

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Советская Арктика

**ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ
ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ**

**ОРГАН ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ
СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ
ПРИ СНК СССР
И ПОЛИТУПРАВЛЕНИЯ
ГУСМП**

**8 А В Г У С Т
1 9 3 8**

И з д а т е л ь с т в о Г л а в с е в м о р п у т и

153768.

СОДЕРЖАНИЕ

Первая сессия Верховного Совета РСФСР	3
Мы покоряем пространство и время	7
А. Зверев. Займы в СССР	11
Добьемся права на почетную вахту. (Социалистическое обязательство комсомольцев экипажа ледокола „И. Сталин“.)	15
Г. Сысоев. Улучшить партийное руководство комсомолом	16
М. Назаров. Как готовятся кадры полярников	

ПОЛЯРНАЯ АВИАЦИЯ

В. Молоков. Как мы летели на Северный полюс	25
Н. Жуков. Наши полеты к дрейфующим кораблям	40
К. Москатов. На линиях полярной авиации	43
Г. Алексеев. Ледовая авиаразведка на Северном морском пути	49
Н. Подорольский. Полярная авиация за рубежом	51

ОЧЕРКИ И РАССКАЗЫ

Э. Виленский. Над льдами Гренландского моря	62
М. Черненко. Поход „Мурманца“	74

НАМ ПИШУТ

О. Абакумова. Социальное страхование в нашей системе	85
А. Вдовин. Красные чайные и дома промышленника	87
А. Костюк. Еще об уроках прошлогодней арктической навигации	89
Л. Муханов. На острове Генриетты	93
П. Алексеев. Собакопитомник в Нижнеколымске	95
Землебегон для строительства в Арктике	96

БИБЛИОГРАФИЯ

Поучительный урок „Большевика Арктики“	97
С. С. Ценная брошюра	100
С. Соколов. Книга не „для младшего возраста“	101
Н. Глебов. Литература о папанинцах	103

ПЕРВАЯ СЕССИЯ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА РСФСР

С чувством величайшей радости встретили народы Российской Федерации первую сессию Верховного Совета РСФСР.

Открывая первое заседание сессии, старейший депутат от Спасского избирательного округа Горьковской области колхозник сельскохозяйственной артели „Заря коммунизма“ Степан Никитич Барышев произнес волнующую речь.

„Мы приехали, — говорил он, — из городов и сел, где недавно происходили выборы депутатов Верховного Совета нашей республики. В этих выборах народы нашей республики выразили свое полное доверие политике нашей родной и дорогой коммунистической партии и советской власти, свою преданность и любовь вождю и учителю всех трудящихся нашего великого Советского Союза товарищу Сталину“.

„Я, колхозный садовник, — продолжал он свою простую образную речь, — выращиваю разные растения. Товарищ Сталин тоже садовник — замечает каждого из нас и любовно выращивает великих людей, отважных летчиков и героев. И я, старый русский крестьянин, который полвека прожил беспочетно, теперь дожил до того, что открываю первую сессию верховного органа власти великой Российской республики. Спасибо за это партии и советской власти, спасибо товарищу Сталину“.

Речь т. Барышева, встреченная бурными, долго не смолкавшими аплодисментами собравшихся на сессию депутатов, ярко выразила чувства всех трудящихся нашей родины. Эта речь еще и еще раз показала, что народы нашей страны своей счастливой и почетной жизнью обязаны партии Ленина — Сталина, советской власти, обязаны победоносной социалистической революции. Великий советский народ под руководством партии большевиков в боях и схватках со всеми врагами народа завоевал свободу и независимость, счастливую и радостную жизнь.

День выборов депутатов в Верховный Совет РСФСР — 26 июня — вылился в мощную демонстрацию морально-политического единства трудящихся. В этот день 99,3 процента от общего количества избирателей нашей республики пришли к избирательным урнам, чтобы выбрать достойных депутатов в верховный орган управления. 99,3 процента от общего количества участвовавших в голосовании отдали голоса кандидатам сталинского блока коммунистов и беспартийных.

В результате голосования в Верховный Совет РСФСР избраны лучшие патриоты родины, до конца преданные интересам социализма. В социалистическом парламенте мы видим всенародного избранника вождя народов товарища Сталина и его ближайших соратников, лучших

представителей заводов и фабрик, совхозов и колхозов, партийных и хозяйственных работников, ученых и артистов, летчиков и краснофлотцев, лучших представителей умственного и физического труда.

В докладе председателя мандатной комиссии депутата А. И. Шахурин на сессии Верховного Совета РСФСР приведены яркие данные о составе избранного народом социалистического парламента Российской Федерации.

В составе депутатов 568 членов ВКП(б) и 159 беспартийных. Советский народ с полным сознанием своего долга голосовал за кандидатов сталинского блока коммунистов и беспартийных, выразив тем самым полное одобрение политике нашей партии и советского правительства. Победа сталинского блока на выборах в Верховные Советы союзных и автономных республик, а также на выборах в Верховный Совет СССР есть яркая демонстрация единства народов Советского Союза, сплоченности и монолитности советских граждан, голосующих за великую партию Ленина — Сталина, за социализм.

Среди депутатов 339 рабочих, 195 крестьян, 193 служащих и представителей советской интеллигенции. В Верховный Совет избрано также 157 женщин. Это свидетельствует о том, что в социалистическом парламенте собраны подлинные сыны и дочери советского народа. Великая, самая демократическая в мире Сталинская Конституция на деле обеспечивает трудящимся возможность проявить себя, свои творческие способности в управлении государством.

В Верховном Совете РСФСР 185 депутатов с высшим и 174 депутата с средним образованием. Это ли не демонстрация огромного культурного роста трудящихся нашей страны?

Большая часть депутатов имеет возраст не выше сорока лет. В составе депутатов имеется также 10 депутатов до 20-летнего возраста и 67 депутатов до 25-летнего возраста. Все они выросли и воспитались в условиях советской действительности. Это самое замечательное явление, говорящее о бурном росте творческих способностей нашей советской молодежи.

В состав депутатов избраны представители 37 национальностей, входящих в РСФСР. Среди них — русские, украинцы, татары, евреи, башкиры, белоруссы, чуваша, якуты, коми, карелы и представители многих других национальностей. Это говорит о нерушимой дружбе народов, входящих в состав РСФСР, о полном торжестве ленинско-сталинской национальной политики.

„Результаты выборов, — отмечает в своем докладе т. Шахурин, — еще и еще раз свидетельствуют о полной поддержке великим русским народом и всеми народами нашей республики политики ленинско-сталинской партии и советского правительства, свидетельствуют о решительной и полной готовности нашего народа и впредь беспощадно истреблять троцкистско-бухаринских агентов фашизма и иных врагов нашей родины. Результаты выборов свидетельствуют о том, что развеваны в прах тщетные надежды капиталистического мира на ослабление мощи нашей великой социалистической державы“.

В капиталистических странах буржуазный парламент служит орудием угнетения трудящихся. Наш социалистический парламент, наоборот, целиком служит интересам народа. Представляя народы нашей Российской Федерации, депутаты Верховного Совета РСФСР несут огромные государственные обязанности, огромную ответственность перед народом. И, приветствуя своих лучших избранных, трудящиеся нашей страны

с величайшим вниманием следили за работой исторической первой сессии Верховного Совета РСФСР.

Первая сессия разрешила важнейшие очередные вопросы своей государственной работы. Об этом ярко свидетельствует порядок дня, принятый и разрешенный Верховным Советом РСФСР.

Верховный Совет РСФСР избрал председателя и заместителей председателя Верховного Совета, мандатную комиссию, две постоянные комиссии — законодательных предположений и бюджетную, внес изменения в некоторые статьи Конституции РСФСР, избрал Президиум Верховного Совета, образовал правительство — Совет Народных Комиссаров РСФСР, вынес решение о возмещении депутатам Верховного Совета РСФСР расходов, связанных с выполнением депутатских обязанностей. В атмосфере огромного всенародного одобрения решала эти вопросы первая сессия Верховного Совета РСФСР.

Председателем Верховного Совета РСФСР был единогласно избран т. Андрей Александрович Жданов, его заместителями — тт. Аким Халилович Тынчеров и Прасковья Семеновна Макарова.

Выборы председателя Верховного Совета РСФСР т. Жданова явились яркой манифестацией в честь верного соратника товарища Сталина, в честь руководителя ленинградских большевиков. Выборы заместителя председателя т. Тынчерова ярко демонстрируют братскую дружбу народов РСФСР. Выборы заместителя председателя т. Макаровой знаменуют собой огромный рост советской женщины, активно и наравне с мужчиной участвующей в управлении государством.

С чувством глубокого удовлетворения встретили трудящиеся избрание Президиума Верховного Совета и образование правительства РСФСР.

В Президиум Верховного Совета избраны выдающиеся политические деятели, способные до конца оправдать доверие народа, с честью выполнить стоящие задачи. Председателем Президиума Верховного Совета РСФСР избран т. Алексей Егорович Бадаев, депутат от Усманского округа, Воронежской области. Тов. Бадаев является членом ВКП(б); вся его жизнь посвящена борьбе за интересы трудящихся. В годы царизма т. Бадаев, являясь членом большевистской фракции IV Государственной думы, выступал как подлинный представитель русского пролетариата, много сил отдавший борьбе за интересы рабочего класса. Царское правительство сослало т. Бадаева на каторгу, но это не сломило его воли, и еще более закалило в борьбе за дело пролетариата. И сейчас, являясь председателем Президиума Верховного Совета РСФСР, т. Бадаев олицетворяет в себе силу и мощь народов, входящих в Российскую Федерацию.

20 июля Верховный Совет РСФСР единодушным голосованием утвердил правительство РСФСР — Совет Народных Комиссаров во главе с председателем Совнаркома Николаем Александровичем Булганиным.

На своем предыдущем заседании Верховный Совет РСФСР выразил доверие прежнему Совнаркому РСФСР, сложившему свои полномочия согласно Конституции РСФСР. Верховный Совет РСФСР подверг работу некоторых наркоматов строгой и деловой критике. Депутаты Верховного Совета РСФСР подвергли резкой и заслуженной критике работу Наркомздрава РСФСР, отметили существенные недостатки в работе Наркомпроса и его руководителя т. Тюркина, Наркомторга и его руководителя т. Любимова, Наркомместпрома и его руководителя т. Выхрушева.

Замечания депутатов Верховного Совета РСФСР были учтены при

составлении правительства РСФСР. Бывший нарком здравоохранения т. Чесноков не вошел в состав правительства. Верховный Совет РСФСР этим самым сделал серьезное предупреждение руководителям отстающих наркоматов. Он требует, чтобы их деятельность целиком отвечала указаниям нашей партии, товарища Сталина.

Правительство РСФСР представляет самую большую и ведущую республику Союза. Учитывая особое положение правительства РСФСР, т. Булганин говорил: „...мы — большевики, поставленные волей народа, волей ленинско-сталинской партии на столь ответственную руководящую работу, должны ясно и твердо сказать себе, что с нас потребуют гораздо больше, чем с совнаркома другой союзной республики. Мы находимся в Кремле, мы имеем огромное преимущество, счастливую возможность получать непосредственные указания ленинско-сталинского Центрального Комитета и лично товарища Сталина!“

* * *

Празднично и радостно встретили народы нашей страны работу сессий верховных советов союзных и автономных республик. От края и до края нашей могучей родины прокатилась новая волна производственного и политического подъема. В чудесных делах, творимых народом, снова и снова отражается великий советский патриотизм. Герои социалистического труда показывают образцы мужества и отваги, свою готовность совершить любой подвиг во имя родины.

Гордые соколы народа — советские летчики и летчицы — на крыльях мощных советских самолетов мужественно преодолевают огромные пространства с запада на восток и с юга на север. Вернувшись в Москву после беспосадочного перелета по маршруту — Москва — Хабаровск — район Владивостока, героический летчик Коккинаки сказал: „Машина, на которой мы летели, не единственная. Наша промышленность строит такие самолеты в большом количестве. И когда потребуется, когда товарищ Сталин скажет, что надо лететь не одному летчику, а многим сотням и тысячам советских пилотов, — тогда тысячи советских летчиков полетят туда, куда прикажет партия, куда прикажет правительство, куда укажет великий Сталин“.

С огромным энтузиазмом трудящиеся Советского Союза встретили новый заем третьей сталинской пятилетки.

Все больше и больше возрастают успехи стахановского движения. Стахановцы промышленности и транспорта, колхозов и МТС, стахановцы науки и техники показывают новые образцы социалистического труда.

Полярники, зимующие на многочисленных полярных станциях Арктики, полярные мореходы и летчики мужественно несут почетную вахту на северных форпостах нашей родины.

Вся наша страна демонстрирует перед миром свое могущество и независимость, величие советского строя, негибаемую силу советского народа, идущего под руководством партии большевиков от победы к победе.

Прошедшие в союзных и автономных республиках сессии верховных органов управления войдут в историю великих побед ленинско-сталинской национальной политики как самые яркие страницы. Народы СССР уверены, что их депутаты, их избранники все свои силы отдадут на благо народа, борьбе за дальнейшее процветание нашей родины.

МЫ ПОКОРЯЕМ ПРОСТРАНСТВО И ВРЕМЯ

Летать дальше всех, выше всех, быстрее всех! Этот девиз авиации социализма осуществляется в широких и смелых планах, реализуемых большевиками. Яркой демонстрацией замечательных успехов советской авиации является ежегодно празднуемый советским народом День авиации.

День авиации стал любимым традиционным праздником трудящихся нашей страны. Он крепко вошел в быт и сознание миллионов свободных граждан Союза Советских Социалистических Республик.

Советская авиация своими непревзойденными рекордами известна всему миру. Наша авиация — подлинно народная, подлинно массовая. Славное племя советских летчиков вышло из глубин народа, любовно и заботливо воспитано партией Ленина — Сталина.

Советские летчики неотделимы от народа. Образ летчика — это образ передового человека нашей эпохи, беспрестаннодвигающегося вперед, преодолевающего на своем пути все трудности, как бы велики они ни были. Советские летчики — это герои никогда не прекращающейся борьбы за овладение высшим классом пилотажа. Решительность, настойчивость, смелость, бесстрашие, преданность своей родине, партии — вот черты, присущие советским покорителям пространств и времени. Те самые черты, которые свойственны всему нашему могучему народу. И не случайно поэтому профессия летчика пользуется у народа всеобщим почетом и уважением.

В непревзойденных подвигах наших летчиков как в зеркале отражается индустриальная мощь нашей державы, ее успехи и достижения. Волею партии большевиков в нашей стране создана замечательная авиационная техника и армия смелых и отважных героев-летчиков.

Незадолго до своего смелого прыжка на Северный полюс Герой Советского Союза Михаил Водопьянов писал:

„В Арктике осталось единственное место, где никогда не был человек — ее сердце, Северный полюс... и я верю, что этот перелет будет осуществлен силами советских летчиков. Наши летчики идут к сердцу Арктики не ради нового мирового рекорда. Рекорд — сам по себе, от него мы не откажемся. Но главное не в нем. Главное — в проведении большой научно-исследовательской работы, главное — в выполнении государственного плана освоения Арктики“.

Смелый план завоевания полюса воплотился в действительность. Краснокрылый самолет Водопьянова и его товарищей гордо пронес знамя Советов от Москвы до сердца Арктики. Перед мужеством советских летчиков склонило головы все прогрессивное человечество мира.

В этом единстве мечты и негибаемой веры с практическим осуществлением непревзойденного в мире плана воздушного полюсного десанта заложена сила стремительного прогресса советской авиации и ее летчиков, способных на подвиги мирового значения.

Пройденный авиацией социализма этап не имеет примера себе равного. За годы сталинских пятилеток построена первоклассная авиационная промышленность. За одни лишь последние два года в авиационную практику международных соревнований советской авиацией вложен не один десяток непревзойденных рекордов на скорость, дальность, высоту — на высший класс пилотажа. Одновременная посадка мощных тяжелых

самолетов Водопьянова, Молокова, Алексеева, Мазурука на ледяные поля в районе Северного полюса; перелеты из Москвы в Северную Америку экипажей Чкалова и Громова; полеты в полярную ночь на поиски экипажа Леваневского; успешно проведенная операция по снятию зимовщиков с дрейфующих судов; беспосадочный перелет Коккинаки по маршруту Москва—Хабаровск—район Владивостока; беспосадочный перелет на гидросамолете летчиц Осипенко, Ломако, Расковой по маршруту Севастополь—Архангельск и т. д. и т. п. — все это примеры высокого искусства самолетовождения, примеры бесстрашия, отваги и смелости, изумившие весь мир. Примеры, открывшие новую эру в мировой истории авиации.

На примере советской авиации наглядно можно убедиться в самом значительном явлении нашей действительности — в бурном росте людей, их талантов и инициативы. Именно в том и состоит обаятельная сила советской действительности, что она предоставляет неограниченные возможности для развития личности, для расцвета стойких, непоколебимых характеров.

Ни одна страна в мире не имеет тех условий, которые предоставлены партией и правительством для непрерывного совершенствования советской авиационной техники. Народы нашей страны ежегодно демонстрируют в традиционный День авиации достижения авиационной культуры. В этот день многочисленные аэродромы нашей необъятной родины полны ликующих зрителей. Народ с гордостью и любовью наблюдает за своим многокрылым детищем — тяжелыми бомбардировщиками, быстроходными истребителями, штурмовыми машинами, спортивными самолетами, транспортными воздушными кораблями. Все это построено нашими талантливыми конструкторами, инженерами и техниками, нашими советскими рабочими на советских заводах.

Великая сила и мощь нашей советской авиации — грозное предостережение тем, кто посягает на нашу независимость. Зарвавшиеся в своих провокационных происках генеральные штабы соседних фашистских стран не застанут нас врасплох. Если потребуются, наша доблестная Красная армия, наш военно-морской и воздушный флоты встретят врага сокрушительным ударом. Пусть запомнят это не в меру воинственно настроенные наши соседи на Западе и Востоке.

Для нашей авиации, для наших летчиков не существует предела. Ибо каждый понимает, что остановиться на достигнутом — значит отступить. Чем больше у нас успехов, тем ответственнее становятся новые задачи, тем больше требований предъявляет к нам жизнь. Современность требует поисков новых путей для еще большего развития авиационной техники и летного мастерства.

Относится это и к полярной авиации. Летчики полярной авиации Главсевморпути не раз показали высокое качество своей работы. Не только нашей стране, но и всему миру известны героические полеты полярных летчиков в Центральный Полярный бассейн — к Северному полюсу, полеты к высоким широтам Арктики сквозь циклоны, пургу и арктические туманы. Освоение Арктики с воздуха, наряду с рейсами ледоколов по всем северным морям, стало обычным явлением в нашей полярной практике.

Но задачи быстрейшего освоения Арктики и Крайнего Севера предъявляют к полярной авиации повышенные требования. В этих условиях тем более непростительны зазнайство и самоуспокоенность в работе.

Надо помнить, что наряду с неплохо организованными экспедиционными полетами имеется много недостатков в регулярной линейной работе полярной авиации. Разве можно, например, мириться с такими явлениями, когда ряд авиалиний систематически не выполняет плана? Весьма тревожным сигналом явился итог работы полярной авиации в целом, например, за первый квартал этого года. План был выполнен всего лишь на 73 процента.

Как сообщило нам Управление полярной авиации, за это время увеличилось по сравнению с прошлым годом количество различного рода происшествий, причем в подавляющем большинстве они допущены по вине личного состава.

О чем это говорит?

Говорит это о том, что работники полярной авиации еще не извлекли должных уроков из ошибок прошлого года. В своем решении Совнарком СССР прямо отметил, что причинами тяжелых ошибок Главсевморпути, допущенных в прошлом году, являются плохая организованность в работе, наличие самоуспокоенности и зазнайства, совершенно неудовлетворительный подбор кадров. Все это создало благоприятную обстановку для преступной антисоветской деятельности вредителей в ряде органов Главсевморпути.

Самоуспокоенность, зазнайство, слабый подбор кадров имеют место и в полярной авиации. В линейной работе полярной авиации и на сегодня еще не наведен должный порядок, еще не чувствуется должной организованности. Летные происшествия есть результат слабой трудовой дисциплины, результат того, что летно-подъемный, инженерно-технический и командный состав после решения правительства еще не обеспечил должного перелома в работе. Имевшая место в 1937 году текучесть, когда было принято на работу в полярную авиацию 805 человек, а уволено за то же время 713 человек, не изжита и сейчас. И неудивительно, что в первом квартале 1938 года линейная полярная авиация работала с большим отставанием.

Наряду с этим мы видим, что там, где были по-серьезному поставлены вопросы, вытекающие из ошибок прошлого года, — достигнуты неплохие результаты.

Возьмем Обскую авиагруппу. Известно, что Обская авиалиния на протяжении всего 1937 года находилась в глубоком прорыве. Вступая в зимнюю навигацию 1938 года, коллектив Обской авиагруппы сумел значительно выправить создавшееся положение. Развернувшееся социалистическое соревнование дало возможность достигнуть значительного перелома в работе. План зимней навигации 1938 года по тоннокилометражу был выполнен на 140 процентов.

На Обской, Ленской, Енисейской авиалиниях есть немало способных, преданных своему делу людей, показавших высокое мастерство в летной практике. Среди них мы можем отметить полярного летчика орденосца В. Махоткина, молодого пилота В. Афонина, воспитанника Николаевской школы морских летчиков пилота Самохвалова, летчика Смирнова, механика Карпова, бортмехаников Гриценко, Стрижкова, Пятина, Шадрина и многих других.

Нельзя пройти мимо таких, выдающихся своим беспримерным героизмом полетов, которые были совершены к дрейфующим судам в высоких широтах Арктики. Экспедиция в составе тяжелых кораблей „Н-170“, „Н-171“ и „Н-172“ под командованием Героя Советского Союза Алексеева, а также двухмоторных самолетов „Н-177“, „Н-227“ и „Н-228“

под командованием летчика Задкова блестяще выполнила правительственное задание, сняв с дрейфующих судов 334 зимовщика. Эта операция по своему размаху работ и диапазону действия занимает почетное место среди выдающихся примеров самолетовождения в условиях Арктики.

Примеров, подобных этим, можно привести немало. Они говорят о том, что полярная авиация Главсевморпути имеет большие возможности для того, чтобы навести образцовый порядок на всех полярных линиях. Однако передовой опыт отдельных экспедиций, опыт лучших мастеров безаварийной эксплуатации самолетов еще не сделался достоянием всего летно-подъемного инженерно-технического и командного состава.

Полярная авиация Главсевморпути вступила в самый ответственный этап своей работы. В разгаре полярная навигация. Районы Крайнего Севера требуют оперативной связи, быстрой переброски грузов, почты и людей. В этих условиях наши авиагруппы на местах должны показать высокие образцы эксплуатации линий.

Для этого имеются все условия. Партия и правительство оказывают советским полярникам огромную помощь материальными средствами и людьми. Наша промышленность снабдила авиалинии первоклассными машинами. В коллективе полярной авиации имеются десятки и сотни лучших людей, в совершенстве овладевших летным делом. И сейчас задача заключается в том, чтобы по-настоящему руководить этим сложным механизмом и привести его в состояние полной мобилизованности для решения задач по дальнейшему освоению Арктики и Крайнего Севера.



Самолет „Н-172“ на гидродроме в Красноярске перед стартом

ЗАЙМЫ В СССР

В победоносном социалистическом строительстве в нашей стране большую роль сыграли советские государственные займы.

Мировая история не знает еще таких примеров, чтобы страна только за счет своих внутренних накоплений, без кабальных кредитов и займов извне, добилась в короткий срок блестящего индустриального развития.

История знает другие способы индустриализации.

„Англия индустриализовалась благодаря тому, что она грабила десятки и сотни лет колонии, собирала там „добавочные“ капиталы, вкладывала их в свою промышленность и ускоряла темп своей индустриализации. Это один способ индустриализации. Германия ускорила свою индустриализацию в результате победоносной войны с Францией в 70-х годах прошлого столетия, когда она, взяв пять миллиардов контрибуции у французов, влила их в свою промышленность. Это второй способ индустриализации. Оба эти способа для нас закрыты, ибо мы — страна советов, ибо колониальные грабежи и военные захваты в целях грабежа несовместимы с природой советской власти. Россия, старая Россия, сдавала кабальные концессии и получала кабальные займы, стараясь таким образом выбраться постепенно на путь индустриализации. Это есть третий способ. Но это — путь кабалы или полукабалы, путь превращения России в полуконию. Этот путь тоже закрыт для нас, ибо не для того мы вели трехлетнюю гражданскую войну, отражая всех и всяких интервенционистов, чтобы потом, после победы над интервенционистами, добровольно пойти в кабалу к империалистам. Остается четвертый путь индустриализации, путь собственных сбережений для дела промышленности, путь социалистического накопления, на который неоднократно указывал тов. Ленин как на единственный путь индустриализации нашей страны“.¹

Партия, весь советский народ пошли по пути, указанному Лениным и Сталиным. И за счет внутренних накоплений создали экономически независимую, мощную, передовую индустриальную страну.

Две сталинские пятилетки коренным образом изменили лицо нашей страны, превратив ее в могущественную передовую социалистическую державу. Десятки новых и сотни обновленных городов, тысячи и тысячи заводов и фабрик, МТС, совхозов и колхозов, школ, театров, больниц и клубов выстроены повсюду в Советском Союзе.

Советская страна получает на это средства из двух источников. Накопления социалистической промышленности, сельского хозяйства, транспорта и торговли являются основным источником ресурсов, превысив в прошлом году 9) процентов всех доходов государственного бюджета.

Наряду с накоплением социалистического хозяйства крупную роль играют государственные советские займы.

За годы двух сталинских пятилеток трудящиеся через государственные займы дали государству 24 600 миллионов рублей. Одна

¹ И. Сталин, „О хозяйственном положении Советского Союза“, см. Ленин и Сталин, „Сборник произведений к изучению истории ВКП(б)“, т. III, стр. 59.

эта яркая цифра говорит об огромном успехе советских займов среди населения, свидетельствует о беззаветной преданности народа делу партии Ленина — Сталина, о глубочайшей заинтересованности всех трудящихся в успехах социалистического строительства.

Особенно показательна была в этом отношении прошлогодняя кампания по размещению займа укрепления обороны СССР. Всенародный успех этого займа был единодушным ответом страны, многомиллионных масс на беспримерную по гнусности попытку троцкистско-бухаринской военно-шпионской шайки предателей родины, подлых фашистских наемников подорвать мощь Советского Союза.

Успешное размещение займа укрепления обороны СССР показало всему миру непоколебимую волю трудящихся Советского Союза к еще большему усилению военной мощи страны социализма, обороне ее священных рубежей.

Трудящиеся Советского Союза хорошо понимают, что средства от займов идут на дальнейший рост материального благосостояния нашей родины и культурного подъема широчайших народных масс.

«... Наши труженики города и деревни, — писал о займе индустриализации великий русский писатель-гуманист Максим Горький, — уже понимают, что денежные излишки необходимо отдавать в заем государству — для того, чтобы оно тратило эти излишки для дальнейшего развития народного хозяйства в интересах трудящихся. У советской власти нет других интересов, кроме интересов трудового народа. Это единственная в мире действительно народная власть, и она действительно стремится создать для трудящихся более легкие условия жизни, создать справедливое, социалистическое государство. Что трудовой народ наш понимает цель своей власти, об этом говорит тот факт, что народ охотно отдает свои сбережения на развитие государственного хозяйства. Всякий, кто участвует в займе, участвует в деле укрепления свободы, завоеванной народом ценою своей крови».¹

Эти слова великого русского писателя близки и понятны каждому трудящемуся, их разделяет каждый советский патриот.

Сплоченность советского народа ярко проявляется в единодушной поддержке всех финансовых мероприятий советской власти. Советские государственные займы, проводящиеся с момента перехода к мирному строительству, прошли большой путь развития — от первых краткосрочных натуральных займов 1922—1923 годов до нынешних миллиардных долгосрочных массовых займов, пользующихся огромной популярностью в массах. За эти годы советские займы сыграли крупнейшую роль в финансировании нашего народного хозяйства и весьма способствовали превращению нашей родины в мощную индустриальную державу.

Через советские займы трудящиеся дали взаймы своему государству за годы первой пятилетки 5,8 миллиарда рублей, а за годы второй пятилетки — 18,8 миллиарда рублей! Немалая доля расходов на строительство первоклассных крупнейших заводов, электростанций, шахт, совхозов, МТС и колхозов была покрыта поступлениями по государственным займам.

С каждым новым нашим займом неизменно возрастает число подписчиков — держателей облигаций: в 1927 году было шесть миллионов держателей советских займов, а в прошлом году — 50 миллионов. Эти

¹ М. Горький, „Публицистические статьи“, ГИХЛ, 1931, стр. 78.

цифры сами по себе говорят о широчайшей популярности государственных советских займов.

Государственные займы в Советском Союзе коренным образом отличаются от займов, выпускаемых капиталистическими государствами. Там — в капиталистических странах — государственные займы идут на подготовку новых войн, на вооружение фашистских и полицейских отрядов для борьбы с пролетариатом и трудящимися деревни. Паразитическая, эксплуататорская сущность капиталистических займов особенно резко проявляется в фашистских странах, где трудящиеся массы изнывают в долговой кабале. Задолженность германского государства и его местных органов исчисляется в 50 миллиардов марок, в два с лишним раза превышая имперский государственный бюджет Германии. Для своего лихорадочного вооружения, кровавой интервенции в Испании, насильственного поглощения Австрии и подготовки к нападению на Чехословакию гитлеровская Германия прибегает ко все новым и новым паразитическим, эксплуататорским займам. У трудящихся фашизм отнимает последний кусок хлеба.

Огромные расходы фашистского правительства Италии на военные нужды колоссально увеличили государственный долг этого поджигателя войны: с 89 миллиардов лир в 1930 году до 200 миллиардов лир в прошлом году.

Не в лучшем состоянии находится финансовое положение Японии, где вследствие захватнической войны в Китае военные затраты Японии в 1937/38 году составляют 75 процентов государственного бюджета. От ежегодных крупнейших дефицитов японского бюджета государственный долг Японии настолько разбух, что он в несколько раз превышает регулярные ее бюджетные доходы 1937/38 года.

Если займы в капиталистических странах обычно покрываются налогами, которые всей своей тяжестью падают на плечи широких трудящихся масс, то в Советском Союзе займы не только не вызывают роста налогов, но, наоборот, приносят держателям значительные доходы.

До 1 января нынешнего года советское государство выплатило по займам 5412,5 миллиона руб., из них 3327 миллионов рублей в виде выигрышей и процентов, а 2085,5 миллиона рублей в счет погашения вышедших в тираж облигаций.

* * *

Грандиозные задачи поставлены партией и правительством перед народным хозяйством в 1938 году. Объем капитальных вложений в нынешнем году по сравнению с вложениями 1937 года увеличивается более чем на 30 процентов. Советский Союз обогатится новыми фабриками и заводами, шахтами, доменными и мартеновскими печами, железными дорогами.

Население получит в 1938 году товаров на 15,5 миллиарда рублей больше, чем в 1937 году.

Фонд заработной платы возрастает на 14,5 процента и достигнет суммы около 94 миллиардов рублей.

За один только текущий год будет создано свыше 500 новых машинно-тракторных станций.

Цифры эти не могут не вызвать радости у каждого трудящегося. Советский народ горд сознанием, что мы неуклонно двигаемся вперед, не залезая в долговую кабалу к капиталистам, сохраняя полную экономическую независимость.

Чтобы выполнить грандиозный народнохозяйственный план нынешнего года, нужны, конечно, большие средства. Поэтому немаловажное значение имеет вновь выпущенный государственный заем третьей пятилетки (выпуск первого года).

Сотни и тысячи писем поступали в последнее время в Президиум Верховного Совета СССР, в Наркомфин Союза, в редакции газет с предложениями о выпуске нового займа, который еще более укрепит наше социалистическое хозяйство, еще более поднимет мощь и силу Красной армии и Военно-морского флота.

Государственный заем третьей пятилетки (выпуск первого года) выпущен правительством на сумму в 5 миллиардов рублей. Срок займа— 20 лет. Новый заем состоит, как и предыдущие займы, из двух выпусков: беспроигрышного и процентного и выпускается в облигациях разного достоинства, от 10 до 500 рублей. Заем дает возможность каждому подписчику выбрать желательную для себя форму получения доходов (выигрыши или проценты).

Новый заем дает трудящимся большие выгоды, чем прежние займы. В первые годы после выпуска нового займа выигрывает вдвое больше облигаций, чем по предыдущим займам. В 1939 году из каждого миллиона облигаций беспроигрышного выпуска выигрывают 40 000 облигаций, т. е. каждая 25-я облигация. Такое же количество выигрышей будет разыграно и в 1940 году. За первые пять лет после выпуска займа выигрывает каждая шестая облигация. Такие большие шансы на выигрыш уже в первые годы после выпуска займа установлены впервые.

Размещение нового займа проводится испытанным и целиком оправдавшим себя методом — по коллективной подписке. Коллективная подписка проводится на льготных условиях: государство предоставляет при подписке рассрочку для оплаты стоимости облигаций на 10 месяцев — с июля 1938 г.

По новому займу впервые установлены одинаковые условия коллективной подписки для трудящихся города и села. В прошлые годы колхозникам и крестьянам-единоличникам предоставлялась рассрочка на срок более короткий, чем рабочим и служащим. Теперь срок оплаты подписки для крестьян удлиняется.

Подписка на заем проводится под лозунгом „двух- трехнедельный заработок взаимы государству“. Граждане СССР неизменно перекрывали устанавливавшуюся правительством сумму займов. Нет сомнения, что и сейчас, при огромном росте благосостояния и заработка, рабочие, крестьяне, интеллигенция с честью выполняют свой долг перед социалистическим отечеством.

Основная задача состоит в том, чтобы каждый трудящийся города и деревни стал подписчиком на заем. При этом не должно быть допущено ни малейшего нарушения добровольности, ибо подобное нарушение дискредитировало бы советские займы и было бы лишь на-руку врагам.

Во время кампании по выборам в верховные советы у нас выросла замечательная армия агитаторов и пропагандистов. Она должна вести агитацию за быстрое размещение займа.

Успешным размещением займа третьей пятилетки (выпуска первого года) мы еще больше укрепим финансовую мощь государства рабочих и крестьян.

ДОБЬЕМСЯ ПРАВА НА ПОЧЕТНУЮ ВАХТУ

(Социалистическое обязательство комсомольцев экипажа ледокола „И. Сталин“)

Комсомольцы и вся молодежь нашей горячо любимой родины с огромным подъемом готовятся к славной дате 20-летия ВЛКСМ.

29 октября 1938 года, в день юбилея Ленинского комсомола, на вахты встанут лучшие сыны нашей Родины. Нам, комсомольцам нового флагмана советского ледокольного флота, ледокола „И. Сталин“, носящего имя величайшего гения человечества и любимого друга и учителя советской молодежи, выпадает огромная честь — выполнить правительственное задание, повести мощный гигант-ледокол в его первый арктический рейс.

Мы горим желанием оправдать высокое доверие, оказываемое нам партией и правительством, — выполнить с честью порученное задание.

Первый рейс ледокола „И. Сталин“ мы посвящаем имени 20-летия Ленинского комсомола и включаемся в социалистическое соревнование. Берем на себя следующие обязательства:

1. Овладеть в совершенстве механизмами корабля к выходу из Мурманска в первый арктический рейс. Беречь как зеницу ока вверенные нам механизмы и аппаратуру корабля, содержать их в постоянной рабочей готовности и чистоте, не допуская аварий и поломок механизмов корабля за арктическую навигацию 1938 года.

2. Неустанно работать над выполнением указания нашего великого, мудрого вождя и учителя товарища Сталина об овладении большевизмом, бороться за отличную политическую подготовку.

3. Активно участвовать во всей массово-политической жизни корабля.

4. Путем проведения политико-массовой воспитательной работы среди внесоюзной молодежи подготовить к вступлению в ряды ВЛКСМ достойных звания Ленинско-Сталинского комсомола.

5. К концу навигации 1938 года всем комсомольцам сдать нормы на значок ворошиловского стрелка и ГТО 1-й ступени.

6. Охватить всех комсомольцев и внесоюзную молодежь социалистическим соревнованием, бороться за создание комсомольско-молодежных стахановских вахт. Лучшими показателями в работе добиться права несения почетной вахты в день 20-летия ВЛКСМ.

7. Обязуемся за арктический рейс 1938 года добиться экономии: а) угля горючего — 2%, б) смазочного — 3%, в) обтирочных — 5%.

8. Комсомольцы флагмана арктического флота — ледокола „И. Сталин“ — призывают всех комсомольцев ледокольного флота Главсевморпути всеми силами бороться за отличное выполнение задания партии и правительства в установленный срок.

9. Комсомольская организация ледокола „И. Сталин“ призывает всех комсомольцев Главсевморпути повысить большевистскую бдительность, помня слова вождя народов товарища Сталина о капиталистическом окружении, об усилении большевистской бдительности на всех участках работы.

Зеленин — машинист I кл., *Абрамов* — старший машинист, *Томилов* — 4-й механик, *Гольцев* — матрос I кл., *Машков* — матрос II кл., *Папаш* — кочегар I кл., *Кузнецов* — кочегар I кл., *Баранов* — кочегар I кл., *Зорин* — радист, *Мартыненко*.

УЛУЧШИТЬ ПАРТИЙНОЕ РУКОВОДСТВО КОМСОМОЛОМ

Великая и могучая партия большевиков, выпестованная гениями человечества Лениным и Сталиным, является передовым отрядом трудящихся в их борьбе за укрепление и развитие социалистического строя и представляет собою руководящее ядро всех организаций трудящихся.

Одной из таких массовых организаций, наиболее близкой большевистской партии, является Ленинский комсомол. Вся его внутренняя сила и политическая боеспособность всецело зависят от повседневного партийного руководства.

Фашистские троцкистско-бухаринские и буржуазно-националистические бандиты брали ставку на подрыв партийного руководства комсомолом, пытались лишить его главного пульса — политической жизнеспособности. Но враги просчитались.

Партия большевиков показывает замечательные образцы большевистского руководства комсомолом. Благодаря этому комсомол разоблачил и разгромил троцкистско-бухаринские и буржуазно-националистические гнезда японо-немецких фашистов, долгое время орудовавших в ряде комсомольских организаций.

Центральный Комитет ВКП(б) и лично товарищ Сталин учат партийные организации ежедневно заботиться о комсомоле, проявлять к нему неослабное внимание, всячески оберегать его от враждебных и вредных влияний. Забота о воспитании молодежи есть одна из старейших традиций большевистской партии.

„Обеспечить доверие молодежи к нашей партии, обеспечить руководство нашей партии в комсомоле — такова задача. Комсомолец должен помнить, что обеспечение руководства партии есть самое главное и самое важное во всей работе комсомола. Комсомолец должен помнить, что без такого руководства комсомол не может выполнить свою основную задачу воспитания рабоче-крестьянской молодежи в духе диктатуры пролетариата и коммунизма“.¹

Вопросы партийного руководства комсомолом приобретают сейчас, как никогда, огромное значение.

Именно сейчас комсомольские организации остро нуждаются в повседневном руководстве со стороны партийных организаций. Это объясняется тем, что состав комсомольского актива значительно обновился, в руководящие органы комсомольских организаций избраны лучшие представители молодежи — стахановцы и ударники, в большинстве своем ранее не работавшие на руководящей комсомольской работе. Опыта союзной работы у них еще очень мало. А в то же время задачи работы среди молодежи намного усложнились, требования и запросы молодежи во много раз возросли.

Многие секретари партийных организаций нашей системы и парторги недостаточно ясно для себя представляют: в чем же должно осуществляться партийное руководство комсомолом?

Партийное руководство комсомолом должно осуществляться непосредственно через политотделы, партийные собрания, партийные комитеты и их секретарей, затем через партприкрепленных и, наконец, через партийное ядро в комсомоле.

¹ И. В. Сталин, О комсомоле, Изд. „Молодая Гвардия“, 1937, стр. 46—47.

Особенно большое значение сейчас приобретает внимание к комсомолу со стороны партийных организаций в целом, со стороны парткомов и в первую очередь их секретарей. Это является основной формой партийного руководства комсомолом.

В нашей системе есть не мало партийных организаций, которые повседневно показывают замечательные образцы большевистского руководства комсомолом. Так, например, партийный комитет Всесоюзного Арктического института (секретарь парткома т. Аптерман) часто ставит на обсуждение партийного комитета доклады секретаря комитета ВЛКСМ т. Кошкина по самым различным вопросам комсомольской работы. Для повседневного руководства и помощи партком выделил специального партприкрепленного, который регулярно посещает заседания комитета ВЛКСМ, общие комсомольские собрания, занятия комсомольских политшкол и кружки по изучению истории ВКП(б).

Тов. Аптерман лично интересуется запросами и настроениями комсомольцев и внесоюзной молодежи, беседует с ними по различным вопросам быта, учебы и производственной работы.

Партийная организация Николаевской школы также оказывает большую практическую помощь в работе комсомольских организаций. На заседании парткома систематически заслушиваются отчеты секретарей комитетов ВЛКСМ, на которых был вынесен ряд практических мероприятий по улучшению политико-воспитательной работы среди молодежи.

Решения V Пленума Центрального Комитета ВЛКСМ нашли свое отражение как одни из основных вопросов работы этой организации, хотя выполняются они далеко недостаточно. За последние два месяца принято в ряды ВЛКСМ 16 человек и подано еще 12 заявлений с просьбой принять в комсомол. В комсомол идут лучшие товарищи школы: т. Герасимов — отличник учебы и дисциплины, т. Бученков — отличник учебы, хороший общественник, и др.

