири в Архангельск и на Печору было доставлено 400 тыс. пудов (6552 тонн) хлеба, в Сибирь – свыше 639 тыс. пудов (10466 тонн) товаров (смола, баржи, речные буксиры и др.).

В экспедиции в шторме погибли два парохода: «Обь» и «Енисей». 10 августа 1921 года пароход «Енисей» ушел из Архангельска в устье Енисея в составе судов Сибирской хлебной морской экспедиции, ведя баржу на буксире. Приняв в Новом порту 1965 тонн зерна, 12 сентября вышел с караваном в Архангельск. 14 сентября пароход, зажатый льдами в Карском море, получил пробоину и через 17 минут затонул на глубине 15 метров. Человеческих жертв не было. Вот что писали авторы книги «Флот Северного морского пароходства (1870 – 2015)» И. В. Паролов и Ю. Н. Трифонов, изданной в Архангельске (2015 г.): «...для экипажа всё кончилось благополучно. Лишь не стало парохода, до отказа нагруженного сибирским хлебом. Погибли собака да петух с курами. Живого поросенка и всплывшие вещи подобрала шлюпка».

Пароход «Обь» в составе Архангельского отряда Карской экспедиции проследовал в Сибирь, откуда после погрузки хлеба возвращался в Архангельск. 17 сентября 1921 года, находясь возле Югорского Шара, получил пробоину от удара о льдину и 20 сентября затонул. Экипаж и груз были сняты пароходом «Малыгин».

Газета «Известия Архгубисполкома и губкома РКП(б)» писала: «Красные моряки с честью выполнили возложенную на них задачу. Они, несмотря на гибель двух кораблей, одержали новую крупную победу на голодном фронте». Итоги экспедиции дважды рассматривались в Совете труда и обороны. В. И. Ленин, Советское правительство подтвердили необходимость самого пристального и неослабного внимания к развитию Карских товарообменных экспедиций.

В 1921 г. Карскую экспедицию сопровождал заказанный в Англии еще до революции ледокол «Александр Невский», выкупленный незадолго до экспедиции и переименованный в ледокол «Ленин».

В феврале 1922 г. состоялось 1-е межведомственное совещание по вопросам СМП, которое приняло решение об издании лоций и карт Карского морского пути, расширении полярных станций, применении авиации для ледовой разведки, организации научных групп на ледоколах и ускорении сооружения арктических портов и угольных баз.

Карская экспедиция 1923 г. строилась на основе хозрасчета. Учитывая высокую цену фрахта ледокола «Ленин» и сравнительно легкие ледовые условия, в следующих экспедициях ледоколы заменили ледокольными пароходами. Успеху Карских экспедиций способствовали строительство Нового Порта в Обской губе и расширение Усть-Порта на Енисее, где к 1923 г. соорудили причал для приема 2-х судов, склады и др. объекты. Заметную роль в оперативном обслуживании экспедиций стала играть радиостанция, сооруженная Главным гидрографическим управлением в октябре 1923 г. в Маточкином Шаре. В 1927 г. работу Карской экспедиции обеспечивали 14 гидрометеостанций, Бюро синоптических прогнозов в Новом-Порту и Бюро ледовой службы в Маточкином Шаре. На головном



ледокольном пароходе научная группа составляла краткосрочные ледовые и метеорологические прогнозы.

Снижение фрахтовых и страховых ставок в навигацию 1923 г. подтвердило возможность организации экономически выгодных перевозок по Карскому морю. С 1924 г. начался вывоз сибирского леса в Западную Европу. Товары Карской экспедиции, как и в прошлые годы, освобождались от всех видов таможенных обложений.

В 1925 г., с учетом повышения изученности Карского моря и снижением риска плавания, правительство впервые ввело пошлинные сборы на импортные товары в размере 30 % от ставок общего таможенного тарифа. Средства, полученные от этих сборов, предполагалось направить на приобретение новых судов для арктического флота. Снижение стоимости перевозки сибирского леса Карским морем, обходившейся в 2 раза дешевле, чем смешанным железнодорожно-водным путем через Ленинградский порт, обеспечило возможность создания лесоэкспортной промышленности в Сибири, благоприятных условий для повышения экономической эффективности морских арктических перевозок. На рубеже 1920 – 30-х гг. лес составлял 97,5 % вывоза по Карскому пути.

Расширение периода навигации (с 23–32 суток в 1920-х гг. до 2–2,5 месяцев в 1933 г.), а также снижение страховых ставок (с 5–7% от стоимости груза в 1921 г. до 0,8–2,2% в 1929 г.) способствовали значительному увеличению объема перевозок по Карскому морю. С 1920 по 1933 гг. среднегодовой объем перевозок возрос более чем в 6 раз (при этом доля экспорта в суммарном объеме перевозок достигла 82%, тогда как в середине 1920-х гг. ввоз и вывоз примерно уравнивались). Возраставшая грузоподъемность используемых судов, повышение доверия судовладельцев к трассе обеспечили снижение стоимости арктических перевозок.

В конце 1920-х гг. возросший грузооборот Карской экспедиции уже экономически оправдывал содержание линейного ледокола. Как следствие, Карский путь превратился в обычную водную магистраль, плавание по которой утратило экспедиционный характер. С 1930 г. методы организации плавания судов по Карскому морю существенно не менялись. Морские транспортные операции в Арктике становились крупным государственным предприятием, объединявшим усилия моряков, летчиков, гидрографов, связистов и ученых.

Карские экспедиции способствовали появлению отечественных кадров, хорошо знающих Арктику, оказали влияние на оживление экономической жизни Сибири и дальнейшее всестороннее развитие СМП.

Овсянкин, Е. И. Карская ул. / Е. И. Овсянкин // Овсянкин Е. И. Имена архангельских улиц. – Архангельск, 2008. – С. 227.

Деев, М. Г. Карское море / М. Г. Деев // Большая Российская энциклопедия. – М., 2009. – Т. 13. – С. 223–225 : цв. ил., карта. – Библиогр. в конце ст.

Карский морской путь – историческое название морского пути от проливов между о-вами Новая Земля через Карское море к берегам Зап. Сибири // Морской энциклопедический словарь. – М., 1993. – Т. 2. – С. 34–35.

Никифоров, Е. Г. Карское море / Е. Г. Никифоров, А. О Шпайхер. // Большая советская энциклопедия : в 30 т. – М., 1973. – Т. 11. Италия – Кваркуш. – С. 1367–1369.



Биология и океанография Северного морского пути. Баренцево и Карское моря / [Рос. акад. наук, Кольс. науч. центр, Мурман. мор. биол. ин-т ; отв. ред. акад. Г. Г. Матишов]. – 2-е, перераб. и доп.изд. – М. : Наука, 2007. – 322, [1] с., [16] л. цв. ил. : ил. – Библиогр.: с. 233–255.

Визе, В. Ю. История исследования советской Арктики. Баренцево и Карское моря / В. Ю. Визе. – Архангельск : Северное издательство, 1932. – 211, [1] с. : ил., карт.

Черкашин, Н. А. Командоры полярных морей / Н. А. Черкашин. – М. : Вече, 2003. – 476, [2] с., [8] л. ил. – (Особый архив).

История исследования архипелага Северная Земля в Карском море.

Визе, В. Ю. Карское море / В. Ю. Визе // Моря Советской Арктики : очерки по истории исследования. – 2-е изд. – Л., 1939. – С. 180–217. – (Полярная библиотека).

Ермолин, Б. В. Охраняемые территории России в Северном Ледовитом океане / Б. В. Ермолин // Труды Архангельского центра Русского географического общества. – Архангельск, 2014. – Вып. 2. – С. 111–115.

Есть сведения о Гыданском государственном природном заповеднике в Карском море.

Залогин, Б. С Карское море / Б. С. Залогин // Залогин Б. С. Моря / Б. С. Залогин, А. Н. Косарев. – М., 1999. – С. 46–53 : ил. – (Природа мира).

Окладников, Н. А. Морские звериные промыслы в Арктике / Н. А. Окладников // Окладников Н. А. Российские Колумбы. – Архангельск, 2008. – С. 7–110.

Звериные промыслы в арктических морях, в том числе Карском море.

Корякин, В. С. Карское море и его значение для освоения Северного морского пути / В. С. Корякин, А. Я. Куроптева // География в школе. – 2008. – № 2. – С. 16–21.

Ледяева, М. Остров «Правды Севера» в Карском море есть / М. Ледяева // Правда Севера. – 2011. – 29 дек. – С. 3.

Это один из островов Тилло, которые входят в состав Красноярского края. Находятся у берега Харитона Лаптева полуострова Таймыр.

Цыварева, Е. Что скрывают морские глубины? / Е. Цыварева // Волна. – 2004. – 15–23 сент. – С. 15.

В нач. сент. 2004 г. научно-исследовательское судно "Профессор Штокман" из Архангельска отправилось в Карское море. Цель экспедиции – обследовать подводные, потенциально опасные объекты.

Карские экспедиции

Андриенко, В. Г. Карские экспедиции : 1. Экспедиции, организованные А. В. Колчаком и Е. К. Миллером в 1919 г. для доставки вооружения и вывоза продовольствия из Сибири в р-н Белого моря; 2. Общее название спец.



транспортных экспедиций по экспортно-импортным перевозкам между портами Зап. Европы и р-нами Зап. Сибири, организованных сов. правительством в 1921 – 1928 г. / В. Г. Андриенко // Морской энциклопедический словарь. – 1993. – Т. 2. – С. 34.

Куратов, А. А. Карские экспедиции 1920 – 1921 / А. А. Куратов // Поморская энциклопедия : в 5 т. / гл. ред. Н. П. Лавров. – Архангельск, 2001. – Т. 1 : История Архангельского Севера. – С.182.

Сибирцев, Н. Северный морской путь и Карские экспедиции / Н. Сибирцев ; под ред. Б. В. Лаврова ; предисл. Б. В. Лаврова. – Новосибирск : Зап.-Сиб. краевое изд-во, 1936. – 231 с.

Булатов, В. Н. «Найти и не сдаваться»: первые Карские / В. Н. Булатов // Архангельск 1584 – 1984. Фрагменты истории. – Архангельск, 1984. – С.187–191.

Васильев, Н. Я. Первая товарообменная Карская экспедиция : воспоминания бывшего управляющего Морским отделом НКВТ / Н. Я. Васильев // Летопись Севера. – М., 1972. – Вып. 6. – С. 295–299.

Зубов, Н. Н. Первые Карские экспедиции / Н. Н. Зубов // Зубов Н. Н. Отечественные мореплаватели – исследователи морей и океанов. – М., 1954. – С. 352–354.

Новиков, В. Д. К истории освоения Северного морского пути в первые годы советской власти / В. Д. Новиков // Летопись Севера. – М. ; Л., 1949. – Вып. 1. – С. 3–41.

Организация и проведение Карских экспедиций Северным морским путем, 1920 – 1925 гг.

Селезнев, С. А. Моряки Архангельска в Карской экспедиции 1921 года / С. А. Селезнев // Летопись Севера. – М., 1972. – Вып. 6. – С. 105–119.

Булатов, В. Н. По заданию Ленина : к 60-летию проведения второй Карской (Сибирской) экспедиции / В. Н. Булатов // Памятные даты Архангельской области, 1981 год. – Архангельск, 1981. – С. 48–49.

Николаев, А. Из Ливерпульской гавани в Обскую губу / А. Николаев // Родина. – 2015. – № 1. – С. 63–65 : фот.

В годы Гражданской войны кооператоры Сибири проявляли большой интерес к доставке по Северному морскому пути промышленной продукции из Западной Европы в обмен на сибирские товары и продовольствие. Этот маршрут товарообмена был более безопасным, чем грузоперевозки через охваченную войной Европейскую часть России.

Карские экспедиции // Северный морской путь – арктическая дорога жизни: история открытия и освоения Северного морского пути : рек. список лит. / Муниципальное учреждение культуры муниципального образования «Город Архангельск» ; «Централизованная библиотечная система», Центральная городская библиотека им. М. В. Ломоносова ; [сост. Г. И. Попова]. – Архангельск, 2012. – С. 50–53.



Кучина улица (Соломбальский округ, 1968)



Александр Степанович Кучин (16(28) сентября 1888, село Кушерека, Онежский уезд, Архангельская губерния – 1913(?)) – полярный штурман, капитан, океанограф, исследователь Антарктики и Арктики.

1912-й год в истории освоения Русского Севера был драматичным. В Арктику отправились сразу три морские экспедиции: Г. Я. Седова на судне «Святой мученик Фока», Г. Л. Брусилова на шхуне «Святая Анна» и В. А. Русанова на куттере «Геркулес». В итоге из экипажа Брусилова спаслись лишь двое – штурман В. И. Альбанов и матрос А. Э. Конрад; навсегда остался на Земле Франца-Иосифа умерший во время пешего похода на Северный полюс Седов; экспедиция же Русанова полностью канула в неизвестность.

Капитаном «Геркулеса» был потомственный мореход, помор Александр Степанович Кучин – личность поистине замечательная. Достаточно сказать, что к моменту ухода в свое последнее плавание он, 24-летний, имел за спиной уже десять лет морского «стажа» и статус единственного иностранного участника антарктической экспедиции норвежца Р. Амундсена, открывшего Южный полюс.

Александр, первенец Степана Григорьевича и Феклы Андреевны Кучиных, появился на свет 16 сентября 1888 года в селе Кушерека на берегу Белого моря. Отец будущего полярного исследователя прошел тернистый путь от зуйка (мальчишки-помощника на рыболовецких судах и промыслах) до капитана. Тянуло в море и Александра. Окончив двухклассную приходскую школу в Кушереке, он осенью 1899 года отправился поступать в Онежское городское училище. До Онеги, находившейся от Кушереки в 63 верстах, добирался пешком по осенней распутице. В углу, нанятом отцом у знакомых, занимался ночами за занавеской при свете



сальника. Сохранились две книги, зачитанные им тогда, что называется, до дыр: «Фритьоф Нансен и его путешествие в Гренландию и к Северному полюсу» А. Анненской (1898) и «О закаливании человеческого организма как средстве воспитания» доктора медицины В. Гориневского (1900) – чтение, как видим, весьма характерное.

Зимой Александр учился, а летом трудился на рыбо- и зверодобычах. К 15-ти годам успел побывать на Мурмане, Белом и Баренцевом морях. В 1903 году после окончания училища отец отправляет его в Норвегию для усовершенствования в норвежском языке: северная соседка России в то время господствовала в промысловом деле и была основным торговым партнером архангельских поморов.

Осенью 1904 года Александр поступает в Архангельское торгово-мореходное училище, готовившее штурманов дальнего плавания. Учитывая уже приобретенный юношей морской опыт, его зачислили сразу на второй курс, освободив к тому же в числе «беднейших и достойнейших учеников» от платы за обучение.

Учился Саша Кучин блестяще. Тем временем Россию захлестнула волна забастовочного движения, не избежал «революционного» соблазна и юный помор – 18 октября 1905 года прошествовал по Архангельску в колонне демонстрантов вместе с гимназистами, рабочими и политическими ссыльными. Реакция училищного начальства была резкой: всех участников демонстрации отчислить. Получив на руки документы, Александр уехал в Онегу, куда его семья несколько лет назад перебралась из Кушереки, а затем по поддельному паспорту – в Норвегию, в известный центр зверобойного и рыбного промыслов город Вардё. В Вардё он оставался до возобновления занятий в училище осенью 1906 года, подрабатывая в типографии «Финмаркен» и издательстве «Помор», которые содержали русские социал-демократы, выпускавшие нелегальную литературу. Справедливости ради следует сказать, что это издательство печатало не только социал-демократические агитки. Например, в 1907 году оно издало составленный Кучиным «Малый русско-норвежский словарь», включавший почти 4 тысячи слов и терминов, наиболее употребительных в обиходе промысловиков севера Европы, – один из первых словарей норвежского языка, ставшего государственным после прекращения действия шведско-норвежской унии в 1905 году.



Александр Кучин 1907 г.

Продолжить учебу Александру позволили (все-таки первый ученик!), но лишили стипендии. Над ним был установлен полицейский надзор. Тут как раз подоспела нужда в морской практике, необходимой для получения капитанского диплома. 19 февраля 1907 года отец А. С. Кучина обращается к руководству училища с просьбой вновь отпустить сына в Вардё. Согласие было дано.

В Норвегии Александр нанялся на зверобойное судно и «отправился на промысел ко льдам». Через пять месяцев он уже ходил на норвежском судне капитаном! А возвратившись, с блеском окончил училище. В его дипломе значилось: «Дан сей крестьянину Архангельской губернии Онежского уезда Александру Степановичу Кучину, православного вероисповедания... в том, что он, поступив в Архангельское торгово-мореходное училище в 1904 году, при отличном поведении обучался по 27 апреля 1909 года и



окончил полный курс обучения по Мореходному отделению и удостоен награждения Золотой медалью».

Разносторонность интересов и разнообразие талантов Александра Кучина поражали современников. Известный гидрограф и историк Севера П. И. Башмаков писал: «Открывавшаяся перед Александром Степановичем дорога рядового моряка-судоводителя уже не прельщала его, как прежде. Теперь он мечтал о карьере ученого-моряка, желая посвятить себя океанографии... Такими знаменитыми норвежцами, как Фритъоф Нансен и Отто Свердруп, Кучин, прямо сказать, бредил».

После окончания училища Александр Кучин отправил в норвежский порт Тромсё запрос об условиях поступления в рыболовецкую школу. Ответ оказался неожиданным: «Вы получите всю необходимую информацию, но Вам следует сообщить, что Вы избраны в качестве действительного члена Общества изучения Русского Севера». А ведь по уставу Общества учащиеся не могли вступить в него. Однако для «капитана зверобойного судна Кучина Александра Степановича» сделали исключение.

Для получения диплома штурмана Александр в России не «добрал» девять месяцев мореходного «стажа». В Норвегии – другое дело, там он самостоятельно ходил на зверобойных и рыболовецких судах более двух лет. Так что судьба вновь вела его на север Скандинавии. Кроме штурманского диплома, были и другие цели. В связи с вышеупомянутым запросом Александр писал друзьям: «Я решил ехать... в Норвегию и Англию для ознакомления с рациональными способами рыболовства и звериного промысла. У нас на Мурмане все еще промышляют первобытным способом, на примитивных шняках» (тип промыслового поморского судна).

За границу участника «революционных и стачечных дел» во время событий 1905 – 1907 годов, находящегося под полицейским надзором и связанного с социал-демократами, которых Кучин поддерживал до 1910 года, конечно, не пустили бы. Пришлось пересекать границу нелегально. В августе 1909 года Александр был уже в Вардё. Отсюда выехал в Тромсё, где познакомился с доктором Иоганном Йортом, капитаном научно-исследовательского судна «Микаэль Сарс». Тот дал любознательному и талантливому русскому моряку рекомендательное письмо к профессору Бьерну Хелланд-Хансену, известному океанографу, директору морской биологической станции в Бергене. На Бергенской станции Александр Степанович с головой ушел в океанографические исследования, изучая параллельно ихтиологию, чтобы впоследствии организовать на Мурмане и в прибрежных водах Кольского полуострова «правильное рыболовство».

Профессор Хелланд-Хансен явно выделял А. С. Кучина среди других своих стажеров. Скоро Александра перевели на должность ассистента и положили ему жалованье. Летом он собирался отправиться в научно-промысловый рейс на судне «Микаэль Сарс», а также поработать на английских траулерах. Но тут вдруг получил письмо с приглашением принять участие в экспедиции прославленного норвежского путешественника Руаля Амундсена в качестве гидролога и гидрографа. Ни о чем подобном Кучин и мечтать не мог! Контракт, заключенный им с Амундсеном, как поручитель подписал профессор Хелланд-Хансен. Молодой русский ассистент обязался «выполнять любую работу на полярном судне «Фрам» под управлением Руаля Амундсена, возглавляющего экспедицию в Ледовитый океан, отплытие которой из Норвегии намечается, очевидно, в 1910 году, по решению Амундсена. «Нанимается на неопределенный срок, на месячную зарплату 60 крон, с бесплатным питанием и бесплатным возвращением из Сан-Франциско». Это был действительно из ряда вон выходящий случай: Амундсен всегда подбирал людей с особой тщательностью, к тому же к его исследованиям, носившим чисто национальный характер, согласно постановлению норвежского парламента, иностранцы не допускались, – а вот для Кучина, никому до того не известного помора, сделали исключение!





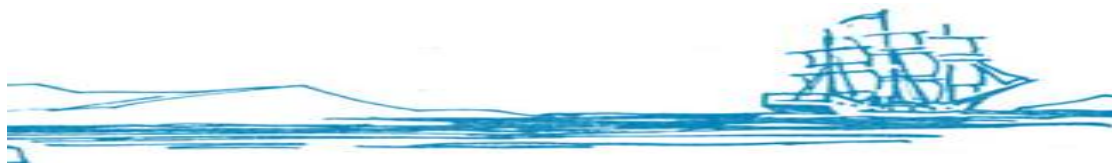
Кучин А. С. (в первом ряду третий слева) среди участников экспедиции на борту судна «Фрам»

Летом 1910 года «Фрам» вел океанографическую съемку в Норвежском море. Непосредственно руководили работами А. С. Кучин и норвежский лейтенант штурман Х. Ертсен. По возвращении Александр Степанович удостоился лестных отзывов специалистов и норвежской прессы. С ним встретился и долго беседовал другой знаменитый норвежский исследователь – Фритьоф Нансен.

В августе 1910 года «Фрам» вновь вышел в море. Почти через месяц, на рейде города Фуншала (остров Мадейра), Амундсен объявил, что еще в Европе, узнав об отправке к Южному полюсу экспедиции Роберта Скотта на корабле «Терра-Нова», вознамерился опередить англичанина. И хотя это противоречило «полярной этике», согласно которой подобные планы объявлялись заранее, экипаж одобрил решение Амундсена идти на покорение Южного полюса.

16 сентября на «Фраме» отпраздновали день рождения Александра Кучина. 14 января 1911 года судно приблизилось к шельфовому леднику в Китовой бухте, сгрузило на лед полюсную партию и через месяц взяло курс на Буэнос-Айрес. После ремонта отправились в Южную Атлантику для проведения гидрографических исследований. Здесь А. С. Кучин и Х. Ертсеном были отобраны первые глубоководные (до 4 тысяч метров) пробы воды и по результатам температурных измерений построены, опять же первые в истории океанографии, термические разрезы через Южную Атлантику.

30 июля неподалеку от острова Святой Елены «Фрам» пересек линию своего прошлогоднего маршрута: Александр Кучин совершил кругосветное путешествие. 1 сентября в Буэнос-Айресе Александр получил сразу четыре письма от отца с настоятельными просьбами вернуться домой. 5 ноября он прибыл в Норвегию и принялся за обработку собранного научного материала. Как единственный иностранный участник экспедиции Амундсена, он удостоился приема в Норвежском географическом обществе, где был представлен королю, и премии от норвежского правительства в 3000 крон. Вскоре в одной из бергенских газет появилось объявление о помолвке русского гражданина Александра Кучина с норвежкой Аслауг



Поульсон, 18-летней дочерью известного литературного критика Андреаса Поульсона.



Аслауг Поульсон и Александр Кучин, помолвка 10 декабря 1911 года

После этого, несмотря на трудности и неопределенность, ждавшие его в России, Александр Степанович решает все же покинуть столь благосклонную к нему Норвегию и вернуться на родину.

И вот, наконец, Онега! Здесь 27 февраля 1912 года А. С. Кучин получил телеграмму от молодого полярного геолога из Орла В. А. Русанова. По поручению правительства Русанов занимался организацией экспедиции на Шпицберген и пригласил также молодого, но уже опытного морехода Кучина участвовать в ней. Тот немедленно согласился.

Российское правительство было очень заинтересовано в русановской экспедиции. Шпицберген сохранял тогда статус «ничейной земли», его стремились колонизировать ряд стран, в том числе и Россия. Норвегия претендовала на полный суверенитет над островом. Но Грумант (русское название Шпицбергена) уже несколько столетий осваивали русские поморы – до них никто не отваживался зимовать здесь. России нужно было «материализовать» данную историческую реальность в рамках существовавшего международного соглашения, регламентирующего эксплуатацию природных ресурсов Шпицбергена. На практике эта регламентация осуществлялась следующим образом: научные и промышленные представители разных государств ставили на берегу заявочные столбы, от количества которых зависел размер доли каждой из участвующих в соглашении сторон. Обозначить долю России и заявить о ней и должна была экспедиция Русанова.

2 апреля 1912 года В. А. Русанов и А. С. Кучин выехали в Норвегию для покупки подходящего парусно-моторного судна. После посещения ряда портов и визитов в различные фирмы Русанов остановил выбор на куттере «Геркулес», построенном в 1908 году и уже испытанном полярными льдами. Это был небольшой, но отличавшийся превосходной проходимостью и легкостью хода корабль, имевший в длину чуть более 20-ти, а в ширину – около 6-ти метров, с двумя шлюпками и моторным фансботом (норвежский катер), оснащенный керосиновым двигателем фирмы «Alpha».



28 июня 1912 года «Геркулес», ведомый капитаном Александром Кучиным, вышел из Александровска-на-Мурмане в свое последнее плавание. Как когда-то Амундсен, Русанов, кроме заявленной цели – обследования Шпицбергена – имел и «личную»: после Шпицбергена Северным морским путем достигнуть Тихого океана, о чем государственные чиновники, естественно, не знали.

В августе «Геркулес» находился в западном устье пролива Маточкин Шар. 18 числа он отдал якорь и навсегда исчез в тумане. Остался лишь текст сообщения, отправленного Русановым перед уходом из Маточкина Шара в Архангельск на попутном судне «Королева Ольга Константиновна»: «Юг Шпицбергена, остров Надежды. Окружены льдами, занимались гидрографией. Штормом оттеснены южнее Маточкина Шара. Иду к северо-западной оконечности Новой Земли, оттуда на Восток. Если погибнет судно, направляюсь к ближайшим по пути островам: Уединения, Новосибирским, Врангеля. Запасов на год. Все здоровы. Русанов». Больше вестей с «Геркулеса» не было...

Одним из первых забил тревогу отец Кучина. Однако лишь в 1914 году под давлением общественности Морское министерство направило в Карское море поисково-спасательное судно «Эклипс» под руководством опытного норвежского капитана Отто Свердрупа. Никаких следов «Геркулеса» тогда обнаружить не удалось. А с началом войны поиски и вовсе прекратились, несмотря на продолжающиеся призывы Степана Григорьевича Кучина. До сих пор остается неизвестным, что произошло с русановской экспедицией, в каких широтах нашел свое последнее пристанище А. С. Кучин. Много совпадений, неожиданных поворотов судьбы капитана А. С. Кучина. У Александра Кучина нет места захоронения, и близкие люди, которые его очень любили, не имеют своих могил. Отец Кучина похоронен в братской могиле в Санкт-Петербурге во время блокады. Его невеста, норвежка Аслауг Поульсен, закончила свою долгую жизнь в 1987 году в доме престарелых и была похоронена в общей могиле.

В начале 1920-х годов его именем назвали новооткрытый мыс на Новой Земле в заливе Русанова. Позже на островах у западного берега Таймырского полуострова, где были найдены неизвестно как попавшие сюда личные вещи членов экипажа и обломки «Геркулеса», гидрографы установили несколько памятных знаков.



Мемориальная доска на острове Попова-Чухчина





Этот якорек, как и другие вещи, найденные на острове Попова-Чухчина в районе полуострова Таймыр, свидетельствуют, вероятно, о том, что часть экипажа «Геркулеса» сумела перезимовать. И гибель Александра Кучина точнее, видимо, датировать 1913 годом (!)

В 1977 году на острове Попова-Чухчина работал отряд экспедиции газеты «Комсомольская правда». Тогда-то и был найден заброшенный галькой, замытый песком якорек. Маленький якорек с погона капитана «Геркулеса» Александра Степановича Кучина.

А в 1988 году в Онеге, в деревянном двухэтажном домике, принадлежавшем семье Кучиных, открылся музей Александра Степановича Кучина, по мнению современников, обещавшего, но так и не успевшего стать «звездой морей» первой величины.

Овсянкин, Е. И. Кучина ул. / Е. И. Овсянкин // Овсянкин Е. И. Имена архангельских улиц. – Архангельск, 2008. – С. 243–244.

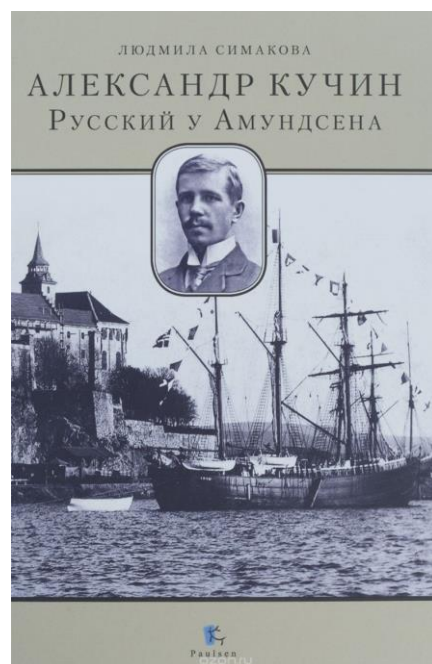
Булатов, В. Н. Кучин Александр Степанович // Поморская энциклопедия : в 5 т. / гл. ред. Н. П. Лаверов. – Архангельск, 2001 – Т.1 : История Архангельского Севера. – С. 217–218.

Кучин Александр Степанович (1888 – 1913), поляр. капитан, океанолог, исследователь Арктики и Антарктики. Из семьи потомств. мореходов-поморов. Окончил Онежское гор. уч-ще, в 1904 г. поступил в Арханг. торг.-морех. уч-ще // Морской энциклопед. словарь. – М., 1993. – Т. 2. – С. 174.

Кемов, В. Б. Александр Кучин : поэма / В. Б. Кемов. – Архангельск : [б. и.], 1998. – 50 с.

Симакова, Л. А. Александр Кучин. Русский у Амундсена / Л. А. Симакова ; [под ред. и с послесл. проф. П. В. Боярского ; пер. писем с норв. Л. Н. Истомина. – М. : Paulsen, 2015. – 318, [2] с. : ил, портр. – Библиогр. в конце кн. и в подстроч. примеч.

До настоящего времени не существовало ни одной монографии, рассказывающей о жизни этого замечательного человека, безусловно достойного памяти и уважения потомков. Автор книги, сотрудник Архангельского краеведческого музея Людмила Анатольевна Симакова, многие годы занимающаяся исследованием жизни Александра Кучина, собрала интересные материалы о нём, а также обнаружила ранее неизвестные архивные документы. Написанная ею книга дополнена редкими фотографиями и дневником А. Кучина, а также снабжена послесловием профессора П. Боярского.



Андрианов, А. А. Дом, в котором жил океанограф А. С. Кучин / А. А. Андрианов // *Материалы свода памятников истории и культуры РСФСР. Архангельская область : сб. науч. трудов № 117.* – М., 1982. – С. 136–137.

Боровой, В. Я. Сын России : [А. С. Кучин] / В. Я. Боровой // *Исторические связи Русского Севера и Норвегии : сб. ст.* – Архангельск, 1989. – С. 119–122.

Брегман, Г. А. Капитан А. С. Кучин / Г. А. Брегман // *Летопись Севера.* – М., 1962. – Вып. 3. – С. 130–147.

Булатов, В. Н. Сотрудничество в области образования, науки и мореплавания / В. Н. Булатов // *Булатов В. Н. Баренцев Евро-Арктический регион: история и современность : учебное пособие.* – Архангельск, 2005. – С. 36–48.

Биографические сведения Кучина Александра Степановича, полярного капитана.

Варфоломеев, Л. А. Океанограф полярных широт : Александр Степанович Кучин (16(28).09.1889 – 1913(?)) / Л. А. Варфоломеев // *Стезю Ломоносова: северяне – выдающиеся деятели науки и культуры.* – Архангельск, 2001. – С. 20–21. – Библиогр. в конце ст.

Магидович, И. П. Кучин Александр Степанович (умер 1913) – океанограф, исследователь Арктики и Антарктики / И. П. Магидович // *Русские мореплаватели.* – М., 1953. – С. 517.

Сенкевич, Ю. А. А. С. Кучин: штрихи к портрету / Ю. А. Сенкевич, А. В. Шумилов // *Патриот Севера : историко-краеведческий сб.* – Архангельск, 1985. – С. 90–108.

Александр Степанович Кучин : к 90-летию со дня рождения. // *Памятные даты Архангельской области, 1978.* – Архангельск, 1978. – С. 51.

Бадьин, Ю. Русский, который шел к полюсу... : зарубежная печать о нашем земляке-онежанине А. С. Кучине / Ю. Бадьин // *Правда Севера.* – 1988. – 6 апр.

Боровой, В. Ввиду таланта и способностей... : к 100-летию со дня рожд. А. С. Кучина: имя в истории Севера / В. Боровой // *Правда Севера.* – 1988. – 24 сент.

Великому полярному исследователю посвящается // *Архангельск.* – 2008. – 25 сент. – С. 10.

Горбунов, С. Последний приют капитана Кучина // *Welcome.* – 2001. – № 1. – С. 51.
Найдены останки полярного капитана Кучина.

Глушкова, И. Выставка о загадочном моряке : [в отделе «Русский Север» АОНБ им. Н. А. Добролюбова работает книжная выставка «Жил отважный капитан», посвященная 125-летию со дня рождения знаменитого мореплавателя Александра Кучина] / И. Глушкова // *Правда Севера.* – 2013. – 4 окт. – С. 3.

Глуценко, А. Найдены останки Кучина? : онежане торжественно отметили 115-ю годовщину со дня рождения своего земляка – известного полярного исследователя и капитана А. С. Кучина / А. Глуценко // *Волна.* – 2003. – 3–9 окт. – С. 14.



Головченко, О. Капитаны онежского края : [выставка «Два капитана», посвященная А. Кучину и А. Шабалину, открылась в Онежском историко-мемориальном музее] / О. Головченко // Правда Севера. – 2013. – 6 апр. – С. 7.

Едемская, А. Он мог стать вторым Ломоносовым / А. Едемская // Правда Севера. – 2008. – 2 окт. – С. 15.

Дорожкина, М. Здесь их помнили и любили : к 90-летию начала экспедиции В. А. Русанова на шхуне «Геркулес» / М. Дорожкина // Северные просторы. – 2003. – № 1/2. – С. 76–79.

Кузнецова, И. Отважному мореплавателю : в Онеге восстановлен дом, где жил А. С. Кучин / И. Кузнецова, А. Иванов // Правда Севера. – 1987. – 20 дек.

Медведев, В. Мореход из Онеги : [музей А. С. Кучина] / В. Медведев // Северный комсомолец. – 1987. – 17 окт.

Мельник, Т. «Я не хочу искать славы...» : из писем капитана Александра Кучина, обнаруженных накануне его 120-летия / Т. Мельник // Правда Севера. – 2009. – 30 апр. – С. 23.

По следам пропавшей экспедиции // Правда Севера. – 2002. – 8 июня. – С. 2.

Поморская, Д. Капитан пропавшей экспедиции : Александр Кучин – моряк, океанолог, полярник / Д. Поморская // Правда Северо-Запада. – 2011. – 14 дек. – С. 15. – Библиогр. в конце ст.

Попов, Г. П. Короткая и большая жизнь / Г. П. Попов // Северный комсомолец. – 1983. – 12, 15, 17 нояб.

Попова, Л. Он был не только капитаном : страницы биографии А. С. Кучина / Л. Попова // Моряк Севера. – 1986. – 16 апр.

Салтыков, Е. Счастлив, кто имеет друзей : сага об Александре Кучине ; «Паулине» и ее след / Е. Салтыков // Правда Севера. – 1988. – 4, 5 мая.

Санакина, Т. А. Документы [Государственного] архива [Архангельской области] о полярном капитане А. Кучине / Т. А. Санакина // Известия Русского Севера. – 2010. – № 2 (май). – С. 31–34 : портр. – (Поиски и находки). – Библиогр. в примеч.

Северов, Б. Родом были из Онеги... : [об исследователе Арктики, капитане шхуны «Геркулес» А. С. Кучине] / Б. Северов // Правда Севера. – 1986. – 28 авг.

Семьин, А. Дорога длиною в 1000 лет : поморы и норвежцы: исторические связи / А. Семьин // Независимый взгляд. – 2007. – 30 окт. – С. 13.

Симакова, Л. Жизнь, сверкнувшая, как звезда : 28 сентября исполняется 125 лет со дня рождения Александра Кучина – уроженца Архангельской области, участника экспедиции Руаля Амундсена на Южный полюс, капитана судна «Геркулес» экспедиции Владимира Русанова / Л. Симакова // Правда Севера. – 2013. – 25 сент. (№ 143). – С. 28.



Токарев, Е. Поморской закалки мореход: в Онеге создается дом-музей А. С. Кучина / Е. Токарев // Правда Севера. – 1986. – 18 дек.

Чесноков, И. Станет ли имя Кучина брэндом региона? / И. Чесноков // Волна. – 2008. – 30 сент. – С. 4.

Чуракова, О. В. Судьба, достойная книг и кинофильмов : [француженка, выпускница Сорбонны Жюльетта Жан-Сессин отправилась в плавание по Северному Ледовитому океану в 1912 году судовым врачом на корабле «Геркулес», где командиром был геолог и полярный исследователь Владимир Александрович Русанов, а капитаном – соратник Руала Амундсена Александр Кучин] / О. В. Чуракова, А. Ф. Чурсанова // Известия Русского Севера. – 2015. – № 1/2. – С. 91–104: фот. – (Страницы истории).

Шилова, Н. Из Норвегии через сто лет : письма капитана Кучина возвращаются в Онегу / Н. Шилова // Правда Севера. – 2009. – 7 мая. – С. 13.

Шпаро, Д. Зовет пример землепроходцев / Д. Шпаро, А. Шумилов ; беседовал А. Емельяненко // Северный комсомолец. – 1987. – 17 окт.

Он же. Капитан Кучин : к 100-летию со дня рождения / Д. И. Шпаро, А. В. Шумилов // Памятные даты Архангельской области, 1988 г. – Архангельск, 1987. – С. 47–48.

Шумилов, А. «Счастлива Россия...» : [о революционной работе А. С. Кучина] / А. Шумилов, Д. Шпаро // Северный комсомолец. – 1987. – 24, 31 окт.

Угаров, А. Капитан Кучин [Электронный ресурс] : телевизионный док. фильм / авт. и реж. А. Угаров ; опер. В. Еремеев ; комп. Е. Гусаченко [и др. исполн.]. – Архангельск : Поморье, 2007. – 1 эл. опт. диск (DVD-ROM). – (в кор.)

Кинолента «Капитан Кучин» получила главный приз на Международном фестивале документальных фильмов и телевизионных программ «Северный характер», приз на 7-м Международном кинофестивале морских и приключенческих фильмов в С.-Петербурге, приз на 2-м Международном фестивале морских и приключенческих фильмов «Люди и корабли» (Киев).

Александр Степанович Кучин [Электронный ресурс] : библиографический указатель / Онеж. центр. б-ка им. А. С. Пушкина ; сост. : Е. А. Карасева, Л. Р. Бикулова ; программирование и дизайн Д. П. Харин. – Онега : [б. и.], 2008. – 1 эл. опт. диск (CD-ROM). – Систем. требования: WINDOWS. – Загл. с контейнера. – (в кор.).



Леваневского улица (Соломбальский округ, 1968)



Леваневский Сигизмунд Александрович (15.05.1902 – 13.08.1937) – военный, легендарный полярный летчик, Герой Советского Союза.

Среди легендарных асов советской авиации Сигизмунд Леваневский является, пожалуй, самым загадочным и неординарным. Этого летчика можно назвать рекордсменом по числу названных его именем улиц, и в то же время ряд обстоятельств его жизни остается неясным до сих пор, а тайна гибели экипажа Леваневского продолжает будоражить умы.

Сигизмунд Александрович Леваневский, точнее, Зигмунд Левоневски (Zygmunt Lewoniewski) родился в Петербурге 15 мая 1902 года в семье выходцев из польского городка Сокулки Гродненской губернии. В семье кроме Зигмунда было еще трое детей – Юзеф, который также стал летчиком и погиб во время дальнего перелета, Владислав, еще один будущий летчик, и София. Александр Леваневский умер, когда Зигмунду было восемь лет. Мать зарабатывала на жизнь шитьем, а мальчик в 12 лет пошел работать на завод «Рессора». Сразу же после революции завод закрылся, а Сигизмунд вступил в ряды Красной гвардии. На Петроград надвигался голод, и Сигизмунд с Юзефом в составе продотряда направились в Вятскую губернию. Продотрядовцы могли получить в собственное распоряжение по два пуда реквизированного хлеба. Юзеф получил хлеб за себя и за брата, и вывез семью Леваневских на родину. Сигизмунд (по непроверенной информации скрыв свое дворянское происхождение и уменьшив возраст) ушел в действующую армию и некоторое время воевал в Дагестане.



В 1921 году произошло два знаменательных события в жизни Леваневского – он женился на работнице военкомата Наталье Дегтяревой, которая родила ему сына Владислава и дочь Элеонору.

В этом же году Леваневский впервые увидел вблизи самолет, когда поступил на службу в хозяйственную часть аэропорта Ораниенбаума. При любой возможности Леваневский поднимался на аэростате, просил взять его пассажиром в кабину самолета и, наконец, добился направления в школу морских летчиков в Севастополе.

После окончания летной школы в 1925 году он служил в военно-морских ВВС, а после увольнения в запас в 1930 году стал авиаинструктором, а затем заведующим летно-учебной частью школы летчиков в Полтаве. Однако Сигизмунда Леваневского манила не работа преподавателя, а дальние полеты.

В 1933 году, во время командировки в Москву за новым самолетом для летной школы он попал на прием к начальнику Управления полярной авиации Севморпути и тут же получил предложение о перегоне из Севастополя в Хабаровск гидросамолета Дорнье-Валь. Приводнение невиданной машины на сибирских реках вызывало настоящий ажиотаж местных жителей. По прибытию в Хабаровск Леваневского ждала правительственная телеграмма – в районе Анадыря потерпел крушение летчик из США Джемс Маттерн, пытавшийся установить рекорд скорости кругосветного перелета. Леваневскому с экипажем удалось на самолете незнакомой конструкции и в штормовых условиях переправить американца через Берингов пролив в город Ном (штат Аляска). Тогда Леваневский получил свою первую награду – кольцо из самородного золота от мэра Номы.

В 1934 году, во время экспедиции по спасению челюскинцев, самолет «Консолидейтед Флистер», которым управлял Леваневский, потерпел аварию у мыса Онман и не смог принять участие в эвакуации людей. Однако впоследствии Леваневский спас жизнь заместителю начальника экспедиции челюскинцев Боброву, доставив ему хирурга для неотложной операции, и заслужил звание Героя Советского Союза (второго после своего ученика Ляпидевского, вывезшего 12 человек из лагеря челюскинцев на льдине). Сигизмунд Леваневский приобрел репутацию одного из лучших летчиков и знатоков Севера.

После того, как осенью 1934 года самолет АНТ-125 с экипажем под руководством Громова установил рекорд дальности беспосадочного перелета в 12 411 км по круговому маршруту, Леваневскому пришла в голову идея о перелетах над Северным полюсом. Эту мысль он высказал Сталину на приеме в Кремле и нашел у него поддержку. Экспедиция в составе Сигизмунда Ляпидевского, Георгия Байдукова и Василия Левченко стартовала 3 августа 1935 года; к этой дате даже была выпущена марка с портретом Леваневского и специальной надпечаткой, которая сразу же стала филателистической редкостью. Марка вышла в серии почтовых марок СССР «Спасение челюскинцев» с портретами летчиков – первых Героев Советского Союза. Под изображением каждого летчика были нарисованы две ветви лаврового дерева. Единственное исключение – марка, посвященная



С. Леваневскому. На ней ветви разные: одна лавровая – ветвь победителя, а другая миртовая – знак траура. Автор серии, художник В. Завьялов говорил, что это получилось случайно. Однако по странному совпадению через два года С. Леваневский погиб – первым из Героев Советского Союза.

В районе Баренцева моря в самолете была обнаружена неисправность маслопровода, и экипажу пришлось возвратиться. Сигизмунд Леваневский болезненно переживал неудачу, в присутствии Сталина он в очень грубой форме выказал авиаконструктору Туполеву свое мнение о самолете АНТ-25 и сказал, что никогда больше летать на них не будет.

В 1936 году Леваневский получил правительственное задание: ознакомиться с образцами гидросамолетов, производимых в США, и перегнать одну из машин в Москву.

Летчик остановил свой выбор на гидросамолете "Уолти-1-А". 5 августа 1936 года был дан старт перелета Лос-Анджелес – Москва, трасса которого прошла через Аляску, Чукотку и гидроаэродромы Арктики. За этот перелет Герой Советского Союза Леваневский получил орден Трудового Красного Знамени.

А летом 1937 года начался новый перелет Леваневского через Северный полюс в Америку. Полет выполнялся на тяжелом четырехмоторном самолете ДБ-А под бортовым номером Н-209. Новая машина была гордостью тогдашнего авиастроения.

Самолет Н-209 – четырехмоторный, гигант, построенный в 1935 году, с крейсерской скоростью 280 километров в час. Он способен был покрывать большие расстояния, поднимать много груза, садиться на небольших аэродромах. Об этом самолете С. А. Леваневский писал: «Изучая новые машины молодых советских конструкторов, мы остановили свой выбор на самолете Н-209, сконструированном под руководством инженера В. Ф. Болховитинова. Этот молодой и талантливый конструктор создал четырехмоторный грузоподъемный и скоростной самолет, который стоит в ряду лучших образцов мировой авиации, а по дальности полета даже превосходит их. В. Ф. Болховитинов много потрудился, чтобы подготовить самолет к дальнему рейсу.

Самолет Н-209 является серийным. Если бы мы поставили на нем другие моторы, потребляющие меньше горючего, чем установленные у нас высотные моторы, можно было бы взять на борт самолета 20–25 пассажиров и, таким образом, открыть пассажирскую линию СССР – США через полюс. Но в первом рейсе нам нужны были высотные двигатели, сохраняющие свою мощность на высоте. Пока же мы взяли с собой первый груз, идущий через полюс в Америку».

Таким образом, полет С. А. Леваневского приобретал значение первого коммерческого рейса. Кроме С. А. Леваневского, в полете приняли участие летчик-испытатель Н. К. Кастанаев, проводивший все испытания самолета с момента его выхода с завода до старта, штурман В. И. Левченко, участник перелета С. А. Леваневского из Лос-Анджелеса в Москву, бортмеханики Г. Т. Побежимов, Н. Н. Годовиков и радист Н. Я. Галковский – всего шесть человек.





Экипаж: справа – штурман Виктор Левченко, бортмеханики Николай Годовиков, Григорий Побежимов; Сигизмунд Леваневский, второй пилот Николай Кастанеев, радист Николай Галковский, 12 августа 1937 г.

12 августа 1937 года в 18 часов 15 минут самолету Н-209 был дан старт. Пилот дал полный газ, моторы взревели, и машина помчалась по бетонной дорожке. Вот поднялся хвост, колеса оторвались от земли, и самолет, быстро набрав высоту, вскоре исчез из глаз зрителей, восхищенных изумительным искусством, с которым Леваневский поднял огромную 35-тонную машину. Не раз этот прославленный полярный летчик совершал замечательные полеты в Арктике. Не раз он боролся с полярными бурями, метелями и туманами и всегда, благодаря своему великолепному мастерству и поразительному умению водить самолеты в самых тяжелых условиях, он выходил победителем. Но на этот раз исход полета оказался совершенно неожиданным.

Ночью 13 августа на высоте 2600 метров Н-209 прошел остров Моржовец (Белое море) и в 2 часа 54 минуты пересек 72-ю параллель, продолжая полет над Баренцевым морем. Встретившиеся на пути облака принудили самолет подняться на высоту 6000 метров. Через несколько часов прошли широту острова Рудольфа. Температура воздуха достигла 28 градусов ниже нуля. Моторы работали хорошо. Несмотря на трудность полета на большой высоте, экипаж самолета чувствовал себя великолепно. Стали приближаться к полюсу. «12 часов 32 минуты. Широта 87°55', долгота 58°, – сообщали с борта корабля. – Идем над облаками, пересекаем фронты. Высота полета 6000 метров. Имеем встречные ветры. Все в порядке. Материальная часть работает отлично. Самочувствие хорошее».

В нелегких условиях продолжался полет на север. В 13 часов 40 минут Н-209 пролетел над Северным полюсом. «Пролетаем Северный полюс, – сообщали с самолета. – Достался он нам трудно. Начиная с середины Баренцева моря, все время мощная облачность. Высота 6000 метров. Температура –35°. Стекла кабины покрыты изморозью. Встречный ветер местами 100 километров в час. Сообщите погоду по ту сторону полюса. Все в порядке». Далее самолет держал курс на Аляску.



В 14 часов 32 минуты с самолета была получена радиограмма, сообщавшая, что один мотор выбыл из строя вследствие порчи маслопровода. Самолет находился на высоте 4600 метров, в сплошной облачности. Несколько облегченный к тому времени корабль еще мог продолжать полет без снижения на трех моторах.

Вскоре, однако, регулярная связь нарушилась. Еще в 15 часов 58 минут якутская радиостанция приняла с самолета сообщение: «Все в порядке, слышимость плохая». Затем в 17 часов 53 минуты радиостанция мыса Шмидта уловила следующее: «Как меня слышите? Ждите...». Потом связь совсем прекратилась. Несмотря на тщательное наблюдение всех советских радиостанций за эфиром, установить связь больше не удалось. По-видимому, самолет Н-209 совершил вынужденную посадку на льдах центральной части Арктики.

Правительственная комиссия по организации перелетов Москва – Северная Америка немедленно приняла меры для оказания помощи экипажу самолета. Поиски самолета были организованы в восточном и западном секторах Арктики.

Ледокол «Красин», находившийся у берегов Чукотского полуострова, получил распоряжение немедленно отправиться к мысу Шмидта, где находились самолеты полярной авиации. Ледокол должен был принять на борт эти самолеты с экипажами и горючим, выйти в район мыса Барроу на Аляске, а оттуда на север, насколько позволит ледовая обстановка. Ледокол был предназначен служить базой для самолетов, вылетающих на поиски в глубь Арктики.

Дрейфующей станции «Северный полюс-1», в районе которой сохранилось ледяное поле, в свое время служившее аэродромом для тяжелых самолетов, было приказано подготовиться к приему экспедиции. Сюда предполагалось перебросить с острова Рудольфа запас горючего. Станция «Северный полюс-1», таким образом, должна была стать промежуточной базой для полетов в глубь Арктики – в район аварии самолета Леваневского.

Начальником экспедиции был назначен Герой Советского Союза М. И. Шевелев, командиром отряда самолетов и командиром самолета «Н-1» – Герой Советского Союза В. С. Молоков, командиром самолета «Н-172» – Герой Советского Союза А. Д. Алексеев, флагштурманом экспедиции – Герой Советского Союза И. Т. Спирин. Экипажи самолетов в основном были укомплектованы участниками воздушной экспедиции на Северный полюс.

Утром 25 августа все три самолета вылетели на север. Сделав остановки в Архангельске, Амдерме, на мысе Желания и на острове Райнер (Земля Франца-Иосифа), 14 сентября они благополучно сели на острове Рудольфа.

Сразу же началась подготовка к предстоящим полетам в район Северного полюса на поиски Леваневского. Однако неблагоприятные атмосферные условия надолго задержали начало поисков. Только 7 октября флагманский корабль «Н-170», пилотируемый М. В. Водопьяновым, смог стартовать с острова Рудольфа. Это был первый в истории полет в условиях наступавшей полярной ночи. Во время этого полета был обследован огромный район длиной в 1000 километров, шириной свыше 80 километров. Но поиски не привели к желаемым результатам.

Наступила зима. Дальнейшие поиски самолета С. А. Леваневского должны были проходить в условиях полярной ночи. Самолеты отряда М. В. Водопьянова не были приспособлены к ночным полетам и поэтому были отозваны в Москву.

В поиске экипажа Леваневского приняла участие и инициативная группа из США, в которой была не только самая современная техника, но даже телепаты. Радиолюбители всего мира прослушивали эфир, но безрезультатно.

Через год поиски были прекращены, однако попытки разгадать тайну гибели знаменитого летчика и его экипажа продолжают до настоящего времени. Во время Великой Отечественной войны появились немецкие листовки, в которых утверждалось, что Леваневский воюет на стороне фашистов, и даже был сбит летчик, очень похожий на него. Находки, которые могли быть остатками после



крушения, обнаруживали в Якутии, на Аляске и в других местах, но пока что тайна гибели легендарного пилота остается нераскрытой.

Но что же случилось с самолетом Леваневского? Где могли потерпеть аварию отважные летчики? На этот вопрос можно ответить словами Героя Советского Союза А. Белякова:

«Экипаж рассчитывал встретить в Арктике не один циклон. Он знал, что с ними надо будет бороться, он был готов к этому и предполагал побороть их высотой; самолет при работе четырех моторов имел значительный потолок (мог лететь на большой высоте). Отказ одного мотора на 89-й параллели за полюсом сразу поставил экипаж в очень трудное положение. Первое и самое главное – экипаж лишился высоты, с помощью которой он рассчитывал бороться с циклонами. Самолет стал терять высоту, погрузился в облака.

Пилотировать самолет в облаках на трех моторах крайне сложно. По мере снижения самолет, безусловно, попадал в облака со снегом, а, может быть, и дождем; чем ниже, тем условия полета должны быть тяжелее. В этих условиях вполне вероятно сильное обледенение, которое могло привести самолет к вынужденной посадке. И раз радист не успел передать больше ни одной телеграммы, значит самолет совершил посадку в районе своего последнего местонахождения, то есть в районе 89° северной широты и 148° западной долготы».

Мог ли самолет Леваневского благополучно снизиться на лед? Мы уже знаем, что тяжелые самолеты экспедиции О. Ю. Шмидта при полете на Северный полюс находили хорошие ледяные аэродромы и неоднократно благополучно садились на них. Но не везде в Северном Ледовитом океане встречаются такие гладкие поля. Тем более трудно их было выбирать во время вынужденной посадки.

«Если бы даже самолет садился на торосах, – писал А. Беляков, – то и в этом случае, вероятно, повреждение имели лишь отдельные части самолета (шасси, крылья). Это подтверждается опытом вынужденных посадок четырехмоторных самолетов на лес, дома и бугры». При посадке могла испортиться радиостанция, и тем самым прекратиться связь. Одним словом, никто не допускал мысли о гибели отважных летчиков.

Прошёл год. 13 августа 1938 года вышел приказ: «Поиски Н-209 прекратить!» Иссякла надежда найти Леваневского живым, но неразгаданная тайна манила и манит. Известие о гибели знаменитого лётчика поразило писателя Вениамина Каверина – и он засел за продолжение «Двух капитанов». Герои Каверина много лет, как одержимые, искали экспедицию капитана Татаринова. Энтузиасты, покорители Севера из разных стран до сих пор ищут самолёт Леваневского. Выдвигают версии, создают легенды, организуют экспедиции... Ищут. Семьдесят девять лет ищут самолёт Леваневского... Нет покоя, пока во льдах остаётся неразгаданной тайна самолёта Н-209.

Экипаж Н-209 погиб не зря. «Небо ещё долго будет брать с нас высокую цену», – сказал Чкалов после смерти собрата. Цена высока, но каждый шаг в неизвестное бесценен. Нам остаётся верить, что тайна гибели Леваневского будет раскрыта в XXI веке.

Феликс Чуев – поэт, сын военного летчика Ивана Чуева, посвятил Сигизмунду Леваневскому стихи:

Леваневский, таинственный лётчик,
все летит вдоль высоких широт,
и на лентах тирешек и точек
не кончается дальний полет.
Леваневский, летящий сквозь время,
человек нераскрытой судьбы...





