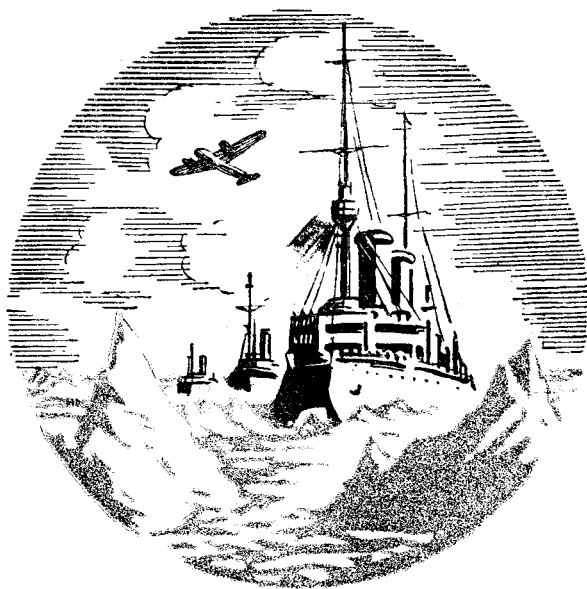
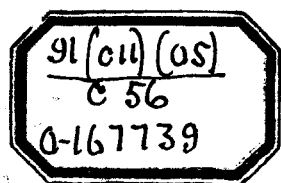


# Советская Арктика

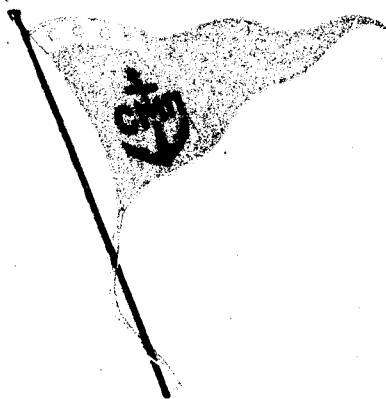


№ 4

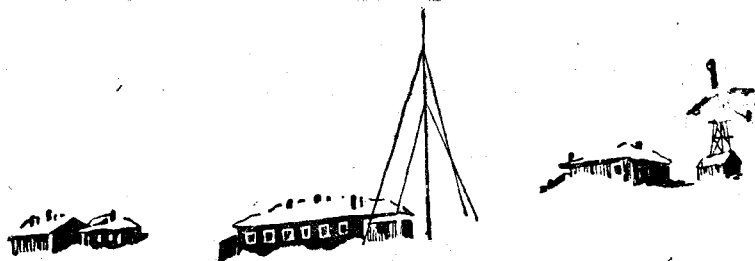
АПРЕЛЬ — 1940

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

# Советская Арктика



167739



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ  
СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ ПРИ СНЕ СССР И ПОЛИТУПРАВЛЕНИЯ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

● Издательство Главсевморпути ●



*Шестая Сессия Верховного Совета СССР 1-го созыва.*

## **ДОКЛАД О ВНЕШНЕЙ ПОЛИТИКЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА**

*Председателя Совета Народных Комиссаров  
и Народного Комиссара Иностранных Дел  
тов. В. М. МОДОТОВА на заседании  
Верховного Совета Союза ССР 29 марта 1940 года.*

Товарищи депутаты!

Со времени последней сессии Верховного Совета прошло пять месяцев. За этот небольшой период произошли события, имеющие первостепенное значение в развитии международных отношений. В связи с этим необходимо рассмотреть на настоящей сессии Верховного Совета вопросы, относящиеся к нашей внешней политике.

Последние события в международной жизни необходимо рассматривать, прежде всего, в свете войны, начавшейся в Центральной Европе осенью прошлого года. В войне между англо-французским блоком и Германией до сих пор не было крупных сражений, и дело ограничивалось отдельными столкновениями, главным образом на море, а также в воздухе. Известно, однако, что выраженное еще в конце прошлого года стремление Германии к миру было отклонено правительствами Англии и Франции, ввиду чего, с обеих сторон, подготовка к развертыванию войны еще больше усилилась.

Германия, объединившая за последний период до 80 миллионов немцев, поставившая под свое господство некоторые соседние государства, и во многом усилившаяся в военном отношении, стала, как видно, опасным конкурентом главных империалистических держав в Европе — Англии и Франции. Поэтому, под предлогом выполнения своих обязательств перед Польшей, они объявили войну Германии. Теперь особенно ясно видно, как далеки действительные цели правительств этих держав от интересов защиты распавшейся Польши или Чехо-Словакии. Это видно уже из того, что правительства Англии и Франции провозгласили своими целями в этой войне разгром и расчленение Германии, хотя эти цели перед народными массами все еще прикрываются лозунгами защиты «демократических» стран и «прав» малых народов.

Поскольку Советский Союз не захотел стать пособником Англии и Франции в проведении этой империалистической политики против Германии, враждебность их позиций в отношении Советского Союза еще больше усилилась, наглядно свидетельствуя, насколько глубоко классовые корни враждебной политики империалистов против социалистического государства. Начавшуюся же в Финляндии войну англо-

французские империалисты готовы были сделать отправным пунктом для войны против СССР, с использованием в этих целях не только самой Финляндии, но и скандинавских стран — Швеции и Норвегии.