В ряды ВКП(б) принято 9 комсомольцев и подано еще 13 заявлений. Вступающие в партию являются стахановцами работы и учебы — активистами комсомола.

Тов. Турков — отличник учебы и дисциплины, член комитета ВЛКСМ, т. Быков — отличник учебы, комсомольский пропагандист.

На производстве и в учебе комсомольцы занимают видную роль: из 5 человек, утвержденных командованием, политотделом и общественными организациями для занесения на доску почета — 4 комсомольца: бортмеханик т. Волгин и курсанты тт. Бобков, Кошелев, Федоров.

Сейчас развернуто соревнование экипажей, в связи с подготовкой к двадцатилетию ВЛКСМ.

Для повседневного руководства и помощи в работе комсомола партком прикрепил тт. Федорова, Дундука, которые регулярно посещают заседания комитетов ВЛКСМ и общие комсомольские собрания.

Партийный комитет аппарата Главсевморпути для помощи в руководстве комсомольской организацией выделил второго секретаря парткома т. Степанова.

Тов. Степанов повседневно оказывает в работе комсомольской организации помощь, регулярно посещает заседания комитета ВЛКСМ, общие комсомольские собрания, политшколы и кружки по изучению истории ВКП(б). Дает советы и указания секретарю комитета ВЛКСМ т. Голиковой.

К сожалению, далеко не каждая партийная организация так руководит комсомолом и оказывает ему в работе повседневную практическую помощь.

На строительстве Мурманского судоремонтного завода фактически не руководят комсомольской организацией.

К реализации решения V Пленума ЦК ВЛКСМ комсомольская организация приступила с большим опозданием.

Недостаточные руководство, внимание и помощь со стороны партийной организации привели к неудовлетворительной работе комсомольской организации. Несмотря на большое количество внесоюзной молодежи на строительстве завода, работе с ней уделяется слабое внимание, работа по вовлечению внесоюзной молодежи в ряды ВЛКСМ проводится плохо.

Комсомольская организация не мобилизована на выполнение производственного плана.

Не лучше руководил комсомолом и партком Мурманского территориального управления. „Этот участок наиболее слабый в работе партийного комитета“, — так откровенно заявил на отчетно-выборном собрании секретарь парткома т. Михайлов.

В ноябре 1937 года партком сделал попытку на своем заседании заслушать отчет комитета ВЛКСМ о том, как выполнены предыдущие решения парткома. При этом выяснилось, что в решении парткома ничего конкретного записано не было, и доклад секретарей комсомольской организации пришлось делать не в разрезе выполнения решения парткома.

Или другой факт. На одном из своих заседаний партком поставил отчет пропагандиста комсомольской политшколы т. Чулкова об учебе комсомольцев.

Как ни странно, об этом комитет ВЛКСМ поставлен в известность не был, да и сам т. Чулков узнал об этом только за ... 3 часа до начала отчета.

Отчет на заседании заслушали, договорились решение написать на другой день после ознакомления с ходом учебы в самом кружке. Но после этого ни один из членов парткома в политкружке не был, и о своем решении так и забыли.

Это происходит потому, что некоторые секретари парткомов и парторги недооценивают работу с комсомолом, считая, что есть более важные вопросы внутрипартийной работы.

Вместе с тем комсомол должен учиться у партийных организаций острой, смелой, беспощадной критике недостатков, дисциплине и организованности, умению выдвигать на первый план такие важнейшие вопросы внутрипартийной работы, как дальнейшее разоблачение и выкорчевывание троцкистско-бухаринских и буржуазно-националистических бандитов, как повышение большевистской бдительности, забота о каждом члене организации, идейно-политическое воспитание.

Наша большевистская партия придает особо важное значение росту своих рядов за счет комсомольцев. Партийным организациям были даны совершенно конкретные указания по вовлечению лучших комсомольцев в партию. Выполнение этих указаний зависит исключительно от того, насколько серьезно и глубоко та или иная партийная организация занимается комсомолом.

Прошло уже больше года с тех пор, как Центральный Комитет ВКП(б) возобновил прием в партию. За последнее время комсомольские

тройки Владивостокского, Обдорского, Ленинградского, Красноярского, Мурманского и Архангельского политотделов рекомендовали около 200 человек лучших комсомольцев, на деле доказавших свою горячую преданность партии Ленина — Сталина. Среди рекомендуемых не мало комсомольцев-орденоносцев. В числе их т. Шмандин, награжденный двумя орденами, участник полета на Северный полюс, т. Мартюшин — молодой боцман ледокола „Ермак“, за образцовую работу на ледоколе награжденный орденом Трудового Красного Знамени, т. Ерохов, за образцовую стахановскую работу также награжденный орденом, и многие другие.

Однако следует отметить совершенно недостаточную работу по вовлечению лучших комсомольцев в ряды ВКП(б). В этом повинен не только комсомол, который еще слишком медленно отбирает товарищей, достойных получить рекомендации, но и те партийные организации и политотделы, в которых заслушиваются заявления комсомольцев.

Было бы большой политической ошибкой думать, что сейчас нужно провести кампанию по вовлечению комсомольцев в партию. Вовлечение лучших комсомольцев, политически грамотных и преданных делу социализма и большевистской партии, должно проводиться не механически и кампанейски, не наскаками, а систематически, в строго индивидуальном порядке и вместе с тем без ненужной волокиты.

Нужна острая бдительность. Но большевистскую бдительность нельзя подменять трусливой перестраховкой, искусственным недоверием к лучшим комсомольцам, стремящимся вступить в ряды большевиков.

До сих пор в отдельных организациях честные и проверенные комсомольцы получают отказ в рекомендациях даже от тех коммунистов, которые давно их знают, хорошо их изучили и вполне могли бы за них поручиться. Отдельные коммунисты без всяких оснований отказывают преданному партии человеку в рекомендации просто потому, что „так спокойнее“.

Член партии т. Федотов (Ленинградский Гидрографический институт) в течение трех месяцев обещал дать рекомендацию в партию комсомольцу Илаеву, которого он знает в течение трех лет, но в момент подписания этой рекомендации т. Федотов ему заявил: „Рекомендация в партию к многому обязывает члена партии, во избежание каких-либо неприятностей я отказываю тебе в рекомендации“.

Или другой случай. Недавно на своем общем собрании партийная организация Архангельского территориального управления Севморпути разобрала заявление т. Кулекина о приеме его в кандидаты ВКП(б). По своему социальному положению и политической грамотности т. Кулекин вполне подготовлен, чтобы быть кандидатом ВКП(б).

До последнего времени т. Кулекин был секретарем комсомольской организации. В связи с переходом его на работу в обком союза работников Севморпути, комсомольская организация освободила его от обязанностей секретаря комитета ВЛКСМ. Работа комитета признана удовлетворительной.

Казалось бы, что у партийной организации нет основания отказать т. Кулекину в приеме в кандидаты ВКП(б). Хорошего мнения о т. Кулекине было и партийное собрание.

Но вот выступает и. о. начальника политотдела т. Логунов и заявляет, что т. Кулекин, будучи секретарем комитета ВЛКСМ, поручал сбор членских взносов члену комитета Воронцовой и этим нарушил

инструкцию ЦК ВЛКСМ. Этого заявления оказалось достаточным, чтобы воздержаться от приема т. Кулекина в кандидаты ВКП(б).

Вопрос о т. Кулекине партийная организация передала на разбор в комсомольскую организацию. Дальнейшей судьбой т. Кулекина партийная организация не интересовалась.

Случай с т. Кулекиным показывает, насколько несерьезно и поверхностно относится партийная организация к приему новых членов.

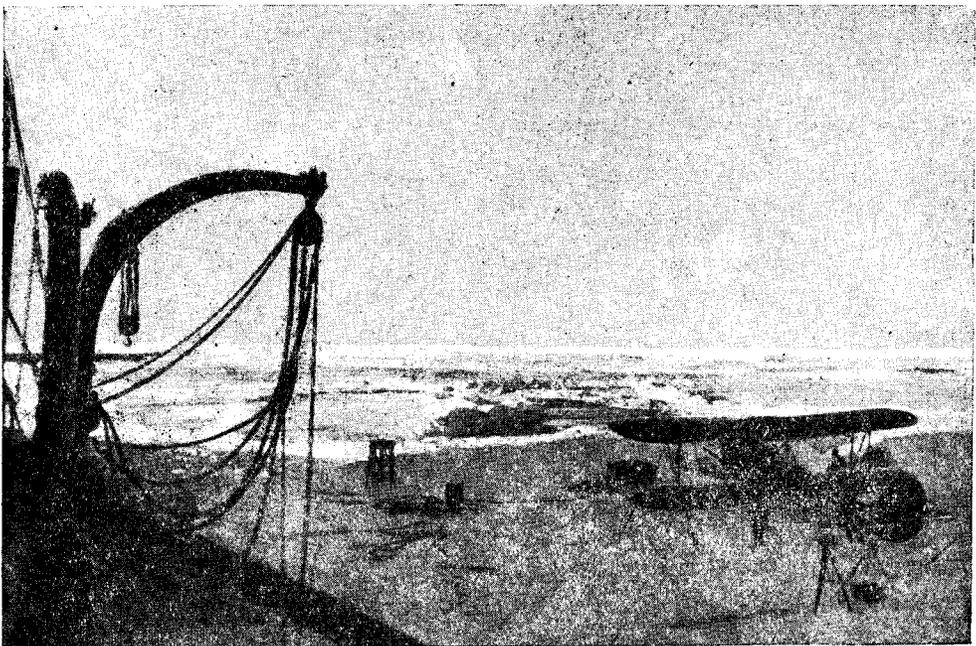
Комсомольцы-коммунисты и кандидаты партии, так называемое партийное ядро — это опора партийного руководства нашим союзом. Работа партийных организаций с партийным ядром заключается в том, чтобы обеспечить их заботу о комсомоле.

Комсомольцы-коммунисты и кандидаты не должны самоустраняться от работы в комсомоле, а должны попрежнему принимать в жизни и работе комсомола активное участие.

Великая победа сталинского блока коммунистов и беспартийных означает еще большее сплочение всего советского народа вокруг партии Ленина — Сталина, вождя народов товарища Сталина, означает всенародное одобрение политики партии и советского правительства. Сейчас, после выборов, несомненно усилится тяга в партию лучших сынов и дочерей нашей великой родины. И партийные организации, следуя испытанным традициям большевизма, на основе точного соблюдения указаний ЦК партии, должны пополнить партийные ряды лучшими людьми из Ленинского комсомола.

„Молодежь — наша будущность, наша надежда, товарищи, — говорил товарищ Сталин. — Молодежь должна сменить нас, стариков. Она должна донести наше знамя до победного конца“.¹

¹ И. В. Сталин, О комсомоле, Изд. „Молодая Гвардия“, 1937, стр. 113.



Самолет Власова „Н-224“ на льду у ледокола „Таймыр“

КАК ГОТОВЯТСЯ КАДРЫ ПОЛЯРНИКОВ

В своем постановлении от 28 марта 1938 года СНК СССР признал работу Главсевморпути за 1937 год неудовлетворительной, указав, что одной из важнейших причин плохой работы является „совершенно неудовлетворительная постановка дела подбора работников Главсевморпути, что создало благоприятную обстановку для преступной антисоветской деятельности вредителей в рядах органов ГУСМП“. В этом же постановлении, в качестве одной из первоочередных задач для Главсевморпути, СНК СССР указал: „очистить аппарат Главсевморпути от забравшихся в него сомнительных элементов“.

Руководство Главсевморпути уже провело и проводит ряд мероприятий по проверке аппарата Главсевморпути в центре и на местах, особенно той части периферийных работников, которые в навигацию 1938 года выехали для работы на полярные станции и в научные экспедиции. Однако надо прямо сказать, что эту работу еще нельзя признать достаточной, в полной мере обеспечивающей коренное изменение в состоянии кадров, особенно в части подбора полярных работников-специалистов для полярных станций, метеорологических станций и радиостанций территориальных и других управлений системы Главсевморпути.

В настоящее время при Управлении полярных станций работают краткосрочные курсы подготовки специалистов-полярников (геофизиков, радиотехников, механиков) для всех управлений системы Главсевморпути, нуждающихся в специалистах указанных категорий. За четыре года своего существования курсы выпустили значительное число работников. Однако подбор кандидатов на курсы и подготовка их по специальности далеко не соответствуют тем требованиям политической и деловой годности, которые к ним предъявляют места.

На полярных станциях работник должен знать порученное ему дело во всех деталях, так как на месте ему никто никаких указаний дать не в состоянии, возникающие недоразумения он обязан разрешать самостоятельно. Организация научной работы, техника наблюдений, обработка материалов — все это лежит на нем, все это требует глубокого теоретического понимания вопроса и практических навыков. Неумелое обращение с приборами и даже незначительные ошибки при обработке записей могут снизить эффективность научной работы за целую зимовку. В свете этих требований краткосрочные курсы своих задач не выполняют: они не выпускают в полной мере подготовленных работников. В своих докладах начальники полярных станций приводят немало примеров плохой работы курсантов, слабого знания ими аппаратуры и приборов, фактов порчи по неопытности ценного оборудования.

Такое положение в дальнейшем не может быть терпимым.

Анализ состояния существующих курсов приводит, в первую очередь, к тому выводу, что срок обучения явно недостаточен.

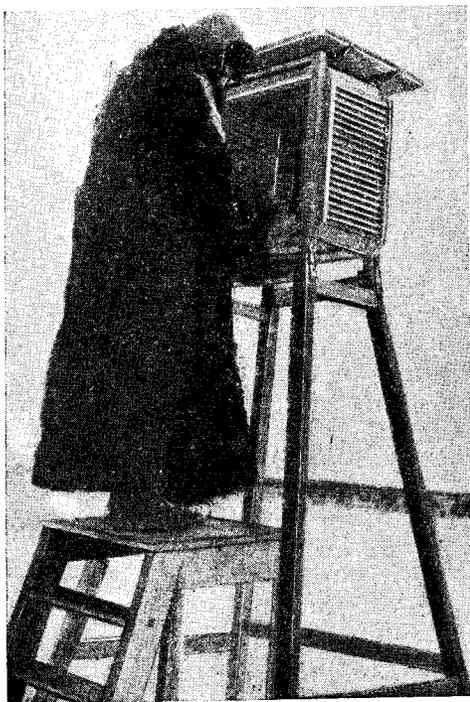
В самом деле, по любой из упомянутых специальностей в общегражданских учебных заведениях (техникумах) требуется 3—4 года обучения после окончания неполной средней школы. Почему же для подготовки специалистов-полярников, работающих в более сложных условиях, требуется только 7—9 месяцев?

Поступающие в техникум подвергаются испытаниям, и принимаются из них только те, которые обладают твердыми знаниями за семилетку. Иначе дело обстоит на курсах полярных работников. Обычный возраст поступающих на курсы 22—27 лет. Среднюю школу эти люди окончили 7—10 лет тому назад. Многие из пройденного в школе они успели уже забыть, особенно из области точных наук. Кроме того, они учились в средней школе в то время, когда в постановке учебного дела имелось много неполадок, когда требования к оканчивающим были значительно ниже, чем в настоящее время. Совершенно очевидно, что за короткий срок подготовить из них полноценных специалистов невозможно. Между тем, учебный план курсов рассчитан на 7—9 месяцев, в зависимости от специальности (механики—7 месяцев, радиотехники—8 месяцев, геофизики—9 месяцев). Сроки безусловно недостаточны.

Для того чтобы подготовить специалистов, могущих самостоятельно разрешать ответственные задачи по научно-исследовательской работе, продолжительность обучения на курсах надо увеличить, по крайней мере, до 2 лет по основной специальности. Учитывая возможность совмещения двух специальностей в одном лице на станциях 3-го разряда, не мешает срок обучения для отдельных групп продлить и до 3 лет (два года основная специальность и один год дополнительная). Такой порядок обучения даст высококвалифицированных специалистов, что, несомненно, в сильной

степени улучшит работу полярных станций и сохранит ценное оборудование и аппаратуру от порчи, а совместительство избавит от засылки лишних людей в Арктику.

Другой вопрос—о преподавателях. Существующие курсы не имеют штатных преподавателей, все они работают на курсах по совместительству. Часть из них—работники аппарата Управления полярных станций, а большинство (до 60%) преподаватели других учебных заведений. Работа на курсах для них является дополнительной, которой они меньше уделяют внимания, чем основной. Отсюда качество их работы нельзя признать удовлетворительным. Занятия зачастую срываются, учебный план без особой нужды изменяется, совещания по улучшению педагогического процесса происходят редко. Большая часть программ составлена преподавателями, которые никогда в Арктике не были, не знают условий работы на полярных станциях (таких преподавателей до 80%). Это несомненно отрицательно сказывается на характере программ.



Метеоролог записывает показания приборов

Фото Б. Кушина

В отдельных программах особенно резко обнаруживается разрыв между построением курса и требованиями мест. Например, Управление полярных станций совершенно правильно проводит линию на внедрение ветродвигателей в Арктике с целью использования местных энергетических ресурсов. Между тем, в учебном плане для механиков на курс по ветродвигателям отводится только 90 часов (из них практических занятий 40 часов). Аккумуляторное хозяйство на многих станциях находится в крайне плохом состоянии, а в учебном плане на это уделяется только 15 часов. Совершенно отсутствует курс по монтажу станций.

Повинны в этих неполадках и специальные службы Управления полярных станций, которые недостаточно внимательно наблюдают за работой курсов вообще и за ходом педагогического процесса в частности. Реорганизация курсов должна совершенно точно определить их структурное положение, обеспечить штатными преподавателями и соответствующим числом административных работников. Кроме того, необходимо установить незыблемый порядок, чтобы программы по специальности разрабатывались при активном участии соответствующих служб Управления полярных станций, а учебный план курсов должен утверждаться Отделом кадров Главсевморпути по согласовании с начальниками соответствующих управлений.

Успешный ход учебы в очень значительной мере зависит от состояния материальной базы. В настоящее время курсы размещаются в арендованном помещении и, за отсутствием своих лабораторий и штатных преподавателей, работают в вечерние часы. Курсанты живут за городом, в арендованных дачных помещениях, не имея иногда минимальных бытовых удобств (даже столовой курсы не имеют).

Для теоретической учебы и привития курсантам практических навыков по организации политической и культурно-просветительной работы на полярной станции в учебном плане времени не отводится, и материальной базы на курсах нет (отсутствует не только клуб, но даже комната отдыха). При таком состоянии „хозяйства“ курсов не мудрено, что на практику по ветрякам приходится ездить курсантам в Николаев, за 1500 км от Москвы, а с условиями работы на полярной станции знакомиться в Арктике. Между тем, курсы ежегодно выплачивают огромные суммы арендной платы (в 1937 году — 206 тыс. руб., в 1938 году — 380 тыс. руб.). За два-три года на эти деньги можно вполне построить под Москвой свои собственные здания со всеми вспомогательными учреждениями и опытными полярными станциями, где курсанты могут получать практические навыки для работы в Арктике. Пока никаких намеков на подработку этих вопросов у администрации курсов не имеется, а Отдел кадров Главсевморпути тоже молчит.

Переподготовка кадров полярников — важнейшее дело. В системе Главсевморпути работают несколько сот специалистов, окончивших краткосрочные курсы. Подавляющее большинство из них нуждается в пополнении и освежении своих знаний. Однако до сих пор почти никаких мер по налаживанию с ними учебы не принималось.

В этом году положено неплохое начало — открыты курсы переподготовки резервистов. Но в результате несерьезного отношения к этому делу администрации курсов и Сектора кадров Управления полярных станций на курсах „оказалось“ мало людей. Вместо пяти месяцев обучения оставили поэтому только три месяца. Такая „организация“ переподготовки едва ли поможет делу. Переподготовку работников Арктики следует

поставить по-серьезному. Секторам кадров соответствующих управлений и Отделу кадров Главсевморпути необходимо проверить весь состав зимовщиков и, в аттестационном порядке, обязать всех нуждающихся в этом пройти обучение на курсах усовершенствования. Окончание курсов должно давать преимущество для продвижения работников по службе и влиять на повышение окладов содержания. При разработке правового и служебного положения для работников Главсевморпути необходимо учитывать окончание курсов усовершенствования. На курсы усовершенствования надо привлечь к преподавательской работе лучших специалистов и знатоков Арктики. В учебный план курсов необходимо ввести дисциплины по ознакомлению с Арктикой, например географию Арктики. Между тем, этот предмет отсутствует даже на основных курсах, за исключением отделений геофизиков, где отведено на этот предмет только 24 часа. А ведь работник-исследователь Арктики должен иметь широкий кругозор и большой запас общих знаний для разрешения поставленных перед ним задач.

Почему Ф. Нансену потребовалось только один раз пересечь Гренландию на лыжах, чтобы написать ряд прекрасных трудов—„На лыжах через Гренландию“ и др.? Это произошло потому, что Ф. Нансен имел обширные предварительные сведения о жизни на Севере. Поэтому он смог, наблюдая, собрать богатый и ценный материал для своих книг.

Начальники наших полярных станций живут по два года на одном месте, где есть что наблюдать и есть о чем писать. Но очень немногие из начальников станций в своих докладах и в прессе дают интересные сведения по этим вопросам. Значит люди слабо подготовлены и не имеют к этому вкуса. Вот им и должны помочь курсы переподготовки разумно организованной учебой. По некоторым специальностям (особо ценным) надо создать учебные группы даже при наличии 7—10 курсантов, для отдельных категорий работников (начальников полярных станций, начальников радиочастот и радиоузлов) организовать персональную и заочную учебу по типу ФОНа.

Кроме того, пора покончить с „анархией“ в деле учебы на местах. В течение зимовки обычно работники станций занимаются в различного рода кружках по повышению квалификации. Что эти кружки делают за время зимовки, по каким программам занимаются? — никто из руководителей центра не знает. Каждый руководитель кружка на месте „творит“ программу самостоятельно, на свой риск. Создание типовых программ для разных кружков значительно облегчит организацию учебы на месте. Разработку типовых программ для кружков должны взять на себя курсы. Курсы должны стать учебным комбинатом, выполняющим все заказы Отдела кадров Главсевморпути и Управления полярных станций по подготовке, усовершенствованию и заочному обучению работников Арктики.

Основное наше предложение сводится к следующему. Отделу кадров Главсевморпути и секторам кадров соответствующих управлений одновременно с тщательной проверкой и отбором людей надо немедленно приступить к реорганизации существующих курсов, чтобы действительно кадры полярников стали образцовыми с точки зрения политической и деловой их пригодности для работы в сложнейших условиях Арктики.

В. МОЛОКОВ

Герой Советского Союза

КАК МЫ ЛЕТЕЛИ НА СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС

I

...Когда мы подлетали к острову Рудольфа, светило солнце, стояла на редкость ясная погода. Вот снизилась флагманская машина, завихрился снег, и серебристая пыль закрыла аэродром. Сели мы в обычном порядке — „Н-170“, „Н-171“, „Н-169“, „Н-172“.

Наш аэродром находился на высоте 270 метров над уровнем моря. Мы были на куполе острова. Здесь никогда не видно земли: это ледник — зимой он покрыт снегом, летом снег стаивает и кругом лед.

Во все стороны от аэродрома уходили уклоны, что позволяло взлететь в любом направлении, в зависимости от ветра.

Аэродром был выбран удачно, с учетом тяжести наших самолетов и нагрузки. Если бы здесь не было уклонов, при полете на полюс было бы трудно взлететь.

Единственный недостаток аэродрома в том, что купол острова часто закрыт туманами. Когда над зимовкой облачность на высоте 250—300 метров, на аэродроме густой туман.

Самолеты сели с северного уклона и подрулили к южному, где было отведено место для стоянки. Мы увидели человека с красным крестом. Это был врач. В стороне стояли тракторы и вездеходы — совсем как на Московском аэродроме.

Технический состав остался у самолетов. Отто Юльевич Шмидт, я и еще несколько человек отправились на вездеходе к зимовке.

С аэродрома зимовки не видно: она расположена под горой — у подножия ледника.

Не успели мы проехать двухсот метров, и вездеход залез в снег. Мы не стали ждать: пошли пешком.

Перед нами расстилалось море, покрытое льдом с мелкими разводьями.

Первое, что мы увидели, приближаясь к зимовке, это мачты радиостанции. Вскоре открылась и станция — небольшой бревенчатый домик, окруженный антеннами радиомаяка. Спускаясь все ниже и ниже, мы увидели зимовку. Она расположена у берега.

Зимовка невелика — здесь два жилых домика и несколько подсобных построек: склад, гараж для вездеходов и сарай для свиней и коров.

У входа в дом стоял белый медведь с красным галстуком. В лапах у него полотенце, на полотенце хлеб-соль и огромный железный ключ с надписью:

„Ключ от полюса“.

За два дня до того, как мы прилетели, зимовщики убили медведя, заморозили и поставили у входа.

Казалось, что медведь живой и что он говорит:

— Раз уж вы прилетели, с вами ничего не поделаешь. Берите ключ и отправляйтесь на полюс!

Сделано это было очень хорошо и занятно.

— Заходите, товарищи! — суетились зимовщики.

Разместили нас по четыре человека в комнате. В обычных условиях в этих комнатах жили по два человека.

В комнате стояли четыре кровати и стол. Было проведено электричество, но в это время светло круглые сутки, и электричество нам не понадобилось.

Часа через два после того, как мы прилетели, механики закрепили самолеты. Собравшись на станции, все мы занялись чаепитием.

Столовая на Рудольфе невелика: завтракать, обедать и ужинать, также как на Матшаре, пришлось в две очереди.

После чая легли спать. На следующий день отдыхали: снова появилось домино, карты.

Шмидт, Водопьянов, Бабушкин и Сима Иванов с утра до вечера играли в домино. Играли они по сто партий — у кого больше наберется очков.

Вечером слушали последние известия. Без умолку играл патефон.

Едва мы отдохнули, началась работа по подготовке материальной части.

С самолетов было выгружено все до мелочей. Прежде чем загружать самолеты, мы провели совещание и обсудили, что необходимо взять на полюс.

На совещании присутствовал весь летный и технический состав. Руководил совещанием Шмидт.

Вес каждого самолета не должен был превышать 24 тонн.

Нас „резал“, главным образом, бензин — для перелета на полюс надо было взять 7200 килограммов бензина и 600 килограммов масла. Без этого мы не могли бы долететь до полюса и вернуться на остров, но это увеличивало нагрузку самолета. Ее нужно было убавить хотя бы на 150—200 килограммов.

Долго мы считали, но все же всего груза не могли поместить.

— Как быть?

Мы принялись отбирать по списку запасные части. На каждом самолете 50 килограммов запасных частей, а взяли мы по 10 килограммов технического состав отобрал только наиболее необходимое. Затем мы изъяли часть запасного обмундирования, белье, сапоги, выгрузили часть продовольствия, сократив запас с трехмесячного до месячного. Но все же вес самолета у меня, к примеру, равнялся 24 874 килограммам.

Ничего не поделаешь! Мы принялись „резать“ Папанина. Но после этого вместо 2500 килограммов его груза на моем самолете оказалось 2700 килограммов. Как мы ни пытались урезать Папанина, груза становилось все больше и больше: количество груза уменьшалось, но вес его заметно рос. Как это делал Папанин, мы понять не могли, но пришли к заключению, что спорить с ним не стоит.

Снова принялись мы обдумывать, как сократить вес самолетов — сняли все, что возможно, выбросили сиденья, мне лично пришлось выставить двери.

Все же нам удалось сократить вес самолета на 150 килограммов, и Папанин погрузил все, что собирался взять на полюс.

Папанин взял продовольствия на год, но мне кажется, что продовольствия у него было не меньше, чем на два года. По его расчетам, одной банки с продуктами должно хватить четырем зимовщикам на восемь дней, а у нас девять человек, и мы за десять дней не могли управиться с банкой.

До того, как загружать самолеты, мы их заправили бензином.

В заправке принимали участие все — началась она утром и кончилась к вечеру.

На следующий день мы приступили к загрузке самолетов, загружали с весов.

Около машин стояли обыкновенные весы, какие можно видеть на складах.

Грузы взвешивал командир самолета или второй пилот. На моей машине этим делом занимался Орлов. Он же руководил погрузкой: какой груз куда положить — не имело значения, но разместить их нужно было в соответствии с габаритами, чтобы не нарушить весовой симметрии самолета.

Все что возможно, а в том числе и научное оборудование, мы распаковали. Это не помешало доставить грузы на полюс в полном порядке.

Заправка и загрузка машин закончилась. Все было готово к полету на полюс.

Еще во время споров о том, кто полетит на полюс, мы начали обсуждать — в каком порядке лететь.

Вначале было принято решение, что все четыре машины вылетят одновременно. Впоследствии это решение изменили.

— Лучше, если сперва полетит один самолет, — предложил Спирин.

Предложение было разумно. Четырем машинам, когда неизвестно, что ждет впереди, — лететь рискованно.

Быть может, погода в районе полюса окажется не такой, как мы предполагали; может быть, на полюсе не удастся найти удобный аэродром.

Если бы погода оказалась неблагоприятной и пришлось бы вернуться, бензина на четыре самолета было бы израсходовано немало, а наши запасы бензина были не так велики, чтобы мы могли несколько раз пролететь на полюс и обратно.

Если бы аэродром оказался неудобным и первая машина сломалась во время посадки, остальным пришлось бы ждать в воздухе, пока



В. С. Молоков

приготовят аэродром; кружась над полюсом, они израсходовали бы много бензина, и его могло нехватить на обратный путь.

Учитывая все это, мы решили, что полетит одна флагманская машина, что она найдет полюс, сделает посадку и примет остальные корабли.

Я лично был уверен в том, что посадка у полюса окажется несложной, и не сомневался в погоде. Впоследствии мы убедились, что удобных посадочных площадок в районе полюса достаточно много, полюс встретил нас благоприятной погодой. Но все же предложение Спирина было правильным.

Хотя сначала я не соглашался со Спириным и настаивал на том, что лететь должны все четыре самолета, новое решение обрадовало меня.

В связи с этим решением я получил более ответственное задание. Если бы летели четыре машины, я шел бы за флагманом, теперь же я должен был идти самостоятельно и вести за собой самолеты Алексева и Мазурука, а идти за флагманом, конечно, много легче, чем вести за собой корабли.

Кроме того, флагман мог сесть на расстоянии 50 километров в ту или другую сторону от полюса, а я должен был сесть точно там, где сядет флагман. Это также более сложная задача.

Перед полетом на полюс Отто Юльевич сказал:

— Я не сомневаюсь, что Молоков со своим экипажем найдет нас.

Не сомневался и я: мне трудно представить себе, как можно лететь, зная точку, и не найти ее.

Закончив подготовку к перелету, мы приготовились терпеливо ждать летнюю погоду.

В решении вопросов, связанных с погодой, главная роль принадлежала синоптику Дзердзеевскому.

Получая через Москву и Диксон со всех станций сведения о погоде, Дзердзеевский обобщал их и наносил на синоптическую карту.

С картой в руках ровно в полночь он ежедневно приходил к Отто Юльевичу и докладывал о погоде.

Шмидт вызывал командиров и летчиков, и все мы, внимательно изучая карту, решали, можно ли в такую погоду лететь.

Хорошей погоды пришлось долго ждать. Бывали летные дни, но мы не спешили и поджидали лучшей погоды.

Первое Мая мы провели на острове Рудольфа.

Как я уже говорил, в кают-компании было очень тесно; чтобы все могли принять участие в торжественном первомайском обеде, в коридоре расставили специально сделанные столы.

Нашим хозяевам никого не хотелось обидеть, они устроили жеребьевку. Мне выпал жребий сидеть в кают-компании, а многие из моих друзей сидели в коридоре.

После Первого Мая, когда все было готово к полету, у нас появилось много свободного времени.

Я с Бабушкиным ежедневно ходили на лыжах к самолетам. От зимовки до аэродрома два с половиной километра; аэродром на крутой горе: мы поднимались на ее вершину и стремительно спускались вниз. Так в ожидании летной погоды мы ежедневно тренировались на лыжах по три часа.

II

Флагманский самолет тронулся в путь 21 мая. Он вылетел рано утром, чтобы подойти к полюсу в полдень и точно определиться по небесным светилам.

С Водопьяновым улетели Шмидт, папанинцы и кинооператор Трояновский.

Проводы были торжественные. На аэродроме собралась вся зимовка. В доме остались только дежурные по радиостанции и кухне.

Все хлопотали у флагманской машины: ее вмиг очистили от снега, стащили трактором. Отрулив на старт, она легко оторвалась.

Когда самолет скрылся из виду, мы вернулись на зимовку.

На моей машине остался радист. Ему поручили следить за полетом Водопьянова.

Незаметно промелькнул день, наступил вечер, его сменила ночь, но никто не ложился спать. Все сидели за радиограммами с самолета, приходили они часто.

Последняя радиограмма гласила:

— Мы идем на посадку.

С самолета Водопьянова сказали еще что-то, но что именно — разобрать не удалось.

Все были уверены, что через час-полтора мы узнаем, что самолет снизился на полюсе. Но прошло два, три, пять, десять часов, а сведений нет и нет.

Мы начали волноваться.

— Что-то случилось!

Каждый высказывал свои предположения:

— Видимо, на полюсе не нашлось подходящего аэродрома.

— Быть может, они наскочили на ропак и поломали машину.

— Возможно, лед на полюсе не прочный, и они провалились.

Наше положение было очень тяжелым. Что делать, что предпринять, куда лететь?

Шевелев оставался за начальника экспедиции, и доставалось ему больше, чем другим. Он поминутно бегал на радиостанцию.

— Но что делать?

— Так как мы не спали две ночи, — сказал я, — давайте ляжем и отдохнем. Все равно, мы сейчас ничего не придумаем, а к утру, быть может, узнаем, что случилось.

Но не успели мы лечь спать, как услышали долгожданное известие.

Мы пошли в рубку, поговорили с товарищами и узнали, что они благополучно сели.

Водопьянов сообщил, что связь прервалась из-за того, что на борту самолета испортилась радиостанция и что они не могли с нами связаться, пока не установили станцию Кренкеля.

...Вылетели мы только 25 мая, через четыре дня после того, как расстались с экипажем Водопьянова: четыре дня пришлось ждать погоды.

Перед стартом мы провели совещание и обусловили, как лететь к флагманскому кораблю.

Свои координаты флагман сообщал ежедневно. Мы знали, где он находится; но так как найти его было легче, прилетев на полюс, мы решили лететь не прямо, а дойти по меридиану до полюса и уже с полюса взять курс на дрейфующую зимовку.

— Когда вы придете на полюс, — сообщил Водопьянов, узнав о нашем решении, — мы запустим рацию, и вы найдете нас по радиокompасу.

Лететь, скажем, из Москвы в бухту Тикси несложно. Места знакомые, кругом ориентиры, а при полете на полюс можно ориентироваться лишь по небесным светилам.

Большая ответственность в нашем полете возлагалась на штурманов.

В своем штурмане — Алеше Ритсланде — я не сомневался, я хорошо знал, что он приведет нас к дрейфующей льдине.

Решив, каким курсом мы пройдем к самолету, мы перешли к обсуждению второго вопроса: как оторваться с аэродрома.

Шевелев предложил мне высказаться о том, как я думаю организовать вылет.

— На острове два трактора, — сказал я, — так как мой самолет должен оторваться первым, один из тракторов стащит меня, второй в это же время стащит Мазурука...

— А как взлетит моя машина? — вставил вопрос Алексеев.

— Сняв меня, первый трактор подойдет к тебе, и ты вылетишь третьим.

Товарищи согласились с моим предложением.

Мы условились ждать друг друга над аэродромом, но перед стартом я изменил это решение: была низкая облачность, облака плыли на высоте 300—350 метров, и я боялся, что у наших перегруженных машин во время „болтовни“ оторвутся крылья.

— Ждать над аэродромом не стоит, — сказал я и предложил ждать друг друга при выходе из облачности. Это было наше последнее решение перед полетом.

Я был уверен, что через часа полтора мы встретимся за пределами облачности и пойдем строем.

Хотя мы обо всем решительно договорились, при отлете вышло не так, как предполагали.

Дул северный ветер. Направление старта было очень хорошее. Но тяжело нагруженные самолеты находились по другую сторону купола и с трудом двигались по снегу.

Трос, соединявший мой самолет с трактором, разрывался несколько раз. Не меньше 30 минут мы безуспешно хлопотали вокруг машины: трактор не мог стащить ее с места.

Когда меня с большими трудностями сдвинули и бортмеханики завели моторы, машина при полном обороте мотора еле-еле поползла.

Спускался туман. Пока стаскивали мою машину, восточная часть аэродрома скрылась в облаках. Оставались лишь узенькие ворота, куда я мог лететь.

Нужно было действовать очень быстро: туман надвигался стремительно, меня беспокоило, что он закроет весь аэродром, что мой самолет вылетит, а мои спутники задержатся на острове.

Когда я пошел в воздух, у самолета Мазурука все еще толпился народ. Трактор не мог сдвинуть машину с места.

„Хорошо, если туман не задержит Алексеева и Мазурука“, снова подумал я с тревогой и, еще раз выглянув, решил, что если моим спутникам и удастся взлететь, ждать их придется долго.

Едва мы оторвались, Шевелев подошел ко мне и, видимо, заметив, что машина напрягает свои последние запасы мощности, сказал:

— Как чувствуешь, пойдем или нет?

— Машина ведет себя неплохо, — ответил я.

Минут через тридцать мы вышли из облачности и стали ходить по кругу, поджидая товарищей.

Через 15 минут поднялся Алексеев, через 35, как нам сообщили с острова, вылетел и Мазурук.

Алексеева мы видели, а Мазурука все нет и нет. Проходит 10, 20, 30 минут — самолет Мазурука не появляется; где он — неизвестно.

В ожидании Мазурука мой самолет и самолет Алексеева в течение часа и десяти минут делали круги.

Наконец я сказал Шевелеву:

— Больше ждать невозможно. Мы израсходуем бензин: придется сделать посадку и пополнить запасы горючего.

Шевелев предложил отправиться на полюс двумя самолетами, и мы тронулись в путь.

„Где Мазурук? — размышлял я, сидя у штурвала, — что с ним случилось? Если ему пришлось сделать вынужденную посадку, самолет мог сломаться: сесть с таким грузом очень трудно. Но вряд ли он пошел на посадку. Скорее всего он прошел стороной, и мы друг друга не заметили“.

Когда мы взяли курс на север, самолет Алексеева начал отставать, и постепенно мы его совсем потеряли из виду.

„Вероятно, он невнимательно следил за ведущим самолетом, — решил я. — Мы не предупредили его о том, что ложимся на курс. Это, быть может, и неправильно, но когда мы летели до Рудольфа и нас вел флагман, он не давал знаков, что ложится на курс, и не сообщал об этом по радио. Я летел за флагманом и поворачивал туда, куда поворачивал он“.

„Так, — размышлял я, — должен был поступить и Алексеев. Впрочем, мы были очень осторожны, когда делали круги. У одного был меньший радиус круга, у другого больший; быть может, Алексеев находился далеко от меня. Наконец, у нас разная высота: может быть, мы идем при разном ветре, а следовательно с разной скоростью. Возможно, мы в более благоприятных атмосферных условиях, чем он. Там, где мы идем, попутный ветер; там, где Алексеев, ветер, возможно, слабее, а может его и совсем нет“.

Часа через два мы получили отрывок сообщения от Мазурука. Он радировал, что видит нас и просит сбавить скорость.

— Мазурук догоняет! — крикнул над моим ухом Шевелев.

— Сбавить скорость можно, — ответил я, — но, сделав это, мы израсходуем больше горючего, чем установлено по расчетному графику.

Все же, так как мы хотели притти все вместе, я, не считаясь с большим расходом горючего, сбавил скорость. Прошло четыре часа, а Мазурука все нет и нет. Мы снова потеряли с ним связь. Связь с Алексеевым мы тоже потеряли и решили, что на полюс каждый из нас придет самостоятельно.

Еще на острове Рудольфа мы решили идти до полюса по радиомаяку.

Вести самолет по радиомаяку нетрудно. Вы надеваете наушники. Маяк передает две буквы „Н“ и „А“. Вы слышите их попеременно, и, если обе буквы звучат с одинаковой силой, вы можете не сомневаться в том, что ведете машину правильно.

Мне был необходим радиомаяк. Но Шевелев и Стромиллов старались связаться с самолетами Алексеева и Мазурука, держали связь с Водопьяновым, говорили с островом Рудольфа и очень редко давали мне слушать.

Хотя я понимал, что чаще давать мне слушать Шевелев не может, я на него обижался.

— Почему не работает маяк? — спрашивал я, останавливая Шевелева, когда он пробегал в радиорубку.

— Вы и без маяка идете хорошо, в самой зоне, — отвечал Шевелев.

Но я летел по маяку впервые и хотел приобрести практику. Мне и теперь досадно, что за время полета всего 10—15 минут удалось слушать маяк.

Как я потом узнал, за мной следил Стромиллов. Временами он слушал маяк и, убеждаясь в том, что самолет не отклоняется от курса, успокаивался и начинал радиопереговоры.

Кроме маяка у нас было много приборов, по которым мы ориентировались.

Был у нас солнечный компас. По солнечному компасу, как и по радиомаяку, я летал впервые, но убедился в том, что с ним можно притти в любую точку, несмотря на то, что полет по солнечному компасу тот же слепой полет, хотя и при солнце.

Кроме этого компаса, в нашем распоряжении были и радиокompас, и гироскомпас, и магнитный компас. Все приборы работали прекрасно.