Звание Героя Советского Союза под № 2 присвоено Леваневскому Сигизмунду Александровичу 20 апреля 1934 года за мужество и героизм, проявленные при спасении челюскинцев.

Награжден орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, Красной Звезды.

Именем С. А. Леваневского назван остров в Баренцевом море, а также гора в Антарктиде.

Стелу в память об экипаже самолета Н-209 открыли на территории Государственного космического научно-производственного центра им. М. В. Хруничева в 2009 году. Памятник пропавшему экипажу поставили ровно в том месте, где раньше располагался испытательный аэродром, с которого самолет ДБ-А впервые поднялся в воздух. Чтобы поставить конечную точку – осталось найти останки самолета и экипажа.

Именем Сигмунда Александровича Леваневского названы улицы в Москве, Казани,

Туле, Липецке, Сумах, Полтаве, Воронеже, Архангельске и других городах. Николаевское военное авиационное училище морских летчиков носило его имя.



Памятные доски установлены на доме № 14 в городе Воронеже и на доме № 16 по улице Леваневского в городе Севастополе.



Овсянкин, Е. И. Леваневского ул. / Е. И. Овсянкин // Овсянкин Е. И. Имена архангельских улиц. – Архангельск, 2008. – С. 245.

Леваневский Сигизмунд Александрович (1902 – 1937) – сов. летчик, Герой Сов. Союза (1934) // Большой энциклопедический словарь. – М., 1991. – Т. 1. – С. 694.

Водопьянов, М. Повесть о первых героях / М. Водопьянов. – М. : ДОСААФ, 1980. – 176 с.

Грацианский, А. Н. Уроки Севера / А. Н. Грацианский ; [лит. запись В. А. Рудника ; предисл. Г. Ф. Байдукова]. – Л. : Гидрометеоздат, 1979. – 139, [2] с. : ил., портр. – (Арктика XX век).

Об освоении сложных воздушных трасс на дальнем Севере, о первых шагах ледовой разведки, о встречах с выдающимися авиаторами. Один из центральных эпизодов книги – поиски самолета Леваневского С. А. в Американском секторе Арктики.

Зингер, М. Э. Путь героя : [летчик С. А. Леваневский] / М. С. Зингер. – М. : Изд-во ДОСААФ, 1958. – 56 с.

Он же. Улица Леваневского; [Полярный фасад] : [очерки] / М. С. Зингер ; вступ. ст. Героя Совет. Союза С. Леваневского. – М. : Советский писатель, 1935. – 187, [2] с., [18] л. ил. : портр., карты.

Мулдашев, Э. Р. Пропавшее золото Леваневского : [по следам Якутской экспедиции 1982 – 1985 гг.] / Э. Мулдашев ; рис. авт. – М. : ОЛМА Медиа Групп, 2013 [т.е. 2012]. – 429, [2] с. : ил.

Об экспедициях 1982 – 1985 гг., во время которых была предпринята попытка разгадать тайну гибели самолета с экипажем во главе с С. Леваневским, пропавшего в 1937 г. во время перелета Москва – Северный полюс – Аляска; об истории перелета.

Плиско, Н. Л. Случай летчика Леваневского; Алые крылья над Арктикой : [биографии двух летчиков – Сигизмунда Леваневского и Яна Нагурского] / Н. Л. Плиско. – М. : Кучково поле, печ. 2015. – 381, [2] с.

Сальников, Ю. П. Жизнь, отданная Арктике : о Герое Советского Союза С. А. Леваневском / Ю. П. Сальников. – М. : Политиздат, 1984. – 206, [2] с., 4 л. ил.

Байдуков, Г. Ф. Вот что я рассказал Чкалову о полете Леваневского / Г. Ф. Байдуков // Байдуков Г. Ф. Чкалов. – М., 1977. – С. 124–129.

Исчезновение самолета «СССР Н-209» // 100 великих авиакатастроф / авт.-сост. Н. А. Муромов. – М., 2004. – 85–94. – (Сто великих).

Сальников, Ю. П. В небе Арктики : [о полетах С. А. Леваневского. / Ю. Сальников // Прометей : историко-биографический альманах серии «Жизнь замечательных людей». – М., 1983. – Вып. 13. – С. 59–72 : ил.

Тайна арктической катастрофы // Величайшие загадки XX века / [авт.-сост. Н. Н. Непомнящий]. – М. : Вече, 2007. – (Величайшие загадки) – С. 127–128.



Андреев, И. Сигизмунд Леваневский: полет в никуда / И. Андреев // Эхо планеты. – 2013. – № 20 (май–июнь). – С. 26–29 : фото. – (Тайны истории) (Пропавшая экспедиция).

Тайна гибели самолета Н-209 в 1937 г. и его экипажа под командованием известного летчика Героя Советского Союза Сигизмунда Леваневского не разгадана до сих пор. По плану самолету предстояло пролететь над советским сектором Арктики, Северным полюсом, над американской и канадской территориями и совершить посадку в США.

Багаева, Д. Точка невозврата : в список на награждение Звездой Героя Советского Союза его внес лично Сталин. Оправдать доверие, оправдаться перед собой – такой стала жизненная установка Сигизмунда Леваневского, и она привела пилота к гибели / Д. Багаева // Вокруг света. – 2013. – № 11. – С. 182 – 186, 188 : фото. – (Исторический триллер).

Добровольский, А. Самолет Леваневского будут искать магнитометрами : к берегам Аляски направляется уникальная экспедиция / А. Добровольский // Московский комсомолец в Архангельске. – 2013. – 21–28 авг. (№ 35). – С. 23 : фото. – (Память).

Коноплев, Е. Цифры на крыльях / Е. Коноплев // Техника – молодежи. – 1982. – № 12. – С. 34–35, рис.

Статьи о судьбе экипажа С. Леваневского.

Новокшионов, П. Поиски продолжаются / П. Новокшионов, Д. Алексеев // Правда Севера. – 1981. – 27, 30 июня.

Новые факты и гипотезы об исчезновении самолета С. Леваневского.

Смирнов, К. Леваневский и его экипаж оказались заложниками стратегической программы / К. Смирнов // Чудеса и приключения. – 1996. – № 9. – С. 56–59 : ил.

В статье делается предположение о том, что знаменитый полярный летчик, Герой Советского Союза № 2 С. Леваневский был еще и генералом госбезопасности.

430 интересных фактов об архангельском Севере : [буква] Л / подготовила Л. Ковлишенко // Архангельск – город воинской славы. – 2013. – 23 сент. (№ 72). – С. 6–7, 8–9 : ил. – (Общество).

В 2014 г. Архангельску исполнилось 430 лет. К этой дате приурочена серия публикаций, посвященных интересным фактам, событиям, персонам, связанным с архангельским Севером. Материалы печатаются в алфавитном порядке. На букву «Л» вошла краткая информация о С. Леваневском.

Шумилов, А. Н-209 не отвечает / А. Шумилов // Знание – сила. – 1998. – № 11/12. – С. 66–74 : ил. – (Расследования «Знание–сила»).

О катастрофе в Арктике самолета Н-209 под командованием Леваневского С., готовившегося повторить сверхдальний трансарктический перелет по маршруту Москва – Северный полюс – Америка. Причины аварии и место до сих пор неизвестны. Автор предпринял собственное расследование.

Якубович, Н. Третий трансарктический: как и где пропал корабль Сигизмунда Леваневского? / Н. Якубович // Чудеса и приключения. – 1996. – № 9. – С. 52–55 : ил.



Мореплавателей улица **(Соломбальский округ, 1962)**



Более двух третей земного шара покрыто водами Мирового океана, озерами и реками. Поэтому еще в глубокой древности вода привлекала внимание человека как один из наиболее удобных путей сообщения. Прошло много веков, прежде чем люди научились сооружать суда, способные преодолевать большие водные пространства.

История отечественного мореплавания уходит в глубь веков. Более тысячи лет назад началось мореходство восточных славян. По свидетельству византийских источников, они совершали длительные морские походы и отличались высоким уровнем мореходного искусства. На реках и озерах создавались крепкие и прочные суда, способные выдержать далекие плавания.

Первые суда были гребными, затем человек применил в качестве движителя парус; это имело огромное значение для дальнейшего развития мореплавания, так как позволяло совершать длительные путешествия по воде.

Первые морские плавания совершались вблизи берегов. Позднее мореплаватели научились ориентироваться по солнцу и звездам и стали смелее уходить все дальше в открытое море. Так, уже в VI веке до н. э. финикийцы обошли вокруг Африки, карфагенянин Гамилькон обогнул Пиренейский полуостров, а грек Скилак из Карианды совершил плавание по Индийскому океану. Примерно в это же время Фалес из Милета предложил способ ориентации в море по созвездию Малая Медведица, Анаксимандр составил первые географические карты. Несколько позднее (III век до н. э.) был построен Александрийский маяк.

Мореплаватели древности проложили дорогу великим географическим открытиям средних веков.



Развитие экономики и большой рост международной торговли требовали поиска новых рынков. Это вызвало строительство больших парусных судов, обладавших большей мореходностью и позволивших совершить многочисленные дальние плавания и даже кругосветные путешествия. Организация таких плаваний влекла ученых и путешественников. Успеху предприятий способствовали отличное снабжение экспедиций и экипировка судов, обеспечиваемые купцами, ждавшими от плаваний выгодных торговых связей.

На протяжении нескольких веков были открыты тысячи новых земель. Наиболее значительными по своим историческим результатам были плавания венецианского купца Марко Поло в XIII в.; походы китайского мореплавателя Чжэн Хэ в XV в.; генуэзца Христофора Колумба, открывшего в своем плавании американский материк (1492 – 1493 гг.); Васко да Гама, обогнувшего Африку и достигнувшего берегов сказочной Индии (1497 – 1499 гг.); Америго Веспуччи, вторично достигшего берегов Америки, и многих других. В начале XIII в. Фернан Магеллан совершил первое кругосветное плавание (1519 – 1521 гг.).

Наши предки, населявшие берега морей или спускавшиеся к ним по течению рек, уже в начале нашей эры совершали далекие плавания. В IX веке н. э., с укреплением основных центров древней Руси – Новгорода и Киева, – начал широко использоваться великий водный путь «из варяг в греки» – от берегов Скандинавии через Финский залив, Неву и далее по внутренним водным путям до гирла Днепра, затем вдоль западного побережья Черного (Русского) моря до Константинополя, нередко далее, до берегов Африки и Андалузии. Не менее оживленными были торговые морские пути для славян в водах Балтики и «морях полуночных». Так, к XVI в. поморы ходили на своих лодьях не только к Новой Земле и на о. Медвежий, но и на Шпицберген (Груммант), открытый ими задолго до Баренца. Уже в 1496 г. помор Григорий Истома совершил плавание из устья Северной Двины в Копенгаген, в обход Скандинавии; Василий Власов несколько позднее прошел из Белого моря в Испанию. Подобные плавания более чем на полвека опередили экспедицию Ченслера.

Освободившись от татарского ига, Россия делает попытки обеспечить себе выход в Балтийское море и южные моря, увенчавшиеся успехом при Петре I.



Значительны заслуги наших моряков в освоении Великого Северного морского пути. Еще в 1648 г. Семен Дежнев своим мужественным походом доказал, что Азия и Америка отделены проливом. Большой вклад в дело освоения Арктики и Дальнего Востока внесли Камчатские экспедиции. Участники Камчатских экспедиций привезли сведения о «морских бобрах» на побережье Северной Америки; русские промышленники организовали поселения на Алеутских островах и на побережье Аляски. Это же явилось одной из причин развития русского мореплавания на Дальнем Востоке и положило начало эпохе знаменитых русских кругосветных плаваний первой половины XIX века под командованием И. Ф. Крузенштерна, Ю. Ф. Лисянского, В. М. Головнина, О. Е. Коцебу, Ф. Ф. Беллинсгаузена, М. П. Лазарева, Ф. П. Литке, С. О. Макарова. Появление железного, и стального судостроения потребовало разработать теорию воздействия магнитного поля судна на картушку магнитного компаса. Благодаря трудам И. П. Белавенца, И. П. Колонга, А. Н. Крылова, Н. Н. Оглоблинского, В. В. Павлинова и др. магнитно-компасное дело в нашей стране получило большое развитие, а конструкция 127-миллиметрового магнитного компаса, разработанная ими, сегодня считается лучшей в мире.

В конце XIX века в Англии вышла книга историка Ф. Джена под названием «Русский флот в прошлом, настоящем и будущем». В этой книге можно прочесть следующие слова: «Русский флот, который считают сравнительно поздним учреждением, основанным Петром Великим, имеет в действительности большие права на древность, чем флот британский. За столетие до того, как Альфред (король англосаксов с 870 по 901 год – прим.) построил британские корабли, русские суда сражались в отчаянных морских боях; и тысячу лет назад первейшими моряками своего времени были они – русские».

Октябрьская революция 1917 г. ознаменовала собой начало новой эры в истории человечества. Советское правительство проявляло заботу о торговом флоте с первых дней существования Страны Советов. 23 января (5 февраля) 1918 г. В. И. Ленин подписал Декрет о национализации торгового флота. Перевозки на внешних и внутренних морских путях требовали увеличения флота. В 1925 г. СТО СНК СССР (Совет Труда и Оборона Совет Народных Комиссаров СССР) принял решение о поставке морскому флоту страны 200 судов в течение шести лет. С этого времени практически утраченный в годы гражданской войны морской флот СССР начал расти небывалыми темпами. В 1939 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР был организован Народный Комиссариат (ныне министерство) морского флота СССР.

В годы Великой Отечественной войны (1941 – 1945 гг.) моряки торгового флота, выполняя ответственные задания Родины, показали пример мужества, героизма и самопожертвования. В послевоенный период наш флот возродился и вновь вышел на внешние и внутренние коммуникации. С каждым годом морской флот рос в количественном и качественном отношении, увеличивались перевозки, расширялись и строились морские порты, улучшалась работа судоремонтных предприятий, расширялась подготовка квалифицированных специалистов в морских учебных заведениях, продолжались планомерные научные исследования во всех связанных с морским флотом сферах.

Теоретические и практические вопросы судовождения получили свое дальнейшее развитие в трудах советских ученых, моряков Н. Н. Матусевича, В. В. Каврайского, А. П. Ющенко, Н. Ю. Рыбалтовского, К. С. Ухова, А. П. Белоброва, Д. М. Жонголовича и др.

Прошли времена морских приключений отважных мореплавателей и пиратской романтики на море. Сегодня успешное плавание судов на море не зависит от власти Нептуна. Человеческие умы произвели современную морскую технику, отвечающую всем требованиям безопасного мореплавания. Современное оборудование морского судоходства обеспечивает безопасное плавание судов даже в условиях свирепых



стихий и форс-мажоров. В наше время конструкция корпуса судна, оборудование и его снабжение в необходимой степени отвечают всем требованиям безопасности мореплавания. Автоматизация, механизация и унификация коренным образом изменили условия труда моряков и портовых властей. Сравнение современных судов с судами начала прошлого века показывает сильный прогресс, достигнутый в направлениях:

- совершенствования конструкций корпуса судна;
- механизмов и морского приборостроения;
- автоматизации морских энергетических установок;
- улучшения условий жизни и работы моряков, обеспечения безопасности труда в море и др.

Небольшая улица Мореплавателей в Архангельске расположена в микрорайоне Маймаксанской судоверфи. Название подчеркивает заслуги мореходов, в том числе мореплавателей-архангелогородцев, в развитии отечественного мореплавания.

Овсянкин, Е. И. Мореплавателей ул. (1962) / Е. И. Овсянкин // Овсянкин Е. И. Имена архангельских улиц. – Архангельск, 2008. – С. 263.

Бюсты славных личностей, установлены около Музея северного мореплавания // Архангельск и его торговый порт / сост. Г. Н. Елькин. – Архангельск, 2010. – С. 305.

Бюсты на набережной Северной Двины установлены Воронину Владимиру Ивановичу, ледовому капитану; Курочкину Андрею Михайловичу, кораблестроителю; Папанину Ивану Дмитриевичу, полярнику; Седову Георгию Яковлевичу, гидрографу; Шмидту Оттоу Юльевичу, полярнику.

Великие первооткрыватели [Электронный ресурс] : [энциклопедия]. – Электрон. дан. – Украина : Агентство «Визит», 2006 – 2009. – 1 эл. опт. диск (DVD-ROM) : цв., зв. (70 мин.) . – (Видеосерия «В кругу великих имен»). – Загл. с этикетки диска. – Содержание: Фернан Магеллан, Америго Веспуччи, Абель Тасман, Виллем Баренц, Лаперуз, Фритьоф Нансен, Марко Поло, Руаль Амундсен, Генри Гудзон, Иван Крузенштерн.

Визе, В. Ю. Русские полярные мореходы из промышленных, торговых и служивых людей XVII – XIX вв. : биографический словарь / В. Ю. Визе. – М. ; Л. : Издательство Главсевморпути, 1948. – 71, [1] с. : ил. – Библиогр.: с. 66–70. – Алф. указ. мореходов: с. 71–72.

Сто великих мореплавателей : справочное издание / авт.-сост. Е. Н. Авадяева, Л. И. Зданович. – М. : Вече, 2000. – 512 с. : ил. – (100 великих).

Белов, М. И. Мангазея : в 2 ч. / М. И. Белов, О. В. Овсянников, В. Ф. Старков. – М. : Наука, 1981. – Ч. 2 : Материальная культура русских полярных мореходов и землепроходцев XVI – XVII вв. – 147 с. : ил.

Болгурцев, Б. Н. К неизведанным берегам: [биографические очерки о морских офицерах-новгородцах, участниках освоения Дальнего Востока и северных морей, XVIII – XIX вв.] / Б. Н. Болгурцев. – Л. : Лениздат, 1990. – 189, [2] с. : ил. – Библиогр.: с. 183–184.



Бурков, Г. Д. Мы пришли к тебе, полюс : посвящается 35-летию похода атомного ледокола «Арктика» на Северный полюс / Г. Бурков ; [вступ. ст. В. С. Корякина]. – М. : Сказочная дорога, 2013. – 238, [1] с. : фото, портр., табл., карты. – Библиогр.: с. 237.

Верн, Ж. История великих путешествий : в 3 кн. / Ж. Верн. – М. : Издательский центр «Терра», 1993. – Кн. 2 : Мореплаватели XVIII века / [примеч. В. Невского]. – 525 с., [10] л. карт. : ил., карты.

Гемп, К. П. Выдающийся памятник истории поморского мореплавания XVIII столетия / К. П. Гемп ; ред. И. Ф. Ушаков ; АН СССР, Географическое общество СССР. – Л. : Наука, 1980. – 80 с.

Гришин, Ю. А. История мореплавания / Ю. А. Гришин. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Транспорт, 1972. – 160 с. : ил.

Дремджиев, А. По пути древних мореплавателей / А. Дремджиев. – М. : Мысль, 1982. – 159 с.

Зубов, Н. Н. Отечественные мореплаватели – исследователи морей и океанов / Н. Н. Зубов. – М. : Географгиз, 1954. – 475 с.

Исторический памятник русского арктического мореплавания XVII века : археологические находки на острове Фаддея и на берегу залива Симса : [сборник статей] / Аркт. науч.-исслед. ин-т Глав. упр. сев. мор. пути при Совете министров СССР ; [ред.: А. П. Окладников, Д. М. Пинхенсон]. – Л. ; М. : Издательство Главсевморпути, 1951. – 251, [1] с., [3] л. ил. : ил., карты. – Библиогр. в конце ст. – Имен. указ.: с. 247–250.

Ковалевская, О. Т. Гениальная ошибка адмирала / О. Т. Ковалевская ; лит. обраб. Т. Песоцкой. – М. : «Интербук», 1997 : ил. – (Самые великие путешествия).
О Христофоре Колумбе, мореплавателе (1451 – 1506).

Лемещук, Г. П. Из города на Неве: мореплаватели и путешественники / Г. П. Лемещук ; [лит. обраб. Е. Г. Васильевой ; послесл. Б. Кошечкина]. – Л. : Лениздат, 1984. – 275 с. : ил.

Николаева, А. Г. Сквозь льды и штормы / А. Г. Николаева, М. С. Хромцова ; [вступ. ст. И. Д. Папанина] ; Арханг. лит. музей. – Архангельск : Правда Севера, 2004. – 374 с. : ил. – Библиогр.: с. 370–371. – Указатели: с. 350–369.

В книгу вошли документальные очерки, рассказывающие о самоотверженности и героизме арктических мореплавателей, о притягательной силе высоких широт и сопряженных с большой опасностью плаваниях во льдах. Рукопись этой книги по различным причинам пролежала без движения более 20 лет. Примечательно, что жизнь в нее вдохнул именно Архангельск, по праву считающийся воротами в Арктику. Столица Русского Севера по-прежнему грезит морем, а ее жители бережно хранят память о тех, кто был первопроходцем в изучении и освоении северных широт. Подтверждением тому служат и передающиеся из уст в уста легенды, и множество сбереженных фотографий, на которых запечатлены наши отважные соотечественники. Большинство из этих уникальных снимков публикуются впервые.

Нозиков, Н. Русские кругосветные мореплаватели / Н. Нозиков ; под ред. М. А. Сергеева. – М. : Воениздат, 1947. – 295 с.



Окладников, Н. А. Российские колумбы : мезенские полярные мореходы и землепроходцы (XVI – начало XX века) / Н. А. Окладников. – Архангельск : ОАО «ИПП «Правда Севера», 2008. – 358 с. : ил.. – Библиогр. в прим. в конце гл. – Имен. указ.: с. 338–357.

Осипов, К. Первые русские полярные мореходы / К. Осипов. – М. : Гос. учебно-педагогическое изд-во М-ва Просвещения РСФСР, 1949. – 101, [2] с. : ил. – (Школьная историческая библиотека). – Библиогр.: с. 101–102 и в подстроч. примеч.

Открытия русских землепроходцев и полярных мореходов XVII века на Северо-Востоке Азии / сост. Н. С. Орлова. – М. : Географиз, 1951. – 618 с.

Попов, Г. П. Мореходы Зимнего берега / Г. П. Попов, А. А. Семьин, Г. Д. Бурков ; [отв. ред. д. и. н., чл.-корр. РАО В. Н. Булатов] ; Рос. акад. наук, Урал. отд-ние. – Екатеринбург : [УрО РАН], 2007. – 394, [2] с., [25] л. ил. : ил., цв. ил., портр. – Библиогр. в примеч.: с. 386–395.

Попов, С. К. Автографы на картах / С. К. Попов. – Архангельск : Сев.-Зап. кн. изд-во, 1990. – 238 с. : ил.

Река Кушерецка. Мореходная книга XVIII века : (историко-культурный контекст, материалы, исследования) / М-во образования и науки РФ [и др. ; науч. ред., статьи, прил. В. Н. Матонин, доц., канд. ист. наук ; палеогр. анализ текста Л. П. Комягина, доц., канд. филол. наук ; подгот. к публ. В. В. Тропина]. – Архангельск : Товарищество Сев. Мореходства : Фолиум, 2011. – 189 с. : ил., портр. – Библиогр. в подстроч. примеч.

Репин, Л. Б. Сквозь ярость бурь : книга о мореплавателях и о том, как они открывали землю : [для среднего и старшего школьного возраста] / Л. Б. Репин ; худож. В. Л. Освер. – М. : Детская литература, 1983. – 304 с., 16 л. цв. ил. : ил.

Русские землепроходцы и мореходы : из истории открытия и освоения Сибири и Дальнего Востока / В. А. Авдеев [и др.]. – М. : Воениздат, 1982. – 80 с.

Русские мореплаватели : [сб. статей] / ред. В. С. Лупач. – М. : Воениздат, 1953. – XXXII, 671, [1] с., [1] л. карт. : ил., карты – Указ. имен, кораблей и судов, геогр. назв.: с. 643 – 671. – В прил.: И. П. Магидович. Известные русские мореплаватели; Русские имена на морской карте мира.

Свет, Я. М. Мореплаватель туманного Альбиона Джеймс Кук / Я. М. Свет. – М. : Географиз, 1963. – 80 с. : ил., карты, портр. – (Замечательные географы и путешественники).

Урбанчик, А. В одиночку через океан : сто лет одиночного мореплавания / А. Урбанчик ; пер. с пол. Л. В. Васильева ; предисл. и ред. В. И. Войтова. – М. : Прогресс, 1974. – 367 с. : ил.

Ханке, Х. Люди, корабли, океаны : 6000 лет мореплавания / Х. Ханке. – М. : Прогресс, 1984. – 446 с., ил., карт., портр.



Боярский, П. В. История освоения и исследования архипелага Новая Земля с эпохи поморского мореплавания и до конца XX века / П. В. Боярский // История освоения полярного архипелага Новая Земля / под общ. ред. П. В. Боярского. – М., 2005. – С. 11–13.

Брызгалов, В. В. Заметки о поморских мореходах и их «книгах мореходных» / В. В. Брызгалов, О. В. Овсянников // Труды Архангельского центра Русского географического общества. – Архангельск, 2014. – Вып. 2. – С. 275–284.

Красавцев, Л. Б. Торговое мореплавание на Европейском Севере России во второй половине XIX – начале XX века / Л. Б. Красавцев // Архангельск и его торговый порт / сост. Г. Н. Елькин. – Архангельск, 2010. – С. 64–78.

Ружников, А. В. Традиции и новации в поморском мореплавании в конце XIX – начале XX вв. / А. В. Ружников // А. А. Борисов и Север : тезисы докладов регион. науч.-практ. конф., посв. 125-летию со дня рождения А. А. Борисова / АН СССР, Арх. филиал Геогр. о-ва СССР [и др.] ; редкол.: В. В. Брызгалов, А. Н. Давыдов, Э. Н. Осипова. – Архангельск, 1991. – С. 66–69.

Сотрудничество в области образования, науки и мореплавания // Булатов В. Н. Баренцев Евро-Арктический регион : история и современность : учебное пособие. – Архангельск, 2005. – С. 36–48.

Копица, М. М. Герасимов / М. М. Копица // Архангельская старина. – 2009. – № 2. – С. 40–41 : ил. – (Русская Арктика).

Сравнивается реальная история кольского мещанина Матвея Герасимова, имевшая место в Белом море в начале XIX века, с историей, рассказанной знаменитым писателем-романтиком А. Бестужевым-Марлинским.

Мартынов, А. Мореплавание на Белом море тысячи лет / А. Мартынов ; беседовал А. Беднов // Архангельск. – 2010. – 26 окт. – С. 3.

Он же. Первобытное мореплавание в Беломорье: опыт и результаты полевых и экспериментальных исследований : [осуществленных Соловецким музеем-заповедником] / А. Мартынов, А. Шутихин, А. Казаков ; фото авт. – (Археология) // Архангельская старина. – 2011. – № 1/2. – С. 98–117. – Библиогр. в примеч.

Сметанин, В. А. Об этом он не рассказывал / В. А. Сметанин // Известия Русского Севера. – 2014. – № 4. – С. 35–38 : фото. – (Люди земли Поморской).

О Константине Михайловиче Бурсине, одном из первых советских исследователей истории северного мореплавания, который более четверти века преподавал в Архангельском мореходном училище.

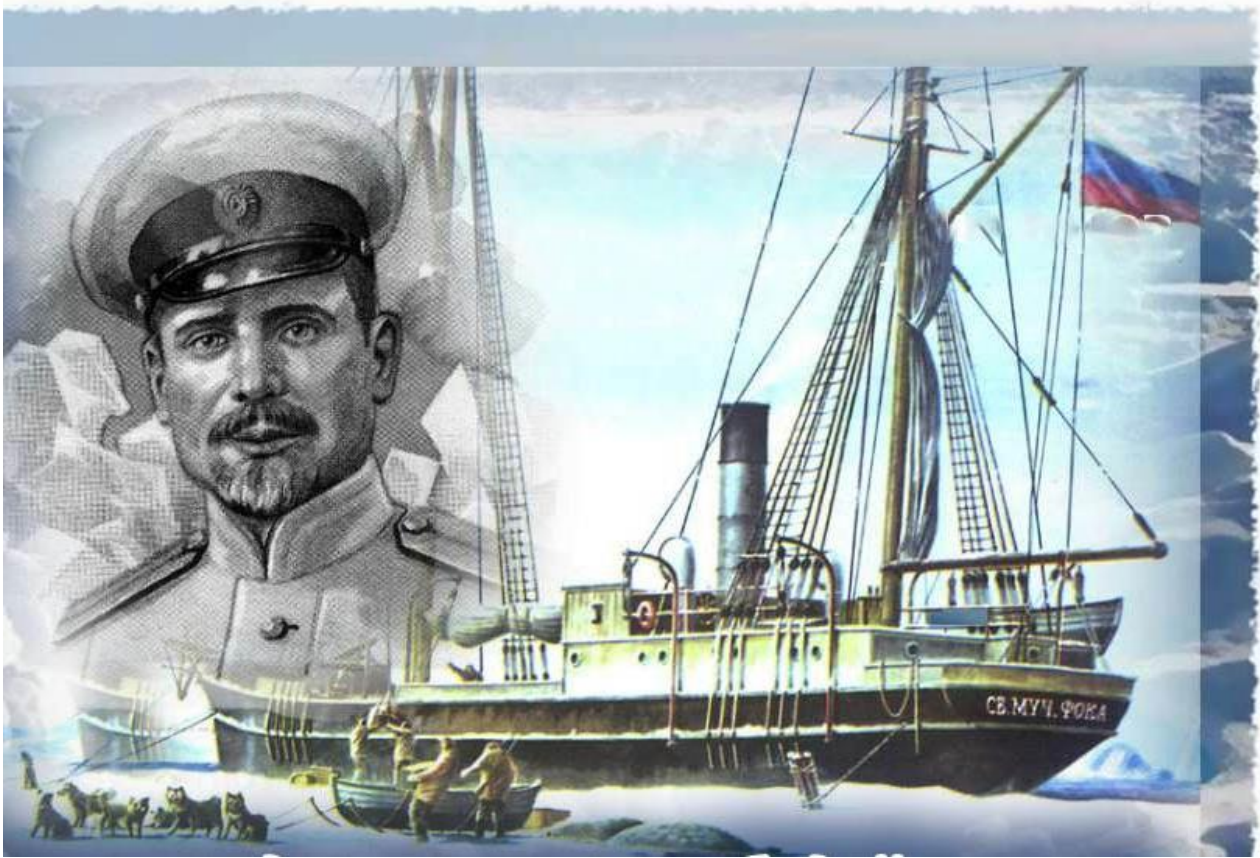
Чесноков, И. Батюшка-Грумант не забрал / И. Чесноков // Волна. – 2008. – 3 июня. – С. 4.

В 2008 г. исполняется 265 лет со дня начала вынужденной зимовки мезенских промышленников на Шпицбергене. Инков Алексей, Инков Хрисанф, Веригин Федор, Шарапов Степан в труднейших условиях провели в Арктике шесть лет.



Набережная Георгия Седова

(Соломбальский округ, 1954)



Георгий Яковлевич Седов (1877 – 1914) – русский гидрограф, полярный исследователь, офицер военно-морского флота (старший лейтенант), действительный член Русского географического общества, почетный член Русского астрономического общества. Организатор экспедиции к Северному полюсу.

Сегодня при упоминании фамилии Седов в лучшем случае большинство вспомнит о российском парусном судне, кто-то о том, что фамилия эта так или иначе связана с морем, но многие не смогут сказать ничего определенного. Память людей выборочна, особенно, если речь идет о событиях далекого прошлого. 5 марта 2014 года исполнилось ровно 100 лет со дня смерти Георгия Седова, который был русским морским офицером, гидрографом, полярным исследователем. Он умер при попытке осуществить свою мечту – достичь Северного полюса.

Георгий Яковлевич Седов являлся выходцем из обыкновенной рыбацкой семьи. Низкое происхождение не помешало ему самому писать свою судьбу. Он сумел стать офицером военно-морского флота (старший лейтенант), являлся почетным членом Русского астрономического общества и действительным членом Русского географического общества. Участник большого количества экспедиций, среди которых – экспедиции по изучению Новой Земли, острова Вайгач, устья реки Кары, Карского моря, устья реки Колымы и морских подходов к этой реке, Крестовой губы, а также Каспийского моря. Во времена СССР деятельности и исследованиям Георгия Седова было уделено повышенное



внимание. Свою роль в этом сыграло подходящее происхождение мореплавателя – он вышел из низших слоев общества.

Георгий Седов появился на свет 5 мая 1877 года в небольшом селе Кривая Коса (в настоящее время это поселок Седово в Донецкой области). Поселок расположен на живописном берегу Азовского моря. Отец мальчика был рыбаком, уже с 8 лет он начал брать своего сына на рыбный промысел в море. Семья жила достаточно бедно, отец часто пил и мог подолгу не появляться дома. По этой причине о получении образования Георгий мог лишь мечтать. В один момент он даже вынужден был стать батраком у зажиточного казака, работая у него дома за еду.

Лишь в 1891 году в возрасте 14 лет Георгий Седов поступил в церковно-приходскую школу, где, впрочем, продемонстрировал, что способности к обучению у него были. Трехлетний курс обучения он сумел закончить за 2 года. Уже тогда у него сформировалась мечта – стать капитаном. При этом юноша уже слышал о существовании в Таганроге и Ростове специальных мореходных школ. Поэтому, недолго думая, в 1894 году он ушел из дома, забрав документы и похвальные грамоты за учебу. А учился он, хотя и мало, но хорошо. Седов был первым учеником школы, неофициальным помощником преподавателя и получил после обучения похвальный лист.

В Ростове-на-Дону начальник училища, проведя собеседование с юношей и убедившись в его грамотности, пообещал зачислить Седова, но лишь на том условии, что молодой человек предоставит ему свидетельство о трехмесячном плавании на торговых судах. Для выполнения данного условия Седову пришлось устроиться на пароход матросом. После чего со всеми необходимыми рекомендациями и документами он вновь прибыл в училище и был в него зачислен. В 1898 году он с отличием заканчивает обучение в мореходной школе, получив образование штурмана.

Практически сразу же молодой моряк смог устроиться помощником капитана на корабль «Султан». С этим торговым судном Георгия Седова связывало много разнообразных испытаний. Однажды капитан корабля сильно заболел уже во время похода, молодому штурману пришлось взять командование «Султаном» на себя. Все это сопровождалось штормовой погодой, но, несмотря на сильный шторм, Седов сумел привести судно в порт назначения. Заняв на время пост капитана, он сумел получить незабываемый опыт. Походив некоторое время по разным морям, он решил продолжить свое обучение. В 1901 году Седов сумел экстерном сдать экзамены за полный курс Петербургского морского корпуса. Всего через год он получил чин поручика запаса и был прикомандирован к Главному гидрографическому управлению. Именно так начался его жизненный путь исследователя.

В апреле 1903 года Седов отправляется в Архангельск. В этой поездке ему удается принять непосредственное участие в экспедиции по исследованию берегов Карского моря и архипелага Новая Земля. Проведя в этих суровых краях около 6 месяцев, Георгий Седов просто влюбляется в Арктику на всю свою жизнь. На некоторое время его исследования были прерваны начавшейся Русско-японской войной. Офицера отправили на службу на Дальний Восток, где он был назначен командиром миноноски (специальное минное судно, имеющее водоизмещение от 20 до 100 тонн). Однако и во время войны и после Седов мечтал вернуться назад, на север нашей страны. Вернуться обратно в Санкт-Петербург, на прежнее место службы ему удалось лишь в 1908 году.



При этом первоначально Главное гидрографическое управление отправило его работать на Каспий, где он в течение года проводил исследования. После этого Седова заинтересовала проблема проходимости СМП – Северного морского пути. Заинтересованность эта была отмечена, и Георгий Седов был назначен старшим экспедиции, основной целью которой стало изучение устья реки Колымы и поиск в этом районе страны удобного фарватера для многочисленных торговых судов, которые следовали сюда из Архангельска. В течение года, пока продолжалась экспедиция, Седов не только смог описать и нанести на карту устье реки Колыма, но и провести исследования прилегающего морского побережья и его глубины у берега.

Вернувшись назад в столицу, Седов зачитал доклад об экспедиции в Географическом обществе, где выразил свое мнение о том, что низовья реки Колымы пригодны для ведения судоходства. Помимо этого, Седов выступил с предложением нового метода определения географических координат. После данного выступления о Георгии Седове в Петербурге заговорили уже всерьез. Он смог стать членом Российского географического общества. Все это время его никак не могла покинуть мысль об организации экспедиции к Северному полюсу.

На тот момент оба полюса планеты уже были покорены исследователями. Попытки покорения Северного полюса предпринимались с середины XIX века, но удалось это сделать лишь 6 апреля 1909 года. Отличились американцы, Роберт Пири после многочисленных неудачных попыток сумел достичь Северного полюса, установив на нем американский флаг. В это же самое время другой американский исследователь Фредерик Кук также сообщил о том, что ему удалось достичь Северного полюса вместе со своей экспедицией. В настоящее время споры о том, кто же из двух американцев был первым, а также побывали ли их экспедиции на Северном полюсе, по-прежнему не затихают. В такой обстановке Российская империя, страна, которая претендовала на самые ведущие позиции в мире, не хотела оставаться в стороне. Необходимо было лишь найти смельчака, который реализовал бы этот проект.

Такой смельчак нашелся, им стал старший лейтенант Георгий Седов. Седова всегда удивлял тот факт, что никто из жителей России никогда даже не пытался покорить Северный полюс. И это при таком географическом расположении нашей страны. Государственная дума Российской империи одобрила предложенный план экспедиции, но правительство отказалось выделить на нее средства.

Мысль о путешествии к полюсу возникла у Г. Я. Седова вскоре после возвращения из экспедиции на Новую Землю. 9 марта 1912 года Г. Я. Седов подал рапорт на имя начальника Главного Гидрографического управления, в котором излагал цели и план задуманного им смелого предприятия. Седов писал: «Многие из путешественников плавали сюда (в Северный Ледовитый океан) для отыскания свободного морского пути на восток, многие — для открытия Северного полюса, чтобы разъяснить мировую загадку, как со стороны научных полезнейших наблюдений, так и со стороны открытий. Человеческий ум до того был поглощен этой нелегкой задачей, что разрешение ее, несмотря на суровую могилу, которую путешественники по большей части там находили, сделалось сплошным национальным состязанием. Здесь, помимо человеческого любопытства, главным руководящим стимулом еще безусловно являлись народная гордость и честь страны... Горячие порывы у русских людей к открытию Северного полюса проявились еще во время Ломоносова и не угасли до сих пор... Мы пойдем в этом году и покажем всему миру, что и русские способны на этот подвиг».



Становится известно о том, что в 1913 году на покорение полюса собирается выйти Руал Амундсен. Принципиальным условием экспедиции Седов считал необходимость опередить на полюсе Амундсена.

Какие же причины побудили Г. Я. Седова прервать так успешно начатые работы по освоению отдельных участков Северного морского пути и направить всю свою энергию, знания и опыт полярного исследователя на разрешение задачи, которая уже была по существу решена? Ответ на это, пожалуй, может быть один: многочисленные экспедиции, снаряженные различными странами к Северному полюсу в конце прошлого столетия и в начале XX века, не могли не затронуть патриотические чувства молодого исследователя. Его пылкая душа не могла примириться с тем, что Россия не принимает участия в достижении Северного полюса и в освоении приполюсных районов. Стремление достигнуть полюса, несомненно, было основано на настойчивом желании Г. Я. Седова продемонстрировать способности и умения русского народа.

Почти одновременно с подачей рапорта Седов опубликовал в газетах статьи о предстоящей экспедиции к Северному полюсу. Он призывал читателей вносить пожертвования на организацию экспедиции.

По его подсчетам для снаряжения экспедиции необходимо было иметь сумму в 100-150 тысяч рублей. Предполагалось, что значительную часть этих денег дадут пожертвования частных лиц, а также научных учреждений и обществ, в том числе Академии наук Русского географического общества. Кроме того, в Государственную думу было внесено предложение об отпуске 50 тысяч рублей из средств казначейства.

Однако особая комиссия, назначенная царским правительством для рассмотрения проекта Седова, нашла, что намечаемая экспедиция носит «непродуманный характер». Вследствие этого, а также «при отсутствии уверенности в возможности пополнить необходимые на оборудование экспедиции ассигнования за счет поступлений от частных жертвователей и обществ и что государственному казначейству пришлось бы понести издержки, значительно превышающие 50 тысяч рублей», в выдаче денег было отказано.

Правда, позже правительство все же выдало на организацию экспедиции 10 тысяч рублей как «высочайше пожалованное пособие».

И все же неблагоприятное отношение со стороны правящей верхушки давало себя знать и в период снаряжения экспедиции, и в то время, когда возникли серьезные опасения за ее судьбу.

Об этом впоследствии открыто писал начальник Главного Гидрографического управления в своем рапорте начальнику Генерального морского штаба, докладывая о мерах, принятых по организации спасательной экспедиции для поисков Седова.

«В заключение считаю долгом сказать, – говорилось в этом рапорте, – что из сношений с нашими морскими офицерами я не мог не видеть, насколько непопулярен, чтобы не сказать более, Седов среди них, и я очень сомневаюсь, чтобы нашелся русский морской офицер, который по доброй воле отправился бы на розыски Седова».

В итоге деньги все же были собраны, но в ходе организованной частной кампании по их сбору. В том числе с помощью газеты «Новый мир» и ее владельца М. А. Суворина. Среди крупных частных инвесторов экспедиции был российский император Николай II, который лично выделил 10 тысяч рублей на нужды экспедиции. Всего удалось собрать более 40 тысяч рублей. В общем, подготовка к ответственному походу протекала в крайне тяжелой обстановке.

28 августа 1912 года судно вышло из Архангельска. «Сегодня, – отмечал в приказе. Г. Седов, – отплывает первая русская экспедиция к Северному полюсу, снаряженная на средства особого комитета... Комитет довел дело до конца –



осуществил великую идею Ломоносова, дал возможность впервые развернуться русскому знамени за обладание Северным Ледовитым океаном вплоть до полюса...»

Любопытно отметить, что многие участники были приняты в экспедицию за час до отхода судна. Так, старший механик И. А. Зандер явился в одном пиджаке и без всякого багажа. Два года он прожил в этом пиджаке в Арктике, в нем же он похоронен на Земле Франца-Иосифа. Несколько человек, наспех взятых в экспедицию, оказались настолько слабы здоровьем, что заболели в самом начале похода, и их пришлось отправить обратно с Новой Земли.

В связи с этим возникает вопрос, почему Г. Я. Седов, имея к этому времени уже большой опыт полярных путешествий, будучи человеком «необходимой осторожности» и владея «знанием дела», как его характеризовал в свое время известный русский полярный исследователь А. Н. Варнек, с такой стремительностью организовал экспедицию и направился в столь трудный и ответственный поход с негодными средствами. Ведь впервые Седов об экспедиции заговорил в марте 1912 года, а выход ее был назначен на июнь. Такие темпы казались безумными.

План экспедиции предусматривал, что ее участники будут в 1912 году доставлены на Землю Франца-Иосифа на судне, которое в том же году вернется на материк. В 1913 году с наступлением светлого времени полярная партия выступит в поход, достигнет Северного полюса и возвратится обратно на Землю Франца-Иосифа либо, в крайнем случае, в Гренландию.

В состав экспедиции, кроме самого Г. Я. Седова, входили географ В. Ю. Визе, геолог М. А. Павлов, художник Н. В. Пинегин, ветеринарный врач П. Г. Кушаков и 17 человек судового состава. Для экспедиции было выбрано судно «Св. Фока». Уже в Баренцевом море были встречены тяжелые льды. Экспедиции пришлось зимовать у северо-западных берегов Новой Земли, у полуострова Панкратьева.

Пребывание на Новой Земле экспедиция использовала для изучения северной части острова. Г. Я. Седов произвел детальную опись и съемку ближайших островов и северо-западного побережья до мыса Флиссингенского. Визе и Павлов с целью



изучения внутренней части острова пересекли Новую Землю по ледниковому покрову от западного до восточного побережья.

Помимо этого, экспедиция осуществила интересные исследования по геологии, метеорологии, гидрологии и гляциологии Новой Земли.

Кончилась зима, прошла весна, близилось к концу лето, а льды никак не выпускали «Св. Фоку» из плена. «Все приготовлено к плаванию, — писал в своей замечательной книге «В ледяных просторах» участник седовской экспедиции Н. В. Пинегин. — Эти недели решат нашу судьбу. Жизнь в ожидании. Мы работаем, наблюдаем, думаем, сражаемся с медведями — вот внешние формы жизни. У каждого есть своя мечта. Мы пытаемся делать все для нее. А природа смеется над нашими стремлениями. Общая мечта всех — плыть дальше на север — зависит от ветра: если будет «восток» в течение ближайшей недели, мы поплывем. Нет — останемся еще на год здесь».

Только в начале сентября 1913 года «Св. Фока» освободился ото льда и взял курс на Землю Франца-Иосифа. 13 сентября судно подошло к мысу Флора и после неудачных попыток пройти Британским каналом на север остановилось на вторую зимовку у острова Гукера в бухте Тихой.

Вторая зима прошла в невероятно трудной обстановке. Запас топлива состоял всего лишь из 300 килограммов угольной пыли, пустых бочек и звериных шкур. Зимой судно отапливали звериным салом и...междукаютными переборками.



На борту «Св. Фоки»

Повальная цинга, охватившая экспедицию, пощадила только немногих ее участников, тех, кто с самого начала отказался от основной пищи экспедиции — солонины и не брезговал, как писал впоследствии В. Ю. Визе, ни скисшим моржовым мясом, ни мясом истощенных собак. От цинги умер механик Зандер, заболел цингой Седов. Несмотря на болезнь и, не считаясь с уговорами участников экспедиции, Г. Я. Седов, фанатически преданный своей идее — достигнуть Северного полюса и



водрузить там русский флаг, — 15 февраля 1914 года, взяв с собой матросов Г. И. Линника и А. И. Пустошного, с весьма ограниченным запасом продовольствия, на трех нартах с 24 собаками, отправился на север.

Вот как описывает Н. В. Пинегин этот памятный день: «Возвратившись с разведки, Седов прошел в каюту; перед тем я передал ему письмо. Георгий Яковлевич пробыл в каюте около получаса, вышел с написанным приказом, в котором он передавал руководство научными работами Визе, а власть начальника — Кушакову. Визе прочитал приказ вслух. Не расходились. Не уходил и Седов. Он несколько минут стоял с закрытыми веками, как бы собираясь с мыслями, чтобы сказать прощальное слово. Все ждали. Но вместо слов вырвался едва заметный стон, и в углах сомкнутых глаз сверкнули слезы. Седов с усилием овладел собой, открыл глаза и начал говорить — сначала отрывочно, потом спокойнее, — голос стал твердым.

— Я получил дружеское письмо. Один товарищ предупреждает относительно моего здоровья. Это правда. Я выступаю в путь не таким крепким, как нужно и каким хотелось бы быть в этот важнейший момент. Пришло время. Сейчас мы начнем новую попытку русских достичь Северного полюса. Трудными русскими в историю исследования Севера записаны важнейшие страницы — Россия может гордиться ими. Теперь на нас лежит ответственность оказаться достойными преемниками наших исследователей Севера. Но я прошу не беспокоиться о нашей участи. Если я слаб — спутники мои крепки; если я не вполне здоров, то посмотрите на товарищей, уходящих со мной, — они так и пышут здоровьем. Даром полярной природе мы не дадимся. — Седов помолчал. — Совсем не состояние здоровья беспокоит меня больше всего, а другое: выступление без средств, на какие я рассчитывал. Сегодня для нас и для России великий день. Разве с таким снаряжением нужно идти к полюсу? Разве с таким снаряжением рассчитывал я достичь его? Вместо 80 собак у нас только 20, одежда изнасилась, провиант ослаблен работами на Новой Земле, и сами мы не так крепки здоровьем, как нужно. Все это, конечно, не мешает исполнить свой долг. Долг мы исполним. Наша цель — достижение полюса, все возможное для осуществления ее будет сделано».

Седов расстался со своими товарищами. Ему уже не пришлось увидеть их.

Дорога на север оказалась крайне тяжелой. Полюсная партия медленно продвигалась по льду Британского канала. Уже на седьмой день больной Седов окончательно выбился из сил и не мог передвигаться самостоятельно. Он сел на нарту и, не вставая, продолжал путь. Его спутники неоднократно советовали возвратиться, но Седов был неумолим.

Вскоре Седов стал терять сознание: приходя в себя, он сразу хватался за компас и только тогда успокаивался, когда убеждался, что нарты продвигаются на север, к полюсу. Им овладело отчаяние. То и дело он повторял: «Все пропало, все пропало».

Дальше на север дорога становилась все тяжелее. Появились поyny, слева было видно открытое море. Недалеко от острова Карла-Александра нарта провалилась в молодой льду. Вскоре разразилась буря. Продвигаться дальше не было никакой возможности. В трех километрах от острова Рудольфа путешественники остановились на отдых. Седову делалось все хуже и хуже, да и спутники его чувствовали себя неважно: Пустошный несколько раз падал в обморок, из носа и горла у него часто шла кровь. Седов уже не мог есть, он метался, дыхание его становилось затрудненным и, наконец, совсем прекратилось...

Седов скончался 5 марта 1914 года в 2 часа 40 минут. Последние его слова были: «Линник, Линник, поддержи!» У матросов не было сил доставить тело Седова на судно, поэтому они отвезли его на ближайший берег острова Рудольфа и похоронили там в парусиновом мешке, обложив тело камнями и поставив крест, сделанный из лыж. На могилу положили флаг — тот самый, который Седов мечтал водрузить на полюсе во славу Отечества. Отдав последний долг руководителю экспедиции, матросы повернули на юг и добрались до судна.



«Я и Пустошный, — рассказывал потом Линник, — минут пятнадцать стояли на коленях и молча глядели друг на друга. Затем я взял чистый носовой платок и покрыл им лицо начальника. Первый раз в своей жизни я не знал, что предпринять».

«Совсем не приходило мыслей о будущем, — рассказывал Пустошный, — обо всем, что ждет впереди, что делать с телом, куда идти, как спастись самим...»

Матросы сознавали одно: вот здесь, в страшной ледяной пустыне, они остались одни, без руководителя, уставшие и больные, лицом к лицу с враждебной природой, а на руках — мертвое тело, еще недавно воплощавшее волю, которой они привыкли беспрекословно повиноваться.

Пустошный и Линник пытались добраться до острова Рудольфа, где находились запасы продовольствия, оставленные экспедицией Фиала. Но им удалось достичь только южной стороны острова. Здесь они и похоронили труп Седова.

Предполагалось, что могила Седова находится у мыса Бророк. Однако поиски места погребения Г. Я. Седова, предпринятые в 1929 году экспедицией на ледокольном пароходе «Г. Седов», не увенчались успехом. Лишь в 1938 году зимовщики полярной станции острова Рудольфа нашли на мысе Аук вещи, принадлежавшие полярной партии Седова.

Преодолев на обратном пути невероятные трудности, измученные и исхудалые, с обмороженными лицами, Пустошный и Линник, с оставшимися 14 собаками, 19 марта 1914 года вернулись в бухту Тихую и привезли с собой тяжелую весть.

«Стояли в молчании, — пишет Н. В. Пинегин. — Только собаки, ласкаясь, радостно визжали. Так вот чем кончается экспедиция, вот куда привела Седова вера в звезду... Как обманывают нас звезды!»

Во время пребывания экспедиции Седова на Земле Франца-Иосифа участники ее — Визе, Павлов и Пинегин — засняли береговую линию некоторых островов архипелага, выполнили геологические и гидрологические исследования, произвели метеорологические наблюдения и систематические наблюдения за движением ледников.

30 июля экспедиция Седова на «Св. Фоке» покинула бухту Тихую и направилась на юг. 2 августа «Св. Фока» подошел к мысу Флора, где восемнадцать лет назад произошла замечательная встреча Нансена с Джексонем. На долю участников седовской экспедиции выпала не меньшая радость: на берегу они увидели людей. Это были члены экспедиции Г. Л. Брусилова — штурман Альбанов и матрос Конрад. Забрав их на борт, «Св. Фока» двинулся к Мурманскому берегу. Из-за отсутствия угля приходилось использовать в качестве топлива тюлений и моржовый жир, бросать в топку деревянные части корабля: стеньгу, утлегарь, внутреннюю обшивку и даже мебель.

21 августа судно вышло на чистую воду. Через несколько дней «Св. Фока» подошел к становищу Рында на Мурманском побережье и оттуда отправился в Архангельск.

Незадолго до этого началась мировая война, и возвращение экспедиции почти не привлекло внимания. Только морской министр Григорович, недовольный тем, что Седов самовольно продлил себе отпуск, как передают, заявил: «Жаль, что не вернулся Седов, я бы отдал его под суд».

По возвращении на родину вся команда экспедиции очутилась в весьма плачевном положении. В своей телеграмме правительству люди писали: «Много лишений и много невзгод нам пришлось перенести вследствие недостаточного оборудования экспедиции. Чаша испытаний переполнилась, когда наш дорогой начальник, настойчиво преследуя свою заветную мечту водрузить русский флаг на Северном полюсе, погиб смертью идейного мученика. Мы возвращались изнуренные, жаждущие отдыха. На Земле Франца-Иосифа, кроме Седова, погиб Зандер. Мы, остальные, были почти сплошь больные. Двое лежат в больнице.



Вместо отдыха на родине нас ждало горькое разочарование, нас бросили на произвол судьбы на полуразрушенном экспедиционном судне без гроша денег».

Характерен ответ Гидрографического управления на ходатайство отца Седова о назначении ему пенсии: «Главное Гидрографическое управление по приказанию его высокопревосходительства начальника Управления просит вас объявить проживающему на хуторе Кривая Коса Якову Евтееву Седову, что Морское министерство не имело и не имеет никакого отношения к полярной экспедиции, снаряженной особым Комитетом под председательством М. А. Суворина, к которому и направлено прошение Седова от 25 июля с. г. о назначении ему пенсии за погибшего сына лейтенанта Седова».

Суворинский комитет по организации экспедиции тоже вел себя возмутительно. Он не пожелал уплатить жалованье матросам, не выделил средств для обработки и опубликования научных материалов. Правда, научным сотрудникам было предъявлено требование сдать все материалы, но при этом не скрывалось намерение использовать их для погашения долгов.

Научные материалы экспедиции Г. Я. Седова были обработаны и опубликованы только при Советской власти.



Бюст Г. Я. Седова у Морского музея (г. Архангельск)

Имя отважного полярного исследователя было присвоено одному из кораблей советского ледокольного флота. На этом корабле были совершены блестящие полярные экспедиции. Знаменитый дрейф ледокольного парохода «Г. Седов» через центральную часть Северного Ледовитого океана, длившийся 812 дней, явился выдающимся событием географической науки. 15 участников этого дрейфа Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 февраля 1940 года были удостоены звания Героя Советского Союза. В их числе пять наших земляков – боцман Д. Буторин, третий механик В. Алферов, второй механик С. Токарев, радист А. Полянский и машинист Н. Шарыпов.

В бухте Тихой, там, где Седов провел последние дни своей жизни, с 1929 года работает постоянная научно-исследовательская полярная станция, которая



является лучшим памятником человеку огромной энергии, самоотверженному и смелому исследователю, каким был Георгий Яковлевич Седов.

Имя Г. Седова увековечено в названиях семнадцати географических объектов мира: островов, мысов в морях Северного Ледовитого океана, а также в Антарктиде.



Набережная имени Г. Я. Седова в Архангельске (Соломбальский округ)

В 1991 году на набережной Седова установлен памятный знак погибшим морякам с надписью: «Тем, кого не вернуло море».