Отношение Советского Союза к развертывающейся в Европе войне известно. Проникнутая миролюбием внешняя политика СССР и здесь была продемонстрирована с полной определенностью. Советский Союз сразу же заявил, что он стоит на позиции нейтралитета и неуклонно проводил эту политику в течение всего истекшего периода.

Крутой поворот к лучшему в отношениях между Советским Союзом и Германией нашел свое выражение в договоре о ненападении, подписанном в августе прошлого года. Эти новые, хорошие советско-германские отношения были проверены на опыте в связи с событиями в бывшей Польше и достаточно показали свою прочность. Предусмотренное еще тогда, осенью прошлого года, развитие экономических отношений получило свое конкретное выражение еще в августовском (1939 г.), а затем в февральском (1940 г.) торговых соглашениях. Товарооборот между Германией и СССР начал увеличиваться на основе взаимной хозяйственной выгоды, и имеются основания для дальнейшего его развития.

Наши отношения с Англией и Францией сложились несколько по-другому. Поскольку Советский Союз не пожелал стать орудием англо-французских империалистов в их борьбе за мировую гегемонию против Германии, нам на каждом шагу приходилось наткнуться на глубокую враждебность их политики в отношении нашей страны. Наиболее далеко дело зашло в финляндском вопросе, на чем я остановлюсь позже. Но и других фактов враждебности французской и английской политики в отношении СССР за последние месяцы было не мало.

Достаточно указать, что французские власти не нашли ничего лучшего, как устроить два месяца тому назад полицейский налет на наше торгпредство в Париже. Произведенный в торгпредстве обыск, несмотря на все придирки, не дал никаких результатов. Он лишь оскандалил инициаторов этого безобразного дела и показал, что никаких реальных поводов для этого враждебного в отношении нашей страны акта не имелось. Как мы видим из обстоятельств дела, связанных с отзывом нашего полномочного представителя во Франции тов. Сурица, французское правительство ищет искусственных поводов, чтобы подчеркнуть свою недружелюбность в отношении Советского Союза. Чтобы было ясно, что Советский Союз не больше заинтересован в отношениях между обеими странами, чем Франция, мы отозвали тов. Сурица с поста полпреда во Франции.

Или возьмите такие примеры враждебных по отношению к СССР актов, как захват английскими военными судами на Дальнем Востоке двух наших пароходов, шедших во Владивосток с товарами, закупленными нами в Америке и Китае. Если добавить к этому такие факты, как отказ от выполнения наших старых заказов на промышленное оборудование в Англии, наложение ареста на денежные суммы торгпредства во Франции и многие другие, то враждебность действий английских и французских властей в отношении Советского Союза будет видна еще больше.

Были попытки оправдать эти враждебные в отношении нашей внешней торговли акты тем, что нашей торговлей с Германией мы помогаем последней в войне против Англии и Франции. Не трудно убедиться, что эти аргументы не стоят ломаного гроша. Для этого

нужно сравнить СССР хотя бы с Румынией. Известно, что половину всего внешнего товарооборота Румынии составляет торговля с Германией, причем доля национальной продукции Румынии в экспорте в Германию, например, по таким основным товарам, как нефтепродукты и зерно, намного превышает долю национальной продукции СССР в нашем экспорте в Германию. Тем не менее, в отношении Румынии правительства Англии и Франции не прибегают к враждебным актам и не считают возможным требовать от Румынии прекращения торговли с Германией. Совсем другое отношение к Советскому Союзу. Следовательно, враждебные акты в отношении Советского Союза со стороны Англии и Франции объясняются не торговлей СССР с Германией, а тем, что у англо-французских правящих кругов сорвались расчеты насчет использования нашей страны в войне против Германии и они, ввиду этого, проводят политику мести в отношении Советского Союза.

Необходимо добавить, что все эти враждебные действия со стороны Англии и Франции проводились, несмотря на то, что Советский Союз не предпринимал до сих пор никаких недружелюбных действий в отношении этих стран. Приписываемые же Советскому Союзу фантастические планы каких-то походов Красной Армии «на Индию», «на Восток» и т. п. — такая очевидная дикость, что подобной нелепой брехне могут верить только люди, совсем выжившие из ума. **(Смех).** Дело, конечно, не в этом. Дело, очевидно, в том, что политика нейтралитета, проводимая Советским Союзом, пришлась не по вкусу англо-французским правящим кругам. К тому же нервы у них, видимо, не совсем в порядке. **(Смех).** Они хотят навязать нам другую политику — политику вражды и войны с Германией, политику, которая дала бы им возможность использовать СССР в империалистических целях. Пора бы этим господам понять, что Советский Союз не был и никогда не будет орудием чужой политики, что СССР всегда проводил и будет проводить свою собственную политику, не считаясь с тем, нравится это господам из других стран или не нравится. **(Бурные, продолжительные аплодисменты).**

Перехожу к финляндскому вопросу.