На магнитный компас мы мало надеялись, но и он вел себя хорошо. Это чувствительный прибор. Лететь по этому прибору можно лишь в том случае, если ведешь самолет идеально. Едва машина шевельнется, компас начинает вращаться; при малейшей „болтанке“ компас крутится. Но мы шли прямо и ровно, и компас правильно показывал путь.

Так как я не вел счислений, то местонахождения самолета не знал, и штурман передавал мне каждые 30 минут о том, где мы находимся.

Местонахождение самолета штурман определяет по скорости, по высоте солнца и вычисляет по таблицам.

У летчика и штурмана должен быть полный контакт в работе и, главное, взаимное доверие.

Штурман должен доверять летчику и не сомневаться в том, что летчик правильно ведет самолет по указанному курсу; летчик же должен доверять штурману и не сомневаться в том, что штурман указывает верный курс.

Не доверяя летчику, штурман теряет много времени: он проверяет, по курсу ли идет машина, и отвлекается от счислений.

Если же летчик не доверяет штурману, он пытается исправить его ошибки и обычно не приходит туда, куда нужно прийти.

Полет на полюс был моим третьим полетом с Ритсландом. Мы хорошо сработались, он доверял мне, я доверял ему, и дело у нас шло без заминки.

Во время полета на полюс я вел машину по очереди с Орловым. Мы сменяли друг друга каждые час-полтора.

Когда солнце ушло от нашего маршрута на 90°, с трудом удавалось следить за зайчиком на солнечном компасе.

Я передал штурвал Орлову, сбоку смотрел на компас и указывал рукой, как вести машину.

Наконец Ритсланд сказал мне, что минут через пять мы будем над полюсом. До этого все свое внимание я уделял ведению самолета. Иначе и быть не могло: ведь, если летчик неправильно ведет самолет, все труды штурмана пропадают напрасно. Когда же Ритсланд сказал, что мы приближаемся к цели, я стал смотреть вниз: всех интересовало, что там — на полюсе.

Ничего особенного я не увидел: и здесь все тот же лед и те же разводья. Правда, разводья здесь больших размеров, чем в других местах, а посадочных площадок здесь меньше. Но вполне возможно, что и за 50 километров от полюса наблюдаются такие же явления.

На полюсе Ритсланд повернул солнечный компас. Я должен был развернуть самолет, но увлекся и несколько секунд смотрел вниз.

Опомнившись, я виновато взглянул на Ритсланда. Лицо его выражало удивление и, казалось, говорило: „Что же ты делаешь? Компас повернут! Пора, уже давно пора развернуться!“

Я развернулся, и мы пошли к самолету „Н-170“.

Примерно за полчаса до того, как мы достигли полюса, ко мне подошел Шевелев.

— Дело плохо, — сказал он, — „Н-170“ не может принять нас по радиокompасу.

Как я уже говорил, Водопьянов обещал привести нас от полюса к льдине по радиокompасу.

Мы были уверены, что на самолете Водопьянова исправят радиостанцию и что Водопьянов даст радио на компас нашего самолета, но, достигнув 88°, получили известие, что радио на самолете не работает.

— Они сообщают, — продолжал Шевелев, — что им нужно реконструировать питание, но сделать этого пока не удалось.

Шевелев, полагая, что найти самолет очень трудно, предложил мне подыскать подходящую площадку и сесть.

Я не придавал этим трудностям большого значения и, как уже говорил, не мог себе представить, что можно знать точку и не найти ее.

Минут через десять после того, как мы развернулись, Орлов крикнул над моим ухом:

— Смотри! Кажется, впереди самолет!

Я посмотрел вдаль, с трудом разобрал едва приметную черную точку и сказал Орлову:

— Быть может, это и не самолет. Подождем, подойдем поближе, экипажу пока ничего не следует говорить.

С этими словами я пошел в штурманскую рубку за биноклем и, внимательно рассмотрев точку, убедился в том, что мы действительно приближаемся к самолету.

— Да, впереди лагерь, — сказал я Орлову, снова зашел в рубку и спросил Ритсланда: не видит ли он флагманскую машину?

Ритсланд стал пристально всматриваться вдаль и наконец ответил:

— Нет, ничего не вижу.

Я передал ему бинокль. Настроив бинокль, он воскликнул:

— Да, это самолет!

Тут к нам подошел Шевелев. Ритсланд протянул ему бинокль:

— Смотри прямо по носу.

Когда я возвращался к своему сидению, Шевелев увидел лагерь, развел руками и крикнул во весь голос:

— Привел Алеша!

Вскоре мы сообщили по всему кораблю, что впереди лагерь.

Каждый хотел убедиться: самолет там или не самолет. Как-то не верилось, что мы его так скоро нашли, и действительно: такую маленькую точку найти нелегко, для этого штурман должен с предельной точностью знать ее местонахождение, не менее точно определить курс, а летчик должен строго вести машину по этому курсу.

Минут через пять мы уже ясно видели лагерь.

Теперь нам не были нужны приборы. Впереди точка, к ней мы стремились и неподалеку от нее должны были снизиться.

Мы с Орловым готовились к посадке и не могли следить за тем, что происходит в лагере. Все остальные были свободны от работы и ни на секунду не отрывали глаз от дрейфующей льдины.

Подлетев, я увидел неподалеку от самолета несколько палаток. Машина была ярко оранжевого цвета и выделялась на фоне льда черным пятном. Надо сказать, что машины оранжевой окраски очень удобны, в условиях северных полетов они видны издали: мы шли на высоте 1500 метров и, несмотря на это, отчетливо видели самолет, а если бы окраска была другой, мы бы его вряд ли заметили.

Как сделать посадку?

На льду горит дымовая шашка и выложено посадочное „Т“ (не из материи, как обычно; попросту налита краска).

Снижаясь, я понял, что не сумею сделать посадки там, где мне указали.

Я пытался сделать посадку по ветру, но внизу ветра не было, а метрах в двадцати от ледяного поля дул ветерок.

Посадить самолет по ветру было нетрудно, но опасно: самолет Водопьянова стоял почти посредине площадки, и, если бы я просчитался и врезался в него, из строя вышли бы две машины.

Я решил садиться против ветра.

„Быть может, там аэродром окажется хуже, но я сломаю только свою машину, а не две“.

Мы зашли с противоположной стороны и очень удачно сделали посадку.

Правда, я наскочил на ропок, но машина уже теряла скорость, и все обошлось благополучно.

Итак, мы на полюсе! Я подрулил и поставил машину рядом с машиной Водопьянова.

III

Никто не выходил из самолета. Все ждали, пока выйду я. Как только я покинул машину, ко мне подошел Отто Юльевич.

— Вы замечательно привели свой корабль! — сказал он.

— Замечательно точно! — подхватил кто-то из зимовщиков, и все мы расцеловались.

Нам задавали вопросы:

— Как вы летели?

— Какая была погода?

Отто Юльевич спрашивал у Ритсланда, как он определился.

Ритсланд ответил:

— Я предполагал, что на полюсе торчит палка, и решил повернуть от нее к вам. Так оно и вышло.

Неподалеку от самолета Водопьянова стояло несколько шелковых палаток, обнесенных снежными заборами.

— Добро пожаловать, — сказал Папанин, приглашая меня и моих спутников в палатку.

Мы вошли, увидели разостланные на льду олени шкуры, резиновые надувные матрацы и спальные мешки.

Папанин развел огонь в бензиновой печке и подогрел завтрак. Я достал бутылку коньяку, все закусили и выпили.

После официальной части, если можно так назвать наше прибытие, и завтрак мы стали располагаться.

Прежде всего мы выгрузили продовольствие, оборудование и ветряк. Затем разбили под крыльями самолета палатки.

Хотя наши палатки не были утеплены, мы не чувствовали холода: самая низкая температура не превышала в то время -15° .

Спали мы в мешках. Разденешься, влезешь в мешок — холодно, но через несколько минут уже становится все теплее и теплее.

Единственный недостаток палаток в том, что в них нельзя стоять и можно только лежать и сидеть.

На следующий день начали устанавливать ветряк. В этом деле принял участие весь экипаж нашего самолета; я спал, а когда протер глаза, увидел, что ветряк уже вращается.

...На следующий день прилетел Алексеев.

— Когда я потерял тебя, — рассказывал он, — мне показалось, что я неправильно веду самолет.

Еще на острове Рудольфа мы обсуждали, как должен поступить командир самолета, если он сомневается в том, что идет по курсу. Обсуждение этого вопроса закончилось тем, что Шевелев отдал приказ идти в таких случаях на посадку.

Прилетев в район полюса, Алексеев сделал посадку, связался с флагманским кораблем, указал свои координаты и договорился о том, что его приведут в лагерь по радиокомпасу.

Долго ждать самолет Алексеева не пришлось. Подготовив аэродром, Алексеев вылетел к нашему лагерю, без особых трудов нашел нас и удачно сделал посадку.

— Но где Мазурук? — на этот вопрос мы долго не могли получить ответа. С Мазуруком не удавалось наладить связь, первые дни мы не знали, что случилось с его машиной.

Наконец мы связались через Диксон. Мазурук слышал нас, но из-за неполадок с радиостанцией уверенной связи держать не мог.

Впоследствии мы узнали, что, потеряв мой самолет и прилетев на полюс, Мазурук решил для верности полететь за полюс, а там взять курс на льдину: но найти льдину ему не удалось.

Когда мы связались с Мазуруком, он передал, что ему очень трудно вылететь в лагерь: мешает груз, аэродром очень плохой.

Узнав координаты Мазурука, Отто Юльевич послал к нему мой самолет.

— Вы заберете у Мазурука часть груза и прилетите вместе, — сказал он.

Мы вылетели, но Мазурука не нашли. Этот полет был неудачен.

На следующий день выяснилось, что Мазурук находился в стороне от нашего маршрута километров на 50—60.

Возможно, если бы не помешала погода, мы нашли бы Мазурука, но там, где он снизился, стояла низкая облачность, зайти в эту облачность мы не пытались, так как, по нашим данным, не было основания туда лететь.

Дня через три мы связались с Мазуруком по телефону, и Отто Юльевич сообщил ему, что вторично посылать самолет не хотелось бы, так как бензина остается очень немного.

Тут же последовал ответ:

— Мы прилетим сами. Посылать самолет не нужно.

Мы передали Мазуруку, что мою машину во время полета к месту его посадки хорошо видели со льдины и что мы приведем его в лагерь, как только он вылетит.

Всем нам было ясно, что лететь к Мазуруку нет оснований, что ему удастся взлететь, а найти лагерь очень просто: мы дадим пеленги на его радиокompас, и радиокompас приведет его к нам.

Каждый из находившихся в лагере был прикреплен к определенному сектору наблюдения и следил за своим сектором в бинокль.

Как только Мазурук немного приблизился к лагерю, мы его увидели и сообщили по радио, что он идет на нашем траверзе.

Мазуруку с корабля Алексеева все время давал указания Жуков:

— Мы видим тебя. Иди прямо, поверни вправо, поверни влево.

Жуков точно указывал Мазуруку, где облачность, как ее обойти, и наконец сказал:

— Теперь и ты нас видишь, не так ли?

— Вижу, — ответил Мазурук.

Так мы привели Мазурука к нашей льдине. Посадку он сделал очень удачно.

Особенно радовался Папанин. Мазурук привез лебедки, и на полюсе началась планомерная научная работа.

Всех интересовало, почему Мазурук и Алексеев не следовали за моим самолетом. После того как они прилетели, мы начали понимать, что следовать за мной им помешала скверная видимость: в воздухе, несмотря на ясную погоду, стояла морозная мгла, образовавшая вокруг солнца яркий ореол. Около полуночи мы были для Алексеева и Мазурука в ореоле солнца, и они нас не видели.

На льдине мы провели двадцать суток. Первые два дня ушли на осмотр и подготовку самолетов. Затем у самолетов остался дежурить технический состав и были установлены радиовахты.

Механики заботились, главным образом, о бесперебойной подаче электроэнергии, необходимой для радиосвязи.

Алексеев привез на льдину домик папанинцев: началась сборка.

Устройство дома очень просто: на дюралюминиевый каркас натянуты брезентовые стены и крыша. С расчетом на зимнее время были завезены вторые стены, простеганные гагачьим пухом.

Сборкой занимались папанинцы и кинооператор Трояновский. Когда они закончили свою работу, к дому пристроили кухню и коридор. Эти сооружения были сделаны изо льда и снега.

Дом вышел на славу, и его назвали „Домом правительства“.

После того как прилетел Мазурук, Ширшов занялся измерением глубин и брал пробы воды. Я помогал ему, работая у лебедки.

В последние дни перед нашим отлетом папанинцы были заняты хозяйственной работой. Они собрали нарты, развезли продовольствие, теплую одежду и научное оборудование в несколько точек, чтобы иметь возможность при первой необходимости перебраться на другое место.

До того, как прилетел мой самолет, экипаж Водопьянова завтракал, обедал и ужинал в палатке Папанина. Когда мы сели на льдину, этот порядок изменился: в лагере не было достаточно больших кастрюль и сковородок, и приготовлением пищи пришлось заняться экипажу каждого самолета.

Мы организовали в хвосте нашего корабля небольшую кухню и единодушно выбрали главным шефом по приготовлению пищи пилота

Орлова. Я не скрою, что Орлов оправдал наше доверие: все мы остались довольны его завтраками, обедами и ужинами.

Продовольствие для папанинцев было завезено в виде порошков.

Из порошков мы готовили и щи, и суп, и лапшу, и горох, и котлеты, и сыр, и сосиски...

Порошки были упакованы в сравнительно небольших металлических банках: каждая банка весила всего 45 килограммов, из ее содержимого мы могли приготовить до 80 различных блюд.

Качество пищи не оставляло желать лучшего. Щи ни запахом, ни вкусом не отличались от приготовленных из свежих овощей, котлеты — от зажаренных из лучшего мяса...

Эти порошки специально для экспедиции Папанина изготовил Институт инженеров общественного питания.

Перед возвращением на остров я ежедневно ходил на лыжах, осматривал окрестности полюса, наблюдал за разводьями, меня интересовало: уменьшаются или увеличиваются разводья в это время года. Кроме того, я усиленно занимался фотографией и во второй раз прочитал „Обрыв“ Гончарова.

IV

Готовясь в обратный путь, мы провели совещание.

На полет до острова Рудольфа нехватало бензина.

Кто-то из участников экспедиции предложил оставить один из самолетов на полюсе. Папанин не возражал; напротив, его обрадовало это предложение.

— Оставляйте, оставляйте машину, — смеялся он, — мы ей найдем применение, устроим в ней баню...

Но Отто Юльевич и большинство летчиков не считали возможным оставить машину и решили все машины перебросить на остров.

Если бы одна машина осталась в лагере, бензина хватило бы, лететь же четырьмя самолетами до острова, не пополнив запаса горючего, мы не могли, но все же нашли выход.

— Двум самолетам, — сказал Отто Юльевич, — удастся долететь до острова, а два сядут неподалеку от него, и мы завезем им горючее.

Согласно решению нашего совещания сделать посадку должны были Мазурук и Алексеев. Местом посадки был избран 86° северной широты.

Перед нашим отлетом на полюсе состоялся митинг. Я с волнением прослушал речи, произнесенные Шмидтом и Папаниным. Когда они кончили говорить, загремел Интернационал: мы стояли на ледяном поле и дружным хором пели любимый народный гимн.

Наступила минута старта. По холодной ледяной пустыне пронесся гул салютов, мы попрощались с папанинцами и тронулись в путь.

С воздуха я в последний раз посмотрел на лагерь, над ним гордо развевалось знамя с портретом Сталина.

Поднялись мы в обычном порядке: первой взлетела флагманская машина, за ней вылетел я, затем Алексеев и Мазурук.

На льду остались четыре человека. Мы с ними сжились за время экспедиции, и расставаться было грустно.

В тот день на полюсе стояла пасмурная погода, но с острова Рудольфа передали, что у них погода прекрасная; мы пробили облачность, вошли в зону радиомаяка и уверенно взяли курс на остров.

Когда мы приближались к зимовке, нас известили о том, что погода испортилась и аэродром закрыт.

В то время 83° остался далеко позади наших самолетов.

„Неприятные вести,—подумал я,—бензин на исходе, до 83° лед непрочен, сесть на нем невозможно, а возвращаться и разыскивать посадочную площадку не позволяют запасы горючего“.

Все же мы не волновались. В радиограмме было сказано:

„Аэродром закрыт, но видны просветы солнца“.

Учитывая это, мы надеялись, что туман не густой, и не сомневались в том, что сумеем сделать посадку.

Подлетая к острову, мы увидели, что одна из его частей совершенно открыта, заметили над аэродромом просветы и успешно сели.

Как я уже говорил, мы предполагали, что два самолета не долетят до острова, но у Мазурука хватило бензина и в пути сел только Алексеев.

На следующий день Алексееву забросили горючее, и он присоединился к нашей флотилии.

* * *

Наступило время возвращаться на материк. К острову Рудольфа вышел ледокольный пароход „Садко“. На его борту находились колеса для наших самолетов.

Не только отсутствие колес не позволяло нам расстаться с островом Рудольфа: на пути от Рудольфа к Амдерме стояла нелетная погода.

Положение создалось тревожное. Из Амдермы сообщили, что аэродром тает. Сначала нас лимитировали днями, затем стали лимитировать часами, и наконец мы получили радиограмму, что через 12—15 часов от аэродрома, быть может, не останется и следа.

Едва нам передали, что погода по пути от Рудольфа к Амдерме хорошая, мы решили тронуться в путь.

Когда мы собрались лететь, на Рудольфе была неблагоприятная погода: высота облачности достигала 400 метров.

Водопьянов оторвался первым, вторым должен был оторваться я, но, хотя нагрузка моего самолета была очень невелика, пробежав весь аэродром, я не мог оторваться — очевидно были испорчены лыжи. Не смогли оторваться также Алексеев и Головин.

В течение часа Водопьянов ждал нас в облаках и наконец сделал посадку.

Отложить полет мы не могли. Состояние аэродрома в Амдерме не позволяло выждать хорошей погоды и хороших условий для старта.

Но мы не спали две ночи, видимо сказывалась усталость. Начались разговоры о том, что разумнее не лететь и подождать, пока „Садко“ доставит колеса.

Мы уже чуть было не решили остаться, но ветер изменился: мы можем стартовать в другую сторону.

Настроение поднялось!

Так как моя машина отрывалась хуже других, ее решили пустить вперед и уже после того, как она оторвется, пустить остальные.

Сделав пробежку с горы, моя машина легко оторвалась, мы пробили облачность, вышли за облака и стали делать круги, поджидая товарищей.

Через 30 минут все самолеты были в воздухе, и наша флотилия взяла курс на Новую Землю.

От Рудольфа до Новой Земли нас преследовала густая облачность, и самолеты шли выше облаков.

Когда мы приближались к острову Вайгачу, погода изменилась: низкая облачность заставила снизиться до 10 метров и на этой высоте итти над водой до Амдермы.

Аэродром оказался очень узкой полоской земли, покрытой снегом.

Если бы я был начальником этого аэродрома и меня спросили, можно ли здесь принять тяжелые самолеты, я ответил бы отрицательно.

Это была трудная посадка: лыжи бегут по снегу, а плоскости над землей — маленький поворот вправо или влево, и вы съедете со снега на землю.

Несмотря на эти трудности, мы сели удачно.

— Но как решился начальник принять на этой площадке тяжелые самолеты? — удивлялись члены экспедиции.

Впоследствии начальник говорил:

— Я, знаете, сам струсил, когда увидел, на каких машинах вы летите. Я и не думал, что вы на тяжелых самолетах. Конечно, мы не имели права принять вас.

В Амдерму пришел „Садко“. Он привез не только колеса. Главное управление Севморпути прислало нам свежих огурцов, апельсинов, яблок...

Вскоре, сменив лыжи на колеса, мы полетели в Архангельск.

...В Архангельске начальник экспедиции получил радиограмму из Москвы. Она известила нас о том, что флотилию ждут в 17 часов 25 июня.

Внимательно осмотрев материальную часть и заправив машины, мы снова тронулись в путь.

Командиры кораблей договорились подойти к Москве строем, и, приближаясь к ней, все самолеты подтянулись к флагману.

...Вот и Москва! Ровно 17 часов. Мы подошли к аэродрому.

Я посмотрел вниз, но моя машина прошла метрах в 50 над трибуной, и мне никого не удалось увидеть.

Первым должен сесть флагманский корабль, за ним „Н-171“, „Н-172“ и „Н-169“.

Секунда, две, три. Флагманский корабль идет на посадку.

Ожидая своей очереди, я решаю сделать круг. Долго ждать не приходится: сомкнув круг, я планирую и опускаюсь на асфальтовую дорожку.

Все четыре самолета на родной московской земле.

Мы занимаем места в автомобилях и едем к трибуне.

Там в белом кителе, с непокрытой головой, окруженный своими соратниками-товарищами Молотовым, Ворошиловым, Калининым, Кагановичем, Ежовым, стоит наш великий друг и учитель товарищ Сталин.

Аэродром разукрашен флагами, кругом море цветов, гремят рукоплескания, разносятся крики „ура!“

Машины остановились. Начальник экспедиции Отто Юльевич Шмидт поднимается на трибуну, за ним поднимаемся мы.

Товарищ Сталин здоровается с нами. Он протягивает руку и отечески целует участников экспедиции, с честью выполнивших его задание.

НАШИ ПОЛЕТЫ К ДРЕЙФУЮЩИМ КОРАБЛЯМ

Готовясь к экспедиции по снятию людей с дрейфующих судов „Садко“, „Седов“ и „Малыгин“, мы много внимания уделили аэронавигационным приборам.

Сравнивая работу магнитных компасов при нашем прошлогоднем полете на Северный полюс с работой компасов при выходе с Лены на Тикси, мы пришли к единодушному заключению о почти полной невозможности найти корабли нормальными методами аэронавигации. При полете на полюс компасы работали хотя и вяло, но, когда не было „болтанки“, ими пользоваться все же было возможно. При полете же к каравану судов креновая девиация достигала весьма больших величин, малейший поворот рулей вызывал игру магнитной стрелки от 15 до 20° в обе стороны.

В распоряжении штурманов оставались радионавигация и астронавигация. По этим дисциплинам мы были хорошо вооружены, имея последние усовершенствованные приборы, и на них мы построили навигационный план полетов. Нашу работу сильно осложняли неверные метеопрогнозы, которые редко оправдывались. Эти прогнозы исключали возможность полностью использовать все три дисциплины.

К моменту полетов расстояние между нашей базой в бухте Тикси и караваном судов превышало 1100 км. Те необходимые грузы, которые мы должны были перекинуть на корабли, сильно снижали наш навигационный запас горючего.

Чтобы обеспечить правильность полета, мы решили ввести хотя бы один контрольный ориентир на весь маршрут, в виде острова Беннета, но это удлиняло маршрут на 100 км.

Тогда мы договорились с командиром отряда об удлинении маршрута только на 50 км, оставляя этот ориентир в стороне от курса, но в пределах видимости.

Удлинение маршрута было также необходимо и для поверки наших радиокompасов, так как часть пути при логманом маршруте частично совпадала с прямой на мыс Шалаурова. Поверка эта была необходима потому, что все са-



Герои Советского Союза А. Д. Алексеев и Ш. Г. Головин перед отлетом к дрейфующим судам

молеты при полете с Лены на Тикси, даже видя радиостанцию, по радиокompасу выйти никак не могли, так как стрелку сразу заваливало в сторону.

Это явление, по словам специалистов, вызвано сильной береговой рефракцией.

3 апреля все три наши самолета вылетели в первый рейс к судам. Первая половина полета была проведена по гироманнитным компасам, с поверкой по магнитным. За это же время мне удалось взять несколько радиопеленгов на Тикси и мыс Шалаурова и убедиться в полной исправности радиокompасов.

Поймав радиопеленг „Садко“, я, к удовольствию начальника экспедиции т. Алексева, предложил изменить курс прямо на караван, отказавшись от ориентира, и мы вышли прямо к судам, не имея ни одного километра отклонения от курса.

К сожалению, зимовщики на судах недооценили важности хорошего аэродрома для наших самолетов. Аэродром был приготовлен плохо, был он мал по размеру и имел большие трамплины. При посадке самолет „СССР Н-171“ сильно повредил себе лыжи и в этот полет не смог взять людей. Наши первоначальные расчеты брать по 30 человек на борт каждого самолета были пересмотрены, и этим рейсом мы смогли перекинуть только 22 человека вместо 90.

Обратный рейс мы предполагали совершить на мыс Шалаурова. Там уже был организован аэродром и запасено небольшое количество бензина. Прогноз погоды давал нам полную возможность выполнить этот маршрут. Но прогноз оказался неверным — мыс Шалаурова весь день был закрыт плохой погодой. Оставаться на льду у кораблей и подвергать риску самолеты при возможном разрушении аэродрома было нельзя. Командование приняло решение идти на остров Котельный и сделать посадку у рации. Это отклонение в сторону давало небольшое удлинение маршрута, но возможность переночевать на дрейфующей точке давала массу преимуществ. Рация Котельного состояла из двух небольших домиков.

Работники рации тт. Соколов и Бабич приняли самолеты по всем правилам „наставления полетной службы“ и смогли расположить 43 человека с максимальными удобствами.

14 апреля утром самолеты перелетели в Тикси, перевезя первую партию в 22 человека на материк.

Период плохой погоды продержал нас в Тикси до 16 апреля. Плохие прогнозы по маршруту навели т. Алексева на мысль о введении



Бортмеханик флагманского самолета „Н-172“
К. Н. Сугробов заводит мотор перед стартом



Герой Советского Союза П. Г. Головин разжигает специальный примус для подогревания мотора

в строй острова Котельного как новой базы для совершения полетов с половины пути.

Из-за отсутствия на Котельном горючего решили оставить там один из самолетов отряда и слить в него с остальных самолетов лишний бензин. Этот выбор пал на самолет „СССР Н-171“.

18 апреля, отказавшись от прогностики, мы двумя самолетами вылетели к каравану и весь маршрут прошли по хорошей погоде.

За это время зимовщики судов сделали идеальный аэродром, с которого мы смогли поднять 83 человека и перевезти на Котельный. Товарищи Соколов и Бабиц за это время приготовили свою зимовку к размещению 110 человек. По „новым нормам“ на каждый квадратный метр площади приходилось по 2,5 человека. Второй прилет на Котельный в отношении погоды был не столь удачным, как

первый: за полчаса до нашего прилета на острове началась сильная низовая метель.

С 18 по 26 апреля самолет Орлова смог перевезти на материк 40 человек и из Тикси на Котельный доставить значительное количество бензина и продовольствия.

В связи с наступившей теплой погодой стали появляться сильные туманы, а следовательно и возможность обледенения самолетов в воздухе. Кроме того, приближавшийся период новолуния давал большие подвижки льда, и опасность разрушения аэродромов возрастала.

26 апреля мы вылетели в последний рейс. В момент вылета Котельный был закрыт низкой облачностью; пробив ее, мы вышли под чистое небо. У каравана была резкая граница облачности. Самолеты сели на второй аэродром и в этот же день, забрав остальных 80 человек, перелетели на Котельный.

Население рации, таким образом, возросло до 150 человек.

Прибор „солнечный указатель курса“, или сокращенно „СУК“, в этой экспедиции дал прекрасные результаты. Существовавший ранее взгляд, что его можно использовать только при полете по меридиану, оказался неверен. На расстоянии около тысячи километров, при разных углах к меридиану, мне удавалось вести по нему самолеты с большой точностью.

28 апреля все три самолета перелетели с острова Котельного в бухту Тикси, и мы рапортовали партии и правительству о выполнении задания.

НА ЛИНИЯХ ПОЛЯРНОЙ АВИАЦИИ

(Из путевых впечатлений)

С каждым днем наша работа в Арктике почти во всех областях из героики переходит в будни. Даже в тех случаях, когда приходится совершать морские или воздушные рейсы в неизведанные края, мы уже знаем, как подойти к освоению нового объекта, как разработать план с тем, чтобы задание было выполнено полностью. Вот почему не только с каждым годом, но теперь уже с каждым месяцем воздушные рейсы в Арктике, сколь бы трудны они ни были, совершаются все смелее и смелее.

Об этих буднях, о людях полярной авиации, мы и хотим сказать, отмечая пятую годовщину празднования Дня авиации.

* * *

Уже свыше семи лет, как река Енисей в районе Красноярск — остров Диксона используется не только как водная артерия для сообщения с Арктикой, но и как база для полетов гидросамолетов. Если речной транспорт может использовать Енисей только летом и при этом в ограниченном промежутке времени, то авиация использует эту реку почти круглый год — летом с помощью гидросамолетов, как лодок, так и поплавковых, а зимой — лыжных сухопутных самолетов. Хотя из сибирских рек не только Енисей, но и реки Обь и Лена используются для посадки морских самолетов и лыжных зимой, однако река Енисей является одной из первых, сыгравших огромную роль в завоевании воздушных пространств Арктики.

Сравнивая то, что было семь лет назад, в 1931/32 году, с тем, что сейчас встречаешь на Енисее, видишь, как сильно выросла полярная авиация, как то, что было не так давно необычным, стало сегодня буднями.

Жители Красноярска уже привыкли к тому, что каждое утро поднимаются в воздух несколько самолетов, вылетающих на Север с почтой, грузом и пассажирами. И также привыкли они, возвращаясь с фабрик, учреждений, с работы, видеть, как самолеты возвращаются из арктических рейсов обратно.

Раньше перелет из Красноярска на остров Диксона длился неделями, сейчас самолет максимум в три дня с промежуточными посадками долетает до этого северного арктического порта, помогая тем самым регулярной связи с Большой землей.

Вот почему явилось обычным возвращение в Красноярск 22 марта известного полярного летчика орденосца В. М. Махоткина из ответственного арктического рейса на двухмоторном самолете „СССР Н-175“.

Вылетев в свой арктический полет в начале марта, летчик Махоткин успел за 20 дней побывать на острове Диксона, на мысе Стерлегова, мысе Челюскина, на зимовке каравана ледокола „Литке“, у вечных ледников Северной Земли и на далеком острове Домашнем. Невзирая на пургу и тяжелые метеорологические условия, летчик Махоткин сумел одним воздушным рейсом облететь ряд зимовок, привезти им письма с Большой земли, газеты, свежие овощи, лимоны и другие про-

дукты и тем самым еще раз напомнить отважным зимовщикам многочисленных полярных станций Севера, что они уж не так далеко находятся от родной столицы Москвы, от родного города Ленина.

Летчику Махоткину не впервые приходится совершать такие зимние облеты, и поэтому, когда Главсевморпуть, вскоре после возвращения его в Красноярск, предложил ему вылететь в обратный рейс для перевозки на Север группы радиотехников и дополнительной загрузки свежих овощей, он уже 27 марта был в воздухе, совершив за один день рейс Красноярск — заполярный город Игарка, на что обычно другие самолеты в лучшем случае затрачивают 2—3 дня, а при непогоде и больше.

* * *

В своем полете 2—22 марта летчик Махоткин посетил мыс Челюскина — самую северную точку азиатского материка. Посещение этого мыса имеет то огромное значение, что он более других оторван от Большой земли. С одной стороны, это происходит потому, что вблизи мыса Челюскина нигде поблизости нормальные воздушные полеты не производятся, с другой — проходящие летом вблизи мыса суда и ледоколы из-за постоянно действующих у него сильных туманов и большой волны не всегда могут подойти близко к берегу, чтобы высадить там зимовщиков или же выгрузить продукты. Сплошь и рядом приходилось завозить грузы, предназначенные для мыса Челюскина, на другие зимовки. Вот почему в полярной авиации постоянно считали — и сейчас считают — полеты к мысу Челюскина особо трудными, поскольку, вдобавок, в его районе в особенности часты случаи обледенения самолетов.

Но перелет остров Диксона — мыс Челюскина казался сравнительно еще легким по отношению к тому, что предстояло в дальнейшем.

Получив задание на мысе Челюскина о срочном полете на остров Домашний, летчик Махоткин встретился с неожиданным препятствием; оказалось, что берега этого острова, как и берега всей Северной Земли, изобилуют высокими ледяными куполами. Поэтому при плохой видимости, а чаще всего она таковой и бывает, ледяные куполы как бы сливаются с горизонтом, и летчику очень трудно определить место посадки. С таким явлением встретился летчик Махоткин в своем последнем рейсе. И если все же никаких поломок в таком труднейшем пути не было, то это говорит за высокое летное мастерство Махоткина, выросшего, получившего закалку на Енисейской воздушной магистрали — старейшей в системе полярной авиации.

Вот почему не случайно в марте 1936 года, когда Герой Советского Союза т. Водопьянов подготавливал свой полет Москва — Земля Франца-Иосифа, он в качестве спутника выбрал себе летчика Василия Махоткина, отлично выполнившего свое летное задание.

За время полетов в Арктике летчик Махоткин выполнял самые ответственные летные задания как летом, по морской разведке для проводки судов, так и зимой, по облету зимовок. Это даже сделалось для Махоткина какой-то естественной потребностью — взлетев на Енисее у Красноярска, обязательно облететь все зимовки и быстро вернуться в Красноярск.

Предчувствуя скорое наступление весны и таяние снега в горах, летчик Махоткин, хотя полетел на лыжном самолете, однако захватил

с собой на борт пару колес с тем, чтобы обратно вернуться в Красноярск уже на колесах. Этот свой последний полет в зимнюю навигацию 1937/38 года летчик Махоткин совершал в особо трудных условиях, поскольку в конце марта и начале апреля начинается таяние поверхности зимних аэродромов, снег становится липким.

Однако опыт летчика Махоткина и его экипажа позволил обслужить и ряд других зимовок и еще выше поднять работу по завоеванию Арктики.

В этом полете огромную роль сыграл прекрасный механик первого класса т. Стрижков, обеспечивший безотказную работу самолета и его моторов.

Летчик Махоткин во время своего недавнего прилета в Красноярск рассказывал, что, когда он приближался к зимующему судну „Литке“, то был поражен каким-то шаром, все время бросаемым с земли в воздух. И лишь идя на посадку, он заметил, что зимовщики играют в футбол. Ни капли отчаяния или неверия в дальнейшую судьбу ледокола „Литке“, скованного кругом льдами, не было видно на лицах зимовщиков. Все матросы и научные работники были вполне уверены, что, как только потеплеет, они немедленно вырвутся из ледяного плена и возвратятся на Большую землю. Прилет летчика Махоткина еще больше придал им бодрости в борьбе с природной стихией.

* * *

Такую же стахановскую работу показал другой, более молодой пилот Енисейской авиалинии, Владимир Афонин.

Когда летчик Науменко, нарушив правила эксплуатации, подломал легкий самолет „Н-97“ и отказался дальше на нем лететь, заявив, что такая „телега“ для эксплуатации негодна, стахановец Афонин потребовал от командования авиалинии дать ему этот самолет. Взяв к себе в помощь преданного моториста т. Симонова, пилот Афонин, как вер-



Полярный летчик
В. М. Махоткин
на Диксоне

Фото А. Лесс

ный сын народа, приложил все силы к тому, чтобы самолет „Н-97“ вернуть в летное состояние. Тяжесть работы заключалась в том, что моторист Симонов был недостаточно грамотен и работу по самолету нужно было сочетать с одновременным обучением, повышением квалификации Симонова.

Несмотря на такую двойную нагрузку, пилот Афонин достиг быстрого восстановления самолета и одновременно подготовил из моториста отличного бортмеханика Симонова. В результате поистине стахановского, социалистического содружества пилота и механика получены были следующие результаты.

В январе 1938 года Афонин налетал на этой легкой машине 8000 километров, в феврале он уже ежедневно делал по одному рейсу на коротких линиях, а в марте стал готовиться к ответственному перелету Красноярск—Дудинка на более тяжелой машине. И несмотря на то, что зима подходит к концу, кое-где уже начал трогаться лед, однако летчик Афонин уже на другом самолете „Н-108“ показал чудеса овладения техникой, выжимания техники до дна.

Пилот Афонин показал себя отличником не только на самолете, но и в общественной жизни, по работе своей в комсомоле. С такими комсомольцами, говорят арктические пассажиры, действительно приятно летать.

* * *

Среди молодых пилотов Енисейской авиалинии следует отметить и коммуниста Самохвалова, недавно назначенного командиром отряда морских летающих лодок.

Этот товарищ, воспитанник нашей Николаевской школы морских летчиков, не в пример некоторым, более старым пилотам, гораздо смелее подошел к освоению прибывшей на линию скоростной машины „Н-55“. На этом самолете стоит мощный мотор воздушного охлаждения, и поскольку самолет скоростной, то для пилота очень важно при овладении техникой его эксплуатации суметь выбрать наивыгоднейшие режимы.

Это было особенно нужно, так как в Арктике подобный самолет эксплуатировался мало и никто его подробно еще не знал. Инструкций каких-либо по данному самолету трудно было составить, не имея опыта эксплуатации.

Бралось за этот самолет несколько пилотов. Однако машина была капризная, взлет ее и посадка делятся много времени, требуют большой посадочной площадки; в воздухе нужно уметь поддерживать нормальную температуру цилиндров, то есть нужно знать, на какой высоте и на каких скоростях следует на ней летать. Нужно ли зимой ставить на этот самолет капот американской конструкции или же другой? Все эти вопросы можно было решить путем более глубокого изучения этого самолета вначале на земле, на рулежке, а затем в воздухе.

Пилот Самохвалов совместно с другим коммунистом—бортмехаником т. Гриценко—показали вначале на коротких дистанциях, а затем на более длинных—Красноярск—Игарка, что можно овладеть и в Арктике техникой эксплуатации скоростных сухопутных машин. К сожалению, раннее наступление весны не дало возможности закончить эту интересную работу. Однако было положено начало, и притом очень полезное, в таком сложном деле как овладение новой авиатехникой.

* * *

Такие же прекрасные образцы овладения техникой в Арктике показал другой коммунист — летчик Смирнов. На тяжелой машине „Н-116“ вместе с отличным, трудолюбивым механиком т. Карповым он в три раза сократил время полета из Красноярска в Игарку. Он доказал, что при благоприятной погоде и хорошем обслуживании самолета на промежуточных аэропортах можно этот участок пролететь туда и обратно в два дня вместо шести дней, положенных по плану.

Когда из-за бывшего вредительского руководства Морского управления Главсевморпути в Арктике зазимовал ряд судов и для оказания помощи зимовщикам (заброска продовольствия, вывозка больных) нужна была помощь и притом быстрая, — Енисейская авиалиния выделила в марте три тяжелых самолета с своими лучшими пилотами: тт. Задковым, Николаевым и Купчиным. Эти товарищи совершили труднейший рейс по неизведанным трассам к судам в Ледовитый океан, забросили туда продовольствие и вывезли 78 научных сотрудников и членов экипажа.

Всю эту стахановскую работу обеспечивали лучшие бортмеханики: тт. Стрижков, Пятин, Шадрин и другие.

У нас обычно больше говорят о летчиках, между тем как жизнь многократно подтверждает, что от любви, от преданности механика к своему делу также во многом зависит выполнение задания. Тогда и пилот увереннее ведет свою машину, и вынужденных посадок не будет. А о последних мы не можем никогда забывать, ибо за последние годы, из-за небрежного, наплевательского отношения к соблюдению правил технической эксплуатации, у нас в полярной авиации было немало происшествий. На Енисейской линии, самой большой и по парку и по другим показателям, их было больше всего.

* * *

В свете решения Совнаркома от 28 марта 1938 года о работе Главсевморпути нами еще не все сделано для борьбы с происшествиями, с имеющей место расхлябанностью на линиях полярной авиации. Еще в значительной степени наблюдаются факты штурмовщины — этого бича в системе Главсевморпути, недисциплинированности, неумения ценить советский рубль, а вместе с этим имеют место и факты очковтирательства.

Несмотря на то, что и партия и правительство неоднократно указывали на методы борьбы с подобными явлениями — повседневный и жесточайший контроль и плановость в работе, — однако это еще не всюду и не всеми усвоено в системе полярной авиации.

В работе полярной авиации еще не чувствуется должной критики и самокритики. К сожалению, критику у нас очень и очень не любят как в центре, так и на местах, на линиях Енисейской, Обской и Ленской.

Например, на Енисейской и Обской линиях еще в 1937 году был ряд происшествий из-за несоблюдения правил эксплуатации системы самопуска, из-за того, что трубопроводы не продувались. Были и другие нарушения. Однако инженерно-технический состав линий не принял должных мер к изучению инструкций, не проработал их с бортмеханиками, и поэтому в зимнюю навигацию 1937/38 года были большие нарушения в эксплуатации, сорвавшие план работы.

Характерны и другие случаи. В прошедшую зимнюю навигацию было решено в более широком масштабе использовать морские лодки „МП-1“ в зимнем варианте, то есть на лыжах. Не учли, однако, того, что при очень низких температурах и жестких аэродромах резиновая амортизация может отказать. Это впервые обнаружил бортмеханик т. Гриценко на самолете „Н-102“ и об этом записал в формуляре. Но так как, очевидно, никто не читал формуляров, то не был, следовательно, учтен опыт, и ряд машин аналогичной конструкции повторил те же происшествия. Между тем, в борьбе за ликвидацию последствий вредительства следовало всему техническому и летному составу особое внимание обратить на обмен опытом, чтобы не повторять происшествий по одним и тем же причинам и тем самым поднять качество эксплуатации, бороться за полное выполнение плана.

Все это происходило по одной причине — не было большевистской критики и самокритики, не было контроля, проверки исполнения. Далее это терпеть в авиации нельзя.