Георгий Яковлевич Седов, этот русский исследователь остался в истории России и в истории мировых географических открытий не как самоутверждающийся авантюрист-неудачник, а как офицер и учёный, сознательно пожертвовавший жизнью ради прославления Родины и пользы. Как человек, который никогда не отступал и не боялся начинать сначала. Человек, который был азартен, а в чём-то и одержим, не боялся рисковать, но не делал это бездумно. Как командир, который верил в людей и избежал бессмысленных жертв среди своей команды. Как выдающийся исследователь в истории русской Арктики, который сделал себя сам.

Овсянкин, Е. И. Набережная Георгия Седова. / Е. И. Овсянкин // Овсянкин Е. И. Имена архангельских улиц. – Архангельск, 2008. – С. 269–270.

Смирнова, М. Главная набережная Соломбалы : [носит имя известного русского мореплавателя Г. Я. Седова] / М. Смирнова ; фото : И. Гостева, Д. Жаворонкова // Архангельская старина. – 2009. – № 2. – С. 71–73.

Соломбальскую набережную обновят // Архангельск. – 2008. – 25 июня. – С. 1.

Седов Георгий Яковлевич // Арктика – мой дом : история освоения Севера в биографиях знаменитых людей : популярная энциклопедия школьника / [науч. ред., сост. В. И. Магидович]. – М., 2001. – С. 216.



Кемов, В. Б. Георгий Седов : [поэма : стихи : сборник] / В. Кемов. – [Архангельск : Ред.-издат. отд. Арханг. мореход. училища им. В. И. Воронина, печ. 1996]. – 92 с.

Лыкошин, Б. А. Георгий Седов : очерк / Б. А. Лыкошин. – Ростов-на-Дону : Ростовское книжное изд-во, 1977. – 74, [3] с. : ил. – (Люди земли Донской). – Библиогр.: с. 76.

Нагорный, С. Седов / С. Нагорный. – М. : Молодая гвардия, 1939. – 232 с. : ил., портр. – (Жизнь замечательных людей : серия биографий ; вып. 12 (156)).

Пинегин, Н. В. В ледяных просторах : экспедиция Г. Я. Седова к Северному полюсу (1912 – 1914) / Н. В. Пинегин. – М. : [Фонд поддержки экономического развития стран СНГ], 2008. – 302, [1] с., [1] с. ил. : цв. ил., карты – (Ломоносовская библиотека).

Он же. Георгий Седов / Н. В. Пинегин. – 2-е изд. – М. ; Л : Главсевморпуть, 1953. – 350 с.

Он же. Георгий Седов идет к полюсу / Н. В. Пинегин. – [Б. м.] : Молодая гвардия, 1949. – 208 с.

Селезнев, С. А. Первая русская экспедиция к Северному полюсу : [к 50-летию со дня гибели Г. Я. Седова / С. А. Селезнев – Архангельск] : Сев.-Зап. кн. изд-во, 1964. – 134,[2]с. : ил. – Библиогр.: с.134–135.

Черняховский, Ф. И. Георгий Яковлевич Седов / Ф. И. Черняховский. – Архангельск : Облиздат, 1956. – 39 с.

Чесноков, И. Н. Иду в неизвестность : [об исследователе Арктики Г. Я. Седове : повесть : для старшего школьного возраста] / И. Чесноков. – М. : [Фонд поддержки экон. развития стран СНГ], 2009. – 350, [1] с. : ил. – (Ломоносовская библиотека).

Белов, М. Подвиг Георгия Седова / М. Белов // Летопись Севера. – М., 1982. – Вып. 10. – С. 134–140.

Парамонов, В. А. Место, где находилось здание, в котором в 1912 г. осуществлялась подготовка экспедиции Г. Я. Седова к Северному полюсу : Архангельск, Соломбала, Набережная, бывший дом 30 / В. А. Парамонов // Материалы свода памятников истории и культуры РСФСР : Архангельская область. – М., 1982. – Вып. 17. – С. 59–62.

Селезнев, С. А. К полюсу! : Георгий Седов – великий патриот России / С. А. Селезнев // Архангельск, 1584 – 1984. Фрагменты истории. – Архангельск, 1984. – С. 95–98.

Стороженко, В. Как была найдена могила Георгия Седова : из воспоминаний полярника / В. Стороженко // Полярный круг. – М., 1978. – С. 253–256.

Фролов, А. И. Памятники и памятные места, связанные с освоением Арктики : Земля Франца-Иосифа / А. И. Фролов // Материалы свода памятников истории и культуры РСФСР. Архангельская область. – М., 1982. – С. 201. – *Содержание:*



Астрономический знак русской полярной экспедиции под руководством Г. Я. Седова; Могила участника русской полярной экспедиции под руководством Г. Я. Седова И. А. Зандера; Памятный знак, установленный советской полярной экспедицией на ледокольном пароходе "Г. Седов" под руководством О. Ю. Шмидта; Памятная доска в честь исследователя Арктики Г. Я. Седова; Памятник на месте захоронения исследователя Арктики Г. Я. Седова; Памятник исследователю Арктики Г. Я. Седову.

Барашков, Ю. А. Георгий Седов / Ю. А. Барашков // Архангельск. – 2000. – 7 апр. – (Старый Архангельск).

Весна... Улица... Не дурите... : набережная Соломбалы : от Кедрова до Порошина : [61 год назад набережную Северной Двины в Соломбале переименовали в набережную Георгия Седова : о «достопримечательностях» улицы] // Правда Северо-Запада. – 2015. – 11 марта (№ 9). – С. 14–15.

Виноградов, А. «На пользу нашего Отечества...» : таков был девиз отважного полярника Г. Седова / А. Виноградов // Архангельск. – 2000. – 29 авг.

Гаврилкевич, А. Обратной дороги не было : к 75-летию начала первой русской экспедиции к Северному полюсу [Г. Я. Седова] / А. Гаврилкевич // Правда Севера. – 1987. – 8 сент. – (Страницы истории).

Гемп, К. На подвиг шли... : [первая русская полярная экспедиция под командованием Г. Седова. 1912 год / К. Гемп // Правда Севера. – 1982. – 27 авг.

Она же. На спасение Седова : заметки об одной малоизвестной экспедиции / К. Гемп // Правда Севера. – 1981. – 23 мая.

Г. Я. Седов возглавил первую русскую экспедицию к Северному полюсу.

Георгий Седов: Драма после трагедии : [к 100-летию со дня гибели в Арктике инициатора и главного организатора первой русской экспедиции на Северный полюс старшего лейтенанта ВМФ России Георгия Седова : подборка материалов] // Архангельск. – 2014. – 6 марта (№ 9). – С. 26–27.

Калашников, Ю. З. «Не оставляет он стремленья ступить на полюс роковой...» : к 100-летию начала экспедиции Г. Я. Седова к Северному полюсу / Ю. З. Калашников ; фото В. Крехалева // Правда Севера. – 2012. – 22 авг. (№ 97). – С. 29.

Каневский, З. Драма Георгия Седова / З. Каневский // Моряк Севера. – 1988. – 30 нояб. ; 14, 21 дек. – (Вахтеный журнал истории).

Клепиков, Н. Нужны ли нам сейчас герои? / Н. Клепиков // Архангельск. – 2003. – 8 окт. – С. 11.

Корнеева, О. И. Курс на полюс : (к 100-летию со дня начала полярной экспедиции Г. Я. Седова) / О. И. Корнеева // Памятные даты Архангельской области, 2012 год. – Архангельск, 2011. – С. 103–111. – Библиогр. в конце ст.

Кушаков, П. Г. Седов. Вне легенды : отрывки из малоизвестного дневника судового врача судна «Св. Фока», впоследствии исполняющего обязанности начальника экспедиции Павла Григорьевича Кушакова емко дополняют картину легендарного



арктического путешествия Г. Я. Седова / подгот. А. Деррик ; фото Н. Пинегина, из арх. РУ ФСБ по Арханг. обл. // Поморская столица. – 2015. – № 10. – С. 30–37.

Мутовкин, С. Пропавшие во льдах : экспедиции Георгия Седова, Владимира Русанова и Георгия Брусилова. 1912 год / С. Мутовкин // Северный комсомолец. – 1982. – 22 апр.

Поморская, Д. Дорога к полюсу – дорога в бессмертие : 100 лет назад из Архангельска отправилась на Северный полюс экспедиция Георгия Седова / Д. Поморская // Правда Северо-Запада. – 2012. – 16 мая (№ 19). – С. 15.

Она же. Пионер арктического воздухоплавания : полярная авиация в России родилась во время поиска экспедиции Г. Я. Седова : [первым арктическим летчиком стал Ян Иосифович Нагурский, разыскавший с воздуха в 1914 году следы пропавшей экспедиции Георгия Седова] / Д. Поморская // Правда Северо-Запада. – 2012. – 31 окт. (№ 43). – С. 14.

Поплавский, В. Архангельск перед Седовым в долгу : где и каким быть памятнику полярному исследователю [Георгию Седову] / В. Поплавский // Архангельск. – 2013. – 11 апр. (№ 14). – С. 1, 6.

Попов, Г. Тайна могилы Седова : чем закончилась легендарная полярная экспедиция [по изучению арктических морей в 1912 году] / Г. Попов // Архангельск. – 2010. – 9 дек. (№ 210). – С. 12–13.

Последняя экспедиция Георгия Седова : 100 лет назад, 27 (14 августа) 1912 г., от Соборной (ныне Красной) пристани Архангельска на судне «Святой мученик Фока» отправилась 1-я русская научная экспедиция к Северному полюсу, возглавляемая Г. Я. Седовым... // Домашняя жизнь. – 2012. – 27 авг. (№ 35). – С. 3, 7. – (По волнам памяти) (Страницы подвига).

Селезнев, С. Путь к полюсу : (о полярном исследователе Г. Я. Седове) / С. Селезнев // Север. – 1978. – № 7. – С. 89–100.

Соколов, В. Покорители высоких широт : яхта «Апостол Андрей» вышла на поиски места захоронения полярного исследователя Георгия Седова / В. Соколов ; фото авт. // Архангельск. – 2011. – 11 авг. (№ 82). – С. 11.

Карзин, М. В. Первая русская экспедиция к Северному полюсу : [воспоминания участника первого этапа экспедиции Георгия Седова к Северному полюсу в 1912 году] / М. В. Карзин ; подгот. В. А. Радишевская // Известия Русского Севера. – 2011. – № 5. – С. 18–22.

Чертков, В. «...Милое, родное солнце» : 75 лет назад Г. Я. Седов возглавил первую русскую экспедицию на Северный полюс / В. Чертков // Правда Севера. – 1987. – 28 авг.

Экспедиция [Георгия Яковлевича] Седова к Северному полюсу // Моряк Севера. – 2012. – 29 авг. (№ 30). – С. 3.



Новоземельская улица (Соломбальский округ, 1916)



Новая Земля – архипелаг в Северном Ледовитом океане между Баренцевым и Карским морями; входит в Архангельскую область России в ранге муниципального образования «Новая Земля».

Географическое положение. Архипелаг состоит из двух больших островов – Северного и Южного, разделённых узким проливом (2–3 км) Маточкин Шар и множеством относительно малых островов, крупнейший из которых – Междушарский.

Архипелаг тянется с юго-запада на северо-восток на 925 км. Самая северная точка Новой Земли – восточный остров Больших Оранских островов, самая южная – острова Пынины Петуховского архипелага, западная – безымянный мыс на полуострове Гусиная Земля острова Южный, восточная – мыс Флиссингский острова Северный.

Площадь всех островов более 83 тыс. км²; ширина Северного острова – до 123 км, Южного – до 143 км. На юге проливом Карские Ворота (ширина 50 км) отделяется от острова Вайгач.

Около половины площади Северного острова занимают ледники. На территории около 20 000 км² – сплошной ледяной покров, простирающийся почти на 400 км в длину и до 70–75 км в ширину. Мощность льда – свыше 300 м. В ряде мест лёд спускается в фьорды или обрывается в открытое море, образуя ледяные барьеры и давая начало айсбергам. Общая площадь оледенения Новой Земли – 29 767 км², из них около 92% – покровное оледенение и 7,9% – горные ледники. На Южном острове – участки арктической тундры.

Климат арктический, суровый. Зима продолжительная и холодная, с сильными ветрами (скорость ветров достигает 40–50 м/с) и метелями, в связи с чем



Новую Землю в литературе иногда принято называть «Страной ветров». Морозы достигают -40°C . Средняя температура самого тёплого месяца – августа от $2,5^{\circ}\text{C}$ на севере до $6,5^{\circ}\text{C}$ на юге. Зимой разница достигает $4,6^{\circ}$. Разница в температурных условиях между побережьями Баренцева и Карского морей превышает 5° . Такая температурная асимметрия обусловлена разницей в ледовом режиме указанных морей. На самом архипелаге множество малых озёр, под лучами солнца температура воды в южных районах может достигать 18°C .



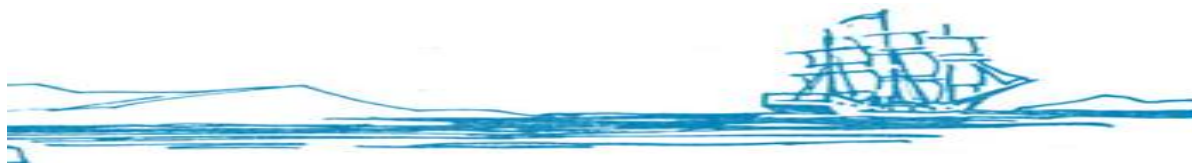
Природа. Экосистемы Новой Земли принято относить к биомам арктических пустынь (Северный остров) и арктической тундры.

Главная роль в формировании фитоценозов принадлежит мхам и лишайникам. Последние представлены видами кладоний, высота которых не превышает 3-4 см.

Значительную роль играют также арктические травянистые однолетники. Характерными для скудной флоры островов растениями являются стелющиеся виды, такие как ива ползучая (*Salix polaris*), камнеломка супротивнолистная (*Saxifraga oppositifolia*), горный лишайник и другие. Растительность в южной части составляет в большинстве карликовые берёзы, мох и низкая трава, в районах

вблизи рек, озёр и заливов растёт множество грибов: грузди, опята и др.

Самое большое озеро – Гусиное. В нём водится пресноводная рыба, в частности арктический голец. Из животных распространены песцы, лемминги, белые куропатки, а также северный олень. Белые медведи приходят в южные районы с наступлением холодов, являясь угрозой местным



жителям. Из морских животных встречаются гренландский тюлень, нерпа, морской заяц, моржи, киты.



На островах архипелага можно обнаружить крупнейшие в российском районе Арктики птичьи базары. Здесь селятся кайры, тупики, чайки.

История. В древности Новую Землю населяло неизвестное племя, возможно, принадлежавшее к Усть-Полуйской археологической культуре. Не исключено, что в мифологии самоедов (ненцев) оно было известно под именем сиртя.

Предположительно Новую Землю открыли в XI – XIII веках новгородские купцы, однако убедительных историко-документальных подтверждений тому не имеется. Не удалось доказать первенство в открытии архипелага и древними скандинавами.

Из западных европейцев первым архипелаг посетил в 1553 году английский мореплаватель Хью Уиллоби, возглавивший по указу короля Эдуарда VI (1547 – 1553) экспедицию лондонской «Московской компании» для «отыскания Северо-Восточного прохода» и установления отношений с Русским государством.

В 1594 году первая экспедиция голландского путешественника Виллема Баренца обнаружила в губе Строгановой на Новой Земле русское поселение, погибшее от цинги. Участниками экспедиции были обнаружены в нескольких пунктах западного побережья Новой Земли следы пребывания русских. Очевидно, что в XV – XVI веках Новая Земля посещалась русскими промышленниками, ведущими зверобойный промысел.

На карте фламандского учёного Герарда Меркатора 1595 года Новая Земля выглядит ещё как единый остров или даже полуостров.

В ходе третьей своей экспедиции Баренц в 1596 году обогнул северную оконечность Новой Земли и осуществил зимовку на восточном побережье Северного острова в районе Ледяной гавани (1597). В 1871 году норвежской полярной



экспедицией Эллинга Карлсена в этом месте была обнаружена сохранившаяся хижина Баренца, в которой были найдены посуда, монеты, настенные часы, оружие, навигационные инструменты, а также письменный отчёт о зимовке, спрятанный в печной трубе.

В 1652 и 1671 годах по указу царя Алексея Михайловича для поиска серебряных руд на Новую Землю отправлялись экспедиции Романа Неплюева и Ивана Неклюдова, почти все участники которых погибли.

В 1671 году в Париже вышло сочинение «Путешествие в Северные Страны», автор которого – дворянин из Лотарингии Пьер-Мартен де Ламартиньер – посетил Новую Землю в 1653 году на корабле датских купцов. Спустившись на берег Южного острова на трёх шлюпках, датские моряки и Мартиньер встретили там вооружённых луками охотников-самоедов, поклонявшихся деревянным идолам.

Известный голландский учёный-естествоиспытатель Николаас Витсен в книге «Северная и Восточная Татария» (1692) – первом в Западной Европе научном труде о Сибири и Русском Севере – сообщает, что Пётр Первый намеревался выстроить на Новой Земле военный форт.

В 1760 – 1761 годах кормщик-помор Савва Лошкин впервые прошел на лодье с юга на север вдоль восточного берега Новой Земли, потратив на это два года.

Первым русским исследователем Новой Земли считается штурман Фёдор Розмыслов (ум. 1771). В июле 1768 году экспедиция под начальством Розмыслова на трехмачтовом коче провела промеры и исследования пролива Маточкин Шар, составив подробное физико-географическое, метеорологическое его описание и подробную карту его побережья. Архангелогородский губернатор А. Е. Головцын направил рапорт с копиями научных результатов экспедиции Розмыслова императрице Екатерине II.

В 1806 году канцлером Н. П. Румянцевым выделены были средства для поиска серебряной руды на Новой Земле. Экспедиция во главе с горным чиновником В. Лудловым на одномачтовом шлюпе «Пчела» не нашла серебра, но обнаружила залежи гипса и впервые произвела съемку побережья архипелага от Костина Шара до Маточкина Шара.

В 1821 – 1824 годах лейтенант Ф. П. Литке возглавил четыре экспедиции к архипелагу на военном бриге «Новая Земля». Экспедиции под руководством Литке сделали опись западного берега Новой Земли от пролива Карские ворота до мыса Нассау, а также выполнили ряд метеорологических, геомагнитных и астрономических наблюдений.

В 1832 – 1833 годах экспедиция П. К. Пахтусова на одномачтовом беспалубном карбасе «Новая Земля» составила первую карту всего восточного побережья Южного острова архипелага.

В 1837 году на шхуне «Кротов» под командованием прапорщика А. К. Цивольки и на небольшой лодье «Св. Елисей» к берегам Новой Земли направилась из Архангельска экспедиция Императорской Академии наук под руководством академика Карла Бэра. Были обследованы: реки Маточка и Чиракина в проливе, губа Серебрянка, губа Безымянная, устье реки Нехватовой, окрестности пролива Костин Шар. Экспедиция пробыла на островах около полутора месяцев, собрав уникальные естественно-научные коллекции.

В 1838 году под начальством прапорщика А. К. Цивольки на Новую Землю была отправлена новая экспедиция на шхунах «Новая Земля» и «Шпицберген».

Несмотря на успехи в научном исследовании, вплоть до конца XIX века Новая Земля была фактически необитаемым архипелагом, возле которого ловили рыбу и охотились поморы и норвежцы. Ни те, ни другие поселиться и жить на островах не могли, и Новая Земля оставалась только перевалочным пунктом. Время от времени возникали мелкие дипломатические конфликты, в которых Российская империя

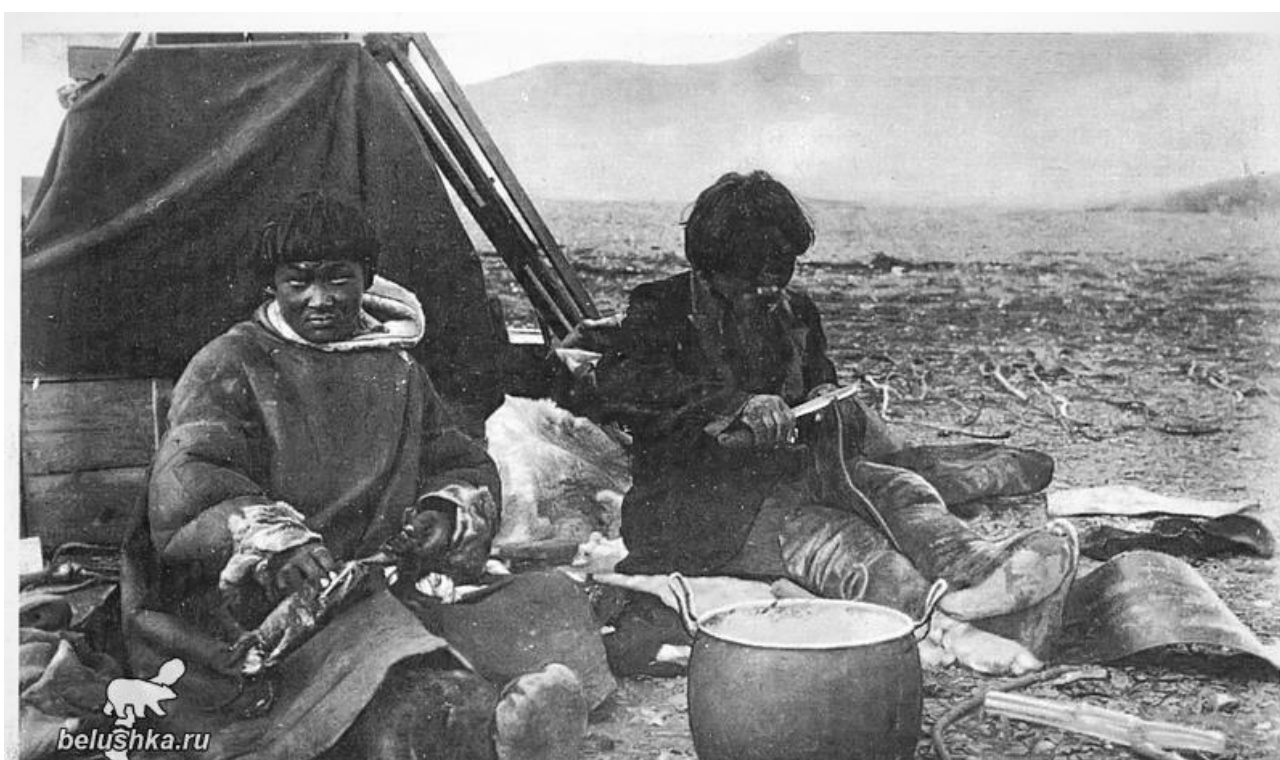


неизменно заявляла, что «Архипелаг Новая Земля является во всей целостности российской территорией».

В 1870 году под командой вице-адмирала К. Н. Посъетак к Новой Земле были направлены корвет «Варяг» и клипер «Жемчуг». На борту кораблей находились брат царя, великий князь Алексей Александрович, архангельский губернатор Н. А. Качанов, академик А. Ф. Миддендорф. Поход должен был продемонстрировать права России на владение Новой Землей.

На постоянное жительство переселилось в 1872 году на Новую Землю несколько ненецких семей. В 1877 году основано было становище Малые Кармакулы, куда по распоряжению администрации переселены 6 ненецких семей в количестве 24 человек.

Летом 1879 года архипелаг посетила военно-морская экспедиция капитана I ранга князя Л. А. Ухтомского, оставившего интересное географическое описание самих островов и этнографическое описание их временного населения – самоедов (ненцев).



Новая Земля. Самоёды

В 1887 – 1888 и 1890 – 1891 годах путешественник, этнограф, писатель и журналист К. Д. Носилов, по поручению Императорского Русского географического общества, провёл на Новой Земле три зимовки. Первые две проводились им на станции Малые Кармакулы на острове Южный, являвшейся тогда единственным русским поселением на архипелаге. Ликвидация его могла привести к потере контроля со стороны России над островами и захвату их норвежцами.

Прибыв на побережье залива Моллера 19 июня 1887 года К. Д. Носилов поселился в доме станции Общества спасения на водах. Вместе со священником отцом Ионой, командированным Архангельской епархией, матросами и несколькими самоедами он восстановил в Малых Кармакулах повреждённую ураганом православную часовню, что способствовало привлечению на остров русских промышленников из Архангельска. Во время этих зимовок К. Д. Носилов исследовал побережье самого острова и пересекавший его горный хребет, местную флору и



фауну, направления миграции животных, а также изучил язык и бытовую культуру переселённых туда семей самоедов.

Весной 1889 года с двумя ненцами на собачьих упряжках К. Д. Носилов совершил почти тысячекилометровый переход по Южному и Северному островам, от Малых Кармакул до заливов Канкрина, Чекина, Медвежьего и Незнаемого. В 1889 году на Кармакульской станции он открыл «самую северную школу» для детей ненцев.

Третья зимовка К. Д. Носилова в 1890 – 1891 годах проходила на берегу пролива Маточкин Шар, где он основал первую на архипелаге метеорологическую станцию.



Пролив Маточкин Шар

В 1901 году на Новую Землю прибыл известный полярный художник Александр Борисов, встретивший там и взявший к себе в проводники молодого ненца Тыко Вылку. В 400-километровой поездке по Новой Земле на собаках Борисов постоянно делал зарисовки. Заметив талант заинтересовавшегося живописью юного ненца, Борисов обучил Тыко Вылку живописи. Когда в 1903 году на Новую Землю был сослан художник и писатель Степан Писахов, он также отметил талант Вылки, подарив ему краски и карандаши.

В 1909 году на Новую Землю приезжает полярный исследователь Владимир Русанов, который вместе с Тыко Вылкой и Г. И. Пospelовым обследовал весь архипелаг и составил его точное картографическое описание.

В 1910 году на Северном острове был организован Ольгинский посёлок в губе Крестовой, ставший на тот момент самым северным (74°08' с. ш.) населённым пунктом Российской империи.



Новоземельская экспедиция 1911 года, исследуя Южный остров, набрела на вымерший посёлок русских промышленников, о существовании которого до того времени не было известно. Расположенный на Чёрном Носу в заливчике без названия, нигде не отмеченный на картах, посёлок представлял собой печальное зрелище: разбросанные по всем направлениям человеческие черепа, скелеты, кости. Кресты, стоящие тут же, очевидно на кладбище, совершенно обветшали и истлели, перекладины отвалились, и надписи на них стёрлись. Всего экспедиция насчитала тут останки примерно 13 человек. Вдали возвышались ещё три полуразрушенных креста.

С 1988 по 2014 годы на архипелаге работала Морская арктическая комплексная экспедиция (МАКЭ) Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия им. Д. С. Лихачева под начальством и научным руководством П. В. Боярского.

В 2009 году по инициативе географа и полярного исследователя П. В. Боярского на севере архипелага был создан национальный парк «Русская Арктика».



Национальный парк «Русская Арктика»

Поморы на Новой Земле. То, что Новая Земля была известна русским ранее, чем иностранцам, служит доказательством уже само название «Новая Земля», под которым этот остров стал известен западным народам, и которое удержалось за ним во всех иностранных атласах. Также английским и голландским открывателям русские промышленники служили иногда проводниками в первых плаваниях на восток, вдоль северных берегов России, сообщая им при этом, что виденный в таком-то направлении берег, есть «Новая Земля».

Находки на ее берегах первыми зарубежными мореплавателями развалившихся от ветхости крестов и изб, также доказывая это, в то же время свидетельствуют, что она посещалась нашими соотечественниками уже долгое



время. Но точное время, когда Новая Земля была открыта русскими и каким путем, остается неизвестным, и то и другое можно лишь с большей или меньшей вероятностью предполагать, основываясь на тех или иных исторических данных, касающихся Русского Севера.

Было ли известно русским открывателям Новой Земли, что это остров, а не материк? Можно предположить, что первое время она считалась материком, и только этим можно объяснить ее название и, главным образом, присутствие в нем слова «земля». Оно на языке северных поморов означает «матерый берег» – материк. Такое впечатление она могла произвести на первых пришельцев туда или увидевших ее впервые еще с Вайгача. Для предприимчивых новгородцев, неудержимо стремившихся в своем поступательном движении на северо-восток и далее, представший перед ними большой, еще неведомый им остров, действительно мог показаться «землей» – настолько он был велик против прочих островов, виденных ими до этого.

Поморы Кемского берега и мезенцы в летние месяцы ходили на парусных судах к берегам Новой Земли и всякий раз привозили оттуда и зверя, и богатый улов рыбы. У поморов были на Новой Земле промысловые избы, однако оставаться там на зимовку они не решались. И не столько из-за сурового климата, сколько из-за страшной полярной болезни – цинги.

Профессор В. Ю. Визе в книге «Русские полярные мореходы из промышленных, торговых и служащих людей в XVII – XIX вв.» называет уже несколько лиц, зимовавших на Новой Земле. Это кормщик Чиракин Яков Яковлевич, крестьянин из села Шуя, Кемского округа, который много лет плавал на Новую Землю. Он первым на карбасе прошел Маточкиным Шаром в Карское море. В различные годы Чиракин до 10 раз зимовал на Новой Земле.

Кормщик Юшко Афанасий, житель города Мезени, около 50 лет (в XVIII веке) из года в год плавал на Новую Землю, но не говорится, что он жил там круглый год. Кормщик Откупщиков Алексей Иванович по кличке «Пъеха», тоже из Мезени, начал плавать на Новую Землю с 13 лет (с 1727 года), но никогда не зимовал там.

А сын Пъехи – Павел Алексеевич Откупщиков зимовал на Костяном Носу Новой Земли, за что был награжден серебряной медалью. Все эти факты имели определенное историческое значение. Потому что недостаточно лишь открыть землю, ее надо заселить, тогда и принадлежность этой земли к государству будет неоспоримой.

Архипелаг Шпицберген (Груммант) был открыт русскими поморами еще в XV веке, однако эта земля не вошла в состав Российского государства.

Иностранные мореходы и промышленники стали посещать Новую Землю только в XVI веке, вели там морской зверобойный промысел. Но и они не решались поселиться там.

За многие века, пока изучалась и осваивалась человеком Новая Земля, немало трагических историй разыгралось там. И большинство из них связано с коварной болезнью – цингой.

В 1763 году группа раскольников-старообрядцев, преследуемых царским правительством и святейшим синодом, бежала на Новую Землю. Двенадцать человек из них поселились на берегу Черной губы Новой Земли. Прожили они там всего полтора года, заболели цингой и все умерли.

В первой половине XIX века научная экспедиция – восемь человек во главе с Циволькой – погибла от цинги в районе Новой Земли.

В XIX веке иностранные суда начали все чаще и чаще посещать Новую Землю для зверобойных промыслов, создавать там временные поселения. Русское правительство стало принимать меры, чтобы закрепиться на Новой Земле. Начались более основательные исследования острова.



История помнит, что еще Петр I пытался создать на Новой Земле крепость, но сделано это не было.

В 1819 году архангельский военный губернатор, контр-адмирал А. Ф. Клокотов, видимо, желая осуществить мечту Петра I, стал подбирать людей, опытных в мореходстве, желающих отправиться на казенном судне для описания острова Новая Земля. Контр-адмирал направил мезенскому городничему,

капитану Малыгину листок с вопросами и предложил произвести личный опрос мещан города Мезени, побывавших на Новой Земле. Вот некоторые из этих вопросов и ответы на них:

Нет ли в г. Мезени людей, которые часто бывали на Новой Земле и жили там?

Ответ: Восемь лет тому назад Иван Политов зимовал там три раза. Павел Откупщиков зимовал один раз, семь лет тому назад, имели там становище, первый – в Маточкином Шару, второй — на реке Нехватове в Черной губе.

Какие имеются становища или жильё русское на Новой Земле и как они называются?

Ответ: Есть становище в западную сторону острова – именуется Крестовое. Жилья на всей Новой Земле нигде нет никакого. Промышленники для постройки изб привозили сами лес, кирпич, из которого строили избы.

Как отапливалось жильё?

Ответ: Дровами, привозимыми с собой на судне, потребным числом на все время.

Есть ли на Новой Земле, кроме промышленников, природные жители и встречали ли вы их зимой?

Ответ: Жителей природных никаких нет, с начала веков слышно не было.

Однако экспедиция тогда так и не состоялась. Только в 1870 году Новую Землю посетила русская эскадра, чтобы ознакомиться с островом. К тому времени из рассказов поморов и норвежцев было уже известно, что на Новой Земле с 1867 года (по другим источникам – с 1869 года) круглогодично живет ненец Фома Вылка с семьей – женой и двумя детьми. Эскадра бросила якорь как раз против того места, где жил Фома Вылка. Когда Вылка увидел людей в военной форме с блестящими пуговицами, он очень испугался и подумал, что это приехал исправник, который разыскивает его за то, что Вылка стащил псалтырь у своего хозяина и не возвратил карбас одному пустозерскому богачу. Недолго думая, Фома убежал в тундру. Начальству эскадры так и не удалось встретиться с аборигеном Новой Земли Фомой Вылкой. Было решено организовать на острове спасательную станцию, которая могла бы оказать помощь пострадавшим при крушении судов морякам, промышленникам и стать местом убежища для людей, терпящих бедствие. Решено было организовать охрану северных территориальных вод и постепенно проводить заселение острова людьми – колонистами, чтобы тем самым закрепить принадлежность острова за Россией.

В 1872 году на Новую Землю прибыла вторая ненецкая семья – Пырерки Максима Даниловича. Ненецкие робинзоны доказали, что человек может жить на Новой Земле.

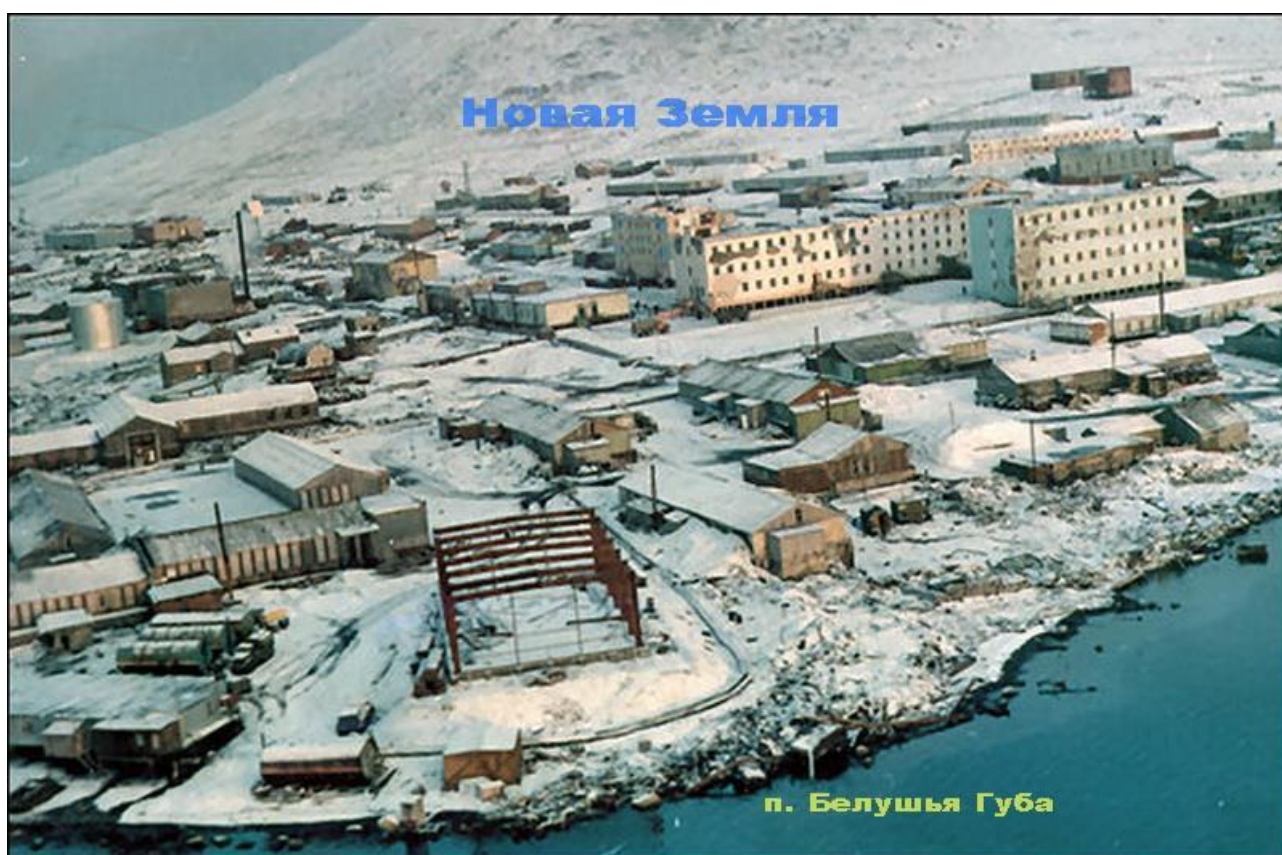
В 1877 году русское правительство направило на Новую Землю морские суда с готовыми домами для спасательной станции в Малых Кармакулах. Шесть семей ненцев-колонистов ехали, чтобы остаться жить на спасательной станции и заниматься зверобойным промыслом. Руководить строительством был командирован морской офицер Тятин. Он прожил на Новой Земле от летней



навигации 1878 года до навигации 1879 года. Этот случай в российской прессе вызвал немало шума. Пятнадцать различных газет и журналов писали о том, что Тятин доказал возможность круглогодичной жизни человека на Новой Земле.

В 1910 году на Северном острове был организован Ольгинский посёлок в губе Крестовой, ставший на тот момент самым северным (74°08' с.ш.) населённым пунктом Российской империи.

Население. В административном плане архипелаг является отдельным муниципальным образованием Архангельской области. Имеет статус ЗАТО (закрытого административно-территориального образования). Для въезда на Новую Землю нужен особый пропуск. До начала 90-х гг. само существование населённых пунктов на Новой Земле было государственной тайной. Почтовым адресом посёлка Белушья Губа был «Архангельск-55», посёлка Рогачево и «точек», расположенных на Южном острове и юге Северного острова – «Архангельск-56», «точек», расположенных на севере Северного острова и Земле Франца-Иосифа – «Красноярский край, остров Диксон-2» (сообщение с ними через Диксон и поддерживалось).



В административном центре – посёлке городского типа Белушья Губа, расположенном на Южном острове – проживает 2149 человек. Второй населённый пункт на Новой Земле, существующий в настоящее время, – посёлок Рогачёво (457 чел.), в 12 км от Белушье Губы. Здесь находится военный аэродром – Амдерма-2. В 350 км к северу на южном берегу пролива Маточкин Шар – посёлок Северный (без постоянного населения), база подземных испытаний, горных и строительно-монтажных работ. На Северном острове в настоящее время населённых пунктов нет.

Коренное население – ненцы – было полностью выселено с островов в 1950-х годах, когда был создан военный полигон. Население посёлков главным образом составляют военные и строители.

Согласно результатам Всероссийской переписи населения 2010 года, население Новой Земли составляет 2429 человек и сосредоточено только в двух населенных пунктах – Белушья Губа и Рогачёво.

Улица Новоземельская в Архангельске названа по группе островов Новая Земля, расположенных в Северном Ледовитом океане между Баренцевым и Карским морями. Северяне сыграли выдающуюся роль в освоении Новой Земли и закреплении её за Россией. Многие жители Архангельской губернии участвовали в экспедициях Ф. Розмыслова, Ф. Дитке, П. Пахтусова и других исследователей Новой Земли.

Овсянкин, Е. И. Новоземельская ул. (1916) / Е. И. Овсянкин // Овсянкин Е. И. Имена архангельских улиц. – Архангельск, 2008. – С. 275.

Новая Земля : [архипелаг в Северном Ледовитом океане. Архангельская область] // Большая Российская энциклопедия : [в 30 томах]. – М., 2013. – Т. 23 : Николай Кузанский – Океан. – С. 127–128 : фото. цв., карта.

Лошкин Савва, кормщик русского зверобойного судна (из Олонца), мореход, 1-м из русских обошедший вокруг Новой Земли. Ок. 1760 – 1763 г. // Морской энциклопедический словарь. – М., 1993. – Т. 2. – С. 222.

Вехов, Н. В. Обзор флоры архипелага Новая Земля / Н. В. Вехов, А. Н. Кулиев ; Рос. науч.-исслед. ин-т культур. и природ. наследия М-ва культуры РФ и РАН, Фонд поляр. исслед., Мор. аркт. комплекс. экспедиция. – М. : [б. и.], 1996. – 25 с. : рис., табл. – Библиогр.: с. 24–25.

История освоения полярного архипелага Новая Земля = History of the settlement of the Novaya Zemlya Archipelago / П. В. Боярский, В. В. Сметанин, Ю. И. Соколов, Н. В. Химичук ; под общ. ред. П. В. Боярского. – М. : Российский науч.-исслед. ин-т культур. и природ. наследия им. Д. С. Лихачева ; Белушья Губа : Муниципальное образование «Новая Земля», 2005. – 255 с. : ил.

Матусевич, Н. И. Новая Земля / Н. И. Матусевич, А. В. Соколов. – Вологда : Северный печатник, 1927. – 100 с.

На Север с Баренцем : российско-голландские комплексные археологические исследования на Новой земле в 1995 году / П. В. Боярский, Е. Х. Дж. Гавронски. – Амстердам : [б. и.], 1997. – 255 с.

Новая Земля. Природа. История. Археология. Культура : экспедиция на архипелаг Новая Земля под начальством П. В. Боярского в 1994, 1995, 1996 и 1997 гг. : [в 2 кн.] / [под общ. ред. П. В. Боярского ; Рос. акад. наук, Рос. НИИ культур. и природ. наследия [и др.]. – М. : Российский НИИ культурного и природного наследия, 1998 – Кн. 1 : Природа. – 279, [1] с. : ил. – (Труды Морской арктической комплексной экспедиции (МАКЭ) / под общ. ред. П. В. Боярского).

Новая Земля. Природа. История. Археология. Культура : экспедиции на архипелаг Новая Земля под начальством П. В. Боярского в 1994, 1995, 1996, 1997 и 1998 гг. : труды Морской арктической комплексной экспедиции : [в 2 кн.] / под общ. ред. П. В.



Боярского. – М. : РНИИ культурного и природного наследия. – 2000. – Кн. 2, ч. 2 : М. В. Ломоносов. История изучения и освоения Новой Земли / [ред.-сост. Н. В. Вехов].. – 208, [2] с. : ил., карты.

Пасецкий, В. М. Первооткрыватели Новой Земли / В. М. Пасецкий. – М. : Наука, 1980. – 192 с. – (Академия наук СССР. Серия «История науки и техники»).

Попов, С. В. Архангельский полярный мемориал / С. В. Попов ; [худ. С. Сюхин]. – Архангельск : Сев.-Зап. кн. изд-во, 1985. – 207 с., [8] л. ил.

Топонимика Арктических архипелагов Новая Земля, Земля Франца-Иосифа.

Поселок Белушья Губа – столица полярного архипелага Новая Земля (1897 – 1997) / П. В. Боярский, Н. В. Вехов, Н. В. Химичук ; Российский науч.-исслед. ин-т культур. и природ. наследия. – М. : [б. и.], 1997. – 100 с.

TERRA INCOGNITA Арктики / [В. Н. Булатов, Й. П. Нильсен, Г. П. Попов, В. Ф. Толкачев] ; под ред. В. Ф. Толкачева ; Поморский межд. пед. ун-т им М. В. Ломоносова, Университет г. Тромсе. – Архангельск : [б. и.], 1996. – 303 с. : ил.

Баландин, Р. К. Новая Земля : (первое препятствие) // Баландин Р. К. Сто великих географических открытий / Р. К. Баландин, В. А. Маркин. – М., 2006 – С. 348–355 : ил.

Булатов, В. Н. Исследователи Новой Земли / В. Н. Булатов // Наука на Архангельском Севере : исторический очерк / В. Н. Булатов. – Архангельск ; М., 2007. – С. 123–148.

Мискевич, И. В. Книпович Николай Михайлович и история развития гидрологических исследований заливов Новой Земли / И. В. Мискевич // Знаменитые люди Севера: от М. В. Ломоносова до наших дней. – Архангельск, 2006. – С. 100–102.

Памятники и памятные места, связанные с освоением Арктики: Новая Земля // Материалы свода памятников истории и культуры РСФСР : Архангельская область. – М., 1982. – С. 206–217. – Содержание: Астрономический знак русской полярной экспедиции под руководством Г. Я. Седова: мыс Желания ; Памятный знак советской высокоширотной экспедиции на научно-исследовательском судне «Персей» ; Зимовье русской полярной экспедиции под руководством П. К. Пахтусова ; Здание полярной станции Первого международного полярного года ; Дом, в котором жили художник А. А. Борисов и исследователь Арктики В. А. Русанов ; Зимовье русской полярной экспедиции под руководством Ф. Розмыслова ; Зимовье русской полярной экспедиции под руководством П. К. Пахтусова ; Дом, в котором жили участники русской полярной экспедиции под руководством А. К. Цивольки.

Памятники истории освоения Северного острова Новой Земли / И. Б. Барышев, П. В. Боярский, Н. В. Вехов, А. Н. Кулиев // Новая Земля. Природа. История. Археология. Культура. – М., 2000. – Вып. 2, ч. 2 : История изучения и освоения Новой Земли. – С. 35–63. : ил.

Селезнев, С. А. Штурман «порутческого ранга»: Федор Розмыслов – пионер Новой Земли / С. А. Селезнев // Архангельск, 1584 – 1984. Фрагменты истории. – Архангельск, 1984. – С. 81–82.



Энгельгардт, А. П. Новая Земля / А. П. Энгельгардт // Энгельгардт А. П. Русский Север : путевые записки / [авт. вступ. ст. С. Шабалов]. – М., 2009. – С. 140–189.

Анисимов, В. Ветераны идею одобрили : самый северный мемориал [«Создателям ядерного щита России»] воздвигнут на Новой Земле / В. Анисимов // Архангельск. – 2014. – 17 апр. (№ 15). – С. 5 : фот. – (Общество).

Евсюгин, А. Первозасельщики: Новая Земля / А. Евсюгин // Волна. – 1991. – 4 апр. – С. 6.

Елизарова, Л. Притягательная сила Арктики : [заведующая отделом Архангельского краеведческого музея – о фотовыставке «Новая Земля. Русская Арктика глазами ученых и путешественников», которая работает в Гостиных дворах] / Л. Елизарова // Архангельск – город воинской славы. – 2016. – 27 апр. (№ 29). – С. 6 : фот. – (Акценты недели).

Ермолов, Е. О. Поморы ходили в Арктику испокон веку : что хранит национальный парк [«Русская Арктика» : беседа с научным сотрудником парка Е. Ермоловым] / Е. Ермолов ; беседовал В. Поплавский // Архангельск. – 2014. – 30 апр. (№ 17). – С. 28 : фот. ; У Белого моря. – 2014. – 30 апр. (№ 17). – С. 11.

Кондрескул, А. М. Новоземельская экспедиция Ф. Н. Чернышева : к 100-летию со дня начала экспедиции / А. М. Кондрескул // Памятные даты Архангельской области, 1995 год. – Архангельск, 1995. – С. 50–51.

Костров, К. К. Исторический рейс : [к 50-летию со дня завершения экспедиции на ледоколе «Красин» на Новую Землю] / К. К. Костров // Памятные даты Архангельской области, 1983 год. – Архангельск, 1983. – С. 40–41.

Лепин, Г. А. Роль Строгановых в освоении Арктики : [участие Строгановых в русском освоении Арктики является фактом, еще не отмеченным русскими историками, и требует тщательного изучения] / Г. А. Лепин // Известия Русского Севера. – 2013. – № 1. – С. 36–39 : карты. – (Поиски и находки). – Библиогр. в примеч.

Малышева, Е. Столетие освоения Новой Земли Россия отмечает установкой самого северного православного храма / Е. Малышева // Правда Севера. – 1997. – 30 сент.

Поморская, Д. Вокруг Новой Земли : олонецкий кормщик Савва Лошкин первым обошел кругом архипелаг, считавшийся до середины XVIII века единым островом / Д. Поморская // Правда Северо-Запада. – 2012. – 20 июня (№ 24). – С. 15.

Попов, С. Витте, Путилов и другие : имя на карте [архипелага Новая Земля] / С. Попов // Правда Севера. – 1990. – 20 дек.

Скородумов, Ю. Новая Земля : в Карском море нашли два неизвестных острова : [невиданные ранее территории были обнаружены радиолокационными станциями гидрографического судна «Горизонт» в сентябре этого года недалеко от архипелага Новая Земля, в районе ледника Розе] / Ю. Скородумов // Аргументы и факты в Архангельске. – 2016. – № 42. – С. 1.



Пахтусова улица (Соломбальский округ)



Русский мореплавател
и гидрограф П. К. Пахтусов · 1800—1835

Пахтусов Петр Кузьмич (20 марта (1 апреля) 1800, Кронштадт – 7(19) ноября 1835, Архангельск) – гидрограф, штурман, выдающийся исследователь Баренцева, Белого и Карского морей, Новой Земли, известный мореплавател.

Пахтусов прожил недолгую, но насыщенную самоотверженным трудом жизнь. Он родился в Кронштадте в 1800 году. Отец Пахтусова весь свой век прослужил во флоте и, выйдя в преклонных годах в отставку, получил самый что ни на есть низший чин шкипера 13-го класса. Старик с семьей переехал в Сольвычегодск, где жить было дешевле. Там Пахтусовы, перебиваясь на маленькой пенсии, едва сводили концы с концами.

Семи лет мальчик осиротел: умер отец. Единственной кормилицей осталась мать. В поисках работы она перебралась в Архангельск, где после долгих хлопот, ей удалось определить сына в 1808 году в военно-сиротскую школу. Учился весьма успешно, несмотря на то, что семья бедствовала, жила впроголодь. Пете Пахтусову приходилось помогать матери. Из-за крайней бедности он, для того чтобы купить книги и учебные пособия, вынужден был собирать щепки в адмиралтействе и продавать их или выменивать на писчую бумагу. Еще мальчиком Пахтусов был чрезвычайно смел и силен. На собственной небольшой лодке, которую он раздобыл на вырученные от продажи щепы деньги, один ездил на охоту и рыбалку, часто попадал в шторма, проводил ночи вдалеке от берега. Эти поездки рано приучили его к морю, развили силу, научили бороться с трудностями и лишениями.

Заметив способного, не по годам физически сильного и прилежного мальчика, начальство перевело его в 1816 году в Кронштадтское штурманское училище, где три года он овладевал навигационной наукой, осваивал физику, математику, географию. В свободные часы его нельзя было оторвать от книг. Он зачитывался историей исследования полярного бассейна, мечтал над картой Ледовитого океана,



пестревшей «белыми пятнами», восстанавливал маршруты старинных мореплавателей. И в нем все больше и больше крепла мысль попробовать свои силы на этом трудном и славном поприще. В летние месяцы будущий штурман участвовал в учебных плаваниях к берегам Испании и Франции. Во время одного из учебных плаваний корабль потерпел крушение. Вместе со спасшимися моряками Пахтусов оказался в Копенгагене.

В 1820 году Петр Пахтусов, успешно сдав выпускные экзамены, получил звание штурманского помощника унтер-офицерского класса. По его личной просьбе он был направлен в Архангельск, куда давно рвался всем сердцем. Здесь и началась его служба в качестве штурманского помощника на гидрографическом судне.

Одиннадцать лет провел Пахтусов в неустанных плаваниях, участвовал в экспедиции под начальством Ф. П. Литке, на которого было возложено первое обстоятельное исследование наших северных побережий; производил опись устьев р. Печоры и берегов Ледовитого океана от Канина Носа до острова Вайгач, приобрел огромный опыт. Когда начали картографирование острова Колгуев, он охотно вызвался идти в экспедицию. Ему принадлежат многие гидрографические описания и первые измерения глубин Белого моря.

В 1828 году за добросовестное выполнение заданий Пахтусова произвели в прапорщики, а три года спустя – в подпоручики корпуса флотских штурманов. Пахтусов продолжал заниматься гидрографическими работами в Белом море под начальством известного гидрографа Рейнеке до 1829 года, когда им был составлен план дальнейшей описи берегов Новой Земли.

С незапамятных времен предпринимались попытки пробиться на судах к восточному берегу Новой Земли без карт и лоций. Немногим смельчакам посчастливилось прорваться сквозь Карские Ворота. Из поколения в поколение передавались имена отважных людей, которые, зазимовав на Новой Земле, невредимыми возвращались домой.

Думал о путешествии на Новую Землю и молодой кондуктор корпуса флотских штурманов Петр Кузьмич Пахтусов. Заветной мечтой Пахтусова стало стремление совершить плавание на Новую Землю и описать ее восточный берег, в те годы, особенно после экспедиций А. П. Лазарева и Ф. П. Литке, считавшийся недостижимым. Он составил проект изучения восточного побережья и отправил его в Петербург, в Гидрографический департамент. Проект Пахтусова предполагал использование только карбасов (в это же время рассматривался проект И. А. Бережных, с использованием карбаса и большого количества оленей) с командой в 10 человек и продовольствием на полгода. Проект Пахтусова одобрили, «как простейший», но... отложили до лучших времен по причине «отсутствия потребных ассигнований». И это несмотря на то, что экспедиция должна была обойтись неслыханно дешево, требовалось всего несколько тысяч рублей. Гидрографический департамент, очевидно, побоялся отпустить средства на осуществление проекта никому не ведомого штурмана, да и вообще сомневался в возможности проникнуть к восточному побережью Новой Земли. Но Пахтусов не сдавался. Он решил организовать экспедицию на частные средства и стал упорно искать человека, который бы разделял его взгляды на необходимость снаряжения такой экспедиции. Вскоре такое лицо нашлось. Это был советник Северного округа корабельных лесов П. Клоков, ученый лесничий, которого самого давно увлекала мысль возобновить старинный морской путь на Восток. Новая Земля представляла собой как бы промежуточную станцию на этой дороге.

Пахтусов был счастлив: «Исполнение давнего моего желания привело меня в восторг. Заботы и физические труды, неизбежные в сборах в такую дальнюю дорогу, казались для меня легки. Я чувствовал себя здоровее и веселее, чем когда-либо».

В начале 1832 года образовалась торгово-промышленная компания архангельского купца Брандта и Клокова. Она-то и взяла на себя расходы по



снаряжению и укомплектованию экспедиции. За это компания получала у царского правительства привилегию свободного промысла морского зверя в Северном Ледовитом океане в течение четверти века.

В экспедицию, которую снаряжала компания, входило два отряда. Один из них под командованием лейтенанта Кротова должен был на шхуне «Енисей» отправиться из Архангельска к проливу Маточкин Шар, пройти проливом в Карское море, а затем следовать к устью Енисея. Отряду Кротова, который должен был произвести опись восточного берега Новой Земли, полностью осуществить этот замысел не удалось. Судно «Енисей» под командованием Кротова разбилось у западного входа в Маточкин Шар, и вся его команда погибла.

Назначенный начальником второй экспедиции, Пахтусов чувствовал себя бесконечно счастливым. Денег на постройку судна было отпущено в обрез, и Пахтусов сам работал над чертежами одномачтового карбаса. Длина карбаса была 12,7, ширина – 4,3, осадка – 1,8 метра. В корме и на носу под палубой имелись крошечные каюты. Среднюю часть судна палуба не закрывала, ее заменяли брезенты, перекрывавшие друг друга. В наши дни на подобном кораблике не каждый даже опытный моряк решится выйти хотя бы просто порыбачить. Возможность плавать на подобной скорлупке в открытом ледовитом море в настоящее время выглядит просто невероятной. А Пахтусова ожидал Ледовитый океан.

Вечером 1 августа 1832 года карбас, названный «Новой Землей», имея на борту, кроме начальника, девять человек команды, покинул Архангельск. Море встретило смельчаков шквальными ветрами и сильным волнением, сменившимся густым туманом. В штурманской рубке, раскрыв свой дневник, Пахтусов перечел краткий и выразительный эпиграф, размашисто выведенный им на первой странице: «Я расскажу, как было, а вы судите как угодно». Под свежим впечатлением пережитого шторма он записал: «Казалось, что каждый находящийся на нас вал старается покрыть судно наше седым своим гребнем, но бот наш гордо рассекал валы и неся на хребтах их, не страшась ярости бури».