В чем смысл войны, развернувшейся в Финляндии на протяжении последних трех с лишним месяцев? Вы знаете, что смысл этих событий заключался в обеспечении безопасности северо-западных границ Советского Союза и, прежде всего, в обеспечении безопасности Ленинграда.

На протяжении октября и ноября месяцев прошлого года советским правительством велись переговоры с финляндским правительством о предложениях, осуществление которых в современной, все более накаляющейся международной обстановке, мы считали совершенно необходимым и неотложным для обеспечения безопасности страны и, особенно, для безопасности Ленинграда. Из этих переговоров ничего не вышло, ввиду занятой финляндскими представителями недружелюбной позиции. Решение вопроса перешло на поля войны. Можно с уверенностью сказать, что, если бы в отношении Финляндии не было внешних влияний, если бы в отношении Финляндии было меньше подстрекательств к враждебной Советскому Союзу политике со стороны некоторых третьих государств, то Советский Союз и Финляндия уже осенью прошлого года мирно договорились бы между собой и дело обошлось бы без войны. Но, несмотря на то, что свои

пожелания советское правительство свело к минимуму, дело не удалось кончить дипломатическим путем.

Теперь, когда военные действия в Финляндии окончились и подписан Мирный Договор между СССР и Финляндской Республикой, надо и можно судить о значении войны в Финляндии на основании неоспоримых фактов. А эти факты говорят сами за себя. Эти факты говорят о том, что вблизи от Ленинграда, на всем Карельском перешейке, углубляясь на 50—60 километров, финляндские власти соорудили многочисленные и мощные железобетонные и гранитноземляные военные укрепления с артиллерией и пулеметами. Число этих укреплений исчисляется многими сотнями. Эти военные укрепления, особенно железобетонные сооружения, достигшие значительной военной мощи, имевшие подземные соединения, окруженные специальными противотанковыми рвами и надолбами из гранита и поддерживаемые устройством многочисленных минных полей, в совокупности составляли так называемую «линию Маннергейма», построенную под руководством соответствующих иностранных специалистов по типу «линии Мажино» и «линии Зигфрида». Следует отметить, что эти укрепления считались до наших дней неприступными, т. е. такими укреплениями, которые до сих пор еще ни одной армией не были сокрушены. Следует также отметить, что каждую деревушку в этих районах финские военные власти заранее старались превратить в укрепленный пункт, снабженный оружием, радиоантеннами, колонками для горючего и т. п. Во многих местах в южной и восточной Финляндии вплотную к нашей границе были проведены стратегические железнодорожные пути и шоссе дороги, не имеющие никакого хозяйственного значения.

Коротко говоря, военные действия в Финляндии показали, что Финляндия и, прежде всего, Карельский перешеек, была уже к 1939 году превращена в готовый военный плацдарм для третьих держав для нападения на Советский Союз, для нападения на Ленинград.

Неоспоримые факты показали, что враждебность финляндской политики, с которой мы столкнулись осенью прошлого года, была не случайна. Враждебные Советскому Союзу силы подготовили против нашей страны и, прежде всего, против Ленинграда такой военный плацдарм в Финляндии, который при определенных неблагоприятных для СССР внешних обстоятельствах должен был сыграть свою роль в планах антисоветских сил империалистов и их союзников в Финляндии.

Красная Армия не только сокрушила «линию Маннергейма» и тем покрыла себя славой, как первая армия, в труднейших условиях проложившая путь через большую мощную полосу вполне современных военных укреплений,—Красная Армия вместе с Красным Флотом не только сокрушила финляндский военный плацдарм, подготовленный для нападения на Ленинград, но и ликвидировала кое-какие антисоветские планы, взлелеянные на протяжении последних лет некоторыми третьими странами. **(Продолжительные аплодисменты).**

Насколько далеко зашла враждебность к нашей стране в правящих и военных кругах Финляндии, подготовлявших военный плацдарм против СССР, видно также из многочисленных фактов исключительного варварства и зверства со стороны белофиннов в отношении раненых и попавших в плен красноармейцев. Так, когда в одном из районов севернее Ладожского озера финны окружили наши санитарные землянки, где находилось 120 тяжело раненых, все они были

уничтожены белофиннами, часть их сожжена, часть найдена с разбитыми головами, остальные заколоты или пристрелены. Несмотря на наличие смертельных ран, значительная часть погибших здесь, как и в других местах, имела следы пристрелов в голову и добивания прикладами, а часть убитых огнестрельным оружием имела ножевые раны, нанесенные финками в лицо. Некоторые трупы были найдены с отрубленными головами и головы не были обнаружены. В отношении попавших в руки белофиннов женщин-санитарок применялись специальные издевательства и невероятные зверства. В некоторых случаях трупы убитых приставлялись к деревьям вверх ногами. Все это варварство и бесчисленные зверства — плоды политики финляндской белогвардейщины, стремившейся раздуть в своем народе ненависть к нашей стране.