Хорошие, отличные люди у нас имеются везде — и в Красноярске, и в Тюмени, и в Иркутске. Нужно лишь более чутко относиться к их запросам.

Надо объявить жесточайшую борьбу зазнайству, которое причинило нам не мало вреда в летной практике.

Нужно бороться с самоуспокоенностью, и тогда все задания, которые дают нам партия, правительство и вся страна, мы будем не только выполнять, но и перевыполнять.

Нужно выше поднять партийно-массовую работу на линиях, которая еще слаба. Тогда и люди, и материальная часть будут везде и всюду безотказны.

* * *

Те перелеты и экспедиции, которые совершались в 1937/38 году полярными летчиками на самолетах и моторах, целиком изготовленных на советских заводах, заслужили высокую оценку нашей партии, правительства, всего советского народа. В нашей полярной авиации имеется немало Героев Советского Союза, орденосцев.

Отрадно также отметить тот факт, что все задания по обслуживанию выборов в Верховный Совет СССР и в Верховный Совет РСФСР проведены были нашей полярной авиацией полностью.

Высокую оценку наша полярная авиация нашла и в буржуазной печати, очень скупой на похвалы советским людям. Однако факты настолько сильны, что американский авиационный ежегодник, изданный в начале 1938 года, вынужден был указать, что советские арктические перелеты занимают первое место среди всех мировых перелетов. Американцы пишут, что эти перелеты на советских машинах показали, что советские летчики могут совершать еще большие подвиги. Сравнивая оборудование наших самолетов в 1937 году и в прежние годы, американцы в этом ежегоднике отмечают, что техническое оборудование наших самолетов значительно улучшилось.

Все это вместе взятое обязывает нас ко многому, обязывает нас к полному выполнению больших задач, возложенных на полярную авиацию в текущем году по морской ледовой разведке и другим специальным заданиям.

ЛЕДОВАЯ АВИАРАЗВЕДКА НА СЕВЕРНОМ МОРСКОМ ПУТИ

(В порядке предложения)

Для успешного освоения Северного морского пути с каждым годом, в связи с ростом нашей промышленности, техника все более и более находит себе применение. Однако Главсевморпуть использовал далеко еще не все возможности в применении технических средств.

Данные о ледовой обстановке, которые даются метеостанциями, расположенными на побережье Северного пути и из островах, не могут служить даже в приближении тем материалом, по которому можно было бы составить карту ледовой обстановки и предусмотреть ледовые изменения под влиянием других факторов (ветер, течение). Данные метеостанции о ледовой обстановке в том или ином пункте побережья или острова ограничиваются видимостью по горизонту на 10—12 километров, а чаще всего эти данные охватывают не более 3—5 километров видимости, когда имеется торосистый лед припая.

Возникает вопрос, где взять Бюро ледовых прогнозов данные о ледовой обстановке на сегодня, чтобы дать прогноз на завтра. Каким способом организовать получение данных для карты и проверки прогноза?

Синоптические карты прогноза погоды, которые мы имеем возможность составлять для судов, идущих Северным морским путем, менее ценны, чем если бы была карта прогноза льда того района, где проходит караван судов.

Синоптические карты погоды имеют большое значение для полярной авиации вследствие больших расстояний между метео-радиостанциями, расположенными на побережье. Однако, несмотря на относительно хорошее обеспечение полярной авиации метеослужбой, работу полярной авиации в части ледовой разведки нельзя считать удовлетворительной.

Полярная авиация не имеет конкретного плана, увязанного с Бюро ледовых прогнозов, в части добытия данных для составления карты льда, а именно: когда (по времени года и месяца), сколько и в каких наиболее трудных по ледовой обстановке районах произвести разведку льда. И в Бюро ледовых прогнозов и в Управлении полярной авиации отсутствуют система и способ наблюдения льда при разведке самолетом, которые давали бы возможность на соответствующей карте как-то разнести эти наблюдения, чтобы их можно было в сжатой форме передать на пароходы, где их разнесли бы на карту, и таким образом капитаны видели бы заранее картину льда на своем пути.

Говоря о полярной авиации, автор имеет в виду не тот самолетный парк, который

„утожит“ в настоящее время воздух от Тюмени до Обдорска, от Красноярска до Диксона или по Лене, а ту авиацию, которая способствует освоению самого Северного морского пути, в целях нормального продвижения по нему караванов судов в одну навигацию. В основном работа этой авиации: ледовая разведка для картирования льда и оказание помощи судам или караванам судов в их проводке по труднодоступным участкам Арктики.

До сих пор еще слабо обеспечена безопасность полетов в смысле своевременного розыска и оказания помощи в случае вынужденной посадки. Полеты в даль моря на ледовую разведку представляют некоторую опасность по сравнению с полетами над материком. Опасность эта заключается не столько в самой посадке самолета на лед, сколько в том, что, сев на лед, он не будет своевременно разыскан. Примеров таких было не мало за летную практику (Леваневский и др.).

Возможность определения места вынужденной посадки самолета обеспечивается установками радиопеленгаторов при радиостанциях некоторых зимовок, на побережье и островах, с расстояниями, примерно, 500 километров. Об этом уже писалось на страницах журнала „Советская Арктика“. Возможность и радиоаппаратура в Управлении полярной авиации есть, нехватает только инициативы в развертывании этого дела.

Полеты в ледовую разведку имеют эпизодический характер, не увязаны с Бюро ледовых прогнозов, не имеют разработанной системы наблюдений.

Как совершается ледовая авиаразведка?

При хорошей погоде, при желании пилота полетать, без плана совершается вылет в море — „посмотреть“ километров за 25 от берега, какой там лед. Ясно, что при такой „научной“ постановке дела ледовых разведок, как „посмотреть лед“, нельзя Бюро ледовых прогнозов составить карту ледовой обстановки и дать карту для предстоящих изысканий на этом участке.

Взвесим все последствия от вынужденных зимовок отдельных судов и целых караванов на Северном пути, учтем возрастающую необходимость прочного хозяйственного освоения этого пути, а не только сквозных рейсов, и тогда мы придем к выводу: немедленно надо взяться за проведение в жизнь ряда решающих мероприятий. Ведь план освоения Северного морского пути наше правительство строит сейчас не на экспериментальной проводке 2—3 судов, а надо сделать путь длительное время проходным для сотен и более судов.

Для того чтобы иметь возможность составлять карту ледовой обстановки на Северном морском пути, а также составлять карту ее изменения под влиянием ветра, течения и других факторов, необходимо провести следующие мероприятия.

В пунктах Узлеи, мыс Северный, мыс Шелагский, остров Медвежий, остров Ляховский, остров Колгуев, остров Котельный, бухта Тикси, Нордвик, мыс Челюскина, остров Уединения, остров Диксона, Маточкин Шар, Югорский Шар, остров Белый — установить радиопеленгаторы самолетного типа „АПР-3“. Пеленгатор этого типа портативен и несложен в обслуживании. Обслуживание пеленгованных самолетов и судов можно возложить на штат радиостанций зимовок.

Мысу Северному, острову Медвежьему, бухте Тикси, мысу Челюскина, острову Диксона, Маточкину Шару и острову Колгуеву придать по 2 самолета типа „Р-5“. На некоторых из этих пунктов авиабазы уже имеются.

Географическую карту от полярного круга до 80 параллели между 50 и 125° меридианами сделать двадцативерстной простыми увеличением масштаба, причем эта карта должна быть разбита на сантиметровые, пронумерованные квадраты. Весь Северный путь разбивается на пять районных карт. Пункты базирования самолетов должны иметь такие карты своего района обслуживания, т. е. карта района должна захватывать радиопеленгаторные пункты с обеих сторон пеленгаторного пункта авиабаз. На каждой авиабазе находится синоптик, знакомый с составлением карты состояния льда, или работник Бюро ледовых прогнозов, знакомый с составлением синоптических карт, необходимых для обеспечения полета метеослужбой. Такими же районными картами обеспечиваются капитаны пароходов Северного пути. На эти карты будут наноситься данные ледовой авиаразведки того или иного района.

Все самолеты, работающие по ледовой разведке, должны быть оборудованы длинноволновыми передатчиками 50—60 ватт мощностью и всеволновым радиоприемником. На борту самолета необходимо иметь аварийный агрегат для питания передатчика при случае вынужденной посадки.

Вот в основном все мероприятия, которые обеспечивают составление карты ледовых прогнозов, а также гарантируют и быстрое получение необходимой помощи. Капитаны пароходов в случае туманов, ночного беззвездного неба, когда нельзя секстаном определить свое местонахождение, имеют возможность получить их с пункта авиабазы.

По условиям журнальной статьи невозможно описать подробно технику получения данных для составления карты ледовой

обстановки, направления и скорости дрейфа льда. Укажем лишь, что получение данных о ледовой обстановке для карт осуществляется путем пеленгирования места нахождения самолета в момент передачи им своих наблюдений. Так как пеленги и передача совершаются через каждые пять минут в течение всего маршрута, то картирование льдов по маршруту получается вполне удовлетворительное. Каждый пеленгаторный пункт авиабазы, где составляется карта, имеет возможность передать их по радио на пароходы, где их разносят на карту и видят картину состояния льда на маршруте полета. По этому же способу имеется возможность указать пароходам путь для их движения по чистой воде. В этом случае пилот ведет самолет не по заранее определенному маршруту, а отыскивает места, легко доступные для движения пароходов. Во время этого полета он также сообщает свои наблюдения, и берутся пеленги, которые также наносятся на карту, и на ней вырисовывается по засечкам путь легкого прохождения судов. Второй способ будет более применим при тяжелой ледовой обстановке на пути движения пароходов. По двум одновременным засечкам одной и той же льдины определяются направление и скорость дрейфа льда. Годовые данные ледовой разведки позволяют определить закономерность дрейфа льда, влияние ветра и т. д.

Второй вариант картирования льда на маршруте самолета или в указании пути легкого прохождения судов заключается в следующем: самолет, кроме радиостанции, оборудуется фотоустановкой с специальным фотоаппаратом. Этот аппарат с одной пленочной кассетой с высоты 2000 метров на фотоснимке 18×18 имеет возможность заснять 300 погонных километров, причем имеется еще 25% перекрытия на каждый снимок. В условиях картирования льдов этого перекрытия не нужно. Затвор фотоаппарата и одновременная подача радиосигнала производятся от мотора. По обработке пленки на нее наносится районная карта с сантиметровыми пронумерованными квадратами или применяется специальная сетка. На объективе по обработке пленки эти квадраты с засечками пеленгов нумеруются соответственно номерам районной карты. Данные о ледовой обстановке на пароходы можно также передать по радиотелеграфу с указанием номера квадрата и состояния льда, можно дополнительно сбросить на пароход с парашютом всю пленку, по которой будет ориентироваться капитан парохода. При этом варианте, дающем более подробную картину, в штат зимовки авиабазы требуется ввести фотограмметриста.

Нужно надеяться, что Главсевморпуть учтет эти предложения и примет соответствующие меры к их реализации.

ПОЛЯРНАЯ АВИАЦИЯ ЗА РУБЕЖОМ

I

17 декабря 1903 года Орвил Райт поднялся на аэроплане в воздух.

„В тот день, — писал по этому поводу Амундсен, — взвился занавес перед новой эрой в истории человечества. Наверное, многие увидели, какие широкие возможности открылись с этого момента для всех людей вообще, в частности же по отношению к той или другой работе. Но, мне кажется, мало было таких, кто подобно полярному исследователю увидел в этом возможность для полного и коренного переворота в своей работе.“

„Столетия за столетиями работал он с примитивными средствами — с собаками, санями. С напряжением всех своих сил, всего своего ума и воли, он продвигался изо дня в день лишь на каких-нибудь несколько миль вперед по бесконечной ледяной пустыне.“

„А теперь — внезапно, одним ударом — все это могло совершенно измениться! Холод и мрак заменятся светом и теплом, долгие томительные испытания — быстрым перелетом. Никаких пайков, ни голода, ни жажды — всего лишь один короткий перелет! Как мечта, как отдаленная возможность, вспыхнула в тот день искра, которой так быстро суждено было разгореться в могучий огонь!“

Амундсен не только оценил значение самолета в деле изучения полярных стран, но и попытался практически использовать широкие возможности аэроплана. Правда, большинство попыток Амундсена использовать самолет в своих экспедициях кончалось неудачей, а последний отважный полет Амундсена на поиски Нобиле кончился даже его гибелью, но, тем не менее, опыт Амундсена вряд ли кто-нибудь станет оспаривать.

С поразительной настойчивостью Руал Амундсен включает самолет в планы своих экспедиций. Амундсену еще никогда — иначе как на фотографических снимках — не приходилось видеть летящий в воздухе самолет. Но уже в 1909 году, когда Амундсен готовит „Фрам“ к дрейфу через Северный Ледовитый океан, он решает взять с собой аппарат. Он ведет по этому поводу переговоры с одним из авиаторов, которого приглашает „в помощь себе при своих исследовательских работах“. Но причины материального свойства, которые на протяжении всей жизни Амундсена не раз становились ему на пути, и теперь помешали полярному исследователю осуществить свой замысел.

В том же 1909 году Амундсен впервые подымается в воздух — правда, не на самолете, а на... воздушном змее. Это был

змеиный аппарат таких размеров и конструкции, что он был в состоянии поднять в воздух человека.

В 1912 году Амундсен отправился в новую экспедицию на юг. Узнав о том, что американец Пири достиг Северного полюса, он направил „Фрам“ в воды Антарктики. Экспедиция закончилась победой Амундсена. Он первым из людей достиг Южного полюса.

Вернувшись увенчанный славой победителя в Европу, Амундсен, наконец, и собственными глазами увидел самолет, известный ему до сих пор только понаслышке.

Это было в 1913 году, во время поездки Амундсена по Германии.

Амундсен рассказывал:

„Я стоял, глядя на машину, летавшую по воздуху, а в памяти моей еще свежо было воспоминание о долгих санных поездках в Антарктике. За какой-нибудь час аэроплан покрывал расстояние, которое при путешествиях в полярных областях заняло бы много дней и стоило бы тяжелой работы...“

Немногим известно, что Амундсен — в числе прочих многочисленных специалистов — овладел также летным искусством, дав в Норвегии испытания на звание летчика. И любопытно, что он был первым, выдержавшим подобное испытание в Норвегии. Ему и был выдан аттестат, отмеченный в реестре норвежских сухопутных летчиков номером первым.

Летом 1914 года Амундсен приобретает свой первый самолет. Это был биплан системы Фармана, смонтированный на лыжи, — аппарат, едва ли пригодный для самостоятельных полетов в Арктике. Но эта конструкция тогда была последним словом авиационной техники, и Амундсен, готовясь к очередной экспедиции на Север, намеревался взять с собой аэроплан на борт корабля.

Разразившаяся мировая война помешала и на этот раз Амундсену использовать аэроплан в полярных льдах. Он передал свой „Фарман“ военному ведомству, и прошло еще много лет, прежде чем Амундсен получил возможность проверить самолет в полярных исследованиях.

А пока что Амундсен разрабатывает планы — один смелее другого — воздушных перелетов в Арктике. Так возникает идея перелета от Эта (на крайнем северо-западе Гренландии) через Северный полюс до мыса Челюскина, которую он еще в годы войны обсуждает с отдельными организациями в Америке. Так возникает мысль совершить перелет от мыса Барроу, самой северной точки Аляски, через Ледовитый океан и Северный полюс до Шпицбергена.

Развитие авиационной техники позволяет Амундсену практически подойти к осуществлению замыслов, которые какой-нибудь десяток лет тому назад казались бы фантазией безумца. В 1921 году Амундсен узнает о безостановочном полете одной из машин системы „Юнкерс“ в продолжение 27 часов и решает: „Вот что мне нужно!“

Самолет „Юнкерс“ соблазнил Амундсена двумя своими свойствами — большим радиусом действия и безопасной, в отношении пожара, конструкцией из дюралюминия, соединяющего в себе легкость алюминия с крепостью стали и поэтому особенно приспособленного для работы в полярных областях.

Желание Амундсена осуществилось. Он приобрел в Нью-Йорке машину „Юнкерс“ и весной 1922 года вылетел из Нью-Йорка на север, в Сиэтл, где его должен был ждать экспедиционный корабль „Мод“. Однако Амундсену не удалось довести самолет до Сиэтла. При вынужденной посадке в штате Пенсильвания самолет был разбит, и Амундсену пришлось выписать новый „Юнкерс“.

1 июня 1922 года Амундсен вышел из Сиэтла на север. На борту корабля, кроме „Юнкерса“, находился аэроплан Кертиса „Ориоль“ в качестве вспомогательной машины для разведочных полетов. Уже в пути

Амундсен узнал о тяжелой ледовой обстановке в этом году и решил высадиться на Аляске, отправив „Мод“ прямо на север с тем, очевидно, чтобы самому попытаться осуществить идею своего трансполярного перелета. На корабле „Мод“ остались „Кертис“ и Одд Даль в качестве пилота, а Амундсен и летчик лейтенант Омдаль вместе с самолетом „Юнкерс“ пересели на шхуну, которая доставила их в бухту Уэнрайта на северо-западном побережье Аляски.

Лето и осень 1922 года и зиму 1922/23 года Амундсен и Омдаль провели в Уэнрайте, и лишь весной 1923 года метеорологические условия сложились настолько благоприятно, что Амундсен мог поставить вопрос о перелете. Однако неудача при первом пробном полете, когда Омдаль разбил самолет при посадке, заставила Амундсена и на этот раз отказаться от выполнения своего плана. „Две пустых руки плюс один разбитый самолет, которого никто не хотел брать“, — таков был актив Амундсена к началу 1924 года. „Кертис“, находившийся на „Мод“, был также поврежден во время полета, проведенного Одд Далем.

Весь 1924 год прошел в тщетных поисках средств для покупки нового самолета. Осенью 1924 года, потерпев неудачу в чтении докладов и писании статей с целью раздобыть необходимые средства, Амундсен вернулся в Нью-Йорк. И здесь произошла та знаменательная для Амундсена встреча с Линкольном Элсвортом, которая дала возможность Амундсену осуществить, наконец, его долголетнюю мечту.

Весной 1925 года два гидросамолета Дорнье-Валь „N-24“ и „N-25“ были доставлены в Книгсбей на Шпицбергене. В начале мая там собрался весь личный состав экспедиции: начальник экспедиции Амундсен, его заместитель — Элсворт, пилоты Риссер-Ларсен и Дитриксон, механики Омдаль и Фойхт. Все было готово к полету.

21 мая самолеты поднялись в воздух и взяли курс на Северный полюс. На самолете „N-25“ находился Амундсен в качестве наблюдателя. Пилотировал самолет Риссер-Ларсен, бортмехаником был Фойхт. На другом самолете, „N-24“, находились Элсворт, Дитриксон и Омдаль.

Самолеты пролетели вдоль северо-западного берега Шпицбергена над морем, свободным от льда. Спустя час полета, у острова Амстердам самолеты вошли в туман, скрывший от глаз летчиков все, что было под ними. Лишь изредка в просветах тумана удавалось разглядеть, что творилось внизу. Океан, рассказывает Амундсен, был заполнен очень мелкими льдинами со свободной между ними водой, и такое положение вещей продолжалось до самого 82° северной широты. Спустя еще два часа полета туман разошелся, а лед вперемежку с водой сменился огромной свер-



Полярный летчик Риссер-Ларсен

кающей поверхностью сплошного многолетнего льда.

На 88° северной широты, пролетев примерно 1000 километров от Кингсбея, летчики увидели первую открытую воду. Так как к этому времени закапризничал задний мотор на самолете Элсворта, было решено спуститься. Летчикам повезло.

„Если когда-либо какое-либо место спуска для самолета имело такой вид, словно оно было специально приготовлено судьбою, так это было здесь, — рассказывает Амундсен. — Если бы мы были вынуждены совершить посадку раньше, в любой момент за весь полет в 1000 километров, то мы опустились бы на неровный, торосистый лед с таким результатом, что наши машины были бы, наверное, совершенно исковерканы“.

Посадка прошла благополучно. Но возвращение на Шпицберген оказалось более сложным. Вода в полынье, куда опустился самолет Амундсена, замерзла. Взлет со льда на ... гидропланах — такова была мало приятная перспектива, предстоявшая путешественникам. К тому же, мотор на самолете Элсворта нуждался в основательном ремонте. Было принято решение экипажу Элсворта перейти на самолет „N-25“ и попытаться подняться в воздух со льда. Двадцать четыре дня „как бешеные“, по выражению Амундсена, работали летчики, чтобы подготовить место для старта, убрать торосы и выровнять ледяную площадку достаточной поверхности. 15 июня предельно перегруженный „N-25“ поднялся в воздух. Второй самолет был оставлен во льдах. Мгновения взлета, вспоминает Амундсен, были самыми волнующими за всю его жизнь. Каким-то чудом летчикам удалось оторваться от земли, не разбившись о торосы.

Обратный путь проходил при очень неблагоприятных обстоятельствах — туман, малый запас горючего и к тому же еще испортившийся под конец руль. „Гибель была почти столь же близка, как и в минувшие недели“. Но в момент, когда рули почти перестали повиноваться пилоту, внизу открылась вода. Самолет спланировал на воду и прирулил к берегу. Экспедиция была закончена.

Более пятнадцати лет стремился Амундсен к осуществлению своей заветной мечты — проникнуть к сердцу Арктики на самолете. В 1925 году он добился, наконец, осуществления этой цели. Но, добившись, он приходит к выводу — нет, не самолет, а дирижабль завоеует Арктику, и свой следующий полет через полюс он совершает уже на дирижабле „Норвегия“.

На воображение Амундсена несомненно подействовали трудности взлета и посадки в полярных льдах.

„Мы получили также полную уверенность в том, — пишет Амундсен, — что в настоящее время воздушные корабли предпочтитель-



Амундсен (в центре), пилот Диттриксон (слева) и пилот Гильбо (справа)

нее аэропланов. Малейший пустяк — и аэроплан выведен из строя. Небольшая течь или ослабевший винт вынуждает летчика к непредвиденному спуску, а он более чем рискован в тех областях, где нет мест для посадки. Иное дело на воздушном корабле. Если мотор выйдет из строя, то его просто останавливают и чинят. Другой злой враг, с которым приходится считаться аэроплану, — это туман. Вынужденный спуск в тумане — верная смерть“.

II

Американскому летчику Ричарду Эвелину Бэрду удалось восстановить пошатнувшийся было авторитет самолета в среде полярных исследователей.

Бэрд не был новичком в полярной авиации. Морской летчик по специальности, он в качестве начальника летной части принимал участие в гренландской экспедиции Мак-Миллана и в том же 1925 году совершил ряд экспериментальных полетов на северо-западе Гренландии. В распоряжении Бэрда был самолет-амфибия. Он летал на ней и над материковым льдом Гренландии и над проливами, отделяющими Гренландию от Земли Эллесмера.

Спустя год после своих гренландских полетов Бэрд снова появился в Арктике. На этот раз в качестве базы для своих полетов к северу он избрал Шпицберген, куда морским путем был доставлен самолет типа „Фоккер“, носивший имя Жозефины Форд.

9 мая, после ряда неудачных попыток, Бэрд стартовал из Кингсбея на север. Спутником его был Флойд Беннет, известный американский летчик, который и пилотировал самолет. Бэрд взял на себя штурманскую часть полета.

Самолет взлетел в 1 час 50 минут утра, и в продолжение 14 часов о Бэрде не было никаких известий. Амундсен, находившийся в это время в Кингсбее, где он готовил к полету „Норвегию“, уже подумывал о том, не произошло ли каких-нибудь неприятностей с самолетом.

Опасения оказались, однако, преждевременными. В 5 часов вечера Бэрд появился над Кингсбеем и пошел на посадку после пятнадцатичасового пребывания в воздухе.

Средняя скорость самолета Бэрда составляла 180—200 километров в час. Несложный арифметический подсчет мог показать, что за время полета Бэрд должен был достигнуть полюса. Действительно, 9 мая в 9 часов 02 минуты по гриничскому времени Бэрд достиг точки полюса. Это был для того времени непревзойденный рекорд.

Самый полет Бэрда к Северному полюсу прошел не очень благополучно. По пути к полюсу Флойд Беннет обнаружил неисправность левого мотора. Из поврежденного маслопровода вытекало масло, и мотору грозила остановка. Не раз у летчиков мелькала мысль, вернуться ли они когда-нибудь на Шпицберген. Вынужденная посадка грозила катастрофой. Если бы даже Бэрду и его спутникам удалось спуститься на лед невредимыми, розыски их, при отсутствии радиосвязи, были бы чрезвычайно затруднены. Стремясь взять максимальное количество горючего, Бэрд оставил на Шпицбергене аварийный запас продовольствия, и вообще весь полет был чрезвычайно рискованной операцией...

Мысли о полете над Южным полюсом уже занимали в это время воображение Бэрда.

К этой новой экспедиции Бэрд готовился уже совсем по-иному. Первая антарктическая экспедиция Бэрда, получившего уже к тому времени чин адмирала, продолжалась без малого два года. Экспедиционное судно „Сити оф Нью-Йорк“ вышло в плавание 25 августа 1928 года. Вернулась экспедиция в Нью-Йорк 19 июня 1930 года. Бэрд широко использовал в этой экспедиции радиосвязь, тщательно продумал вопросы санного и механического наземного транспорта, вопросы вещевого и продовольственного снабжения и научного оборудования. Центром внимания в подготовке экспедиции был воздушный транспорт.

Основным самолетом экспедиции был трехмоторный цельнометаллический моноплан Форда, запасными самолетами были монопланы „Фоккер“ и „Ферчайльд“ и, наконец, маленький самолет фирмы „Дженерал Эркрафт“, который, впрочем, не удалось довести до Антарктики.

Обосновавшись в Китовой бухте у кромки ледяного барьера Рюсса, Бэрд 15 января 1929 года семью небольшими полетами на

„Ферчайльде“ положил начало летной программе работ. В течение января, февраля и марта было совершено еще несколько полетов с исследовательскими целями. Наступившая в южном полушарии зима прервала полеты до ноября 1929 года, когда полеты были вновь возобновлены. Бэрд стал готовиться в основной полет к Южному полюсу.

28 ноября 1929 года после предварительного полета и устройства промежуточной базы на случай аварии самолета Бэрд на самолете „Форд“ вылетел к Южному полюсу.

Бернт Балкен и Гаральд Джун в качестве пилотов и Мак-Кинлей в качестве аэрофотосъемщика сопровождали Бэрда в этом полете. Начальник экспедиции выполнял обязанности навигатора.

По пути к полюсу предстояло перелететь горный хребет. Гиганты-горы были главным препятствием, стоявшим перед летчиками.

Постепенно самолет достиг трех тысяч метров высоты, но и этого оказалось мало. Перегруженный горючим для обратного полета на базу экспедиции, самолет уже не шел вверх.

Бэрд рассказывает: чтобы облегчить самолет, необходимо было выбросить за борт хотя бы сто кило груза. Что выбросить — бензин или пищу? Если бензин — можно было с таким же успехом повернуть обратно и лететь домой. Если пищу — жизнь всех летчиков в случае вынужденной посадки могла оказаться в большой опасности. За борт полетели два мешка провианта — 125 килограммов — количество, достаточное, чтобы прокормить четырех человек в течение месяца. Самолет подпрыгнул и стал набирать высоту. Через некоторое время альтиметр показывал уже четыре тысячи метров.

29 ноября в 1 час 14 минут по гриничскому времени самолет находился над Южным полюсом. Сделав несколько кругов в районе полюса, Бэрд повернул самолет домой. В 10 часов утра показались радиовышки базы экспедиции „Маленькая Америка“, а спустя 8 минут „Форд“ совершил посадку на снег летнего поля. Задача была выполнена. Всего „Форд“ пробыл в воздухе 18 часов 39 минут.

Возвратившись в Нью-Йорк, Бэрд снова стал готовиться к полету в Антарктику. Во время своей второй антарктической экспедиции, которая началась в октябре 1933 года и закончилась весной 1935 года, Бэрд располагал уже четырьмя самолетами (в том числе одним автожиром), шестью тракторами, собачьими упряжками.

III

Полет Амундсена и Элсворта к 88° северной широты и полеты Бэрда над Северным и Южным полюсами знаменуют собой определенные этапы в истории воздушного

освоения Арктики и Антарктики зарубежными полярными исследователями. К этим именам необходимо добавить еще имя Гурберта Вилкинса, осуществившего в 1928 году мечту Амундсена о перелете на аэроплане через Северный океан.

Свое полярное крещение Вилкинс получил в 1913—1916 годах в Канадской арктической экспедиции под руководством Вильямура Стефанссона. Затем он принимал участие в плавании „Квеста“ в 1921/22 году под начальством Шеклтона.

Несмотря на то, что Вилкинс был убежденным сторонником применения аэроплана для исследования полярных стран, в обеих этих экспедициях ему приходилось довольствоваться зимой — паровым кораблем, летом — собаками и санями. Осенью 1925 года он совсем уже было собрался приобрести самолет „N-2“, на котором Амундсен незадолго до того совершил свой полет со Шпицбергена в Центральный Полярный бассейн, но сделка почему-то не состоялась.

Однако зима 1925/26 года не прошла для него даром. Договорившись с известным на Аляске норвежским летчиком Эйельсоном, он совершил ряд полетов на севере Аляски, преимущественно между Фербенксом и мысом Барроу. Собственно говоря, Вилкинса интересовали области, лежащие далее к северу, между Аляской и Северным полюсом, но отсутствие подготовленных баз для дальних полетов вынудило его озаботиться созданием таких резервных депо с запасами. Эти подготовительные полеты имели то значение для Вилкинса, что он сумел практически изучить методы авионавигации в северных широтах, ранее ему неизвестные.

На следующую зиму Вилкинс и Эйельсон продолжили свои полеты в американском секторе Арктики. Из полетов этого года должен быть отмечен один, начатый 29 марта 1927 года.

Нагрузив самолет провиантом, Вилкинс и Эйельсон стартовали с мыса Барроу на север. По истечении 5 часов полета они произвели посадку на лед на 78° северной широты и 175° западной долготы, в точке, до них никем не посещавшейся. Совершив посадку, Вилкинс занялся определением глубины океана при помощи эхолота, а Эйельсон стал возиться с мотором, дававшим перебои во время предшествовавшего полета. По просьбе Вилкинса, которому мешал треск мотора, Эйельсону пришлось остановить мотор. Вновь зафустить мотор удалось лишь с большим трудом. Пора было возвращаться. После пяти безуспешных попыток они взлетели, но из-за скверной работы мотора летчикам вскоре пришлось снова садиться. Когда же, наконец, удалось наладить работу двигателя и летчики получили возможность продолжать полет, наступил вечер, задула метель, земля скрылась из глаз, и им пришлось, оставив

мысль о возможности найти место для спуска, лететь по компасу, пока не будет израсходован бензин.

Конец полета наступил неожиданно. Сразу остановился мотор, и Эйельсон пошел планирующим спуском на посадку, не зная, что ожидает его внизу.

Летчикам повезло. Они остались целыми и невредимыми, но самолет был выведен из строя, и, вдобавок, Вилкинс и Эйельсон не имели никакого представления о том, где они находятся. Лишь на следующий день, когда выглянуло солнце, им удалось определить свое местопребывание. Они находились в океане, примерно в 150 километрах к северо-востоку от своей базы на мысе Барроу.

Разыгравшаяся пурга помешала им двинуться в путь, и лишь 3 апреля, бросив самолет, они пошли пешком к берегу, таща необходимое снаряжение на самих себе. 14 апреля, напрягая всю свою волю, чтобы не свалиться от нечеловеческой усталости, они достигли земли у мыса Бичи.

Не прошло и года, как Вилкинс и Эйельсон снова вылетели с мыса Барроу на север. Они стартовали 15 апреля 1928 года на одномоторном, снабженном лыжами самолете. Спустя 20 часов 20 минут летного времени они опустились на Шпицбергене, перелетев через Ледовитый океан. Хотя трасса этого перелета и проходила несколько в стороне от полюса, тем не менее этот воздушный рейс дал некоторую ориентацию о возможности трансарктической воздушной связи на самолете.

Особо следует отметить вынужденную посадку на лед, которую имели летчики по пути, и благополучный взлет со льда, который показал, что даже в случае останков мотора, при некоторой практике полетов над льдами, почти всегда можно найти более или менее пригодную для взлета и посадки площадку.

IV

Полеты Амундсена и Элсворта, Вилкинса и Эйельсона в Арктике, также как и полеты Бэрда в Арктике и Антарктике, были предприняты в основном с исследовательскими целями.

Амундсен говорит об авиации как „о новом методе, при помощи которого можно разрешить арктические проблемы, методе, который революционизирует всю область этих исследований“.

Какую задачу ставил себе Амундсен, готовясь к экспедиции вглубь Центрального Полярного бассейна?

„Задачей экспедиции было проникнуть как можно дальше в неисследованную область между Шпицбергенем и полюсом и выяснить, что там находится и чего там нет. Не только для того, чтобы констатировать нахождение там земли, — это задача геогра-



Эйельсон (слева) и Вилкинс (справа)

фического исследования. Констатировать там нахождение океана точно также очень важно для уяснения природы нашего земного шара... Кроме того, мы надеялись произвести ряд метеорологических наблюдений, которые, если бы даже и не привели ни к каким богатым научным результатам, то все же дали бы нам интересный материал", — рассказывает Амундсен в своей книге о полете до 88° северной широты.

Для того чтобы получить представление о содержании и объеме научных работ, проведенных во время этого полета, небезынтересно познакомиться с тем научным инструментарием, который был в распоряжении Амундсена и Элсворта. Кроме набора аэронавигационных инструментов, необходимых для проведения самого полета, они захватили с собой только несложные метеорологические приборы и эхо-лот для измерения глубины океана по звуковому методу. Таким образом никакой обширной программы наблюдений в этот полет произвести не было возможности. Измерение глубины на 88° северной широты, которое дало цифру 3750 метров, наблюдения за погодой, некоторые данные о магнитном склонении

в этом районе — вот в основном и все научные результаты полета. И значение экспедиции Амундсена — Элсворта заключается поэтому не столько в научном багаже, привезенном ими на Шпицберген, сколько в том, что летный опыт, полученный ими во время этого воздушного путешествия, чрезвычайно обогатил и их самих и всех других полярных летчиков.

Характер и объем научных наблюдений Вилкинса и Эйельсона во время их полета немногим различался от того, что мы видели в экспедиции Амундсена. Несложные метеорологические наблюдения, визуальные наблюдения за поверхностью льда, изучение глубины при помощи эхо-лота в месте посадки на лед — вот и все.

Да можно ли и требовать каких-нибудь иных результатов от этих полетов, когда все было неизвестным для летчиков — и методы самолетовождения, и поведение компаса и прочих навигационных инструментов при приближении к полюсу, и характер поверхности льда, определявший собой возможность посадки и взлета, не говоря уже о скверном финансировании этих экспедиций.

Еще меньшее научное значение имел первый полет Бэрда к Северному полюсу. Бэрд и Флойд Беннет, занятые пилотированием самолета и штурманскими расчетами, ни о чем другом не могли и думать.

Совсем иную картину мы видим во время антарктической экспедиции Бэрда. Тут впервые полярный исследователь взял от самолета все, что можно было взять, используя самолет и как средство передвижения, не зависящее от состояния земной поверхности, и как способ „все увидеть и ничего не забыть“ при помощи аэрофотосъемки, и как аппарат, при помощи которого можно получить ценнейшие материалы в области аэрологии, недоступные для наблюдателя, находящегося на земле.

В своей книге „Над Южным полюсом“ Бэрд не устает восхищаться теми „огромными преимуществами, которые дает самолет современному исследователю“, — преимуществами, необычайно расширившимися в результате соединения самолета с аэро-съемочной камерой.

О работе Мак-Кинлея, выполнявшего обязанности аэрофотосъемщика в экспедиции, Бэрд говорит следующим образом:

„Лаборатория Мак-Кинлея обогатила нас чрезвычайно ценными географическими сведениями. Когда его снимки были проявлены; я увидел, с какой безупречной точностью аэрокамера запечатлела все детали, находившиеся в поле его зрения“.

Во время одного из полетов Мак-Кинлей заснял береговую линию к востоку от Китовой бухты, где находилась база экспедиции Бэрда, окрестности бухты и Рокфеллеровскую горную цепь.

Бэрд пишет:

„Вся сумма снимков не только давала непрерывную линию ландшафта, но и отмечала все географические особенности в их сложном отношении друг к другу. При сравнении фотографий с записями, произведенными во время полета, ярко выступало превосходство камеры перед глазом. Когда были проявлены снимки побережья, мы обнаружили несколько интересных гряд давления, повидимому указывающих на присутствие суши, гряды находились в небольшом отдалении к северо-востоку от Китовой бухты. Они простирались на несколько миль вглубь с ясно обозначенной центральной линией кливажа“.

Таким образом, кроме всего прочего, аэрофотосъемка чрезвычайно облегчила работу геолога, дав ему значительно более ясное представление о характере местности, чем с земли.

После того как основная задача экспедиции Бэрда — полет к Южному полюсу — была решена, Бэрд совершил еще несколько полетов на восток от своей базы. Бэрд и тут не удержался, чтобы не отметить:

„Восток постепенно раскрывал перед нами свою тайну. Того, что в течение многих лет не удавалось наземному транспорту, достигла теперь авиация. Вид новой страны преисполнил меня чувством глубокого удовлетворения. Но лучше всего было то, что каждый метр пути точно фиксировался бесценной камерой Мак-Кинлея“.

Неизмеримо значение самолета и аэрокамеры и в области изучения льдов — гляциологии.

„Фотографии Мак-Кинлея, дающие безошибочную и ясную картину льдов в 1929 году, служат наглядным примером точности современных методов исследования, — записывает в своем дневнике Бэрд. — Ценность снимков не ограничивается нашим

временем; они будут представлять не меньший интерес для гляциологов спустя много десятков лет, так как по ним можно будет легко проследить те изменения, которые несомненно произойдут с течением времени в ледовых условиях Антарктики“.

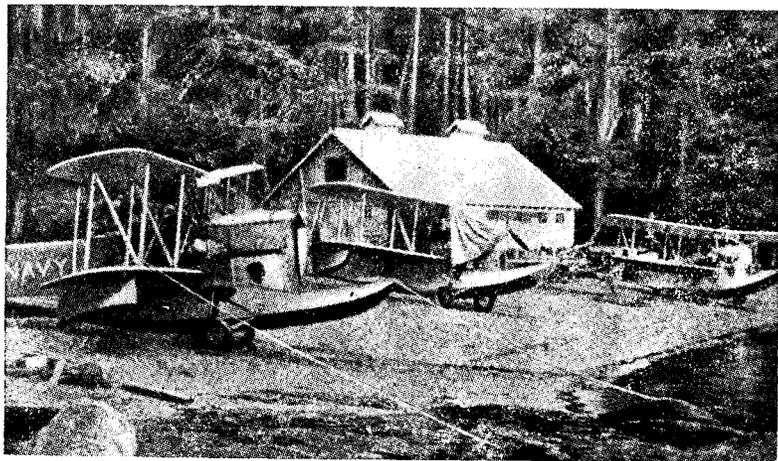
И конечный вывод Бэрда:

„Столько исследователей, более опытных, чем я, ошибались, „открывая“ несуществующие новые земли, что я решил претендовать на открытие только тех пространств, которые могли быть и были фактически запечатлены неизгладимой и безошибочной памятью аэрофотосъемочной камеры“.

Говоря о многообразном использовании самолетов в экспедиции Бэрда, нужно упомянуть еще об одном важном, с точки зрения обеспечения программы научных исследований, применении их — для полевой работы научных работников и переброски научных партий к месту работ. Так, партия геолога экспедиции Гульда была доставлена к горам Рокфеллера и снята оттуда самолетами.

На протяжении последнего десятилетия мы были свидетелями широкого применения самолета для нужд полярного исследования. Уже не отдельные полярные деятели типа Амундсена, Бэрда и Вилкинса пользуются самолетом. Ни одна сколько-нибудь значительная полярная экспедиция за рубежом не обходится в настоящее время без привлечения воздушных средств. Перечислим вкратце важнейшие полярные экспедиции последнего десятилетия, применявшие аэроплан в качестве средства исследования.

Экспедиции Дугласа Моусона в Антарктику. Еще в 1911 году, во время первой своей антарктической экспедиции, Моусон намеревался использовать самолет, однако авария приобретенного им „Виккерса“ вынудила Моусона отказаться от этой мысли. Плоскости моноплана были



Амфибии типа „Ленинг“ на Аляске

сняты, и он был превращен Моусоном в трактор для тяги саней. Спустя почти двадцать лет, в 1929—1931 годах Моусон уже имел возможность использовать авиацию. Во время экспедиции Моусона в антарктические воды на корабле „Дискавери“ на борту судна находился самолет системы „Мотс“ с летчиками Дугласом и Кемпбеллом, которые совершили ряд успешных полетов.

Норвежская антарктическая экспедиция 1929—1931 годов. Начальником этой экспедиции был известный уже нам спутник Амундсена летчик Риссер-Ларсен. На борту экспедиционного судна „Норвегия“ находились два самолета — один типа — Локхид „Вега“, второй — гидросамолет. Кроме Ларсена, в экспедиции принимал участие норвежский морской летчик Люцов Гольм. Риссер-Ларсен и Люцов Гольм совершили ряд полетов, в частности в целях разведки льдов.

