

Вскоре после создания СНК СССР Управления Главсевморпути было решено начать с 1933 г. освоение самого трудного, центрального участка Северного морского пути - вдоль побережья моря Лаптевых. В этот район и была направлена Лено-Хатангская экспедиция. Она начала формироваться уже с 1 февраля 1933 г. В ее задачи входило провести портовые изыскания в районе дельты Лены, сделать гидрографическое и топографическое описание побережья от устья Лены до Хатанги, произвести геологическое обследование прилегающих районов. В связи с освоением Северного морского пути порт в устье Лены должен был стать основной перевалочной базой Якутии.

В состав экспедиции были включены гидрографический, портоизыскательский и геологический отряды (из двух партий - сезонной поисковой и зимовочной по разведке булунских углей), лоцмейстерский, охотоведческий, строительный, транспортно-энергетическая группа, радиостанции «Тикси» и «Дунай»; центральная экспедиционная база (склады, бухгалтерия, фотолаборатория, амбулатория и т. д.). В ее состав были включены также морские шхуны «Темп», «Прончищев», «Дмитрий Лаптев» и «Челюскин». Это была самая крупная экспедиция ГУ СМП, - в работах экспедиции в дельте Лены в 1933 г. приняло участие около 220 человек.

Отправка экспедиции к месту работ осуществлялась в два этапа. Основная часть, включавшая все сезонные группы, большую часть зимовочных отрядов и часть работников вспомогательных служб, должна была следовать по Лене через Якутск и поэтому с 15 марта начала сосредотачиваться в Иркутске. Первым из Иркутска в Якутск вылетел самолет инженер Я. С. Банович для организации строительных работ экспедиции. Вторая группа с основными грузами (большая часть продовольствия, оборудование мастерских, одежда, радиооборудование и пр.) должна была выйти из Архангельска в июле с караваном первой Ленской морской транспортной экспедиции.

С конца февраля 1933 г. из Ленинграда на Иркутск началась отправка снаряжения для изыскательских работ в низовьях Лены, которые необходимо было провести до прихода морских судов. В эту партию грузов входили и основные транспортные средства экспедиции: катера, шлюпки, два гусеничных трактора. Инженерно-технический состав портоизыскательского отряда задержался с выездом до конца апреля, так как крайне

РОЖДЕНИЕ ПОРТА ТИКСИ

Автор: МИХАЙЛОВ Б. М.
06.02.2008 23:50 -

жесткие сроки выполнения их работ требовали тщательного изучения гидрографических данных, полученных работавшими здесь ранее экспедициями, и составления продуманного до мелочей плана действия. К участию в составлении этого плана был привлечен один из крупнейших в Советском Союзе специалистов по портовым изысканиям - профессор В. Е. Ляхницкий.

К маю весь состав первой группы сосредоточился в Иркутске и в палаточном лагере у поселка Качуг на берегу Лены, откуда снаряжение экспедиции должно было грузиться на речные суда. Имелась договоренность с Лензолототрансом о перевозке снаряжения по тракту до Качуга, но прошедшие проливные дожди настолько размыли дороги, что они стали на какое-то время непроходимыми. С величайшим трудом к концу мая удалось переправить в Качуг шлюпки, малые катера, кунгасы и полевое экспедиционное снаряжение. Горючее, большие катера, тракторы, значительная часть продовольствия застряли в Иркутске и только к глубокой осени были доставлены в Якутск.

Нашей экспедиции передали также самолет Р-5 летчика М. Я. Линделя и бортмеханика Костромитинова. В Иркутск они прилетели в конце мая. Закончив профилактику самолета, уже в июне они вместе с начальником гидрографического отряда С. Д. Лаппо* вылетели на север догонять шхуну «Пионер», которая под командованием капитана А. А. Кухарского вышла вслед за льдом в низовье Лены производить гидрографическую опись побережья от Лены до Хатанги. Доставив С. Д. Лаппо на шхуну «Пионер», Линдель вылетел в бухту Тикси на полярную станцию в заливе Сога для заправки горючим, а гидрографы задержались у поселка Булун для определения стока Лены в паводковый период.