Так выглядит лицо финских защитников «западной цивилизации».

Не трудно видеть, что война в Финляндии была не просто столкновением с финскими войсками. Нет, здесь дело обстояло посложнее. Здесь произошло столкновение наших войск не просто с финскими войсками, а с соединенными силами империалистов ряда стран, включая английских, французских и других, которые помогали финляндской буржуазии всеми видами оружия и, особенно, артиллерией и самолетами, а также своими людьми под видом «добровольцев», своим золотом и всяким снабжением, своей бешеной агитацией во всем мире за всяческое раздувание войны против Советского Союза. К этому надо добавить, что в яростном вое врагов Советского Союза все время выделялись визгливые голоса всех этих протитуированных «социалистов» из II Интернационала (**веселое оживление в зале**), всех этих Эттли и Блюмов, Ситриных и Жуо, Транмелей и Хеглундов — лакеев капитала, вконец продавших себя поджигателям войны.

Английский премьер Чемберлен, выступая 19 марта в палате общин, не только выразил злое сожаление в связи с тем, что не удалось помешать окончанию войны в Финляндии, перед всем миром вывернув, тем самым, наизнанку свою «миролюбивую» империалистическую душу (**смех**), но и дал что-то вроде отчета в том, как и чем именно английские империалисты стремились помочь разжиганию войны в Финляндии против Советского Союза. Чемберлен огласил список военных материалов, которые были обещаны и отправлены в Финляндию: было обещано 152 самолета, послано — 101 самолет; было обещано орудий — 223, послано — 114; было обещано снарядов — 297 тысяч, послано — 185 тысяч; пушек Виккерса было обещано — 100, послано — 100; было обещано авиационных бомб — 20.700, было послано — 15.700; было обещано противотанковых мин — 20.000, было послано — 10.000 и т. д. Не стесняясь, Чемберлен рассказывал и о том, что «подготовка к отправке экспедиционных частей велась с максимальной быстротой, и экспедиционная армия в количестве 100 тысяч человек была готова к отправке в начале марта — за два месяца до того срока, который назначил Маннергейм для их прибытия в Финляндию... Эти войска не должны были быть последними».

Вот как выглядит на деле «миролюбивый» английский империалист по своим же собственным признаниям.

Что касается Франции, то, по сообщениям французской печати, отсюда было отправлено в Финляндию 179 самолетов, 472 орудия, 795.000 снарядов, 5.100 пулеметов, 200.000 ручных гранат и т. д. 11 марта тогдашний французский премьер Даладье заявил в палате депутатов, что «Франция выступила во главе стран, которые согласи-

лись поставлять военные материалы Финляндии и, в частности, Франция, по просьбе Гельсинки, только что послала в Финляндию ультрасовременные бомбардировщики». Даладье заявлял, что «с 26 февраля экспедиционный корпус французских войск снаряжен и подготовлен. Значительное количество судов готово отправиться из двух крупных портов Ламанша и Атлантического побережья». Даладье заявлял также, что союзники «придут на помощь Финляндии всеми обещанными силами».

Эти враждебные Советскому Союзу заявления Даладье говорят сами за себя. Однако, нет нужды останавливаться на этих враждебных заявлениях, поскольку в них, видимо, уже нет в полной мере трезвого хода мыслей. **(Веселое оживление в зале).**

Следует еще упомянуть об участии в финляндской войне Швеции. По сообщениям, обошедшим все шведские газеты, Швеция предоставила в распоряжение Финляндии во время войны против Советского Союза «известное количество самолетов, которые составляли, примерно, одну пятую часть всех тогдашних шведских военно-воздушных сил». По заявлению шведского военного министра финны получили из Швеции 84.000 винтовок, 575 пулеметов, свыше 300 артиллерийских орудий, 300 тысяч гранат, 50 миллионов патронов. Весь этот материал, по заявлению министра, был самого новейшего образца.

Не отстала в раздувании войны в Финляндии также и Италия. Она, например, послала в Финляндию 50 военных самолетов.

Военная помощь Финляндии шла также из столь преданных «миролюбию» Соединенных Штатов Америки. **(Общий смех).**

Общее количество всякого вооружения, посланного Финляндии из других стран только за время войны, достигло, по неполным сведениям: самолетов — не менее 350, артиллерийских орудий до 1.500, свыше 6.000 пулеметов, до 100 тысяч винтовок, 650.000 ручных гранат, 2.500.000 снарядов, 160.000.000 патронов и еще многое другое.