Гренландская экспедиция, возглавлявшаяся доктором Лауге-Кох. Экспедиция работала в Гренландии с 1931 по 1934 год. В распоряжении экспедиции было два гидросамолета, аэрофото-съемочное снаряжение и штат летного состава в количестве 11 человек, в том числе 3 пилота, 4 бортмеханика и 2 аэрофотографа. Работы экспедиции происходили на восточном берегу Гренландии. Летный состав был разбит на два отряда, базировавшихся на островах Клаверинг, Элла и в проливе Скоресби. Летчики произвели аэрофото съемку восточного побережья Гренландии от 70 до 78° северной широты и ряд рекогносцировочных полетов.

V

Полеты, совершенные в полярных областях с исследовательскими целями, показали, что можно поставить вопрос об установлении регулярного трансарктического воздушного сообщения. Речь шла уже не о случайных единичных воздушных рейсах отдельных героических авиаторов, не о полетах с исследовательскими целями в большем или меньшем удалении от базы, а о том, чтобы использовать полярную авиацию для перевозки людей, почты и грузов, связав отдельные континенты самолетом.

Несложные арифметические подсчеты показали, что трасса, проходящая по северу Азии на восток или через Гренландию на запад, или путь из Европы в Америку через Северный полюс значительно короче пути через Атлантический или Тихий океаны, не говоря уже о том значении, которое представляла для отдельных капиталистических стран возможность освоения северных воздушных путей в стратегическом отношении.

Из отдельных проектов трансарктического воздушного сообщения следует остановиться на проектах, разработанных в

Швеции, Англии и Германии. Эти проекты имеют между собою то общее, что включают в маршрут в качестве обязательного промежуточного звена Гренландию.

Трасса шведского проекта проходит из Стокгольма в Швеции через норвежский порт Берген и столицу Исландии Рейкьявик, пересекает Гренландию и Лабрадор и заканчивается на американском берегу Атлантического океана в Нью-Йорке.

Шведский пилот Аренберг в июне 1929 года сделал попытку проложить на самолете „Швериге“ путь по этой трассе. Однако уже в самом начале полет был прерван. Самолет долетел до Исландии и здесь вследствие аварии должен был отказаться от выполнения задачи.

По германскому проекту, трасса начиналась в Травемюнде (Германия), сливалась с шведской трассой, проходила через Исландию и Гренландию и с некоторыми отступлениями от шведского проекта заканчивалась также в Нью-Йорке.

Первую попытку пролететь по этому маршруту предпринял немецкий пилот Гронау в 1929 году. Вылетев из Травемюнде на гидросамолете „Дорнье-Валь“, он благополучно прибыл в Нью-Йорк, совершив по пути ряд посадок. В августе 1931 года он повторил этот перелет, закончив его на этот раз в Чикаго. Наконец в 1932 году, совершая кругосветный перелет, Гронау снова пролетел над Исландией и Гренландией, откуда повернул на Канаду и Аляску.

Однако германский проект трансарктической воздушной связи остался также неосуществленным. Фашистской Германии было уже не до арктических перелетов.

Англия проявила особую настойчивость и интерес к созданию трансарктической линии, соединяющей Европу с Северной Америкой, точнее — Англию с Канадой. Интерес этот вызван большим стратегическим значением для Англии воздушной трассы, проведенной по Крайнему Северу в районах, мало доступных для противника, и связывающей Англию быстрой и надежной связью с ее важнейшим заморским доминионом.

Маршрут, разработанный англичанами, проходит через Фарерские острова, Исландию, Гренландию, Баффинову Землю, Гудзонов залив и заканчивается в Виннипеге (Канада). С целью изучения возможной трассы воздушных сообщений с Северной Америкой, британское правительство организовало ряд специальных экспедиций. Первой такой экспедицией была „Экспедиция английского арктического воздушного пути“ под руководством Уоткинса, вышедшая в начале июля 1930 года на судне „Квест“ к берегам восточной Гренландии.

Обосновавшись в Ангмагсалике (65°38' северной широты) и создав опорный пункт для изучения ледяного поля, покрывающего почти всю Гренландию за исключе-

нием узкой береговой полосы, Уоткинс направил пароход с несколькими участниками экспедиции на север к фиорду Кангердлугсуак, лежащему за полярным кругом. Экспедиция имела в своем распоряжении два самолета типа „Де-Хевиленд“ и санные упряжки.

Кроме того, в дальнейшем к участию в экспедиции был привлечен летчик Аренберг, перелетевший сюда из Мальме весной 1931 года.

Таким образом Уоткинс, обеспеченный всеми видами транспорта, имел полную возможность составить себе представление о пригодности Гренландии в качестве одной из промежуточных станций будущего трансарктического пути.

Экспедиция пробыла в Гренландии два года. Летом самолеты работали на поплавах, зимой — на лыжах. Воздушной разведкой были изучены как центральная часть Гренландского ледникового щита, так и береговая полоса, заснятая аэрофото съемкой. В частности, детально был обследован фиорд Кангердлугсуак.

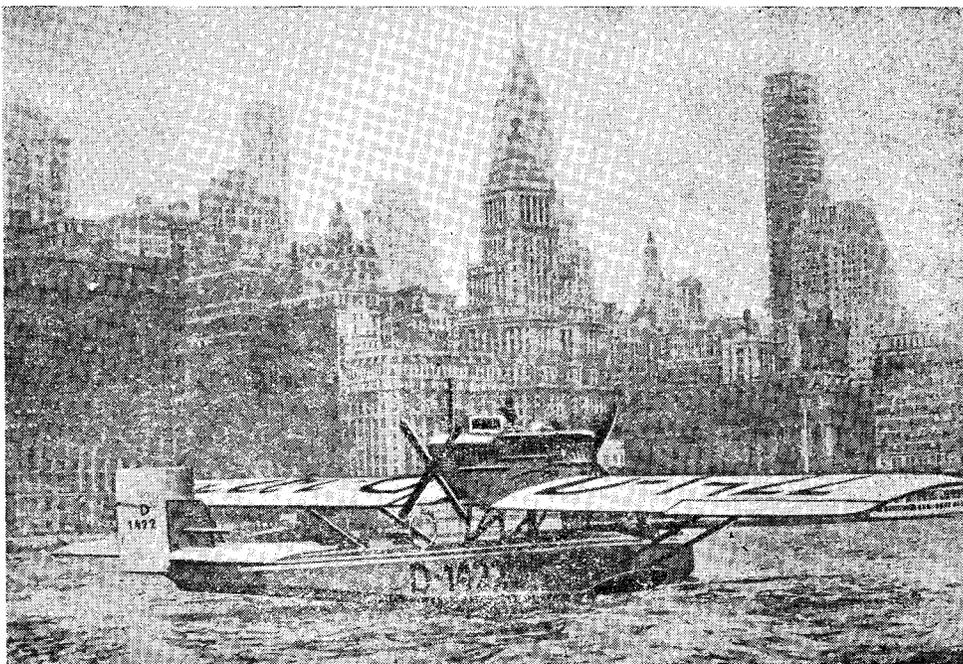
Выводы, к которым пришел Уоткинс, были далеко не благоприятны. Значительные трудности представлял выбор места для старта и посадки самолетов. Ограничен-

ность мест, пригодных для посадки в случае неисправности мотора, по заключению Уоткинса, грозит катастрофой. Посадка на морской лед, вследствие неровной его поверхности, исключается.

Самый перелет через Гренландию чрезвычайно осложнен, вследствие наличия на территории этого величайшего острова высоких гор, что было установлено воздушной разведкой.

В 1934 году английское правительство вновь направило в Гренландию экспедицию с теми же целями. В организации этой экспедиции, во главе которой был поставлен лейтенант Линдсэй, принимали совместное участие три министерства — авиационное, морское и военное. Путешествие на этот раз было начато уже не с восточного побережья, а с запада, доступ к которому с моря более свободен. Выйдя из Якобсхавна, на западном берегу Гренландии, участники экспедиции пересекли остров с запада на восток, примерно по 70 параллели, и, пройдя вдоль восточного побережья до Ангмагсалика, закончили свой труднейший переход через неисследованные прежде районы Гренландии.

Выводы Линдсэя совпали в общем с



„Дорнье-Валь“ в Нью-Йорке после трансарктического перелета

выводы Уоткинса, и английское правительство в результате этих двух экспедиций, повидимому, отказалось от мысли использовать Гренландию в качестве одной из баз трансарктической воздушной линии. Вместе с тем, очевидно, отпадает и весь в целом проект северного маршрута, в чем нас убеждают, в частности, трансатлантические перелеты 1937 года, проведенные по значительно более южному направлению.

Идея воздушного пути между Америкой и Европой через Гренландию привлекала одно время внимание также и американцев. Еще в 1926—1928 годах экспедиция Мичиганского университета, имевшая в своем распоряжении самолет, перелетевший из Иллинойса (США) в Гренландию, вела здесь систематические наблюдения аэронавигационного характера.

В последующие годы (1932—1933) были снаряжены две экспедиции: первая, под начальством Хоккинса, с целью изучить восточный берег Гренландии в метеорологическом и аэрологическом отношении, а также с точки зрения посадки самолета, и вторая, под начальством Бэлкнепа, ставившая своей задачей исследовать в аэронавигационном отношении западный берег Гренландии и ее центральную часть.

После отдельных перелетов и экспедиций, организованных как англичанами, шведами, немцами, так и американцами, проект установления трансарктической воздушной связи был заморожен.

Не лучше обстоит дело и с попытками наладить трансарктическую воздушную связь по восточному направлению. Проект немецкого воздухоплователя Брунса, намечавшего установление воздушной связи по трассе Амстердам (Голландия)—Копенгаген (Дания)—Ленинград—Архангельск—Северный Ледовитый океан—Ном на Аляске с разветвлением отсюда на Сан-Франциско и Иокогаму (Япония), так и не вышел из стадии неосуществившихся предположений. Попытка Вилли Поста проложить трассу из США в СССР через Аляску окончилась, как известно, трагической гибелью Поста и его спутника на Аляске в августе 1935 года.

Маттерн, готовившийся летом 1937 года к трансполярному перелету, вынужден был отложить этот перелет.

Все достижения, которые имеет полярная авиация в установлении воздушной связи между континентами, принадлежат советским летчикам—Герою Советского Союза С. А. Леваневскому, перелетевшему из Америки в Москву через Аляску и Чукотку, и Героям Советского Союза Вадерию Чкалову и Михаилу Грому, последовательно—одни за другим—совершившим беспоса-

дочные перелеты из Москвы в Америку через Северный полюс.

VI

Капиталистические страны не чувствуют себя достаточно заинтересованными в осуществлении многочисленных проектов трансарктического воздушного сообщения. Они не желают ввязываться в дело, которое не сулит немедленно возможности обогащения. Отдельные же иностранцы летчики, пытающиеся осуществить на собственный страх и риск тот или иной перелет, не находят нужной экономической и организационной поддержки.

Совсем иначе обстоит дело, когда на сцену выступают соображения непосредственной наживы. Мы были свидетелями того, как в течение каких-нибудь 10—15 лет Канада и Аляска обзавелись достаточно мощной полярной авиацией, и все лишь потому, что в заполярных условиях воздушный транспорт оказался самым выгодным, самым рентабельным.

Любопытна история развития полярной авиации на Аляске. Летчик Бэн Эйелсон, уже известный нам по своим перелетам, совершенным вместе с Вилкинсом, был первым, кто показал на опыте практическую выгоду применения самолета на Аляске. В 1922 году он перелетел из Фербенкса в Мак-Грасс. Расстояние между этими двумя пунктами, равное 300 милям, он преодолел за 2 часа 45 минут. Почта, взятая Эйелсоном в Фербенксе, была доставлена таким образом в Мак-Грасс меньше чем за 3 часа. Между тем доставка почты по этому же направлению при помощи собачьей упряжки отнимала 17 суток.

Первый полет Эйелсона на Аляске показал, что самолет не только может быть использован в этих широтах в качестве регулярного средства связи, но и то, что воздушный транспорт является выгодным вложением капитала. Не потребовалось много времени, чтобы об этом обстоятельстве узнали отдельные предприниматели, одна за другой стали организовываться авиационные компании на коммерческой основе, и уже к 1931 году мы узнаем о существовании 6 таких авиационных обществ, оперирующих на территории Аляски.

Несколько цифр, заимствованных из „Отчетов губернатора Аляски“, дают представление о том, какими темпами развивалась авиация на Аляске. В 1929 году число самолетов на Аляске составляло 8, в 1930—24, в 1932—31, в 1934—55, в 1936—79. Самолеты гражданской авиации перевезли в 1929 году 2,2 тыс. пассажиров, в 1930—3,6 тыс., в 1932—6,6 тыс., в 1934—10,2 тыс. и в 1936 году—17 тыс. пассажиров. Налет, который составлял в 1929 году всего 33,6 тыс. миль, в 1936 году возрос до 2 млн. миль.

Работа авиационных компаний на Аляске была поддержана как территориальным управлением Аляски, так и федеральным правительством. Послевоенная обстановка на Тихом океане складывалась таким образом, что Аляска превратилась в стратегически очень важный плацдарм. Развитие авиации на Аляске, строительство сухопутных посадочных площадок и гидропортов соответствовало интересам обороны США, и наглядным выражением этого является энергичное сооружение военных аэродромов на территории Аляски, широкое развитие сети радиостанций и метеостанций, что, в свою очередь, облегчает работу гражданской авиации на Аляске.

В настоящее время вся Аляска покрыта сетью сухопутных аэродромов и гидропортов. Общее число посадочных площадок превышает 70. Регулярное воздушное сообщение поддерживается из Фербенкса в направлениях: Фербенкс—Ном, Фербенкс—Бетел, Фербенкс—Уайтхорс—Жюно и Фербенкс—Танана. По всем этим направлениям самолеты крейсируют круглый год, перевозят пассажиров, почту и груз.

Кроме непосредственных транспортных функций, самолеты на Аляске выполняют работу по аэрофотосъемке, охране лесов, на рыбных промыслах, по оказанию срочной медицинской помощи.

Параллельно шло развитие полярной авиации в соседней Канаде. Впервые воздушное сообщение между полярным побережьем Канады и центром страны было организовано в 1928 году. В последующий период была освоена трасса от форта Макмеррей вдоль рек Атабаски, Невольничьей и Мекензи до Аклавика в устье реки Мекензи на берегу Полярного моря. Далее канадские летчики облетали восточное и западное побережье Гудзонова залива и далекую северо-западную окраину Канады, между фортом Рилайянс на Большом невольничьем озере к устью реки Коппермайн и залив Баттерст, а также район между озером Беккер до залива Баттерст и побережье Полярного моря.

В настоящее время канадская гражданская авиация поддерживает регулярное почтово-пассажирское сообщение по трассе Макмеррей—Аклавик и Макмеррей—Коппермайн, а также между Даусоном и Уайтхорсом.

* * *

Развитие полярной авиации в старой России и СССР шло своими особыми путями,

в основном независимо от развития полярной авиации за рубежом. Русский летчик Нагурский в 1914 году, т. е. на 8 лет раньше Одда Даля, уже летал над льдами Баренцова моря.

Первая встреча советских и иностранных полярных летчиков произошла в 1928 году во время операций по спасению экспедиции Нобиле. Из этой встречи советские летчики вышли с честью, разыскав погибавших итальянцев.

В дальнейшем развитие советской полярной авиации привело ее к замечательным победам в области освоения воздушной стихии Арктики. Высадка зимовщиков на дрейфующий лед в районе Северного полюса и трансполярные перелеты Чкалова и Громова являются достижениями, имеющими мировое значение. Официальным признанием международной роли советской полярной авиации является недавнее присуждение Громову, Юмашеву и Данилину медалей де-ля-Во по решению Международной авиационной федерации.

Можем ли мы, однако, сказать, что нам безразличен опыт зарубежной полярной авиации, накопленный как в результате больших воздушных экспедиций Амундсена, Бэрда, Вилкинса и других известнейших полярных летчиков в Арктике и Антарктике, так и в результате многолетней деятельности линейной авиации на севере Аляски и Канады?

Конечно, нет.

Типы самолетов, применяющихся в северных странах, эксплуатация материальной части в условиях Заполярья, организация аэродромов, радио- и метеослужба, характер обслуживания пассажиров и организация грузовых перевозок, методы аэронавигации в высоких широтах, техника пилотирования — таков круг вопросов, волнующих советского полярного летчика, и ему совсем не безразлично, как разрешены эти вопросы в той же, скажем, Аляске — кстати сказать, весьма сходной по природным условиям с нашим Заполярьем. Ведь недавно один из советских пилотов, летавших на Аляску, увидел Юкон, воскликнул: „Да ведь это наша сибирская Лена!“

Настоящей статьей мы желаем привлечь внимание специалистов к опыту иностранной полярной авиации, весьма скудно до сих пор освещавшемуся в нашей общей и специальной авиационной печати.

Э. ВИЛЕНСКИЙ

НАД ЛЬДАМИ ГРЕНЛАНДСКОГО МОРЯ

Ночь на льду

Мы пришвартовались к небольшой льдине.

Аврал. Часть команды отвязывает доски, бревна, бочки с бензином. Другая — под руководством летчика Власова — распаковывает самолетные ящики. Третья — налаживает трап, устанавливает большие бревна для спуска самолета.

Со мной откомандировано восемь человек — журналистов и кинофотокорреспондентов. Нам поручено отправиться на будущий аэродром, измерить и очертить его границы.

Мы наполнили восемь мешков золой, которой нужно очерчивать границы аэродрома, взвалили их на плечи, взяли лопаты, захватили две доски и отправились в путь. Нам предстояло расчистить под аэродром льдину, находившуюся от „Таймыра“ примерно в одном километре.

С корабля наш путь освещали прожектором. Кругом была темнота, и только луч прожектора прокладывал светлую полосу на снегу. Торосы отбрасывали длинные тени, принимавшие самые причудливые формы. Все было кругом фантастично и походило на театральную постановку какой-то северной сказки.

Но на пути попадались трещины, разводья, через которые надо было переходить, и тогда мы чувствовали, что это не театр и не сказка, а самая настоящая действительность. В ход пошли доски. Их перекидывали с одной льдины на другую и переходили по ним.

Мы благополучно добрались до заветной льдины. Халип, назначенный нашим часовым, бросил мешок, взял подмышку винтовку и стал расхаживать возле торосов. Вдалеке сверкали огоньки корабля. Изредка в нашу сторону направляли прожектор, и тогда по снегу бегали фантастические тени.

Мы горячо принялись за работу, обследовали и измерили аэродром. По величине он оказался вполне достаточным, но был покрыт множеством твердых заструг. По такой поверхности самолет бежать не может. Здесь предстояло изрядно поработать.

Очертив золой границы аэродрома, мы оставили на льдине лопаты и ушли к кораблю, чтобы доложить о состоянии льдины, забрать больше людей и вернуться для расчистки аэродрома.

Возле корабля было шумно, оживленно и светло. Горели прожекторы и сильные электролампы, вынесенные на лед. Работа кипела. Заканчивался спуск фюзеляжа самолета.

Кинооператор зажег магниевые свечи. Они залили ярким белым светом живописную картину аврала: корабль возле льдины, самолет на снегу, доски, бревна, крылья самолета, резиновые лодки, инструменты. Усердно работают группы людей. Неистово носится овчарка Джон, принимающая самое живое участие во всех делах...

Закончив съемку и сформировав большой отряд — 30 человек, мы снова пошли на аэродром, выстроились длинной шеренгой с лопатами и кирками и стали медленно двигаться вдоль льдины, сглаживая ее поверхность.

Задул ветер, пошел снег, началась пурга, но мы продолжали дружно работать и к утру расчистили весь аэродром.

Закончив работу, мы собрались в обратный путь. Но тут возникло неожиданное препятствие. По старому пути возвращение оказалось невозможным. Льдины развело, и досок нехватало.

Пришлось пойти в обход. Нам помог Джон. Он сразу нашел самый короткий и самый удобный путь. За ним пошли и мы. Через час все собрались у корабля.

— Можете идти спать, — разрешил капитан Барсуков. — Когда закончим сборку самолета, наладим и проверим мотор, — вас разбудят.

Усталые, мы еле дошли до коек.



И. Д. Папанин и летчик Власов, первым посетивший лагерь папанинцев

Капризы Арктики

Весь день работали летчики и механики над сборкой самолета. Мешал сильный ветер. Хотя самолет был укреплен на льду, порывы ветра его все же приподнимали.

Справа от корабля образовалась чистая вода. Она красиво рябилась и сверкала на солнце. На снегу возле самолета лежали яркокрасные флажки, сшитые для аэродрома комсомолками Дусей и Верой в течение ночи. Лыдина имела вполне обжитый вид и совсем не походила на то девственно-чистое поле, к которому мы пришвартовались вчера вечером.

Сегодня — четырнадцатого февраля — впервые удалось поговорить с „Мурманом“. Он, вероятно, недалеко от нас. Капитан Котцов сообщил, что „Мурман“ перенес жестокие штормы, у корабля повреждены шпангоуты. Однако это не мешает ему идти вперед, в нашу сторону.

— Как только найдем льдину, — сообщил Котцов, — спустим самолет и начнем вместе с вами полеты в лагерь.

Вскоре связались с лагерем. Кренкель сообщил:

— Хорошо видим ваш дым. Трое ушли на аэродром.

Итак, папанинцы готовят аэродром. Эрнст один остался в лагере. По лаконичности его радиogramмы мы поняли, что он уже экономит каждое слово. Очевидно, здорово холодно в его ледовом домике.

Словно чувствуя холод, царящий у Кренкеля, наши бортмеханики работают не покладая рук. Они не спали две ночи. На сильном ветру Чагин голыми руками перебирает мотор. Руки в бензине и в масле. Металлические части холодны как лед. Пальцы застыли, не сгибаются. Но мотор капризничает, и Чагин не может бросить работу.

Стиснув от боли зубы, он продолжает отвинчивать и привинчивать свечи, продувать трубки, менять части.

Вечером наше бодрое, радостное настроение улетело, как дым. Дувший в течение всего дня сильный ветер развел льдины и угнал куда-то далеко наш аэродром. Сколько сил, сколько труда положили мы на него! Работали целую ночь, волновались, не спали. И вот...

— Это Арктика, — сказал Остальцев. — Она всегда так капризничает. В Арктике надо быть готовым к любым сюрпризам, к любым каверзам. Двадцать пять миль в Арктике — все равно, что тысяча миль на Большой земле...

Остальцев прав. Но все-таки очень обидно. Пропал день, пропал большой труд. Где найдешь еще такую подходящую льдину? Да и время уходит...

Ветер усиливался. Быстро взялись за дело. Через час льдина опустела. Разобрали и подняли на борт самолет, все снаряжение, доски, бревна... Власов ходит мрачнее тучи.

Зато Барсуков и Остальцев даже довольны. Если льды развело здесь, может развести и дальше. Значит легче пробиваться, можно ближе подойти к лагерю...

А Папанин, будто желая нас подбодрить, сообщает:

— Возле нашей льдины разводья... Возле Гренландии чистая вода... „Таймыр“ покинул льдину и взял курс на станцию „Северный полюс“.

Игрушечный аэродром

В ночь на пятнадцатое снова появились звезды и штурманы определили координаты; до лагеря не больше двадцати миль. Таким образом за эти дни мы к папанинцам не приблизились. За день корабль про-

двигался на пять-шесть миль вперед, а за ночь его сносило дрейфом обратно. Последние мили оказались самыми трудными.

Так и в эту ночь — пришлось пробиваться в очень тяжелых льдах. Гренландское море сопротивлялось и не желало пропускать нас к лагерю. Теперь мы поняли, почему в этом районе зимой не был ни один корабль.

До шести часов утра „Таймыр“, напрягая все свои силы, сражался со льдами. Он кромсал их, раскалывал, расталкивал, влезал на них. И люди и корабль работали добросовестно. Но в шесть часов утра дальше идти стало невозможным.

За ночь было пройдено не больше трех миль.

— Что будем делать? — спросил Барсуков, простоявший вместе с Остальцевым и Власовым всю ночь на носу.

— Летать, — живо отозвался Власов. — А вон и аэродром. Не особенно большой, но все же аэродром.

В ста метрах от корабля мы разглядели небольшую льдину. Это была даже не небольшая, а маленькая льдина.

— Да ведь она чересчур коротка! — сказал Остальцев.

— Да, маловата, — смущенно улыбаясь, ответил Власов, — но взлететь сумею. Впрочем, причалим, посмотрим...

Через несколько минут мы шагали по новому аэродрому. Ему было далеко до первого. Он был значительно короче, на нем, кроме заструг, было много торосов и ропаков.

Власов сосредоточенно мерил шагами льдину, осматривался, видимо что-то прикидывая.

— Взлететь можно будет, — заявил он. — Правда, придется взлетать с максимально облегченным самолетом, но в успехе я уверен.

Опять закипела работа. Пришвартовались к льдине, спустили фюзеляж, крылья, вынесли на лед электролампы. Летные люди стали собирать самолет, остальные горяча взялись за расчистку аэродрома, выстрогивая дорожку для взлета. Расколов торос или ропок, мы укладывали груды сверкавших обломков зеленого и голубого льда на брезент, оттаскивали ее к краю льдины и сбрасывали в море. Углубления мы засыпали снегом и кусками льда. Постепенно льдина становилась гладкой.

— Это уже неплохой аэродром, — потирая руки, сказал Власов.

— Неужели ты оторвешься от такой короткой льдины? — спросил я Власова. — Ведь не успеешь разбежаться и набрать нужной скорости.

— Успею, — ответил Геннадий Петрович. — Ты думаешь, она маленькая? Давай смеряем.

Мы пошли на край льдины и зашагали, отсчитывая шаги.

Сто пятнадцать шагов! Ведь этого очень мало!

Я вспомнил аэродром на куполе ледника острова Рудольфа. Тот аэродром был длиной в несколько километров. По сравнению с ним наш нынешний аэродром выглядел игрушечным.

Полеты начались

— А все-таки я взлечу, — сказал Власов, — с меньших льдинок приходилось подниматься, и ничего. Полечу без штурмана, без механика, возьму поменьше неприкосновенного запаса, поменьше всякого снаряжения.

Ночь пролетела незаметно. Все работали неустанно, торопливо и радостно. Один лишь кинооператор Славин ходил сам не свой. Вначале

предполагалось, что он полетит вместе с Власовым к папанинцам и заснимет всю эвакуацию лагеря. Теперь его полет отставили — раз Власов не берет штурмана, значит о Славине и говорить нечего.

К утру был пересмотрен и заново укомплектован власовский груз. Он брал с собой семь килограммов продовольствия, паяльную лампу, резиновый амортизатор для запуска мотора и посылку для папанинцев. В нее были положены сорок мандаринов, пять бутылок московского пива и письма от родных и друзей.

В полдень состоялся разговор с лагерем. Оттуда сообщили: „Аэродром готов к приему ваших самолетов. Длина его 420 метров. Он находится в двух километрах от лагеря, к югу. Ждем вас“.

На льдину передали указание, как выкладывать посадочный знак в виде буквы „Т“.

В 14 часов 30 минут все было готово к полету.

Когда наступила решительная минута, нами овладело беспокойство. Перед Власовым стоял ряд труднейших задач: надо было взлететь с маленькой льдины, окруженной разводьями, разыскать без радио и штурмана лагерь папанинцев, совершить там посадку.

В это время зашумел мотор. Чагин сидел в пилотской кабине и регулировал работу мотора.

— Все в порядке, — крикнул он сквозь шум винта. — Садитесь, Геннадий Петрович!

Чагин вылез. Власов сел в кабину, поправил шапку, куртку, рукавицы и дал полный газ. Мы изо всех сил держали самолет за крылья. Винт ревел, как бешеный. Машина рвалась вперед, нас сбивало с ног сильной струей воздуха, но мы не выпускали самолета из рук. Мы должны были дожидаться максимального напряжения работы мотора и выпустить машину только по сигналу Власова. Самолет вздрагивал в наших руках как живой. Власов взмахнул рукой, и мы отпустили крылья. Машина, вздрогнув, как конь, которого неожиданно хлестнули хорошей лозой, рванулась вперед. В несколько секунд она проскочила льдину и на самом краю оторвалась от снега. Власов сделал крутой вираж, прошел над нами, помахал рукой и взял курс к берегам Гренландии.

Мы долго стояли и никак не могли прийти в себя. Нам не верилось, что все обошлось благополучно, что Власов в воздухе, летит к лагерю.

Корреспондент „Комсомольской Правды“ Митя Черненко рассказал окружающим о Власове.

Власов служил в одной из авиачастей в качестве сперва моториста, затем регулировщика самолетов. Вскоре за точную, тщательную работу его назначили бортмехаником. Самолет, который обслуживал Власов, всегда находился в образцовом порядке. Первым выпустил Власова в самостоятельный полет летчик Живкович. Сделано это было не совсем легально, так как у Геннадия, тогда еще молодого парнишки, не было специального летного образования и диплома. Летчик Живкович не обманулся — Геннадий Власов в первом же полете показал, что он вполне заслуживает права самостоятельно водить самолеты.

Без специального образования, только благодаря своей настойчивости и богатым природным данным, Геннадий Власов довольно быстро выдвинулся и зарекомендовал себя незаурядным летчиком.

Долгое время работал он в Закавказье и Средней Азии. Но его манил Север. Наконец ему удалось осуществить свою давнишнюю мечту, и он перешел в полярную авиацию. За четыре года он провел семьсот часов в воздухе за полярным кругом.



Летчик Г. П. Власов

В 1935 году Власов на „Садко“ ходил в высокие широты Арктики. Тогда он совершил ряд прекрасных полетов в совершенно неисследованных районах.

Черненко прервал свой рассказ. Показался самолет.

— Почему он возвращается?

— Да это не он, — воскликнул Чагин, — это не „У-2“, а „Ш-2“!

Действительно, к кораблю приближалась амфибия „Ш-2“.

— Это самолет с „Мурмана“, — сказал штурман Акопян. — Больше некому...

В это время Остальцеву подали радиограмму. Капитан Котцов сообщал, что летчики Черевичный и Карабанов вылетели к лагерю папанинцев.

Сделав круг над „Таймыром“, „Ш-2“ ушел на северо-запад. Через несколько минут самолет скрылся в мутной дали.

Погода портилась. Пошел снег. Он становился все гуще и гуще. Видимость ухудшалась с каждой минутой.

Тяжелое настроение овладело таймырцами. Мы ходили по льдине, густой снег покрывал нас сплошной белой пеленой, но мы не обращали на него никакого внимания. Приготовили клипер-бот, дымовые шашки, чтобы дать знать Власову, если он покажется...

Но меры эти были приняты для очистки совести. Мы отлично знали, что в такой снег летчик корабля не найдет. Что же будет с Власовым, если он не увидит льдины для посадки?

Об этом страшно думать. И мы бродили по льдине, стараясь отвлечься от мучивших тяжелых дум.

Три часа продолжалась неизвестность. Затем с „Мурмана“ сообщили:

„Власов из-за тумана не нашел лагеря. Вернувшись к „Таймыру“, он не мог разглядеть его через густой занос снега. Тогда он полетел к „Мурману“, где погода была лучше, и сел на льдину, к которой мы пришвартовались. Власов здоров, самолет в порядке. Черевичный и Карабанов еще не возвратились“.

Еще через три часа с „Мурмана“ сообщили, что „Ш-2“ все еще не вернулся.

— Может быть, они у Папанина? — высказал кто-то свое предположение.

Быстро связались с Кренкелем, но и в лагере самолета „Ш-2“ не оказалось.

Ночь прошла тревожно. Все время шли переговоры между „Таймыром“, лагерем и „Мурманом“. Экипажи кораблей и зимовщики горячо переживали исчезновение летчиков. Папанинцы несколько раз запрашивали, нет ли чего нового.

После нескольких разговоров с Котцовым, Остальцев вызвал Кренкеля и сообщил ему:

„Мы решили действовать следующим образом: „Мурман“ располагает отличным аэродромом. Поэтому возле него создается авиационная база. Власов соберет „П-5“, лучше оснащенный аэронавигационной аппаратурой, и начнет полеты — к лагерю и на поиски „Ш-2“. „Таймыр“ движется по направлению к лагерю до тех пор, пока позволят льды. Если найдем подходящую льдину, — также организуем аэродром и начнем полеты. Примем все меры к тому, чтобы найти Черевичного и Карабанова Товарищей в беде не оставим. Надеемся, что они будут найдены“.

„Так будет правильно и хорошо, — ответили папанинцы. — Надо обязательно найти Черевичного и Карабанова. Ваш план одобряем. О нас не беспокойтесь, мы можем прожить на льдине еще три месяца, если не больше. С нетерпением ждем сообщений о ваших действиях“.

День тянулся томительно и нудно. Погода стояла серая, мутная. За ночь нас сильно снесло назад, и пришлось опять пробиваться сквозь тяжелые льды, чтобы наверстать упущенное. Подходящих для аэродрома льдин не встречали.

Возле „Мурмана“ погода была не лучше. Власов не мог вылететь из-за тумана и облаков.

И вдруг в 18 часов Котцов сообщил:

„В 17 часов 50 минут летчик Власов и штурман Дорофеев на самолете „У-2“ поднялись в воздух и взяли курс к лагерю Папанина“.

В гостях у Папанина

Власов направился к берегам Гренландии. Он пролетел над льдами и разводьями, пересек большую полынью, закрытую волнами густого тумана, и вышел на мощный массив восторошенного пакового льда. Между торосами были вкраплены небольшие, довольно ровные льдины.

„Где-то здесь должен быть Папанин, — подумал Власов и начал описывать круг. — Если даже не найду, Папанин увидит меня, сообщит потом по радио, в какую сторону от него я описывал круг — и тогда легче будет найти лагерь“.

Машина наклонилась для виража, и летчик вздрогнул от неожиданности. Внизу темнела папанинская льдина. Власов обернулся и увидел, что Дорофеев высунулся из кабины и рассматривает лагерь.

Историческая льдина резко отличалась от других более темным цветом. Утоптанная и окаймленная, как забором, торосами, она походила на крестьянский двор, принадлежащий хорошему хозяину. На палках, лыжах и веревках висели разные меховые и шерстяные вещи, шкуры медведей. Маленький поселок состоял из двух палаток, ледяного домика, ветряка, радиомачт и флагов. Возле одной из палаток стоял на треножнике киноаппарат. Припав к нему, Папанин с увлечением вертел ручку.

Папанин закончил съемку, оторвался от аппарата и бросился бежать, показывая рукой направление к аэродрому. Власов полетел в указанную сторону, дошел до аэродрома, осмотрел его и повернул обратно, чтобы еще раз взглянуть на поселок.

Папанин, бежавший к аэродрому, остановился в недоумении: он не понял, почему летчик возвращался. Власов, увидел смущение Папанина, опять повернул к аэродрому и успокаивающе махнул рукой.

Через несколько минут самолет опустился на льдину. Аэродром был хорошо очищен.

— Молодцы ребята, — сказал Власов Дорофееву, — какой аэродром приготовили!

— Да вы поглядите, — ответил Дорофеев, — они и архитектуру здесь развели. — И он показал на высокий обелиск, стоящий у края аэродрома.

Власов выпрыгнул из машины и пошел к обелиску. Это был остроконечный кусок льда. На нем были вырезаны слова:

„Аэропорт Северный полюс“

Дорофееву тоже хотелось выскочить из самолета и взглянуть на монумент, но он не мог уйти от машины: летчики не заглушали мотора, чтобы потом не возиться с запуском.

Власов увидел бежавшего Папанина и бросился к нему навстречу. Задыхаясь от чувств, переполнивших их, обнялись, прижались друг к другу, замерли, ощущая горячее биение двух сердец.

— Первый человек, советский человек, — с трудом произнес прерывающимся голосом Папанин и вдруг оживился:

— А я тебя снял на кино... Позволь, да кто же это в кабине? Дорофеев? Ну, пойдем к нему... Пойдем, пойдем! Да ты что молчишь, а?

— Волнуюсь, — ответил Власов.

— И я волнуюсь. Думаешь — просто увидеть человека...

Папанин крепко жал руки Дорофеева и спрашивал:

— Что с Черевичным? Как они одеты, сколько продовольствия?

— Черевичный и Карабанов, конечно, живы, — ответил Власов. — Я обещаю их найти и доставить на корабль. Обещаю.

— Обещаешь? Ну, молодец! Смотри же, пока не найдете летчиков, нами заниматься запрещаю. Слышишь?

Папанин говорил горячо, оживленно жестикулируя. Власов и Дорофеев во все глаза смотрели на этого необыкновенного человека: живет на льдине девять месяцев и вовсе не думает о том, чтобы поскорее расстаться с ней, а заботится о других людях.

Власов раньше не встречался с Папаниным. И теперь он сравнивал его лицо с портретами, помещенными в газетах и журналах. Иван Дмитриевич заметно похудел.

— Где все ваши? — спросил Власов.

— Кренкель в лагере, Петя и Женя ушли к лебедке, километров за семь. Да ты чего молчишь, — набросился он на заслушавшегося Власова. — Рассказывай, рассказывай!

И он засыпал его вопросами о Москве, о работе, о друзьях, о родных. Потом он стал расспрашивать Власова о „Таймыре“, „Мурмане“, о возможности подхода кораблей к льдине.

— Лучше снимать станцию кораблями. Мы не хотим оставлять наше имущество на льдине. В крайнем случае, конечно, придется эвакуироваться на самолетах... О наших грузах вы не беспокойтесь. Сами перетащим их на аэродром. Правда, сюда трудно находить дорогу, но мы поставили на пути палки...

И Папанин показал на ряд палок, тянувшихся от обелиска по направлению к лагерю.

— Да! — вспомнил Власов, — ведь вам посылка. Совсем забыл.

И он вытащил пакет.

— Вот пиво, мандарины и письма от таймырцев... И еще переданы вам приветы, много приветов — от москвичей, таймырцев, мурманцев — словом, от всей страны...

— Ну, ладно, — сказал расстроженный Папанин, — уже темнеет, улетайте...

— Ну, прощай!

Обнялись. Долго держали друг друга в объятиях.

Было очевидно, что не хочется Папанину расставаться с гостем. Еще одно объятие, крепкое, дружеское. Власов вырвался, бросился к машине, залез в кабину, дал газ, взлетел, помахал рукой Папанину, пошел к лагерю...

Там возле ледяного домика стоял Кренкель, одетый в кухлянку. Власов, летевший низко, направился к Кренкелю, сделал вираж прямо на него, словно желая на-лету обнять его и расцеловать. Сердце стало легким, душа радостной, летчик вспомнил молодость, вспомнил, как когда-то баловался в воздухе.

„Не могу пожать Кренкелю руку, так самолетом выражу свои чувства“, подумал Власов и, проделав над головой Кренкеля что-то головокружительное, улетел.

Он удалялся от лагеря, унося с собой радость встречи.

Через полчаса Власов сел на аэродром у „Мурмана“.

Было почти темно.

Руль и винт

В каюту Остальцева вошел расстроенный Барсуков.

— Руль поврежден, — сказал он, — сломан баллер руля. Меры приняты, хотя починить будет трудно...

Положение становилось серьезным. Никто не знал характера повреждения. Определить его сейчас не представлялось возможности: корабль был обжат льдами, и в таких условиях водолазы не могли спуститься в воду.

На палубе стояли группы молчавших хмурых людей.

Огорчению таймырцев не было границ. Быть так близко от лагеря и оказаться в состоянии полной беспомощности. Куда годится корабль без руля!

— Хоть бы льды развело, — негромко сказал водолаз Архиреев, — можно было бы посмотреть, что там такое...

Слова Архиреева несколько разрядили атмосферу. В самом деле, если льды разведет, водолазы сумеют взяться за дело и исправить руль. Значит, сейчас дело за ветром.

— Товарищ Авербух, товарищ Авербух, — будили в каюте синоптика, — ветер будет?

— Какой ветер? Откуда ветер? — спрашивал сонный Авербух, — зачем вам ветер?

Окончательно проснувшись и узнав в чем дело, молодой ученый, отлично „предсказывавший“ погоду на протяжении всего плавания „Таймыра“, взялся за дело. Он получил у радистов метеосводки, внимательно прочитал их, взял свою бледную синоптическую карту и стал наносить на нее разные цифры, флажки, кривые линии.

— Ветер будет, — сказал он наконец, — и довольно сильный...

— А когда? Скоро? Нам надо поскорее, — горячился старший механик „Таймыра“ Михайлов.

— Точно указывать минуту и секунду, когда поднимется ветер, метеорология пока еще не умеет, — улыбнулся Авербух, — но ветер будет и будет скоро...

Действительно, около полудня под влиянием сильного ветра льды вокруг „Таймыра“ развело. Началась упорная работа по починке руля.

Через несколько часов Михайлов доложил Остальцеву о том, что руль исправлен.

— Но, — добавил он, — у нас еще одна неприятность и довольно большая... Во время починки руля установили, что обломан винт. Правда, итти мы можем, но тяжелые льды форсировать не сумеем...

Наступила тишина. Вскоре Остальцев говорил по радиотелефону с Власовым:

— Руль еле держится, винт почти выбыл из строя. Сами во льдах не пройдем. Нас нужно провести по разводьям. Понял? Ну, прощай.

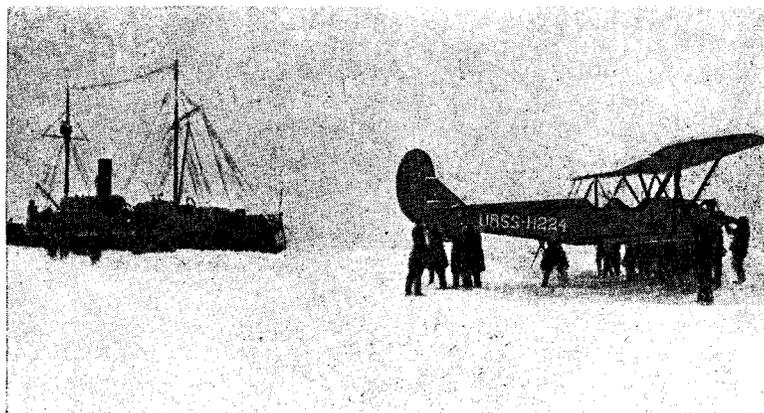
Остальцев положил микрофон.