В августе 1832 года карбас «Новая Земля» подошел к южной оконечности Новой Земли. Пока судно лавировало среди льдин, выискивая разводья и узкие полоски чистой воды, Пахтусов на шлюпке пошел осматривать пролив между островом и мысом. «Не более как в час, – отметил он в дневнике, – убили мы тут 12 гагар и сварили их в братском нашем котле. Эта пища показалась нам очень вкусною». «Братский котел» символизирует дружеские отношения между членами команды. Эти отношения, созданные Пахтусовым, никогда не нарушались, что не в малой мере способствовало успеху экспедиции.

Погода ухудшилась. Короткое и холодное северное лето было на исходе. Чем дальше на восток уходил карбас, тем непреодолимее становились препятствия. Но Пахтусов не хотел возвращаться назад, второй такой случай мог представиться не скоро. «Частые неудачи в описи от туманов, дождей и большей частью от льдов, – записал он в дневнике, – делали положение наше для меня невыносимым. Мысль, что несмотря на раннее еще время придется нам зимовать, не увидев восточного берега, меня крайне беспокоила. Только примеры предшествовавших экспедиций в полярные страны несколько ободряли меня. Я знал, что и в позднюю осень Карские Ворота бывают иногда чисты ото льда». В губе Каменка он нашел ветхую избу, ставленную, как гласила надпись на стоявшем рядом кресте, лет за семьдесят пять до этого. Решив здесь зазимовать, Пахтусов привел избу в порядок. Команда без малейшего ропота переносила трудности. «Все, – отмечал Пахтусов, – были веселы и шутили над своим положением».

Через десять лет, когда в «Записках Гидрографического департамента» были опубликованы «Дневные записки, веденные подпоручиком Пахтусовым при описи восточного берега Новой Земли в 1832 и 1833 годах», к этим строкам было сделано такое примечание: «Пахтусов с самого начала похода имел одинаковую пищу с



командою и во всех трудных работах участвовал лично. Известным своим присутствием духа снискал он полное послушание и доверенность команды».

Обновленная изба, хотя и была сделана добротнo, оказалась не очень вместительной. Однако выбора не было. Рядом поставили русскую баню и соединили ее с избой своеобразным коридором-сенями из досок, бочек и ящиков с провизией. Затем разгрузили, очистили ото льда и вытащили на берег карбас.

С первых же дней зимовки Пахтусов строго следил за чистотой, за разнообразием пищи, старался сберечь здоровье и силы команды. Ежедневно совершались прогулки. Их могла «отменить» только сильная пурга. Без дела «дома» никто не сидел: чинили одежду, готовили пищу, мастерили капканы для ловли зверей. Только во второй половине марта Пахтусов смог возобновить гидрографические работы. Он приступил к картографированию Никольского Шара. Опись пролива, усеянного островками, с линией берега, изрезанной заливами, требовала исключительного внимания. Смерзшийся снег, отражая яркие солнечные лучи, слепил глаза. Выручало пахтусовское упорство и находчивость. Опись продвигалась вперед. Отважных исследователей на каждом шагу подстерегала опасность: часто безоблачное небо неожиданно заволакивало тучами, поднимался ветер, и все заслоняла белая снежная пелена. Однажды такая пурга застала Пахтусова и его товарищей на открытом мысу. Ветер валил с ног; все вынуждены были лечь в снег, который вскоре набился внутрь малиц (меховой одежды). Мучили жажда и голод. Можно было бы поесть сухарей, но от них еще больше хотелось пить, а добыть воду, не разводя огня, было невозможно. Одежда отсырела, люди дрожали от холода, но ветер не давал встать, чтобы согреться. Оставалось только ждать. Так прошло двое суток. «Мы потеряли всю надежду на спасение; положение наше сделалось еще бедственнее от невозможности утолить жажду, – писал в дневнике Пахтусов. – Тщетно мы держали по свинцовой пуле во рту; сначала казалось, жажда несколько утихла, но через несколько минут возрождалась она еще с большей силой. Наконец, мне пришла мысль, что снег можно растаить в кружке, за пазухою. И не более как через полчаса достал я таким образом чарки полторы воды, которая в то время была для меня столь драгоценна, что, казалось, не отдал бы ее ни за какие миллионы».

По колено в воде, проваливаясь в мокром снегу, перетаскивая на плечах шлюпку через торосы, лавируя между ними, исследователи продвигались вперед, нанося на карту очертания берегов, островов, мысов, измеряя глубины, следя за перелетом птиц, стаями прибывавших с материка. Примерно в 115 километрах от становья, как в шутку Пахтусов называл свою зимовку, на берегу небольшого залива, он наткнулся на руины черной, от времени покосившейся избы, поблизости от которой лежит сломанный бурей крест. По буквам разобрал вырезанную на ней короткую надпись: «Поставлен сей животворящий крест на поклонение православным христианам, зимовщики 12 человек, кормщик Савва Ф...анов, на Новой Земле по правую сторону Кусова Носа». А ниже дата – 1742. «Нет сомнения, – замечает Пахтусов, – что это тот самый Савва, который обошел Новую Землю кругом, около мыса Доходы. Хотя предание называет его Лошкиным, но эта разница в прозвище могла произойти от двух причин: или Савва имел две фамилии – Лошкин и Феофанов, или вырезывающий надпись на кресте, из уважения к своему кормщику, назвал его только по отчеству Феофановым». Бухту, на побережье которой были найдены руины дома и крест, Пахтусов назвал Саввиной губой. Это название можно прочитать на современных картах.

За двухнедельный поход Пахтусов описал более 130 верст береговой линии. 11 июля карбас покинул становье, где команда прожила почти десять месяцев. Опять настали дни борьбы с ветрами, шквалами и льдами: все дальше на восток и север вела линия на карте, составляемой Пахтусовым. В бухте, названной именем лейтенанта Литке, судно оказалось затертым льдами. Снова наступило



вынужденное бездействие, длившееся неделями, Пахтусов с горечью записал: «Зная, что отчаяние – первый повод к неудачам и всегда ведет за собою самые бедственные последствия, стараюсь скрыть мои опасения от товарищей моих и даже от самого».

Наконец, судно снова могло передвигаться. И на карте возникли новые бухты, полуострова и устья рек, стекающих с гор. Вот и Маточкин Шар. 13 августа 1833 года Пахтусов вошел в восточное устье Маточкина Шара, исследовав и сняв впервые берег Новой Земли на протяжении около 200 морских миль. «Итак, – отметил Пахтусов, – нам первым после Саввы Лошкина удалось обойти остров Новой Земли. Это радовало нас».

Не имея запасов для вторичной зимовки и не встретив своего товарища с другим судном (лейтенант Кротов погиб без вести), Пахтусов решился возвратиться в Архангельск. Путь домой был тяжелым. В Баренцевом море изрядно потрепанное судно подхватил крепкий восточный ветер, перешедший в жестокий шторм. «Представьте себе, – писал Пахтусов, – среди необозримого океана под небом, покрытым черными тучами, маленький наш бот, осыпaeмый брызгами волн, то сильно бросаемый на хребет вала, то поглощаемый бездной».

Материалы, которые привез с собою Пахтусов в Петербург, убедили всех, что легендарное восточное побережье Новой Земли досягаемо. Тщательно выполненные карты охватывали береговую линию всего южного острова. Метеорологический журнал с данными за год, наблюдения над приливами в Карском море представляли собой первые научные сведения о природе и климате Новой Земли. За 14 месяцев работ, кроме описи берегов, им определено астрономическое положение 3-х точек вполне и нескольких – только по широте.

Докладывая о результатах экспедиции, Пахтусов поставил вопрос о необходимости ее продолжить, чтобы довести до конца опись восточного побережья. О походе Пахтусова заговорили всюду. Гидрографический департамент готов был оказать ему всяческую помощь, тем более что, не затратив ни гроша, приобрел ценную гидрографическую опись. А пока вопрос обсуждался и согласовывался в инстанциях, Пахтусов не терял зря времени. Он изучал минералогию, ботанику, зоологию, усиленно посещал Кунсткамеру.

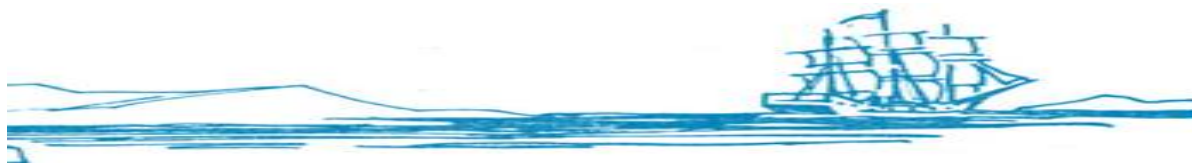
Весной 1834 года Пахтусову вручили инструкцию, составленную Гидрографическим департаментом, в которой говорилось: «Главная цель делаемого вам поручения состоит в том, чтобы описать восточный берег северного острова Новой Земли, доселе никем еще не осмотренный».

Вторая экспедиция была снаряжена значительно лучше первой. На этот раз львиную долю расходов взял на себя П. Клоков. В распоряжении Пахтусова были шхуна «Кротов» и карбас «Казак», команда состояла из шестнадцати человек. Сам Пахтусов командовал шхуной, а его помощник – кондуктор корпуса штурманов А. К. Циволька – карбасом.

24 июля 1834 года суда вышли из Архангельска в плавание. У мыса Журавлева суда были остановлены сплошными ледяными полями, преградившими выход из пролива в Карское море. Сентябрь был на исходе. Пахтусов на шлюпке несколько раз пытался разведать, нет ли возможности пробиться к морю, но всюду наткнулся на льды. Приготовления к зиме заняли немного времени: суда разгрузили и вытащили на берег в удобном, хорошо защищенном от ветров месте.

Из плавника и остатков старинных изб построили жилье. Наступила лютая северная зима. «Часто случалось, – писал в дневнике Пахтусов, – что избу заносило до того, что место ее можно было узнать только по флюгеру на шесте высотой до 6 сажень».

Жизнь в становой подчинялась строгому распорядку. На сон отводилось шесть часов в сутки, ежедневно совершались прогулки, еженедельно мылись в бане. Развлекались охотой, в непогоду – поднятием тяжестей. В результате – цинга,



исконный недруг северных экспедиций прошлого, благодаря заботам Пахтусова, отступила, не унеся ни одной жертвы.

В марте 1835 года Пахтусов провел по льду геодезическую съемку и опись южного берега Маточкина Шара, а также астрономические наблюдения с целью установить точное расположение устьев пролива. Циволька описал восточный берег Новой Земли на протяжении 160 километров к северу от пролива. Однако карбас неожиданно затерло во льдах. Моряки едва успели вырваться на берег. В «Дневных записках» второй экспедиции, напечатанных в «Записках Гидрографического департамента» через десять лет после окончания плавания, Пахтусов так описывает это событие: «Мы... до крайности перемокли и устали. Разведя огонь и устроив палатки из парусов, мы обратились к перетаскиванию оставленной на прибрежном льду провизии и бочки со смолой. Последняя нам была нужна для исправления лодок, потерпевших от перетаски по ледяным торосам; но льдина, на которой все это стояло, уже ушла в море. Таким образом мы лишились значительной части наших вещей».

И все-таки моряки не поддались отчаянию. Гибель судна, утрата почти всех вещей и продуктов, полная неосведомленность о завтрашнем дне – ничто не могло лишить их присутствия духа. И в эти критические дни Пахтусов продолжал свои наблюдения. Именно в день гибели карбаса он внес в дневник строки, поражающие своей будничной простотой. Нежданная помощь пришла с моря. К острову подошло судно кормщика Еремина, а несколько дней спустя в этом районе появилось еще одно судно – промышленника Ивана Гвоздарева. Оказывается, по пути, проложенному Пахтусовым, в 1835 году прошло 118 судов поморов-промышленников. Цифра неслыханная по тем временам. В 1831 году, накануне первого путешествия Пахтусова, на Новую Землю отправилась только одна лодья. Кормщики охотно взялись доставить Пахтусова и его команду к зимовью и спорили за честь оказать помощь отважным путешественникам.

На обратном пути, преследуя морского зверя, суда проникли в залив, не помеченный на карте. Пахтусов назвал его именем кормщика Еремина. 9 августа Пахтусов и его спутники высадились в зимовье. Пахтусов болен. Он простудился, попав в ледяную воду во время катастрофы у острова Верха. Но ничего не могло остановить Пахтусова, он был непреклонен в своем решении продолжать исследования.

Узнав, что восточное устье Маточкина Шара наконец освободилось ото льда, он решил предпринять еще одну попытку дойти до мыса Желания, на этот раз вдоль восточного побережья. Для этой цели он взял у промышленников карбас. На случай, если ему не удастся возвратиться к зимовью до начала зимы, Пахтусов перед выходом в плавание дал Цивольке указание: взять часть имущества экспедиции, а главное – документы, и вернуться в Архангельск на лодье Еремина. Шхуну оставить в районе зимовья; та понадобится штурману, когда он завершит съемку. В своем дневнике Пахтусов сдержанно и просто рассказывает об этом походе, в котором с наибольшей силой проявились его замечательные качества: неустранимость, собранность и целеустремленность.

Плавание оказалось на редкость тяжелым: непрестанные дожди и ураганы, ветры и льды мешали движению судна. Карбас медленно продвигался по узкой прибрежной полоске чистой воды. Чем дальше к северу, тем более сплоченными становились льды.

Ценою невероятных усилий Пахтусов к 23 августа достиг островов, расположенных на 74°24' северной широты.), засняв берег на протяжении около 140 верст. Пройти сквозь узкие проливы между островами, несмотря на многократные попытки, не удалось. Льды плотно прижимались к берегу. Пахтусов нанес на карту очертания части островов, обозначил мысы; самому отдаленному высокому мысу он дал имя Дальний), видневшийся верстах в 40 к Северу. Позже этот маленький



архипелаг в честь бесстрашного полярного исследователя получил название островов Пахтусова.



Описные работы Пахтусова, Цивольки и Моисеева на Новой Земле.

В октябре 1835 года Пахтусов вернулся в Архангельск, пробив, таким образом, в экспедиции 440 дней. По возвращении домой, Пахтусов начал приводить в порядок свои записи. Он писал подробный отчет о путешествии, уточнял составленные им карты побережья, переписывал материалы астрономических и магнитных наблюдений, сопоставлял данные о приливах и отливах, сверял определения высот гор Новой Земли. Он довел до конца эту грандиозную работу, но здоровье его было подорвано непомерными лишениями двойного, почти 900-дневного похода в суровых условиях Арктики.

Из 17 человек его экспедиции умерло двое; сам Пахтусов, не щадивший своих сил, захворал горячкой. Всеми любимым Петр Кузьмич Пахтусов скончался 7 ноября еще молодым, полным планов и стремлений, не успев выполнить многое из того, что



было им задумано, о чем он мечтал, что было выношено трезвой мыслью моряка-исследователя.

Трудно переоценить значение вклада, который сделал этот отважный русский мореплаватель в географическую науку. Он положил на карту восточный берег южного острова и значительную часть восточного берега северного острова Новой Земли, подтвердил своими данными описью пролива Маточкин Шар, составленную Розмысловым, частично занес на карту западное побережье Новой Земли до острова Панкратьева. Им закреплено на карте около 100 географических названий. «Названия отличительным местам давал я по именам особ, с которыми судьба свела меня на службе, и вниманию которых обязан я вечной признательностью».

Большой научный интерес представляют его астрономические координаты, наблюдения за приливами и отливами, сведения по метеорологии, коллекции минералов и камней, описания животного и растительного мира.

Пахтусов первый указал, что на Новой Земле находятся залежи каменного угля, использование которых, по его мнению, должно было бы сыграть важную роль в хозяйственном освоении просторов Севера. Эти исследования явились главным подвигом жизни Петра Пахтусова. Недаром, говоря о заслугах исследователя, известный архангельский историк С. Ф. Огородников писал: «Главная деятельность и известность Пахтусова ограничилась Новой Землей. Там поставил он себе великий памятник».

С заслуженными почестями Пахтусов был похоронен в ограде Соборной церкви Соломбальского кладбища в Архангельске. На могиле – памятник из обтесанного гранита, на котором изображено парусное судно с надписью: «Корпуса штурманов подпоручик и кавалер Петр Кузьмич Пахтусов. Умер в 1835 г. ноября 7 дня. От роду 36 лет. От понесенных в походах трудов и д...о...».

Отчет князя Меншикова о последней экспедиции Пахтусова заканчивался словами: «По окончании экспедиции Пахтусов, изнуренный сими трудными походами, заболел и помер. Он оставил по себе семейство в бедности, не имеющее по общему уставу права на пенсию, ибо Пахтусов не выслужил узаконенного на сие срока; но как за такие походы и открытия всегда назначались офицерам пенсии даже и на службе, то морское начальство, принимая во уважение, что офицер сей умер преждевременно от последствий перенесенных им трудов на службе, полагает войти с представлением о назначении жене его пенсии, тем более, что и по уставу случаи необыкновенные допускают исключения». Против последних строк на докладе рукою Его Величества написано: «Дать полный пенсион».



«Дать полный пенсион».



Имени П. К. Пахтусова:

- **Группа островов имени Пахтусова** в заливе Цивольки у восточного побережья северного острова Новой Земли. Открыты Пахтусовым в 1835 году, названы капитаном Ф. М. Щепетовым в 1934 году.
- **Группа островов имени Пахтусова** в архипелаге Норденшёльда. Названы Русской полярной экспедицией (РПЭ) в 1901 году.
- **Остров имени Пахтусова** в группе островов Пахтусова у восточного побережья северного острова Новой Земли, самый большой в этой группе. Назван Ф. Щепетовым в 1934 году. Первоначально в этой группе островов именован Пахтусова В. А. Русанов в 1910 году назвал другой остров, который теперь называется о. Цивольки. На современном острове Пахтусова в 1934 году был организован **Поселок Пахтусова**.
- **Остров имени Пахтусова** в группе островов Пахтусова в архипелаге Норденшёльда. Назван РПЭ.
- **Горы имени Пахтусова** на острове Западный Шпицберген.
- **Озеро имени Пахтусова** на юге южного острова Новой Земли.
- **Пролив имени Пахтусова**, отделяющий остров Берха от западного побережья северного острова Новой Земли. Назван в 1913 году Г. Я. Седовым.
- **Залив имени Пахтусова** на южном побережье Новой Земли. Название появилось в 1930-х годах.
- **Улица Пахтусова** в Архангельске.
- **Памятник П. К. Пахтусову** в Кронштадте. Установлен 19 (31) октября 1886 года. Стоит возле здания, где когда-то находилось Штурманское училище, в котором в 1816 – 1820 годах проходил обучение будущий выдающийся мореплаватель.

С просьбой установить памятник П. К. Пахтусову в 1875 году обратились штурманы, и их инициатива была поддержана. Высочайшее разрешение на сбор средств было дано 14 марта 1877 года. Девять лет шёл сбор средств. Кронштадтские штурманы перечисляли 1% своего берегового содержания. Было собрано 9200 рублей. Проект профессора Императорской С.-Петербургской академии художеств Николая Иоакимовича Лаверецкого был утверждён 14 декабря 1884 года.



На пьедестале бронзовая статуя, высотой 3 арш. 8 вершк. (примерно 2,5 метра). Пахтусов представлен в мундире и в спущенной с одного плеча шинели, той формы, какая была в 30-х годах XIX века. В правой руке держит карту Новой Земли, развернутую до мыса Долгого, предела его работ. Пьедестал сделан в Петербурге монументным мастером А. А. Бариновым. Архитектор – А. Силин. Статуя отлита в Петербурге на бронзовой фабрике А. Морана. На пьедестале выбит девиз: «Полезьа. Отвага. Труд.», определивший суть и смысл жизни этого человека.

Овсянкин, Е. И. Пахтусова ул. / Е. И. Овсянкин // Овсянкин Е. И. Имена архангельских улиц. – Архангельск, 2008. – С. 285–286.

Попов, Г. П. Пахтусов Петр Кузьмич (1800 – 1835) // Поморская энциклопедия : в 5 т. / гл. ред. Н. П. Лаверов. – Архангельск, 2001. – Т. 1 : История Архангельского Севера. – С. 295.

Пахтусов Петр Кузьмич // Большая Российская энциклопедия : в 35 т. – М., 2014. – Т. 25. – С. 483.

Пахтусов Петр Кузьмич (1800 – 1835), русский мореплаватель, гидрограф, полярный исследователь, подпоручик КФШ (1831) // Морской энциклопедический словарь : в 3 т. – Л., 1993. – Т. 2. – С. 465.

Пахтусов Петр Кузьмич // Арктика – мой дом : история освоения Севера в биографиях знаменитых людей : популярная энциклопедия школьника / [науч. ред., сост. В. И. Магидович]. – М., 2001. – С. 139.

Есипов, В. К. Петр Пахтусов : [экспедиция на Новую Землю] / В. К. Есипов ; под ред. А. И. Толмачева. – Архангельск : Севкрайгиз, 1936. – 73, [2] с. : ил. – (Полярная библиотека). – Библиогр.: с. 73–74.

Пахтусов, П. К. Дневные записки П. К. Пахтусова и С. А. Моисеева / [П. К. Пахтусов, С. А. Моисеев ; отв. ред. В. М. Пасецкий]. – М. : Географгиз, 1956. – 214 с.

Рихтер, Б. П. К. Пахтусов / под ред. М. С. Боднарского. – М.: Гос. изд-во геогр. литер., 1952. – 37 с. : ил.

Черняховский, Ф. И. Петр Кузьмич Пахтусов : [1799 – 1835 : к 125-летию с начала первой экспедиции по исследованию Новой Земли] / Ф. И. Черняховский. – Архангельск : Архангельское кн. изд-во, 1957. – 51, [3] с. : ил. – Библиогр.: с. 53 и в подстроч. примеч.

Андрианов, А. А. Могила исследователя Арктики П. К. Пахтусова / А. А. Андрианов, А. И. Фролов // Материалы свода памятников истории и культуры РСФСР. Архангельская область : сб. науч. трудов № 117. – М., 1982. – С. 39–41.



Блок, Г. Э. Петр Кузьмич Пахтусов / Г. Э. Блок // Русские мореплаватели. – М., 1953. – 267–281.

Боярский, П. В. Первые русские исследователи Новой Земли / П. В. Боярский // История освоения полярного архипелага Новая Земля / под общ. ред. П. В. Боярского. – М., 2005. – С. 31–68.

Булатов, В. Н. Исследователи Новой Земли / В. Н. Булатов // Наука на Архангельском Севере. – Архангельск ; М., 2007. – С. 123–148.

Зимовье русской полярной экспедиции под руководством П. К. Пахтусова. Губа Каменка (южный берег Новой Земли) // Материалы свода памятников истории и культуры РСФСР. Архангельская область : сб. науч. трудов № 117. – М., 1982. – С. 207–208.

Зимовье русской полярной экспедиции под руководством П. К. Пахтусова. Пролив Маточкин Шар, устье р. Чиракиной // Там же. – С. 212–213.

Магидович, И. П. Пахтусов Петр Кузьмич (1800 – 1835) – подпоручик корп. флот. штурманов, исследователь Баренцева и Карского морей, Новой Земли / И. П. Магидович // Русские мореплаватели. – М., 1953. – С. 539–540.

Попов, Г. Их помнит Россия / Г. Попов // Памятники архангельского Севера : [сборник / сост. Ю. К. Новожилов]. – Архангельск, 1983. – С. 42–44.
О памятнике на могиле П. К. Пахтусову.

Селезнев, С. А. На пределе жизни : полярный подвиг П. Пахтусова, А. Цивольки, С. Моисеева / С. А. Селезнев // Архангельск, 1584 – 1984. Фрагменты истории. – Архангельск, 1984. – С. 84–88.

Попов, С. В. Первый пахтусовский пласт / С. В. Попов // Попов С. В. Архангельский полярный мемориал. – Архангельск, 1985. – С. 45–58.

Картографируя берега Новой земли, П. Пахтусов не всегда пояснял, в честь кого и почему называл географические объекты. Много лет пришлось буквально по крупницам собирать биографические сведения о людях, которых мог знать Пахтусов. Яснее стал вырисовываться духовный мир, интересы этого выдающегося исследователя Севера.

Он же. Подвижники корпуса флотских штурманов / С. В. Попов // Там же. – С. 59–76.
Второе плавание П. Пахтусова к Новой Земле – 5 августа 1834 года.

Черняховский, Ф. И. Петр Кузьмич Пахтусов / Ф. И. Черняховский // Черняховский Ф. И. Сыны отчизны : очерки о выдающихся северянах. – Архангельск, 1959. – С. 105–134.

Бобылкина, Я. Последний причал легендарного мореплавателя : могилу Петра Пахтусова на Соломбальском кладбище приведут в порядок / Я. Бобылкина // Архангельск. – 2010. – 11 авг. – С. 2.

Быстров, С. Памятник мореплавателю : специалисты МУП «Спецтрест» восстановили монумент Петру Пахтусову / С. Быстров // Архангельск – город воинской славы. – 2014. – 22 янв. – С. 19.



- Гаврилкевич, А.** Исследователь Новой Земли : к 185-летию со дня рождения П. К. Пахтусова / А. Гаврилкевич // Правда Севера. – 1985. – 5 апр.
- Дьяконов, В.** Когда родился штурман П. К. Пахтусов? / В. Дьяконов // Север. – 1993. – № 11. – С. 157–159.
- Он же.** Сюрпризы старинных фолиантов : архивной строкой о П. К. Пахтусове : страницы истории Севера / В. Дьяконов // Правда Севера. – 1989. – 31 дек.
- Захаров, Г.** Последняя загадка подпоручика Пахтусова : на нее нет ответа. Сегодня мы можем лишь строить отдельные версии / Г. Захаров // Правда Севера. – 2004. – 28 окт. – С. 6.
- Он же.** Разгадка тайны двух букв : в этом году исполняется 170 лет со дня смерти П. К. Пахтусова / Г. Захаров // Город Северодвинск. – 2005. – № 2. – С. 56–57 : ил.
В Архангельске, на Соломбальском кладбище есть могила, на надгробной плите надпись: «Подпоручик корпуса Штурманов и кавалер Петр Кузьмич Пахтусов умер 7 ноября 1835 года от понесенных в походах трудов и д... о...» (2-е последние буквы расшифровывались современниками как начальные буквы слов «домашних огорчений»).
- Корнеева, О. И.** Петр Кузьмич Пахтусов : к 200-летию со дня рождения / О. И. Корнеева, Н. А. Шумилов // Памятные даты Архангельской области, 2000 год. – Архангельск, 2000. – С. 40–43.
- Крест свернули,** парусник стерся... // Архангельск. – 2007. – 21 апр. – С. 3.
Биографические сведения полярного исследователя Петра Пахтусова и о состоянии его могилы на Соломбальском кладбище.
- Петр Кузьмич Пахтусов** : (к 175-летию со дня рождения – 20 марта 1980 г.) // Памятные даты Архангельской области, 1975 год. – Архангельск, 1974. – С. 18.
- Попов, Г.** С мыслью о славе России : к 150-летию первой экспедиции П. К. Пахтусова на Новую Землю / Г. Попов // Правда Севера. – 1982. – 13 авг.
- Попов, С.** Загадки Новой Земли : [исследование П. Пахтусова на Новой Земле] / С. Попов // Правда Севера. – 1983. – 22 апр.
- Он же.** Окружение Пахтусова [выдающегося исследователя Арктики] / С. Попов // Север. – 1979. – № 11. – С. 65–71.
- Савина, О.** Могилы предков как штрих времени / О. Савина // Архангельск – город воинской славы. – 2011. – 27 июля. – С. 28.
- Туркин, П.** Курс – норд : к 180-летию со дня рождения Петра Кузьмича Пахтусова / П. Туркин // Соверный комсомолец. – 1980. – 19 марта.
- Он же.** Труженик науки : исполнилось 190 лет со дня рождения полярного исследователя П. К. Пахтусова / П. Туркин // Правда Севера. – 1990. – 21 марта.



Сибирякова улица (Соломбальский округ, 1968)



Сибиряков Александр Михайлович (26.09(08.10)1849, Сибирь – 02.11.1933, Франция) – русский торгово-промышленный деятель, капиталист-золотопромышленник, меценат, полярный исследователь, один из наиболее активных сторонников освоения Северо-Восточного прохода, Северного морского пути.

А. М. Сибиряков принадлежал к седьмому поколению одного из самых древних, богатых и влиятельных сибирских родов, который вел свое происхождение от крестьянина Устюжской провинции Архангелогородской губернии Афанасия (около 1676 – 1754). Отец Сибирякова был купцом 1-й гильдии, совладельцем винокуренных заводов, богатых золотых приисков, Бодайбинской железной дороги, пароходства. Под конец жизни его состояние оценивалось в 4 миллиона рублей.

Александр Михайлович родился в Иркутске. Окончив гимназию, он продолжил свое образование в цюрихском политехникуме (Швейцария).

После смерти отца в 1874 году, Александр принял в управление семейные золотые прииски и пароходные компании, приобрел Александро-Невский стекольный завод и писчебумажную фабрику. Помимо уже существовавших предприятий Сибиряков создал новые: в 1885 – «Ангарское пароходство» для организации буксирного движения по Ангаре до Братского острога, 1894 году – Амурское общество пароходства и торговли. Но предприниматель вынашивал планы развития Сибири путем «улучшения сообщений, устройства в ней дорог и каналов, морских сношений её с соседними странами». Первые шаги Сибиряков предпринял



сразу же, как вступил в права наследования. Он начал с содействия освоению Северного морского пути.

Сибиряков участвовал в организации полярной экспедиции шведского мореплавателя, профессора Н. А. Э. Норденшельда в 1878 – 1880 годах, прошедшего вдоль берегов Сибири по Ледовитому океану и вышедшего через Берингов пролив в Тихий океан. В 1879 году, когда от Норденшельда не было долго известий, он послал на розыски шведов в устья р. Енисей свой пароход и дал средства А. В. Григорову на попутные обследования Северного Ледовитого океана. Швеция оценила заслуги всех организаторов и участников экспедиции. Сибиряков был избран почетным членом Шведского общества антропологии и географии, членом-корреспондентом Общества военных моряков, членом научного и литературного обществ Гётеборга.

«Там, где реки имеют громадные протяжения, как у нас в Европейской и Азиатской России, они, казалось бы, и должны играть в организме страны подобающую им роль. Сибирь богата своими водными путями, и наша задача состоит в том, чтобы ими воспользоваться, как должно. Наступило время подумать об этом...», – писал А. М. Сибиряков.

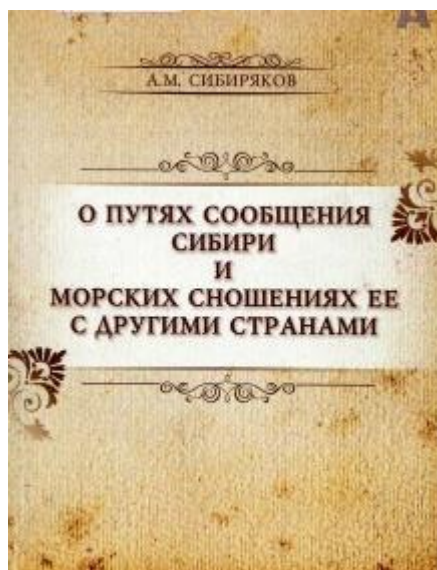
Интерес к водным путям Сибири диктовался практическими нуждами и сибирских предпринимателей, и жителей Сибири. Незаразвитая сеть путей сообщения становилась важнейшей причиной экономической неразвитости Сибири. Благодаря предпринятым в 1880 – 1890-е годы экспедициям в различные районы Сибири и Дальнего Востока, Сибиряков разрабатывает план соединения всех основных районов Сибири как между собой, так и с Европейской Россией и другими странами.

В 1880-е годы Сибиряков предпринимает ряд попыток пройти на пароходе «Оскар Диксон» через Карское море к Енисею, но терпит неудачу. Он исследует устья рек Печоры, Енисея, Оби, Амура, побережья Карского и Охотского морей, сухопутные маршруты между реками Западной и Восточной Сибири. Сибиряков решает «остановиться на Печоре» и установить связь Сибири с Европой по этой водной артерии. Он строит дорогу от Печоры к Оби. Проложенная по Щугорскому волоку, она стала известной как «Сибиряковский тракт». По нему сибирские грузы вывозились в Печорский край, Мезенский уезд, на Мурманский берег, в Северную Норвегию, Данию. Для Печорского края, часто страдающего от голода, эта дорога стала спасением, благодаря ей цены на хлеб в крае снизились в 1887 году втрое.

Важным этапом в осуществлении задуманного стала работа по улучшению условий судоходства на Ангаре: в 1888 году на реке начали взрывать пороги и прокладывать по дну цепь для туэрных (цепных) судов. Однако преодолеть самый порожистый участок Ангары не удалось.

Ход и результаты многочисленных путешествий Александр Михайлович изложил в ряде статей в отдельных книгах. Судя по ним, мечтой исследователя было связать все уголки восточной части России: Западную и Восточную Сибирь, Якутский край, Дальний Восток, Камчатку – посредством водных путей Оби, Иртыша, Печоры, Енисея, Ангары, Лены, Амура в единую систему. Планировал он также открыть новые порты для оживления внешней торговли Сибири.

Проблемам путей сообщения в Сибири и связи ее с другими странами посвящено около 30 статей, опубликованных Сибиряковым в 1881 – 1914 годах. Известны его статьи: «Плавание на «Оскаре Диксоне» в 1880 году к устьям р. Енисея», «Очерк забайкальской жизни», «К вопросу о внешних рынках



Сибири». Своеобразным итогом деятельности мецената стала книга «О путях сообщения Сибири и морских сношениях ее с другими странами».

Исследовательская деятельность иркутского предпринимателя была широко известна и получила признание в России и за рубежом. Именитый сибиряк был награжден крестом ордена Полярной Звезды от короля Швеции за помощь в организации экспедиции Норденшельда, Пальмовой ветвью от правительства Франции за содействие экспедиции Дж. У. Де-Лонга, серебряной медалью Русского географического общества.

Благотворительная деятельность Сибирякова была направлена главным образом на развитие просвещения и культуры Сибири. Самое известное его пожертвование – 100 000 рублей в 1878 году первому сибирскому университету в Томске, за что Сибиряков был награжден орденом Святого Владимира III степени. В 1904 году Сибиряков вместе с Д. И. Менделеевым был избран в почетные члены Томского университета.

В 1883 году Сибиряков выделил Академии наук 10 000 рублей. На проценты с этой суммы раз в три года должна была присуждаться премия за лучшее историческое сочинение о Сибири.

Много сделал Сибиряков и для своего родного Иркутска: щедрые пожертвования учебным заведениям города, финансирование строительства храма во имя Казанской иконы Божьей Матери, устройство главного храма в Вознесенском монастыре. В 1893 году Сибирякову было присвоено звание почетного гражданина Иркутска.

Миллионные затраты значительно сократили состояние Сибирякова. В начале XX в. он отошел от активной предпринимательской деятельности, передал дела сыну и уехал из Иркутска. Жил в Батуме, Париже, Цюрихе, Ницце. В 1920 году шведский консул в Ницце разыскал Сибирякова. Александр Михайлович жил в глубокой бедности. Благодаря усилиям консула и председателя Географического общества в Стокгольме, шведское правительство в 1921 году назначило Сибирякову пожизненную пенсию в размере 3000 крон ежегодно. Небольшая пенсия была спасением для Сибирякова, она продлила ему жизнь. Умер Сибиряков в больнице Пастера (г. Ницца) в возрасте 84 лет.

Судя по свидетельству о смерти, умер в одиночестве. Документ о его кончине оформляли не родственники, а шофер Луи Эрстье. Из мемуаров тех лет стало известно, что Сибиряков был бедным стариком, носившим потертую одежду, питавшимся более чем скромно. Точно известно, что никому из интересующихся героическим плаванием ледокола «Александр Сибиряков» этот старик не сказал, что он и есть тот самый Сибиряков. Впрочем, удивительная скромность этого человека поражала его современников даже тогда, когда он был миллионером. Поэтому трудно обвинить кого-либо из многочисленных русских жителей Франции, что они не пришли проводить его в



**Могила Александра Сибирякова
на Русском кладбище в Ницце**

последний путь. А в это время имя Сибирякова на его Родине было очень популярным: в 1932 году названный в честь якобы уже умершего мецената ледокольный пароход впервые прошел весь Североморской путь за одну навигацию. Подвиг сибиряковцев высоко оценен: ледокол был награжден орденом Трудового Красного Знамени, награды получили руководители экспедиции – капитан Воронин, научный руководитель и все участники всемирно известного похода. Александр Михайлович, живший в это время во Франции, не мог знать об этом событии.

При знакомстве с историей жизни Александра Сибирякова многих не покидает странное чувство прикосновения к тайне, скрытой в трагической судьбе этого отважного первопроходца, чья обширная деятельность оказалась почти в полной неизвестности, несмотря на то, что его роль в деле развития всей Сибири была чрезвычайной и заслуживает особой благодарности потомков.

Статья в журнале «Нива» за 1878 год, посвященная Александру Михайловичу Сибирякову, завершается словами, которые и сегодня звучат актуально: «В наше время почти исключительного стремления к удовлетворению узких, эгоистических интересов, редки отрадные примеры бескорыстного служения общему делу. Грандиозная цель соединения богатой Сибири с остальным миром отныне, можно сказать, осуществлена. Г-н Сибиряков, оказавший свое щедрое и энергичное содействие успеху великого дела, имеет все права на признательность своих соотечественников. Его имя – достояние потомков».

Награды:

- Крест командора 1-го класса ордена Полярной Звезды от короля Швеции за помощь в организации экспедиции Норденшельда;
- Пальмовая ветвь от правительства Франции за содействие экспедиции Де Лонга;
- Серебряная медаль Русского географического общества;
- Орден Святого Владимира 3-й степени.

Память:

Именем Сибирякова названы:

- Остров Сибирякова в Карском море;
- Остров Сибирякова в Японском море;
- Ледокол «Александр Сибиряков»;
- Ледокол «Сибиряков»;
- Улица в Архангельске.

Овсянкин, Е. И. Сибирякова ул. / Е. И. Овсянкин // Овсянкин Е. И. Имена архангельских улиц. – Архангельск, 2008. – С. 319.

Сибиряков Александр Михайлович // Арктика – мой дом. История освоения Севера в биографиях знаменитых людей : популярная энциклопедия школьника / [науч. ред., сост. В. И. Магидович]. – М., 2001. – С. 179.

Вуколов, Н. Н. Экспедиция А. Э Норденшельда и ее русский спонсор / Н. Н. Вуколов // Северная Европа = Northern Europe : проблемы истории / Рос. акад. наук, Ин-т всеобщ. истории ; отв. ред. О. В. Чернышева, А. А. Комаров. – М., 2011. – С. 52–74.

Кокова, Н. В. Зов Арктики / Н. В. Кокова. – (Из российской истории) // Читаем, учимся, играем. – 2015. – № 9. – С. 66–70 : ил. – Библиогр. в конце ст.



Челюскинцев улица

(Соломбальский округ)



Начало тридцатых годов. Страна охвачена энтузиазмом трудовых свершений. Пущен крупнейший в Европе рудник по добыче железной руды на горе Магнитной, введены в действие первые доменные печи на Магнитогорском и Кузнецком металлургических комбинатах, выполнены по основным показателям планы ГОЭЛРО. Реальным для страны становилось и освоение Северного морского пути, имеющего большое хозяйственное и оборонное значение. Первым по этому пути за одну навигацию прошел из Архангельска во Владивосток ледокольный пароход «Сибиряков». Это произошло в 1932 году. Стоит сказать, что этот рейс явился воплощением мечты замечательного флотоводца России С. О. Макарова, высказавшего еще в 1897 году на заседании Русского Географического общества в лекции «К Северному полюсу «напролом» мысль о постройке ледокола для плавания по Северному морскому пути.

После успешного рейса ледокольного парохода «Сибиряков» в конце 1932 года, руководство страны принимает решение об организации Главного управления Северного морского пути (Главсевморпуть). Его начальником назначается замечательный русский ученый, государственный и общественный деятель, академик О. Ю. Шмидт, имя которого ярко вписано в героическую историю освоения Арктики.

Главсевморпуть ведет большую работу. В тридцатые годы трудом и доблестью полярников создаются десятки научных зимовок, по сей день несущих круглосуточную вахту в Северном Ледовитом океане. Чтобы закрепить успех плавания «Сибирякова», Главсевморпуть решает послать Северным морским путем уже обычный пароход. Наиболее подходящим сочли недавно построенный в Дании для СССР пароход «Челюскин». Это было судно водоизмещением порядка 7000



тонн, с мощностью силовой установки в 2400 л. с., со скоростью хода 12,5 узлов, вступившее в эксплуатацию в 1933 году.

16 июля этого же года «Челюскин» вышел из Ленинградского порта. Без происшествий пароход обогнул Скандинавский полуостров, принял в Мурманске необходимый для рейса груз, участников экспедиции и в августе вышел в Баренцево море. Первая половина пути прошла без происшествий, однако в Восточно-Сибирском море судно подверглось настолько сильному натиску льдов, что корпус парохода не выдержал: несколько шпангоутов были погнуты, а один лопнул, обнаружилась течь. Опасные повреждения экипажу удалось устранить.

В Чукотском море через трудный участок, забитый тяжелыми льдами, «Челюскин» должен был проводить мощный ледокол «Красин». Но когда дошли до мыса Челюскина, стало ясно, что от помощи ледокола придется отказаться, так как «Красин» сломал об лед один из трех своих машинных валов и потерял значительную часть своих качеств.

Это была первая неожиданность. О второй стало известно позднее, когда за кормой осталась уже большая часть моря Лаптевых. Из бухты Тикси пришла радиограмма от летчика С. А. Леваневского, который должен был обеспечить экспедицию авиаразведкой. Он сообщал, что мотор его самолета выработал ресурс, и полеты надо льдами придется прекратить. Это значило одно – дальше необходимо пробиваться собственными силами. Выйдя в Восточно-Сибирское море, «Челюскин» двинулся к острову Врангеля. Пробиться к нему не удалось и пришлось отвернуть на юг – к Чукотке, а затем пробиваться от мыса к мысу.

Ледовая обстановка день ото дня становилась все более тяжелой, и вскоре «Челюскин» не столько расталкивал льдины, сколько вместе с ними медленно дрейфовал на восток. Пятого ноября льды вытолкали «Челюскин» в Берингов пролив. Более трех месяцев ледяные поля тянули судно по Чукотскому морю. Льды то и дело до хруста сжимали судно. Все было подготовлено к немедленному спуску на лед. Катастрофа произошла в самый разгар полярной зимы – 13 февраля 1934 года. Невиданной силы напор льдов, перекатывающихся друг через друга и достигающих высоты восьми метров, пробил борт. В авральном режиме началась выгрузка аварийного запаса. Лёд продолжал вдавливать железные листы обшивки и рвать их по шву, левый борт у носового трюма разорвало, была порвана и подводная часть. Пароход был обречен. Через два часа пятнадцать минут после начала сжатия льдами, «Челюскин» затонул. До этого момента удалось сбросить на лед весь аварийный запас – продукты, палатки, горючее, другое имущество. Из ста пяти челюскинцев сто четыре сошли на лед. Погиб один человек, им был завхоз Борис Могилевич. Он покидал пароход одним из последних, и его придавило досками. Помочь ему было невозможно. Далекое Чукотское море, огромное ледяное поле, штормовая морозная ночь и мороз – 38 градусов, ветер – семь баллов и полная неясность, что ждетпереди. Высадившиеся на льдине люди не падали духом. Они оборудовали лагерь, ставший впоследствии знаменитым. Находясь в необычайно тяжелых условиях, они не сомневаются, что им окажут помощь, и делают все, чтобы продержаться до ее прихода. С полной отдачей работают, строят аэродромы – их за время дрейфа было построено тринадцать, снимают фильм, выпускают стенгазету «Не сдадимся!», ведут научные наблюдения, учатся в ледовом университете, где бессменным лектором работает Отто Юльевич Шмидт.

«Спасти челюскинцев!» – такой лозунг прокатился по всей стране. В редакции и организации пошли многочисленные заявления добровольцев, а также разнообразные проекты спасательных работ и экспедиций. На следующий день после гибели корабля была создана специальная комиссия, которая взяла на себя организацию спасения лагеря О. Ю. Шмидта. Возглавил этот орган заместитель председателя Совнаркома СССР В. В. Куйбышев.



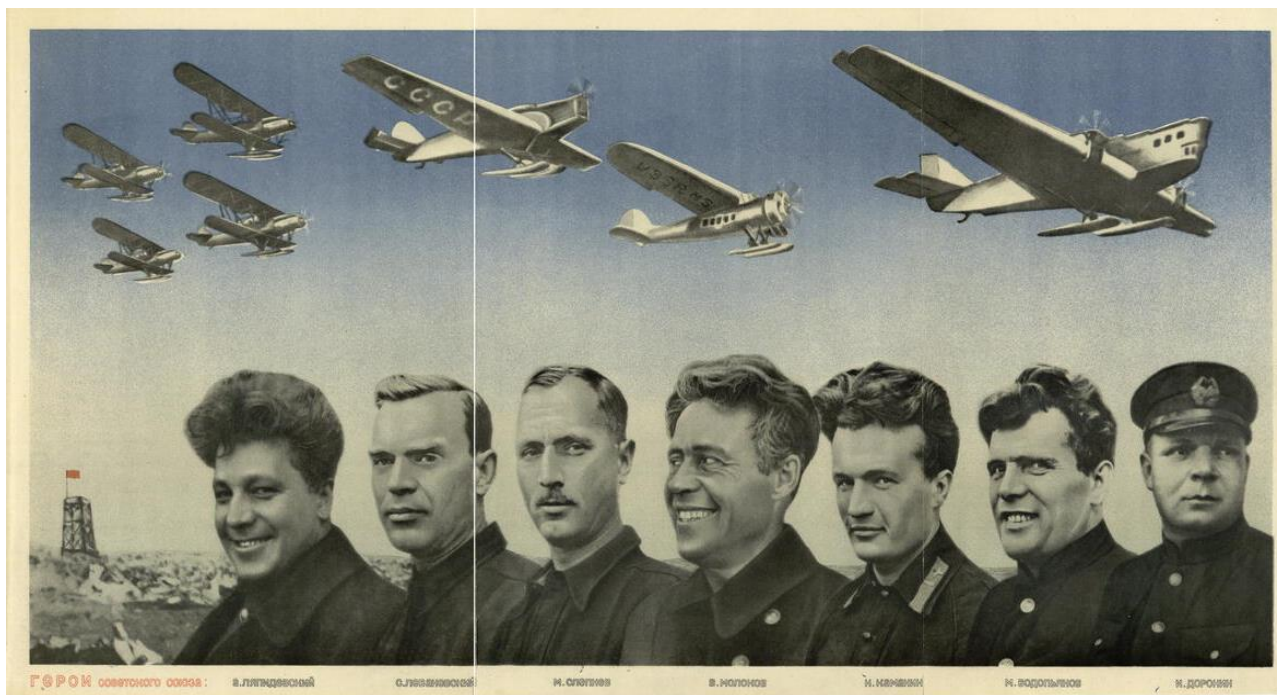
Для спасения пленников Арктики готовились к рейду по льду отряды спасателей, которые должны были добираться на собачьих упряжках. Кроме того, на выручку к лагерю О. Ю. Шмидта отправили два ледокола. Одним из первых был отдан приказ задействовать для спасения авиацию. Таким образом, помощь отправлялась по земле, по воде и по воздуху. Однако, пробиться к челюскинцам на собачьих упряжках не удалось. Ледоколам же предстоял очень долгий путь. Подсчитали, что, когда они достигнут лагеря, льды могут уже растаять и помощь опоздает. Оставался последний путь – воздушный. Об этом радировал в Москву и О. Ю. Шмидт: «Самолеты всего реальней». Первым в ледовый лагерь из Уэлена прилетел морской летчик А. В. Ляпидевский на самолете АНТ-4. Пятого марта он вывез с льдины десять женщин и двух детей. Именно Анатолию Ляпидевскому была вручена грамота № 1 о присвоении звания Героя Советского Союза.

На пароходе «Смоленск», вышедшем в море из Владивостока 2 марта, было доставлено пять бипланов Р-5 и два По-2, которые выгрузили на Олюторовском мысе в Беринговом море – исходном пункте воздушного пути в лагерь челюскинцев. В состав спасательного отряда кроме летчиков входили пятьдесят техников. Из Олюторки авиаторы пробились в Анадырь. Далее курс был взят на бухту Провидения, Ванкарем, где пробыли меньше часа, и оттуда до лагеря оставалось еще 55 минут полета. На ближайший подступ к лагерю Шмидта – Уэллен – прилетели только 3 апреля. Первым из этой группы самолетов Р-5 на льдину сел руководитель Н. П. Каманин, следом за ним самолет В. С. Молокова. Взяв в первом рейсе с льдины по три человека, Каманин и Молоков через час возвратились в Ванкарем. Завязалось «регулярное воздушное сообщение» по воздушной трассе Ванкарем – лагерь Шмидта – Ванкарем. Наиболее удачным был день 11 апреля, когда Молоков сделал четыре рейса к челюскинцам, Каманин – три. В тот день ими было вывезено из лагеря 35 человек. Еще одной радостью того дня было то, что на мыс Северный на своем самолете Р-5 прилетел знаменитый М. В. Водопьянов.



Для помощи челюскинцам на самолете PC-4 прилетел и И. В. Доронин, который первым преодолел Анадырский хребет в 35-градусный мороз, следом за ним шел Водопьянов. Морские летчики М. Т. Слепнев и С. А. Леваневский на специально закупленных в Америке для оказания помощи челюскинцам двух девяти местных монопланах «Флейстер» стартовали из Нома. Вот только самолет Леваневского потерпел аварию, и принять участие в спасении ему не довелось. Всего Ляпидевским в один рейс было вывезено двенадцать человек, Молоковым за девять перелетов – 39 человек, Каманиным за такое же количество рейсов – 34, Водопьяновым за три рейса – десять человек, Слепневым за один раз – пять человек и Дорониным за один рейс – два человека.

В это время тяжело заболел воспалением легких О. Ю. Шмидт. Он был переправлен на Аляску для оказания срочной медицинской помощи на борту самолета «Флейстер» М. Т. Слепневым. 13 апреля 1934 год лагерь Шмидта опустел: все челюскинцы были переброшены на Большую землю. Кренкель отстучал последнюю радиограмму – рапорт об успешном окончании эвакуации, погрузил на самолет Водопьянова свою рацию и в числе последних вместе с капитаном «Челюскина» В. И. Ворониным и комендантом ледового аэродрома А. Е. Погосовым покинул льдину. Развитие событий подтвердило, что в тех условиях оказать необходимую помощь попавшим в беду челюскинцам стало возможным только благодаря использованию авиации, мастерству и мужеству летчиков. Всё мировое сообщество, авиационные специалисты и полярники дали челюскинской эпопее наивысшую оценку. Настолько хорошо организованной и проведенной спасательной операции в мировой истории еще не было. Стоит отметить и тот факт, что за исключением двух «Флейстеров» и одного «Юнкерса» все самолеты были советского производства.



14 апреля на далекую Чукотку пришла правительственная телеграмма, в которой сообщалось о присвоении летчикам Ляпидевскому, Леваневскому, Молокову, Каманину, Слепневу, Водопьянову, Доронину недавно утвержденного звания Героя Советского Союза. Эпопея по спасению челюскинцев нашла широкий отклик и за рубежом. Некоторые весьма скептически высказывались о возможности спасения членов экспедиции. Но многие выражали уверенность, что предпринятые меры спасут людей. Академик И. М. Майский, в то время посол СССР в Англии,



вспоминал два своих разговора о челюскинцах со всемирно известными, но очень не похожими друг на друга англичанами. Первый из них – Бернارد Шоу. Знаменитый писатель, поклонник Советского Союза, известный своим саркастическим взглядом на жизнь, не скупился на самые восторженные слова. Он восхищался О. Ю. Шмидтом, челюскинцами, советскими летчиками, советским правительством. При этом он со смехом сказал: «Удивительная у вас страна! Вам удалось превратить Полярную трагедию в настоящее национальное торжество». Лидер же английских либералов Ллойд Джорд оценил события с позиции опытного политика: «Ни одно другое правительство не пошло бы на такие жертвы для спасения полярных исследователей! – сказал он Майскому. – Вы одержали большую дипломатическую победу». После прекращения существования ледового лагеря, еще много времени продолжалась переброска спасенных по воздуху из Ванкарема в Уэллен, а далее – в бухту Провидения, для доставки пароходом на материк. Дальше они ехали поездом. На всем пути челюскинцев встречали жители городов и поселков, мимо которых следовал поезд, стихийно проводились митинги, люди выражали свое ликование по поводу счастливого завершения челюскинской эпопеи.

А 19 июня 1934 года участников экспедиции и первых летчиков – Героев Советского Союза, встречала и приветствовала Москва. Над Красной площадью в честь этого события, пролетел и символически приветствовал героев гигантский воздушный корабль «Максим Горький», сопровождаемый почетным эскортом двух истребителей. Вел его заслуженный летчик Союза ССР М. М. Громов, ставший в сентябре 1934 года восьмым Героем Советского Союза. В 1974 году гидрографическому судну «Степан Малыгин» удалось обнаружить точное место гибели «Челюскина». Погибший корабль покоится на глубине 50 метров в 1100 метрах от места, определенного в свое время челюскинцами – 155 миль от мыса Северный и 144 мили от мыса Уэллен.

Овсянкин, Е. И. Челюскинцев ул. / Е. И. Овсянкин // Овсянкин Е. И. Имена архангельских улиц. – Архангельск, 2008. – С. 349.

Миронов, А. Поход «Челюскина» / А. Миронов. – Архангельск : Севкрайгиз, 1935. – 215 с.

Старостин, А. С. Спасение челюскинцев : документальная повесть / А. С. Старостин. – М. : Детская литература, 1984. – 158 с.

Курганов, О. И. Челюскинская эпопея : повесть / О. И. Курганов ; [худ. Т. Фадеева]. – М. : Детская литература, 1991. – 158 с.

По следам Челюскинской эпопеи : радиограммы, письма, дневники, воспоминания, публикации / [авт.-сост. и авт. предисл. А. Сафонов]. – Магадан : Кн. изд-во, 1986. – 251, [3] с.

Сафонов, С. Спасение челюскинцев. Как погиб пароход и выжили люди во льдах Арктики / С. Сафонов, Ю. Бурлаков ; ил. О. Зинюковой. – М. : Паулсен, 2016. – 31 с. : цв.ил. – (Великие экспедиции).

Белицкий, Я. М. Героический поход челюскинцев / Я. М. Белицкий, Г. Н. Глезер // Белицкий Я. М. Рассказы об открытках. – М., 1986. – С. 58–62.



Булатов, В. Не сдадимся! / В. Булатов // Правда Севера. – 1983. – 15 июля.

Он же. Эпопея во льдах : к 50-летию экспедиции на пароходе «Челюскин» / В. Н. Булатов // Памятные даты Архангельской области, 1983. – Архангельск, 1983. – С. 45–46.

Бурт, В. Красный Колумб : [Отто Юльевич Шмидт] / В. Бурт // Свой. – 2016. – № 9 (сент.). – С. 24–27 : фото. – (Своя земля).

Грибакин, Г. Самолеты долетели : воспоминания участника ледовой эпопеи челюскинцев / Г. Грибакин // Наука и религия. – 1984. – № 4. – С. 24–27.