Нет нужды приводить другие факты, подтверждающие, что в Финляндии дело шло не просто о нашем столкновении с финскими войсками, а о столкновении с соединенными силами ряда наиболее враждебных Советскому Союзу империалистических стран. Сломив эти соединенные силы врагов, Красная Армия и Красный Флот вписали новую славную страницу в свою историю и показали, что в нашем народе источник отваги, самоотверженности и героизма неисчерпаем. **(Бурные аплодисменты).**

Война в Финляндии потребовала, как от нас, так и от финнов больших жертв. По подсчетам нашего Генерального Штаба на нашей стороне количество убитых и умерших от ран составляет 48.745 человек, то-есть немного меньше 49 тысяч человек, количество раненых — 158.863 человека. С финской стороны делаются попытки преуменьшить их жертвы, но жертвы финнов значительно больше наших. По минимальным подсчетам нашего Генерального Штаба у финнов количество убитых достигает не менее 60 тысяч, не считая умерших от ран, а количество раненых не менее 250.000 человек. Таким образом, исходя из того, что численность финской армии составляла не менее 600 тысяч человек, нужно признать, что финская армия потеряла убитыми и ранеными более половины своего состава.

Таковы факты.

Остается вопрос, почему все же правящие круги Англии и Франции, а также некоторых других стран так активно участвовали в этой войне на стороне Финляндии, против Советского Союза. Известно, что

правительства Англии и Франции предпринимали отчаянные усилия, чтобы помешать окончанию войны и восстановлению мира в Финляндии, хотя они не связаны никакими обязательствами по отношению к Финляндии. Известно также, что в свое время даже при наличии пакта взаимопомощи между Францией и Чехо-Словакией, Франция не пришла на помощь Чехо-Словакии. А Финляндии прямо навязывали свою военную помощь как Франция, так и Англия, чтобы только помешать окончанию войны и восстановлению мира между Финляндией и Советским Союзом. Наемные разбойники пера — из числа всяких писателей, специализировавшихся на газетном жульничестве и надувательстве, пытаются объяснить подобное поведение англо-французских кругов особой заботой о «малых народах». Но объяснить эту политику Англии и Франции особой заботой об интересах малого государства просто смешно. Объяснять ее обязательствами перед Лигой Наций, которая потребовала, де, защиты ее члена, также совершенно нестроумно.

В самом деле, не прошло еще и года, как Италия захватила и уничтожила независимую Албанию, состоявшую членом Лиги Наций. И что же? Выступили ли Англия и Франция в защиту Албании, подняли ли они хотя бы слабый голос против захватнических действий Италии, насильно подчинившей себе Албанию, не считаясь с ее населением, составляющим свыше миллиона человек, и не обращая внимания на то, что Албания — член Лиги Наций? Нет, ни английское, ни французское правительство, ни Соединенные Штаты Америки, ни Лига Наций, потерявшая всякий авторитет из-за хозяйничания здесь все тех же англо-французских империалистов, даже не пошевелили пальцем по этому случаю. Эти «защитники» малых народов, эти «поборники» прав членов Лиги Наций на протяжении целых 12 месяцев так и не решились поставить на обсуждение Лиги Наций вопрос о захвате Албании Италией, произведенном еще в апреле прошлого года. Больше того, они фактически санкционировали этот захват. Следовательно, совсем не защитой малых народов и не защитой прав членов Лиги Наций объясняется поддержка Финляндии против Советского Союза со стороны английских и французских правящих кругов. Эта поддержка объясняется тем, что в Финляндии у них был готовый военный плацдарм на случай нападения на СССР, а Албания не занимала такого места в их планах. На самом деле, права и интересы малых народов представляют разменную монету в руках империалистов.

Руководящая газета английских империалистов «Таймс», как и руководящая газета французских империалистов «Тан», не говоря уже о других английских и французских буржуазных газетах, в последние месяцы откровенно призывали к интервенции против Советского Союза, ничуть не считаясь с тем, что между Англией и Францией, с одной стороны, и Советским Союзом, с другой стороны, существуют, так называемые, нормальные дипломатические отношения. В тон этим руководящим буржуазным газетам, и даже забегая вперед, выступают с речами люди из лакейской, устроенной теперь в каждом «порядочном» буржуазном государстве, для «социалистов» типа Эттли в Англии, типа Блюма во Франции, которые так усердствуют насчет раздувания и дальнейшего расширения войны. В выступлениях англо-французской империалистической прессы и этих «социалистических» ее подголосков слышится голос того же озверелого империализма, ненавидящего социалистическое государство, который

нам знаком с первых дней существования Советского Союза. Еще 17 апреля 1919 года английский «Таймс» писал:

«Если мы посмотрим на карту, то мы найдем, что лучшим подступом к Петрограду является Балтика и что кратчайший и наиболее легкий путь к нему лежит через Финляндию, границы которой находятся всего в каких-нибудь 30 милях от столицы России. Финляндия — это ключ к Петрограду, а Петроград — это ключ к Москве».

Если нужны были какие-либо доказательства того, что английские и французские империалисты не расстались до сих пор с такого рода сумасбродными планами, то после последних событий в Финляндии всякие неясности на этот счет устранены. Соответствующие планы вновь сорвались не по недостатку усердия антисоветских сил в Англии и Франции и не просто потому, что в последний момент руководящие круги Финляндии, а также Швеции и Норвегии, проявили, наконец, известное благоразумие. Эти планы сорвались благодаря блестящим успехам Красной Армии, особенно, на Карельском перешейке. **(Аплодисменты)**. Но мы не забудем, что последние события снова напомнили всем нам о необходимости дальнейшего неуклонного укрепления мощи нашей Красной Армии и всей обороны нашей страны. **(Шумные и продолжительные аплодисменты)**.