— Власов нам поможет. Я в этом уверен.

Самолет найден

Утром, после разговора с Остальцевым, Власов начал выполнять слово, данное Папанину, — вылетел на поиски Черевичного.

Самолет Власова подвозят к „Таймыру“ для погрузки на борт после полетов в лагерь папанинцев



Перед вылетом он вместе со штурманом Дорофеевым разбил район поисков на сектора.

— Будем обшаривать каждый участок, — сказал Власов. — Судя по ракетным огням, они должны быть недалеко.

И поиски начались.

Методически, упорно, сектор за сектором осматривал Власов каждую льдину, на которую мог сесть самолет. Дважды возвращался он к „Мурману“, наливал в баки бензин и снова вылетал. Наконец пройдя тридцать миль к северо-западу, он взял резко вправо, к более сплошному льду. Внезапно на одной льдине он заметил черную точку.

„Должно быть самолет“, подумал Власов, махнул рукой Дорофееву, сидевшему в задней кабине, и полетел по направлению к льдине.

Подлетев ближе, он увидел еще две точки, которые перемещались от края льдины к центру.

„Это они, — мелькнуло в голове летчика. — Молодцы, что бегут. А то обычно стоят на месте и машут руками, а кто сверху увидит, что руками машут, когда вообще кажется, что это букашка какая-то“.

Внизу на льдине стоял самолет. Черевичный и Карабанов, добежав до центра поля, легли на снег, образовав телами букву „Т“, чтобы показать направление ветра.

Власов сделал круг, сел и вылез из машины.

— Здорово замерзли?

— Нет, не очень.

— Еда есть?

— Почти нет, — ответили летчики и тут же попросили есть.

Власов и Дорофеев, отдав им продовольственный пакет, пошли осматривать самолет „Ш-2“.

— Машина в порядке, — крикнул Черевичный, — только мотор не запускается, замерз.

Соединенными усилиями четыре человека с помощью амортизатора взялись заводить мотор. Десятки раз натягивали и отпускали резиновый канат, но мотор не запускался.

— Жалко машину бросать, — сказал Дорофеев, — но ничего не поделаешь. Надо улетать. Может потом подберут.

— А как полетим? — спросил Власов.

— Один влезет к штурману, — ответил Карабанов, — другой ляжет на крыло...

— Нет, на крыле не солидно, — сказал Власов. — Давайте по очереди.

И отважный летчик, сняв с „Ш-2“ наиболее ценные предметы, увез на „Мурман“ Карабанова. Вскоре он вернулся и забрал Черевичного.

Пролетая к аэродрому, Власов увидел вдали дым „Таймыра“ и вспомнил разговор с Остальцевым:

„Надо помочь“, подумал он и повернул к „Таймыру“. Он прошел низко над кораблем, помахал товарищам, столпившимся на палубе, шлемом и рукой показал направление.

— Сюда, сюда, — кричал он, хотя его никто не мог услышать, — здесь разводье!..

Таймырцы поняли, закричали „ура“, замахали шапками, рукавицами. Натужившись, корабль загудел своим осипшим баском.

— Правильно, правильно, — приговаривал Власов, наблюдая за продвижением корабля и показывая ему дорогу. Потом в голову ему пришла мысль о Черевичном. Он посмотрел назад и увидел товарища, который дрожал от холода:

„Парень совсем замерз“, подумал Власов и, помахав рукой таймырцам, улетел к „Мурману“.

„Таймыр“ потихоньку лавировал между льдинами.

Власов вернулся

— Черевичный и Карабанов на борту „Мурмана“, — докладывал Власов по радио Остальцеву. — Сейчас сообщим об этом Папанину. Механики заправляют самолет. Скоро вылету к вам на помощь...

И действительно, вскоре после разговора мы увидели маленький самолет Власова. Он приблизился к нам и в течение четырех часов летал над кораблем и проводил его по разводьям между тяжелыми льдами. Геннадий Петрович оказал нам неоценимую услугу. Вряд ли бы без его помощи сумел пробиться „Таймыр“ со своим сломанным винтом.

Мы с восхищением смотрели на работу неутомимого летчика. Как много успел он за последние сутки: нашел в безбрежных ледовых просторах станцию „Северный полюс“, побывал в гостях у Папанина, разыскал и спас двух товарищей, помог „Таймыру“...

У Власова, очевидно, кончался бензин. Он сделал крутой вираж и улетел.

„Таймыр“ потихоньку двигался в разреженных льдах. Темнота. И вдруг мы еще раз увидели Власова. Он шел прямо на нас и снижался. В километре от корабля он нырнул вниз и сел на какую-то льдину.

Мы пошли в его сторону и увидели маленькую льдину, на краю которой, упершись в торос, стоял самолет. Власов стоял на торосе и ждал корабль. Ледокол загудел радостно и приветственно.

Через минуту мы прыгали на лед и обнимали Геннадия Петровича, который смущенно отмахивался от нас:

— Ну, чего вы! Подумаешь, дело большое! Вы извините, что так, без предупреждения прилетел. Очень хотелось домой, на „Таймыр“... И еще извините... немного машину повредил. Сел, понимаете, самолет бежит, а я вижу — льдины нехватит, сейчас свалюсь в воду. Ну, я и повернул на торос. Он меня остановил, но и крыло порвал.

Власов огорченно посмотрел на порванный ланжерон.

— Ничего, — успокаивающе сказал Чагин, — это пустяки, в два счета починим...

Самолет быстро был поднят на борт. Стемнело. „Таймыр“ остановился, боясь итти ночью, чтобы не доломать винт.

Власову не дали отдохнуть, усадили в кают-компанию и заставили рассказывать о необычайных сутках, прожитых летчиком, о его полете в лагерь, о Папанине, о розысках Черевичного и Карабанова.

Потом Власова потащили в столовую команды, и там он повторил свой рассказ. Затаив дыхание, слушали матросы и кочегары Власова, а когда он рассказал о последней посадке и о столкновении с торосом, один матрос, взволнованный храбростью и героизмом летчика, воскликнул:

— Пожалуйста, товарищ Власов, больше на маленькие льдины не садитесь!..

Все рассмеялись, и Власов ушел спать.

Всю ночь работали в механической мастерской инженер Бречалов и бортмеханик Чагин. И утром, когда Власов встал, он увидел, что самолет исправлен.

ПОХОД „МУРМАНЦА“

I

Неприветлива полярная ночь. Солнце уже не показывается. Давно улетели к югу птицы. В океане все замерло, даже морские животные не появляются на поверхности. И только волны, огромные черные водяные валы бесшабашно, с грохотом и воем бродят по просторам темной смоляной воды. Вытащены на песчаные косы рыбацьи боты и остроносые елы.¹ Унесены в поселки паруса и сети. Но жизнь не оставила суровых берегов. В бревенчатых домиках теплятся огни. Здесь живут люди особой северной закалки — поморы. Немногие смельчаки решаются в такие дни покинуть берег. И все же эти смельчаки находят тропы в северных морях, руководствуясь звездами. Они забираются далеко на север, хотя брызги воды, выбрасываемые волной на палубу судов, оседают чешуей льда на бортах, на мачтах, на парусах. Они храбро идут вверх, в царство вечного льда, если этого требует работа, они наблюдают воды и льды, ветры и сияния для того, чтобы по ним где-то далеко, на Большой земле, люди могли составлять прогнозы для будущих плаваний, для дней, когда над северными морями поднимется незаходящее солнце. И только, когда все обледенев, отяжелев от многопудовых наростов льда, суденышко почти теряет способность управляться, моряки поворачивают корабль к югу, к теплым водам Гольфстрима, чтобы обогреться там и снова вернуться на север.

На борту таких судов провел почти всю свою жизнь Иван Никифорович Ульянов. Пятьдесят два года назад восьмилетний паренек из деревни Унежма, Онежского района, первый раз ушел в море юнгой на небольшом парусном судне. Во всех беломорских деревнях море было основной профессией для отцов, дедов и прадедов. Много поколений замечательных мореплавателей выросло на беломорских берегах — в древней колыбели русского торгового флота. В семьях свято

¹ Поморские суда с приподнятыми остроконечными носом и кормой, напоминающие по форме древний гребной корабль скандинавских викингов.



Экипаж судна
„Мурманец“.
В центре капитан
И. Н. Ульянов

хранились воспоминания о том, как деда дедов ходили на Грумант,¹ селились там и промышляли, как добирались они в далекую крепость Мангазею. Бурное, усеянное кошками, банками и опасными мелями, со стремительными течениями и предательскими мелководьями, Белое море было первой их морской школой. Отсюда бесстрашные лихие поморы снаряжали свои „покруты“ на далекие промысла, ходили по северным морям как по своей родной вотчине, открывая далеко в полуночных морях острова и земли.

В 15 лет Иван Ульянов пошел служить матросом на парусные суда. Это были двух- и трехмачтовые парусники, ходившие вокруг Скандинавии, в Англию и в Петербург. На мурманский берег заходили за треской, в Англию — за солью. Плавание было тяжелым и долгим. Оно продолжалось 50—60 дней. Случалось, что по 30 суток не видали берега. На судах непрерывно шли авральные работы: команда была небольшая, а перегруженные суда на волне и при сильном ветре плохо слушались руля. За долгие месяцы плавания люди привыкали к морю, к его причудам. Их не удивляли и не пугали самые неожиданные происшествия. В Немецком море свирепые штормовые воды набрасывали на палубу горы сельди. Ее собирали ведрами. В Норвежском море океанская зыбь сносила палубные постройки. Суда укрывались в шхерах.

С малых лет море приучало быть мастером на все руки — и матросом, и плотником, и такелажником. В 1900 году Ульянов уже плавал штурманом дальнего плавания, а через год — капитаном на корабле „Северное сияние“. С годами прибавился опыт, но жизнь не менялась. В летние месяцы попрежнему приходилось ходить за солью в Англию, за треской — на Мурманский берег. Зимой — строгал, такелажничал, мастерил.

В 1904 году, после трех лет плавания капитаном, Иван Никифорович сдал, наконец, экзамен на капитана дальнего плавания.

В том году пришлось ему плавать на паруснике „Апостол Павел“. В Петербурге был студентом брат его жены — Копейкин. Как-то раз он принес небольшой сверток и попросил передать его студентам в Кемь. Сверток Иван Никифорович спрятал в ящике из-под мака и аккуратно доставил по адресу. Позднее он узнал, что это была подпольная большевистская литература для Михаила Ивановича Калинина, отбывавшего тогда царскую ссылку в Повенце. Много раз возил Ульянов такие свертки.

Вскоре на Севере стал развертываться зверобойный промысел. За тюленями и нерпой ходил Ульянов к Новой Земле, в Баренцево и Карское моря. В 1908 году он привез двух живых моржей из Карского моря в Петербургский зоологический сад. Это были первые живые моржи в зоологических парках на материке.



Капитан „Мурманца“
И. Н. Ульянов

¹ Так русские поморы называли в прошлые века Свальбард (Шпицберген).

Сначала в море влекли заработки — нужно было содержать свою семью и семью Копейкина, погибшего от чахотки в Петрозаводской тюрьме. Потом море стало его жизнью. На берегу было скучно. Он не находил там применения для своего опыта. А в море — он был своим человеком. К нему на судно подбирались такая же смелая команда, готовая идти хоть на край света со своим капитаном. Привлекали суровость, простота и справедливость Ивана Никифоровича. Уже посевев, повидав виды, капитан нежно любил молодежь. К нему приходили сыновья рыбаков-поморов, ученики мореходных техникумов. В море он учил их многим премудростям парусной кораблестроительской техники. На сильнейшей волне они спускали шлюпки и никогда не топили их. В шторм они невозмутимо ставили и перекладывали паруса. Они учились той особой морской бдительности и презрению к уловкам моря, которое всегда отличало настоящих моряков Севера.

В декабре 1936 года зверобойный бот „Нерпа“, которым командовал Иван Никифорович Ульянов, дошел с гидрографической экспедицией до 80-го градуса северной широты. В следующем году в марте во время зверобойки в горле Белого моря, плывая на парусно-моторном боте „Мурманец“, старый капитан вместе со своей командой пережил сильнейшее сжатие, во время которого на судне лопнуло полтора десятка шпангоутов, а внутренняя переборка в машинном отделении выгнулась как меха гармони.

II

В январе 1938 года „Мурманец“ стоял в текущем ремонте. Капитан только что приехал из отпуска. Половина команды была еще в отпуску.

8 января в Мурманске получили приказ: боту идти к кромке гренландских льдов для поддержания радиосвязи с дрейфующей полярной станцией „Северный полюс“ и обследования льдов. Кромешная полярная ночь еще властвовала над океаном. В Гренландском море — в этом „гнезде штормов“ — бушевали сокрушительные ураганы. За многие годы плавания Ульянов привык к неожиданностям. И на этот раз всего лишь три дня продолжалось снаряжение „Мурманца“. Продукты и снаряжение сваливали прямо на палубу. Заново комплектовалась команда. Десятки испытанных матросов, машинистов и боцманов приходили к старому, известному среди моряков капитану. Они просили взять их в предстоящий рейс.

Старый капитан рыболовного траулера Петр Андреевич Полисадов приехал в Мурманск за час до отхода „Мурманца“. В плавание он пошел старшим помощником. Штурман дальнего плавания Евгений Аптекарев, узнав о рейсе, прервал свой отпуск. Он пошел вторым штурманом, открывая этим замечательным рейсом шестой год своего плавания на Севере. Вечером 10 января на мачте „Мурманца“ были подняты отходные флаги, 11-го бот ушел в плавание.

Мы встретились с ним через полтора месяца вблизи Исландии. Могучий „Ермак“ поджидал мужественный бот, чтобы оказать ему, если потребуется, необходимую помощь. И вот на горизонте появилась крошечная точка. Приближаясь, она выростала и оказалась, наконец, небольшим парусником. Пристав к борту „Ермака“, он выглядел не больше, чем шлюпкой. На серых, истертых бортах не было даже следов окраски, нельзя было прочесть названия судна. Лды и циклоны обтерли и взломали обшивку. Во многих местах были изорваны и залатаны паруса.



„Мурманец“ во льдах Финского залива

С волнением и уважением мы следили за маневрами крошечного корабля. На носу его стояла почти вся команда — 16 человек. Четверо были на вахте, Иван Никифорович стоял на мостике. Вскоре кряжистый седоусый капитан поднялся на борт „Ермака“. Его обступили, поздравляли с замечательным плаванием, просили рассказать о нем.

— Чего ж там рассказывать! — возразил он. — Плавание как плавание. В море мы вышли 11 января, ну, а придем, наверное, в марте...

А было так.

Первые дни у берегов Норвегии море покровительствовало отважным морякам. Дул попутный ветер. Идя под парусами, „Мурманец“ делал 8—9 узлов. От Нордкапа он повернул на север к острову Медвежьему. Падал барометр. Менялся ветер. На всякий случай убрали паруса, шли в ожидании циклона. К качке присоединилась сильная тряска от мотора. Солнца еще не было. Над Арктикой висела дремучая полярная ночь. Облака закрыли луну и звезды. Только у самого острова на несколько минут луна вырвалась из облаков — удалось определиться.

Шторм вскоре настиг судно. С грохотом перекатывались волны через палубу, били о капитанский мостик. Мутным водопадом падала вода в машинное отделение. Крен судна достигал 50—53 градусов.

Ульянов радировал:

„На борту все благополучно. Идем в 10-балльном шторме“.

На борту „Мурманца“ никто не спал. Да, собственно говоря, и спать-то было нельзя. Трудно назвать сном несколько часов дремоты на узких и коротких койках, когда люди руками и коленями удерживались, чтобы не свалиться во время крена. Корпус, переборки судна, крепление — все содрогалось от ударов. Вокруг кипел страшный водоворот. Суденышко падало то на один, то на другой борт, едва не задевая воду верхушками мачт. И все же шли вперед. На палубе, привязываясь к стойкам и канатам, пригибаясь под ударами волны, измокшие матросы крепили снасти и грузы. Механики не отходили от машины. А капитан, чтобы не беспокоить друзей на Большой земле, сообщал:

„Шторм утихает, чувствуем себя бодро“.

У входа в рубку обрушиваются на него горы воды; и нет, кажется, конца этому дикому неистовству стихии. Но по старым поморским приметам капитан безошибочно знал: циклон на исходе. Надо продержаться еще несколько часов, и скоро шторм останется позади.

На третий день шторм умчался к западу. Море стихло. Внизу, в кубрике, Миша Дьяков — неутомимый парторг — приступил к выпуску стенгазеты. „Мурманец“ был уже на пороге Гренландского моря. Днем чуть алев горизонт: близился восход солнца. Курс держали на запад, к 77-й параллели.

Переходя из восточного в западное полушарие, „Мурманец“ вдруг „исчез“. Тщетно искали его в эфире. Четыре дня длилось это тягостное молчание. Только 19 января раздался бодрый, спокойный голос капитана „Мурманца“:

— Четыре дня вследствие магнитной бури не имели связи с материком. Непонятные помехи и непрохождение радиоволн мешали радистам. Сейчас все в порядке. Пересекли нулевой меридиан. Сильно похолодало. Оделись потеплей.

Через день бот встретился со льдами. Огромные белые „материки“ с глубокими и извилистыми бухтами, каньонами и проливами лежали впереди. Войти в лед значило спрятаться от штормов. Но каждую минуту мог измениться ветер. Сжав льды, он неминуемо лишил бы бот свободы действия. А ему было приказано обследовать кромку, разведать

весь район. Точно выполняя приказ и не входя в лед, Ульянов повернул суденышко вдоль кромки. Он рассчитывал, что в мелких пловучих льдах море даст отдохнуть его команде. Отдых оказался совсем непродолжительным. Ветер свирепел. То взлетая на гребни волн, то проваливаясь куда-то в бездну, „Мурманец“ пробирался вперед. Сказывалась близость льдов. Быстро похолодало. Мороз достиг 20—22 градусов. Перекатываясь через судно, вода выбрасывала мелкую шугу и сама почти мгновенно замерзала на палубе, надстройках, мачтах, люках, трапах, грузах, на одежде людей. Ледяной слой рос буквально на глазах, на палубе он достигал толщины до полутора—двух футов. Судно тяжело, теряло пловучесть, все ниже погружалось в воду.

У „Мурманца“ высокие борта. Они обмерзли первыми, превратились в ледяные „торосы“. Между ними на палубе, как в блюде, плескалась вода, заливая нижнее помещение, кубрики, камбуз. Плита в камбузе превратилась в огромную глыбу льда, ее безуспешно отогревали паяльными лампами. Питались консервами. Завтракали и обедали, приткнувшись где-нибудь в углу, упираясь ногами в стенку, когда выпадало несколько минут, свободных от бесконечного аврала. Почти пятьдесят часов вся команда по колена в студеной воде, мокрая, в обледеневшей одежде, топорами и пешнями скалывала лед. Не было горячей пищи, не было отопления. Ящик с углем находился на палубе. Его тоже залило водой, уголь смерзся и покрылся льдом. Иногда с трудом удавалось выбить оттуда несколько кусков угля, чтобы подбросить в камельки. Но бывали часы, когда даже камельки приходилось тушить.

Чтобы спасти судно и людей, Ульянов положил „Мурманец“ в дрейф. Его погнало на юг, к 75-й параллели.

Здесь шторм утих. Зашли чуть глубже во льды. Боцман Андрей Стрелков, облюбовав самое „возвышенное положение“ на судне, теперь почти не покидал топовой бочки, высматривая разводья и помогая лавировать по ним. Январский день — днем его называли по привычке — это несколько часов тусклых сумерек. Круглыми сутками на мачте горел прожектор. Льды становились все тяжелее. Сильно изнашивалась обшивка. Ульянов видел, что позади, на выступающих краях льдин, остаются темные пятна — следы краски и тонкая деревянная пыль, сорванная с обшивки его корабля. Иногда льды, сдавливающие корабль, срывали с его бортов даже тонкую щепу.

1 февраля, когда ураган разломал льдину станции „Северный полюс“, на „Мурманце“ из Москвы была получена следующая телеграмма:

„Правительство поручило мне передать вам задание обязательно дойти до лагеря Папанина, спасти героев — снять их со льдины. Вложите все силы в выполнение этого исторического задания. Донесите о продвижении каждые шесть часов. Шмидт“.

Уже через несколько часов в Москве был получен ответ:

„Исполнение приказа следуем редким льдом, разводьями к станции Северный полюс. Координаты: широта 72°41'; долгота 4°8' вост. Ульянов“.

К 24 часам 2 февраля „Мурманец“, спустившись немного к югу, достиг 6° западной долготы. Кругом редкий, мелкобитый лед. Плохая видимость. К следующему утру начали встречаться торосистые льды двух- и трехметровой толщины. Льды покрывали три четверти видимого пространства. Задувал сильный северо-восточный ветер со снегом.

До лагеря все еще оставалось километров 400. Два раза в сутки радисты корабля — техник Северного флота Пышинский и комсомолец-радист „Мурманрыбы“ Алексей Зосимов — держали связь с дрейфующей

льдиной. Все телеграммы папанинцев в те дни шли через „Мурманец“. Радисты работали с огромным подъемом и воодушевлением. Моряки, свободные от вахты, приходили в радиорубку и молча слушали быстрый уверенный звук „морзянки“: это из далекого лагеря „говорил“ Кренкель.

Тщетно искал Иван Никифорович лазейки среди льдов, чтобы как можно ближе пробиться к льдине Папанина. Льды сжимали судно, не пропускали его вперед. Получив по радио новое распоряжение, „Мурманец“ стал спускаться к югу вдоль кромки льда, обследуя ее и пытаясь хоть там найти проход к льдине.

5 февраля в 13 часов на 9° западной долготы „Мурманец“ наблюдал море, сплошь покрытое торосистым однолетним льдом. Толщина его 1—2 метра. Лед двигался с северо-запада на юго-восток со скоростью 1,5—2 мили в час. Что мог поделаться крошечный корабль с мотором в 160 лошадиных сил против могучей силы этого ледового напора? Первое время „Мурманец“ еще пытался продвигаться на норд-вест, против направления движения льдов, но его неумолимо выталкивало и сносило обратно. „Плавание для маломощных судов трудное, — лаконично радирует Ульянов. — Приходится крутиться бесчисленными курсами, особенно в ночное время. Решили пробиваться к норд-вестовой стороне Ян-Майена и дальше следовать к Гренландии“. Но льды остаются льдами. Даже старому, бывалому капитану их не перехитрить.

7 февраля с борта судна отправляются первые тревожные сообщения.

В три часа: „Судно находится в сжатии, дрейфует на запад. Ветер восточный 8 баллов, температура воздуха минус 7°“.

В десять часов: „Находимся в сжатии, крепкий шторм от 10 до 11 баллов. Снег, пурга. Начинает прокатываться небольшая зыбь“.

В двенадцать часов: „Ветер порывами, силой в 12 баллов. Пошел снег. Температура минус 10°... Сжатие основательное, опасность не угрожает“.

Корпус судна весь трещит, словно рассыпаясь от ледовых объятий. Гулко доносится грохот с соседних льдин. Это идет ледовая зыбь. Нагромождая торосы, поднимая высокие валы, она то приближается к судну, то отдаляется от него. Ульянов сутками не уходил с мостика. Здесь спокойнее, можно хотя бы немного отдохнуть от надоедливого, изматывающего все силы и нервы скрипа. Сжатие продолжалось четыре долгих, томительных дня. Лопаются шпангоуты. От деформации корпуса трескается цементный пол. Сильно покорило гребной вал. Матросы становятся подрывниками, но попытка освободить судно от льдов с помощью аммонала ни к чему не привела, хотя взрывы все же ослабили сжатие. Толщина льда достигает уже 3—4 метров.

Радиорубка аккуратно принимала метеосводки и краткие донесения папанинцев, которых с нетерпением ждали на Большой земле. Вдруг связь с „УПОЛОМ“ оборвалась. Тридцать часов, ни на минуту не покидая рубки, Пышинский и Зосимов шарят в эфире. Кренкель не отвечает. Что с лагерем? Забыты свои судовые волнения. Сейчас не до них.

Поздно ночью раздается знакомая дробь. Говорит „УПОЛ“. Все благополучно. Был ураган. Порвало и снесло шелковые палатки. Сейчас перешли в снежные домики. Лед сплотило. Все люди здоровы, бодры. Волнуясь и радуясь, это сообщение передают на материк.

А на самом корабле на случай аварии и высадки на лед все приготовлено: запас продуктов, теплой одежды, палатки, шлюпки. Грохот усиливается. Вынесена на палубу радиостанция. Для команды составлено точнейшее расписание, каждый занимал в нем свое определенное место.

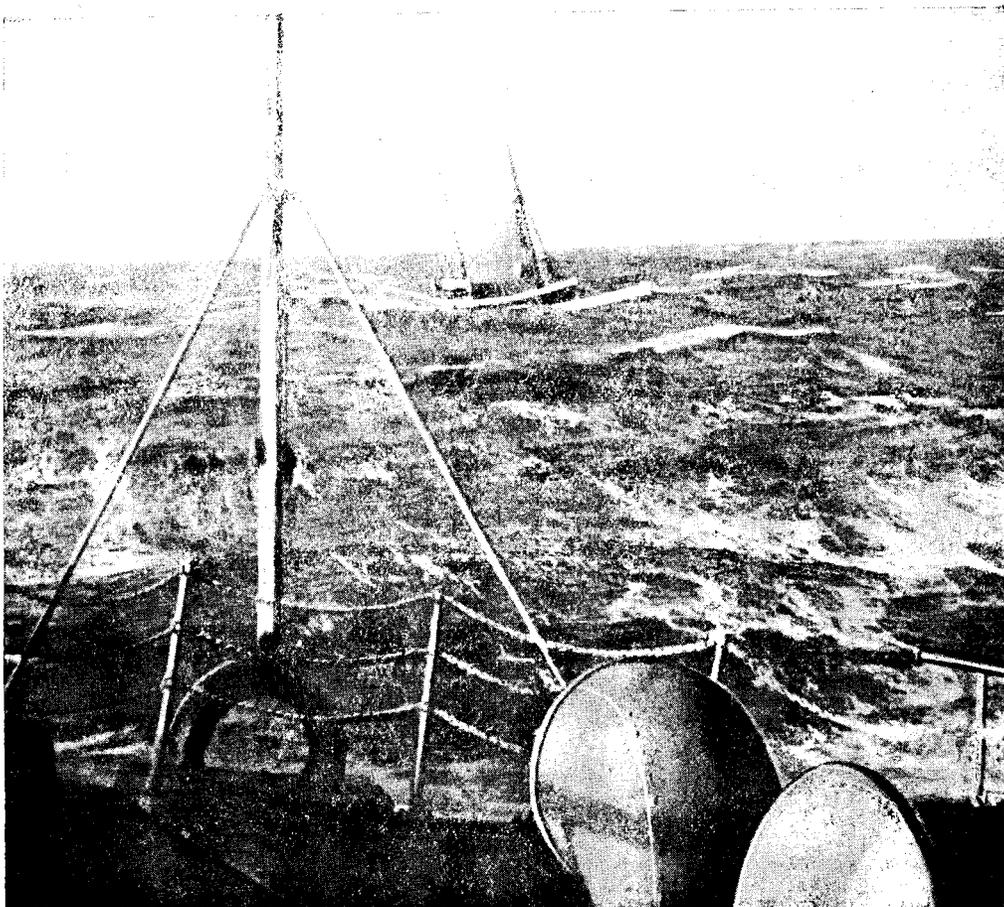
Когда ураган, обрушившийся на лагерь Папанина, докатился до „Мурманца“, льды немного развело. Но по выходе из льдов корабль ожидали новые испытания.

9 февраля Ульянов сообщает: „Временами бывает тяжело, но повреждения корпуса пока нет. Вышли из льдов, нагнанных северным 12-балльным ветром вблизи острова Ян-Майен. Следуем к берегам Гренландии. Льды начинают теснить „Мурманец“. До льдины Папанина 195 миль“.

11 февраля: „Видимость плохая, кругом снег, пурга, шторм 11—12 баллов. Справляться со штормом стало тяжело. Судно руля не слушается“.

12 февраля: „Судно беспокоит зыбь. Хотя и видна вода, но выйти из льдов не можем“.

Льды захватили „Мурманец“ в плен. Сюда, в эту точку, где зажало бот, через 8 дней неумолимый ледовый дрейф принес льдину Папанина, и сюда же подошли корабли „Таймыр“ и „Мурман“ и сняли лагерь.



„Мурманец“ в открытом море во время шторма

13 февраля Ульянов сообщал: „Вся видимая с корабля поверхность покрыта торосистым льдом, толщиной более 3 метров. Дрейфую вместе со льдом на юго-запад со скоростью около полмили в час. С борта „Мурманца“ хорошо виден гренландский берег, мыс Брустер, залив Скоресби“.

14 февраля: „Находимся в сжатии тяжелого пакового льда. Итти судну тяжело. Подрывать аммоналом не можем. Кругом ледяные горы. Продвигаться бесполезно. Днище и корпус судна могут не выдержать... Все время идут авральные работы. Люди сутками работают в мокрой одежде. Много я плавал и бывал в переделках, но такого боевого рейса еще не встречал“.

За десять суток „Мурманец“ прошел с дрейфующими льдами вдоль берегов Гренландии около 300 миль. Торосистые гряды, окружавшие и сжимавшие судно, поднимались выше мостика. Вода проникла в машинное отделение. Механики Легкий, Григорьев и Иткин самоотверженно ремонтировали и чистили машину, работая в ледяной воде, нередко в темноте, на-ощупь. Снова на случай катастрофы аварийный запас вынесен на палубу. Гидролог Бобров и синоптик Оленич ни на один час не прекращали наблюдения за льдами. Дрейф „Мурманца“ как бы продолжал дрейф станции „Северный полюс“ сквозь Датский пролив до южной оконечности Гренландии.

В ночь с 19 до 20 февраля на „Мурманце“ узнали, что папаницы перешли на борт „Мурмана“ и „Таймыра“. Со снятием лагеря заканчивался рейс „Мурманца“. „Ермак“ запрашивал, нужна ли помощь. Ульянов поспешил ответить, что в помощи не нуждается и сам выберется на чистую воду. Так единодушно решили мужественный капитан и команда небольшого судна, дрейфующего во льдах спогнутым валом, с истерзанным корпусом.

Счастье сопутствует смелым. Уже на следующий день начал редеть лед. Прокатывалась океанская зыбь. А еще через день, в 13 часов по Гриничу, 21 февраля с борта „Мурманца“ ушло — как всегда, немногословное — донесение Ивана Никифоровича:

„Вышли на чистую воду. Находимся на 63°24' северной широты и 34°30' западной долготы. Прошли за время дрейфа 6°6' по широте и 14°30' по долготе. Кругом сплошная облачность, туман. Температура воздуха плюс 1 градус. Все в порядке. Ульянов“.

Подняв паруса, бот обогнул с юга Исландию, продвигаясь навстречу „Ермаку“.

Двадцать дней продолжался обратный поход на родину. Все эти дни от просторов Северной Атлантики до Ленинграда шли рядом „Ермак“ и „Мурманец“. Когда неистовство штормов переходило всякие мыслимые пределы, люди, волнуясь за судьбу крошечного храброго соседа, выбирались на корму „Ермака“. Крепко вцепившись в корабельные снасти, укрываясь от брызг налетающей волны, они пристально следили за маневрами „Мурманца“, идущего на расстоянии в несколько сот метров. Небольшое суденышко храбро карабкалось по огромным океанским валам. Погода часто менялась. Ветер то утихал, то усиливался. Стрелка барометра падала и подымалась вверх. Океанская зыбь забавлялась „Ермаком“, немилосердно швыряя его с борта на борт, заставляя мачты выписывать причудливые вензеля на фоне пасмурного неба. „Мурманец“ зарывался в волны. Порой поверх волны виднелись только мачты с серыми измокшими парусами. И все же бот твердо шел вперед, не отставая.

Когда ветер затихал, начинала стучать „бензинка“. Она помогала обвисшим от безветрия парусам.

Балтийское море почти у наших родных вод сыграло с нами плохую шутку. „Мурманец“ шел на буксире. Трехсотметровая стальная бечева соединяла бот с ледоколом. Ветер стих. Устав от постоянных штормов, моряки обоих судов отдыхали. Это был заслуженный отдых. Но море не дремало. Уже к вечеру на поверхности появились белые, веселые гребешки — вестники непогоды. Шторм разыгрался ночью. Снова крен „Ермака“ достиг 50 градусов. „Мурманец“ кидало из стороны в сторону, как щепку. В первом часу ночи Ульянов сообщил, что волна вызывает резкое и сильное сотрясение всего корпуса. Крутая зыбь затрудняет следование на буксире.

Радист еще не успел переписать эту телеграмму, как на мостик с кормы прибежал взволнованный матрос.

— Лопнул трос, — доложил он капитану Воронину.

Тщетно вглядывались с мостика в бушующее море. Всего лишь несколько минут назад совсем близко горели топовые огни на мачтах „Мурманца“. Теперь и они погасли.

— Дайте вызов гудком и по радио, — приказал Воронин.

Он покусывал усы и нервно ходил по мостику. Протяжно, заглушая шум бури, завыл гудок.

„Точка, тире, точка. Точка, тире, точка. Вызываем вас. Вызываем вас“.

Я зашел в радиорубку. Склонившись над столом, притиснув куда-то в уголок свой стул, который еще вечером сорвало с болтов, работал у аппарата Василий Ворожцов.

„Вызываю „Мурманец“. Вызываю „Мурманец“. Слышите меня. „Мурманец“, отвечайте. Отвечайте. Перехожу на прием“.

„Мурманец“ молчал. Только что его голос вырывался густой сиплой октавой, заглушая все шорохи и скрипы рубки. И вдруг — ничего. В голове назойливо сверлит страшная мысль о катастрофе. Она, очевидно, появилась у всех, но люди боятся вслух говорить об этом.

Снова гудит ледокол. Ворожцов в сотый раз вызывает бот. Ответа нет.

— Что же будем делать, Владимир Иванович? — спрашивают Воронина.

— А что прикажешь? Тьма крошечная, в ней не только буксир, отца родного потерять простое дело. Потерим до утра. За Никифоровича не беспокойся. Выплывет.

И выплыл.

Утром перед рассветом гудки замолкли. Сбоку в километре от нас вспыхнули знакомые опознавательные огни. И сразу заговорила рация „Мурманца“. Оказывается, когда лопнул буксир, волной залило динамомашину. Поэтому одновременно потухли топовые огни и прекратилась радиосвязь. „Мурманец“ слышал наши гудки, но ответить не мог.

— Ну, сейчас справили. Идем хорошо, чего и вам желаем, — примерно таково было сообщение Ульянова...

Финский залив принес мужественному боту еще одно, но на этот раз последнее испытание. В крепком льду, который держался от Гогланда до Кронштадта, „Ермаку“ удавалось пробить сравнительно узкий канал, который сразу заполнялся обломками льда. За „Ермаком“, иногда на буксире, иногда своим ходом пробирался „Мурманец“. Наседающие со всех сторон ледяные осколки острыми краями сильно ранили и без того истертую обшивку судна. Появилась течь. Об этом Ульянов рассказал только тогда, когда „Ермак“ вернулся из Таллина, куда зашел для пополнения запасов угля.

Наши корабли встретились после трехдневной разлуки, как старые друзья. Радостно загудел „Ермак“. Ему вторил „Мурманец“. Но что это? Маленького дорогого соседа не узнать. Он принарядился, весь посвежел, палуба выстрогана, вычищена. Борта аккуратно покрашены. Четко выведено на носу гордое имя: „Мурманец“.

Три дня стоянки на борту „Мурманца“ не были потеряны даром. Едва лишь скрылись огни „Ермака“, был объявлен судовой аврал. Штурман Вадим Яковлев, четырнадцать лет плавающий в северных морях, боцман Андрей Стрелков, выросший и вскормленный морем, да и сам Иван Никифорович, разве могли они допустить, чтобы в Ленинград их корабль пришел с течью? Конечно, нет.

Решено было устроиться во льдах, как в пловучем доке. Перекачав воду и заведя ледовые якоря, моряки наклонили „Мурманец“ на правый бок. Осмотрели обнажившуюся подводную часть корпуса. Осмотрели и ахнули. Ниже ватерлинии обшивка была протерта до шпангоутов.

— Ишь, ребра торчат, — скептически заметил Ульянов.

Больше двухсот деревянных судов он построил и перестроил по собственным чертежам. А здесь дело было совсем простым. Вооружившись топором, вместе с Яковлевым и Стрелковым, старый судовой мастер-кораблестроитель занялся ремонтом. Стертые места обшивки вырубил и заменил новыми, тщательно их проконопатил и смазал тавотом. Дубовые борта пошли как строительный материал. Новые борта поставили из сосновых досок. Потом положили суденышко на левый борт и отремонтировали правый. Течь прекратилась. Команда чистила, скоблила, красила все закоулки, уничтожая последние следы, оставшиеся от штормов и сжатий. Эти боевые шрамы не должны были смутить праздника родины, которая с нетерпением ждала возвращения героев.

И вот, наблюдая людей „Мурманца“, слушая их рассказы, мне вспомнилась книга, прочитанная несколько лет назад. Ее написал капитан моторно-парусной шхуны „Айланд“, англичанин Уорслей, после своего арктического похода вокруг Шпицбергена. Гордое и дерзкое предисловие предпослал Уорслей своей книге.

„Это книга, — писал он, — о борьбе исключительно под парусами с полярным Паном, лебединая песня прямых парусов, несущих под управлением британских моряков судно сквозь льды, как это бывало во времена Скоресби, Росса и Франклина...“

Никогда больше кливера не подымутся над закрытым ледяными полями горизонтом. Никогда больше моряки с искусством, унаследованным от тысячелетий, не будут лавировать вдоль закрывающейся полыньи или с громкой песней подымать топселя, чтобы избежать столкновения с грозными айсбергами“.

Потомок русских поморов, открывавших земли и моря Арктики раньше Скоресби, Росса и Франклина, советский капитан Иван Никифорович Ульянов может возразить самонадеянному капитану Уорслей. На деревянных судах должны плавать железные люди, — говорит старая северная поговорка. Этих людей, очевидно, маловато стало в „старой доброй Англии“. Только поэтому так рано пропел „лебединую песню прямых парусам“ британский моряк Уорслей.

Советские моряки, когда потребуется, одинаково смело идут в бой со льдами и на крошечных парусных судах, и на могучих железных ледоколах. А смелым, — говорит песня, — покоряются моря...

О. АБАКУМОВА

СОЦИАЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ В НАШЕЙ СИСТЕМЕ

В общем повышении материального и культурного уровня широких масс трудящихся СССР расходы по государственному социальному страхованию составляют большой удельный вес. Социальное страхование в Советском Союзе поставлено на такую высоту, о которой рабочие в капиталистических странах не могут и мечтать.

По данным Бюро труда при Лиге наций, из 77 капиталистических стран только в 22 существует социальное страхование по болезням и в 22 — на случай инвалидности.

Но даже в тех странах, где введено страхование, основной расход по страховым взносам падает на самих же рабочих. Страховые законы в капиталистических странах содержат столько ограничений, что нигде не охватывают всех работающих по найму.

Только в нашей стране трудящиеся окружены заботой о повышении их материального и культурного уровня. Чтобы еще более улучшить благосостояние трудящихся, наша партия и правительство в 1933 году передали социальное страхование профсоюзам. В связи с этим роль профсоюзов возросла еще больше. Они должны повысить качество работы по социальному страхованию, чтобы оно являлось могучим орудием борьбы за дальнейший подъем производительности труда, за развитие социалистического строительства.

Первые шаги вновь организованного Союза работников Севморпути были направлены к тому, чтобы создать необходимые условия отдыха членам союза, возвращающимся после длительных зимовок и экспедиций. Так, за четыре месяца 1936 года (сентябрь — декабрь) было направлено в санатории союзного значения 414 человек.

В 1937 году была развернута работа уже по всем видам социального страхования: санаторно-курортная помощь, обслуживание детей застрахованных (пионерлагери, внешкольное обслуживание, пособия на предметы ухода и кормление ребенка), лечебное питание, кассы взаимопомощи и т. д. На эти мероприятия было израсходовано 15 710,7 тысяч рублей.

В дома отдыха, санатории местного и союзного значения в 1937 году было направлено 4494 члена союза, из них 2249 рабочих — лучших ударников и стахановцев предприятий.

По отдельным областным профорганизациям, имеющим в своем обслуживании производственные точки, удельный вес рабочих ударников и стахановцев, посланных в дома отдыха и санатории, доходит до 83⁰/₀ к общему числу направленных (по Тобольскому обкому — 82,2⁰/₀; по Иркутскому межрайкому — 82,1⁰/₀; по Мурманскому обкому — 79,9⁰/₀ и т. д.).

В числе посланных в дома отдыха и санатории имеются также и из национального населения Крайнего Севера: ненцы, луоравеланы, якуты, эвенки и т. д., работающие в наших оленеводческих совхозах, пушных факториях и т. п.