У Ленского пароходства была арендована металлическая стотонная баржа «Олёкма». Ее предстояло превратить на летний экспедиционный период в плавбазу. Погрузив на нее все скопившееся в Качуге имущество экспедиции и плавсредства, баржу перегнали в Киренск, где поставили в затон для дооборудования. Туда же перебрались почти все сотрудники экспедиции. Их силами под руководством инженера М. С. Шнейдеровича на палубе «Олёкмы» была сооружена жилая надстройка с каютами и камбузом. Закончив оборудование плавбазы, личный состав экспедиции отплыл на ней и на остальных экспедиционных плавсредствах на буксире попутного парохода.

Тем временем в Иркутске начальник экспедиции Б. М. Михайлов, начальники отрядов А. В. Светаков, И. Г. Николаев и Ю. П. Чирихин встретились с прилетевшим из Якутска Председателем Совнаркома Якутии тов. Шарабориным и подготовили специальное

РОЖДЕНИЕ ПОРТА ТИКСИ

Автор: МИХАЙЛОВ Б. М.
06.02.2008 23:50 -

письмо всем организациям, представляющим Советскую власть в Якутии, о всемерном содействии экспедиции.

По прибытию в Якутск выяснилось, что там для дальнейшего плавания в низовья Лены тягловых средств для буксировки барж с личным составом и грузами экспедиции нет. Удалось договориться с капитаном П. Г. Миловзоровым**, начальником экспедиции Дальстроя, перегонявшей караван судов вниз по Лене, что они возьмут в состав каравана и нашу «Олёкму», катера, кунгасы, шлюпки, а также лошадей и коров. Вопрос о перевозке построек, горючего и других экспедиционных грузов, которые должны были еще подойти с верховьев Лены, оставался открытым.

В Булуне на берег высадился геологический отряд в составе сезонной поисковой группы И. Г. Николаева и зимовочной разведочной группы А. Н. Гусева. А караван 4 августа прибыл к острову «Отстой барж». К берегу пришвартовали брандвахту, а к ней все катера, шлюпки, кунгасы. Здесь сошли на берег все работники портоизыскательского, гидрографического и лоцмейстерского отрядов, а остальные с баржей «Олёкма» проследовали дальше в бухту Тикси.

Все плавсредства были распределены между отрядами. Лоцмейстерский сразу же приступил к обстановке Быковской протоки и залива Неелова для обеспечения прохода в реку прибывших морским путем буксиров и лихтера с грузами для Якутии (эти суда имели большую осадку). Портоизыскательский отряд, разбившись на партии, начал рекогносцировочное обследование наиболее крупных протоков дельты Лены - Сагастырской, Трофимовской, Крестяхской. Оказалось, эти протоки кое-где имели критические глубины, извилистый, требующий спрямления фарватер, но главное - на выходе их в море не было естественных бухт. Это не подходило для сооружения порта.

Поэтому вариант «Быковская протока - бухта Тикси» оказался единственно перспективным для дальнейших изысканий. Правда, по этому варианту речные суда должны совершать примерно 50-километровый морской переход от Быкова мыса до будущего порта, но глубины в Быковской протоке и на выходе ее в море оказались достаточными для прохода в Лену прибывающих в 1933 г. буксиров и лихтера, а акватория бухты Тикси и ее залив Булункан были достаточно безопасны для морских и речных судов. Как только это выяснилось, все было переключено на обследование бухты Тикси и подходов к ней. Дело в том, что хотя эта бухта давно уже была известна мореплавателям и само название «Тикси» в переводе на русский означает «пристань», но акватория бухты огромна, глубины на подходах к ее берегам были неизвестны, характер дна - тоже. Почти посередине бухты находился остров

РОЖДЕНИЕ ПОРТА ТИКСИ

Автор: МИХАЙЛОВ Б. М.
06.02.2008 23:50 -

Бруснева, у входа в бухту справа - остров Мостах, а слева, у материкового берега, - выступающие из воды Караульные камни. Единственное относительно крупное судно - ледокольный пароход «Сибиряков», - входившее в бухту в 1932 г., вставало на якорь в большом отдалении от берега. Теперь предстояло найти место, где можно было бы разгрузить два морских парохода частично на берег, частично на речные суда, а в дальнейшем приступить к строительству портовых сооружений и поселка. В результате напряженной, почти круглосуточной работы удалось выявить четыре пункта, пригодных для строительства портовых сооружений: 1) Караульные камни, 2) остров Бруснева, 3) залив Булункан, 4) перешеек Колычева. Для перевалки грузов и выгрузки их на берег решили использовать залив Булункан. Там же решено было строить основную базу экспедиции. Всю акваторию залива и подходы к нему промерили галсами с катеров и нанесли на карту, копии которой подготовили для капитанов судов.