В начале февраля финнами был практически поставлен вопрос об окончании войны в Финляндии. Через шведское правительство мы узнали, что финляндское правительство хотело бы знать о наших условиях, на которых можно кончить войну. Раньше чем решить этот вопрос, мы обратились к Народному Правительству Финляндии, чтобы узнать его мнение по этому вопросу. Народное Правительство высказалось за то, чтобы, в целях прекращения кровопролития и облегчения положения финляндского народа, следовало бы пойти навстречу предложению об окончании войны. Тогда нами были выдвинуты условия, которые вскоре были приняты финляндским правительством. Я должен добавить, что через неделю после начала переговоров с финнами со стороны английского правительства было также выражено желание выяснить возможность посредничества будто бы в целях окончания войны в Финляндии **(смех)**, но когда наш полпред в Англии т. Майский информировал Лондон о соответствующих наших предложениях, впоследствии целиком принятых Финляндией, то английское правительство не захотело содействовать окончанию войны и восстановлению мира между СССР и Финляндией. Тем не менее, соглашение между СССР и Финляндией вскоре состоялось. Результаты соглашения о прекращении военных действий и об установлении мира даны в Мирном Договоре, подписанном 12 марта. В связи с этим встал вопрос о самороспуске Народного Правительства, что им и было осуществлено.

Вы знаете условия, установленные Мирным Договором. Согласно этому Договору произведено изменение южной и частично восточной границ Финляндии. Весь Карельский перешеек, вместе с Выборгом и Выборгским заливом, все западное и северное побережье Ладожского озера, вместе с Кексгольмом и Сортавала, перешли к Советскому Союзу. В районе Кандалякши, где граница Финляндии особенно близко подходила к Мурманской железной дороге, произведена отодвижка границы. К Советскому Союзу отошли принадлежавшие Финляндии небольшие части полуостровов Средний и Рыбачий — на севере, а в Финском заливе известная группа островов, вместе с островом

Гогланд. Кроме того, сроком на 30 лет к Советскому Союзу, в порядке аренды, с ежегодной уплатой Советским Союзом 8 миллионов финских марок, перешел полуостров Ханко с прилегающими к нему островами, где будет сооружена наша военно-морская база для обороны от агрессии входа в Финский залив. Договор, кроме того, облегчает возможность транзита товаров для Швеции, Норвегии и Советского Союза. Вместе с тем, Мирный Договор предусматривает взаимное воздержание от всякого нападения друг на друга и неучастие во враждебных друг другу коалициях.

В англо-французской прессе делались попытки изобразить советско-финляндский договор и, в частности, переход Карельского перешейка к Советскому Союзу, как «уничтожение» независимости Финляндии. Это, конечно, дикость и пустая брехня! Финляндия представляет и теперь территорию почти в четыре раза большую, чем Венгрия, в восемь с лишком раз большую, чем Швейцария. Если никто не сомневается в том, что Венгрия и Швейцария являются независимыми государствами, как можно сомневаться в том, что Финляндия является независимой и суверенной?

В той же англо-французской прессе писали, что Советский Союз будто бы хочет превратить Финляндию только лишь в балтийское государство. Разумеется, и это глупость. Достаточно указать на то, что СССР, заняв во время войны прилегающий к Ледовитому океану район Петсамо, добровольно вновь вернул этот район Финляндии, так как считал необходимым предоставить Финляндии незамерзающий океанский порт. Из этого следует, что мы считаем Финляндию не только балтийской, но и северной страной.

Правда заключается не в этих выдумках англо-французских газет, набивших руку на всяких фальшивках антисоветской пропаганды. Правда заключается в другом, а именно в том, что Советский Союз, разбивший финскую армию и имевший полную возможность занять всю Финляндию, не пошел на это и не потребовал никакой контрибуции в возмещение своих военных расходов, как это сделала бы всякая другая держава, а ограничил свои пожелания минимумом, проявив великодушные в отношении Финляндии.

В чем основной смысл Мирного Договора? В том, что он должным образом обеспечивает безопасность Ленинграда, а также Мурманска и Мурманской дороги. На этот раз мы не могли ограничиться только теми пожеланиями, которые нами были выдвинуты осенью прошлого года и принятие которых Финляндией означало бы избежание войны. После того, как пролилась — не по нашей вине — кровь наших бойцов и мы убедились, насколько далеко зашла враждебность политики финляндского правительства в отношении Советского Союза, мы должны были вопрос о безопасности Ленинграда поставить на более надежную основу и, кроме того, должны были поставить вопрос о безопасности Мурманской железной дороги и Мурманска, являющегося единственным нашим незамерзающим океанским портом на Западе и потому имеющего исключительно большое значение для нашей внешней торговли и вообще для связи Советского Союза с другими странами. Никаких других целей, кроме обеспечения безопасности Ленинграда, Мурманска и Мурманской железной дороги, мы не ставили в Мирном Договоре. Но зато эту задачу мы считали необходимым решить надежным, прочным образом. Мирный Договор исходит из признания принципа государственной независимости Финляндии, из признания самостоятельности ее внешней и внутренней политики

и, вместе с тем, из необходимости обеспечения безопасности Ленинграда и северо-западных границ Советского Союза.