Всего за 1937 год на санаторно-курортную помощь и дома отдыха союзом израсходовано 3613,1 тыс. руб.; на лечебное (диетическое) питание — 165,3 тыс. руб.

Уделено внимание и обслуживанию детей работников нашей системы: 119,3 тыс. руб. израсходовано на предметы ухода за новорожденными, 209,9 тыс. руб. — на пособия на кормление ребенка, 198,0 тыс. руб. выдано детям многосемейных родителей, 225,3 тыс. рублей израсходовано на внешкольное обслуживание.

Впервые за все время освоения Крайнего Севера в 1937 году было проведено большое оздоровительное мероприятие для детей — организованы пионерские лагеря. За два летних месяца (июль—август) через них прошло свыше 2000 ребят школьного возраста. Пионерские лагеря были организованы за полярным кругом — в Игарке, Мурманске, в далекой Якутии и на Чукотке.

Учитывая большое значение физкультурных мероприятий в условиях Крайнего Севера, союзом из средств соцстраха израсходовано на это дело 187,4 тыс. руб., главным образом на устройство лыжных и водных станций, приобретение спортивного

инвентаря и т. д. Кроме этого, 127,6 тыс. руб. израсходовано на туризм и альпинизм.

Помимо этих расходов, по социальному страхованию выплачено 3615,7 тыс. руб. на пособия по временной нетрудоспособности, 796,2 тыс. руб. на пособия по беременности и родам и 172,5 тыс. руб. на пенсии работающим инвалидам и их семьям.

Однако надо признать, что наши областные профорганизации еще не достаточно развернули работу по социальному страхованию, не полностью освоили отпущенные правительством средства на мероприятия, улучшающие культурно-бытовое положение работников. Ряд областных комитетов не придали серьезного значения профилактическим мероприятиям, как дома отдыха и лечебное питание, и ассигнованные средства на эти статьи бюджета использовались слабо. Например, Архангельский областной комитет союза из утвержденных по плану на 1937 г. 52 тыс. руб. на дома отдыха израсходовал только 11,9 тыс. руб., на лечебное питание из 15 тыс. руб. только 6,3 тыс. рублей; Красноярский областком из утвержденных по плану 51,8 тыс. руб. на дома отдыха израсходовал только 12,5 тыс. руб., на лечебное питание из 18 тыс. руб. израсходовал 14,4 тыс. руб.; Владивостокский горком союза из утвержденных по плану 25,8 тыс. руб. на дома отдыха израсходовал только 7,4 тыс. руб.

Этими же обкомами плохо освоены средства на физкультурную, внешкольное обслуживание детей, единовременную помощь многодетным родителям и т. п.

Судя по итогам выполнения плана I квартала 1938 года, областные комитеты союза, несмотря на ряд директивных указаний со стороны ЦК союза, все еще не придали серьезного значения делу социального страхования и продолжают слабо осваивать отпущенные на это средства. Особенно плохо освоены средства на дома отдыха (7,7% к годовому плану), лечебное питание (14,1%), кассы взаимопомощи (11,0%), на единовременную помощь родителям (8,1%) и т. д.

Наряду с этим обкомы почти не ведут никакой борьбы за выполнение доходной части бюджета. Задолженность по страховым взносам растет из квартала в квартал. Так, если на 1 января 1938 года задолженность по страховым взносам выражалась в сумме 1638,3 тыс. руб., то на 1 апреля эта задолженность возросла до 2237,8 тыс. руб.

Наиболее высокий рост задолженности по страховым взносам дают обкомы Красноярский (рост задолженности на 176,1%), Игарский (на 210,2%), Обдорский (на 120,9%), Якутский (рост задолженности на 119,5%).

Хозяйственные организации тоже систематически не перечисляют страховые взносы профсоюзу одновременно с выплатой зарплаты. Таким образом срывается выполнение плана по сбору страховых взносов.

Областные комитеты должны более решительно применять данное правительством право о принудительном списании со счетов хозяйственных организаций задолженности по страховым взносам, обеспечивая этим выполнение доходной части и реализацию намеченных мероприятий по расходам социального страхования.

Народнохозяйственный план, утвержденный правительством на 1938 год, является ярким показателем дальнейшего роста благосостояния нашей страны. На базе социалистической экономики из года в год растет и бюджет государственного страхования. По нашему союзу в 1938 году он увеличивается в сравнении с 1937 годом на 26,7%.

Профсоюзные организации должны наиболее рационально и эффективно израсходовать отпущенные средства, внимательно и чутко прислушиваясь к нуждам и запросам застрахованных.

В бюджете соцстраха ярко отражаются права женщин, записанные в Сталинской Конституции, а также забота о матерях и детях. Расходы на пособия по беременности и родам по бюджету на 1938 год определены в сумме 1150 тыс. руб., на кормление ребенка 250 тыс. руб., на предметы ухода за новорожденными 180 тыс. руб., на пионерские лагеря 800 тыс. руб., на внешкольное обслуживание 300 тыс. руб.

Сталинская Конституция дала все условия для дальнейшего развития социального страхования.

„Миллиарды средств переданы профсоюзам на удовлетворение самых насущных нужд членов профсоюзов. Переданы эти деньги потому, что профсоюзы, как массовые организации, знают нужды и запросы трудящихся и смогут с привлечением самой массы лучше эти нужды обслужить“. (Из беседы т. Шверника с членами Совета соцстраха автозавода им. Сталина.)

VI пленум ВЦСПС обязал союзы обеспечить широкую гласность в страховой работе, чтобы все члены союза знали, на какие нужды расходуются средства соцстраха.

Одна из главных задач, стоящих перед профсоюзными организациями, это развернуть работу страховых советов, мобилизовать активность страховых делегатов и работников медицинских учреждений на борьбу за высококачественное обслуживание трудящихся, за снижение заболеваемости. В результате снижения заболеваемости уменьшаются расходы на пособия по временной нетрудоспособности. Полученная экономия по этим расходам дает дополнительные десятки тысяч рублей, которые будут использованы на лучшее обслуживание трудящихся по другим разделам.

Профсоюзам надо использовать с максимальной эффективностью каждый рубль ассигнованный правительством на оздоровление труда и быта трудящихся.

КРАСНЫЕ ЧАЙНЫЕ И ДОМА ПРОМЫШЛЕННИКА

Начиная с 1935 года на пушных факториях в тундре и тайге Енисейского Севера начали организовываться красные чайные для приезжающего на факторию коренного населения.

Такие чайные были организованы в Таймырском округе на факториях Боганида и в Хатанге.

В пушнозаготовительный сезон 1936/37 года в Эвенкийском округе решено было организовать опытно-показательные красные чайные в Байkitском районе, чтобы, пользуясь их опытом, открыть такие чайные на каждой фактории Эвенкийского округа.

Сначала была проведена большая разъяснительная работа среди партийно-комсомольского актива и факторийных работников этого района, а в ноябре-декабре 1936 года приступили к организации образцовых красных чайных на десяти факториях: Кузьмовке, Коченятах, Енигда, Полигусе, Байките, Куюмбе, Усть-Камо, Ядули, Таимба, Сталино и одиннадцатой в Байkitском оленсовхозе.

Впоследствии эти красные чайные стали называть „Домами промышленника“, потому что название „Красная чайная“ не соответствовало содержанию работы в них.

Дома промышленника, открытые в Байkitском районе, представляют собой помещение из одной-двух комнат (в зависимости от наличия помещений на данной фактории), в которых стоят от 3 до 8 кроватей с постельными принадлежностями (матрацы, одеяла, подушки и простыни), установлены радиоприемники, имеются патефоны с комплектами пластинок, настольные бильярды, шашки, шахматы, домино, музыкальные инструменты (гитара, балалайка и т. д.) и библиотечки с художественной и политической литературой. Помещение каждого дома промышленника украшено портретами вождей, художественными картинами, плакатами и лозунгами.

В пушнозаготовительный сезон 1936/37 года Дома промышленника сыграли большую роль в области культурно-массовой работы среди национального населения (эвенков) и внедрения стахановского движения в пушной промысел.

Большая заслуга в создании этих культурных очагов принадлежит женщинам. В 1936 году движение жен инженерно-технических работников быстро охватило северные окраины и проникло вглубь тайги и тундры. На факториях Байkitского района организовались советы жен работников факторий, кочосветов, школ-интернатов с вовлечением в них жен русских промышленников. Эти советы жен проделали большую работу по созданию Домов промышленника, которые завоевали себе популярность

среди местного населения. Основная их работа заключалась в обслуживании Домов промышленника, ведении в них культмассовой работы среди приезжающих и внедрении культуры в быт национального населения при помощи этих культурных очагов.

В Домах промышленника были установлены дежурства по обслуживанию приезжающих. В результате заботливого отношения совета жен к Дому промышленника простые деревянные помещения выглядели очень чисто и уютно. На окнах висели занавески, на дверях драпир, на столах стояли букеты цветов, сделанные самими женщинами из разноцветной бумаги.

Приезжающих на факторию националов встречает дежурная из совета жен. Каждому приезжающему предоставляется кровать со всеми постельными принадлежностями и чистым бельем. Если удается дежурной уговорить приезжающих помыться, то для них топится баня. Сначала это удавалось редко, так как эвенки никогда не мылись в бане и уверяли, что им этого делать нельзя, потому что они от этого будут хворать. Но женщины из советов жен, умело и чутко подходя к ним, вели разъяснительную работу, упорно добиваясь внедрения чистоты и бани в быт эвенков.

Совет жен на фактории Кузьмовка однажды пригласил трех эвенков с детьми первый раз вымыться в бане. Женщинам это очень понравилось.

Спустя некоторое время одна из них приехала на факторию со своим мужем, стахановцем пушного промысла Иваном Бухаровым, и заявила председателю совета жен: „Давай баню, Ивана мыть надо, никогда не мылся он“. Баня была исполнена. Иван Бухаров купил на фактории белье, мыло и пошел мыться.

Много стоило трудов на Коченятах уговорить 60-летнего старика Кочкова первый раз вымыться в бане. Несколько раз он соглашался, но в тот момент, когда нужно было идти в баню, он отказывался и уезжал в чум. Когда же наконец он все-таки вымылся, то буквально на другой же день привез мыться в баню обоих своих сыновей.

Так постепенно через Дома промышленника внедряется культура в быт национального населения. Теперь уже нередки случаи, что приезжающие эвенки, прежде чем ложиться спать на белые простыни, без всяких уговоров сначала моются в бане.

По вечерам с приезжающими в Дом промышленника проводится политмассовая и культурная работа: читки, беседы, игры, танцы, слушание патефонных пластинок и радио. Раньше единственное развлечение

у эвенков была игра в шашки, так как других игр они не знали. Теперь в Домах промышленника многие эвенки научились играть в шахматы, в домино и на бильярде. Молодежь научилась танцевать под патефонные пластинки различные танцы. Но особенно большую пользу в Домах промышленника принесло радио. Были установлены недорогие колхозные радиоприемники, которые очень хорошо работают в условиях Севера. Каждый вечер в Домах промышленника слушают трансляцию из Москвы и Новосибирска все приезжающие и большая часть населения фактории. Слушают последние известия, музыку, концерты.

Дома промышленника провели большую работу по борьбе с вредной привычкой „гостевания“, которую до революции внедрили в быт национального населения купцы и спекулянты. „Гостевание“ заключалось в том, что, когда промышленник приезжал к купцу сдавать пушнину, последний устраивал для промышленника угощение, причем качество угощения зависело от качества и количества привезенной пушнины. Купец спивал промышленника водкой и потом за гроши отбирал у него всю пушнину. Когда промышленник возвращался в свой чум без денег и продуктов, жена устраивала ему скандал. Поэтому на следующий раз, когда он ехал к купцу с пушнинной, он уже брал с собой всю свою семью, чтобы ей было не обидно. Купец тогда спивал всю семью, и это называлось „гостеванием“.

Иногда попадали на фактории отдельные проходимцы и жулики, которые использовали купеческие методы заготовок в своих корыстных целях, они воскрешали старый обычай „гостевания“.

В Домах промышленника и в красных чайных на факториях проводится разъяснение населению вредности и недопустимости этого обычая.

В Домах промышленника и красных чайных имеется буфет или просто лоток, где развешаны в кульках сахар, печенье, колбаса, бутерброды с сыром и колбасой, консервы и другие продукты с обозначением цен. Имеется всегда горячий чай. Приезжающий за свои деньги не только может попить чаю, но и заказать себе обед или ужин из своих продуктов или из продуктов, купленных тут же на фактории.

Замечательную работу провели советы жен среди женщин-националок, обучая их разнообразить свою пищу. Меню эвенков чрезвычайно ограничено, в основном оно состоит из оленьего или лосиного мяса и рыбы в сыром или вареном виде. На факториях всегда в избытке имеется вермишель, макароны, разные крупы, компот, но эвенки покупали эти продукты очень редко. Женщины из советов жен решили научить женщин-националок готовить русские блюда.

С приезжающими женщинами они вели беседы по кулинарии и тут же на железной печке учили их варить вермишель, макароны, кашу, компот. Эти кушанья быстро внедрились в быт национального населения, и к весне почти на всех факториях Байкитского района уже не хватало в продаже перечисленных продуктов, так как они ввозились главным образом только для удовлетворения потребностей русского населения.

Основываясь на опыте работы байкитских Домов промышленника в 1936/37 году, Краевая пушная контора Севморпути в Игарке в начале пушнозаготовительного сезона 1937/38 года отпустила свыше 100 000 руб. Эвенкискому и Таймырскому округам и Туруханскому району на организацию Домов промышленника и красных чайных. В Эвенкии открыто 33 Дома промышленника и красных чайных. В Туруханском районе имеется 5 Домов промышленника и 18 простых чайных. На Таймыре, по плану крайпущконторы, нужно было открыть 12 Домов промышленника и 15 красных чайных, но в результате политической недооценки этого важного культурно-политического мероприятия в тундре работники Таймыра не справились с этой задачей. Там насчитывается всего десяток красных чайных, и нет ни одного Дома промышленника, причем состояние чайных неудовлетворительно.

В Эвенкии и Туруханске тоже не все Дома промышленника и красные чайные одинаково хорошо оборудованы, и не везде хорошо поставлено дело обслуживания приезжающих националов. Есть много недостатков. В основном это зависит от состава факторийных работников и руководства района или округа. Если завфакторией правильно понимает ленинско-сталинскую национальную политику и значение повышения культурно-политического уровня национального населения, а местные организации помогают ему в его работе, то на фактории хорошо оборудован Дом промышленника или красная чайная и хорошо поставлено дело обслуживания местного населения.

Если же факторийный работник не понимает значения этого дела, то на его фактории работа с националами поставлена плохо. Например, при организации Дома промышленника на фактории Сталино, Байкитского района, завфакторией Ковригин упорно доказывал, что нельзя расстилать белые простыни на кровати в Домах промышленника. По его мнению, надо было делать простыни черные или синие, так как они будут не маркие и их не придется часто менять.

Иногда местные организации, вместо помощи в работе по организации красных чайных или Домов промышленника, тормят это дело. Например, когда на факто-

при Полигусе, Байкинского района, открыли Дом промышленника и хорошо его оборудовали, председатель кочевата занял этот дом себе под квартиру. Потребовалось вмешательство окрисполкома, чтобы выслать этого ретивого председателя.

Нужно решительно покончить с оппор-

тунистической недооценкой красных чайных и Домов промышленника.

В 1938 году на всех факториях Енисейского Севера должны быть открыты Дома промышленника или красные чайные, а затем этот опыт должен быть перенесен в другие районы Крайнего Севера.

А. КОСТЮК

ЕЩЕ ОБ УРОКАХ ПРОШЛОГОДНЕЙ АРКТИЧЕСКОЙ НАВИГАЦИИ

8 августа 1937 года п/х «Рабочий», имевший на борту 1780 тонн трюмного и 391 тонну палубного груза для порта Тикси, поднял якорь и отправился в арктический рейс. Туман у Новой Земли задержал пароход на 4 часа 35 мин. По улучшению видимости, в 0 час. 45 мин. 12 августа мы вошли в пролив Маточкин Шар и в 11 час. 30 мин. того же дня вышли в Карское море, взяв курс на остров Диксона.

На остров Диксона мы пришли в 1 час 55 мин. 17 августа и отдали на рейде якорь. В порту стояли суда: «Володарский», «Ильмень», «Тобол», «Косарев», «Майкоп», «Сура», «Уралмаш», «Сталин», «Десна», г/с «Камчадал» и л/к «Ленин». Здесь же разгружался п/х «Грелхэд». Простояв более 80 часов в ожидании бункеровки, п/х «Рабочий» пришвартовался 20 августа к п/х «Гелиос» и силами команды при помощи судовых лебедок принял на борт 192 тонны шпицбергенского угля. Бункеровка продолжалась 25 час. 25 мин.

При ознакомлении с портом Диксон мы заметили ряд недостатков. Прежде всего — это медлительность бункеровки. Между тем, на Конусе имеется площадка для угля и деревянная эстакада, при рациональном оборудовании которой можно подавать уголь самотеком с эстакады по жолобам прямо в угольные ямы. Неплохо также установить несколько легких угольных кранов. Второй недостаток — отсутствие на Диксоне пресной воды. Слишком дорого обходится вода из устья Енисея. Необходимо либо устроить на острове водопровод, либо доставлять туда запас воды в баржах-цистернах. Третий недостаток — нет какого бы то ни было обслуживания судов портом в отношении связи с берегом. А связь эта крайне необходима, так как судовые радиостанции в это время прекращают свою работу. Порт ссылаясь на отсутствие у него катеров, но при специальном обследовании бухты мы нашли на ее берегах 11 разных катеров, оставленных здесь судами в предыдущие навигации, эти катеры найдаясь в заброшенном, часто поврежденном

состоянии, а моторы их в заржавленном виде. Несомненно, не представит большого труда отремонтировать 2—3 таких катера и установить на одном из них два почтовых рейса в день с подходом ко всем судам на рейде.

22 августа был сформирован караван судов в составе пароходов «Ильмень», «Володарский», «Сталин», «Рабочий» и «Камчадал», который 23 августа отправился в Арктику под проводкой л/к «Ленин». Здесь следует отметить, что в навигационный период 1937 года в северо-восточной части Карского моря преобладали восточные и норд-восточные ветры. При замедленном уже к этому времени сточном течении речных и береговых вод это создало условия, при которых западная и средняя части Карского моря оказались совершенно свободными от льда, а восточная прибрежная часть, включая и архипелаг Норденшельда, была забита льдом. Это подтверждалось метеорологическими сводками.

Вначале всем казалось, что ледовый прогноз был неправильный, что условия проводки были значительно тяжелее предыдущих лет. Однако постепенно стали убеждаться в том, что ледовые условия не хуже прошлогодних, но что правильно определить и использовать ледовую конъюнктуру ледокольное командование не сумело. Вместо проявления гибкости и инициативы в столь разнообразной обстановке, ледоколы по старинке ломались в запертые двери архипелагов и отдельных проливов. Дело осложнялось еще и отсутствием авиации. В восточной части Карского моря в навигацию 1937 года летал только один самолет Махоткина. Лишь изредка он появлялся над нами, да и можно ли было большего от него требовать? Еще хуже обстояло дело с углем, запасы которого после выхода с острова Диксона уже нигде нельзя было пополнить.

На судах каравана л/к «Ленин» сложилось убеждение, что в создавшейся обстановке наиболее правильное и успешное плавание на участке Диксон — пролив Вилькицкого могло совершаться лишь по

«Северной дуге», т. е. с оставлением островов Арктического института, «Известий ЦИК» и Кировских островов справа.

Здесь уместно отметить пренебрежительное отношение командования ледоколов к мнению капитанов судов. За все время плазания ни одного раза не была организована переключка, например, по радио, которая, несомненно, могла бы дать много полезного, так как среди капитанов, достаточно опытных, было не мало людей, знающих Арктику по прошлым рейсам. Правда, совещания эти начались, но уже тогда, когда надо было идти на зимовку.

После 10 августа льды несколько разредились, и караван начал продвигаться к острову Бианка, однако вскоре снова вошел в 9—10-балльный лед, вероятно тот самый, который продрейфовал мимо нас, когда мы стояли у острова Макарова. 12 августа караван обогнул остров Бианка и взял курс на норд-ост. При этом лишь изредка суда шли своим ходом, подавляющее же большинство времени они находились в дрейфе.

В начале сентября температура держалась примерно на 0°, а к середине месяца стала спускаться до —8°. Чистая вода уже всюду покрывалась легким льдом: илласом и салом.

21 сентября севернее островов Фирн-лея наш караван был втянут в сильный дрейф льда, шедшего огромной сплошной массой с запада на восток. В начале медленно, а потом все быстрее и быстрее и, наконец, со скоростью 3—4 миль в час беспомощно неслись суда каравана через пролив Вилькицкого. При общем движении вперед массы льда вращались вокруг судов, а отдельные огромные льдины ударялись о пароходы и оползали вдоль бортов, залезая под корпус судна. Это было внушительное зрелище безудержного потока спрессованной массы льда, в которой все суда каравана, в том числе и л/к «Ленин», находились в совершенно беспомощном состоянии. В результате сжатий и ударов льдин уже 22 сентября на «Рабочем» был приподнят руль и сильно повреждено рулевое устройство. На корпусе образовались вмятины, разорванные листы, сорванные заклепки и лопнувшие шпангоуты. В трюмах появилась вода. Были пушены в ход донки, которые все время откачивали воду.

Дрейф этот продолжался около 5 дней, и, наконец, 24 сентября мы продрейфовали мыс Челюскина. Пройдя некоторое время среди разреженного льда, «Рабочий» снова лег в дрейф и 26 сентября был отнесен к югу от острова Дежнева к островам «Комсомольской Правды». 27 сентября «Рабочий» и «Камчадал» вышли из этого ледового мешка и пошли на восток. Следя за переменным успехом, мы, подойдя к полосе сильно сторощенного старого

льда, остановились 30 сентября на широте 76°49' и долготе 115°57' в ожидании л/к «Седов». Рано утром 2 октября мы увидели на горизонте корпус «Седова», но затем он исчез и больше не появлялся. Тем временем л/к «Ленин», освободившись от льда, вывел «Ильмень» и «Сталин» и, взяв «Ильмень» на буксир, последовал за нами. Однако он не подошел к «Рабочему» и «Камчадалу», а опустился ниже к югу, где и оставил свои суда с подшедшим к ним п/х «Диксон», который, недоразгрузившись из-за позднего времени в бухте Кожевникова, пытался вначале прорваться на восток.

На том месте, где мы остановились 30 сентября в ожидании «Седова», мы простояли до 6 октября. Оставив «Ильмень» и «Сталин» с присоединившимся к ним «Диксоном», «Ленин» подошел, наконец, к нам 5 октября, а 7 октября наши суда под проводкой «Ленина» соединились с остальными судами каравана на широте 76°18' и долготе 115°26'. С восточной стороны к нам пытались подойти ледоколы «Садко» и «Седов». Однако явно обозначившийся ледовый барьер не дал им этой возможности. Было решено, что наш караван будет ждать подхода л/к «Красин» с востока. Действительно, л/к «Красин» вышел в ночь на 8 октября из Чаунской губы с полным запасом угля и направился к нам с тем, чтобы вывести наши суда в бухту Тикси, а оттуда на восток, где ледовые условия в 1937 году были на редкость благоприятны.

Вначале продвижение л/к «Красин» было вполне успешно, и в ночь на 10 октября он уже прошел пролив Санникова. Это дало основание считать, что «Красин» подойдет к нашему каравану 12—13 октября. Однако впоследствии «Красин» встретился с такими трудностями в ледовом барьере, что сумел подойти к нам только 20 октября. Тем временем мороз крепчал, термометр уже показывал 18° ниже нуля.

Запасы угля на судах и на самом л/к «Красин» были так ограничены, а тяжесть похода через барьер была настолько очевидной, что о продвижении каравана в Тикси уже не было речи. Решено было идти на зимовку в бухту Кожевникова, где имеется уголь и удобная бухта для стоянки судов. Предполагалось, что до бухты Кожевникова караван пройдет 3 дня. Впоследствии же оказалось, что мы еле-еле за 10 дней добрались только до места, где суда 31 октября вынуждены были остановиться на зимовку, а именно: между островом Бегичева и Таймырским полуостровом, южнее Опасного мыса.

До бухты Кожевникова осталось еще 75—80 миль. 1 ноября «Красин» ушел вперед на разведку, но вскоре вернулся обратно и подтвердил невозможность про-

движения каравана. Тогда решено было снять 150 человек пассажиров с п/х «Ильмень» и отправить их на «Красине» в бухту Кожевникова с тем, что «Красин» забункеруется там местным углем и, если не сейчас, то будущим летом выйдет к нам на помощь. Приняв пассажиров и разный груз, «Красин» в ночь на 5 ноября ушел в бухту Кожевникова, которой и достиг 9 ноября. Караван («Ленин», «Рабочий», «Диксон», «Сталин», «Камчадал» и «Ильмень») остался на зимовку у острова Бегичева.

Из общего времени, затраченного «Рабочим» на переход Мурманск — место зимовки у острова Бегичева, в количестве 1725 часов, судно находилось в дрейфе 1394 часа, или 81%, и лишь 331 час, или 19%, имело ходового времени.

15 ноября подул зюйд-вест силою в 6 баллов и вынес все суда в море. Уже к вечеру того же дня мы увидели остров Встречный. Продрейфовав вокруг этого острова около 20 дней, мы 5 декабря потеряли, наконец, его из вида, и караван л/к «Ленин» лег в тот дрейф, который продолжался и в дальнейшем.

Что же случилось позднее? 10 января 1938 года, около 1 часа ночи, у кормы п/х «Рабочий» появилась во льду трещина, ничем не отличавшаяся от десятков других таких же трещин, появившихся в районе стоянки судов. Эта трещина не

оставалась постоянной, она расходилась до 150 метров и смыкалась вплотную, производя этим нажим льда на корпус п/х «Рабочий».

Первое сжатие было 20 января, оно дало вмятину левому борту трюма № 4. До 23 января сжатия повторялись, но не причиняли вреда. 23 января с 1 часа началась сильная подвижка льда, образовалась движущаяся наторошенная до 4 метров ледовая волна, состоявшая из массы отдельных глыб полутора-двухметрового льда. С большим грохотом обрушилась эта волна на левый борт парохода. В несколько минут обшивка трюма № 4 была разорвана, лошнули шпангоуты, и лед всей своей массой устремился в трюм. Одновременно в 20 метрах от парохода запылал гигантский костер из штабеля в 150 ящиков спичек, самовоспламенившихся от трения, вызванного навалом льдов. Немедленно была пробита ледовая тревога. Осмотр трюма сразу убедил в невозможности заделки пробоины, несмотря на наличие заранее заготовленных для этой цели материалов.

В 1 час 20 мин. был уже поднят пар, пущена динамо и заработала донка. Одновременно дано было распоряжение о выгрузке на лед аварийного запаса и находившегося на палубе груза. Одна часть экипажа «Рабочего» и подоспевшего на помощь экипажа г/с «Камчадал»



Пароход „Рабочий“ (справа) во льдах

осталась на борту судна и сбрасывала груз на лед, а другая отгаскивала сбрасываемое подальше от борта. В 2 часа вода через лопнувшие швы и заклепки туннеля начала поступать в машинное отделение. В 2 часа 25 мин. судно начало заметно садиться кормой. В 4 часа 50 мин. снова раздался толчок от двигавшегося льда и от содрогания корпуса.

Машинная команда оставила машинное помещение и вышла на палубу. С 6 час. утра лед начал заваливать палубу. Весь экипаж, за исключением капитана и еще некоторых лиц, оставил судно. В 7 час. 10 мин. начала сильно прибывать вода в трюмах и в машине. Судно дало крен и, заметно опускаясь, погрузилось до главной палубы. Лед продолжал заваливать палубу и к 7 час. 20 мин. дошел до половины люка трюма № 3. В 7 час. 30 мин. капитан оставил судно, так как оно погрузилось в воду ниже главной палубы, начали обрушиваться временные постройки, торсящийся лед в своем поступательном движении достиг ботдека, давлением льда сломало колонну грот-мачты, расшило палубу. В 8 час. 50 мин. кормовая часть полностью ушла в воду. В 9 час. 10 мин. п/х «Рабочий» быстрым движением стал «на попа», погрузившись в воду до трубы, ударился кормой о грунт, «прошагал» несколько десятков метров вперед, простоял в таком положении несколько минут и рухнул. На могиле его образовался огромный торос с массой изломанных всплывших судовых частей, ящиков и спасательных средств.

Никакой паники среди экипажа не было. Все работали самоотверженно и в высшей степени организованно, несмотря на 32-градусный мороз и ледяной зной-вестовый ветер в 5 баллов. После того как корабль погрузился, а спасенные грузы были сложены в безопасных местах, экипаж п/х «Рабочий» отправился на стоявшее невдалеке г/с «Камчадал», где и нашел приют.

Усилиями экипажей обоих судов было спасено около 40 тонн разных грузов. В дальнейшем весь груз был рассортирован и уложен в ящики и мешки. Затем началась перестановка этого груза на л/к «Ленин» и стоящие около него суда «Ильмень» и «Диксон», находившиеся от места гибели «Рабочего» в 17 километрах. Для этой цели была проложена дорога от г/с «Камчадал» до л/к «Ленин» путем очистки ропаков с наиболее наторошенных мест льда, по которой на специально оборудованных нартах с ляжками груз силами экипажей судов доставлялся на «Ленин». Дорога была разбита на два участка, между которыми установили палатку, снабженную продовольствием и топливом на случай задержки людей пургой или другими препятствиями.

Ветер, поземок, туман или пурга

вскоре перестали быть препятствиями для совершения очередных каждодневных рейсов. Все понимали серьезность задания. Речь шла не только о спасении грузов, но и о снабжении продовольствием всего каравана. К началу марта работа была закончена и задание с честью выполнено. Весь груз сдан на указанную группу судов.

* * *

Исходя из опыта навигации 1937 года и наблюдений за зиму 1937/38 года, нам представляется необходимым в порядке предложения наметить ряд мероприятий.

Главсевморпуть должен иметь специальный арктический флот, находящийся в полном ведении Севморпути. Впредь до создания такого флота органы Севморпути не должны допускать приемки в аренду судов мало пригодных, по тем или иным причинам, для плавания во льдах Арктики.

В дополнение к трем существующим угольным базам (остров Диксона, Тикси и бухта Провидения) необходимо создать на Северном морском пути еще три базы: в устье реки Колымы, в бухте Кожевникова и у мыса Челюскина. На Колыме и в бухте Кожевникова вопрос этот разрешается наличием местных угольных ресурсов. Кроме этих стационарных баз, должны быть пловучие угольные базы в западном и восточном секторах.

Урок прошлого года показал, что должны быть увеличены количественно и улучшены качественно авиационные базы с тем, чтобы организовать широкую ледовую авиаразведку до полного окончания арктической навигации.

Арктические порты необходимо безотлагательно снабдить достаточным количеством пловучих средств и хотя бы простейшими разгрузочными приспособлениями.

Необходимо немедленно приступить к разработке более действенных способов борьбы со льдами в отношении рационализации взрывных работ.

Выход судов из Мурманска и Архангельска должен происходить своевременно, сообразуясь, конечно, с моментом освобождения от льда пролива Маточкин Шар или пролива Югорский Шар. Опыт 1937 года показал, что суда, пришедшие на Диксон до 1 августа, успели пройти пролив Вилькицкого и достигнуть портов назначения.

Надо покончить с вредным занятием и самоуспокоенностью и безусловно снабжать все суда зимовочными запасами одежды и продовольствия, независимо от каких бы то ни было прогнозов, так как отсутствие этих запасов нервирует команды и может создать действительную угрозу экипажам судов.

Необходимо предъявлять самые строгие требования к приемке грузов. Не при-

нимать к перевозке на палубе грузы, портящиеся от влаги, так как образующаяся при поземках снежная пыль набивается даже в хорошо упакованные места, находящиеся под брезентом. Нельзя также принимать к перевозке грузы, не выдерживающие температуру минус 50° или теряющие при этих условиях свои качества. Должны предъявляться строгие требования к качеству тары, маркировке и упаковке — это решает вопрос сохранности грузов при их неоднократной перевалке. Стеклянная тара для жидкостей совершенно непригодна, так как банки даже с таким продуктом, как варенье, лопались уже на 30° морозе.

Недостатки в работе Севморпути, указанные в абсолютно правильном постановлении СНК СССР от 28 марта с. г., как известно, особенно пагубно отразились на прошедшей навигации. Самоуспокоение и

зазнайство действительно дошли до такой степени, что имели прямым своим следствием поход в Арктику с заведомо негодными средствами, начиная от подбора рейсовых судов и кончая организацией любого мероприятия. Для обеспечения более успешного проведения будущих навигаций и вообще всей работы необходимо пересмотреть не только людей, но и весь арсенал Севморпути. Надо в известной мере изменить всю стратегию и тактику в деле окончательного завоевания Арктики и прочного подчинения ее интересам социалистического строительства.

Необходимо, наконец, подумать о стоимости всех наших мероприятий и об экономии средств. Арктика достаточно богата, а работники Севморпути уже накопили, надо полагать, необходимый опыт, чтобы во многих отраслях работы обеспечить хозрасчет и полную самоокупаемость.

Л. МУХАНОВ

НА ОСТРОВЕ ГЕНРИЕТТЫ¹

Остров Генриетты является самым северным форпостом в восточной части Советской Арктики.

Долгое время он считался недоступным из-за тяжелых ледовых условий, но это не остановило советских моряков. По заданию Главсевморпути, в 1937 году к обрывистым берегам острова подошел ледокол «Садко» и высадил новую семью полярников, которые должны исследовать острова Де-Лонга. Через пять дней на обледенелом базальтовом мысу, смотрящем прямо на север, вырос поселок, над которым гордо развевается флаг с серпом и молотом.²

Ледокол ушел. Наш коллектив на новой территории Советского Союза быстро освоился с новыми условиями жизни. Дружная, спаянная работа коллектива позволила нам еще до ухода «Садко» установить радиосвязь с ближайшими полярными станциями. В этом деле нашему радисту, бывшему краснофлотцу Яковлеву, большую услугу оказал радист Бабич с острова Котельного, а также радист «Садко» — Нутрихин.

С первых же дней нашей жизни на острове мы приступили к производству научных работ — вели наблюдения за погодой, морем, льдом и животным миром.

Наш поселок быстро разрастался: вместо трех намеченных строительных объектов мы построили пять.

¹ Передано по радио.

² Подробности об острове Генриетты и о постройке там станции см. в № 1 «Советской Арктики» за 1938 год, в разделе «На зимовках», и в № 5, ст. Визе «Остров Генриетты».

Незаметно наступила полярная ночь. Развернулась партийная учеба, изучали мы материалы пленумов ЦК ВКП(б), ВЛКСМ, Сталинскую Конституцию, доклады товарища Сталина, речи товарищей Молотова, Жданова, Калинина и других.

Научные специалисты передавали свой опыт желающим повысить свою квалификацию или получить новую. К весне мы подготовили двух новых метеонаблюдателей и трех радистов (в пределах знания азбуки Морзе и работы на ключе).

С купола нашего ледника, который сканчивается небольшой ровной площадкой радиусом в 50 метров, открывается видимость более, чем на 100 километров в округности. Остров Жаннетты, лежащий от нас в 25 милях, виден невооруженным глазом. С купола Генриетты мы отчетливо различаем его отвесные берега.

Жаннетта представляет собой высокий скалистый остров, размером 5×6 километров с небольшим ледяным куполом. Первыми людьми, которые высаживались на этом острове, были советские моряки и ученые с ледокола «Садко».

В апреле стояли устойчивые морозы, кружили метели, неся с собой сухой снег; пронизывающий ветер затруднял дыхание. Но, несмотря на эту погоду, наш коллектив приступил к строительству жилого домика. Переволокли его по частям по крутому склону на вершину ледника. Научные сотрудники Леонов, Ющак и другие превратились в строительных рабочих, и, несмотря на тяжелые природные условия, домик был готов ранее назначенного срока. 15 апреля на куполе Генриетты заработала оснащенная по программе полярная станция третьего раз-

ряда — новый метеорологический пункт Главсевморпути. С этой станции, снабженной походной радиоустановкой, понеслись в эфир шифрованные синоптические телеграммы на Большую землю.

По радио мы узнали, что из Москвы через Свердловск, Якутск и бухту Тикси летит отряд Героя Советского Союза т. Алексева, чтобы вывезти людей с зимующих судов каравана «Садко». Для лучшего обслуживания полетов Алексева, Головина и Орлова, проходивших вблизи нашей станции, нужно было давать побольше точных синоптических данных. Нашему геофизику Шашковскому одному обслужить намеченную нами программу было не под силу. Ему помогли подготовленные им же новые кадры: механик Кубеков, гидролог Юшак, парторг Муханов становились на вахту то метеорологами, то аэрологами.

Мы восхищались четкой работой отряда Алексева, проходившей в исключительно неблагоприятных метеорологических условиях. Сплошные туманы, частые снегопады, посадки на дрейфующих льдах, на непригодных аэродромах — все это требовало от летчиков высокого мастерства.

Связь с Котельным, где базировались самолеты экспедиции Алексева, работала у нас всегда четко и бесперебойно и вносила в жизнь нашего маленького коллектива неисчерпаемые запасы энергии. Все наши мысли и вся инициатива были направлены на лучшее и всестороннее обслуживание этой экспедиции. Командир отряда т. Алексеев во время своего последнего полета на «Садко» передал нам по радио свою благодарность за хорошее обслуживание. Оценка нашей работы Алексеевым и благодарность от начальника Управления полярных станций Главсевморпути т. Кренкеля явились для коллектива новым стимулом для дальнейших успехов.

Полярники Юшак, Кубеков и Муханов, из них двое комсомольцев и один член партии, взяли на себя сообразительное обслуживание метеостанции на куполе ледника до конца навигации, работая внеочередно, но без ущерба для основной работы. Геофизик Шашковский обязался к концу зимовки представить для печати законченный и обработанный материал.

С появлением солнца на острове развернулись научно-исследовательские работы. Большинство материалов обрабатывается на месте. Добытые сведения, несомненно, принесут науке большую пользу и дадут правильное представление о совершенно неизученном районе островов Де-Лонга.

Опытный полярник, биолог Леонов, собрал уже большой материал по белому медведю и с первых дней зимовки ведет интереснейшие фенологические наблюде-

ния. На нашем острове он уже заметил несколько видов наземных птиц: белые куропатки, гаги, гребенушки, арктические жаворонки, пуночки, лапландские подорожники, каменушки; из водоплавающих: бургомистры, маевки, чистики, полярные белые и серебристые чайки. Некоторые из них (например, белая куропатка, гаги, гребенушки), повидимому, посетили Генриетту пролетом, так как они обычно гнездятся на низменных тундровых островах, с которыми архипелаг Де-Лонга не имеет ничего общего. Очевидно, где-то недалеко должна находиться земля, куда и направляются эти птицы.

Биологическим исследованиям мы придаем большое значение. Биологу Леонову предстоит собрать большой материал о сроках миграции отдельных видов млекопитающих и птиц, о периодах их спаривания, шенки или кладки яиц и вывода птенцов, произвести кольцевание и т. д. Кроме того, Леонов приступил к созданию кинофильма о морских и наземных обитателях Генриетты, а также киноочерка о жизни и работе полярников нашего коллектива.

Гидролог Юшак, наблюдающий жизнь ледника, в мае закончил снегомерную съемку, которая прошла через центр ледяного щита с севера на юг и с востока на запад.

Кругизна ледяного берега, опоясывающего Генриетту, не позволяет спустить шлюпку в море, а также сойти на лед, поэтому гидрологические работы ведем на краях подмытого ледникового обрыва, вертикально спускающегося в море.

Мы держим постоянную связь с караваном «Садко», с которым наш коллектив не прекращал переписки со дня нашей высадки на остров. Последний раз разговор по радиотелефону с капитаном Хромцевым, полным, как всегда, большевистского оптимизма, привожу целиком:

«Несколько слов о том, как мы живем и работаем после отлета последней партии, отправленной на материк на самолетах Алексева. Нас на «Садко» осталось всего 12 человек: из судового состава 10 и 2 научных работника.

«После их отлета мы разместились в кают-компании, в каютах начальника экспедиции и помполита, соединенных в одну. У нас стало хорошо, тепло. Приходится всем много работать, хозяйство большое, а народу осталось мало. Проводим следующие научные работы: наблюдения над элементами земного магнетизма, ведем астрономические наблюдения, метеорологические работы, берем пробу планктонов, ведем всесторонние наблюдения за льдами, производим определение ядер конденсации во льду.

«Помимо этого, как вам известно, стоим без пара, все механизмы законсервированы. Сейчас своим маленьким коллективом взяли установку, чтобы произвести необ-

ходимый ремонт механизмов, привести судно в боевую готовность с тем, чтобы в любой момент можно было поднять пары и дать ход. Так же обстоит дело и на соседних ледоколах — «Малыгин» и «Седов».

«В течение всего мая погода стояла неважная, дули крепкие норд-остовые ветры, шли нежелательные для нас снегопады, по льду ходить можно было только на лыжах. Температура держалась от —6 до —12°. Толщина льда продолжает медленно увеличиваться, сейчас толщина однослойного льда 194 сантиметра. Появилось кругом много трещин и полыней. Это нас радует, так как с появлением каждой трещины и полыни повышается шанс на выход.

«Из живности с конца апреля живут у нас синицы и пуночки, стали появляться чайки. У полыньи увидели первого моржа. Медведей нет.