В Якутске к концу августа здания для экспедиции были построены, разобраны и подготовлены к отправке. У Дальстроя была арендована 1000-тонная баржа-понтон, на которую и погрузили все строительные материалы, разобранные и замаркированные срубы зданий. На ней же устроились рабочие стройотряда во главе с его начальником инженером Я. С. Бановичем. Для буксировки баржи выделили пароход «Кальвиц» при условии, что Ленскому речному пароходству предоставят 50% грузоподъемности этой баржи. По этой причине на берегу остались запасные пиломатериалы, часть построек, тракторы. Кунгас с 35 тоннами топлива и смазочных материалов взяла на буксир шхуна «Дмитрий Лаптев», отправлявшаяся в Тикси.

К приходу судов из Архангельска все отряды экспедиции, за исключением геологов, выгрузившихся в поселке Булун, и строителей, находившихся в пути, сосредоточились в бухте Тикси. Кроме двух домиков полярной станции в заливе Сого, никаких строений в Тикси не было. К одному из домиков полярной станции мы сделали из собранного на берегу плавника пристройку, в которой разместилось около 30 человек. Уплотнили жилые помещения команд на шхунах, и все же около 100 человек пришлось устроить в палатках летнего типа.

Наступил сентябрь. Суда первой Ленской транспортной экспедиции были уже в море Лаптевых. Но у наших берегов уже появилась шуга, и ленские речники забеспокоились. Не став дожидаться подхода морских судов и оставив на рейде в заливе Булункан несколько барж с углем, буксиры ушли на Лену, торопясь поспеть в Якутск до ледостава. А пароходы «Володарский» и «Товарищ Сталин» с экспедиционными грузами были проведены на рейд Булункана лоцмейстерами экспедиции, встретившими суда у острова Мостах.

РОЖДЕНИЕ ПОРТА ТИКСИ

Автор: МИХАЙЛОВ Б. М.
06.02.2008 23:50 -

Пароход «Товарищ Сталин» прибыл с горящими трюмами. Положение осложнялось тем, что палуба парохода была загромождена грузами, в том числе бочками с бензином, керосином, маслами, аммоналом. В горящем трюме находился ящик с детонаторами и порохом, но никто не мог сказать, где именно он лежит и как близко от очага пожара. Судно могло взорваться в любой момент. Справиться с огнем своими средствами не удалось. Выяснив у наших портоизыскателей, что под килем парохода только около одного метра воды, а далее четыре метра мягкого ила, начальник первой Ленской экспедиции Т. В. Лавров во избежание катастрофы решил затопить трюмы парохода и посадить судно на грунт.

Разгружать пароходы на баржи начали с первого дня их прибытия. Некоторые баржи подводили к берегу и там их разгружали. Никаких причалов еще не существовало, буксиров не было. Безвыходное положение заставило мобилизовать всех сотрудников экспедиции на разгрузку судов. Баржи буксировали к берегу слабосильными экспедиционными катерами, изношенными предыдущей работой. Приходилось впрягать по два катера в каждую баржу. На осенней штормовой волне это удавалось ценой огромных усилий.

Приход 12 сентября в Тикси буксирного теплохода «Первая пятилетка» сильно облегчил положение. Много груза принял лихтер, много рейдовых работ проделала «Первая пятилетка». 16 сентября разгрузка морских судов была закончена. Состоялся торжественный митинг, на котором представители Якутии отметили огромное значение для своего обширного края работы экспедиций. Морские пароходы погрузили уголь для себя и ледокола, самолет Линделя, запас продовольствия на год на случай возможной зимовки и ушли на запад к проливу Вилькицкого.

В это время из Якутска пришло известие о том, что пароход «Кальвиц» довел баржу с нашим стройотрядом и строительными материалами только до острова Столб, откуда расходятся все протоки Лены и, опасаясь приближения зимы, оставил ее там и ушел обратно в Якутск.