Кожанова, Н. Карина с «Челюскина» и сын капитана Воронина : с ними для северодвинца А. Г. Ганзия тесно связана историческая ледовая эпопея / Н. Кожанова // Северный рабочий. – 2004. – 28 февр. – С. 4–5 : фото. – (Полезная).

О судьбе Карины Васильевой, родившейся на пароходе «Челюскин» во время экспедиции, и о сыне легендарного капитана «Челюскина» Петре Владимировиче Воронине.

Константинов, Н. С Арктикой наедине : [из истории челюскинской эпопеи] / Н. Константинов // Правда Севера. – 1984. – 12 февр.

Корякин, В. Долгое эхо рокового рейса / В. Корякин // Вокруг света. – 2004. – № 4. – С. 144–154 : ил. – (Загадки истории).

Курганов, О. Челюскинская эпопея / О. Курганов // Октябрь. – 1986. – № 5. – С. 130–167.

Личков, Г. Не забудется в веках : [о спасении челюскинцев] / Г. Личков // Правда Севера. – 1984. – 13 апр.

Федорова, Н. Метеоролог с мыса Челюскин : [Владимир Антонович Знахарев – участник первой группы зимовщиков 1932 – 1933 гг. на мысе Челюскин] / Н. Федорова, А. Цветкова // Архангельская старина. – 2010. – № 3. – С. 28–31 : ил. – (Русская Арктика).

Федосова, Л. На льдине : героической эпопее челюскинцев – 80 лет : [этому событию посвящена выставка в Северном морском музее] / Л. Федосова // Архангельск. – 2014. – 27 февр. (№ 8). – С. 20 : фото. – (Афиша).

Чиженко, Л. Героическая эпопея : к 70-летию похода «Челюскина» / Л. Чиженко // Волна. – 2004. – 13–19 февр. – С. 14.

Гибель «Челюскина» // Северный морской путь – арктическая дорога жизни. История открытия и освоения Северного морского пути : рекомендательный список литературы / Муницип. учреждение культуры муницип. образования «Город Архангельск» «Централиз. библиот. система», Центр. гор. б-ка им. М. В. Ломоносова ; [сост. Г. И. Попова]. – Архангельск, 2012. – С. 57–60.



Варавино-Фактория

Воронина улица (1966)



Воронин Владимир Иванович, знаменитый мореход, капитан советского ледокольного флота, родился 17 октября 1890 года в селе Сумской Посад Архангельской губернии (ныне – Республика Карелия). В большой семье Владимира Ивановича было семь моряков, во флоте служили все его братья. Среди других родственников Воронина также были мореходы. Его двоюродный дядя Федор Иванович вошел даже во всемирную арктическую историю тем, что в 1884 году спас в Баренцевом море австрийскую экспедицию Ю. Пайера и К. Вайпрехта, которая открыла Землю Франца-Иосифа.

Сам же Владимир впервые вышел в море на парусном боте «Святой Иоанн Предтеча», когда ему исполнилось всего восемь лет. Такой была традиционная «практика подготовки кадров» в те времена. Сначала в Сумпосадской морской школе он окончил классы и получил свидетельство капитана малого плавания, а затем окончил Архангельское мореходное училище (1916), сдал экзамены на штурмана дальнего плавания и получил первое назначение – на пароход «Федор Чижов». На нем в качестве штурмана в 1916 году Воронин стал участником Первой мировой войны. Первый факт биографии Владимира Ивановича связан с ней. В Белом море «Федора Чижова» торпедировала немецкая подлодка. Раненый штурман Воронин руководил эвакуацией людей и оставил судно последним.

«Капитанить» он впервые стал на пароходе «Сосновец», с которого и началось «восхождение к славе полярного капитана». Затем, на «Сергее Витте» и «Пролетарии», он участвовал в двух Карских хлебных экспедициях. В 1928 году командовал ледокольным пароходом «Георгий Седов», который был направлен на поиски участников итальянской экспедиции Умберто Нобиле. Позже, на том же



пароходе, он участвовал в нескольких высокоширотных экспедициях и тогда же стал «соавтором» значительных географических открытий XX века.

«Звездный час» капитана Воронина пробил в 1932 году, когда на «Алекサンドре Сибирякове» впервые удалось пройти весь Северный морской путь с запада на восток за одну навигацию. В 1930-е годы моря Северного Ледовитого океана исследовались и год от года становились более обжитыми российскими судами на западе и востоке. Успехи, трагедии – всего было достаточно. Но не было главного, что предопределило будущее арктической трассы, – сквозных плаваний с запада на восток без изнуряющих зимовок в пути. И не просто плаваний, а для практического использования их. Именно таким научно-показательным рейсом наша страна решила отметить в 1932 году 2-й Международный полярный год и доказать всему миру, что Северный морской путь может быть завоеван и служить на благо людей, вопреки существующему тогда мнению о невозможности его экономического использования. Главная роль в экспедиции отводилась Арктическому институту во главе с профессором математики О. Ю. Шмидтом, который, кстати, до 1929 года вообще не бывал Арктике. Его заместителем был назначен океанограф, исследователь Арктики, принимавший участие в экспедиции Георгия Седова к Северному полюсу, В. Ю. Визе. В их распоряжение был отдан ледокольный пароход «Александр Сибиряков», который повел в путь один из лучших капитанов В. И. Воронин. Воздушную ледовую разведку должен был вести сопровождающий самолет, но в самом начале экспедиции он потерпел аварию. Лишившись ледовой информации о состоянии льдов на пути, экипажу оставалось надеяться только на собственные силы, полярный опыт и интуицию.

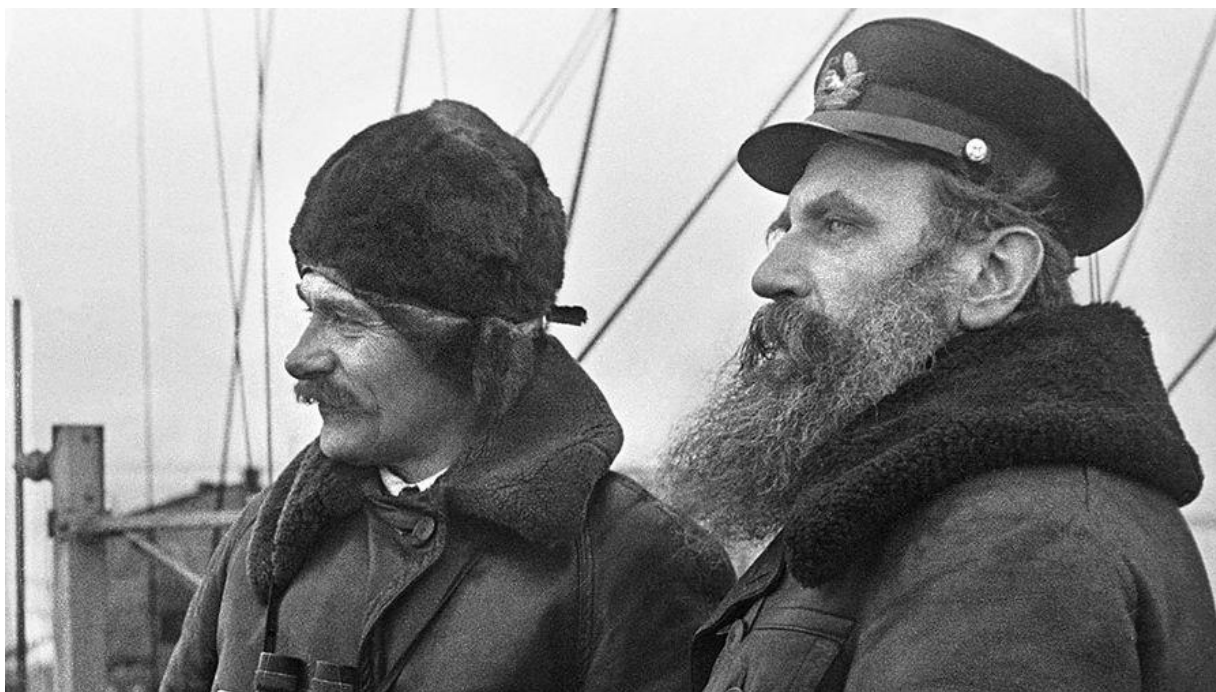
«Сибиряков» вышел в рейс 28 июля 1932 года. Вначале путь был как никогда благополучным. До самой Северной Земли ни льдинки, а температура моря – не ниже 5 градусов. Да еще по пути к архипелагу открыли новый остров, который позже был назван Сидоровым – в память о военном гидрографе К. Е. Сидорове. Через полмесяца участники экспедиции встретились у острова Домашний с известным исследователем Арктики Георгием Ушаковым и его сподвижниками из находившейся здесь научно-исследовательской станции, передали им продовольствие, снабжение для дальнейшей работы, а от них получили уточненные карты Северной Земли.

«Сибиряков» продолжал путь в море Лаптевых. Традиционным и наиболее удобным проходом сюда считался пролив Вилькицкого, между материком и Северной Землей. Обольщенные отсутствием льда, сибиряковцы решили рискнуть: обогнуть архипелаг с севера, хотя о состоянии льдов в том районе экспедиция не имела представления. Но интерес исследователей был превыше всего. Вскоре ледокол оказался в районе, где до него не было еще ни одного судна. И за 81-м градусом северной широты уперся в торосистый полярный лед. Преодолеть его было выше возможностей «Сибирякова». Пришлось повернуть и уже с другой стороны Северной Земли спуститься на юг. Встретившаяся полынья обрадовала, но быстро закончилась, сменившись пятимильным припайным льдом. Более полутора суток шел ледовый бой с применением взрывов аммоналом. Из ловушки вырвались, так впервые в истории мореплавания Северная Земля была пройдена вокруг! Но, как позже выяснилось, восточная Арктика оказалась более жестокой, чем западная, и ледовые баталии для «Сибирякова» только начинались. Лед не пропустил к Новосибирским островам. И капитан Воронин принял решение спуститься снова на юг, до самой бухты Тикси. Здесь экспедиция пополнила угольные запасы и взяла на буксир два речных парохода до устья Колымы – погода и лед позволяли это сделать. Вообще, Воронин обладал феноменальной интуицией. По словам В. Ю. Визе, Воронин был идеальным полярным капитаном для самых беспримерных предприятий: «Я всегда поражался его поразительному чутью, благодаря которому он легко и быстро решал самые сложные «ледовые задачи» и нередко выводил корабль из положения, казавшегося безвыходным». Как полагал сам Воронин,



полярный капитан должен быть одновременно «и крайне осторожным, и очень дерзким». Причем, никаких правил о том, когда именно надлежало быть осторожным, а когда – предельно дерзким, не существовало. Однако интуиция никогда не подводила Владимира Ивановича. Не подвела она его и на капитанском мостике «Сибирякова». Как писал позже в своих воспоминаниях В. Визе, главные трудности для экспедиции начались после 67-го восточного меридиана, а льды у побережья Чукотского моря были самыми жестокими на пути от Новой Земли до Берингова пролива. У острова Колючин «Сибиряков» поломал все четыре лопасти винта. Это была адская работа: замена их на новые в открытом море, в дрейфующих льдах. Продолжили путь – и новая беда, которая угрожала срывом всего научно-показательного похода. У судна отломился конец гребного вала. Оставшись без винта, оно не могло самостоятельно продвигаться во льдах... Но отважные моряки наскоро сшили из брезента паруса и, поставив их, малым ходом, всего в пол-узла, по разводьям стали продвигаться к финишу.

К северу от Берингова пролива ледокол встретила чистая вода. Рейс окончился 1 октября 1932 года. Всего за 2 месяца и 5 дней впервые в истории Севморпуть из Белого моря (Архангельск) до Берингова пролива был пройден за одну навигацию. О таком сквозном плавании российские мореходы мечтали в течение четырех столетий. Эта победа в Арктике была равносильна подвигу. Многие получили награды, Воронин был награжден орденом Ленина. Правда, у ледокола «Сибиряков» оказалась трагическая судьба. 25 августа 1942 года в районе пролива Вилькицкого, вооруженный четырьмя пушками «Сибиряков» сошелся в неравном бою с немецким линкором «Адмирал Шеер», имевшим 28 орудий и 8 торпедных аппаратов. Силы были слишком неравны. Уйти от врага тоже было нереальным, скорость линкора превышала почти в пять раз. «Сибиряков» стал полярным «Варягом», экипаж затопил его, чтобы не сдать врагу. До сих пор легендарный «Александр Сибиряков» лежит на дне Карского моря.



Владимир Воронин и начальник экспедиции Отто Шмидт.

Ну а в 1932 году героическая экспедиция «Сибирякова» закончилась успехом. Удалось сделать это ценой невероятных усилий, и еще благодаря случаю – ледовая обстановка в тот год сложилась не самой худшей. Тем не менее, после этого рейса



правительство приняло решение о создании Главного управления Северного морского пути. Начальником его был назначен Отто Шмидт.

Уже на следующий год на ту же трассу решили послать обычный транспорт, такой, какие и должны были ходить по Ледовому пути. Все суда, имевшиеся тогда на Севере, оказались задействованы под плановые перевозки. Но в Копенгагене по заказу советского правительства компанией «Бурмейстер и Вейн» завершалось строительство грузового парохода. Хотя он и предназначался для плавания в северных морях, однако ледоколом не был. Шмидт добился передачи этого судна Главсевморпути. Пароходу дали имя русского полярного исследователя послепетровской эпохи подштурмана Семена Ивановича Челюскина. В спешке началась подготовка к экспедиции. Владимира Ивановича Воронина Шмидт для будущего плавания пригласил первым. Однако, осмотрев пароход еще на стоянке в Ленинграде, Воронин категорически отказался идти на нем в Арктику. Шмидт знал, что его друг не хочет идти капитаном прежде всего потому, что ему не нравится новый пароход, с чрезмерно широким корпусом, без усиливающих конструкций. Воронин словно предчувствовал, чем может закончиться рейс. Но Шмидт не отступал. Ссылаясь на сжатые сроки, он попросил Воронина довести судно хотя бы до Мурманска, где ему обещали замену. Но никто из опытных капитанов так и не дал согласия на плавание. Экспедиция, организованная по прямой директиве Совета Народных Комиссаров, оказалась под угрозой срыва. Кто и как затем разговаривал с Ворониным, неизвестно, но в конце концов Владимир Иванович уступил и повел-таки судно дальше.

Отправляясь 12 июля 1933 года из Ленинграда во Владивосток, «Челюскин» должен был доказать возможность доставки грузов Северным морским путем обычным пароходом. На борту было 105 человек – экипаж, члены научной экспедиции, строители, зимовщики, направлявшиеся на остров Врангеля. Была и целая творческая группа – журналисты, писатели, кинооператоры, фотограф, художник, поэт. Выйдя в море, капитан Владимир Воронин с тревогой отметил, что пароход «плохо держит волну». Тревога его усилилась, когда механик доложил, что в машине обнаружилось неполадки. Из Мурманска «Челюскин» вышел в августе – слишком поздно, чтобы пройти арктические льды. Шмидт не мог об этом не знать. Короткое арктическое лето закончилось, наступила осень, а с ней интенсивное образование льда. «Челюскин» больше дрейфовал в ледяных полях, чем двигался самостоятельно. Сковавший «Челюскин» лед на подходе к Восточно-Сибирскому морю даже пробовали взрывать. Но торосы сдавливали корпус судна так сильно, что заклепки, по свидетельству очевидцев, вылетали со звуком, напоминавшим пулеметную стрельбу. Дрейфующее судно 4 ноября вошло в Берингов пролив. До чистой воды оставалось чуть больше 1 километра. Этот короткий отрезок пути отделял экспедицию от успеха. Однако «Челюскин» начало относить на север и запад. Однажды, когда попробовали двигаться, от удара о лед лопнул румпель рулевого управления. Пароход стал неуправляемым. Шмидт объявил о зимовке «Челюскина» в Чукотском море. Поначалу она протекала спокойно. Но ко второй декаде февраля 1934 года лед пришел в движение. Приборы, с помощью которых можно было следить за подвижками ледяных полей, показали: возможна беда. И вот 13 февраля в 13 часов 30 минут раздался оглушительный удар... «То, что увидел, – вспоминал один из участников экспедиции Борис Громов, – трудно передать словами. Это была катастрофа. В десятках метров от корабля, вырастая, наступала на судно ледяная гора. Большие тяжелые куски льда с легкостью перекатывались, с гигантской силой и упорством наступая на наш беззащитный пароход... Стоял отчаянный грохот и треск. От бешеного напора льда пучился и рвался левый борт «Семена Челюскина» – страшнее, казалось, ничего не могло быть». Листы обшивки разорвались по шву. Затем лед проломил и подводную часть судна. В машинное отделение хлынула вода. Тотчас начался всеобщий аврал. Люди, несмотря на



штормовой ветер и 30-градусный мороз, выгружали аварийный запас. На лед удалось перенести даже часть стройматериалов – кирпичи и доски, из которых строили бараки. С тонущего корабля на лед сошли 104 человека. Среди них были 10 женщин и два маленьких ребенка, две девочки: полуторагодовалая Алла Буйко и Карина Васильева, родившаяся на «Челюскине» за шесть месяцев до катастрофы. Последними с «Челюскина» сошли Шмидт и Воронин. Один человек – завхоз Борис Могилевич – не успел покинуть судно и погиб. Он стал единственной жертвой этой экспедиции. Пароход ушел на дно. Было 3 часа 50 минут.

15 февраля во всех газетах страны появилось сообщение о гибели «Челюскина». Началась продолжавшаяся два месяца ледовая эпопея, за которой следили миллионы людей в разных странах и, прежде всего, конечно, в Советском Союзе. Тем временем в ледовом лагере налаживалась жизнь. Воронин и на льдине был непререкаемым авторитетом, безусловным командиром для всей команды, для всего ледового лагеря челюскинцев. Шмидт предложил построить барак из всплывших в полынье после гибели парохода бревен и досок. В бараке установили две печки из железных бочек, стены и потолок засыпали снегом метровой толщины, это сделало его почти не продуваемым. Рядом с бараком, где поселилась половина челюскинцев, построили камбуз. На третий день существования лагеря корабельные повара впервые всех накормили супом, а позже в самодельной духовке даже приладились печь хлеб. А в палатках и бараке шли дискуссии о том, как быть. Ведь все знали, что льдина, на которой стоял лагерь, малонадежна. У некоторых возникла мысль идти пешком к побережью. Воронин и Шмидт самым решительным образом эти попытки отклонили. Смогут ли в таком случае все благополучно добраться до цели? Вряд ли. Рисковать надо с умом, а в данной обстановке это не риск, а безумие. Только дисциплина, сплоченность и организованность всего коллектива помогут нашему спасению. «Если хочешь помочь себе - помогай коллективу; только помогая коллективу, поможешь себе», – говорил Шмидт. Эта мысль стала основной заповедью лагеря.

27 февраля в лагерь пришла правительственная радиограмма: «С восхищением следим за вашей героической борьбой со стихией и принимаем все меры к оказанию вам помощи. Уверены в благополучном исходе вашей славной экспедиции... Сталин. Молотов. Ворошилов. Куйбышев. Орджоникидзе. Каганович». Челюскинцам эта радиограмма придавала бодрости. А у Шмидта и Воронина после этого упал камень с души, отлегло от сердца. Конечно, Воронин прекрасно отдавал себе отчет в том, какая тяжелая ответственность легла на его плечи. Людей покоряли его хладнокровие, выдержка. Благодаря Воронину в те трагические дни гибели корабля, в те страшные недели жизни во льдах никто из команды не погиб, не поддавался страху, панике.

На пустынном мысе Ванкарем, который ближе всего находился к ледовому лагерю, готовили аэродром. Здесь была срочно установлена радиостанция, завезены горючее, продовольствие, построено жилье. Тем временем в ледовом лагере Шмидта готовили посадочные площадки. Их надо было расчистить, сбить твердые, как камень, снежные бугры. Делать это пришлось чуть ли не голыми руками, так как почти все ломы и пешни, выгруженные на лед, пошли ко дну вместе с «Челюскиным». Случайно уцелели только два лома и несколько лопат. И все же «аэродром» был создан. Тринадцать раз за время жизни челюскинцев в лагере стихия сводила на нет их усилия, ломала вновь и вновь создаваемые в разных местах «аэродромы». Но вот, наконец, 5 марта 1934 года в лагерь прилетел первый воздушный гость – известный полярный летчик Анатолий Ляпидевский на вместительном по тем временам самолете конструктора А. Туполева АНТ-4. Началась эвакуация. Через месяц, 11 апреля, с льдины был вывезен заболевший Шмидт.



Через два дня после отлета больного начальника экспедиции, 13 апреля, ледовый лагерь перестал существовать. Последним рейсом на Ванкарем был доставлен капитан Владимир Воронин. Двухмесячная ледовая одиссея благополучно завершилась. Еще в апреле 1934 года было принято решение об установлении звания Героя Советского Союза. Первыми его были удостоены семеро летчиков. Помимо этого, 12 бортмехаников, штурманов, техников, обеспечивающих надежную работу самолетов, в том числе, двое граждан США, получили ордена Ленина. Всем непосредственным участникам операции по спасению челюскинцев была выдана, как говорилось в постановлении ЦИК СССР, «единовременная денежная награда в размере годового оклада получаемого содержания». Летом 1934 года весь мир рукоплескал нашим летчикам и челюскинцам. Не было в то далекое время героев более популярных, чем они. Не было, наверное, тогда в стране детей, не игравших в челюскинцев, а уж семерку первых Героев Советского Союза, летчиков Ляпидевского, Леваневского, Молокова, Каманина, Слепнева, Водопьянова и Доронина, любой мальчишка мог назвать без запинки.

Экспедиция на «Челюскине» дала мощный толчок освоению Северного морского пути. Благодаря ей страна смогла сократить срок решения этой важнейшей задачи. После завершения «челюскинской эпопеи», капитан Воронин четыре года командовал линейным ледоколом «Ермак».

Осенью 1937 года в Арктике тяжелыми льдами затерло целую группу транспортов и практически весь ледокольный флот страны. Виной тому был и неожиданно ранний ледостав, и организационные ошибки руководителей Главного управления Севморпути. Зимовать на трассе остались многие корабли и суда. Положение усугубилось обострением внутрисполитической жизни в стране, – случившееся расценили как происки «врагов народа». Начались жесточайшие репрессии. Фактически все руководство Севморпути и Арктического института, ведущие исследователи Заполярья оказались в застенках. Владимира Ивановича, вероятно, спасло то, что его «Ермаку», одному из немногих, удалось-таки избежать ледового плена.

Война застала его в больнице. Он просит вернуть его во флот. Ему отказывают. Он продолжает настаивать, наконец, врачи выдают ему странное заключение: «Плывать в Арктике может, но простужаться нельзя...». Капитан 2 ранга Воронин получил назначение в Молотовск, ныне – Северодвинск, в УБЛО – Управление Беломорских ледовых операций, которое создали во время войны в структуре Беломорской военной флотилии. В первую военную зиму ему поручили вести эсминец «Урицкий». Морозы стояли жестокие, корабль вмерз в лед Двинского залива близ Молотовска. Ледоколы пытались освободить его, пока их не отозвали для срочной работы. На «Урицком» заканчивались запасы воды и продовольствия, когда по льду к нему отправили обоз, так называемый «конно-санный поезд». Он пробился к эсминцу и снабдил его всем необходимым. А вот дальше обоз через торосы в Молотовск повел Владимир Иванович Воронин.

В 1942 году Воронин участвовал в проводке боевых кораблей по Северному морскому пути. Со временем его повысили в должности, он стал главным лоцманом Севморпути, но вот странность – в большинстве известных монографий об истории Великой Отечественной в Арктике имя капитана В. И. Воронина все равно не упоминается.

Особняком в его биографии стоит и первое «послевоенное назначение» – в декабре 1946 года Воронина назначили руководителем промысловой экспедиции на китобойной флотилии «Слава». Из рейса он вернулся 6 июня 1947 года и сразу же написал заявление с настойчивой просьбой вернуть его на ледокольный флот. Странствия китобоя явно не пришлись ему по душе, и вскоре он все же принял ледокол «Иосиф Сталин», которым командовал до конца жизни.



И еще один особенный момент. Капитан Воронин избирался членом ЦИК (1935 – 1938), депутатом Верховного Совета СССР (1946 – 1950), но в члены партии вступил лишь в 1952-м, то есть в последний год своей жизни. По тем временам это представляется исключительным случаем. Ветераны полярных плаваний утверждали, что беспартийность Владимира Ивановича якобы не раз припоминалась ему чиновниками и служила недобрую службу, но документальных подтверждений тому не осталось. Он любил море и свою работу ледового капитана тем большим, серьезным чувством, которое присуще людям, отдавшим жизнь своему призванию. По свидетельству очевидцев, в последнюю навигацию в его жизни, он говаривал: «Больше всего я боюсь дожить до такого времени, когда у меня не будет сил подняться на мостик». До этого Владимир Иванович Воронин не дожил – он умер на своем капитанском посту, на ледоколе, в полярном плавании.

О последнем рейсе капитана Воронина также существует много легенд. Однако наибольшие подтверждения находит следующая история. 10 октября 1952 года ледокол «Сталин» в Хатангском заливе взял на буксир лихтер «Бея». Его предстояло доставить в Тикси. Груз был особенный – авиабензин в бочках, гусеничные тракторы и тяжелые насосы для буровиков. Лихтер решили тащить «на усах», то есть вплотную к ледоколу, и Владимир Иванович лично проверил крепление буксира. На следующий день двинулись в путь. В районе острова Бегичева началась сильная качка, а еще через сутки на лихтере обнаружили подвижку палубных грузов. Стали перекреплять тяжеловесы. В море эта операция особенно трудна и опасна. В 4 часа 25 минут утра 12 октября 1952 года прямо на мостике ледокола у капитана Воронина случился инсульт. Ближайшая больница была на Диксоне, а это примерно сутки самого полного хода по чистой воде. Ледокол отдал буксир и повернул на запад. Был и шторм, и лед, а больному требовался абсолютный покой. Уже на подходе к Диксону прославленного капитана настигла смерть. Похоронили В. И. Воронина на маленьком Шуваловском кладбище в Ленинграде, в городе, где он жил с 1935 года.

Именем Владимира Ивановича Воронина названы 9 географических объектов в Арктике и Антарктиде; его имя присвоено Архангельскому мореходному училищу, улицам в Екатеринбурге, Архангельске и Северодвинске. В 1964 году улица Капитана Воронина (бывший Муринский переулок) появилась и в Ленинграде, на Выборгской стороне. В разное время его имя носили четыре судна: парусная шхуна, парусно-моторный бот, буксир, а также ледокол, построенный в 1955 году финнами по заказу СССР. Ледокол этот давно уже отходил свое, списан и разделан на металл. На момент 100-летнего юбилея этого полярного капитана в российском флоте не оказалось ни одного корабля, который бы носил его имя!

Не умаляя заслуг других ледовых мореходов советской поры, нужно признать, что все-таки никто из них не имел такого широкого «общественного признания», как Владимир Иванович. Главную роль в том, несомненно, сыграли



две полярные драмы, имевшие место в период действительно всенародного и патриотического освоения Советской Арктики. Имя легендарного «ледового капитана», капитана «География Седова» (1930), «Сибирякова» (1932), «Челюскина» (1933 – 1934), ледокола «Ермак» (1934 – 1938) сейчас практически забыто. Его фамилия хотя и упоминается на страницах мемуарной и географической литературы, но как-то больше на втором плане. Мало написано у нас о Воронине, а его жизнь и даже отдельные рейсы могли бы дать богатый материал не для одной увлекательной повести.

Овсянкин, Е. И. Воронина ул. / Е. И. Овсянкин // Овсянкин Е. И. Имена архангельских улиц. – Архангельск, 2008. – С. 197–199.

Бюсты славных личностей, установлены около Музея северного мореплавания // Архангельск и его торговый порт / сост. Г. Н. Елькин. – Архангельск, 2010. – С. 305.

Измайлов, И. Во славу столицы Беломорья / И. Измайлов // Правда Севера. – 1984. – 28 окт. – С. 2.

Бюсты известных людей у Музея северного мореплавания.

Юнга, Е. Капитан Воронин: путь к подвигу / Е. Юнга. – М. : Морской транспорт, 1957. – 160 с.

Николаева, А. Г. Легендарный мореплаватель / А. Г. Николаева, М. С. Хромцова // Николаева А. Г. Сквозь льды и штормы. – Архангельск, 2004. – С. 40–64 : фото.

Селезнев, С. А. Ледовые капитаны Архангельска и Северный морской путь / С. А. Селезнев // Летопись Севера. – М., 1985. – Вып.11. – С. 77–89.

Сузюмов, Е. Рассказы капитана Воронина, поведанные им самим / Е. Сузюмов // Полярный круг. – М., 1978. – С. 130–141.

Воронин Владимир Иванович. Ледовый командир : легендарный полярный капитан Владимир Иванович Воронин говорит о поморской жизни, арктических испытаниях и Родине, у которой нет размера / подгот. А. Деррик // Поморская столица. – 2014. – № 8/9. – С. 18–23 : фото.

Нехлабаева, Г. Капитан Воронин заступался за собак : диалог между прошлым и настоящим ведет старожил Архангельска Иван Андреевич Фомин : [по воспоминаниям 90-летнего уроженца шенкурского Березника об Архангельске 1920 – 1930-х гг., семье и близких] / Г. Нехлабаева // Архангельск. – 2014. – 27 февр. (№ 8). – С. 28–29 : фото. – (Архангельску – 430).

Попов, Г. Молодым – о ледовом капитане [В. И. Воронине] / Г. Попов // Правда Севера. – 1981. – 7 марта. – (Морские традиции Севера).

Селезнев, С. Вся жизнь – Северу, Арктике : сегодня исполняется 90 лет со дня рождения В. И. Воронина / С. Селезнев // Правда Севера. – 1980. – 17 окт.

Соколов, В. С Арктикой на ты: наши земляки вписали не одну страницу в историю освоения приполярных территорий России / В. Соколов // Архангельск. – 2012. – 12 сент. – С. 15.



Русанова улица

(Варавино-Фактория, 1966)



Владимир Александрович
РУСАНОВ
1875-1913



100 лет
арктической
экспедиции
на судне
«Геркулес»

Владимир Александрович Русанов – видный полярный исследователь начала XX века. Его деятельность была многогранной; за свою сравнительно недолгую жизнь он проявил себя как смелый революционер, ученый-энтузиаст и бесстрашный путешественник.

Русанов родился 3(15) ноября 1875 года в городе Орле в купеческой семье. Отец его умер, когда Русанов был еще ребенком. Перед смертью отец разорился, оставив вдову с сыном почти без всяких средств к существованию. Мать Русанова, несмотря на материальные затруднения, решила дать сыну хорошее образование и устроила его в лучшее в городе учебное заведение – классическую гимназию. Однако, к удивлению всех знакомых и родных, мальчика вскоре исключили за неуспеваемость. То же случилось и после его поступления в реальное училище.

Ни уговоры, ни наказания не помогали. Живой ум и непосредственность Русанова были не в ладах с сухими и догматическими методами преподавания казенной школы. Он увлекался чтением книг, описывающих приключения и путешествия, загородными прогулками, с которых возвращался с карманами, полными всевозможных камней. Это были его первые «геологические коллекции».

Двенадцати лет его, очевидно, не без помощи отца, преподавателя Орловской семинарии, устроили в это учебное заведение. Успехи юного Русанова в духовной семинарии были также не блестящими, особенно ненавистны были подростку «богословские науки».



Неудовлетворенный учебой, Русанов сблизился с революционно настроенной молодежью. В 1894 году девятнадцатилетним юношей он вступил в подпольный кружок, который в 1896 году вошел в состав социал-демократического «Рабочего Союза». Вскоре юноша стал одним из самых активных подпольщиков.

Окончив весной 1897 года семинарию, Русанов поступил вольнослушателем на естественный факультет Киевского университета. Учеба его продолжалась недолго: замеченный в студенческих беспорядках, он был лишен права посещать лекции и выслан в Орел. С этого времени полиция не переставала преследовать Русанова. 4 сентября его арестовали по делу «Рабочего Союза».

Находясь в тюрьме, Русанов продолжал заниматься самообразованием. Среди книг, прочитанных им в этот период, одна пользовалась его особым вниманием. Это была книга Ф. Нансена «Среди льдов и во мраке полярной ночи». Видимо, уже в то время Русанова занимала мысль о полярных путешествиях. Освобожденный в феврале 1899 года под гласный надзор полиции, Русанов не прекращал революционной деятельности и подвергся новым репрессиям. В мае 1901 года на основании «высочайшего постановления» его высылают на два года в город Усть-Усольск Вологодской губернии. Незадолго до этого он женился на Марии Булатовой – девушке незаурядных способностей и редких душевных качеств; невзирая на противодействие родителей, Мария последовала за мужем в ссылку.

В Усть-Усольске Русанов поступил статистиком в земскую управу. Эта работа помимо средств к существованию позволила ему исследовать огромный и почти неизученный Печорский край. Во время летних поездок по статистическому обследованию Усть-Усольского уезда Русанов успевал не только выполнять свои служебные обязанности, но и проводить самые разнообразные наблюдения, послужившие ему впоследствии материалом для ряда научных работ.

По окончании срока ссылки Русанову не разрешили проживать ни в одном из крупных городов России, лишив его таким образом возможности закончить университет. Стремясь закончить свое образование, Русанов настойчиво хлопотал о разрешении выехать за границу. Осенью 1903 года вместе с женой он уехал в Париж, где поступил в Сорбоннский университет на естественное отделение.

Русанов много и упорно учился. Специализируясь по геологии, он отлично зарекомендовал себя при изучении потухших вулканов Франции и извержения Везувия в 1906 году. Блестящее окончание теоретического курса в 1907 году дало ему право на защиту докторской диссертации. Стремясь принести пользу своей родине, Русанов решил собрать материал для диссертации на Новой Земле, геология которой была почти не изучена, а полезные ископаемые не разведаны.

Весной 1907 года В. А. Русанов возвратился в Россию. На этот раз один – его верная спутница – жена умерла в 1905 году в Париже. Когда Русанов прибыл в Архангельск, он, к своему удивлению, встретил со стороны местных властей всяческое содействие в подготовке экспедиции на Новую Землю. Объяснялось это тем, что на Новой Земле безнаказанно хозяйничали норвежцы, и архангельский губернатор видел в экспедиции Русанова одну из мер, направленных против браконьерства.

В Архангельске к Русанову присоединился студент-зоолог Харьковского университета Л. А. Молчанов, с которым он в середине июля и прибыл на рейсовом пароходе «Королева Ольга Константиновна» к западному устью пролива Маточкин Шар. Отсюда в сопровождении проводника-ненца они на обычном ненецком карбасе совершили плавание по проливу до Карского моря и обратно.

В сентябре Русанов вернулся в Архангельск, а затем, побывав в родном Орле, снова выехал в Париж. Это путешествие окончательно определило направление его дальнейшей научной деятельности.

Исследования Русанова на Новой Земле, проведенные им самостоятельно и по собственной инициативе, получили высокую оценку профессоров Сорбонны.



Поэтому, когда весной 1908 года для французской экспедиции на Новую Землю потребовался геолог, из многих кандидатов единодушно был избран Русанов. Он с радостью принял это предложение, позволявшее ему продолжить свои исследования по геологии Новой Земли. Сборы задержали его в Париже, и он догнал экспедицию в бухте Белушьей на Новой Земле. Отсюда Русанов с тремя участниками экспедиции направился на пароходе «Королева Ольга Константиновна» в становище Маточкин Шар, затем на ненецком карбасе прошел проливом в Карское море и поднялся вдоль берега к северу до залива Незнаемого. Обследуя этот залив, Русанов сделал интересное открытие: на небольшом полуострове он обнаружил неизвестные до этого ископаемые организмы.

Продолжая свое путешествие, Русанов совершил первый в истории сухопутный поход по Новой Земле, он пересек ее от залива Незнаемого до бухты Крестовой на западной стороне острова. Следует отметить, что Баренцева моря достиг лишь один Русанов, остальные путешественники, не выдержав трудностей пути, отстали.

В сентябре экспедиция закончила работы, и Русанов прибыл в Архангельск. Еще в экспедиции он начал писать научный отчет о своих исследованиях в 1907 и 1908 годах. Отчет, представленный им начальнику экспедиции, капитану Бенару, был последним без всяких изменений помещен в своих книгах. При этом Бенар ни разу не указал на истинного автора наиболее интересных глав своих трудов.

Зиму 1908 – 1909 годов Русанов провел в Париже, продолжая обработку собранных материалов. Написанные им в это время работы свидетельствуют о непрерывном росте его научного кругозора. В своей статье «О силуре Новой Земли» Русанов приходит к интересным выводам о тесной связи в конце верхнесилурского периода между Ледовитым океаном и исчезнувшим морем Центральной Европы. Важное значение имели также его заключения о путях и времени расселения некоторых разновидностей девонской фауны в полярных областях.

Эта экспедиция принесла Русанову славу талантливого геолога и смелого исследователя. Поэтому, когда архангельские власти стали готовить экспедицию на Новую Землю, они пригласили Русанова принять в ней участие в качестве геолога. Официально ее возглавлял Ю. В. Крамер, фактически же экспедиция работала по программе, составленной Русановым, и под его руководством. 4 июля 1909 года экспедиция, состоявшая из пяти человек, вышла из Архангельска на пароходе «Королева Ольга Константиновна». В Маточкином Шаре к экспедиции присоединились два проводника-ненца. 9 июля пароход высадил Русанова и его спутников в Крестовой губе, где была организована главная база экспедиции.

Погода не благоприятствовала исследованиям. Кроме того, при разгрузке парохода Русанов сильно повредил ногу. Однако, невзирая на все это, он ежедневно уходил в глубь острова. Успех неизменно сопутствовал его поискам. На острове было обнаружено много полезных ископаемых, в их числе такие, как каменный уголь, мрамор, диабаз и аспидный камень.

Русанов, справедливо предполагая, что Новая Земля должна со временем стать одной из узловых баз, обслуживающих Северный морской путь, считал необходимым выяснить условия плавания вдоль западного побережья острова, которое, по его мнению, явится составной частью трансарктической трассы. С этой целью вместе с двумя проводниками он совершил смелый переход по морю на утлой шлюпке от губы Крестовой до полуострова Адмиралтейства. Осенью, вернувшись в Архангельск, он выступил с рядом лекций, докладов и статей, привлечших внимание общественности к Арктике. Особенно его беспокоила судьба Новой Земли.

«Печальная картина на русской земле, – писал Русанов. – Там, где некогда в течение столетий промышляли наши русские отважные поморы, теперь спокойно живут и легко богатеют норвежцы».



Зиму 1909 – 1910 годов Русанов снова провел в Париже. Весной 1910 года его опять пригласили в Новоземельскую экспедицию, но на этот раз уже в качестве ее начальника. Поглощенный проблемами Северного морского пути, Русанов в статье «Возможно ли срочное судоходство между Архангельском и Сибирью через Ледовитый океан?» изложил план сквозного плавания.

«До сих пор, – писал он, – с непоколебимым и непонятым упорством стараются пройти в Сибирь... возможно южнее: через Югорский Шар, через Карские Ворота, в более редких случаях через Маточкин Шар. Я предлагаю, как раз обратное. Я предлагаю огибать Новую Землю как можно севернее...»

И ниже он продолжает: «Нужно иметь в виду, что направление течений северной части Новой Земли до сих пор остается необследованным, и что мои предположения на этот счет являются гипотетическими. Вот почему выяснение этого капитального вопроса, по моему мнению, должно составить самую главную задачу Новоземельской экспедиции в 1910 году. Эта экспедиция должна будет окончательно выяснить вопрос о том, насколько удобен предлагаемый мною торговый путь в Сибирь».

Судно экспедиции «Дмитрий Солунский» под командой известного полярного капитана Г. И. Поспелова 12 июля покинуло Архангельск, имея на борту пять научных работников и десять человек экипажа. 20 июля «Дмитрий Солунский» благополучно достиг западного устья Маточкина Шара, где на судно был взят ненец Илья Вылка, прекрасный знаток полярных льдов, оказавший Русанову неоценимую помощь в предыдущей экспедиции. 16 августа судно достигло крайней северной точки Новой Земли – мыса Желания, обогнув который встретило плавучий лед.

По мере продвижения «Дмитрия Солунского» на юг кромка сплошных льдов, вытянутая с северо-востока на юго-запад, все больше приближалась к берегу и у Ледяной гавани сомкнулась с ним, преградив дальнейший путь. Попытки обогнуть лед с северо-востока окончились безуспешно, и вечером 19 августа судно вернулось к мысу Желания, где встали на якорь и решили выждать изменения ледовой обстановки.

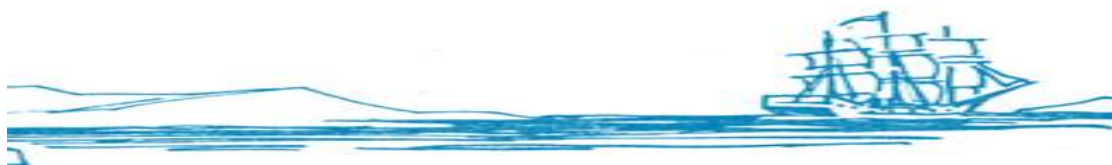
Разыгравшийся ночью шторм пригнал массы льда из Баренцева моря, и к утру «Дмитрий Солунский» оказался в ледяном плену. Ледяные поля, непрерывно торосясь, наступали на судно и ежеминутно грозили раздавить его. Используя небольшие то открывавшиеся, то закрывавшиеся разводья, тянувшиеся под берегом, «Дмитрий Солунский» стал пробиваться на восток. Вскоре разводья стали увеличиваться и превратились в широкий прибрежный канал, открывавший путь на юг. Через двенадцать дней судно подошло к восточному входу в Маточкин Шар, а 31 августа вошло в Баренцево море, совершив, таким образом, обход всего северного острова Новой Земли.

Это выдающееся плавание, совершенное русским судном, впервые после похода Саввы Лошкина, принесло Русанову заслуженную славу.

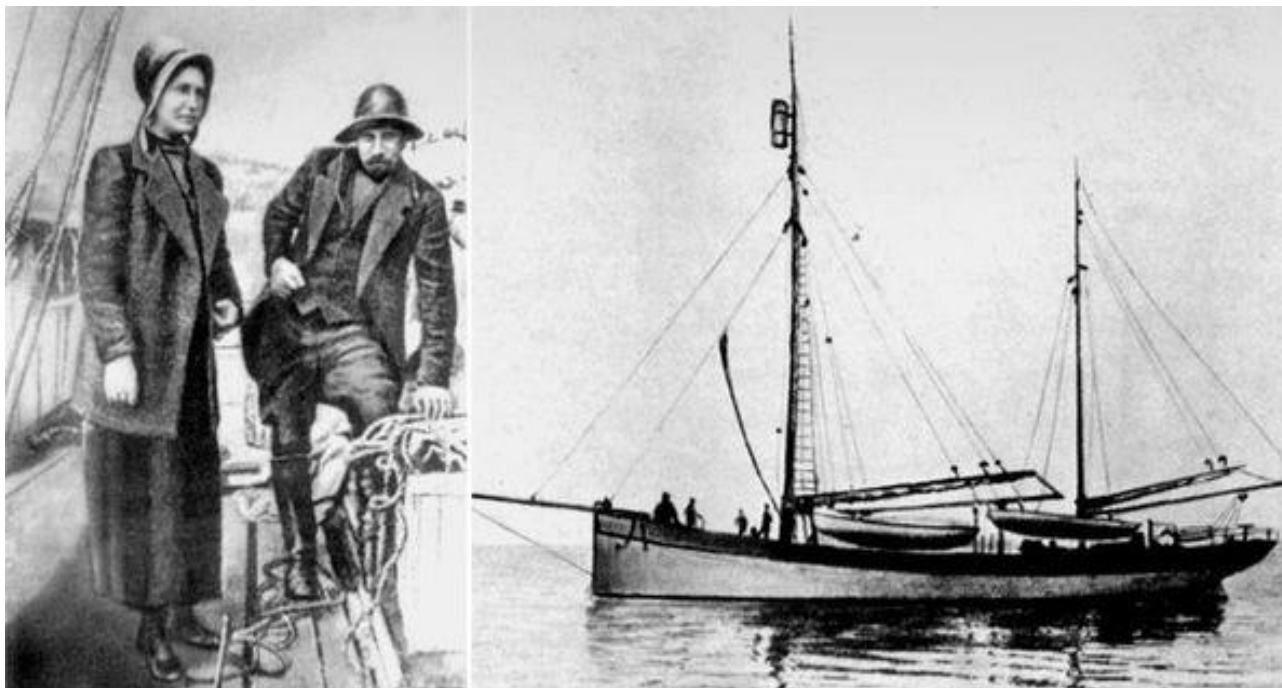
Произведенные экспедицией исследования намного превосходили все сделанное в этом районе до нее, значительно расширили познания о Новой Земле и гидрологическом режиме омывающих ее вод.

Вернувшись в Архангельск, Русанов направился в Москву. Вместе с ним поехал его новый друг Илья Вылка. Русанов, заметивший в молодом ненце незаурядные способности живописца, познакомил его в Москве с художниками, занятия с которыми позволили Вылке получить художественное образование.

На родине Русанов вел большую общественную работу, выступая с лекциями, докладами, статьями и заметками, посвященными Северу. К этому времени относится публикация одного из наиболее значительных его трудов, скромно озаглавленного «К вопросу о Северном морском пути».



Летом 1912 года исследовать просторы Арктики отправились сразу три русские экспедиции: Г. Л. Брусилова, В. А. Русанова и Г. Я. Седова. Никто из полярников тогда еще не знал, что зима 1912/13 годов окажется очень суровой, и вернуться удастся только группе Седова и двум членам команды Брусилова... В июле 1912 года В. А. Русанов возглавил экспедицию на боте «Геркулес» по обследованию угленосных районов Шпицбергена. Русанов предложил принять участие в плавании капитану Александру Кучину, с которым познакомился в свое время в Архангельске. Тот ответил согласием. Кучин был потомственным помором, участвовал в антарктической экспедиции Амундсена к Южному полюсу и, несмотря на свою молодость, считался опытным мореходом. Врачом в экспедицию Русанов взял свою невесту – французженку Жюльетту Жан, с которой был знаком уже 5 лет.



Изучив все западное побережье острова, Русанов открыл богатые месторождения угля. К началу августа экспедиция закончила выполнение официальной программы: двадцать восемь заявочных знаков, поставленных Русановым, закрепляли за Россией право на разработку угля на Шпицбергене. Помимо этого, были собраны палеонтологические, зоологические и ботанические коллекции, а также проведены океанографические исследования в прибрежных водах Шпицбергена. Однако Русанов по своей инициативе решил продолжить плавание с целью разведки Северного морского пути. В начале августа, отправив с попутным норвежским пароходом трех человек – Самойловича, Сватоша и Попова со Шпицбергена в Россию, Русанов пошел к Новой Земле, планируя далее направиться к островам Уединения, Новосибирским, Врангеля. В этом плавании Русанов пропал без вести со всем экипажем (время и обстоятельства гибели экспедиции остались невыясненными).

С отправленными в Россию моряками он передал в Русское географическое общество отчет о проделанной работе, зоологические и геологические коллекции. Как вспоминал Самойлович, он плохо понимал дальнейшие намерения Русанова. Ему показалось, что тот собирается идти к Новой Земле, а далее действовать по обстоятельствам. Из письма матроса Василия Черемхина и воспоминаний отца Кучина становится очевидным, что Русанов еще до начала экспедиции, после обследования Шпицбергена намеревался идти на восток, в Карское море. Именно поэтому на «Геркулес» было загружено максимальное количество продовольствия и



топлива. Но много ли топлива можно было погрузить на небольшое судно, было ли оно пригодно для продолжительного арктического плавания, насколько готова была к нему команда...

18 августа «Геркулес» добрался до Маточкина Шара, где Русанов оставил свое последнее сообщение: «Иду к северо-западной оконечности Новой Земли, оттуда на восток. Если погибнет судно, направляюсь к ближайшим по пути островам: Уединения, Новосибирским, Врангеля. Запасов на год. Все здоровы. Русанов». Наступил 1913 год. От всех трех ушедших в Арктику экспедиций Русанова, Брусилова и Седова – не было никаких известий. Общественность и Русское географическое общество начали бить тревогу. Но лишь в 1914 году было принято решение об организации спасательных экспедиций, причем на поиски Седова отправились три судна и самолет, а на розыски Брусилова и Русанова ушел только барк «Эклипс» под командованием норвежского полярного исследователя Отто Свердруп.

Именем Русанова названы бухта и полуостров на Новой Земле, ледник на Северной Земле, гора в Антарктиде, улица в Архангельске, Мурманске и другие объекты. В Орле имеется дом-музей В. Русанова, расположенный на улице Русанова в Железнодорожном районе. Русанов является прототипом капитана Татарина из книги Вениамина Каверина «Два капитана».

Овсянкин, Е. И. Русанова ул. / Е. И. Овсянкин // Овсянкин Е. И. Имена архангельских улиц. – Архангельск, 2008. – С. 312–313.

Русанов Владимир Александрович // Арктика – мой дом : история освоения Севера в биографиях знаменитых людей : популярная энциклопедия школьника / [науч. ред., сост. В. И. Магидович]. – М., 2001. – С. 223.

Корякин, В. С. Русанов / В. Корякин. – М. : Молодая гвардия, 2005. – 357, [2] с. : ил. – (Жизнь замечательных людей (ЖЗЛ) : сер. биогр. / Основана в 1890 Ф. Павленковым и продолж. в 1933 М. Горьким ; вып. 1121 (921)). – Библиогр. в конце кн.

Русанов, Владимир Александрович (1875 – 1913). Статьи, лекции, письма : Лит. наследство выдающегося рус. поляр. исследователя нач. XX в. / В. А. Русанов ; [вступ. ст., с. 5–59, С. П. Петросова, М. С. Державина]. – М. ; Л. : Изд-во Главсевморпути, 1945. – 427, [1] с., [6] л. ил. : портр., карты, ил., портр. – Библиогр. в подстроч. примеч.

Черняховский, Ф. И. Владимир Александрович Русанов / Ф. И. Черняховский. – Архангельск : Облиздат, 1958. – 51 с. : портр. 1 л.

Белов, М. И. К 100-летию со дня рождения В. А. Русанова / М. И. Белов // Летопись Севера. – М., 1977. – Вып. VIII. – С. 122–132.

Боярский, П. В. Освоение и изучение Новой Земли со второй половины XIX века до 1917 года / П. В. Боярский // История освоения полярного архипелага Новая Земля / под общ. ред. П. В. Боярского. – М., 2005. – С. 68–114.



Зубов, Н. Н. Экспедиция Русанова на зверобойной шхуне «Геркулес» / Н. Н. Зубов // Зубов Н. Н. Отечественные мореплаватели – исследователи морей и океанов. – М., 1954. – С. 345–347.

Лёвушкин, А. Снежная исповедь : поэма / А. Лёвушкин // За голубыми горизонтами : морской сб. – Архангельск, 1977. – С. 113–119.

Лоренц, Г. К. Новоземельская экспедиция 1909 г. В. А. Русанова и участие в ней архангелогородцев / Г. К. Лоренц // Поморский летописец : альманах. – Архангельск, 2002. – Вып. 1. – С. 147–151.

Чуракова, О. В. Поиски пропавших арктических экспедиций Владимира Русанова, Георгия Седова и Георгия Брусилова в 1914 – 1915 гг. / О. В. Чуракова, А. Ф. Чурсанова // Труды Архангельского центра Русского географического общества. – Архангельск, 2014. – Вып. 2. – С. 247–252.

Березина, М. Геолог Арктики : 15 ноября (3 ноября – по старому стилю) 1875 года в Орле родился Владимир Русанов – ученый, исследователь, который всю свою жизнь связал с Севером и Арктикой / М. Березина ; фот. И. Скалина // Архангельск. – 2016. – 17 нояб. (№ 45). – С. 21 : фото. – (Арктика).

Берсенев, В. «Геркулес» – по следам «Геркулеса» / В. Берсенев // Правда Севера. – 1981. – 25 апр.

О поисках экспедиции В. Русанова.

Дорожкина, М. Здесь их помнили и любили : к 90-летию начала экспедиции В. А. Русанова на шхуне «Геркулес» / М. Дорожкина // Северные просторы. – 2003. – № 1/2. – С. 76–79.

Корякин, В. С. Исследователь Арктики : к 115-летию со дня рождения Владимира Александровича Русанова / В. С. Корякин // Календарь знаменательных дат : методические рекомендации в помощь учителям географии, биологии, истории. – Архангельск, 1990. – С. 48–52.

Лоренц, Г. Северный морской путь – детище Русанова : (к 120-летию со дня рождения полярного исследователя) / Г. Лоренц // Архангельск. – 1995. – 20 окт. – С. 3.

Симакова, Л. Жизнь, сверкнувшая, как звезда : 28 сентября исполняется 125 лет со дня рождения Александра Кучина – уроженца Архангельской области, участника экспедиции Руаля Амундсена на Южный полюс, капитана судна «Геркулес» экспедиции Владимира Русанова / Л. Симакова // Правда Севера. – 2013. – 25 сент. (№ 143). – С. 28.

Сердца подвиг благородный // Северный морской путь – арктическая дорога жизни: история открытия и освоения Северного морского пути : рек. список литературы / Муниципальное учреждение культуры муниципального образования «Город Архангельск»; «Централизованная библиотечная система», Центральная городская библиотека им. М. В. Ломоносова ; [сост. Г. И. Попова]. – Архангельск, 2012. – С. 48–49.



Маймаксанский округ

Бабушкина улица (1974)



Михаил Сергеевич Бабушкин (24 октября 1893 года, деревня Бордино Московской губернии – 18 мая 1938 года, остров Ягодник, около Архангельска) – полярный летчик, Герой Советского Союза.

Михаил Бабушкин родился вблизи посёлка Лосиноостровский в семье лесного сторожа. В юности работал учеником в лавке, киномехаником, одновременно участвовал в соревнованиях по экзотическому, новому тогда виду спорта – футболу. Затем прошёл обучение и работал автомехаником.

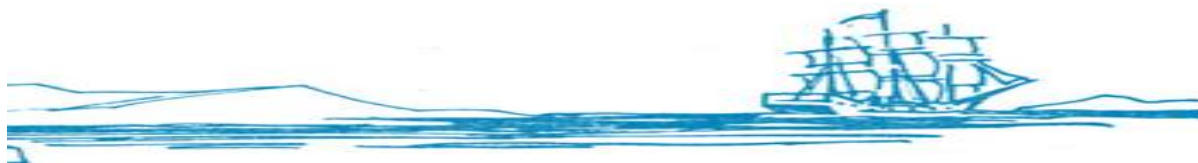
В 1914 году призван в армию, окончил Гатчинскую военно-авиационную школу, в 1915 году получил звание лётчика и был оставлен инструктором. В 1917 году удостоен звания прапорщик. В 1920 году в составе партизанского отряда участвовал в Гражданской войне, в 1923 году был демобилизован, поступил в Гражданский воздушный флот и служил в Арктике.

В 1928 году участвовал в поисках экспедиции Нобиле, в 1933 году участвовал в экспедиции парохода «Челюскин», в 1935 году – в высокоширотной экспедиции ледокола «Садко».

21 мая 1937 года впервые в мире была совершена посадка самолёта на Северный полюс. Самолёт-гигант АНТ-6, который пилотировали командир корабля, Герой Советского Союза М. В. Водопьянов и второй пилот М. С. Бабушкин, доставил на лёд оборудование и участников экспедиции дрейфующей станции «Северный полюс-1». За проявленное при этом мужество и героизм М. С. Бабушкину 27 июня 1937 года было присвоено звание Героя Советского Союза.

В 1937 – 1938 годах Бабушкин участвовал в поисках пропавшего самолёта С. А. Леваневского. Избирался депутатом Верховного Совета СССР 1-го созыва от Коми АССР.