«Состояние хорошее, живем дружно. В свободное время проводим занятия: изучаем Конституцию, историю партии. Изредка «закалываем» шары на настольном бильярде, играем в шахматы, партии всегда проходят оживленно. Все здоровы, чувствуют себя великолепно. Сейчас живем ожиданием, когда нам подвезут уголь.

«По программе нашей работы в навигацию 1938 года, если руководство Главсевморпути не изменит плана, нам пред-

стоит совершить первый рейс со станции, поэтому надеюсь со всеми вами встретиться на каком-нибудь мысочке ледяной Генриетты. Наши координаты 80°59' норд, 142°48' ост.

«До встречи в августе, которую мы ждем с нетерпением! До скорого свидания, скоро будем в ваших краях...»

Бодрые, уверенные слова капитана Хромцева говорят о неиссякаемой силе и крепости сказочных людей — героев Арктики.

8 июня этого года на восточном мысу острова Генриетты, в расщелине базальтовой скалы, биолог Леонов нашел медный цилиндр с отчетом начальника американской полярной экспедиции на корабле «Жаннетта» — капитана Де-Лонга.

Этот цилиндр пролежал здесь 57 лет. Крышка найденного цилиндра оказалась незапаиванной, вследствие этого внутрь проникла вода, и бумага, свернутая в трубку, превратилась в ватобразную массу, но сквозь нее ясно проступают буквы.

Прочесть на месте этот отчет Де-Лонга мы не пытались, так как он, очевидно, предварительно должен подвергнуться специальной обработке, которая восстановила бы разрушенную ткань бумаги. Мы запросили ВАИ о способе лучшего сохранения найденного документа, а место нахождения цилиндра сфотографировали.

П. АЛЕКСЕЕВ

СОБАКОПИТОМНИК В НИЖНЕКОЛЫМСКЕ ¹

К строительству собакопитомника в Нижнеколымске приступили в 1936 году. Строительство затянuloсь, так как целый год из Якутска не получали денег.

В настоящее время в собакопитомнике построены следующие объекты: 2 капитальных помещения для маток, 3 вольера, одна амбулатория, собачья кухня, баня, склад, жилой дом для служащих, ледник и 20 собачьих будок.

В 1938 году у местного населения были закуплены самые лучшие колымские собаки. В апреле укомплектование было закончено полностью, закуплено 75 собак.

При правильной организации работы можно здесь же построить хорошую кормовую базу для собак. Потребное питомнику количество рыбы — 150 тонн в год. Чтобы обеспечить собак кормом, мы изготовили 8 неводов по 500 метров длиной и 6 метров высотой. Плохо, что у питомника нет своих лодок и катера, так как рыбаки расположены далеко и переброску рыбы производить не на чем.

С транспортом сейчас на Колыме положение очень тяжелое: ездовых собак не-

хватает, а в центре они стоят от 500 до 1500 рублей за собаку. Население Нижнеколымского района, а также жители островов и побережья моря ждут хороших колымских собак по государственной цене.

Чтобы закончить строительство, организовать рыбаки и полностью выполнить производственную программу, питомник должен бесперебойно получать деньги. Однако в 1938 году финансирование из Якутска опять стали задерживать. Так, например, на I и II квартал питомник должен был получить 338 тысяч, а включая апрель было получено только 35 тысяч.

В штате питомника должны быть ветврач, инструктор и собаковод. О необходимости присылки данных специалистов мы много раз писали в Якутское управление, посылали телеграммы в Москву начальнику Сельхозотдела Главсевморпути, но никто нам не отвечает.

Продавать населению молодых собак собакопитомник начнет с февраля 1939 года. В продажу намечено пустить 315 штук. Собакопитомник необходимо пустить в эксплуатацию на полную мощность в этом году.

¹ Передано по радио.

ЗЕМЛЕБЕТОН ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА В АРКТИКЕ

В Соединенных штатах Америки был выдан патент на изобретенный способ получения бетона без применения цемента. Однако изобретателю этого бетона не пришлось использовать свое открытие. Короли цементной промышленности увидели в этом серьезную конкуренцию и... автор этого открытия таинственно исчез.

В чем состоял секрет американского изобретения, нам не известно, однако в СССР открыт чрезвычайно простой способ получения окаменевающей массы без примеси цемента, названной автором этого открытия «землебетон».

Землебетон — строительный материал, состоящий из смеси существующих грунтов с химическими добавками. Механическая прочность его может устанавливаться по желанию в зависимости от значения конструкции, и достигает 350 км/см^2 , при сжатии, а на растяжение до 100 кг/см^2 и выше.

Землебетон обладает сравнительно большой водоустойчивостью, морозостойкостью, кислотоупорностью, огнестойкостью, клеящей способностью и эластичностью. Изготавливается он холодным способом.

Так как землебетон может изготавливаться из местных материалов-грунтов, он имеет широкую перспективу в гражданском и промышленном строительстве в качестве материала для стен, полов, штукатурки и крыш.

Преимущество землебетона перед другими видами стройматериалов — простота изготовления, использование местных материалов, экономичность и т. д. — дает возможность заменить им материалы, требующие обжига и транспорта.

Созванное по инициативе Бюро изобретений Главсевморпути совещание строителей и других специалистов, детально ознакомившихся с работами лаборатории Московского Строительного института, руководимой профессором Огаревым, привело к выводу, что землебетон является ценным материалом для Арктики и Крайнего Севера.

Образцы землебетона и изделий из этой массы не уступают обычному бетону из цемента.

Путем испытаний установлено, что землебетон может быть изготовлен из любых грунтов: суглинка, подзола, лёсса, песка и т. д.

Из землебетона могут быть изготовлены обычные и пустотелые кирпичи в виде блоков, не требующие обжигания, которые можно использовать для кладки стен, печей и для других строительных целей.

Из землебетона, укладываемого в опалубку, получаются быстро твердеющие стены, не требующие арматурного железа.

В жидком виде землебетон является

одним из лучших материалов для штукатурки стен и потолков. Этой же массой можно покрывать крыши, заменяя железо, шифер, толь и т. д. Залитые землебетонном полы не уступают по прочности обычному цементному.

При штукатурных работах землебетон совершенно не требуется гвоздей, драмки и рогожи, так как он обладает сильно склеивающей способностью. Штукатурка может быть положена просто на остроганные доски, на фанеру и другие гладкие поверхности, в то время как обычная известковая и алебастровая штукатурка без драмки держаться не может.

Землебетон абсолютно огнестоек. Покрытая землебетоном древесина не подвергается гниению, порче от грибка, насекомых и т. д.

Разжиженной массой землебетона с примесью красителей можно вручную и с помощью краскопульты производить прочную несмывающуюся побелку стен, потолков и крыш. Там, где имеются плывуны и оползни, их можно забетонировать землебетоном.

Вырытые в земле и оштукатуренные землебетоном ямы могут не только быть бассейнами и резервуарами для воды, но и служить для хранения нефтепродуктов — керосина, бензина и разных масел. Это доказано на опытных землебетонных резервуарах.

Землебетон применим в деревянном судостроении как одно из средств предохранения дерева от гниения и в противопожарном отношении для оштукатурки трюмных, машинных палуб и бортов. Прделанные опыты по Московской судовой верфи дали положительные результаты.

Из всего сказанного очевидно преимущества землебетона перед обычным цементным бетоном.

Особенную ценность представляет землебетон для нашего хозяйства в Арктике и на Крайнем Севере.

С внедрением землебетона в Заполярье отпадает необходимость транспортировки туда для строительства кирпича, цемента, извести, алебастра, толя, кровельного железа, драмки, войлока или рогож под штукатурку и других строительных материалов.

Если перевести на деньги стоимость этих стройматериалов, их транспортировку по железной дороге, погрузку и выгрузку, фрахт судов и перевозку на них стройматериалов в Арктику и на Крайний Север, то выгодность и целесообразность внедрения в строительство землебетона еще более очевидна.

Бюро изобретений Главсевморпути, приступая к опытному строительству из землебетона, одновременно решило подготовить первых строителей-инструкторов по землебетону для Арктики.

ПОУЧИТЕЛЬНЫЙ УРОК „БОЛЬШЕВИКА АРКТИКИ“

«Большевик Арктики» — газета одного из крупных полтотделов Главсевморпути. Выходит она в краевом центре — Красноярске — и обслуживает разнообразные предприятия и учреждения Главсевморпути: зерновой и плодоовощный совхозы, судостроительную верфь, затоны, большой речной транспорт, графитовую фабрику, мастерские и авиалинию. Через Красноярск проходят и возвращаются различные экспедиции, едут зимовщики на Север, в Арктику. Тут же находятся торговая контора, снабжающая продуктами и товарами народы всего Енисейского Севера, транспортная контора и другие учреждения.

Вокруг газеты бьет ключом яркая многообразная жизнь десятков тысяч советских граждан, партийных и непартийных большевиков.

Казалось бы, и страницы «Большевика Арктики» должны дышать этой многообразной жизнью, быть богатыми по тематике, острыми, принципиальными, организуемыми работу предприятий и учреждений.

Ничего подобного на деле нет. Газета не чувствует, не видит жизни, оторвана от масс.

Весь советский народ переживал горячую пору избирательной кампании. Армия партийных и непартийных агитаторов вела большую агитационную работу за кандидатов блока коммунистов и беспартийных. Шли митинги, собрания, беседы, читки, занятия кружков. Избиратели восторженно готовились к великому дню — дню выборов Верховных Советов союзных и автономных республик.

А что мы видим за это время на страницах «Большевика Арктики»? Почти ничего, даже малой доли происходившей подготовки к выборам не отразила газета.

Тысячи избирателей читали и изучали исторический документ — «Положение о выборах в Верховный Совет РСФСР», но газета не заметила этого события.

24 апреля печаталось постановление Президиума ВЦИК о дне выборов в Верховный Совет РСФСР. Известно, с каким огромным воодушевлением встретил со-

ветский народ постановление правительства, с каким чувством радости и подъемом проходили митинги, собрания по всей стране. Это же чувство, такой же подъем вместе со всем народом переживали и красноярские трудящиеся, но газета сумела не заметить и этого события.

Отсутствие политического чутья, непонимание переживаемого момента «Большевик Арктики» обнаружил и в передовой первомайского номера. Передовая писалась в то время, когда подготовка к первомайскому празднику была насыщена лозунгами избирательной кампании, когда начиналась широкая массовая работа по подготовке к выборам в Верховный Совет РСФСР. И редактор умудрился упустить это событие, упомянув о нем лишь между строк в конце статьи.

Лишь 18 мая «Большевик Арктики» вспомнил, наконец, о приближающемся дне выборов и посвятил избирательной кампании передовую.

Газета поставила задачу полтотделу и руководителям парторганизаций, которая состоит «в том, — как писалось в передовой, — чтобы лучшие силы партийного, комсомольского и профсоюзного актива были выдвинуты для работы с избирателями».

Где же газета была раньше? Почему она молчала почти целый месяц после постановления правительства о дне выборов?

Из передовой видно, что партийным и непартийным большевикам, объединяемым Красноярским полтотделом, с самого начала кампании была поручена ответственная и почетная задача вести массовую агитационную работу среди избирателей центрального в краевом городе 48-го избирательного участка.

Как шла работа на участке, что делали агитаторы, участковая избирательная комиссия, использовался ли богатейший опыт работы в период выборов Верховного Совета СССР, — ни одного из этих вопросов газета не освещала, на один агитатор, член избирательной комиссии не выступал в «Большевике Арктики».

Если судить по политотдельской газете, то собрания, посвященные выборам в Верховный Совет РСФСР, проходили лишь на двух предприятиях и на одном пароходе.

Только 29 мая (или 28 мая — неизвестно, так как страницы датированы разными числами) газета напечатала три сухих отчета о предвыборных собраниях в мастерских авиалинии и экипажа парохода «Сплавщик».

Полнейшую беспомощность и беззубость проявляет «Большевик Арктики» в борьбе с врагами народа, в очищении предприятий и контор Главсевморпути от всех сомнительных элементов.

Совнарком СССР в постановлении от 28 марта о работе Главсевморпути за 1937 год с достаточной ясностью вскрыл и указал причины неблагополучного положения в Главсевморпути, которые кроются в плохой организованности, наличии самоупокоенности и зазнайства, а также совершенно неудовлетворительной постановки дела подбора работников, что создало благоприятную обстановку для преступной антисоветской деятельности вредителей в ряде органов Главсевморпути. Совнарком предложил Главсевморпути очистить аппарат от забравшихся в него сомнительных элементов.

Многому обязывает нашу печать это важнейшее постановление правительства. Но «Большевик Арктики», напечатав его 5 апреля, этим ограничился, не повел настойчивой борьбы за реализацию постановления, тогда как красноярские органы Главсевморпути особенно засорены сомнительными элементами.

Об этом говорят прошедшие отчетно-выборные собрания парторганизаций. Коммунисты транспортной конторы отмечали, что «постановление Совнаркома выполняется нерешительно. Выкорчевывание остатков вредительства, очищение производства от чуждых и сомнительных людей идет медленно. Планов ликвидации последствий вредительства в конторе водного транспорта нет».

Коммунисты торговой конторы прямо заявляли: «Враги запутывали отчетность, создавали хаос в учете... Разворовано, растрачено на огромные суммы материальных ценностей... И теперь среди принятых людей есть и колчаковские каратели и другие вражеские элементы. И сейчас, если не знают цифру растрат и хищений, то лишь только потому, что хаос в отчетности мало чем отличается от 1937 года».

Сама работа красноярских предприятий и контор свидетельствует о наглой работе враждебных людей. На водном транспорте постоянные аварии. Завоз товаров на Крайний Север в ряде случаев срывается. В ремонтной мастерской непрерывный брак.

Регистрируя факты преступной вредительской работы; газета не разоблачает конкретных лиц, умалчивает о них.

25 марта «Большевик Арктики» писал, что «руководящие работники мастерской скрывают не только мелкие дефекты, но и крупные факты прямого вредительства».

Как видно, редакции были известны крупные факты прямого вредительства в ремонтной мастерской, которые укрываются руководящими работниками. Но какими работниками, кто вредит, пакостит, кто укрывает вредителей, — газета не говорит.

Гнилая позиция газеты становится тем более странной, что все эти общие рассуждения и болтовня подаются в передовой под заголовком «Опыт лучших передать всем бригадам?!».

Какой опыт? О положительной работе бригад, работе стахановцев в статье нет ни слова. Что передать? К чему призывает газета читателей?

Подобными вредными выступлениями газета только играет на руку врагам.

Борьба за очищение аппарата проходит без участия газеты, потому что она не знает людей, их работу, огорвана от масс, от партийных организаций.

Настоящих, подлинных авторов — передовых людей нашей родины, стахановцев, агитаторов, рабселькоров — у «Большевика Арктики» нет. Поэтому и пестрят его серые страницы скрытыми за псевдонимами авторами: «С. Г.», «В. Н.», «П. Ш.», «С. К.», «В-ч», «Ш-в», «А.», «Ю-в» и тому подобное. Эти неизвестные люди «освещают» вопросы хозяйства, культуры и быта.

По вопросам партийной жизни с января по май 1938 года в газету написал только один парторг. Партийный актив и рядовые коммунисты совершенно не участвуют в газете, и партийная жизнь не освещается месяцами. Заметки и статьи о партийной жизни появляются только «по случаю» больших событий в партии. Постановление январского Пленума ЦК ВКП(б) газета кампанейски «сопроводила» передовой и тремя сухими отчетами о собраниях, обсуждавших это историческое постановление.

Начались отчеты и выборы партийных органов — «Большевик Арктики» отметил их такими же сухими сообщениями тех же штатных корреспондентов Чекмазовой и А. Еремينا.

Не такого освещения партийной жизни требует партия от газет.

Центральный Комитет ВКП(б) в постановлении от 14 июня 1938 года об архангельской газете «Правда Севера» еще раз указывает, как по-настоящему, широко должна освещать печать полнокровную партийную жизнь. Это указание целиком относится и к газетам Севморпути.

Надо всячески усиливать постановку на

страницах газет вопросов партийной жизни, партийно-политической работы, вопросов овладения большевизмом. Редакции должны как можно шире привлекать к участию в газете коммунистов, создать из них вокруг газеты крепкий актив.

Каждая политотдельская газета должна быть тесно связана с низовыми газетами, стенной печатью. Многотиражки, стенные газеты ждут от политотдельской газеты помощи и руководства.

И в этом отношении красноярская газета является примером того, как не надо работать.

Под боком у политотдела и «Большевика Арктики», в ремонтных мастерских, директор Рогожин приказом сам организует газету «Сигнал». Назначает редактора, заместителя. Приказом обязываются писать в «директорскую» газету все начальники цехов, мастера, рабочие. Этим чудовищных извращений партийных принципов организации и руководства печатью не усмотрела ни политотдел, ни редакция.

Печатная газета на Придвиненской верфи «Стахановец верфи» изобилует грубейшими опечатками, извращениями. В день Конституции (5 декабря 1937 года) «Стахановец верфи» (и. о. редактора Игумнов) грубейшим образом извратил выдержку из доклада товарища Сталина на Чрезвычайном VIII Съезде Советов. Никто не исправил грубейшего извращения, и они продолжают.

17 апреля в «Стахановце верфи» в заметке «Грубое нарушение Конституции» сплошь извращена 122 статья Конституции.

Красноярский политотдел и его газета отдали низовую печать — это острее оружие партии — случайным, непроверенным людям и не видят вредительских извращений, «опечаток» и «ошибок», которыми изобилуют забытые газеты.

Публикуемые материалы в «Большевику Арктики» бездейственны. Сообщение о принятых мерах по материалам газеты большая редкость. За полгода в портфеле редакции набралось всего три отклика на опубликованные заметки. Первый — о неправильном разезде на наемных лошадях работников транспортной конторы. После заметки начальник установил дежурство автомашин. Второй — о безобразиях в гостинице. По сигналу газеты снят с работы комендант и отремонтирована комната. И третий — о снятии с работы пропагандиста политотдела т. Замотаева. Но на третьем случае газета провалялась. Снятый по вине редакции т. Замотаев на работе вскоре был восстановлен, и вынужденный прогул, в результате неправильного снятия, оплачен.

Таковы «итог» полугодовой деятельности политотдельской газеты «Большевик Арктики».

Есть ли всему этому какое-либо оправдание? Нет, конечно. Редакция не может даже сослаться на отсутствие работников, чрезмерную перегрузку. В «Большевику Арктики» три работника. Газета выходит раз в пятидневку. А в апреле и мае выпущено только по четыре номера. Если учесть, что половина каждого номера состоит из перепечаток, то ясно будет, что редакция во главе с и. о. редактора Л. Сироткиным потеряла чувство ответственности перед партией за порученное дело. Кстати сказать, фамилия и. о. редактора Сироткина широко известна читателям не только по подписи под газетой. Она не раз встречалась и в материалах газеты. В отчете о профсоюзном собрании сообщается, что Л. Сироткин за бездеятельность выведен из состава членов местного транспортного конторы. В заметке о работе партийных школ на Сироткина указывают как на непосещающего политзанятия, отлынивающего от учебы.

Тяжелый урок «Большевика Арктики» должны учесть все наши политотдельские газеты. Недостатки и ошибки, порочный стиль работы красноярской газеты в той или иной степени характерны для некоторых других газет системы Главсевморпути. Общий недостаток наших газет заключается прежде всего в слабой связи с массами, в малом активе партийных и непартийных большевиков вокруг газеты.

Постоянная связь с массами, с рабселькорами, чуткое, внимательное отношение к их сигналам, письмам — закон для каждой большевистской газеты. Поправление этого непреложного закона неизбежно ведет газету к провалу, она становится безжизненной, выхоленной, как это и произошло с красноярской газетой.

Качество работы каждой большевистской газеты определяется ее партийностью, ее способностью правильно и своевременно доводить до сознания широких масс лозунги, решения партии Ленина—Сталина, уметь бороться за их осуществление. Без актива, без его участия выполнить эту задачу нельзя.

Организуя и сплачивая актив вокруг политотдельских газет, опираясь на него, выдвигая лучших на газетную работу, наша полярная печать может и должна исправить недостатки и ошибки в своей работе, быть острым, боевым оружием партии, непримиримым в борьбе с врагами народа.

ЦЕННАЯ БРОШЮРА

А. Минеев, Зачем мы организовали экспедицию Папанина. Государственное издательство политической литературы, 1938, 34 стр., тир. 100 000 экз., цена 20 коп.

В одной из своих статей, посвященных папанинской эпопее, О. Ю. Шмидт писал: «... по сути дела группа Папанина совершила не одну, а целых три экспедиции, каждой из которых было бы достаточно, чтобы войти в историю полярных исследований и покрыть славой родину исследователей».¹

Какие же это три экспедиции?

I. Полег на Северный полюс и организация дрейфующей станции; научная работа в районе полюса.

II. Дрейф на льдине от полюса до берегов Гренландии через Центральный Полярный бассейн; научные наблюдения в районах, ранее не посещавшихся.

III. Дрейф на льдине через все Гренландское море; научные наблюдения в местах, почти неизвестных.

Практическое и теоретическое значение гигантской работы папанинцев, проделанной ими за время дрейфа на станции «Северный полюс», трудно переоценить. Товарищ Сталин в своей речи на приеме в Кремле работников высшей школы указал, что папанинцы «прокинули старое представление об Арктике как устаревшее и установили новое, соответствующее требованиям действительной науки». Таким образом папанинская экспедиция знаменует собой новый этап в борьбе за освоение Арктики.

В этой связи большой интерес представляет следующее высказывание автора рецензируемой брошюры:

«Работа экспедиции Папанина является блестящим началом исследований Центрального Полярного бассейна. Нельзя думать, что наше правительство и партия большевиков ограничатся этим первым блестящим опытом. Следует ожидать, что в ближайшие годы будут снаряжены с учетом опыта папанинцев и посланы в неисследованные районы Центрального Полярного бассейна новые экспедиции» (стр. 32).

Серьезного внимания заслуживает, по мнению автора, так называемый полюс недоступности — район Центрального Полярного бассейна, расположенный приблизительно между 140 и 175 меридианами западной долготы и между 90 и 80 градусами северной широты, с центром у пересечения 85 градуса северной широты и 165 градуса западной долготы. Здесь че-

ловек никогда еще не бывал — ни по воздуху, ни по воде, ни по льду.

«Желательно, — пишет автор, — чтобы в этом районе была высажена с самолетов новая группа советских ученых с задачей — исследовать и осветить этот большой и недоступный до сих пор район. На полюсе недоступности необходимо провести те же океанографические, метеорологические, магнитные, гравитационные и другие работы, какие были проведены отважной четверкой. И там необходимо разрешить вопрос о наличии или отсутствии суши, определить глубину моря, решить вопрос о существовании органической жизни, определить направление дрейфа и т. д.» (стр. 33).

* * *

Автор брошюры поставил перед собой благодарную задачу: в форме, доступной для широкого круга читателей, рассказать, зачем была организована экспедиция Папанина, показать, какую колоссальную работу ведет наша страна для освоения Северного морского пути.

Автор рассказывает о «мертвом крае», каким был Север царской России, о неисчислимых богатствах, что хранились без пользы в его недрах, о народах Севера, вымиравших при царизме. Он приводит факты, характеризующие край, и показывает, что «проблема освоения Севера есть, прежде всего, проблема путей сообщения и транспорта» (стр. 5). Царизму эта проблема была не по плечу. Мощные сибирские реки до революции судоходства почти не знали; полярные моря, в которые они впадали, считались для навигации непригодными.

Новую эпоху в истории Севера открыла Великая Октябрьская социалистическая революция. «Советские люди упорно работают на Севере, чтобы освоить его богатства, чтобы помочь его коренному населению подняться в своем хозяйственном и культурном развитии, чтобы разгадать тайны северных морей и заставить эти моря служить Стране Советов» (стр. 11). Эта работа увенчалась уже колоссальными успехами, — о них знают, ими восхищаются во всем мире. Но многое еще предстоит сделать.

Северный морской путь важен для нас не только с точки зрения хозяйственного и культурного развития Крайнего Севера, не только как кратчайший путь между Европейской частью СССР и Дальним Востоком, — он имеет и огромное оборонное значение. «Этот путь целиком и пол-

¹ Девять месяцев на дрейфующей станции «Северный полюс», Госполитиздат, 1938, стр. 13.

ностью наш, здесь хозяевами являемся только мы, враждебное нам государство не рискнет послать сюда военные корабли и аэропланы. Если же кто-либо и сделает это, то кроме неприятностей для себя ничего здесь не получит» (стр. 9).

Автор говорит об основных этапах борьбы за освоение Северного морского пути, о 55 полярных станциях на северном побережье, о морских базах и портах, построенных для обеспечения сквозных рейсов и плавания к устьям сибирских рек, о том, как большевики начали разработку богатств Севера, и читатель видит, что экспедиция Папанина является одним из важнейших элементов сталинского плана освоения Арктики.

Просто и понятно объясняет автор необходимость вывода советских полярных экспедиций в зону высоких широт, в районы Центрального Полярного бассейна. Он подчеркивает громадное значение долгосрочных прогнозов погоды для социалистического сельского хозяйства и огромную роль ледовых прогнозов в освоении арктических морей. «Для долгосрочных прогнозов погоды во всем северном полушарии и для ледовых прогнозов, без которых невозможно полное освоение Северного морского пути, необходимо знание метеорологических, гидрологических и ледовых условий в Центральном Полярном бассейне» (стр. 18).

Брошюра содержит специальную главу, в которой дан краткий обзор научных результатов работы станции «Северный полюс». В этой главе, между прочим, говорится о том, что экспедиция на Северный полюс опровергла старое представление о

характере льдов в Центральном Полярном бассейне:

«Целая эскадра громадных машин на лыжах сумела найти прекрасные ледяные аэродромы... Ледяные поля были достаточно ровны для того, чтобы наши пилоты, правда, обладающие значительным мастерством и опытом, смогли сесть без всякой предварительной подготовки аэродрома» (стр. 28).

Все это верно. Но в упрек автору следует поставить то, что он ничего не сказал о значении челюскинской эпопеи в подготовке экспедиции на полюс. А ведь челюскинская эпопея не только научила советских людей жить и работать на льду, но и вооружила наших героев-летчиков ценнейшим опытом, благодаря которому и стало возможным осуществить перелет эскадры громадных машин на Северный полюс.

Нужно еще указать на следующее замечание: на стр. 11 автор пишет, что советские люди упорно работают на Севере «начиная с 1921 года», а на стр. 14 мы находим такую фразу: «начиная с 1920 года, советские полярники шаг за шагом изучали и осваивали северное побережье от Мурманска до мыса Дежнева». В массовой брошюре такая неряшливость тем более недопустима!

В целом брошюру «Зачем мы организовали экспедицию Папанина» следует признать удачной. Она особенно ценна тем, что дает связный рассказ об основных этапах борьбы за освоение Советской Арктики и правильно оценивает роль экспедиции папанинцев в этой борьбе.

С. СОКОЛОВ

КНИГА НЕ „ДЛЯ МЛАДШЕГО ВОЗРАСТА“

Прошло уже более года после незабываемого дня, когда советские люди водрузили знамена СССР на Северном полюсе. Мы изо дня в день следили по газетам, как разворачивается изумительная эпопея дрейфующего лагеря папанинцев.

И все-таки мы не перестаем с жадным интересом относиться ко всякой новой строке, ко всякому новому слову об экспедиции на Северный полюс и жизни папанинцев среди льдов Центрального бассейна Арктики. Это можно сказать о всей нашей стране, о людях всех профессий и возрастов. Восхищение победой большевиков над непокорными стихиями Арктики разделяют в равной мере все, от мала до велика.

Вот об этом прекрасном деле, о героизме, бесстрашии, мужестве отряда большевиков, взявшего штурмом древнюю ледяную крепость полюса и оставившего там свой отважный гарнизон — четверку

папанинцев, о том, как люди проявили в тяжелой борьбе, в кропотливом труде, в условиях северной природы свою преданность родине, — вот об этом очень важно рассказать и советским детям, растущему поколению счастливых граждан социалистического отечества.

Если для воспитания нашей детворы необходимы примеры смелости, стойкости, бесстрашия и готовности отдать всего себя за родину, — то можно ли найти более яркий пример, чем история экспедиции на Северный полюс?

Недавно Издательство детской литературы выпустило в свет книгу одного из участников полета на полюс, журналиста Э. Виленского («Шестнадцать дней на полюсе», Детиздат ЦК ВЛКСМ, 1938, цена 4 руб. 50 коп.).

Книга предназначена издательством «для младшего возраста». Рассчитывая на 8—9-летнего читателя, книгу напечатали

большими буквами. Но, пожалуй, этим ограничилось издательство в своих заботах о том, чтобы историю завоевания полюса сделать понятной малышам. «Шестнадцать дней на полюсе» — это добросовестные записки наблюдательного человека. Но мы думаем, что книга выиграла бы, если бы автор отказался от мысли описывать все подряд, неукоснительно идя по следу событий. Так можно вести дневник, иначе говоря, заготавливать материал для будущей книги. Но книгу так писать нельзя, особенно если она предназначена для детей. Автор оказался в плену у своей записной книжки.

Огромное количество событий, острых ситуаций, боевых эпизодов вместились в книгу. Этот непрерывный поток повествования временами уступает место наброску лирического портрета, беглой характеристике. Это лучшие места в книге. Особенно удался портрет «самого молодого» участника героической экспедиции — Вани Шмандина. Очень интересно читать о человеке, который впервые попал в вагон поезда только лишь тогда, когда его вызвали из Красноярска в Москву для участия в экспедиции на Северный полюс. На 24-м году жизни Ваня Шмандин впервые совершил путешествие в разе, впервые увидел Москву и впервые попал на Северный полюс. Действительно, как сказал сам Шмандин, «богатый год».

Но таких мест в книге мало.

Другой и, пожалуй, самый серьезный недостаток книги — она написана таким языком, который не может быть понятным для детей младшего возраста. Это язык газетной корреспонденции: «Ширшов немедленно воспользовался наличием чистой воды и начал свои научные работы».

Не говоря уже о примененном в этой фразе казенном обороте («воспользовался наличием»), обратим внимание на термин: «чистая вода». Нетрудно догадаться, что ребенок, прочитав это, поймет так: вода была не грязная.

Автор тщательно и довольно подробно списал техническую сторону экспедиции — материальную часть, оборудование и т. д. Но, делая это, он забыл, для кого пишет. Книга чрезмерно загружена специальной — авиационной, арктической, астрономической — терминологией. Несколько сносок, объясняющих, что «архипелаг — группа островов», а «торосы — ледяные глыбы», не спасают положения. Кстати, таких примечаний мы насчитали всего восемь во всей книге, а между тем почти каждая страница буквально пестрит словами и понятиями, значение которых известно даже не всякому взрослому человеку. Вот, например, на странице 85 мы находим: «ветряк», «трехильный двигатель», «аккумуляторы», «генератор»...

На 101 странице мы читаем такой аб-

зац: «На поверхности воды термометры отметили отрицательную температуру. На глубине 300 метров неожиданно был обнаружен теплый слой воды. Очевидно, здесь проходит теплое течение, идущее из Атлантического океана. Если это подтвердится дальнейшими исследованиями Ширшова, наука обогатится очень интересным и важным открытием».

Все это может быть понятно лишь тем, кто хотя бы поверхностно, хоть в общих чертах, знаком с предметом. Но если читателю восемь лет, он вправе задать по крайней мере следующие вопросы:

а) что значит — отрицательная температура?

б) почему теплый слой воды на глубине триста метров — неожиданное явление?

в) какие другие бывают в северных морях течения?

г) далеко ли от Северного полюса Атлантический океан, а также — почему его течение теплое?

д) почему открытие теплового течения — важное и интересное открытие?

е) зачем людям все это знать?

И так далее и тому подобное... Но мы думаем, что маленький читатель всех этих вопросов не поставит. Вернее предположить, что 8—9-летний ребенок как раз на этом месте отложит книгу в сторону.

В книге Э. Виленского не объяснено даже то основное, без чего ребенок не поймет ни цели, ни значения экспедиции. Получив книжку об экспедиции на полюс, маленький читатель прежде всего захочет узнать: что такое полюс, почему люди стремились достигнуть его, какая от этого польза?

Должно быть товарищи из Детиздата исходили из предположения, что «дети младшего возраста» все сами знают и понимают. Детское издательство (ответственный редактор книги Н. Максимов) не помогло автору сделать рассказ о походе большевиков на полюс понятным, полезным и занимательным для маленьких читателей. Мы повторяем: книга Э. Виленского имеет значительные достоинства, но эта книга не для младшего возраста.

Завоевание Арктики, победы большевиков в борьбе с непокорной и суровой природой Севера, в частности — величественная эпопея похода на полюс и работы папанинской четверки в центре Полярного бассейна — это драгоценный источник, из которого не одно поколение будет черпать примеры доблести, мужества и преданности родине. На эти темы должны быть написаны яркие, художественные книги для детей. Пока же таких книг еще нет. Детское издательство, предназначая для детворы книгу Э. Виленского, отнеслось к этой задаче формально, без достаточной ответственности.

ЛИТЕРАТУРА О ПАПАНИНЦАХ

Высадка советских полярников на полюсе и «полярная Одиссея» папанинцев на протяжении многих месяцев были в центре внимания всей советской — и не только советской, но и зарубежной — периодической печати.

Не меньшее значение уделили этой теме и наши книгоиздательства. Можно насчитать уже не менее полутора десятка сборников, книг и брошюр, посвященных папанинцам.

Одним из первых откликнулось на желание читателя узнать, как была подготовлена и проведена экспедиция на Северный полюс и с какими целями были высажены папанинцы на лед Центрального Полярного бассейна, — издательство ЦК ВЛКСМ «Молодая Гвардия». Издательство выпустило сборник «На полюс», брошюру «Об отважных завоевателях Северного полюса», книгу «Записки пилота», принадлежащую перу участника экспедиции летчика Я. Д. Мошковского.

Сборник «На полюс» (составители Ф. Гарин и Н. Подорольский, стр. 348, цена 4 руб. 50 коп., тираж 100 000 экз.) распадается на две части. В первой части собраны материалы о важнейших полярных экспедициях, предшествовавших наступлению большевиков на полюс. Начиная с путешествия англичанина Джона Фиппса, достигшего в 1733 году 80°48' северной широты, и кончая путешествием Вилкинса на подводной лодке «Наутилус» в 1932 году, перед читателем проходит величественная эпопея борьбы человека за полюс.

Истории советских полярных исследований и блестящей победе советских полярников посвящена вторая часть сборника, озаглавленная «Большевики на полюсе».

В приложении к сборнику даны хронология путешествий к Северному полюсу и перечень использованной литературы.

Брошюра «Об отважных завоевателях Северного полюса» (стр. 104, цена 60 коп., тираж 50 000 экз.) выпущена в серии «В помощь пионервожатому. Беседы в пионерском отряде». Брошюра открывается статьей О. Ю. Шмидта «Зачем мы стремимся на полюс». В нее включены рассказы участников экспедиции.

Книжка Я. Д. Мошковского «Записки пилота» (стр. 222, цена 2 руб. 75 коп., тираж 25 000 экз.), в отличие от других работ, не является перепечаткой материала, помещенного ранее в периодической печати. Это оригинальное произведение представляет собой литературную обработку дневника, который автор, принимавший участие в экспедиции в качестве второго пилота, вначале на самолете

Мазурука, а затем Алексеева, вел на протяжении всего пути Москва — Северный полюс — Москва.

Издательство детской литературы ЦК ВЛКСМ выпустило две книги, посвященные экспедиции на Северный полюс: Э. Виленского «Шестнадцать дней на полюсе» и С. Зенина «Полюс наш».

Книга Э. Виленского «Шестнадцать дней на полюсе» (стр. 128, цена 4 руб. 50 коп., тираж 25 000 экз.) совпадает по теме с работой Я. Мошковского. Это тоже рассказ о путешествии из Москвы до Северного полюса и обратно в Москву, с той только разницей, что первая книга принадлежала перу пилота, а эта книга написана журналистом, побывавшим в качестве корреспондента «Известий» на полюсе.

Авторы книги «Полюс наш!» Б. Белогорский и С. Зенин (стр. 264, цена 5 руб. 50 коп., тираж 50 300) для своего рассказа избрали свежую оригинальную форму, показывая, как отражалось на Большой земле каждое слово, полученное «оттуда», с заветной точки на вершине мира, к которой было приковано внимание всего человечества.

Книга «Полюс наш!» вышла под научной редакцией профессора Н. Н. Зубова, который в приложении дал две главы, посвященные истории борьбы за Северный полюс, и рассказ об арктических льдах. Предисловие к книге написал флагштурман экспедиции на Северный полюс Герой Советского Союза, комбриг И. Спирин.

Возвращение папанинцев на Большую землю и конец легендарного дрейфа папанинцев вызвали новый поток литературы.

Государственное издательство политической литературы выпустило брошюру «Героическая четверка» (стр. 68, цена 60 коп., тир. 50 000 экз.) объединяющую четыре биографии папанинцев, написанные Всеволодом Вишневским, Галиным, Горбатовым и Левиным. Каждая из этих биографий была выпущена и отдельным изданием.

Издательство «Молодая Гвардия» к возвращению папанинцев выпустило книжку «Станция Северный полюс» (стр. 86, цена 1 руб., тираж 50 000 экз.). В книге собраны радиogramмы папанинцев, передававшиеся ими за время пребывания на дрейфующей льдине, начиная с 22 мая 1937 года и кончая последней радиogramмой — рапортом папанинцев о выполнении порученного задания, который был отправлен со станции «Северный полюс» 19 февраля 1938 года на имя ЦК партии и правительства. Радиogramмы, подвергаясь некоторому сокращению, в целях

придания большей связности изложению; и систематизированные по главам, читаются как увлекательный рассказ.

Издательство детской литературы «Детиздат» выпустило в серии «Книга за книгой» книжку «В лагере Папанина» (стр. 32, цена 50 коп., тираж 200 000 экз.). В этой книжке приведено несколько радиogramм Папанина и Ширшова, опубликованных в свое время в «Известиях» и «Правде».

Государственное издательство художественной литературы выпустило сборник «На дрейфующей льдине» (стр. 198, цена 3 руб. 25 коп., тираж 10 000 экз.). За небольшим исключением, в этот сборник вошли статьи, публиковавшиеся в газетах еще в 1937 году. Из новых материалов включены очерк Михаила Кольцова «Человек человеку друг», отрывки из дневника Папанина, помещенные в «Правде», и статья проф. В. Ю. Визе «Самая замечательная полярная экспедиция».

Государственное издательство «Связьтехиздат» выпустило две брошюры. Первая — Э. Т. Кренкеля «Радиостанция Северный полюс» (стр. 39, цена 50 коп., тираж 30 000 экз.). В этой брошюре автор рассказывает о том, как создавалась и работала радиостанция «Северный полюс». Вторая брошюра «Во льдах Арктики» (стр. 24, цена 30 коп.) принадлежит перу радиста-срденноносца Николая Стромиллова. Тов. Стромиллов, также принимавший участие в экспе-

диции на Северный полюс в качестве бортрадиста, тепло рассказывает о своем главном собрате по профессии Эрнсте Теодоровиче Кренкеле.

Издательство ЦК ВКП(б) «Правда» выпустило сборник карикатур «Полюс смеется» (цена 1 руб., тираж 10 000 экз.). В этот сборник вошли дружеские шаржи художников Брискина, Фомичева и Семенова, помещавшиеся в разное время в «Комсомольской Правде». Остроумные карикатуристы хорошо отразили в своих рисунках замечательные черты героических папанинцев — «никогда не унывавших полпредов наших в Арктике» — их неиссякаемую бодрость и оптимизм.

Наконец, последней по времени в серии литературы о папанинцах вышла книжка известного полярника А. Минеева «Зачем мы организовали экспедицию Папанина» (Госполитиздат, стр. 34, цена 20 коп., тираж 100 000 экз.). Большим достоинством этой книжки является то, что автор рассматривает экспедицию Папанина не в отрыве, а в связи со всей той громадной работой, которую ведут советские полярники на Севере.

В изложении автора дрейф папанинцев является логическим и закономерным выводом из всей той большой работы, которую большевики вели и ведут на Севере.

В заключительной главе своей интересной работы Минеев поднимает вопрос о том круге проблем, которые необходимо разрешить для полного познания всех тайн Центрального Полярного бассейна.

ПОПРАВКА

В № 9 «Советской Арктики» за 1937 год в статье В. Судейкина «Песцовая ловушка-кормушка» второй абзац сверху правой колонки на стр. 89 по вине редакции искажен. Этот абзац следует читать: «Все сказанное выше относится к стационарной ловушке-кормушке, устанавливаемой на материке. Но в некоторых местах неплохой песцовый промысел бывает и на

неподвижных торосах. Если промысловики стоят недалеко от мест промысла и возможен ежедневный осмотр ловушек (иначе попавшиеся песцы будут замерзать или гибнуть от голода), можно с целью проведения биотехнических мероприятий и отлова на шкурку производить отлов при помощи переносной ловушка-ящика, построенной по типу ящика с опадной дверкой».

Адрес редакции:

Москва, улица Коминтерна, 4/7. Тел. 4-35-95

Редакционная коллегия

Технический редактор Ю. А. Таубер

Сдано в набор 19 июня 1938 г.

Подписано к печати 10 августа 1938 г.

Бум. 70×108 см.

6 1/2 печ. л.

3 1/4 бум. л.

11 уч.-авт. л.

120 000 тип. зн. в бум. л.

Уполи. Главлита № Б—45531

Зак. 2129

Изд. № 55

Тираж 10 000 экз.

Типография «Коминтерн». Ленинград, Красная ул., 1.