Положение действительно создавалось сложное. Наступала арктическая зима. Кроме летних палаток, жилья для большей части людей не было. Продовольствие, одежда и экспедиционное снаряжение, выгруженные из затопленного трюма и сваленные на берегу в почерневших от копоти и обугленных ящиках, требовали немедленной разборки и перетаривания, иначе все это могло быстро смерзнуться, его могло занести снегом, и тогда уже не определить, что есть, а чего нет. А ведь экспедиция должна не только перезимовать, но и успеть выполнить до будущей навигации очень большую работу.

На собрании партиячейки было принято решение провести общее собрание, на котором, ничего не скрывая, рассказать о создавшемся положении, а тем, кто не надеется на свои силы, разрешить выезд в центр, предупредить всех, что независимо от работы по специальности каждый должен будет работать и грузчиком, и строителем, чтобы создать более или менее сносные условия для зимовки и дальнейшей работы. Около 15% сотрудников пожелали выехать, все остальные заявили: «Бросать работу позорно, портовые изыскания и другие задания экспедиции должны быть выполнены, несмотря на создавшиеся условия»;

Вскоре после ухода морских судов из Тикси в Якутск отправился и последний речной караван, ведомый мощным теплоходом «Первая пятилетка». С этим караваном выехали все работники сезонных групп и те из зимовочных отрядов, кто не рискнул остаться и продолжать работу. Захватив по пути у острова Столб баржу с нашими строительными рабочими и домами, теплоход тем самым лишил нас последней надежды на нормальную зимовку. Теперь единственная надежда была на то, что мы сами сумеем построить из плавника, выброшенного морем на берег. Плавника было много, но находился он на отмелях, недоступных для катеров. Бревна надо было выбирать из завалов, вытаскивать по методу «раз-два - ухнем!» и при этом не прерывать неотложных работ по изысканиям и наблюдениям, совершенно необходимых как задел для зимних камеральных работ. Одновременно подготавливали складские площадки, сооружали палаточные склады, разбирали, учитывали, штабелевали грузы, хаотически сваленные на берегу во время спешной разгрузки судов. Заготавливали и дрова на зиму, складывая их в «костры» такой высоты, чтобы никакие сугробы их не закрывали. В центре стройплощадки построили из смоленой фанеры будку размером 3,5х2,0 м, стены, пол и потолок которой утеплили двухслойным войлоком. В этой будке смонтировали агрегат постоянного тока и оборудовали примитивную слесарную мастерскую, где изготавливали уголки, дверные навески, скобы и т. д. На все строящиеся объекты дали электрическое освещение, а в середине площадки поставили прожектор, чтобы строительные работы вести и в темное время суток.

24 сентября 1933 г. в Тикси из США прилетел летчик С.А. Леваневский на гидросамолете Сикорского, приобретенном там Наркомвнешторгом СССР. От Нома до Тикси он вел самолет вдоль трассы Северного морского пути. После дня отдыха он вылетел в Иркутск. Тиксинцы были очень обрадованы возможностью передать с ним письма родным. 26 сентября из Иркутска пришла телеграмма: «Тикси Михайлову. Долетел благополучно привет зимовщикам лучшие пожелания Леваневский»;

К 7 ноября из плавника и бруса, привезенного на пароходе из Архангельска, были построены двухэтажная пристройка к дому полярной станции в Сого, скотный двор, баня, помещение клуба с жилой пристройкой, дом для кухни-столовой, амбулатории и

РОЖДЕНИЕ ПОРТА ТИКСИ

Автор: МИХАЙЛОВ Б. М.
06.02.2008 23:50 -

пекарни, жилой дом для инженерно-технического персонала, общежитие для рабочих. Это оказалось возможным только благодаря энтузиазму всех зимовщиков. Работали по 14-16 часов в день. Все постройки были сделаны достаточно добротно и хорошо держали тепло, но жилой площади не хватало. Спальные места пришлось размещать в два и даже в три яруса. Ради экономии места стали делать складные двери, столы и койки, поднимающиеся к потолку или убирающиеся к стене, и тому подобное. Во все жилые и рабочие помещения поставили телефоны и провели электричество. По столбам электропередачи протянули стальные тросы (леера), позволявшие передвигаться из дома в дом даже в свирепую пургу. Аналогичные меры были приняты и в Сого. Особенно много сделали для электрификации нашей зимовки неутомимые электрики инженер А. А. Варшавский и техник Л. К. Мержвинский. В трюме небольшой деревянной баржи оборудовали механическую мастерскую и электросиловую установку. Эта работа была проведена параллельно со строительством домов и закончена вскоре после ноябрьских праздников. Приступили к камеральным работам.