Михаил Сергеевич Бабушкин погиб 18 мая 1938 года, будучи пассажиром тяжёлого бомбардировщика ТБ-3, потерпевшего авиационную катастрофу при



взлёте с военного аэродрома на острове Ягодник в русле Северной Двины близ Архангельска. Похоронен в колумбарии Новодевичьего кладбища в Москве. Вместе с ним покоятся его жена Мария Семёновна, а также два сына – лётчики Михаил Михайлович и Олег Михайлович, погибшие в годы Великой Отечественной войны.

В 1939 году, в честь легендарного лётчика, бывший посёлок Лосиноостровский переименован в город Бабушкин, ставший в 1964 году Бабушкинским районом города Москвы. В 1964 году улица Каляевская была переименована в улицу Лётчика Бабушкина, а в 1978 году открыта станция метро «Бабушкинская» в составе участка «ВДНХ» – «Медведково» Калужско-Рижской линии московского метрополитена.

В 1960-е годы в небольшом, уютном и тихом зеленом Бабушкинском парке на северо-востоке Москвы был установлен памятник полярному летчику Михаилу Сергеевичу Бабушкину. Памятник представляет собой бюст легендарного летчика, установленный на гранитный постамент, надпись на постаменте гласит: «Герой Советского Союза Михаил Сергеевич Бабушкин, полярный летчик, пионер освоения севера 7.X.1893 – 18.V.38». В 2003 году на пересечении улиц Летчика Бабушкина и Коминтерна установлен еще один памятник М. С. Бабушкину. Монумент представляет собой своеобразный памятник-надгробие: на памятной доске запечатлено лицо знаменитого летчика – немного щурясь на солнце, Бабушкин вглядывается в бескрайние небесные просторы. На заднем плане – самолет, скульптор Владимир Лепешов.



Овсянкин, Е. И. Бабушкина ул. / Е. И. Овсянкин // Овсянкин Е. И. Имена архангельских улиц. – Архангельск, 2008. – С. 183–184.

Харитонов, Н. Н. Архангельские крылья : почти документальная история / Н. Н. Харитонов // Харитонов Н. Н. Архангельский Оксюморон : [сборник]. – [Архангельск, 2008?] – Кн. 2.

Бойко, Л. Арктический ас Бабушкин погиб под Архангельском / Л. Бойко // Северный комсомолец. – 2008. – 23 мая. – С. 17.

Сухановский, А. Полярный летчик : Михаил Бабушкин, ставший одним из первых пилотов в Арктике, погиб под Архангельском, и ныне его память сохраняется российскими полярниками и авиаторами Севера / А. Сухановский // Поморская столица. – 2013. – № 6. – С. 6–8 : портр.

Химаныч, О. Б. «И будет летать железная птица...» : Поморье достойно упоминания в Книге Гиннеса: впервые самолёт сел на лёд Белого моря. И было это 75 лет назад / О. Б. Химаныч // Двина. – 2011. – №1(41). – С. 135–140.

Король, В. В небе Арктики : [М. С. Бабушкин] / В. Король // Правда Севера. – 1984. – 18 февр.



Баренца улица

(Маймаксанский округ, 1968)



Биллем Баренц (ок. 1550 г. – 1597 г.) – голландский мореплаватель, руководивший тремя экспедициями по Северному Ледовитому океану в поисках северо-восточного прохода из Атлантического океана в Тихий. Открыл о-ва Медвежий и Шпицберген, изучил побережье Новой Земли. Его имя носит море между Скандинавией, Новой Землей, Шпицбергенем и Землей Франца-Иосифа, а также остров у восточного побережья Шпицбергена.

Известный голландский мореплаватель и исследователь северных полярных районов Биллем Баренц родился на острове Тер-Шиллинг, расположенном к северу от Голландии, около 1550 г. Кем были родители, а также где учился будущий мореплаватель, неизвестно, как неизвестно и то, когда он попал в Амстердам, гражданином которого числился к началу первой экспедиции на Север.

Первые попытки достичь Северного полюса были связаны с устойчивым заблуждением: очень долго сохранялась уверенность в том, что в районе Северного полюса существует свободное ото льда морское пространство, через которое можно проложить путь в Тихий океан и на восток Азии – в Китай и Индию. Поиск этого пути был главным стимулом первых устремлений к полюсу.

Прослышав о плаваниях англичан, искавших северо-восточный проход из Атлантического океана в Тихий, голландцы быстро сообразили, какие выгоды может принести это открытие, и начали собственные поиски. В одной из первых экспедиций в качестве капитана принимал участие Биллем Баренц. Парламент Голландии выделил для экспедиции два корабля под началом Брандта Тетгалеса и Корнелиуса Ная. Чуть позже город Амстердам предоставил корабль «Меркурий» и шхуну, командование которыми было поручено Баренцу.



6 июня 1594 г. флотилия, имевшая целью «проникнуть в северные моря, открыть царства Китая и Хина, лежащие к северу от Норвегии и Московии и по соседству с Татарией», вышла из Текселя (Голландия). Через 18 дней корабли достигли острова Кильдин, расположенного вблизи Кольского залива. Близ устья Колы флотилия разделилась: два корабля ушли на восток, а корабль Баренца и шхуна направились на северо-восток, вдоль западного побережья Новой Земли.

По дороге они часто встречали следы пребывания русских поморов. В конце июля Баренц добрался до северной оконечности Новой Земли – Ледяного мыса (совр. мыс Карлсона), а 31 июля открыл Оранские острова. Здесь команда стала требовать возвращения, и Баренц, хотя и стремился идти дальше, вынужден был направить суда к острову Вайгач, чтобы встретиться с остальными кораблями, которые, как выяснилось, дошли через Югорский Шар и пролив между Вайгачем и материком до Карского моря.

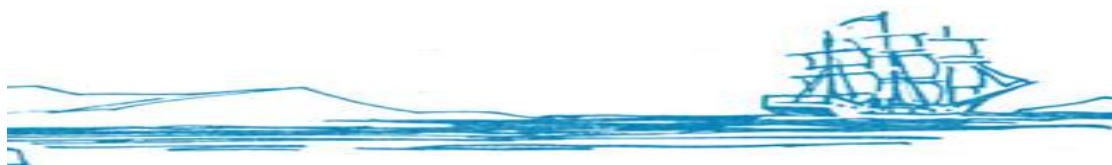
Основываясь на собственных наблюдениях и рассказах поморов, голландцы решили, что почти дошли до мифического мыса Табин – «крайней оконечности Татарии, откуда поворачивают, чтобы достичь царства Китайского». С радостной вестью, подозревая, что между побережьем Карского моря и крайней восточной точкой материка лежат тысячи километров, моряки поспешили на родину.

В Голландии их сообщения были приняты с восторгом. В 1595 г., обнадеженные результатами путешествия, нидерландские Генеральные штаты снарядили вторую экспедицию. На этот раз голландцы были так уверены, что корабли доберутся до Китая, что, кроме открытия прохода, путешественники должны были наладить «сбыт некоторых изделий и товаров», которые были специально прихвачены для этой цели. Флотилию увеличили до семи кораблей. Ее главным штурманом был назначен Баренц.

18 июня суда вышли из Амстердама и к осени оказались в виду острова Вайгач. Здесь вошли в Карское море, но дальше не смогли продвинуться из-за скопления льдов и сильного встречного ветра. Большую роль сыграло и нежелание адмирала флотилии, Корнелиуса Ная, подвергать себя опасностям и лишениям. Несмотря на обещания русских поморов, что ледовая обстановка должна скоро улучшиться, Най собрал офицеров и предложил подписать документ такого содержания: «Мы, нижеподписавшиеся, объявляем перед Богом и перед миром, что мы сделали все, что от нас зависело, чтобы проникнуть через Северное море в Китай и Японию, как нам приказано в наших инструкциях. Наконец мы увидели, что Богу не угодно, чтобы мы продолжали наш путь, и что надобно отказаться от предприятия. Посему мы решили как можно скорее возвратиться в Голландию». Все подписали документ. Отказался только Баренц. Он предложил идти дальше и, в случае необходимости, остаться на зимовку. Но его не стали слушать. Экспедиция вернулась назад, не выполнив ни одной из поставленных задач.

После этого Генеральные штаты отказались от дальнейших попыток проводить исследования в северных широтах. Однако правительство объявило премию за обнаружение прохода, и амстердамский сенат снарядил два корабля. На одном из них, где капитаном был назначен Якоб Гемскерк, в свою последнюю экспедицию всего лишь ее штурманом шел Биллем Баренц. Видимо, сказались то, что Корнелиус Най всячески стремился очернить его, помня о щекотливой ситуации, в которую тот его поставил. Най характеризовал Баренца как безрассудного капитана, готового подвергнуть команду необоснованному риску. Однако моряки лучше знали мореплавателя и доверяли ему. Команды кораблей были собраны из добровольцев, не испугавшихся тягот опасного плавания.

Новая экспедиция началась 10 мая 1596 года. Путешественники надеялись, что это время наиболее благоприятно для плавания. Было решено изменить не только время, но и курс. Предполагалось идти западнее, чем раньше. Благодаря этому



удалось открыть остров Медвежий, названный так потому, что на нем убили белого медведя.

Уже в середине мая экспедиция достигла огромного скалистого острова, который Баренц нанес на карту под названием Шпицберген. Русские поморы давно и успешно осваивали эти территории, но именно Баренц отметил его на карте.

Баренц смог обойти архипелаг Новая Земля и спуститься в Карское море, где моряки увидели необычное явление – совершенно чистая ото льда вода, имевшая необычный цвет, замерзала буквально на глазах! Быстро образовавшиеся льдины не просто затерли корабль, но выдавили его на поверхность. Морякам пришлось перебраться на берег, обустроить стоянку и дожидаться следующего лета.

Несмотря на то, что Баренц смог очень грамотно организовать лагерь, зимовка явилась тяжким испытанием для моряков. В июне 1597 года они соорудили две шлюпки и отправились в обратный путь. Но большому цингой Баренцу не суждено было вернуться домой, он умер через неделю после начала отчаянного плавания. Неизвестна и могила этого смелого путешественника, но его имя увековечено на географических картах – море, острова и город сохраняют в веках подвиг великого голландца.

Овсянкин, Е. И. Баренца ул. / Е. И. Овсянкин // Овсянкин Е. И. Имена архангельских улиц. – Архангельск, 2008. – С. 186–187.

Боярский, П. В. «Парк Виллема Баренца» на Новой Земле и национальный парк «Русская Арктика» / П. В. Боярский // История освоения полярного архипелага Новая Земля / под общ. ред. П. В. Боярского. – М., 2005. – С. 160–163.

Баренц Виллем // Большая советская энциклопедия. – М., 1930. – Т. 4. – Стб. 710.

Баренц Виллем // Арктика – мой дом : история освоения Севера в биографиях знаменитых людей : популярная энциклопедия школьника / [науч. ред., сост. В. И. Магидович]. – М., 2001. – С. 16.

Фера, Г. Сама природа учит нас думать о самосохранении / Г. Фера // Там же. – М., 2001. – С. 17–18.

Великие первооткрыватели [Электронный ресурс] : [энциклопедия]. – Электрон. дан. – Украина : Агентство «Визит», 2006 – 2009. – 1 эл. опт. диск (DVD-ROM) : цв., зв. (70 мин.) . – (Видеосерия «В кругу великих имен»). – Загл. с этикетки диска.

Вейр, Херрит де (1570 – ок.1598). Арктические плавания Виллема Баренца, 1594 – 1597 гг. / Херрит де Вейр ; пер. со староголланд. проф. И. М. Михайловой ; под общ. ред. проф. П. В. Боярского. – М. : Рубежи XXI, 2011. – 278, [1] с. : ил. – (Путешествия иностранцев в России). – Библиогр.: с. 273–274.

Виллем Баренц на Новой Земле: коллекция находок с места зимовья голланд. мореплавателя В. Баренца (1596–1597 гг.). Новая Земля, Ледяная Гавань ; Экспедиция П. В. Боярского, 1992–1995 гг.: [кат.] / [пер. П. Алейников ; вступ. ст. П. В. Боярского ; отв. ред. Е. Дмитриева ; авт. кат. С. Енчинова, Т. Зубковская ; худож.



В. Мельников] ; Рос. НИИ культур. и природ. наследия и др. – М. : [Вереск], 1996. – 32 с. : ил., [8]л., ил. – Текст кат. парал. : рус., англ

На Север с Баренцем : российско-голландские комплексные археологические исследования на Новой земле в 1995 году / П. В. Боярский, Е. Х. Дж. Гавронски. – Амстердам : [б. и.], 1997. – 255 с.

Старков, В. Ф. Экспедиция Виллема Баренца на Новой Земле (1596 – 1597 гг.) / В. Ф. Старков, В. Л. Державин ; Рос. акад. наук, Ин-т археологии. – М. : Науч. мир, 2003. – 179 с. : ил.. – Библиогр.: с. 176–178.

Боярский, П. В. Зарубежные мореплаватели на Новой Земле / П. В. Боярский // История освоения полярного архипелага Новая Земля / под общ. ред. П. В. Боярского. – М., 2005. – 16 апр. – С. 13–23.

Лесниченко, В. В. Про то, как европейцы «открывали» Поморье / В. В. Лесниченко, Н. Б. Лесниченко // Лесниченко В. В. Поморская мозаика : [сборник]. – Архангельск, 2009. – С. 53–64.

Асланов, И. Русская экспедиция нашла след «Меркурия» / И. Асланов ; фото С. Власова. – (Вести из институтов, лабораторий, экспедиций) // Наука и жизнь. – 2012. – № 12. – С. 16–17 : 3 фот.

Экспедиция "Каравелла Виллема Баренца-2012" обнаружила остатки голландского корабля "Меркурий" XVI века у берегов Новой Земли.

Дневники экспедиции Баренца – впервые в полном переводе // Правда Севера. – 2011. – 24 мая. – С. 3.

Крючкин, В. Бухту, из которой нельзя выйти, открыл мореход Баренц / В. Крючкин // Чудеса и приключения. – 2003. – № 1. – С. 38–41.

Молчанов, В. По следам Виллема Баренца / В. Молчанов // Правда Севера. – 1980. – 7 июня.

Свентицки, А. «Одиссея капитана Баренца» / А. Свентицки // Люди летают. – 2010. – № 10. – С. 64–65 : ил.

[Цветные карты северных стран 16 века, составленные Г. Меркатором и В. Баренцем] // Наука и жизнь. – 1998. – № 3. – С. 64:1отд. л. карт.

Чистякова, А. Тайна «летучего голландца» : из Архангельска стартовала экспедиция по поиску судна Баренца / А. Чистякова // Российская газета. Неделя. – 2012. – 11–17 окт. – С. 20.



Капитана Хромцова улица

Маймаксанский округ (1978)



Николай Иванович Хромцов, ледовый капитан, родился 22 марта 1902 года на маяке Инцы (берег Белого моря) в семье смотрителя маяка. Был восьмым ребенком в семье.

До девяти лет Николай жил с родителями на маяке. В семь лет уже самостоятельно ходил на охоту. Сначала учился в деревне Зимняя Золотица в церковноприходской школе, а в 1911 году отец отвез его в Архангельск. Там он поступил в приходскую школу. Когда погиб отец, Николаю Хромцову исполнилось одиннадцать лет. По окончании приходской школы, он был принят в Архангельское начальное училище, но, проучившись два года, вынужден был его оставить, так как мать не имела средств содержать сына.

С детских лет Николай познакомился с морем по-настоящему: каждое лето ходил зуйком на парусных судах, принадлежавших судовладельцу Федору Ладкину. Скупой и жадный Ладкин денег ребятам не платил. А работать приходилось много – от

зари до зари. Николай рос ловким, сильным и смышленным пареньком. Он быстро освоил морскую науку: выучился и на руле стоять, и с парусами управляться. С четырнадцати лет он стал ходить на парусниках, принадлежавших тому же Ладкину уже матросом. На этих небольших парусниках матрос Николай Хромцов ходил из Архангельска к Мурманскому берегу и в Норвегию (до Вардё).

Поднакопив денег, Николай поступил в Патракеевскую мореходную школу, но учиться в ней ему пришлось только год. Подрастали младшие члены большой семьи Хромцовых, мать нуждалась в помощи, и молодой помор снова устроился на работу матросом. Потом его перевели на должность третьего помощника капитана парохода «Антоний» – небольшого трехсоттонного грузопассажирского судна, принадлежавшего богатым судовладельцам Антуфьевым.

На нем Николай ходил из Архангельска на Мурман, к Канинскому полуострову, на Печору и даже к проливу Югорский Шар на Новой Земле. В ноябре 1921 года Хромцов поступил матросом на принадлежавший Северному пароходному обществу (впоследствии Совторгфлоту) ледокольный пароход «Александр Сибиряков», который зимой работал на зверобойном промысле в Белом море, а летом совершал рейсы из Архангельска в Мурманск и обратно.

В 1922 году Николай Хромцов в качестве матроса 2-го класса уходит в дальнее плавание на ледокольном пароходе «Владимир Русанов», который после



окончания гражданской войны совершает свой первый заграничный рейс – идет с грузом леса в английские порты Лондон и Ярмут, откуда уходит на ремонт в Германию (Гамбург).

В 1923 году матрос Хромцов участвовал в одной из товарообменных Карских экспедиций, осуществленной на «Русанове» под начальством Б. Вилькицкого. Был призван на военную службу, которую проходил на Балтийском флоте. За пять лет службы (с 1924 по 1929 год) молодой краснофлотец окончил по первому разряду Школу подводного плавания в Ленинграде – по классу рулевых на подводных лодках – и был оставлен при школе инструктором.

За время службы в подплаве Николай окончил вечернее судоводительское отделение Ленинградского морского техникума и получил диплом штурмана дальнего плавания. После демобилизации Николай Иванович вернулся в Архангельск и поступил на должность второго помощника капитана на пароход «Пеша» (бывший «Антоний»), на котором совершал рейсы к берегам Норвегии.

15 декабря того же года он перевелся на ледокольный пароход «Сибиряков». На нем ходил сначала третьим, а затем старшим помощником капитана. Летом 1930 года Хромцов на «Сибирякове» побывал в Русской Гавани на Новой Земле, куда ледокольный пароход доставил уголь.

В июле 1932 года Хромцов назначается старшим помощником капитана на «Русанов». В летнюю навигацию 1933 года Хромцов совершил рейс в море Лаптевых. 22 октября 1933 года «Русанов» вышел из Архангельска, а 23-го прибыл в Умбу. Высадив пассажиров, он на другой день с рассветом снялся с якоря и пошел в Кандалакшу.

После ремонта «Русанова», Хромцов вышел из Мурманска в Белое море на промысел гренландского тюленя. В Мурманске Хромцов получил благодарности и за старую работу – проводку судов. О нем писали в местной газете. А 7 апреля «Русанов» вышел во второй промысловый рейс, из которого вернулся в мае. После ремонта летом 1934 года «Русанов» под командованием Хромцова отправился в море Лаптевых. В бухту Нордвик нужно было завезти продовольствие и оборудование для Нордвикской экспедиции.

В ноябре – декабре 1934 года Н. И. Хромцов совершил чрезвычайно ответственный и трудный зимний рейс к далекому Шпицбергену, куда нужно было срочно доставить взрывчатку для советских угольных копей. Вернувшись из штормового рейса в Мурманск, «Русанов» приступил к выгрузке угля и устранению полученных во время шторма повреждений. На время студенческих каникул приехала в Мурманск жена капитана, так как самому ему вырваться в Ленинград не удалось. 19 февраля 1935 года Хромцов снова вышел на «Русанове» в очередной рейс – в



Архангельск. 1934 г. Капитан Н. И. Хромцов с женой М. С. Хромцовой (гидрологом экспедиции) и матерью К. И. Хромцовой на борту «В. Русанова» перед выходом в Арктику (в бухту Нордвик в море Лаптевых).

Белое море, на промысел гренландского тюленя.

В навигацию 1935 года Хромцов ходил на «Русанове» в Восточно-Сибирское море к дельте Индигирки – доставить различные грузы для Якутии и высадить зимовочную партию под начальством Николая Николаевича Францевича, которая направлялась для изучения и освоения природных богатств этого района. В летнюю арктическую навигацию Н. И. Хромцов как капитан «Садко» принял участие в Третьей высокоширотной экспедиции Всесоюзного Арктического института Главсевморпути, начальником которой был опять назначен профессор Р. Л. Самойлович.

1 февраля 1939 года Хромцов был назначен капитаном на новый ледокольный пароход «Леваневский», строившийся в Ленинграде, но ходить на нем ему не пришлось. Весной он серьезно заболел: сказались тяжелые условия прошлогодней зимовки. Вернулся «Дежнев» со Шпицбергена в Мурманск уже в 1941 году, а через месяц, после небольшого ремонта, ушел на зверобойный промысел в Белое море.

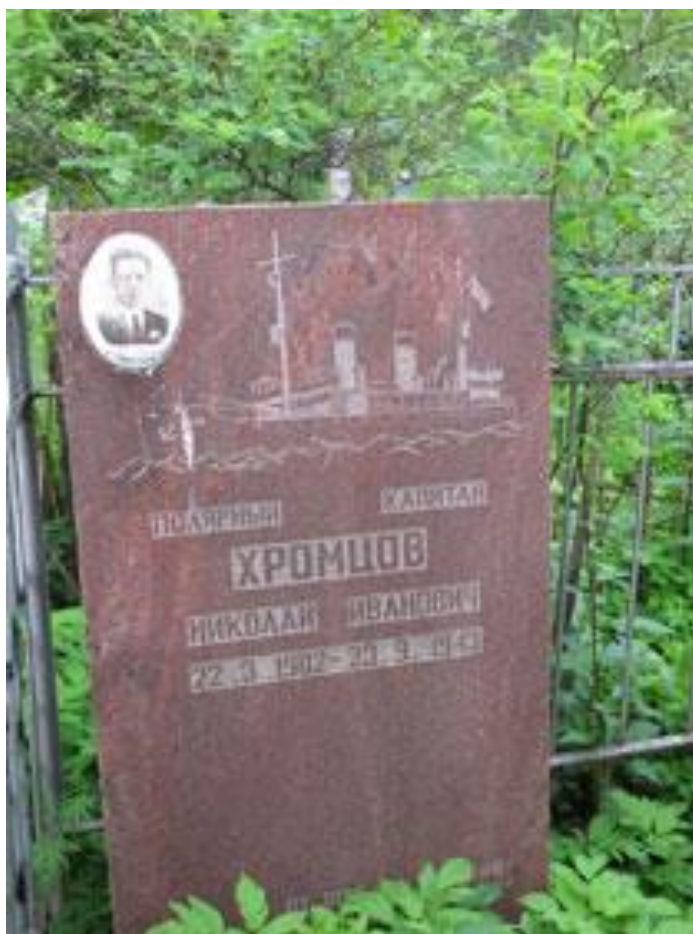
В первый же день Великой Отечественной войны Хромцов принял командование ледоколом «Ленин», который в это время находился в ремонте и стоял в доке судоремонтного завода в Мурманске. Затем он переключился на проводку судов через льды Белого моря в порты Архангельск и Северодвинск. За период с 21 ноября по 31 декабря им были проведены пароходы: «Буг», «Кара», «Сакко», «Герцен», «Леонид Красин», «Иртыш».

Летняя арктическая навигация 1942 года проходила в условиях, отличных от условий навигации 1941 года. После безуспешных попыток захватить Мурманск и Полярное с суши немецко-фашистское командование основные боевые действия перенесло на северные моря – Баренцево и Карское. Вернувшись из Арктики в Архангельск 1 декабря 1942 года, Николай Иванович в тот же день приступил к проводке судов во льду по реке Северной Двине, а с середины января 1943 года он снова занялся проводкой караванов транспортов и военных судов через зимние льды Белого моря.

Был женат, супруга капитана после его кончины написала о нем книгу «Сквозь льды и штормы» (в соавторстве), изданную в Архангельске в 2004 году.

Николай Иванович Хромцов скоропостижно скончался в расцвете физических и творческих сил на своем боевом посту – на борту ледокола «Ленин» 23 сентября 1943 года. Смерть не столь редкая для полярных капитанов. Он похоронен на Вологодском кладбище Архангельска.

Имя полярного капитана Николая Хромцова было присвоено кораблю, приписанному Мурманскому морскому пароходству.



Овсянкин, Е. И. Капитана Хромцова ул. / Е. И. Овсянкин // Овсянкин Е. И. Имена архангельских улиц. – Архангельск, 2008. – С. 225–226.

Магидович, И. П. Хромцов Николай Иванович (1902 – 1943) – сов. ледовый капитан / И. П. Магидович // Русские мореплаватели. – М., 1953. – С. 565.

Николаева, А. Г. Ледовыми трассами / А. Г. Николаева, М. С. Хромцова // Николаева А. Г. Сквозь льды и штормы. – Архангельск, 2004. – С. 321–349 : фото.

Она же. К семидесятипятилетию капитана Арктики Н. И. Хромцова / А. Г. Николаева, М. С. Хромцова // Летопись Севера. – М., 1979. – Вып. 9. – С. 224–227.

Попов, Г. П. Из плеяды ледовых капитанов (Н. И. Хромцов) // Попов Г. П. Мореходы Зимнего берега / Г. П. Попов, А. А. Семьин, Г. Д. Бурков. – Екатеринбург, 2007. – С. 370–375.

Выдающийся советский ледовый капитан : (к 110-летию со дня рождения) [Николая Ивановича Хромцова, капитана ледокола «Ленин»] // Моряк Севера. – 2012. – 4 апр. (№ 12). – С. 3.

Гаврилкевич, А. Капитаны Арктики : имена в истории севера / А. Гаврилкевич // Правда Севера. – 1987. – 14 апр.

85-летие капитана Н. И. Хромцова.

Жизнь на разрыв аорты : к 110-летию со дня рождения выдающегося ледового капитана Н. И. Хромцова // Домашняя жизнь. – 2012. – 2 апр. – С. 3. – (По волнам памяти) (Земляков имена незабвенные).

Курилов, С. Капитан Хромцов / С. Курилов // Северный комсомолец. – 1972. – 26 апр.

Павлов, А. Хромцов Николай Иванович : [о полярном капитане] / А. Павлов // Моряк Севера. – 2014. – 20 авг. (№ 25). – С. 3.

Поташева, А. Полярный капитан : короткий, но славный путь Н. И. Хромцова : [о поморе, первопроходце Арктики, выдающемся капитане Николае Ивановиче Хромцове] / А. Поташева // Север. – 2012. – 21 дек. (№ 51). – С. 6.

Селезнев, С. Ледовый капитан : к 75-летию со дня рожд. Н. И. Хромцова / С. Селезнев // Правда Севера. – 1977. – 22 марта.

Соколов, В. С Арктикой на ты : наши земляки вписали не одну страницу в историю освоения приполярных территорий России / В. Соколов // Архангельск. – 2012. – 12 сент. – С. 15.

[Хромцов Николай Иванович] : [некролог] // Правда Севера. – 1943. – 26 сент. (№ 198). – С. 2.



Менделеева улица (Маймаксанский, 1968)



Проект полярной экспедиции Д. И. Менделеева (1901—1902)

Дмитрий Иванович Менделеев (27 января [8 февраля] 1834 года, Тобольск – 20 января [2 февраля] 1907 года, Санкт-Петербург) – русский учёный-энциклопедист, химик, физик, метролог, экономист, технолог, геолог, метеоролог, нефтяник, педагог, преподаватель, воздухоплаватель, приборостроитель.

Дмитрий Иванович Менделеев, гениальный русский ученый, придавал большое значение изучению Северного Ледовитого океана и его окраинных морей. Он считал первостепенной задачей России осуществить мечту М. В. Ломоносова – проложить путь, связывающий запад и восток, через северные моря, будь то вдоль берегов Сибири или через Центральную Арктику. Его пытливый ум не мог смириться с неизведанностью этого таинственного океана.

Д. И. Менделеев еще в 1897 году активно поддержал мысль С. О. Макарова о строительстве мощных ледоколов. Однако при обсуждении проекта проникновения в высокие широты при помощи ледокола он не соглашался с Макаровым. Менделеев доказывал, что «...напролом нельзя проникнуть к полюсу при помощи корабля, хотя бы это и был ледокол в 10 или 20 тысяч сил».

В докладной записке от 15 ноября 1901 года, поданной на имя министра финансов С. Ю. Витте, Д. И. Менделеев писал, что «...победить полярные льды надобно и особенно желательно для прямой промышленной пользы человечества, такой же, по крайней мере, как и для торжества знаний. Победу можно считать полную, однако только тогда, когда судно, снаряженное в Европе, скоро и прямо пройдет в Берингов пролив». Причем он указывал, что «это может быть осуществлено двумя путями: во-первых, около берегов Сибири, и, во-вторых, в центре неизвестных частей Ледовитого океана, если там мало островов».

Изучая полярные путешествия и особенно сведения, полученные от Норденшельда, Менделеев пришел к выводу, что решительное преодоление полярных льдов возможно лишь «...при помощи соответственных для того приспособлений и, главное, – ясного понимания сил, до сих пор препятствовавших кораблям проникнуть в неведомую околополюсную область, занимающую пространство около 4 миллионов квадратных километров».



Незадолго до этого Менделеев занимался вопросом применения бездымного пороха и изучал условия разрыва пушек. В результате этих исследований он разработал ряд предложений и приемов, облегчающих кораблям путь среди льдов. «В настоящее время, – писал Менделеев, – когда жидкий воздух получается легко в больших количествах, по-видимому, имеется легкая возможность дешево взорвать толщи льдов, так как жидкий воздух с небольшой подмесью угля производит взрывы, которыми уже начинают пользоваться для проведения тоннелей в твердых породах».

После размолвки с Макаровым, Менделеев несколько скептически относился к его идее идти к Северному полюсу «напролом». В своей докладной записке он писал: «Способность ломать лед прямым напором – с разбега – вполне годится при проходе льдов Балтийского моря и любой реки или озера, но одна она недостаточна для прохода Ледовитым океаном; там должно и нужно пользоваться (везде, где можно, обходом, а не проломом, а пролом массивных торосов применять следует только после их распада от взрывов».

Не отрицая способности «Ермака» бороться со льдами, Менделеев считал, что «это более чем достаточно для того, чтобы пробовать проникнуть на этом ледоколе в неведомую страну, окружающую полюс, и затем к Берингову проливу», при условии, если плавание будет совершаться по предлагаемому им методу. На основании этого Менделеев просил разрешения снарядить под его руководством экспедицию на этом же ледоколе для проникновения в высокие широты. Он предполагал пройти в район полюса, изучить там состояние льда и выяснить, имеются ли там острова. В том случае если оправдается предположение о существовании «свободного моря», Менделеев намеревался пройти до Берингова пролива, рассчитывая весь путь от Шпицбергена до выхода в Тихий океан совершить за 15 дней.

Предполагая отправиться в экспедицию в 1902 году, Менделеев просил дать ему возможность приспособить «Ермак» к ледовому плаванию, переделать половину топок под нефть, что позволило бы сократить численность команды; приспособить каюты для зимовки, хотя возможности зимовки Менделеев не допускал и рассматривал ее лишь как крайность. «Ни мне, по моим старым годам, ни моему сыну, по необходимости продолжать учение, – писал Менделеев, – не подходит зимовка, и если я прошу предупредить о ней команду, то лишь на тот случай, когда крайняя надобность и прямая польза делу покажут в этом необходимость. Если же эта крайность произойдет, то я жду большой пользы от зимнего пребывания «Ермака» во льдах, так как надеюсь за это время испытать его способность при помощи взрывов передвигаться даже в зимние холода, т. е. надеюсь добыть материал для суждения о возможности прохода Ледовитым океаном зимой».

Менделеев был совершенно уверен в успехе своего предприятия: «Завоевав себе научное имя, на старости лет я не страшусь его посрамить, пускаясь в страны Северного полюса, – писал он. – Ведь мною руководит лишь надежда на конце жизни еще послужить на славу науки и на пользу России в таком предприятии, где приобретенный опыт в жизни и в науке найдет полное применение».

В заключение своего доклада Менделеев высказывал мысль, что если ему даже и не удастся выполнить намеченный план и проникнуть в неизвестную область, окружающую полюс, то все-таки он сможет произвести научные наблюдения, «могущие разъяснить еще ныне темные стороны многих полярных явлений».

Плану великого ученого не суждено было осуществиться. Правительство царской России не оказало внимания замечательному проекту.

«Не считаю себя вправе, глубокоуважаемый Дмитрий Иванович, ни оставить эту записку у себя, ни тем более оставить в делах министерства», – написал на проекте Менделеева директор Департамента мануфактур и торговли.



Интересы Менделеева продолжали оставаться весьма разносторонними. „Сам удивляюсь — чего только я не делывал на своей научной жизни“. Занимался вопросами освоения Арктики, работал в области кораблестроения.

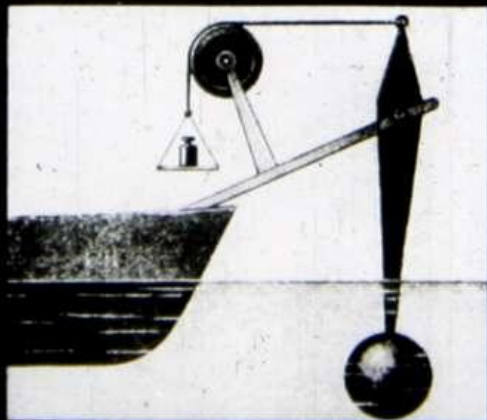


Схема установки для весового определения сопротивления моделей.



21

Широко использовать новую силу — ледокол — для исследования высоких широт стало возможным много позже, уже в советское время, когда для этого был подготовлен хороший «тыл» в виде развитой сети полярных станций, работающих по всей территории советской Арктики, накоплен богатый опыт ледовых плаваний и достаточно хорошо изучены льды арктических морей, о чем в свое время мечтал Менделеев.



Умер Д. И. Менделеев 20 января (2 февраля) 1907 года в Санкт-Петербурге от воспаления лёгких. Похоронен на «Литераторских мостках» Волковского кладбища.



Оставил более 1500 трудов. Теме освоения Крайнего Севера Д. И. Менделеевым посвящено 36 работ.

Научный авторитет Д. И. Менделеева был огромен. Список титулов и званий его включает более ста наименований. Практически всеми российскими и большинством наиболее уважаемых зарубежных академий, университетов и научных обществ он был избран своим почётным членом. Тем не менее, свои труды, частные и официальные обращения он подписывал без указания причастности к ним: «Д. Менделеев» или «профессор Менделеев», крайне редко упоминая какие-либо присвоенные ему почётные звания.

В разное время Дмитрий Иванович Менделеев был награждён орденами не только Российской империи, но и зарубежных стран.

Использование химических и пиротехнических средств для разрушения льда нашло широкое применение только в работах советских полярников. Однако многие идеи Д. И. Менделеева и теперь не потеряли своего значения и являются перспективными. И это лишний раз подчеркивает, насколько далеко впереди своего времени шел замечательный русский ученый Д. И. Менделеев.

Овсянкин, Е. И. Менделеева ул. / Е. И. Овсянкин // Овсянкин Е. И. Имена архангельских улиц. – Архангельск, 2008. – С. 259.

Менделеев Дмитрий Иванович // Арктика – мой дом : история освоения Севера в биографиях знаменитых людей : популярная энциклопедия школьника / [науч. ред., сост. В. И. Магидович]. – М., 2001. – С. 200.

Менделеев, Д. И. Границ познанию предвидеть невозможно : [сборник] / Д. И. Менделеев ; [авт. вступ. ст., авт. коммент. Ю. И. Соловьева]. – М. : Советская Россия, 1991. – 588 с., 1 л. портр. – (Публицистика классиков отечественной науки).

Писаржевский, О. Н. Дмитрий Иванович Менделеев. 1834 – 1907 / О. Писаржевский; [предисл. Героя соц. Труда, акад. Н. Д. Зелинского, с. 5–6]. – [М.] : Молодая гвардия, 1949. – 474, [5] с., [1] л. портр. – (Жизнь замечательных людей. Серия биографий / основана в 1933 г. М. Горьким). – Библиогр.: с. 469–71 и в подстроч. примеч.

Фигуровский, Н. А. Дмитрий Иванович Менделеев, 1834 – 1907 / Н. А. Фигуровский ; АН СССР. – 2-е изд., испр. и доп. – М. : Наука, 1983. – 287 с. – (Научно-биографическая серия).

Бестужева-Лада, С. Д. И. Менделеев. Русский феномен / С. Бестужева-Лада. – (Из российской истории) // Смена. – 2016. – № 9. – С. 4–21.

Короткова, З. Неизвестный Менделеев / З. Короткова // Наука и жизнь. – 2004. – № 7 – С. 8–9.

Проверка временем : в Северной столице отдали дань памяти Дмитрию Менделееву // Российская газета. – 2009. – 3 марта. – С. 20.

Открытие бюста ученого в Санкт-Петербурге в 2009 году.



Папанинцев улица

(Маймаксанский округ, 1962)



17 февраля 1937 г. из Москвы выехал грузовик и остановился в 15 км от города на большой поляне, где его ждали четверо тепло одетых людей. Вскоре на поляне вырос удивительный чёрный домик с надписью на крыше «СССР – дрейфующая экспедиция». Всё это было очень таинственно. Что за «дрейфующая экспедиция» на снежной поляне под Москвой? Кто эти люди в меховых костюмах?

Оказалось, что это репетиция зимовки на Северном полюсе, в которой готовились принять участие начальник станции Папанин, радист Кренкель, гидробиолог Ширшов и самый молодой член экспедиции, двадцатисемилетний магнитолог-астроном Фёдоров. Они проверяли и испытывали своё будущее жилище, костюмы, приборы для научных наблюдений, ветряную полярную электростанцию, радиостанцию и свои будущие обеды.

И вот утром 22 марта вылет на Северный полюс. Первая остановка на трассе Холмогоры, последняя – полярная станция на острове Рудольфа. 900 км от полюса. Шесть лётных часов. Но как назло на острове целый месяц был туман, и шёл снег, над ним без конца проходили циклоны... Но вот, наконец, всё позади. 21 мая к четырём часам утра всё было готово к вылету на полюс. Было решено: сначала на полюс вылетит один самолёт, на котором будут четыре полярника, руководитель экспедиции О. Ю. Шмидт. Экипаж самолёта подготовит на полюсе посадочную площадку для трёх других машин, которые привезут все остальные вещи и приборы дрейфующей станции.





В тот же день радио сообщило: «Сели!» Полярники радовались, как дети. Они выбежали на лёд, обнимали друг друга, весело кричали. В воздух полетели меховые шапки, каждый хотел поздравить других с завоеванием полюса.

А через некоторое время район Северного полюса выглядел несколько иначе. Это уже была не ледяная пустыня, а маленький красочный посёлок: красные, жёлтые и серые палатки, посередине «чёрный дом» четырёх полярников, радиостанция, ветряная электростанция и четыре гигантских самолёта, аккуратно поставленные в ряд...

После торжественного открытия станции «Северный полюс» раздался залп из ружей и револьверов.

– А теперь, друзья, – сказал профессор Шмидт, – пора расставаться.

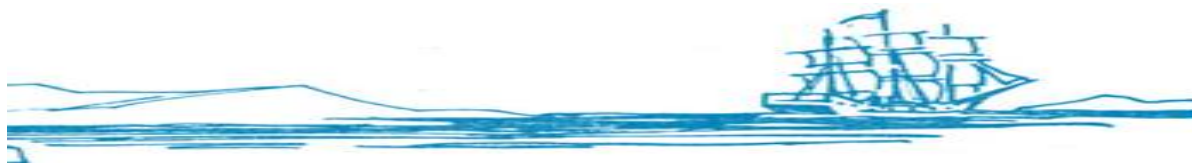
Крепкие мужские объятия.

Поцелуи. Самолёты поднялись в воздух, сделали три круга над лагерем и взяли курс на остров Рудольфа. Четыре человека стояли посреди посёлка и долго смотрели вслед друзьям. Им предстоял путь в 2500 км. Льдина, толщиной более 3-х м, на которой разместился лагерь Папанина, быстро дрейфовала от полюса к Гренландскому морю. Там, после шестидневного шторма, льдина раскололась. Зимовщики остались на обломке и продолжали научные исследования. Весной 1938 года советские ледоколы «Таймыр» и «Мурман» подошли к льдине и сняли с неё отважных учёных и их станцию. Дрейф папанинцев продолжался 274 дня.

Экспедиция Папанина сделала много интересных открытий. Папанинцы впервые измерили глубину океана у полюса: она оказалась равной 4290 м, обнаружили тёплую атлантическую воду Гольфстрима у самого полюса на глубине в несколько сот метров. До этой экспедиции многие думали, что центральная часть Арктики безжизненна. Исследователи увидели на полюсе жизнь. В воде они нашли рачков и водоросли на глубине 3000 м. Вблизи полюса им встречались чайки, нерпы, белые медведи. Раньше считали, что у полюса постоянно держится высокое давление, и погода там почти не меняется. Оказалось, что в этом районе проходят циклоны. В центре Арктики теплее, чем думали раньше.

Шестого июня 1937 года на дрейфующих льдах для изучения центральной части Северного Ледовитого океана остались работать четверо советских полярников: И. Д. Папанин – начальник станции, Э. Т. Кренкель – радист, П. П. Ширшов – гидролог и биолог и Е. К. Федоров – астроном–магнитолог.

Основным жильем была палатка, имевшая 3,7 метра в длину, 2,5 метра в ширину и 2 метра в высоту. Каркас ее был сделан из дюралюминиевых труб. Сверху палатка



была покрыта брезентом с прокладками из гагачьего пуха. Пол представлял собой резиновую надувную подушку высотой 15 сантиметров. Вес палатки составлял 35 килограммов. Внутри находились четыре конки, расположенные в два яруса. В палатке помещалась радиостанция. Электроэнергию давал ветряк, весивший всего 50 килограммов. Он начинал работать при скорости ветра 4 метра в секунду и автоматически останавливался при 14 метрах в секунду.

Одежда участников экспедиции была сделана из материала лучшего качества. Полярники имели шелковое и шерстяное белье, шерстяные костюмы, чулки из собачьего меха, меховые унты, валенки и рубахи из оленьих шкур, меховые и пуховые комбинезоны и пр.

В распоряжении станции имелись четыре нарты чукотского образца, резиновые шлюпки, лыжи. Особенное внимание при подготовке было обращено на заготовку продовольствия. В списке продуктов имелось около сорока названий.

Учитывая сложность и трудность работы в Центральной Арктике, конструкторы и изобретатели при самом непосредственном участии полярников разработали ряд новых оригинальных приборов. Станция имела теодолит, компасы, нивелир, авиационный секстан, магнитные вариометры, магнитный теодолит, электрометр Вульфа, барометры, термограф и барограф, ураганометр, термометры для измерений температуры воды на больших глубинах, разнообразные батометры для взятия проб воды с глубины моря, биологические сетки, трубки для взятия проб грунта, ручную лебедку для измерения глубин, походную химическую лабораторию, микроскоп и различные лупы, фотоаппараты, секундомеры и пр. Кроме того, на станции имелась аптечка, и было много разнообразной литературы.

Таким образом, дрейфующая полярная станция была по тому времени прекрасно оборудована. Жизнь полярников быстро вошла в нормальную колею. Зимовщики вставали в шесть часов утра, производили метеорологические наблюдения, которые немедленно передавались по радио на материк. Затем завтракали, после чего продолжали научные наблюдения и работы по оборудованию станции. Ложились спать около часа ночи.

18 и 19 июня на станции было особенное оживление. В эти дни В. П. Чкалов совершил свой исторический перелет Москва – Северная Америка. Обитатели Северного полюса внимательно следили за полетом Чкалова; накануне полета – через каждые три часа, а во время полета – ежечасно они передавали сводки о состоянии погоды.

В конце июня наступила оттепель, которая принесла первым жителям Северного полюса много неприятностей. Температура воздуха поднялась до одного градуса тепла. Иногда часами лил дождь. Снег превращался в пропитанное водой месиво. Обувь, одежда сильно промокали. Нужно было срочно придумывать способы для их сушки.

1 июля льдина находилась на широте $88^{\circ}37'$, на расстоянии примерно 150 километров от полюса. 12 и 13 июля на станции «Северный полюс-1» снова были беспокойные ночи. Полярники усиленно готовились к встрече самолета М. Громова, вылетевшего в трансарктический перелет. Они с нетерпением ждали крылатого вестника Родины.

Хотя льдина, на которой была высажена станция, оказалась очень прочной, тем не менее зимовщиков не мог не интересовать вопрос: сможет ли она выдержать сжатия, которые так катастрофически сильны в Арктике? Наконец, день испытания наступил. «Ночью 14 июля наблюдали первое серьезное сжатие на южной окраине нашего поля, – сообщили со станции. – Сравнительно молодой лед метровой толщины нагромоздился широкой грядой, местами высотой до 8 метров. Толчков не чувствовалось. Ведь наше поле – в несколько квадратных километров при средней толщине 3 метра. Мы очень довольны нашей льдиной, однако бдительности не теряем, круглые сутки следим за старыми трещинами».



21 июля исполнилось два месяца, как зимовщики поселились на льдине. По намеченному плану четко велись непрерывные метеорологические наблюдения. Производились измерения глубины Северного Ледовитого океана, определялись температура воды, химический состав ее, изучался дрейф льда, животный и растительный мир моря, выполнялись магнитные и астрономические наблюдения. В маленькой, но недурно оборудованной лаборатории делали химические анализы воды.

Июль был на исходе. Наступила штилевая погода – дрейф льдины почти прекратился.

30 июля станция находилась на 88° северной широты и 8° западной долготы. Продолжалось сильное таяние снега. Льдина покрывалась озерами. «Наши базы высятся на ледовых островах, – сообщал И. Д. Папанин. – Перед самым входом в палатку течет бурный ручей, шириной в полтора метра и глубиной в полметра. На этом ручье мы произвели испытание наших плавучих средств – байдарок, надувного резинового клипербота, способного поднять тонну груза. Весь флот показал отличные качества.

Обилие пресной воды облегчило кухонную стряпню, позволяет значительно экономить горючее. Раньше для получения воды приходилось растапливать снег. Однако этот поток все же сильно надоел, и мы нетерпеливо ждем заморозков».

Центральная Арктика оказалась не такой уж бедной, как она представлялась раньше. Несколько раз зимовщики отмечали появление морского зайца (тюленя); пуночки и чайки были довольно частыми гостями станции.

1 августа жизнь станции была отмечена неожиданным событием. К палатке подошла медведица с двумя медвежатами. 12 августа на дрейфующей станции стали усиленно готовиться к обслуживанию трансарктического перелета С. Леваневского.

И хотя льдина уже находилась далеко от трассы перелета, все же в душе каждого из полярников теплилась надежда – быть может самолет, завернет к ним и сбросит газеты и письма.

Больше всех в эти дни досталось радисту. Почти без сна, с огромным напряжением он наблюдал за эфиром, следя за позывными самолета Леваневского. И вот пришла печальная весть – Леваневский потерпел аварию. Все взволнованы, у всех такое тяжелое настроение, что, конечно, не до сна...

В течение многих дней напряженно вслушивался Э. Т. Кренкель в многообразные шумы эфира – не появятся ли где-нибудь позывные Леваневского. Но радио молчало...

28 августа исполнилось сто дней пребывания советских полярников на станции «Северный полюс-1». В этот день льдина находилась на широте 87°09' и восточной долготы 1°; она передвигалась с переменными скоростями на юг. За сто дней льдина прошла по ломаной линии 550 километров со средней скоростью 5,5 километра в



И. Д. Папанин



сутки. К концу месяца температура воздуха снова стала понижаться; приближалась зима, а вместе с ней долгая полярная ночь.

Лужи и озера на поверхности ледяных полей покрылись слоем молодого льда толщиной 5–6 сантиметров. Изредка на станцию налетала пурга. Она засыпала снегом образовавшиеся за лето ямы и рытвины и выравнивала таким образом поверхность льдины.



Э. Т. Кречкель

Много сил отнимала работа по подготовке к приему самолетов, вылетевших на поиски экипажа Леваневского. Станцию «Северный полюс-1» намечалось превратить в центральную базу авиационных поисков самолета Леваневского.

За время оттепели ровная поверхность льдины была сильно испорчена тающим снегом и дождями. Теперь целыми днями четверем зимовщикам приходилось скалывать лед, очищать льдину от торосистых нагромождений, засыпать впадины. Наконец, были приготовлены две посадочные площадки. С наступлением холодов установилась лыжная дорога. Зимовщики решили обследовать окрестности станции.

6 сентября Ширшов и Федоров прошли 12 километров на северо-восток. Ледяные поля здесь пересекались многочисленными трещинами, по-видимому, возникшими в результате недавних сильных сжатий. Восторошенные ледяные громады достигали высоты

восьми метров. С вершины одного такого тороса перед путниками открылась величественная картина – на несколько километров, почти до горизонта, лежало хаотическое нагромождение льда, следы титанических сжатий. Закончив первую разведку льдов, полярники в тот же день вернулись домой к палатке.

В середине сентября зимовщики стали усиленно готовиться к полярной ночи. На жилую палатку надели двойные чехлы из гагачьего пуха; для утепления борта ее засыпали снегом. Построили ледяную кухню.

«В жилой палатке резко изменилась температура, стало теплее, – сообщали со станции 12 сентября. – На дворе 8 градусов мороза, в палатке плюс 7. Быстро дрейфуем на юг, по ночам ветер, пурга. На трех нартах устанавливаем аварийный запас продуктов, горючего, одежды, палатки».

К концу сентября зима вступила в свои права. Сильно понизилась температура воздуха. Солнце показывалось только на несколько часов. Все больше времени приходилось проводить при керосиновых лампах. Имущество станции предусмотрительно было спрятано в надежные ледяные склады, выросшие вокруг жилой палатки.

«Распорядок жизни нашей станции находится в самой тесной зависимости от скорости дрейфа льдины, – писал Ширшов. – Когда льдина останавливается, – для нас наступает всеобщий аврал. Позабыв о сне, мы тогда торопимся произвести все наблюдения в данном пункте океана. Зато, когда льдина быстро дрейфует, мы можем позволить себе роскошь – немного отоспаться, обработать материалы.



Как всегда, Кренкель дежурит всю ночь. Лед нас пока не тревожит, но доверять ему особенно не приходится. В 6 часов утра начинается рабочий день Федорова. Он усаживается поудобнее на шкурах и начинает свои бесконечные вычисления магнитных склонений. В полдень из спального мешка вылезает Эрнест Кренкель. Ему приходится спать в два приема – между радиосроками. День проходит невероятно быстро; по возрастающему аппетиту чувствуем время приближения обеда. Посреди палатки на астрономическом столике появляются алюминиевые миски. Через полчаса продолжаем работать. В 9 часов вечера Федоров ловко ныряет ногами в спальный мешок. Его рабочий день окончен. После вечернего чая слушаем последние известия».

О значении папанинской экспедиции на Северный полюс академик С. В. Вавилов писал: «В истории исследования земного шара научный подвиг папанинцев должен быть поставлен наряду с путешествием Колумба. Они действительно завоевали Северный полюс и не только водрузили на нем советское знамя, но закрепили это завоевание и положили начало новой главе в науке о земле. География, геофизика, океанография, метеорология, биология получили от папанинцев новый ценнейший материал, а возможность овладения полярными областями доказана папанинцами самым блистательным образом».

Полярник №1. Работа первой советской дрейфующей станции «СП-1» (Северный полюс-1) положила начало планомерному изучению высокоширотных районов полярного бассейна в интересах навигации, гидрологии и метеорологии. Начавшийся 6 июня 1937 года дрейф станции продолжался 9 месяцев (274 дня) и завершился 16 февраля 1938 года в Гренландском море. За это время льдина, на которой находилась станция, проплыла 2100 километров. Участники данной полярной экспедиции в невероятно трудных условиях работы сумели собрать и систематизировать уникальный материал о природе высоких широт Северного Ледовитого океана. В этой экспедиции приняли участие руководитель Иван Папанин, радист Эрнст Кренкель, метеоролог и геофизик Евгений Федотов, гидробиолог и океанограф Петр Ширшов. Пожалуй, ни одно событие в промежутке между двумя мировыми войнами не привлекало к себе столько внимания общественности, как дрейф «папанинской четверки» в Арктике. Первоначально они дрейфовали на огромной льдине, площадь которой достигала нескольких квадратных километров. Однако к моменту завершения экспедиции размеры льдины уже не превышали размеры волейбольной площадки. В тот момент весь мир следил за судьбой советских полярников, желая им только одного – возвращения из этой экспедиции живыми.

«Папанинцы». Подвиг четверки «папанинцев» был увековечен в Советском Союзе по-разному. Так в 1938 году свет увидела серия почтовых марок, которая была посвящена экспедиции «СП-1». В том же году была выпущена книга «Жизнь на льдине» за авторством самого Папанина. Помимо этого, на протяжении нескольких лет все советские мальчишки играли в «папанинцев» и покоряли Северный полюс, что нашло свое отражение в литературе тех лет (к примеру, в «Цветике-семицветике» Валентина Катаева, 1940 год). В 1995 году в России была выпущена памятная монета достоинством 25 рублей, которая была посвящена работе экспедиции «СП-1».

Большую помощь полярникам оказали архангельские связисты, обеспечивая экспедицию надежной связью, метеорологи – прогнозом погоды.

В память о пребывании папанинцев в Холмогорах, на набережной имени Горончаровского открыта мемориальная доска.

Именем П. Ширшова названа бухта и подводный хребет в Беренговом море, озеро на Земле Франца-Иосифа, а также гора в Антарктиде. Имя Е. Федорова увековечено в названии группы островов в Карском море.





Митинг, посвящённый окончанию работы дрейфующей станции «Северный полюс-1», и встреча с экспедицией по эвакуации

Овсянкин, Е. И. Папанинцев ул. / Е. И. Овсянкин // Овсянкин Е. И. Имена архангельских улиц. – Архангельск, 2008. – С. 283–284.

Папанинцы // Арктика – мой дом : история освоения Севера в биографиях знаменитых людей : популярная энциклопедия школьника / [науч. ред., сост. В. И. Магидович]. – М., 2001. – С. 232–238.

Бурлаков, Ю. К. Папанинская четверка: взлеты и падения / Ю. К. Бурлаков. – М. : Европейские издания, 2007. – 221, [1] с. : ил. – (Международный полярный год 2007–2008). – Библиогр.: с. 217–219.

Каневский, З. М. Разгаданный полюс / З. М. Каневский. – М. : Изд-во полит. лит., 1973. – 109, [2] с. : фото. – (Страницы истории Советской Родины).

Сузюмов, Е. М. Четверо отважных : (Покорение Северного полюса) : [о И. Д. Папанине, П. П. Ширшове, Е. К. Федорове, Э. Т. Кренкеле : пособие для учащихся] / Е. М. Сузюмов. – М. : Просвещение, 1981. – 141, [3] с. : ил., портр. – Библиогр. в конце кн. и в подстроч. примеч.

Тихомиров, Г. С. К истории экспедиции Папанина : документальный очерк / Г. С. Тихомиров ; [вступ. слово И. Д. Папанина]. – М. : Мысль, 1980. – 142, [2] с. : ил.



Житенев, В. А. Подвиг папанинцев / В. А. Житенев // *Летопись Севера*. – М., 1979. – Вып. 9. – С. 57–60.

Белозерова, Е. В. «Есть племя храбрых на земле...». : к 75-летию трагедии под Кандалакшей / Е. В. Белозерова. – (Открытая книга) // *Мир библиографии*. – 2013. – № 1. – С. 27–32 : 12 фот. – Библиогр.: с. 30.