Таким образом, цель, поставленная нами, достигнута, и мы можем выразить полное удовлетворение договором с Финляндией. (**Аплодисменты**).

Отныне политические и хозяйственные отношения с Финляндией полностью восстанавливаются. Правительство выражает уверенность, что между Советским Союзом и Финляндией будут развиваться нормальные добрососедские отношения.

Надо, однако, предупредить против попыток нарушения только что заключенного Мирного Договора, которые уже делаются со стороны некоторых кругов Финляндии, а также Швеции и Норвегии под предлогом создания военно-оборонительного союза между ними. В свете недавней речи председателя норвежского стортинга г. Хамбро, призывавшего Финляндию, со ссылками на исторические примеры, «к отвоевыванию границ страны», и заявлявшего, что такой мир, какой заключен Финляндией с СССР, «не может существовать долго», — в свете этого и подобных выступлений не трудно понять, что попытки создания так называемого «оборонительного союза» Финляндии, Швеции и Норвегии направлены против СССР и безрассудно подогреваются идеологией военного реванша. Создание такого военного союза с участием Финляндии не только противоречило бы статье 3-ей Мирного Договора, исключающей участие договаривающихся сторон во враждебных друг другу коалициях (союзах), но противоречило бы всему Мирному Договору, прочно определившему советско-финляндскую границу. Верность этому Договору несовместима с участием Финляндии в каком-либо военно-реваншистском союзе против СССР. Участие же Швеции и Норвегии в таком союзе означало бы отказ этих стран от проводимой ими политики нейтралитета и переход их к новой внешней политике, из чего Советский Союз не мог бы не сделать своих соответствующих выводов.

В свою очередь, правительство считает, что у Советского Союза нет спорных вопросов со Швецией и Норвегией и что советско-шведские и советско-норвежские отношения должны развиваться на основе дружбы. Распространявшиеся же в антисоветских целях слухи о том, что Советский Союз будто бы требует портов на западном побережье Скандинавии, что он претендует на Нарвик и т. п., — такая дикость, что это не нуждается и в опровержении. Старания же господ «социалистов», вроде Хеглунда в Швеции и Транмеля в Норвегии, портить отношения этих стран с Советским Союзом надо заклеить как дело злейших врагов рабочего класса, купленных иностранными капиталистами и предающих интересы своего народа.

Заключение Мирного Договора с Финляндией завершает выполнение задачи, поставленной в прошлом году, по обеспечению безопасности Советского Союза со стороны Балтийского моря. Этот Договор является необходимым дополнением к трем договорам о взаимопомощи, заключенным с Эстонией, Латвией и Литвой. На основании полугодичного опыта, прошедшего со времени заключения этих договоров о взаимопомощи, можно сделать вполне определенные положительные выводы о договорах с Прибалтами. Следует признать, что договора Советского Союза с Эстонией, Латвией и Литвой способствовали упрочению международных позиций как Советского Союза, так, и Эстонии, Латвии и Литвы. Вопреки запугиваниям, которыми занимались враждебные Советскому Союзу империалистические круги, государственная

независимость и самостоятельность политики Эстонии, Латвии и Литвы ни в чем не пострадали, а хозяйственные отношения этих стран с Советским Союзом стали заметно расширяться. Исполнение договоров с Эстонией, Латвией и Литвой проходит удовлетворительно и создает предпосылки для дальнейшего улучшения отношений между Советским Союзом и этими государствами.

В последнее время в иностранной печати исключительно большое внимание уделялось вопросу о взаимоотношениях Советского Союза с его соседями по южной границе, в частности по Закавказью, а также с Румынией. Надо ли доказывать, что правительство не видит никаких оснований к ухудшению отношений с нашими соседями и на юге. Правда, сейчас в Сирии и вообще на Ближнем Востоке идет большая подозрительная возня с созданием англо-французских, по преимуществу колониальных армий во главе с генералом Вейганом. Мы должны быть бдительны в отношении попыток использования этих колониальных и неколониальных войск во враждебных Советскому Союзу целях. Всякие попытки такого рода вызвали бы с нашей стороны ответные меры против агрессоров, причем опасность такой игры с огнем должна быть совершенно очевидна для враждебных СССР держав и для тех из наших соседей, кто окажется орудием этой агрессивной политики против СССР. **(Аплодисменты)**. Что же касается наших отношений с Турцией и Ираном, то они определяются существующими между нами договорами о ненападении и неуклонным стремлением Советского Союза к выполнению вытекающих из этого взаимных обязательств. Наши отношения с Ираном в хозяйственной области урегулированы только что заключенным Советско-Иранским торговым договором.