Из принятых портоизыскательским отрядом для разработки четырех вариантов расположения будущего порта в процессе эскизного проектирования к концу 1933 г. отпали как чрезмерно трудоемкие и дорогие два - острова Бруснева и Караульные камни. Оставшиеся два варианта - залив Булункан и перешеек Колычева с морским портом со стороны бухты Тикси и речным портом со стороны залива Неелова - остались в разработке до конца изысканий. Бурение показало, что дно бухты Тикси покрыто мощным, до 5 м, слоем ила, под которым был талый грунт.

Геологическая группа, оставленная в районе поселка Булун для проведения разведочных работ на уголь, также вынуждена была обеспечивать себя зимним жильем собственными силами, используя местный лес маломерных лиственниц. Разведка угольного месторождения производилась на берегу Лены вблизи устья реки Огонер-Юрях, где имелись обнажения угольного пласта. В конце ноября начаты были производственные работы по проходке штольни со сплошным креплением. Крепежный лес приходилось доставлять на расстояние до 2 км. Добытый при разведке уголь был использован в 1934 г. для бункеровки буксирного парохода «Партизан Щетинкин».

Зима 1933/34 г. выдалась вьюжная. Пурга повторялась часто и длилась по трое-четверо суток, скорость ветра достигала 40 м в секунду при морозах 20-25 градусов. Однако все отряды не прекращали работы. Особенно тяжело пришлось в это время транспортно-энергетической группе. Баржа, в трюме которой находилась мастерская, оказалась в зоне приливно-отливных колебаний льда. Когда она начала вмерзать, в трюм стала поступать вода. Баржа сильно накренилась. Силовая установка бездействовала, работать на станках стало невозможно. Среди зимы пришлось

РОЖДЕНИЕ ПОРТА ТИКСИ

Автор: МИХАЙЛОВ Б. М.
06.02.2008 23:50 -

демонтировать все оборудование и перенести его в помещение клуба.

В январе 1934 г. все подразделения экспедиции закончили отчеты. По согласованию с заместителем начальника Главсевморпути Г. А. Ушаковым со сводным отчетом о работе экспедиции за 1933 г. в Москву выехал начальник портоизыскательского отряда А. В. Светаков. От Тикси до Булуна он ехал на собаках, от Булуна до Вилюя - на оленях, далее до Якутии - на лошадях. 10 марта в Якутске на Бюро обкома ВКП (б) Светаков сделал доклад о работе, проделанной экспедицией, и о планах на 1934 г. По докладу было принято развернутое постановление, в котором, в частности, указывалось на необходимость доведения грузооборота Усть-Ленского порта к 1937 г. до 125 000 т. А уже в марте 1934 г. коллегия Главсевморпути утвердила наименование Усть-Ленского порта - Тиксинский арктический морской порт. До прибытия новой смены без освобождения от своих прежних обязанностей были утверждены: начальником порта - Б. М. Михайлов, главным инженером порта - А. В. Балицкий и капитаном порта - М. А. Никитин.

В феврале 1934 г. с появлением солнца над горизонтом стало возможным почти вдвое увеличить продолжительность работ на открытом воздухе. Портоизыскательский отряд, возглавлявшийся после отъезда Светакова его заместителем М. К. Федоровым, приступил к подробным промерам глубин по всей акватории предполагаемого расположения порта и подходов к бухте. Для наблюдения за колебаниями уровней воды на перешейке Колычева с речной и морской стороны были установлены водомерные посты. Вариант строительства порта на перешейке был очень заманчив. Он избавил бы речные суда от необходимости совершать переход морем и от риска штормовых повреждений. Для этого нужно было через перешеек прорыть канал, который соединил бы залив Неелова с бухтой Тикси. Однако при анализе обоих вариантов чаша весов склонилась в пользу Булунканского. Дело в том, что Лена в своем нижнем течении несет огромное количество взвешенных частиц грунта, и это могло привести к заносу бухты Тикси и акватории будущего морского порта.

