

“ВСТРЕЧА ТРЕХ ДРУЗЕЙ”

Н.И. ЛОСИЧ,
заведующая отделом документальных фондов
Центрального музея связи имени А.С. Попова

“Свидание трех друзей” — это шуточное название марки, которой оплачивались письма, сданные на дирижабль “Граф Цеппелин” и на ледокол “Малыгин” в двадцатых числах июля 1931 г.

Такое название объясняется тем, что автор рисунка художник И.И. Дубасов изобразил на марке ледокол, дирижабль и белого медведя, причем все три объекта примерно одного размера.

В нашем музее хранятся экспонаты, связанные с этой экспедицией, имевшей место летом 1931 г., когда в Арктике был произведен обмен почтой между советским ледоколом “Малыгин” и немецким дирижаблем “Граф Цеппелин”. В планах “Цеппелина” и “Малыгина” важное место заняла “филателистическая программа”, посвященная этой крупной полярной экспедиции с участием двух “транспортных великанов”. В соответствии с “филателистической программой” экспедиции советская серия марок должна была выйти к отплытию “Малыгина”, немецкая — к старту “Цеппелина”.

К числу этих экспонатов относятся открытое письмо, отправленное из Ленинграда на “Малыгин”, доставленное туда с помощью дирижабля, и фотография, сделанная 25 июля 1931 г., на которой отображен момент приема почтовой корреспонденции, предназначенной для “Цеппелина”, на главпочтамте в Ленинграде. Письмо, побывавшее на “Цеппелине” и “Малыгине”, адре-

совано участнику экспедиции Константину Михайловичу Петрову, представителю НКПиТ (Народного комиссариата почт и телеграфов). Оно датировано 24 июля 1931 г. Судя по штемпелю, принято оно на главпочтамте в Ленинграде 25 июля, и в этот же день принято на дирижабль, о чем свидетельствует другой штемпель.

Очень важным экспонатом является сохранившийся дневник К.М. Петрова, который он вел во время путешествия на “Малыгине”, составленный в виде писем к жене, а также путевые заметки, предназначенные для широкой аудитории, опубликованные в трех журналах “За социалистическую связь” в октябре — декабре 1931 г.

В письме Аня (сестра К.М. Петрова) пишет: “Обрати внимание на марки, они продаются только один день сегодня в ограниченном количестве. За ними непрерывная очередь в почтамте”.

“ЛЦ-127” или “Граф Цеппелин”

В начале 1930-х гг. полеты над Арктикой были событием исключительным. Набирающая силу авиация еще не могла обеспечить возрастающие запросы полярников, поэтому большие надежды возлагались на дирижабли. К этому времени уже был накоплен некоторый опыт полетов в Арктику дирижаблей “Норвегия” (1926 г.), “Италия” (1928 г.).

Впервые о предстоящей международной арктической экспедиции на немецком дирижабле широкой публике стало известно из прессы. Первое сообщение о предполагаемом обмене почтой между дирижаб-

лем и ледоколом появилось в “Красной газете” 25 июня 1931 г. Вскоре возвратившийся из Берлина директор Всесоюзного арктического института Рудольф Лазаревич Самойлович сделал 5 июля 1931 г. в Ленинграде доклад о предстоящей международной арктической экспедиции на немецком дирижабле “Граф Цеппелин”, краткое сообщение об этом появилось в газете “Правда”.

Р.Л. Самойлович уже бывал в Арктике. В 1928 г. именно он руководил советской спасательной экспедицией на ледоколе “Красин”, который и подобрал итальянцев с потерпевшей крушение “Италии”.

Умберто Нобиле, участник экспедиции на “Норвегии” и руководитель дирижабля “Италия”, отправился в Арктику на этот раз в качестве пассажира на советском ледоколе “Малыгин”, с которым “Граф Цеппелин” должен был встретиться в Баренцевом море. Командир дирижабля доктор Хуго Эккнер также не был новичком: на “ЛЦ-127” он совершил кругосветный перелет по маршруту Фридрихсхафен — Берлин — Кенигсберг — Вологда — Усть-Сысольск — Якутск — Николаевск — Токио — Лос-Анджелес — Фридрихсхафен, сделав при этом всего лишь три остановки.

“ЛЦ-127” был самым мощным из всех существовавших тогда воздушных кораблей. Сто семнадцатый по счету дирижабль, построенный на цеппелиновых верфях, он имел колоссальные размеры. В высоту — с десятиэтажный дом, в длину — почти четверть километра; 105 тыс. кубометров водорода, заполнявшие оболочку, позволяли поднять при-