

**БОЛЬШАЯ ЛЕНСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ ГЛАВСЕВМОРПУТИ 1933-1934 гг.:
К ВОПРОСУ ОБ ОРГАНИЗАЦИИ СТРОИТЕЛЬСТВА
ПОСЕЛЕНИЙ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ**

Дядечкин Н.В.

Научный руководитель – профессор Слабуха А.В.

Сибирский федеральный университет

В настоящем сообщении ставим целью понимание конкретных методов и сопутствующих условий, в которых на малоизученных, крайне суровых, невообразимо отдаленных территориях, начали из “ничего” появляться поселения Северного морского пути. Какими физическими и материальными возможностями обладали экспедиции, первыми ставившие объекты, сооружения и здания этих поселений. Всё то можно проследить на примере хронологии событий первой зимовки основателей и строителей морского порта Тикси в устье реки Лена.

Большая Ленская экспедиция Главсевморпути 1933-1934 гг.:

Организационный состав экспедиции:

1. Группы: гидрографическая; портово-изыскательская; 2 геологических (поиск угля); лоцмейстерская; охотоведческая; строительный отряд; транспортно-энергетическая группа. Всего около 220 чел.

2. Материальный состав экспедиции (помимо собственных сил каждой группы): 2 радиостанции; электророборудование; топливо (бензин, уголь); Центральная экспедиционная база: склады, бухгалтерия, фотолаборатория, амбулатория; 4 морских шхуны; несколько металлических и деревянных плавучих платформ; лошади, скот, собаки.

Все делилось на 2 основных группы, которые должны были достичь дельты Лены по разным маршрутам: из Иркутска по реке Лене и из Архангельска морским путём.

Условия. Прежде всего, нужно отметить, что средства выделялись огромные. Каждое ведомство подготавливало свой специализированный отряд продовольствием, транспортом, оборудованием, топливом (включая и электрическим), средствами связи. Даже тяжелая наземная техника была в распоряжении у экспедиции. При этом, одновременно с Ленской экспедицией, в эти же годы, проводились аналогичные на других участках Северного морского пути (порт Игарка на Енисее; Провидения и Певек на Чукотке и др.). И это в условиях тяжелой ситуации в стране, а в отдаленных регионах Якутии (к примеру) не все улусы до конца поддерживали советскую власть.

Тяжелейшими условиями были транспортные. Огромными расстояниями были отделены пункты транспортировки многотонных грузов. Единственным возможным путём доставки оборудования был водный транспорт. Небольшой навигационный сезон, не развитость судоходства на реке Лена, отсутствие судов (речные “летние” суда, не приспособленные даже к легким ледовым условиям, еще больше сокращали период возможной навигации), не достаточная еще помощь от авиации, задержки по погодным условиям, - все это обернулось тяжелейшими условиями, в которых оказались основатели Тикси в первые годы эксплуатации порта.

Климатические условия, по мимо указанных выше коротких навигационных периодов и значительного обледенения водных транспортных путей, необходимо назвать и погодные условия непосредственно в регионе строительства Тикси. Большая влажность, низкие отрицательные температуры (до -50 градусов), резкие изменения

погоды. Пурга повторялась часто и длилась по трое-четверо суток, скорость ветра достигала 40 м в секунду при морозах 20-25 градусов. Осенью, в предзимние шторма, уже с отсутствием должных транспортных судов, практически вручную приходилось разгружать морские сухогрузы, которые стояли на значительном удалении от берега из-за мелких вод дельты Лены и не изученности фарватера. После скороспешной разгрузки судов приходилось груз на берегу спасать от морозов. Погодные условия в сочетании с нештатными ситуациями усугубляли положение.

К осени условия сложились так, что люди, приехавшие строить и обживать бухту Тикси, остались полностью без домов, без стройматериалов, и полностью без квалифицированных строительных кадров. До весны. Отсутствие стройматериалов определило строительные решения первых построек Тикси. Использовались скудные материалы местные и остатки от летних грузов.

Методы. Условия, описанные выше, диктовали методы, которыми приходилось руководствоваться. В экстремальных ситуациях каждый переквалифицировался в рабочего, строителя. Однако специализированные группы выполнение своих задач не прекращали. Геологи заминались разведкой предполагаемых запасов угля, портоизыскатели - поиском возможных мест для строительства порта, гидрографы изучением дна бухты и её фарватера и тд. Такое разделение квалифицированных групп и одновременная их работа на разных участках позволило несмотря на все суровые условия, оперативно решить вопрос строительства и эксплуатации нового порта. Всего за одну зиму.

Материал строительства зданий - "плавник" выброшенный на берег морем, материал для пристани - тот же плавник и местный сланец, добываемый взрывчаткой. Наземный транспорт - лошади и собаки. Большую нехватку жилой площади приходилось решать смекалкой - оборудование внутри зданий делалось разборным и трансформируемым. Для передвижения по поселку в пургу - натягивали удерживающие тросы. Баржи и суда переоборудовали в мастерские и производственные площадки для выработки электричества, строительных материалов. К зиме такими методами было построено: скотный двор, баня, помещение клуба с жилой пристройкой, дом для кухни-столовой, амбулатории и пекарни, жилой дом для инженерно-технического персонала, общежитие для рабочих и др.

Этапы. Вся экспедиция проходила больше года с весны 1933 г. по август 1934 г.

Около трёх первых месяцев (март-май 1933 г.) ушло на подготовку, сбор материального и организационного состава в назначенных городах (Архангельск и Иркутск).

Два месяца (Июнь-Июль 1933 г.), со значительными транспортными трудностями, первые отряды иркутской группы достигли дельты Лены, сплаваясь по ней на барже и экспедиционных судах.

Архангельский караван морских судов шел один месяц - весь август, - до бухты Тикси.

Иркутская группа за этот же месяц провела исследования всей дельты реки и наметила основные варианты мест строительства порта.

После прихода Архангельского каравана, около полумесяца (с конца августа по середину сентября) ушло на его разгрузку.

Два следующих месяца (октябрь, ноябрь) - подготовка к зиме, строительство поселка и исследование предполагаемых мест порта.

Еще два месяца на борьбу с суровыми условиями и эскизное проектирование строительства порта для приема большого количества морских судов в летнюю навигацию.

Поздней зимой определилось окончательное место порта, и почти всю весну шла техническая подготовка к строительству (заготовка материалов, прокладка оборудования, обустройство фарватера).

С конца весны до начала августа шло непосредственное строительство морской и речной пристани и прием судов в короткую навигацию тех лет.

Экспедиция по строительству Тикси была одной из первых и по тем временам самой крупной в практике. 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. Реальным результатом работы экспедиции стало дальнейшее развитие порта Тикси. Поступление грузов через него возрастало с каждым годом.