Чтобы окончательно рекомендовать для сооружения порта залив Булункан, надо было развернуть подготовку к приему судов в навигацию 1934 г. Опыт разгрузки судов в 1933 г. показал, что самой трудоёмкой была разгрузка с барж на берег. Отмели не позволяли даже небольшим баржам подходить к берегу ближе чем на 15 м, поэтому приходилось строить мостки на козлах и по ним перетаскивать грузы. Это был тяжелый и опасный труд, а главное, терялось много времени, поэтому решили соорудить причал для катеров и барж с осадкой до трех метров. Материалы, которыми мы располагали, - плавник и местный сланец - диктовали конструкцию сооружения.

РОЖДЕНИЕ ПОРТА ТИКСИ

Автор: МИХАЙЛОВ Б. М.
06.02.2008 23:50 -

В июне строительная группа закончила заготовку бревен и начала заготовку и доставку камня к мысу залива Булункан. Камень заготавливался взрывами на берегу в 300 м от уреза воды. Для его транспортировки к месту строительства причала была подведена узкоколейка. Причальное сооружение началось от берега до глубины 2 м каменной отсыпкой в виде мола с естественными откосами, а заканчивалось на глубинах 4 м (при полной воде) ряжевой конструкцией, заполненной тем же рваным камнем. По молу и настилу ряжей были уложены шпалы, а на них - рельсы узкоколейки. Эти нехитрые устройства значительно облегчили разгрузку судов в навигацию 1934 г.

При заходе в бухту Тикси суда должны были огибать остров Мостах, от юго-восточной оконечности которого отходила подводная коса. Чтобы обеспечить безопасный проход судов, на наиболее возвышенной точке острова из бревен плавника построили 26-метровую ажурную башню, на верхней площадке которой установили прожектор. Луч прожектора был направлен на оконечность подводной косы, где уже начинались большие глубины. У подножия башни для смотрителя маяка построили домик, состоящий из жилой комнаты и помещения для силовой установки - бензинового двигателя с динамо. Еще до начала навигации 1934 г. на всех мысах и на подходах к порту установили навигационные знаки, построили ледник для продуктов в поселке Булункан и жилой домик (25 кв. м) на перешейке Колычева для работавших здесь портоизыскателей.

Весной 1934 г. интенсивно развернулись и работы по ремонту судов. Всё, начиная от выжигания угля для кузницы и кончая изготовлением самых разнообразных приспособлений, приходилось делать своими силами. После установки двигателей, сборки гребных валов и рулевых устройств, окраски и отделки корпусов катера спускали на воду по переносному разборному слипу и испытывали их ходовые качества. К началу навигации все четыре шхуны и все катера были полностью в рабочем состоянии.

К середине июля бухта Тикси очистилась от льда. Между Сого и Булунканом установилось регулярное сообщение на катерах. На острова Бруснева и Мостах, к перешейку Колычева и на Быков мыс можно было теперь попасть гораздо быстрее, чем зимой.

Первыми после очищения бухты от льда прибыли из Якутска на шхуне «Пионер» работники гидрографического управления, возглавляемые Ю. П. Чирихиным. Они занялись проверкой существующих и установкой новых навигационных знаков. Шхуна «Темп» 2 августа ушла в район Новосибирских островов для выполнения гидрографических работ. Остальные три шхуны готовились к каботажным

РОЖДЕНИЕ ПОРТА ТИКСИ

Автор: МИХАЙЛОВ Б. М.
06.02.2008 23:50 -

рейсам с грузами, завезенными морскими судами в 1933 г. и не доставленными в местные якутские организации из-за наступления зимы.

4 августа 1934 г. только что созданный морской порт посетило и первое морское судно, совершавшее сквозной переход по Северному морскому пути с востока на запад - ледорез «Литке». Начальником этой экспедиции был известный полярный исследователь профессор В. Ю. Визе, командовал кораблем капитан Д. С. Дуплицкий. На следующий день в порт прибыл пароход «Лена» под командой старейшего ленского капитана якута И. Богатырева. Он привел баржи с сангарским углем для бункеровки ледореза «Литке». В Усть-Ленском порту закипела работа. Вскоре после ухода ледореза «Литке» в Тикси прибыла группа речных судов. Все они должны были идти морем к устью Колымы. Перегоном каравана, как и в прошлые годы, руководил капитан П. Г. Миловзоров. Во второй половине августа в Тикси прилетел самолет, пилотируемый П. Г. Головиным***. Он очень помог экспедиции на последнем этапе ее работы: снял с острова Дунай, что в дельте Лены, и доставил в Тикси работников нашей метеостанции, вывез из поселка Усть-Оленек заболевшего в маршруте биолога Шастина. Затем Головин совершил ряд полетов над дельтой Лены, уточняя некоторые вопросы гидрографии.