Бронтман, Л. Нарьян-марский пит-стоп полярника Папанина : в 1937 году легендарная воздушная экспедиция на пути в Арктику совершила техническую остановку в Нарьян-Маре. Подробности будничного героизма – в уникальных записках журналиста газеты «Правда» / Л. Бронтман ; фото М. Цшохера, из фондов Музея авиации Севера, из арх. РУ ФСБ по Арханг. обл. // *Поморская столица*. – 2011. – № 2. – С. 52–59 : ил.

Булатов, В. Н. «В том доля вашего труда..!» : к 45-летию создания дрейфующей станции «СП-1» / В. Н. Булатов // *Правда Севера*. – 1982. – 23 марта.

Он же. Подвиг во льдах Арктики : (к 50-летию окончания работы дрейфующей станции «СП-1») / В. Булатов // *Памятные даты Архангельской области*, 1988. – Архангельск, 1987. – С. 23–24.

Личков, Г. Прыжок на вершину мира : 50 лет назад началась эта беспримерная экспедиция [СП-1] / Г. Личков // *Правда Севера*. – 1987. – 22 марта.

Лифшиц, Б. Дрейф в историю / Б. Лифшиц // *ГЕО*. – 2013. – № 8 (авг.). – С. 136–150.

Хвостов, В. Без чванства и амбиций / В. Хвостов // *Правда Севера*. – 2008. – 13 февр. – С. 20.

Кренкель Э. Т.

Кренкель Эрнест Теодорович (1903 – 1971) – сов. полярник, Герой Сов. Союза, радист на 1-ой дрейфующ. станции «Северный полюс» (1937 – 1938) // *Морской энциклопедический словарь*. – М., 1993. – Т. 2. – С. 145.

Кренкель, Э. Т. Четыре товарища : [девять месяцев на дрейфующей станции «Северный полюс»] : дневник / Э. Т. Кренкель ; ил. Ф. Решетникова. – М. : Гослитиздат, 1940. – 311 с., 5 нenum. с. ил., 10 вкл. л. ил.

Каневский, З. М. Читая Эрнста Кренкеля / З. М. Каневский // *Летопись Севера*. – М., 1979. – Вып. 9. – С. 259–262.

Магидович, И. П. Кренкель Эрнст Теодорович (р. 1903) – д-р геогр. наук, радист, исследователь Арктики / И. П. Магидович // *Русские мореплаватели*. – М., 1953. – С. 515.

Кренкель, Т. Э. Кренкель / Т. Э. Кренкель ; беседовал А. Толстых // *Север* (журнал). – 2007. – № 11/12. – С. 190–193 : ил.

Станции имени Кренкеля – 50 лет! // Архангельск. – 2007. – 16 авг. – С. 2.



Папанин И. Д.

Папанин, И. Д. Жизнь на льдине : дневник / И. Д. Папанин ; послесл. Е. М. Сузюмова. – М. : Мысль, 1972. – 310 с. : карты, [16] л. ил. – (XX век: Путешествия. Открытия. Исследования).

Папанин, И. Д. На полюсе : рассказ / И. Папанин ; худ. В. Винокур. – М. : Дет. лит., 1988. – 63 с. : ил.

Булатов, В. Не ради личной славы : [два письма Папанина И. Д. – начальника дрейфующей станции «Северный полюс-1»] / В. Булатов // Правда Севера. – 1983. – 19 февр.

Самохин, А. Лед и пламень Ивана Папанова : символом первопроходчества, воли и мужества советского человека Иван Папанин признан наряду с В. Чкаловым и Ю. Гагариным. Начальник первой в мире дрейфующей станции, вместе с тремя другими смельчаками он проплыл на льдине девять месяцев по грозным арктическим водам... / А. Самохин // Свой. – 2016. – № 1. – С. 16–20 : фот. – (Русский характер).

Федоров Е. К.

Магидович, И. П. Федоров Евгений Константинович (р. 1910) – сов. исследователь Арктики, магнитолог, чл.-кор. АН / И. П. Магидович // Русские мореплаватели. – М., 1953. – С. 562.

Толстикова, Е. И. Евгений Константинович Федоров / Е. И. Толстикова // Летопись Севера. – М., 1985. – Вып. 11. – С. 193–196.

Ширшов П. П.

Петр Петрович Ширшов: Дневники. Очерки. Воспоминания / Рос. акад. наук, Ин-т океанологии им. П. П. Ширшова ; [сост. М. П. Ширшова]. – М. : Наука, 2005. – 371 с. : ил. – Библиогр. в подстроч. примеч.

Сузюмов, Е. М. Курс – океан : жизнь и деятельность П. П. Ширшова / Е. М. Сузюмов. – М. : Мысль, 1983. – 128 с.

Ширшова, М. П. Забытый дневник полярного биолога / М. П. Ширшова. – М. : Аванти, 2003. – 182,[1] с. : ил. – В кн. также: Из дневника П. П. Ширшова.

Магидович, И. П. Ширшов Петр Петрович (1905 – 1953) – сов. океанолог, исследователь Арктики, акад. / И. П. Магидович // Русские мореплаватели. – М., 1953. – С. 571.

Федоров, Е. К. Петр Петрович Ширшов как исследователь Арктики / Е. К. Федоров // Летопись Севера. – М., 1979. – Вып. 9. – С. 219–223.

Ширшов Петр Петрович // Поморский летописец : альманах. – Архангельск, 2011. – Вып. 4. – С. 244–246.

Ширшова, М. Петр Петрович Ширшов / М. Ширшова // Памятные даты Архангельской области, 2005 год. – Архангельск, 2005. – С. 90–97.

Ширшова Марина Петровна – дочь полярного исследователя П. П. Ширшова.



Полярной звезды улица

(Маймаксанский округ, 1968)



Кто из нас не слышал о Полярной звезде? Еще Шекспир в «Юлии Цезаре» устами главного героя говорил:

*Но неизменен я, как неизменна
Полярная звезда: она недвижна –
И в целом небе нет подобной ей.
На небе много звезд; их всех не счесть,*

*И все они блестят и все мерцают,
Но лишь одна не изменяет места.*

В отличие от других звезд, которые в разное время суток видны то на востоке, то на юге, то на западе, восходят над горизонтом и заходят за горизонт, подобно Солнцу и Луне, Полярная звезда почти не меняет своего положения на небе, и зимой, и летом, указывая направление на север, к полюсу Земли.

Именно из-за своего положения на небе Полярная звезда и приобрела такую популярность. Между тем, простому человеку, не специалисту-астроному, о самой звезде известно немного, часто – вообще ничего. Попробуем восполнить пробелы в знаниях, указав на некоторые интересные факты, а заодно, развенчав кое-какие мифы о Полярной звезде. В ясную безлунную ночь невооруженным глазом можно видеть-одновременно около 2500 звезд. Но это возможно только вдали от населенных пунктов зимой – летом в черте города из-за засветки неба глаз различит не более нескольких десятков звезд. Понятно, что в таких условиях видны только



самые яркие звезды, однако далеко не все мы сможем уверенно вспомнить имена этих звезд и указать их принадлежность к тому или иному созвездию.

Поэтому нередко можно слышать, что ярчайшей звездой северного неба является Полярная звезда, хотя на самом деле это далеко не так.

Яркость звезд (или блеск) определяется так называемой звездной величиной. Впервые это понятие ввел древнегреческий астроном Гиппарх, живший во II веке до н. э. Гиппарх поступил просто: он взял и поделил все видимые звезды на шесть классов в зависимости от их блеска. Самым ярким звездам была присвоена первая величина (а таких около двух десятков), а самым тусклым, едва различимым невооруженным глазом звездам, была присвоена шестая величина. Остальные звезды по своей яркости были распределены между второй и пятой величинами.

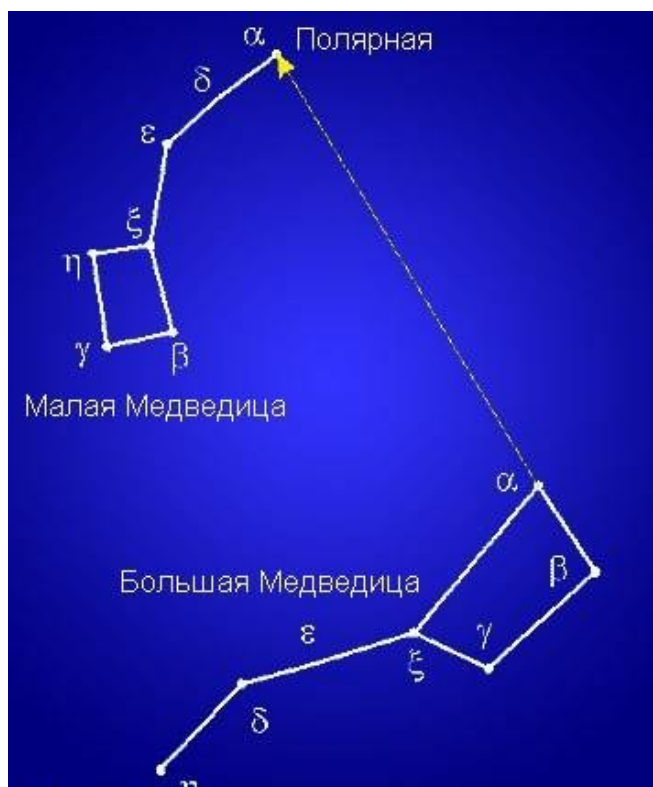
В общих чертах эта система используется и по сей день, однако в позапрошлом веке она претерпела некоторые изменения, вследствие которых появились звезды с дробными и отрицательными величинами. Точные измерения блеска звезд показали, что яркость звезд одной величины вовсе не одинакова, и даже среди звезд первой величины есть такие, которые светят намного ярче других. Поэтому в 1856 году было решено ввести дробные величины, а также величины со знаком минус. Теперь шкала звездных величин распространяется от положительных (самых тусклых) до отрицательных (самых ярких) значений. По этой шкале самый тусклый объект, едва различимый даже орбитальным телескопом «Хаббл», имеет блеск +31,5, а самый яркий – наше Солнце – обладает яркостью –26,7.

По этой классификации Полярная звезда имеет видимый блеск +1,97, то есть она является звездой второй величины, которых на небе можно видеть несколько десятков. А мнение о том, что Полярная звезда является едва ли не самой яркой на небе Северного полушария, связано с тем, что она имеет особенное положение. Эта звезда находится почти в точке Северного полюса мира, что определило ее важность для навигации.

С Малой Медведицей связана легенда о рождении Зевса. Чтобы спасти своего сына от отца Крона, поедавшего своих детей, богиня Гея унесла Зевса на вершину горы Иды, в священную пещеру, и оставила на попечение нимфам и их матери Мелиссе. В благодарность Зевс позднее вознес на небо Мелиссу в виде Большой и в виде Малой Медведиц.

Вероятно, созвездие было выделено финикийцами как полезное для мореплавания. По утверждению (небесспорному) древнеримского писателя Гигина в античную астрономию это созвездие ввел Фалес Милетский. Оно включено в каталог звездного неба Клавдия Птолемея «Альмагест».

Народы Казахстана называли Полярную звезду «железным гвоздем» (Темир-Казык), вбитым в небо, а в остальных звездах Малой Медведицы видели привязанный к этому гвоздю аркан, надетый на шею Коня (созвездие Большой Медведицы). Арабы принимали звезды Малой Медведицы за всадников, а персы видели в ней Семь Плодов Финиковой Пальмы.



Сама Полярная звезда находится в «ковше» Малой Медведицы, но искать ее легче всего по характерному рисунку ковша Большой Медведицы: от двух звезд стенки ковша, противоположной «ручке», нужно провести прямую линию вверх до пересечения с Полярной – расстояние примерно в 5 раз большее, чем расстояние между этими звездами.

Всего существует 12 звезд, которые за очень большой, по человеческим понятиям, срок в 26 тысяч лет поочередно становятся полярными. Это так называемые звезды процессионного круга. Существует также промежуток времени, когда полярной звезды нет вообще, а вместо нее существуют так называемые «стражи» – звезды слишком удаленные от полюса мира, чтобы можно было их полноправно назвать полярными.

И, несмотря на все это, имя Полярная, как собственное, закреплено именно за Альфой Малой Медведицы.

А знали ли вы, что, когда речь заходит о Полярной звезде, подразумеваются сразу три звезды. Центральное место в тройной звёздной системе занимает сверхгигант Полярная А, вокруг сверхгиганта кружит карлик Полярная Ab, и рядом находится Полярная B, она расположена на существенном расстоянии, так что, в отличие от карлика, её нетрудно разглядеть в телескоп с Земли.

Полярной называется та звезда, которая на сегодняшний день находится вблизи Северного полюса мира. В наше время, примерно с 1100 года, такой звездой является альфа Малой Медведицы – Киносура.

Но так было не всегда... Киносура подходит к Северному полюсу всё ближе и сравнивается с ним к 2100 году. Кроме того, она станет ещё ярче, ведь с каждым годом её яркость, по свидетельству очевидцев, увеличивается.

Карьеру полярной звезды Киносура завершит к 3200 году, и, скорей всего, ей будет возвращено историческое название. Киносурой альфу Малой Медведицы назвал Фалес Милетский ещё до нашей эры и впервые применил его к звезде Кохаб (бета Малой Медведицы), которая с 1500 года до н.э. до 1 года н.э. располагалась ближе всего к Северному полюсу.

С 1 по 1100 год, в смутные времена средневековья, у Земли вообще не было северной полярной звезды, полюс располагался между альфой и бетой Малой Медведицы, и звёзды эти именовали Стражами. И так продолжалось до тех пор, пока не украсила Северный полюс мира Киносура. При восхождении на трон она получила имя Полярная звезда.

Нам, жителям Северного полушария, следует гордиться случившимся, ведь у жителей Южного полушария такой звезды нет до сих пор. Южному полюсу мира в этом смысле повезло гораздо меньше – маленькая Сигма Октана хоть и зовется Южной звездой, но претендовать на роль полярной никак не может, и юг находят путем геометрических вычислений от созвездий Южный Крест и Кентавр.

В 3200 году Киносуру сменит на посту звезда Альраи, гамма созвездия Цефеи. И так, Полярная звезда – отнюдь не самая яркая на северном небе. Однако здесь необходимо сделать одно важное замечание: есть такое понятие, как абсолютная звездная величина, и она чаще всего не совпадает с видимым блеском звезд. Это в полной мере относится и к Полярной звезде: на самом деле это сверхгигант, в 6 раз тяжелее и в 30 раз больше нашего Солнца. А это значит, что Полярная звезда на самом деле почти в 2000 раз ярче нашего родного светила! Такая разница в видимом блеске Солнца и Полярной звезды кроется в расстояниях: Солнце удалено от нас на 8 световых минут, а Полярная звезда — на 431 световой год.

Блеск Полярной звезды увеличился за последние 100 лет на 15%. Это несомненный факт. А что если копнуть еще глубже в прошлое? Насколько яркой была Полярная 2000 лет лет назад? Выпускник университета Виллановы Скотт Энгл (Scott Engle) решил заново проанализировать данные по блеску Полярной, указанные в каталогах Птолемея (137 г.), Ас-Суфи (964 г.), Улугбека, Тихо Браге и



других астрономов. Приведя данные к единой шкале, он установил, что в настоящее время Полярная в 2,5 раза ярче, чем во времена Птолемея! На целую звездную величину!

Возможно ли такое? Если выводы Энгла и его команды верны, то блеск Полярной изменился за прошедшие 2000 лет в 100 раз. Неудивительно, что большинство ученых отнеслись к работе астрономов скептически. Однако Энгл и его команда, ко всему прочему, обнаружили в древних источниках и намеки на вариации в блеске Полярной с периодом в 4 дня, что могло бы говорить о том, что в прошлом амплитуда была гораздо бóльшей, чем сейчас.

Сравним Полярную с Солнцем: тяжелее Солнца в 6 раз; больше Солнца в 120 раз; излучает тепла и света в 10000 раз больше Солнца; цвет жёлтый — такой же, как у Солнца.

Но... луч света от Солнца доходит до Земли всего лишь за 8 минут, а от Полярной — за 472 года, а это означает, что в настоящее время мы видим звезду такой, какой она была во времена Колумба.

Полярная звезда — самая известная звезда на небе. Что о ней известно астрономам сегодня? Вот несколько фактов о Полярной, часть из которых, возможно, хорошо известны любителям астрономии, а часть, быть может, станет открытием.

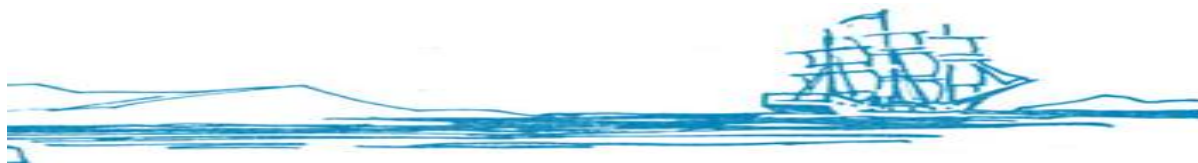
В отличие от других звезд, Полярная звезда почти не меняет своего положения на небе, указывая направление на север, к полюсу земли. Именно из-за своего положения на небе полярная звезда и приобрела такую популярность.

Полярная звезда — не самая яркая звезда на небе. Утверждение, что Полярная звезда является очень яркой звездой, представляет собой одно из самых распространенных астрономических заблуждений. В списке самых ярких звезд неба полярная находится только на 46 месте, намного уступая в блеске таким звездам, как Сириус, Вега или Арктур. Блеск Полярной звезды примерно равен 2-й звездной величине, что сравнимо со звездами ковша Большой Медведицы. Таким образом, в большом городе, где ночное небо не черное, а, скорее, рыжее от уличных фонарей, Полярную звезду часто бывает трудно найти!

Полярная звезда находится вблизи северного полюса мира. Звезды, как нам кажется, прикреплены к небесной сфере и вращаются вместе с ней с востока на запад с периодом в сутки. Конечно, на самом деле никакой небесной сферы нет — это обман наших чувств, — а вращение звезд всего лишь отражает вращение земли с запада на восток! Земля вращается как волчок — вокруг одной оси; точки, где ось вращения земли пересекается с поверхностью планеты называются северным и южным полюсами земли. Продлив ось вращения земли в небо, получим северный и южный полюса небесной сферы или, как их называют астрономы, полюса мира. Теперь представим, что мы находимся на северном полюсе. Вокруг льды, тишина и ясное небо ... за сутки все звезды описывают в небе окружности, но чем ближе находятся звезды к зениту, тем меньше радиусы описываемых ими окружностей. Оно и понятно, ведь в зените находится северный полюс мира, вокруг которого-то и вращаются все звезды! Поэтому рядом с зенитом звезды почти неподвижны, описывая вокруг него совсем крошечные круги.

Уникальность Полярной звезды в том, что она находится ближе других звезд, видимых невооруженным глазом, к Северному полюсу мира. Из-за этого она все время находится фактически на одном и том же месте, вне зависимости от времени суток и года. Неподвижность Полярной звезды вот уже полторы тысячи лет делает ее верным ориентиром для мореплавателей, скотоводов и путешественников.

Как же ориентироваться по полярной звезде? Прежде всего, нужно научиться находить ее на небе. Проще всего это сделать, отталкиваясь от ковша Большой Медведицы — самого известного звездного рисунка. Возьмем две крайние звезды в ковше (они называются дубге и мерак) и мысленно проведем через них прямую.



Полярная звезда находится на пятикратном расстоянии мерак – дубге. Цвет звезды желтовато – белы, и по блеску она примерно равна этим звездам.

Отождествив П звезду, проведем от нее линию, перпендикулярную к горизонту. Место пересечения линии с горизонтом укажет на север, причем сделает это точнее, чем компас! Найти остальные стороны света уже просто: юг находится в противоположной стороне, восток справа, а запад – слева от Полярной звезды.

Другая интересная и важная характеристика Полярной звезды – ее высота над горизонтом. Благодаря близости к полюсу мира Полярная практически неподвижна для данного места. Однако высота звезды над горизонтом может меняться в зависимости от вашего географического местоположения! Так, находясь на Северном полюсе, мы увидели бы Полярную в зените, а на экваторе (то есть, на «Боку» земли) Полярная звезда была бы практически точно на горизонте. Следовательно, высота Полярной звезды над горизонтом определяет широту нашего местонахождения. Измеряя каждую ночь угол между Полярной звездой и горизонтом в направлении севера, мореплаватели прошлого могли узнать, как далеко они продвинулись к северу или югу.

Полярная звезда имеет множество имен. Пожалуй, никакая другая звезда не имеет столько имен, сколько имеет Полярная. Почти все множество имен указывает на два главных ее признака: нахождение на полюсе и, как следствие, на ее неподвижность. Многие народы считали Полярную звезду своеобразным колом, вбитым в небо, вокруг которого кружатся все остальные звезды. Отсюда происходят такие ее названия, как небесный кол, прикол-звезда, железный кол, северный гвоздь, – названия, которые мы находим в тюркских и финно-угорских языках.

В Россию имя Полярная пришло из немецкого языка во время правления Петра Первого. До этого у Полярной звезды было другое имя, имеющее, впрочем, тот же смысл, – Северная. Более поэтично называли Полярную хакасы – привязанный конь (И здесь название отсылает нас к неподвижности этой звезды). А для эвенков Полярная звезда виделась как дыра в небе. Названия Полярной, не имеющие отношения к ее местоположению, встречаются редко. Самым известным из таких имен является, пожалуй, имя Киносура, которое происходит от греческого слова – «Хвост Собаки». Так называли Полярную звезду древние греки и римляне; но в ту эпоху Полярная еще не выполняла функцию собственно Полярной звезды. Интересно, что на древних картах Полярная звезда действительно представляет собой хвост, но не собачий, а длинный, не существующий в природе хвост медведицы.

Интересная гипотеза происхождения имени Киносура существует. Именно так, согласно Аллену и другим исследователям звездных имен, называлось в древности все созвездие Малой Медведицы. В одной из версий мифа о рождении Зевса, бога-младенца кормили какое-то время в пещере две медведицы – Гелика (или Гелис) и Киносура, которые позже были вознесены на небо благодарным Зевсом. Гелика стала большой медведицей, а Киносура – малой. Позже это название стало относиться только к Полярной звезде. В связи с этой легендой, возникает только один вопрос: откуда у медведицы могло взяться такое странное имя?

Овсянкин, Е. И. Полярной звезды ул. / Е. И. Овсянкин // Овсянкин Е. И. Имена архангельских улиц. – Архангельск, 2008. – С. 294.

Сурдин, В. Г. Полярная звезда / В. Г. Сурдин // Сурдин В. Г. Большая энциклопедия астрономии. – М., 2013. – С. 302.

Зигель, Ф. Ю. Малая Медведица / Ф. Ю. Зигель // Зигель Ф. Ю. Сокровища звездного неба : путеводитель по созвездиям и Луне. – М., 1980. – С. 85–86.



Шмидта улица

(Маймаксанский округ, 1974)



Отто Юльевич Шмидт – выдающийся советский ученый, математик, географ, астроном, исследователь Арктики и покоритель Памира, Герой Советского Союза и Академик АН СССР. Советская история, пожалуй, не знает более разностороннего ученого, а его экспедицию на пароходе «Челюскин» не забудут никогда. Были времена, когда Отто Шмидт в Советском Союзе был не менее известным, чем Юрий Гагарин. Он родился 18 сентября (30 сентября по новому стилю) 1891 года в Могилеве. Предками Отто Шмидта по линии отца были немцы-колонисты, которые переехали в Лифляндию (современную Латвию) во второй половине XVIII века, по материнской линии – латыши по фамилии Эргле. В семье Шмидтов говорили на трех языках: русском, немецком и латышском. При этом сам Отто Юльевич позднее отмечал, что согласно своему самосознанию он является русским. Отец будущего академика служил мелким торговым служащим сначала в Могилеве, затем в Одессе. Здесь же прошло и раннее детство Отто Шмидта, а также первые годы его учебы. Помимо него, в семье было еще четверо детей.

Семья жила достаточно бедно, поэтому все дети не могли получить приличное образование. Однако Отто, старший сын, довольно рано обнаружил свои способности, любознательность и одаренность, тягу к знаниям. По этой причине на семейном совете было решено помочь ему с получением образования. С детства Отто работал в лавке письменных принадлежностей, так что он прекрасно знал цену труду и заработанным деньгам. Во многом обучение одаренного мальчика в гимназии стало возможным благодаря помощи его латышского дедушки Фрициса Эргле.

Шмидты переехали в Киев в 1907 году, тогда же Отто поступил во вторую мужскую классическую гимназию, сразу во второй класс. В 1909 году он окончил



гимназию с золотой медалью, получив полное среднее образование. В том же году он продолжил обучение, поступив в Киевский университет на физико-математическое отделение. Здесь он учился до 1913 года. Еще во время учебы в Киевском университете Отто Шмидт под руководством профессора Д. А. Граве начал свои исследования в математической теории групп. После завершения обучения в 1913 году, он был оставлен при университете с целью подготовки к получению профессорского звания по математике. С 1916 года – приват-доцент.

Отто Шмидт принял Октябрьскую революцию 1917 года, в 1918 году он вступил в РСДРП. По его словам, революционные события в стране побудили в нем «человека воли, действия». По личному указанию Ленина он работал над подготовкой и реализацией ряда проектов молодой страны, был членом различных коллегий народных комиссариатов, стоял у истоков организации системы высшего образования. В частности, с 1918 по 1920 год он входил в состав коллегии Наркомпрода, с 1921 по 1922 – Наркомфина, с 1921 по 1922 и с 1924 по 1927 – Наркомпроса, с 1927 по 1930 год – член Президиума Госплана. Помимо этого он трудился в Государственном ученом совете при СНК СССР, с 1924 по 1930 год был членом Президиума Коммунистической академии. Одновременно с этим с 1923 по 1956 год он являлся профессором МГУ имени Ломоносова в Москве.

Уже тогда вклад Отто Шмидта в систему образования и просвещения был неограничен. Он стал одним из основателей и главным редактором Большой советской энциклопедии (1924 – 1942 годы), наиболее полной и широко известной советской универсальной энциклопедии, тиражи которой измерялись десятками тысяч экземпляров. Коренная перестройка основ алгебры, которая произошла в конце 1920-х годов, предъявляла новые требования к преподаванию предмета в университетах. По инициативе Шмидта в МГУ имени Ломоносова была организована кафедра высшей алгебры, а затем и научно-исследовательский семинар по теории групп. Кафедра и семинар достаточно быстро стали одним из основных алгебраических центров Советского Союза. Сам Отто Шмидт с 1929 по 1949 год являлся заведующим кафедры высшей алгебры физико-математического и механико-математического факультета МГУ.

В 1928 году Отто Шмидт принял участие в первой советско-германской памирской экспедиции, которая была организована Академией наук СССР. Целью экспедиции на Памир было изучение структуры ледников, горных цепей, перевалов и восхождение на самые высокие вершины Западного Памира. В 1929 году была организована и успешно проведена арктическая экспедиция на ледокольном пароходе «Седов». Начальником экспедиции и «правительственным комиссаром архипелага Франца-Иосифа» стал Отто Юльевич Шмидт. Члены экспедиции успешно достигли Земли Франца-Иосифа; в бухте Тихой они создали полярную геофизическую обсерваторию.

В 1930 году в СССР была организована вторая арктическая экспедиция на ледокольном пароходе «Седов», которую снова возглавил Шмидт. В рамках проведения данной экспедиции были открыты острова Визе, Воронина, Длинный, Домашний, Исаченко, западные берега Северной Земли (архипелаг в Северном Ледовитом океане). Один из открытых во время экспедиции островов был назван в честь Шмидта. Любовь к северу и Арктике способствовала тому, что Шмидт стал начальником Главсевморпути при СНК СССР, этот пост он занимал с 1932 по 1939 год. Именно экспедиция под руководством Отто Шмидта в 1932 году смогла в одну навигацию пройти весь Северный морской путь (СМП) на ледокольном пароходе «Сибиряков», положив тем самым начало регулярному судоходству вдоль берегов Сибири.

В 1933 – 1934 годах под руководством Отто Шмидта была проведена новая арктическая экспедиция, на этот раз на борту парохода «Челюскин»: целью экспедиции была проверка существования возможности плавания по Северному



морскому пути на корабле неледокольного класса. Эта экспедиция стала одной из самых запоминающихся в истории исследований Арктики и жизни самого Шмидта, настоящим его звездным часом. В момент гибели парохода «Челюскин» во льдах и при обустройстве жизни спасшихся членов экипажа судна на льдине Отто Шмидт проявил твердую волю и мужество. Пароход «Челюскин» водоизмещением 7,5 тыс. тонн был специально построен по заказу советских внешнеторговых организаций в Дании. Пароход изначально предназначался для плавания между устьем реки Лена (отсюда и первоначальное название парохода – Лена) и Владивостоком. Для своего времени это был наисовременнейший грузопассажирский корабль, что подтверждалось его техническими данными. 16 июля 1933 года пароход «Челюскин» под командованием полярного капитана Владимира Воронина и начальника экспедиции, члена-корреспондента АН СССР Отто Шмидта благополучно отплыл из Ленинграда в Мурманск. 2 августа того же года, взяв на борт 112 человек, «Челюскин» вышел из Мурманска во Владивосток, на практике отрабатывая схему доставки грузов по трассе СМП за одну летнюю навигацию. Предполагалось, что на трудных участках пути пароходу будут помогать специально высланные ледоколы.



Первые льдины экспедиции встретились уже в Карском море при выходе из пролива Маточкин Шар. При помощи ледокола «Челюскин» сумел преодолеть сплошные льды и продолжил свое движение к Владивостоку. 1 сентября 1933 года пароход добрался до мыса Челюскин. В Чукотском море он снова встретился со сплошными льдами. 4 ноября того же года, благодаря удачному дрейфу вместе со льдами, пароход «Челюскин» вошел в Берингов пролив. Когда до чистой воды оставались уже считанные мили, корабль был увлечен назад в северо-западном направлении. В итоге пароход дрейфовал вместе с экипажем на протяжении практически 5 месяцев – с 23 сентября 1933 года по 13 февраля 1934 года, когда он был раздавлен льдами, после чего затонул буквально за два часа. Благо экипаж корабля и руководство экспедиции своевременно подготовились к этому и предприняли необходимые меры, заранее выгрузив все необходимое на лед. Последними пароход «Челюскин» покинули Воронин, Шмидт, а также завхоз экспедиции Борис Могилевич.

В результате катастрофы на льду очутилось 104 человека. Из спасенных с борта корабля досок и кирпичей участники арктической экспедиции построили бараки. В итоге лагерь челюскинцев был эвакуирован при помощи авиации, первый самолет пробился к лагерю 5 марта 1933 года. Всего советские летчики выполнили



24 рейса, перевозя людей в чукотское становище Ванкарем, расположенное в 150 километрах от их ледовой стоянки. Под руководством Отто Юльевича все 104 человека, которые два месяца провели в условиях полярной зимы на льдине, были спасены. В первую очередь, из ледового плена эвакуировали женщин и детей, а также больных. Их самолетами отправляли дальше, в поселок Уэлен, а уже затем в бухты Провидения и Лаврентия.

В 1937 году по инициативе Отто Шмидта был организован Институт теоретической геофизики АН СССР (сам Шмидт был директором института до 1949 года, а затем до самой кончины в 1956 году — заведующим отделом). В 1937 году Шмидту удалось организовать экспедицию, в рамках которой в самом центре Северного Ледовитого океана была оборудована первая научная дрейфующая станция «Северный полюс-1». В 1938 году он возглавил операцию по снятию персонала дрейфующей станции с льдины. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 27 июня 1937 года за руководство организацией дрейфующей станции «Северный полюс-1» Отто Юльевичу Шмидту было присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина, после того, как в СССР был учрежден знак особого отличия к этому званию, Шмидту была вручена медаль «Золотая Звезда».



Отто Юльевич Шмидт скончался 7 сентября 1956 года (в возрасте 64 лет) в Москве, где и проживал в последние годы своей жизни. До последних своих дней он не переставал заниматься научной деятельностью, в частности математическими исследованиями. Был похоронен в российской столице, на Новодевичьем кладбище. Именем Отто Шмидта были названы: остров в Карском море, полуостров, расположенный в северной части Новой Земли, мыс на побережье Чукотского моря, перевал и одна из вершин в горах Памира, а также Институт физики Земли; многочисленные улицы в городах на территории постсоветского пространства, проспект в Могилеве, музей освоения Арктики в Мурманской гимназии № 4.



Первый научно-исследовательский ледокол в Советском Союзе, который был спущен на воду в 1979 году (годы эксплуатации – 1979 – 1991), также носил имя Отто Шмидта. Помимо этого, в 1995 году РАН была учреждена премия О. Ю. Шмидта за выдающиеся научные работы в области освоения и исследования Арктики.

Овсянкин, Е. И. Полярной звезды ул. / Е. И. Овсянкин // Овсянкин Е. И. Имена архангельских улиц. – Архангельск, 2008. – С. 357.

Измайлов, И. Во славу столицы Беломорья / И. Измайлов // Правда Севера. – 1984. – 28 окт. – С. 2.

На Красной пристани у Морского музея установлены бюсты знаменитых людей, в том числе и Отто Юльевича Шмидту.

Шмидт Отто Юльевич // Арктика – мой дом : история освоения Севера в биографиях знаменитых людей : популярная энциклопедия школьника / [науч. ред., сост. В. И. Магидович]. – М., 2001. – С. 260.

Водопьянов, М. В. Повесть о ледовом комиссаре : [об О. Ю. Шмидте] / М. В. Водопьянов, Г. К. Григорьев. – М. : Государственное издательство географической литературы, 1959. – 197, [2] с., [1] л. портр. : ил., карты, портр.

Воскобойников, В. М. Зов Арктики : [героическая хроника : академик Шмидт] / В. М. Воскобойников. – М. : Молодая гвардия, 1975. – 192 с. : ил. – (Пионер – значит первый; вып. 44).

Корякин, В. С. Отто Шмидт / В. С. Корякин. – М. : Вече, 2011. – 412, [3] с., [8] л. ил. – (Великие исторические персоны) (Культура и наука). – Библиогр.: с. 408–411.

Подвигина, Е. П. Академик и герой : [об О. Ю. Шмидте] / Е. П. Подвигина, Л. К. Виноградов. – М. : Госполитиздат, 1960. – 31 с. – (Герои и подвиги).

Шмидт Отто Юльевич (18(30).09.1891 – 07.09.1956), ученый, государственный деятель, один из организаторов освоения Северного морского пути // Поморский летописец : альманах. – Архангельск, 2011. – Вып. IV. – С. 246–247.

Бурт, В. Красный Колумб : [Отто Юльевич Шмидт] / В. Бурт // Свой. – 2016. – № 9 (сент.). – С. 24–27 : фото. – (Своя земля).

Гемп, К. Открыватель великой трассы [О. Ю. Шмидт] / К. Гемп // Правда Севера. – 1981. – 30 сент.

Корякин, В. Долгое эхо рокового рейса / В. Корякин // Вокруг света. – 2004. – № 4. – С. 144–154 : ил. – (Загадки истории).

Кошелев, Я. П. Отто Юльевич Шмидт : к 90-летию со дня рождения / Я. П. Кошелев // Памятные даты Архангельской области, 1981. – Архангельск, 1981. – С. 56–58.



Майская горка

Папанина улица, (1986)



Иван Дмитриевич Папанин – российский путешественник, полярный исследователь, «герой Арктики», доктор географических наук, контр-адмирал (1943), дважды Герой Советского Союза (1937, 1940).

Иван Дмитриевич Папанин родился 26 ноября 1894 года в Севастополе в бедной семье. Его отец был матросом в порту, так что вся жизнь мальчика прошла рядом с морем. Его детство было тяжелым, полным нужды. Подростком, в двенадцать лет, он начал трудиться, закончив всего 4 класса земской начальной школы. Уже в 1908 году он пошел работать на севастопольский завод по изготовлению навигационных приборов. Здесь он стал квалифицированным токарем. По этому поводу позднее он чеховскими словами заметит: «В детстве у меня не было детства».

В 1912 году Папанина как одного из лучших работников предприятия перевели на судостроительный завод в Ревеле (сегодня Таллинн), а в 1914 году призвали на военную службу. При этом Иван Папанин снова оказался в Крыму, так как его отправили служить на Черноморский флот.

В 1917 г. он решительно принял сторону красногвардейцев и вплоть до освобождения Крыма от армии генерала Врангеля вел активную подпольную работу и участвовал в боевых действиях крымских партизан.

В 1918 – 1920 годах принимал участие в Гражданской войне на Украине и в Крыму (организация повстанческих отрядов и диверсий). С 1920 года был комиссаром оперативного управления при командующем морскими силами и силами Юго-Западного фронта. С ноября 1920 года выполнял функции коменданта Крымской ЧК, работал следователем. В 1921 году был переведен на работу в Харьков военным комендантом Украинского ЦИК, после чего, с июля 1921 по март 1922 года, работал секретарем Реввоенсовета Черноморского флота. За героизм,



проявленный в этой борьбе, И. Д. Папанин был награжден двумя орденами Красного Знамени.

В 1922 г. Папанин переехал в Москву. Здесь он сменил несколько мест работы, пока в 1925 г. не был назначен заместителем начальника экспедиции, направлявшейся в Якутию для строительства первой в Якутии радиостанции. Эта экспедиция стала началом его работы на Севере, которой была посвящена вся его дальнейшая жизнь. Еще находясь в столице, он успел в 1923 – 1925 годах пройти обучение на Высших курсах связи, именно после их окончания он и поехал в Якутию.

В 1931 г. И. Д. Папанин участвовал в первой своей полярной экспедиции на ледоколе «Малыгин», который в рамках программы подготовки ко 2-му международному Геофизическому году должен был встретиться с немецким дирижаблем «Граф Цепелин» на Земле Франца-Иосифа. Интересно впечатление, произведенное Папаниным на руководителя немецкой экспедиции, известного полярного исследователя У. Нобиле: «В этом крепком коренастом приземистом человеке сочеталась бычья сила и удивительная мягкость. Мне вспомнилось как на ледоколе морозной ночью, когда я вышел с непокрытой головой на палубу взять на пробу морской воды, он подошел и заботливо протянул мне меховую шапку и теплые сапоги. Всегда веселый, с открытым, пышущим здоровьем лицом, на котором светились живые глаза, он был для всех добрым товарищем... Папанин так и остался в моей памяти самой живописной фигурой на «Малыгине», даже больше – одним из самых симпатичных людей на ледоколе».

Отмеченные Нобиле человеческие качества Папанина вместе с исключительным талантом организатора, железной волей, силой духа, мужеством и стойкостью позволили ему с успехом выполнить ряд тяжелейших задач по освоению Арктики и мирового океана.

Деятельность Ивана Папанина в 1932 – 1935 годах также была связана с нахождением на самом краю земли. В 1932 – 1933 годах он являлся начальником полярной станции Бухта Тихая, которая находилась на Земле Франца-Иосифа, а в 1934 – 1935 году работал на станции, которая находилась на Мысе Челюскин. То есть работать ему приходилось в очень суровых условиях. Однако именно тогда Папанин, скорее всего, окончательно и бесповоротно влюбился в Арктику.



Позднее Ивана Дмитриевича ждали еще более сложные испытания. В 1937 – 1938 годах произошло то, что и сделало Папанина знаменитым в нашей стране и мире. Он возглавил первую в мире дрейфующую станцию «Северный полюс».

Будучи начальником этой экспедиции, он играл решающую роль в подготовке экспедиции и организации бесперебойной героической работы ее коллектива. Научные результаты, которые были получены в уникальном дрейфе, были представлены им Общему собранию Академии наук СССР 6 марта 1938 года и получили очень высокую оценку специалистов. Работа дрейфующей станции действительно позволила собрать много важной и новой информации о суровом арктическом крае. На протяжении 274 дней четверо бесстрашных работников станции «СП-1» дрейфовали на льдине и вели наблюдение за магнитным полем Земли, а также процессами, которые происходили в атмосфере Северного Ледовитого океана. За самоотверженный труд в тяжелых условиях Арктики все члены этой знаменитой экспедиции были представлены к званию Героя Советского Союза. При этом Папанин вместе с радистом станции Кренкелем получил степень доктора географических наук

Следующей героической эпопеей в жизни И. Д. Папанина стала в конце 1939 – начале 1940 годов успешная организация экспедиции по спасению из ледового плена ледокола «Георгий Седов». Этот пароход начал вынужденный дрейф в высоких широтах Ледовитого океана в конце 1937 года. Он не был специально подготовлен к длительному дрейфу, не был снабжен специальным оборудованием для научных исследований. Тем не менее, усилиями команды «Георгий Седов» был превращен в дрейфующую станцию, которая, благодаря мужеству, стойкости и слаженности команды, сумела в течение 812 дней обеспечивать гидрологические и метеорологические наблюдения в мало исследованной области Ледовитого океана. В середине 1939 г. стало ясно, что пароход «Георгий Седов» не в состоянии самостоятельно освободиться из ледового «плена», выйти из льдов Арктики и его ресурсов недостаточно для проведения третьей зимовки во льдах. Поэтому была организована спасательная экспедиция на ледоколе «Сталин», которую возглавил И. Д. Папанин.

Путь к «Седову» через тяжелые льды в условиях арктической ночи был крайне сложен и опасен. Но экипаж ледокола «Сталин» с честью выполнил поставленную задачу. В январе 1940 г. ледокол подошел к «Седову» и вывел его на буксире к Большой земле.

За удачную экспедицию по спасению ледокола, за образцовое выполнение правительственного задания и проявленный при этом героизм И. Д. Папанин, один из первых в нашей стране, был удостоен звания Дважды Героя Советского Союза.

В 1939 году И. Д. Папанин сменил О. Ю. Шмидта на посту начальника Главного управления северного морского пути. Деятельность этого управления была чрезвычайно широкой – оно должно было обеспечивать не только бесперебойную работу Северного морского пути как транспортной магистрали, но отвечало и за хозяйственное развитие колоссальных территорий Русского Севера, в том числе, геологическую разведку, строительство портов, городов и поселков и дорог, развитие промышленности и транспорта, образование и здравоохранение т. д.

Первые годы на этом высоком посту он уделял большое внимание постройке в стране мощных ледоколов, развитию арктического мореплавания.

На посту начальника управления (1939 – 1946 гг.) проявился организационный талант Папанина, его умение мобилизовать многие тысячи людей на решение сложных хозяйственных задач. В годы Великой Отечественной войны на И. Д. Папанина была возложена работа по обеспечению бесперебойной работы портов Архангельска и Мурманска по приему и отправке по железной дороге военных и хозяйственных грузов на фронт, которые приходили в СССР морем из США и Великобритании. За это в 1943 году он получил звание контр-адмирала.



В 1946 г. по состоянию здоровья И. Д. Папанин вынужден был оставить работу на Севере. На пенсию он вышел в 1949 году в связи с сердечным заболеванием (у него была стенокардия). При этом он не бросал заниматься теоретической научной деятельностью. С 1949 по 1951 гг. он являлся заместителем директора Института океанологии Академии наук СССР по экспедициям. Это стало началом его бурной деятельности по созданию советского научного флота и организации на его основе комплексных исследований мирового океана.

В 1951 г. он организовал при Президиуме АН СССР отдел морских экспедиционных работ и стал его начальником. Под руководством Папанина были разработаны проекты и построены специальные суда для проведения научных исследований в океане. Эти суда превратились в научно-исследовательские институты, которые позволили развернуть исследования океанов, не имевшие по своему размаху аналогов в мире. Кроме того, отдел морских экспериментальных работ планировал и организовывал научные экспедиции. В частности, здесь родилась идея организации первой Советской антарктической экспедиции. В течение тридцати пяти лет Папанин был руководителем исследований мирового океана, и с его именем связаны все крупнейшие достижения в этой области.

Параллельно с этим, с 1965 года он являлся также директором Института биологии внутренних вод АН СССР, расположенном в поселке Борок. Также он являлся председателем Московского филиала Географического общества Советского Союза.

Депутат Верховного Совета СССР 1–2-го созывов (в 1937 – 1950 годах). Жил в городе-герое Москве.

Иван Дмитриевич Папанин скончался 30 января 1986 года от хронической сердечной недостаточности в довольно преклонном возрасте – 91 год. Он был похоронен в Москве, на Новодевичьем кладбище.

За свою жизнь он успел стать почетным гражданином сразу четырех городов – родного Севастополя, а также Архангельска, Мурманска и Липецка, и даже одной области – Ярославской. Его именем был назван мыс, расположенный на Таймыре, горы в Антарктиде и подводной горы в Тихом океане, а также остров в Азовском море. Достоинством памятником ему является также ныне действующий Северный морской путь.

В честь Папанина были названы улицы в ряде городов (Екатеринбурге, Измаиле, Липецке, Мурманске и Ярославле), в том числе и две улицы в Архангельске, (улица Папанинцев, 1962; улица Папанина, 1986), Институт биологии внутренних вод.





За годы своей жизни Иван Папанин был удостоен множества наград. Награждён 9 орденами Ленина (27 июня 1937, 22 марта 1938, 1 мая 1944, 26 ноября 1944, 2 декабря 1945, 30 декабря 1956, 26 ноября 1964, 26 ноября 1974, 23 ноября 1984), орденом Октябрьской Революции (20 июля 1971), 2 орденами Красного Знамени (1922, 15 ноября 1950), орденами Нахимова 1-й степени (8 июля 1945), Отечественной войны 1-й степени (11 марта 1985), 2 орденами Трудового Красного Знамени (22 января 1955, 8 января 1980), орденами Дружбы народов (1982 или 1984), Красной Звезды (10 ноября 1945), медалью «За боевые заслуги» (3 ноября 1944), другими медалями, а также орденами и медалями иностранных государств. Награждён Золотой медалью имени С. О. Макарова Академии Наук СССР (22 ноября 1984; за выдающийся вклад в развитие научных исследований в Северном Ледовитом океане и за создание научно-исследовательского флота страны), в том числе успел дважды

стать Героем Советского Союза. Помимо этого, он имел звание контр-адмирала и научную степень доктора географических наук. Широкую известность он получил еще в 1937 году, когда возглавил экспедицию на Северный полюс.

Интересные факты биографии И. Д. Папанина

Иван Дмитриевич Папанин – это академик без образования. В свое время он не получил даже среднего образования, мальчик проучился в начальной школе всего 4 года. Настоящей «школой жизни» для прославленного полярника стал завод. Лишь работая в Наркомате связи, Папанин окончил Высшие курсы связи. При этом отсутствие образования не помешало ему в 1938 году стать доктором наук, он получил эту степень за результаты, достигнутые в рамках работы станции «СП-1». В дальнейшем он смог стать академиком Академии наук СССР, а также заместителем директора Института океанологии АН СССР по экспедициям и директором Института биологии внутренних вод АН СССР. Не каждому дано добиться таких успехов и с должным образованием. То же самое можно сказать и о его воинском звании. Папанин стал контр-адмиралом в 1943 году. До этого он был лишь обычным матросом в годы Первой мировой войны и никакого специального военного образования не имел.





Бюст И. Д Папанина в галерее славы у Морского музея в г. Архангельске

Овсянкин, Е. И. Папанина ул. / Е. И. Овсянкин // Овсянкин Е. И. Имена архангельских улиц. – Архангельск, 2008. – С. 282–283.

Бюсты славных личностей, установлены около Музея северного мореплавания // Архангельск и его торговый порт : (сборник извлечений из публикаций) / [сост. Г. Н. Елькин]. – Архангельск, 2010. – С. 305.

Измайлов, И. Во славу столицы Беломорья / И. Измайлов // Правда Севера. – 1984. – 28 окт. – С. 2.

Бюсты Курочкина А. М., Седова Г., Шмидта О., Воронина В., Папанина И. на Красной пристани в галерее славы.

Папанин Ив. Дм. (1894 – 1986) – советский полярный исследователь, д-р геогр. наук, контр-адмирал (1943), дважды Герой Советского Союза (1937, 1940) // Большой энциклопедический словарь. – М., 1991. – Т. 2. – С. 108.

Папанин Иван Дмитриевич (1894 – 1986), советский полярный исследователь, контр-адмирал (1943) // Морской энциклопедический словарь : в 2 т. – Л., 1993. – Т. 2. – С. 448.

Папанин Иван Дмитриевич // Герои Советского Союза : в 2 т. – М., 1988. – Т. 2. – С. 234–235.



Папанин Иван Дмитриевич // Почетные граждане города Архангельска : справочно-информационное издание. – Архангельск, 1996. – С. 33–34. – Библиогр. в конце ст. (12 назв.).

Папанин, И. Д. Жизнь на льдине : дневник / И. Д. Папанин ; послесл. Е. М. Сузюмова. – М. : Мысль, 1972. – 310 с. : карты, [16] л. ил. – (XX век: Путешествия. Открытия. Исследования).

Он же. Лед и пламень / И. Д. Папанин. – 2-е изд. – М. : Политиздат, 1984. – 429 с.

Он же. Лед и пламень / И. Д. Папанин // Архангельск и его торговый порт : (сборник извлечений из публикаций) / [сост. Г. Н. Елькин], Архангельск, 2010. – С. 222–231.

Он же. На полюсе : рассказ / И. Папанин ; худ. В. Винокур. – М. : Детская литература, 1988. – 63 с. : ил.

И. Д. Папанин : [альбом] / текст и сост. Г. Е. Тихомировой ; худож. А. Л. Семенов. – М. : Планета, 1990. – 199 с.

Каневский, З. М. Зачем человеку льды? : (книга о полярниках) / З. М. Каневский. – М. : Политиздат, 1989. – 238 с., [8] л. ил.

Сузюмов, Е. М. Четверо отважных : (покорение Северного полюса) : [о И. Д. Папанине, П. П. Ширшове, Е. К. Федорове, Э. Т. Кренкеле : пособие для учащихся] / Е. М. Сузюмов. – М. : Просвещение, 1981. – 141, [3] с. : ил., портр. – Библиогр. в конце кн. и в подстроч. примеч.

Тихомиров, Г. С. Герой Арктики Иван Папанин : документальный очерк / Г. С. Тихомиров. – М.: Мысль, 1984. – 188 с. – (Замечательные географы и путешественники). – Библиогр.: с. 150–187.

Он же. К истории экспедиции Папанина : документальный очерк / Г. С. Тихомиров ; [вступит. ст. И. Д. Папанина]. – М. : Мысль, 1980. – 142, [2] с. : ил.

Богданов, Е. Ф. Папанин И. Д. / Е.Ф. Богданов // Архангельск. 1584 – 1984. Фрагменты истории. – Архангельск, 1984. – С. 299.

Ермолин, Б. В. Первые Папанинские чтения в Архангельске / Б. В. Ермолин // Знаменитые люди Севера : от М. В. Ломоносова до наших дней. – Архангельск, 2006. – С. 155.

Житнев, В. А. Подвиг папанинцев / В. А. Житнев // Летопись Севера : [сборник по вопросам истории экономического развития и исторической географии Севера]. – 1979. – Вып. 9. – С. 57–60.

Магидович, И. П. Папанин Иван Дмитриевич (р. 1894) – контр-адмирал, д-р географических наук, исследователь Арктики / И. П. Магидович // Русские мореплаватели : [сборник статей] / ред. В. С. Лупач. – М., 1953. – С. 539.



Аккуратов, В. Хозяин полюса [Иван Дмитриевич Папанин] / В. Аккуратов // Комсомольская правда. – 1979. – 25 нояб.

Ермакова, Л. Полярник – это характер : [об И. Д. Папанине] / Л. Ермакова, Н. Железнов // Правда Севера. – 1984. – 27 нояб.

Костров, К. Память о нем сохраним в сердцах : [И. Д. Папанин и Север] / К. Костров, С. Кузнецов // Правда Севера. – 1986. – 4 февр.

Папанин Иван Дмитриевич // Архангельск. – 1996. – 11 июня. – С. 3. – (Почетные горожане).

Полярник № 1 : юбиляр: Иван Папанин, почетный гражданин города Архангельска / подготовила Л. Ковлишенко // Архангельск – город воинской славы. – 2014. – 26 нояб. (№ 89). – С. 3 : фото. – (Герои недели).

Самохин, А. Лед и пламень Ивана Папанина / А. Самохин. – (Русский характер) // Свой: Ежемесячное приложение к газете «Культура». – 2016. – № 1. – С. 16–20 : ил.

И. Д. Папанин заслуженно был почетным гражданином пяти городов, его именем названы мыс на Таймыре, остров в Азовском море, горы в Антарктиде и Тихом океане, городские улицы.

Тулинов, И. Браток с Корабельной стороны : [почетный гражданин Архангельска И. Д. Папанин] / И. Тулинов // Правда Севера. – 1984. – 12 июля.

Фридман В. «Херсон» назывался... : сегодня исполняется 105 лет со дня рождения И. Д. Папанина / В. Фридман // Архангельск. – 1999. – 26 нояб.

Хвостов, В. Без чванства и амбиций / В. Хвостов // Правда Севера. – 2008. – 13 февр. – С. 20.

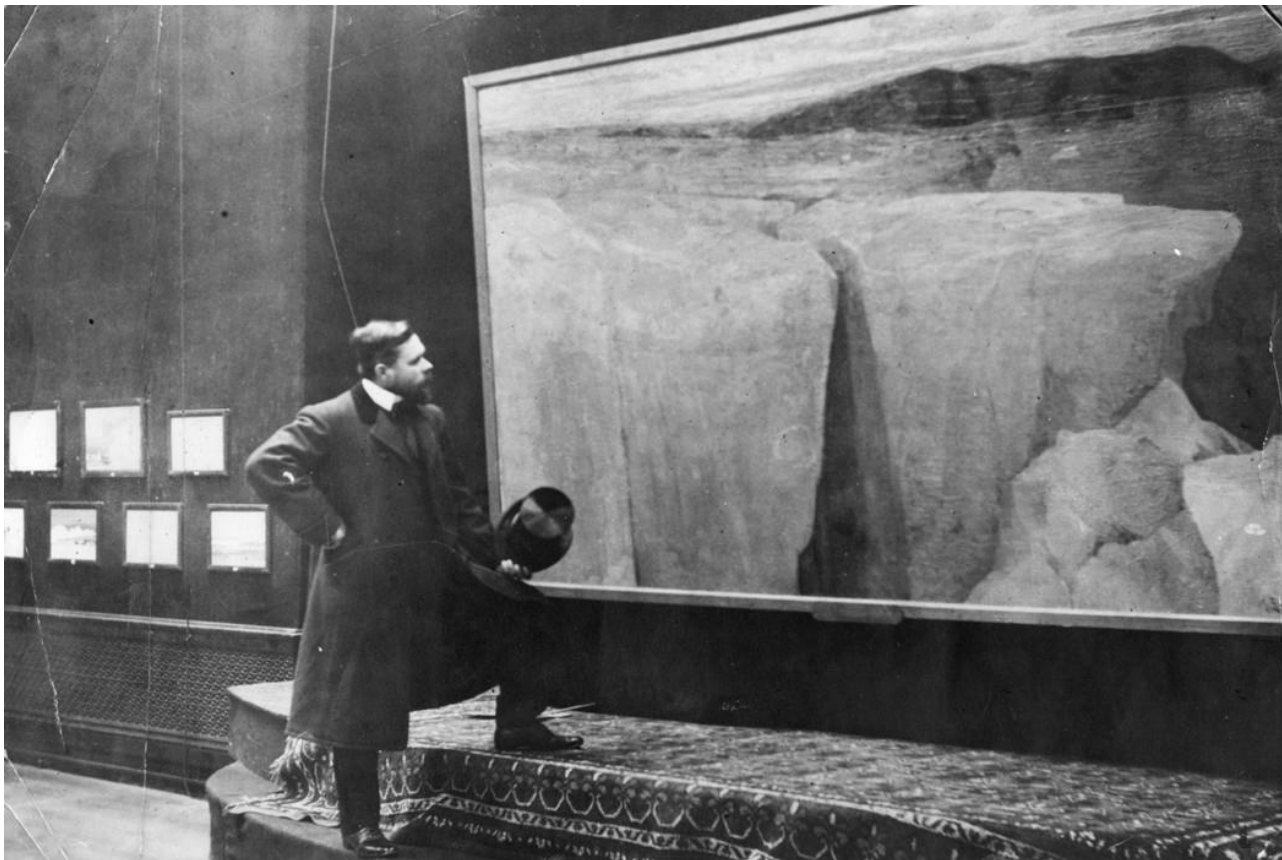
Чесноков, И. Имена славные : [кораблестроитель И. А. Амосов и Почетный гражданин Архангельска И. Д. Папанин] / И. Чесноков // Волна. – 2005. – 15–21 нояб. – С. 19.