17 августа караван морских судов второй Ленской транспортной экспедиции прошел пролив Вилькицкого, и вскоре пароходы «Сакко», «Володарский» и др. прибыли в Тикси, где их уже дожидался караван барж, приведенный из Якутска теплоходом «Первая пятилетка». Прибыл с Енисея оставленный там в 1933 г. буксир «Партизан Щетинкин». Пароход «Володарский» принял с барж уголь в свои трюмы для бункеровки ожидавших его у пролива Вилькицкого ледоколов, взял на борт 26 человек из нашего портоизыскательского отряда со всем их снаряжением и продовольствием и 31 августа вышел в обратный рейс на запад.

Остальной состав экспедиции из-за тяжелых ледовых условий вынужден был возвращаться по Лене, потом от Киренска до Тулуна на перекладных гужевым транспортом, а далее по железной дороге. Добрались до Москвы только в конце декабря.

После камеральной обработки материалы экспедиции принимались в Главсевморпути комиссиями, а затем и коллегией ГУСМП в марте 1935 г. с положительной оценкой.

Эта экспедиция была одной из первых и по тем временам самой крупной в практике Главсевморпути. Несмотря на крайне неблагоприятные стечения обстоятельств, преследовавшие ее с самого начала, она все же выполнила свою основную задачу: обследовала район, заложила основу для создания Усть-Ленского порта и полярной станции. Реальным результатом работы экспедиции стало дальнейшее развитие порта Тикси. Поступление грузов через него возрастало с каждым годом. Если в 1933 г. грузооборот Тикси составлял всего около 4 тыс. т, то уже в следующем году он составил 7,4 тыс. т, а в 1935 г. - около 12,3 тыс. т. Особенно резко увеличилось поступление грузов морским путем в годы Великой Отечественной войны. С 1957 г. объединенное Ленское пароходство, неразрывно связанное с портом Тикси, наладило регулярное судоходство по Лене и ее притокам на протяжении 7130 километров. В настоящее время Тикси - это крупный морской и речной порт. Его современное портовое хозяйство обеспечивает высокую производительность труда при выполнении погрузочных работ, а мастерские - все виды ремонтных работ.

Опубликовано в сборнике «Летопись Севера», т.11, Москва, «Мысль», 1985 г.

Комментарии

* Сергей Дмитриевич Лаппо (1895 – 1972) – известный советский гидрограф, льдоисследователь. Работал в экспедициях в Обской губе, море Лаптевых, на Енисее и Новой Земле. Главный гидролог Управления полярных станций ГУ СМП. После 1934 г. С.Д.Лаппо бывал в Тикси не раз, опубликовал небольшую статью о том, каким он

увидел поселок спустя десятилетия.

** Павел Георгиевич Миловзоров (1876 – 1940)- один из старейших ледовых капитанов. Работал в восточном секторе Арктики (колымские рейсы пароходов «Ставрополь» и «Колыма» из Владивостока, поход на о.Врангеля, ленско-колымские экспедиции).

*** Павел Георгиевич Головин (1909 – 1940) – Герой Советского Союза, полярный летчик, позднее - летчик-испытатель. В качестве командира самолета-разведчика Р-5 участвовал в экспедиции по высадке на Северный полюс дрейфующей станции И.Д. Папанина. Именно его самолет «СССР Н-166» (штурман А.Волков, борттехники Н.Л. Кекушев, В.Д. Терентьев, радист Н.Н. Строилов) был

первым советским самолетом, достигшим
полюса 6 мая 1937 г.

Надо добавить, что в 1948-54 г.г.
поселок Тикси был основной базой
высокоширотных воздушных
экспедиций «Север» и принимал целое
созвездие наших полярных лётчиков.

{mos_fb_discuss:31}