«И, если говорят: «Победа!», то никогда не забывай про ту войну!..»: дань памяти героям Великой Отечественной войны в названиях улиц : путеводитель по улицам Архангельска / Муницип. учреждение культуры муницип. образования «Город Архангельск» «Централиз. библ. система», Центральная городская библиотека им. М. В. Ломоносова ; [сост. Г. И. Попова]. – Архангельск, 2016. – С. 139–142.



Майская Горка

Художника Борисова улица (1968)



Борисов Александр Алексеевич (02(14).11.1866 – 17.08.1934) – полярный исследователь-художник. В истории русской культуры и живописи он занимает особое место. В нем сочетался дар художника и тяга к исследованию Севера, изучению его географии и природных богатств. Именно поэтому картины о Севере стали не эпизодами в его творчестве, а составили саму его суть. Борисова по праву можно считать основоположником полярного жанра.

Борисов родился в небольшой северной деревне Глубокий ручей, недалеко от Красноборска (Сольвычегодский уезд Вологодской губернии) на Северной Двине, в семье крестьянина-переселенца. Нужда и тяжелый труд сопутствовали ему вплоть до окончания Академии художеств. Суровое детство и юность не согнули Борисова, наоборот, они закалили его характер, привили ему те качества, которые необходимы человеку, связавшему свою жизнь с Севером. Мрачная, подавляющая красота Севера привлекала и манила его. Будучи «северянином по душе и рождению он всю жизнь с ранней юности только и мечтал о том, чтобы отправиться туда, вверх, за пределы Архангельской губернии».

Еще, студентом, в 1894 году Борисов в качестве рисовальщика участвовал в поездке по Северу России и Норвегии. В 1896 году он вместе с экспедицией АН впервые побывал на Новой Земле. Влечение на Север заставляло Борисова организовывать собственные экспедиции. В 1897 году он совершил большое путешествие по Большеземельской тундре и о. Вайгач, из которого привез «два пуда этюдов», раскрывающих красоту цветущей тундры и плавающих льдов, целый ряд зарисовок из жизни ненцев, а также путевые заметки, отражающие бедность и обездоленность местного населения, неустроенность их быта.



В навигацию 1899 года Борисов отправился на Новую Землю, доставив туда лес для дома и снаряжение для будущей большой экспедиции. На крошечной яхте «Мечта» он прошел через льды Маточкина Шара и выгрузил снаряжение в районе залива Чекина. В тот год из-за тяжелейших ледовых условий на Карскую сторону смогла пробиться только яхта Борисова.



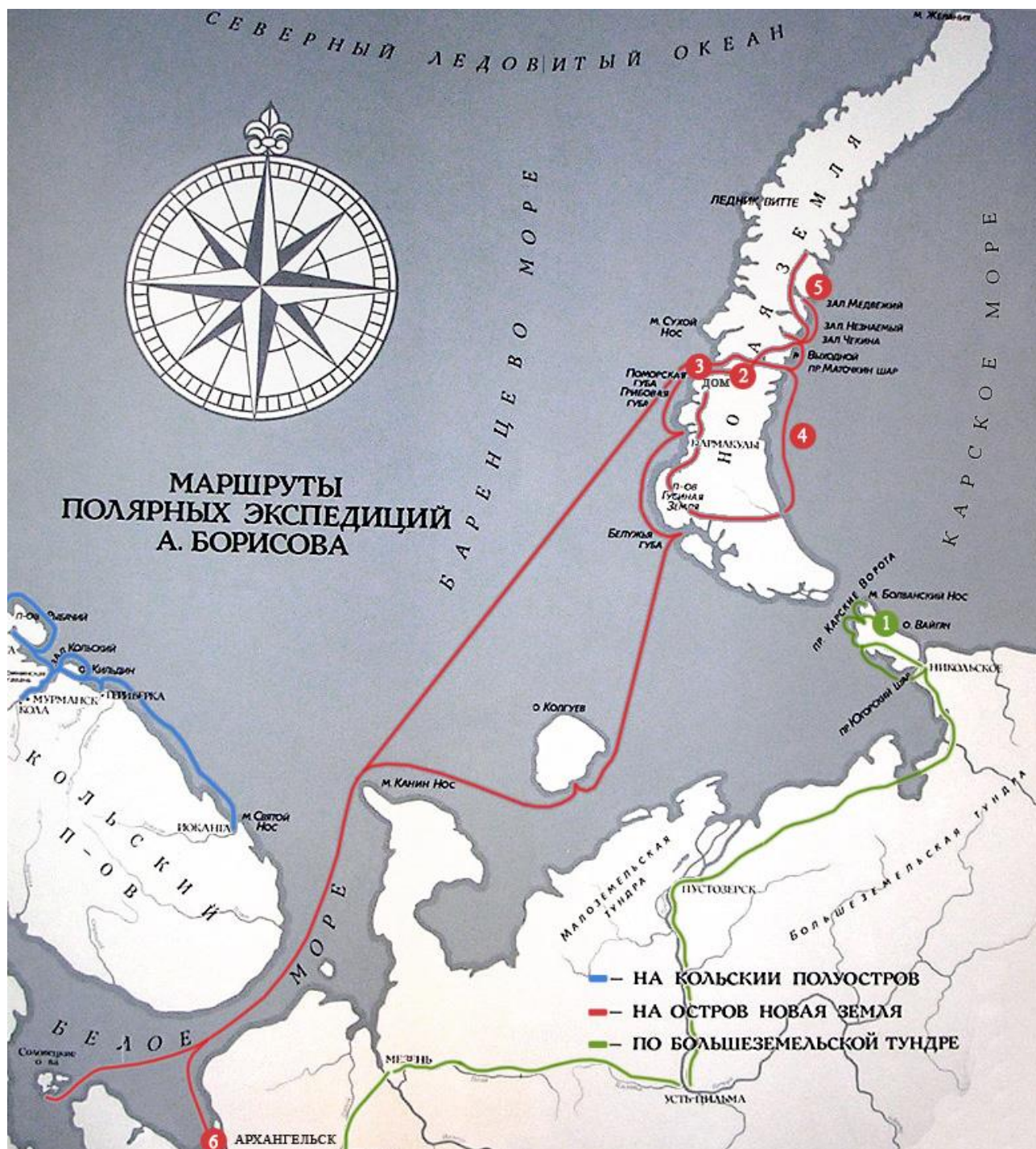
Яхта Борисова «Мечта», затертая льдами в Маточкином Шаре. Худ. А. А. Борисов

В 1900 – 1901 гг. состоялась последняя и самая результативная поездка Борисова на Новую Землю. Он построил дом у западного входа в пролив Маточкин Шар в Поморской губе и с восемью спутниками отправился на «Мечте» в Карское море. После выгрузки продовольствия в заливе Чекина на обратном пути, они были вынуждены покинуть затертое льдами судно и по льдам отправиться к Новой Земле. Им пришлось бросить шлюпки, кроме маленькой шлюпки-ледянки, большую часть продовольствия и снаряжения, погибли собаки. Пройденное днем расстояние компенсировалось обратным дрейфом ночью. К счастью, льдину с обессилившими людьми все-таки прибило к берегу южнее Маточкина Шара. Оказавшаяся здесь случайно ненецкая промысловая артель спасла их. Три недели продолжалось 400-километровое пересечение Новой Земли. Лишь в ноябре путешественники прибыли к своему дому в Поморской губе, где и зазимовали. Зимовка прошла успешно, благодаря хорошо налаженному быту и питанию.

В апреле 1901 года Борисов со своим помощником, зоологом Т. Е. Тимофеевым и ненцем Устином Канюковым на трех собачьих упряжках отправился на Карскую сторону. В этой поездке Борисовым написаны сотни эскизов и этюдов, использованных им для создания своих всемирно известных картин. Кроме того, были собраны ценные геологические, зоологические и ботанические коллекции, а также впервые нанесены на карту внутренние части глубоко вдающихся в сушу заливов Медвежий, Незнаемый и Чекина, куда ранее не ступала нога человека. Обратный путь путешественники проделали также пешком или на лодке и в августе достигли своего дома в Поморской губе. Море до самого горизонта было покрыто льдом, но это не пугало полярников. Они были обеспечены всем необходимым для зимовки. Однако через несколько дней неожиданно показался пароход. Им оказался пароход «Пахтусов» гидрографической экспедиции под руководством А. И. Вилькицкого и А. И. Варнека, который они встречали ранее в Маточкином Шаре. Судно пришло из губы Грибовой, где спасалось от напора льдов. Приняв любезное



предложение Вилькицкого, Борисов и его помощники погрузились на судно и в начале сентября прибыли в Архангельск.



Подавляющее большинство данных Борисовым географических названий связаны с близкими ему людьми. Здесь имена его покровителей – С. Ю. Витте (ледник), А. А. Боголюбова (мыс, гора), М. И. Кази (мыс, гора), П. М. Третьякова (ледник), Б. А. Яловецкого (мыс), И. И. Толстого (мыс), П. П. Семенова (залив). Другая группа названий – имена выдающихся русских художников И. Е. Репина (мыс), И. Н. Крамского (мыс), В. В. Верещагина (мыс), В. М. Васнецова (мыс, ледник), в том числе его учителей И. И. Шишкина (мыс, гора) и А. И. Куинджи (мыс). Ни одному объекту он не присвоил свое имя.

Талант Борисова-художника был по достоинству оценен И. Е. Репиным и В. М. Васнецовым. После их высокой оценки создатель Московской художественной



галереи П. М. Третьяков уже в 1896 году приобрел 66 этюдов и картин Борисова. После возвращения из Арктики художника ждала большая работа и триумфальные выставки картин во многих крупнейших городах Европы и Америки.

Проблемы Севера занимали Борисова и после того, как он перестал участвовать в арктических экспедициях. Будучи поборником промышленного освоения Севера, Борисов оказался среди тех, кто разуверился в возможности регулярного плавания в арктических морях и стал горячим сторонником развития железнодорожного сообщения на севере России. В 1908 году он выступил с проектом строительства Обь-Мурманской железной дороги (Обь-Котлас-Сорока с выходом от Котласа на Петербург).

В 1918 году Борисов и норвежский банкир Э. Ганневи́г обратились к Советскому правительству с предложением концессии на строительство этой дороги, названной ими «Великий Северный путь». Предложение было рассмотрено и одобрено Совнаркомом, но реализовать его не удалось по финансовым причинам.

Последние годы жизни Борисов жил в своем доме под Красноборском. Как только закончилась Гражданская война, он начал воплощать в жизнь свою давнишнюю идею о создании курорта возле своего дома на базе минерального источника. Ему это удалось, во многом, благодаря Н. А. Семашко.



Дом А. А. Борисова в Красноборске

Жена Борисова не хотела жить «в этом медвежьем углу» и настаивала на переезде в Берлин. Художник решительно отказался покинуть родину. В 1922 году его жена и приемная дочь последним пароходом на Архангельск уехали за границу.

Искусство уже мало занимало Борисова. Он посвятил себя работе управляющего созданного им курорта «Солони́ха», занимался экономическими

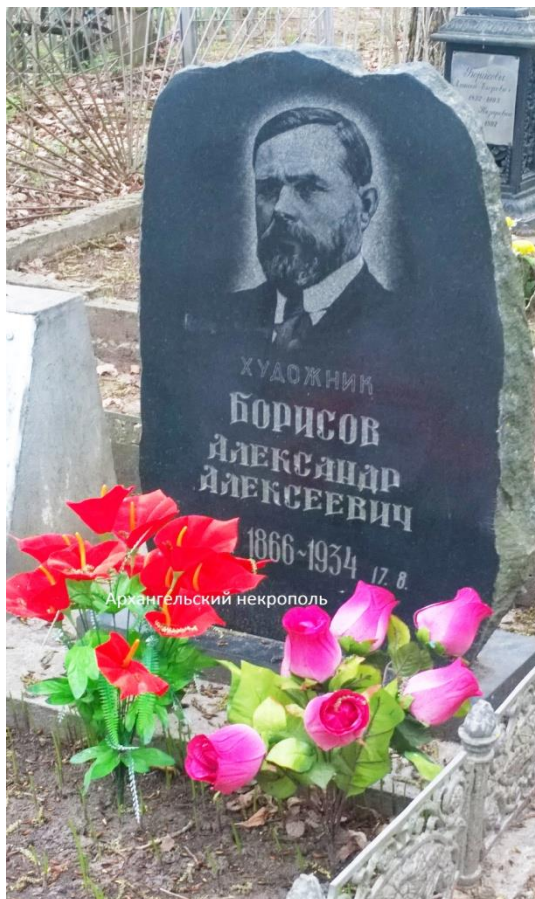


проблемами Севера, состоял внештатным сотрудником Госплана СССР. Ему неоднократно предлагали работу и хорошую квартиру в Москве, но он отказывался.

В 1932 году три весенних месяца Борисов провел у жены в Берлине. Здесь он вновь увидел свои картины, что подвигло его на создание для Архангельского музея крупного полотна «Августовская полночь в Карском море». Смерть прервала эту работу. Александр Алексеевич Борисов похоронен на сельском кладбище под Красноборском.

Заслуги Борисова отмечены орденом Св. Владимира 4 степени, английским орденом Бани, французским орденом Почетного легиона, норвежским орденом Св. Олафа.

В 1974 году, в 40-ю годовщину смерти Борисова, на его родине, в селе Красноборск, был открыт памятник художнику. В 1973 году вышло постановление Совета Министров «О наименовании в честь полярного исследователя-художника А. А. Борисова безымянного полуострова, расположенного в восточной части Северного острова Новая Земля между заливами Чекина и Незнаемый, полуостровом Борисова». Именем А. А. Борисова названы улицы в Архангельске, Красноборске и Великом Устюге.



В Архангельске, по адресу: ул. Поморская, 3, открыт Музей художественного освоения Арктики им. Борисова, входящий в состав Государственного музейного объединения «Художественная культура Русского Севера».

Овсянкин, Е. И. Художника Борисова ул. / Е. И. Овсянкин // Овсянкин Е. И. Имена архангельских улиц. – Архангельск, 2008. – С. 347.

Борисов Александр Алексеевич // Арктика – мой дом : история освоения Севера в биографиях знаменитых людей : популярная энциклопедия школьника / [науч. ред., сост. В. И. Магидович]. – М., 2001. – С. 206.

Мунин, А. Н. Александр Борисов : (к 100-летию со дня рождения) / А. Н. Мунин. – Вологда : Сев.-Зап. кн. изд-во, 1967. – 120 с. : ил.

Назимова, И. В. Александр Алексеевич Борисов: жизнь и творчество / И. В. Назимова. – Архангельск : Облиздат, 1959. – 60 с.

Баталова, С. Г. Старейшие художники Севера А. А. Борисов, С. Г. Писахов, И. К. Вылка. Полярный жанр в творчестве архангельских художников XX века / С. Г. Баталова // Ефремова С. А. Архитектурная сказка Красноборья : между прошлым и будущим : история, искусство, архитектура, путевые заметки. – Архангельск, 2008. – С. 105–110.



Боярский, П. В. Освоение и изучение Новой Земли со второй половины XIX века до 1917 года / П. В. Боярский // История освоения полярного архипелага Новая Земля / под общ. ред. П. В. Боярского. – М., 2005. – С. 68–114.

Бурдачева, Н. И. Прижизненные выставки картин А. А. Борисова / Н. И. Бурдачева // А. А. Борисов и Север : тезисы докладов регион. науч.-практ. конф., посв. 125-летию со дня рождения А. А. Борисова / АН СССР, Арх. филиал Геогр. о-ва СССР [и др.] ; редкол.: В. В. Брызгалов, А. Н. Давыдов, Э. Н. Осипова. – Архангельск, 1991. – С. 10–12.

Власов, Р. В. А. А. Борисов: художник, исследователь, патриот Севера / Р. В. Власов // Там же. – С. 3–7.

Ефремова, С. А. Дом-усадьба художника А. А. Борисова / С. А. Ефремова // Ефремова С. А. Архитектурная сказка Красноборья : между прошлым и будущим : история, искусство, архитектура, путевые заметки. – Архангельск, 2008. – С. 36–39.

Зайцева, Т. В. Музей художественного освоения Арктики имени Александра Борисова / Т. В. Зайцева // Зайцева Т. В. Город, хранимый Архангелом : приложение к образовательной программе по этнокультурному краеведению для учащихся 8–11 классов. – Архангельск, 2010. – С. 90.

Зуева, Е. В. Дом на Новой Земле / Е. В. Зуева // А. А. Борисов и Север : тезисы докладов регион. науч.-практ. конф., посв. 125-летию со дня рождения А. А. Борисова / АН СССР, Арх. филиал Геогр. о-ва СССР [и др.] ; редкол.: В. В. Брызгалов, А. Н. Давыдов, Э. Н. Осипова. – Архангельск, 1991. – С. 16–19.

Ледков, В. Н. На выставке художника Борисова : [стихотворение] / В. Н. Ледков // Ледков В. Снег растает : стихи : пер. с ненецкого. – Архангельск, 1982. – С. 61–62.

Лукьянова, Г. А. Картины А. А. Борисова в Красноборском историко-художественном и мемориальном музее / Г. А. Лукьянова // А. А. Борисов и Север : тезисы докладов регион. науч.-практ. конф., посв. 125-летию со дня рождения А. А. Борисова / АН СССР, Арх. филиал Геогр. о-ва СССР [и др.] ; редкол.: В. В. Брызгалов, А. Н. Давыдов, Э. Н. Осипова. – Архангельск, 1991. – С. 15–16.

Меркушев, А. А. Роль А. А. Борисова в разработке вопросов транспортно-экономического освоения Севера и Сибири / А. А. Меркушев, В. Н. Марков // Там же. – С. 25–28.

Попова, В. Г. Экономические заметки в книге А. А. Борисова «У самоедов. От Пинеги до Карского моря» / В. Г. Попова // Там же. – С. 22–25.

Ружникова, Е. И. А. А. Борисов: (заметки о некоторых сторонах его творчества) / Е. И. Ружникова // Там же. – С. 7–10.

Титова, М. В. Черты поморского характера (на примере экспедиции художника А. А. Борисова на Новую Землю в 1900 – 1901 гг.) // Российский Север и Арктика: история, традиции, образы : (к 150-летию А. А. Борисова) : сборник научных статей : материалы междисциплинарной научной конференции / [сост., науч. ред. Т. С. Минаева]. – Архангельск, 2016. – С. 228–235.



Шадрина, Н. Р. Топонимы на карте Новой Земли / Н. Р. Шадрина // А. А. Борисов и Север : тезисы докладов регион. науч.-практ. конф., посв. 125-летию со дня рождения А. А. Борисова / АН СССР, Арх. филиал Геогр. о-ва СССР [и др.] ; редкол.: В. В. Брызгалов, А. Н. Давыдов, Э. Н. Осипова. – Архангельск, 1991. – С. 19–22.

Бобылкина, Я. Баян льдов и полуночного солнца / Я. Бобылкина // Архангельск. – 2006. – 9 сент. – С. 6.

В честь «художника вечных льдов...» // Правда Севера. – 2006. – 7 сент. – С. 2.

Звонарев, И. Красноборск – это Борисов и Солони́ха : на малой родине радетеля земли Русской / И. Звонарев ; фот. авт. // Архангельск. – 2016. – 24 нояб. (№ 46). – С. 24 : фот. – (Региону – 80 лет).

Петров, Н. На земле Борисова / Н. Петров // Архангельск. – 2002. – 10 окт. – С. 4.

Лоцилов, М. Судьба наследия могла быть иной / М. Лоцилов // Правда Севера. – 2006. – 25 авг. – С. 5.

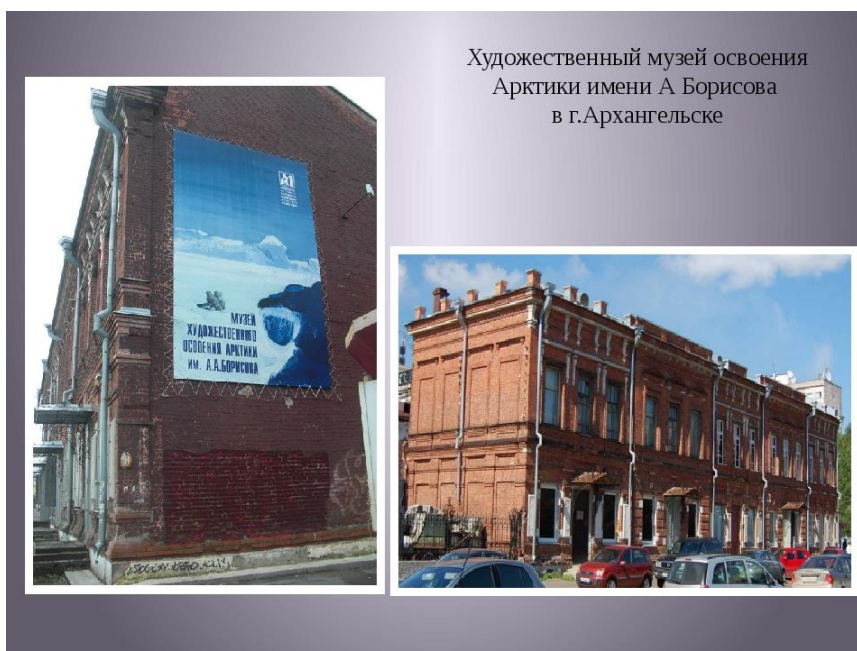
Морева, Т. Александр Борисов: Соловецкий обет на всю жизнь : в ноябре нынешнего года будет отмечаться 150-летие северного художника Александра Борисова, в чьем творчестве важную роль сыграли Соловки / Т. Морева ; фот. авт. // Архангельск. – 2016. – 16 июня (№ 23/2) : спецвып. «Соловки». – С. 8 : фот. цв.

Трубина, Е. Верные, как зеркало : Александр Алексеевич Борисов / Е. Трубина. – (Сто архангельских художников) // Правда Севера. – 2012. – 5 дек. (№ 141). – С. 15.

Федосова, Л. Нансен из Красноборска / Л. Федосова // Волна. – 2006. – 21 нояб. – С. 28.

В Музее художественного освоения Арктики отметили юбилей художника А. А. Борисова, чье имя носит музей.

Ярыгин, С. А. Воспевшему Арктику : музей художественного освоения Арктики им. Борисова / С. А. Ярыгин // Архангельск. – 2002. – 3 сент. – С. 3.



Чкалова улица

(Майская Горка, 1948)



Валерий Павлович Чкалов – советский лётчик-испытатель, комбриг (1938), Герой Советского Союза, родился 2 февраля 1904 года в селе Василево (ныне город Чкаловск).

Его отец, Павел Григорьевич, работал котельщиком в Василевских казенных мастерских (ныне Чкаловская судостроительная верфь). Здесь строились и ремонтировались суда технического флота.

Мать Валерия, Ирина Ивановна, была домохозяйкой. Умерла она в 1910 году. Валерию в то время было 6 лет. После смерти Ирины Ивановны ее заменила в семье вторая жена Павла Григорьевича – Наталья Георгиевна.

С семи лет Валерий пошел учиться в сельскую Василевскую начальную школу. В 1916 году по окончании школы отец направляет его на учебу в Череповецкое техническое училище. Однако закончить его Валерию не удалось. В 1918 году училище из-за разрухи в стране было временно закрыто.

Валерий вернулся в Василево, стал работать подручным у отца. С наступлением навигации он поступил на работу кочегаром на землечерпательную машину.

Во вторую навигацию, в 1919 году, он работает кочегаром на пароходе «Баян». С палубы парохода он впервые увидел самолет. Тогда-то и появилась мечта стать летчиком. Валерий увольняется с парохода. Осенью 1919 года он вступает добровольцем в Красную Армию. Затем работает слесарем-сборщиком самолетов в Канавинском авиационном парке в Нижнем Новгороде. Ему шел тогда шестнадцатый год.

В 1921 году настойчивыми просьбами Чкалов добивается путевки в Егорьевскую авиационную теоретическую школу. По ее окончании, в 1922 году он был переведен в Борисоглебскую авиационную школу. Здесь совершил первый самостоятельный полет, а затем быстро совершенствовался в технике вождения самолета.

Как один из лучших курсантов Чкалов был направлен в Московскую школу высшего пилотажа, а затем – в Серпуховскую школу воздушного боя. В июне 1924 года военный летчик-истребитель Чкалов был направлен для прохождения службы в Ленинградскую Краснознаменную авиаэскадрилью им. П. Н. Нестерова. Служба в эскадрилье – важный, интересный, хотя и беспокойный период в жизни Чкалова. К тому времени он уже зарекомендовал себя как человек бесстрашный, настойчивый.



Один за другим Чкалов совершает рискованные, дерзкие полеты. Эти полеты неуставные. Чкалов получает дисциплинарные взыскания, отстраняется от полетов. Однако эти полеты молодого Чкалова не были безрассудными и бесцельными. Он искал новых путей в совершенствовании техники пилотирования. Он стремился взять от самолета все, что тот мог дать.

Уже тогда В. П. Чкалов являлся виртуозным мастером высшего пилотажа. В 1927 году он был направлен в Москву как лучший летчик Ленинградской авиаэскадрильи для участия в параде в честь 10-й годовщины Октябрьской революции. За блестящее летное мастерство получил благодарность в приказе наркома обороны К. Е. Ворошилова.

В 1927 году В. П. Чкалов женился на ленинградской учительнице Ольге Эразмовне Ореховой. В марте 1928 года он был переведен на службу в Брянскую авиабригаду. Жена с маленьким сыном Игорем оставались в Ленинграде. Это было трудное время в жизни Чкалова. Он совершил в Брянске аварию и был уволен из армии.

В начале 1929 года Валерий вернулся в Ленинград к семье. Он поступает на работу в Ленинградский Осоавиахим. Здесь он возглавляет школу планеристов. В ноябре 1930 года В. П. Чкалов был восстановлен в ВВС как военный летчик. Он был зачислен на работу летчиком-испытателем в Московский научно-испытательный институт ВВС. За два года работы в НИИ Чкалов совершил более 800 испытательных полетов, освоив технику пилотирования 30 типов самолетов. Здесь, в институте, Чкалов участвовал в испытаниях так называемого авиазвена. Авиазвено состояло из тяжелого бомбардировщика, несшего на своих крыльях до пяти самолетов истребителей.

В январе 1933 года В. П. Чкалов был назначен на работу летчиком-испытателем Московского авиационного завода им. Менжинского. Он являлся шеф-пилотом замечательного авиаконструктора Н. Н. Поликарпова. Здесь, на заводе, Чкалов испытывал лучшие самолеты-истребители 30-х годов. Это истребитель бипланной системы И-15 с последующими модификациями и один из первых монопланов истребитель И-16.

Творческая деятельность летчика-испытателя В. П. Чкалова принесла свои плоды, позволила значительно улучшить качество советских самолетов. 5 мая 1935 года авиаконструктор Н. Н. Поликарпов и летчик-испытатель В. П. Чкалов за создание лучших самолетов-истребителей были награждены высшей правительственной наградой – орденом Ленина. Наконец, творческие устремления летчика Чкалова получили должное признание и оценку.

Осенью 1935 года Г. Ф. Байдуков, товарищ Чкалова по работе в НИИ ВВС, обращается к нему с предложением возглавить экипаж самолета АНТ-25 для перелета через Северный полюс в США. После некоторых колебаний Чкалов соглашается с этим предложением.

Весной 1936 года экипаж в составе В. П. Чкалова, Г. Ф. Байдукова, А. В. Белякова обращается в правительство с просьбой о разрешении на перелет. Однако первоначально экипажу было дано разрешение на перелет по маршруту Москва – Петропавловск-на-Камчатке. Началась подготовка экипажа и самолета к полету. 20 июля 1936 года экипаж В. П. Чкалова стартовал в этот легендарный перелет – на Дальний Восток.

22 июля через 56 часов полета в сложнейших метеорологических условиях Чкалов посадил гигантскую машину на узкой песчаной косе острова Удд. 9 375 километров пройденного пути – таков итог этого перелета. За этот подвиг Чкалов, Байдуков и Беляков были удостоены звания Героя Советского Союза, награждены орденом Ленина.





Г. Ф. Байдуков, В. П. Чкалов и А. В. Беляков

В этом же, 1936-м году, В. П. Чкалов и его соратники принимали участие во Всемирной парижской авиавыставке. Там были представлены советские самолеты АНТ-25, ЦКБ-15 и ПС-35.

Мысль о перелете через Северный полюс в США не оставляла чкаловский экипаж. И вот, наконец, в мае 1937 года разрешение было получено. 18 июня 1937 года АНТ-25 взял старт для второго героического перелета. Полет через Северный полюс был еще более трудным, чем первый. Но воля и мужество летчиков победили. Полет был завершён 20 июля 1937 года в американском городе Ванкувер. Экипаж пробыл в воздухе без посадки 63 часа 25 минут и покрыл расстояние более 10 тысяч километров, из них 5 900 километров самолет прошел над водой и льдами.

В самолете было сделано много усовершенствований, устранены некоторые недостатки, обнаруженные во время прошлого полета. Во избежание обледенения винт самолета был устроен так, что во время полета омывался особой жидкостью, устраняющей образование льда на его поверхности. Особое внимание было обращено на оборудование кабины, где летчикам предстояло провести несколько десятков часов. В ней была поставлена небольшая кровать, на которой летчики поочередно могли отдыхать. Отопление кабины было усовершенствовано так, что во время тренировочных полетов на высоте двух-трех тысяч метров не чувствовалось холода.

На борт самолета были приняты: меховая одежда, шелковая палатка с двойными стенками, походная печка, примус, кирка, топор, ракеты, ружейные патроны, складная лодка, весла из легчайшего металла, аптечки, завернутые в холсты, кожаные сапоги с высокими голенищами, запас продовольствия, рассчитанный на трехдневное пребывание в воздухе и месячный неприкосновенный запас.

Таким образом, участники перелета были снабжены всем необходимым на случай вынужденной посадки в необитаемых местах.

«Никто не поймет, что ощущаем мы, пилоты, в такой момент. До слез обидно и до жути страшно подумать, что вот сейчас твой самолет превратится в ледышку, и ты



безвольно подчинишься слепым силам природы. Нет, не сдаваться! Полный газ! Мотор берет ровно, отдавая все свои силы. Метр за метром, все выше и выше и – о радость! Через 20 минут на высоте 4 150 метров облака были уже под нами. Вверху – солнце, многообещающее солнце». За осуществление этого перелета В. П. Чкалов и члены его экипажа были награждены орденом Красного Знамени.



**Экипаж советского самолета АНТ-25 в США. 1937 год.
Слева направо: Валерий Чкалов, Георгий Байдуков, Александр Беляков,**

12 декабря 1937 года на выборах в Верховный Совет В. П. Чкалов был избран депутатом в Совет национальностей от трудящихся Горьковской области и Чувашии. С чувством высокой ответственности исполнял он свой депутатский долг.

Поселок Василево был переименован в Чкаловск при жизни Валерия Павловича, в августе 1937 года. В 1938 году комбригу Чкалову предлагали перейти на руководящую государственную работу. Но он не оставлял испытательской деятельности.

Осенью 1938 года В. П. Чкалов находился в кратковременном отпуске у себя на родине. 1 декабря он был вызван в Москву для испытания самолета-истребителя И-180 конструкции Н. Н. Поликарпова. 15 декабря Чкалов впервые поднял самолет в воздух. У самолета отказал мотор, когда летчик шел уже на посадку. Валерий Павлович старался, прежде всего, спасти самолет. Кроме того, он опасался, что самолет упадет на жилые дома. Трагедия на этот раз оказалась неминуемой.

Национальный герой Валерий Чкалов, проживший всего 34 года, настолько любим и популярен в народе, что возникли легенды не только о его жизни, но и о его гибели. Среди версий – месье то ли комиссара госбезопасности Николая Ежова, то

ли Лаврентия Берии, вскоре ставшего наркомом внутренних дел СССР. Ещё одна гипотеза – расстрел по приказу главы советского правительства Иосифа Сталина и затем фальсификация испытательного полёта. Официальная версия, которую подтверждали очевидцы – Валерий Чкалов едва смог посадить экспериментальную машину авиаконструктора Поликарпова, но с трагическим финалом, так как она была недоработана, изначально опасна.

Самолет-истребитель И-16 доставил и конструктору Поликарпову, и летчику Чкалову немало хлопот. Модель была принципиально новой, самолет в воздухе вел себя капризно, был неустойчив на виражах, часто срывался в штопор. Но самолет был все-таки пущен в серийное производство, и в этом прямая заслуга В. П. Чкалова.

В 21 веке сняли гриф "секретно" с тайных архивов, содержащих две стенограммы выступлений Валерия Чкалова после межконтинентального перелёта. Это выступления комбрига сразу после возвращения из-за границы перед партийным активом Горького (сейчас – Нижний Новгород) и на областной партийной конференции в июле 1938 года. «Вечерняя Москва» выбрала самые интересные цитаты из этих стенограмм.

1. «25 мая нас вызвали в Кремль. Мы пришли вдвоем с Байдуковым. Разрешение получили. И от имени всего экипажа я поблагодарил Сталина за колоссальное доверие. Он в свою очередь сказал: «Мы поблагодарим вас, когда долетите».

2. «Решили лететь в середине июня. Звоним в Кремль. В первой инстанции отвоевали разрешение, пошли на вторую инстанцию. Дело застопорилось. Я говорю: «Позвоните товарищу Сталину, я настаиваю на вылете завтра». И Сталин ответил: «Экипаж лучше знает, когда ему лучше вылетать». И мы вылетели 18 июня».

3. «Действительно, в резиновой оболочке антенны обнаружили обрыв. «Долго связи не было?», спрашиваю. Оказалось, часов десять. Представляю, что творилось».

4. «Прилетели в воскресенье ...Жара стоит. Дождичек накрапывает. Мы в полярной одежде, переодеться не во что. Даже не подумали об этом ...Я показываю жестом, что нельзя обедать в такой одежде. Генерал ушел и через некоторое время приносит три штатских костюма. Саша Беляков выше меня на голову, а генерал на столько же выше его. Я разделся, примерил брюки, а они мне по шею».

5. «Когда пришли в себя, то увидели, что проснулись в «универсальном магазине». Оказывается, генерал сообщил какой-то фирме, что у нас нет костюмов, и та, невзирая на то, что было воскресенье, доставила нам 60 костюмов – выбирайте. ...Тут было все: носки, ботинки, запонки... Трояновский (посол СССР в США) пояснил: фирма запишет в какие-то торговые книги, что обслуживала советских летчиков, перелетевших через Северный полюс. Им это реклама».

6. «Представитель фирмы попросил у нас: «Разрешите ваши штаны, в которых вы прилетели, вывесить в витрине магазина». Смотрю на Трояновского, он говорит, что можно. И вот, наши штаны висели в витрине, и к ним было паломничество, чтобы посмотреть, в каких штанах мы прилетели».

7. «Нам всем надоело пребывание за границей, и мы сказали себе, что надо отправляться к себе домой, в Советский Союз. Нас посадили на самый шикарный пароход «Нормандия». Я весь пароход не видел, не знаю, можно ли его осмотреть за рейс. Я не представляю, по-моему, нельзя. Это восьмиэтажный пароход, что-то 70 000 тонн водоизмещением, четыре турбины, четыре гребных винта. Каждый винт диаметром пять метров. Скорость больше 50 километров в час, идет и не уменьшает. Этот пароход держит голубую ленту за быстрый переход через Атлантический океан. Все на этом пароходе предоставлено для пассажиров первого класса».



8. «Что такое смокинг, я расскажу. Хочешь – не хочешь, надевай накрахмаленную грудку, наклонишься – она жгутом делается, значит, стой, как истукан. Воротничок высокий подпирает, тебе глотать надо, а воротничок мешает...»

9. «Сидишь, смотришь: все начинают есть, смотришь, кто какую ложку взял, и ты берешь. Мы честно выполнили все традиции капиталистического мира и несколько не нарушили его своим присутствием».

10. «Население нашей Родины встречало нас на всех станциях. Ночью ждали, пока не придет поезд. Мне лично не пришлось спать ночами, а Байдуков с Беляковым менялись. На каждой станции нас хотели видеть и приветствовать. О приеме в Москве передать трудно. Можно сказать только то, что товарищ Сталин сказал: «Вы, наверное, и сами не знаете, что натворили!»

Чкалов погиб, но за свою короткую жизнь он сделал очень многое. Как летчик-истребитель он внедрил в авиации свою чкаловскую наступательную тактику ведения воздушного боя. Как летчик-испытатель он испытал и дал путевку в жизнь лучшим в мире самолетам-истребителям. Наконец, два дальних беспосадочных перелета, совершенных под его командованием, навсегда вошли в историю отечественной и мировой авиации.

Похоронен Валерий Павлович в Москве, урна с его прахом лежит в Кремлевской стене.

Именем Валерия Чкалова названы планета, две горы в Антарктиде, остров и мыс, город Чкаловск (переименованная малая родина героя – Василёво), улицы, кинотеатры, летные школы и даже минерал чкаловит. За что советские современники обожали знаменитого аса? Героическая профессия лётчика была почитаема сама по себе, лётчиков называли покорителями неба, считали прогрессивными строителями будущего, а ещё – романтиками; о них сочиняли песни, кинофильмы, стихи. И Чкалов был успешным представителем той плеяды героев. Он автор знаменитой замедленной "бочки" и восходящего штопора и ещё более чем десятка фигур высшего пилотажа, он разработал бреющие полёты. Валерий Чкалов испытал около 70 типов самолетов, составлявших тогда основу советской авиации.

Советский ас Чкалов стал кумиром миллионов людей Земли, у него брали автографы голливудские кинозвезды.

Овсянкин, Е. И. Чкалова ул. / Е. И. Овсянкин // Овсянкин Е. И. Имена архангельских улиц. – Архангельск, 2008. – С. 350.

Байдуков, Г. Ф. Чкалов : биографическая повесть / Г. Байдуков. – Минск : Юнацтва, 1984. – 335 с., [16] л. ил.

Беляков, А. В. Валерий Чкалов : повесть / А. В. Беляков. – М. : ДОСААФ СССР, 1987. – 175 с.

Бобров, Н. С. Чкалов / Н. С. Бобров. – М. : Госиздат, 1940. – 318 с.

Валерий Чкалов : [фотоальбом / фото Г. Зельмы ; авт. текста, сост. О. Э. Чкалова]. – М. : Планета, 1980. – 160 с. : ил.

Водопьянов, М. В. Валерий Чкалов. – М.: Молодая гвардия, 1954. – 288 с. – («Жизнь замечательных людей»).



Чкалова, О. Э. Валерий Павлович Чкалов / О. Э. Чкалова. – 2-е изд. – М. : Советская Россия, 1982. – 158 с.

Байдуков, Г. Валерий Чкалов / Г. Байдуков, Д. Тарасов, Б. Чирсков // Избранные сценарии советского кино. – М., 1949. – Т. 3. – С. 67–146.

Бабаева, Д. Точка невозврата / Д. Бабаева. – (Исторический триллер) // Вокруг света. – 2013. – № 11. – С. 182–188 : ил.

Страницы истории беспосадочных перелетов из СССР в Америку через Северный полюс советскими летчиками.

Бреднева, М. В. Русских крыльев мощный взмах : викторина, посвященная легендарному перелету экипажа В. П. Чкалова через Северный полюс / М. В. Бреднева // Читаем, учимся, играем. – 2014. – № 1. – С. 54–55. – Библиогр. в конце ст.

Глядков, С. Как человек научился летать. Рекорды дальности / С. Глядков. – (Знаете ли вы, что...) // Детская Роман-газета. – 2012. – № 5. – С. 26–27 : фот.

Званию Героя Советского Союза – 75 лет : в 2009 году исполнилось 75 лет со дня учреждения звания Героя Советского Союза. – (Страницы отечественной истории) // Роман-газета. – 2009. – № 18. – 2–3-я с. обл. : 6 фот.

Чкалов Валерий Павлович (летчик-испытатель, Герой Советского Союза ; 1904 – 1938 гг.).

Наумова, Л. В. Небо покоряется смелым : устный журнал / Л. В. Наумова // Читаем, учимся, играем. – 2010. – № 5. – С. 8–13 : ил.

Сценарий, повествующий о первом беспосадочном перелете экипажа под командованием В. П. Чкалова.

По чкаловскому маршруту : ветеран 10-й армии ПВО Шамиль Гиниятуллин вспоминает о встрече с легендарным летчиком Георгием Байдуковым / подготовил Е. Кожин // Архангельск – город воинской славы. – 2013. – 12 марта. – С. 8 : фото. – (Судьба).

В 1975 г. Ш. Х. Гиниятуллин участвовал в обеспечении проводки самолета, на котором Байдуков Г. Ф., Беляков А. В. и сын Валерия Чкалова – Чкалов И. В. летели в Ванкувер на открытие монумента в честь перелета в 1937 г. через Северный полюс.

Рябинин, Ю. Разница все-таки была! / Ю. Рябинин. – (Русский Сфинкс) // Природа и свет. – 2013. – № 3. – С. 72 : ил., 1 фото.

О знаменитых трансарктических перелетах Чкалова и Громова.

Смирнов, А. Формула Чкалова : к 110-летию со дня рождения / А. Смирнов. – (Эпоха и лица) // Родина. – 2014. – № 2. – С. 52–55. – Примеч.: в конце статьи.



Исакогорский округ

Адмирала Макарова улица

(Исакогорский округ, 1968)



Степан Осипович Макаров – замечательный русский флотоводец, родился в 1848 году. В семье Макарова было много военных, оба деда, отец. Кем будет Степан, было предрешено.

Отец мальчика служил в Сибирской военной флотилии, семья же жила в Николаевске-на-Амуре. В этом городе, в возрасте 10 лет, Степан Макаров поступает в морское училище. Здесь он выделяется незаурядным умом и стремлением к знаниям.

Морское училище юноша закончил в звании гардемарина. В 1867 году, уже имея некий опыт плаваний по морям, Макаров был назначен в экипаж Балтийского флота. Во время службы начал писать научные статьи. В 1869 г получил чин мичмана.

Год спустя предложил командованию с предложением свой проект по починке пробоин в корпусе кораблей. После совещаний предложение Степана Осиповича было одобрено, и новая технология начала применяться на боевых русских кораблях. Вскоре ему присвоили звание лейтенанта.

С 1872 года Макаров начал активно заниматься строительством кораблей, и даже участвовал в разработках парового флота. В 1877 году вспыхнула новая русско-турецкая война, в которой Степану Осиповичу удалось поучаствовать. В одном из сражений с турками, он опробовал своё изобретение: минный катер. С помощью минной атаки из боя был выведен турецкий корвет. За свои заслуги изобретатель получил орден Святого Владимира. В ходе войны он получил новое звание капитан-лейтенант и был награжден орденом Святого Георгия третьей степени.



Макаров Степан Осипович был одним из первых, кто предложил использовать самодвижущиеся мины. В результате применения таких инноваций русский флот без особых усилий топил турецкие корабли. Применение новых технологий Макаровым не только принесло плоды в развитии русского флота, но и получило дальнейшее распространение в мире.

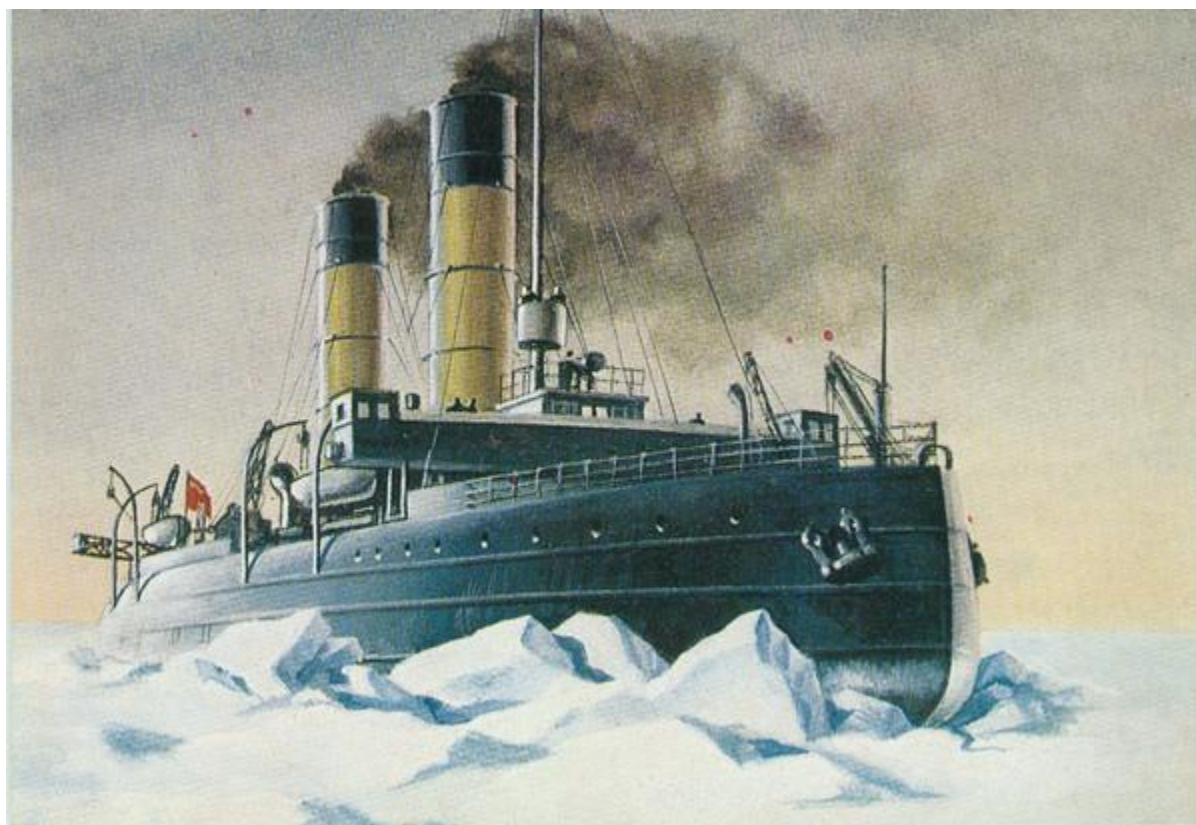
В 1880 году он ходил в походы вместе со Скобелевым, поддерживая атаки сухопутных войск с моря. В проливе Босфор применил прибор собственного изобретения, позволяющий изучать течения. Об этом он написал доклад: «Об обмене вод Черного и Средиземного морей». Академия наук Российской Империи высоко оценила этот труд.

В 1886 году Макаров на корвете «Витязь» совершает кругосветное путешествие. Во время кругосветки, изучает скорость, направление ветров и морских течений. Эти наблюдения Макарова представляли большую ценность.

Спустя четыре года он становится контр-адмиралом. Позже выпускает гидрологический труд, за который получает золотую медаль. Макаров также внедряет во флот бездымный порох, разрабатывает особые щитки на орудиях, за которыми могли бы укрываться артиллеристы. Еще одним нововведением адмирала стало изобретение специального наконечника для снарядов, это позволило увеличить снарядам пробивную мощь и урон, наносимый противнику. Эти разработки были с восторгом приняты на западе, в России же их игнорировали. Макаров помог Попову собирать радио, а Менделеев помогал Степану Осиповичу продвигать идеи о создании ледокольного флота.

Много лет прошло с того дня, когда, возвращаясь с заседания Географического общества, адмирал С. О. Макаров доверительно сообщил Ф. Ф. Врангелю: «Я знаю, как можно достигнуть Северного полюса, но прошу вас об этом пока никому не говорить: надо построить ледокол такой системы, чтобы он мог ломать полярные льды... Это потребует миллионов, но это выполнимо».

Адмирал Макаров осуществил свой гениальный замысел: был построен «Ермак», положивший начало дружине русских ледоколов богатырской силы. При их



помощи советские люди освоили Северный морской путь, сочетая в единой героической эпопее романтические подвиги моряков, ученых, авиаторов...

Самый мощный в мире ледокол строился в Ньюкасле по инициативе Макарова, под его наблюдением и при личном участии Степана Осиповича в конструировании многих узлов.

В марте 1899 г. он перешел на построенном ледоколе из Ньюкасла в Кронштадт, преодолев льды Финского залива, затем совершил поход в Ревель (Таллин). После этих испытаний Макаров водил «Ермак» в арктические экспедиции к Шпицбергену, Земле Франца-Иосифа и северо-западному берегу Новой Земли. В 1899 г. Степан Осипович был назначен главным командиром Кронштадтского порта. При спасении в 1900 г. броненосца «Генерал-адмирал Апраксин» у острова Гогланд по предложению Макарова использовалась радиосвязь – изобретение А. С. Попова.

Макаровская школа воспитания являлась, по сути, продолжением традиций Суворова, Ушакова, Скобелева. Хорошо зная военную историю России и понимая ее огромную роль в воспитательном процессе, Макаров прививает любовь к ней матросам и офицерам. Пребывая на своей хлопотливой должности, Макаров продолжает печататься. В 1901 году выходит немалым по тем временам тиражом в 2000 экземпляров его книга «Ермак во льдах», доклад «О непотопляемости судов и ее обеспечении», научные работы «Броненосцы или безбронные суда?», «Без парусов». Как всегда, публикации вызывают немало дискуссий на флоте и профессиональную заинтересованность за рубежом.

Грянула русско-японская война. Задолго до её начала, Макаров предлагал серьезно усилить оборонительные порядки Порт-Артура. Его предложение оставалось бездейственным. К началу боевых действий он был назначен командующим Тихоокеанским флотом Российской Империи. Вскоре адмирал прибыл в Порт-Артур и начал активную деятельность по укреплению оборонительных сооружений. 31 мая 1904 года Макарова не стало, на одном из броненосцев адмирал вышел в море и подорвался на японской mine. Корабль быстро затонул.

В 1913 году Степану Осиповичу Макарову в Кронштадте был возведен памятник работы замечательного скульптора Шервуда, который изобразил его в качестве былинного ратоборца Ильи Муромца. На памятнике начертано: «Помни войну!» Другие памятники установлены в Николаеве и Владивостоке, в Смоленске – бюст (автор Фишман П. А.), в селе Янракынот Чукотского АО – обелиск.

Имя Макарова носят город в Сахалинской области, котловина Макарова, несколько улиц в различных городах России, а также три военно-морских вуза. Имя Макарова увековечено более десяти раз в названиях различных географических объектов, расположенных в Северном Ледовитом и Тихом океанах, Охотском море. Семи различным объектам Арктики присвоено имя ледокола «Ермак» – детища С. О. Макарова.

Степан Осипович Макаров – великий русский флотоводец и ученый. Его вклад в развитие флота и науки в России невозможно переоценить. Он был выдающимся человеком.

Овсянкин, Е. И. Адмирала Макарова ул. / Е. И. Овсянкин // Овсянкин Е. И. Имена архангельских улиц. – Архангельск, 2008. – С. 176–177.

Еремеев, Л. М. Макаров Степан Осипович (1849 – 1904) – рус. флотоводец и ученый, вице-адм. (1896) / Л. М. Еремеев // Советская историческая энциклопедия. – М., 1965. – Т. 8. – С. 920–921.



Макаров Степан Осипович // Арктика – мой дом : история освоения Севера в биографиях знаменитых людей : популярная энциклопедия школьника / [науч. ред., сост. В. И. Магидович]. – М., 2001. – С. 201.

Макаров, С. О. (1848 – 1904). «Ермак» во льдах / С. О. Макаров ; Рус. геогр. о-во ; [вступ. ст. Ф. Ф. Врангеля]. – М. : Эксмо : ОКО Медиа, 2013. – 474, [1] с., [12] л. цв. ил., портр., факс., табл. – (Великие русские путешественники).

Лурье, А. Я. С. О. Макаров. [1848 – 1904] / А. Я. Лурье. – М. : Воениздат, 1949. – 301, [2] с., 1 вкл. л. портр. – Библиогр. в подстроч. прим.

Потапов, Ю. П. Степан Осипович Макаров (1848 – 1904) / Ю. П. Потапов. – Л. : Наука. Ленингр. отд-ние, 1982. – 216 с.

С. О. Макаров и завоевание Арктики. «Ермак» во льдах : материалы и документы о С. О. Макарове и ледоколе «Ермак» / [сост. Д. А. Левоневский ; отв. ред. проф. В. Ю. Визе]. – Л. ; М. : Изд-во Главсевморпути, 1943. – 330, [1] с., [1] вкл. л. портр. : ил. (Русские исследователи Арктики). – Библиогр.: с. 318–328.

Семанов, С. Н. Макаров / С. Н. Семанов. – 2-е изд., испр. – М. : Молодая гвардия, 1988. – 288 с. : ил. [16 л. ил.]. – (Жизнь замечательных людей : серия биографий ; вып. 1 (515)).

Зубов, Н. Н. Макаров и Северный Ледовитый океан / Н. Н. Зубов // Зубов Н. Н. Отечественные мореплаватели – исследователи морей и океанов. – М., 1954. – С. 315–321.

Корчаковский, О. А. Макаров Степан Осипович (1848 – 1904) / О. А. Корчаковский // Корчаковский О. А. О великих мореплавателях мира на судах парусного флота XV – XX веков. – СПб. : Нестор-История, 2010. – С. 116–118 : ил.

Магидович, И. П. Макаров Степан Осипович (1848 – 1904) – вице-адм., флотоводец, изобретатель, теоретик воен.-мор. дела / И. П. Магидович // Русские мореплаватели. – 1953. – С. 526–527.

Письмо вице-адмирала С. О. Макарова архангельскому губернатору А. П. Энгельгардту с предложением об использовании ледоколов для проводки судов в Белом и Карском морях и участии в перевозке грузов Архангельско-Мурманского срочного пароходства [1897 года] // Поморский летописец. – Архангельск, 2002. – Вып. 1. – С. 213–217.

Лебедько, В. Макаров и Арктика : [о деятельности адмирала С. Макарова по изучению и освоению Арктики] / В. Лебедько // Морской сборник. – 1986. – № 1. – С. 55–56.

Смирнов, А. Шлюпочная «эскадра» лейтенанта Макарова / А. Смирнов. – (Легенды РОДИНЫ) // Родина. – 2016. – № 9. – С. 54–57 : ил.



Содержание

Покорители «Царства льда» (От составителя)	3
<u>Октябрьский округ</u>	
Бадигина проезд	9
Ломоносова проспект	17
Поморская улица	27
Сибиряковцев проезд	32
Тыко Вылки улица	39
<u>Ломоносовский округ</u>	
Красная пристань	50
<u>Соломбальский округ</u>	
Арктическая улица	57
Беломорская улица	61
Гренландская улица	71
Канинская улица	77
Карская улица	84
Кучина улица	92
Леваневского улица	102
Мореплавателей улица	111
Набережная Георгия Седова	118
Новоземельская улица	131
Пахтусова улица	144
Сибирякова улица	156
Челюскинцев улица	160
<u>Варавино-Фактория</u>	
Воронина улица	166
Русанова улица	174
<u>Маймаксанский округ</u>	
Бабушкина улица	181
Баренца улица	183
Капитана Хромцова улица	187
Менделеева улица	191
Папанинцев улица	195
Полярной звезды улица	204
Шмидта улица	209
Папанина улица	214
<u>Майская Горка</u>	
Художника Борисова улица	222
Чкалова улица	229
<u>Исакогорский округ</u>	
Адмирала Макарова улица	236