Из упомянутых мною южных соседних государств у нас нет пакта ненападения с Румынией. Это объясняется наличием нерешенного спорного вопроса, вопроса о Бессарабии, захват которой Румынией Советский Союз никогда не признавал, хотя и никогда не ставил вопроса о возвращении Бессарабии военным путем. Поэтому нет никаких оснований к какому-либо ухудшению и Советско-Румынских отношений. Правда, у нас в течение длительного времени нет полномочного представителя в Румынии и его обязанности выполняет поверенный в делах. Но это вызвано специфическими обстоятельствами недавнего прошлого. Если касаться этого вопроса, то приходится напомнить на-счет неблагоприятной роли румынских властей в 1938 г. в отношении исполнявшего в то время обязанности советского полпреда в Румынии — Бутенко. Как известно, этот последний каким-то образом таинственно тогда исчез не только из полпредства, но и из Румынии, и советскому правительству так и не удалось ничего достоверного установить об этом исчезновении, причем мы будто бы должны поверить, что никакие румынские власти не имели отношения к этому скандально-преступному делу. Нечего говорить, что в цивилизованном государстве, и вообще в сколько-нибудь благоустроенной стране, таким вещам не должно быть места. После этого понятна происшедшая задержка с назначением советского полпреда в Румынию. Надо, однако, думать, что Румыния поймет, что подобные вещи неприемлемы.

В наших отношениях с Японией мы не без известных трудностей, но все же разрешили некоторые вопросы. Об этом говорит заключенное 31 декабря прошлого года советско-японское соглашение по рыболовному вопросу на текущий год, а также согласие Японии на уплату

последнего долго задерживавшегося ею денежного взноса за КВЖД. Тем не менее, нельзя выразить большого удовлетворения нашими отношениями с Японией. Так, до сих пор, несмотря на происходившие длительные переговоры советско-монгольских и японо-манчжурских делегатов, остался нерешенным важный вопрос об установлении границы на части территории в районе бывшего в прошлом году военного конфликта. Японскими властями продолжают чиниться препятствия к нормальному использованию внесенного Японией последнего денежного взноса за КВЖД. Совершенно ненормальны во многих случаях отношения японских властей к сотрудникам советских органов в Японии и Манчжурии. В Японии должны, наконец, понять, что Советский Союз ни в каком случае не допустит нарушения его интересов. **(Продолжительные аплодисменты)**. Только при таком понимании советско-японских отношений они могут развиваться удовлетворительно.

В связи с Японией, скажу два слова по одному, так сказать, не деловому вопросу **(веселое оживление в зале)**. На днях один из депутатов японского парламента задал своему правительству такой вопрос: «Не следует ли обдумать, как коренным образом покончить с конфликтами между СССР и Японией, например, посредством покупки Приморья и других территорий». **(Взрыв смеха)**. Задавший этот вопрос японский депутат, интересующийся покупкой советских территорий, которые не продаются **(смех)**, по меньшей мере, веселый человек. **(Смех, аплодисменты)**. Но своими глупыми вопросами он, по моему, не поднимает авторитета своего парламента. **(Смех)**. Однако, если в японском парламенте так сильно увлекаются торговлей, не заняться ли депутатам этого парламента продажей южного Сахалина. **(Смех, продолжительные аплодисменты)**. Я не сомневаюсь, что в СССР нашлись бы покупатели. **(Смех, аплодисменты)**.

Что касается наших отношений с Соединенными Штатами Америки, то они за последнее время не улучшились и, пожалуй, не ухудшились, если не считать так называемого «морального эмбарго» против СССР, лишенного какого-либо смысла особенно после заключения мира между СССР и Финляндией. Наш импорт из США увеличился в сравнении с прошлым годом. Он мог бы еще больше увеличиться, если бы американские власти не чинили препятствий.

Такова в целом международная обстановка в связи с событиями за период последних пяти месяцев.

Из всего сказанного выше видно, в чем мы видим главные задачи нашей внешней политики в данной международной обстановке.

Коротко говоря, задачи нашей внешней политики заключаются в том, чтобы обеспечить мир между народами и безопасность нашей страны. Выводом из этого является — позиция нейтралитета и неучастие в войне между крупнейшими державами Европы. Эта позиция основана на заключенных нами договорах и она полностью соответствует интересам Советского Союза. Эта позиция оказывает, вместе с тем, сдерживающее влияние на расширение и разжигание войны в Европе и потому она в интересах всех народов, стремящихся к миру и стонущих уже от новых громадных лишений, вызванных войной.

Подводя итоги последнего периода, мы видим, что в деле обеспечения безопасности нашей страны мы сделали за это время немалые успехи. Это-то и бесит наших врагов. Мы же, веря в свое дело и в свои силы, со всей последовательностью будем продолжать нашу внешнюю политику неуклонно и дальше. **(Бурные, продолжительные аплодисменты всего зала. Депутаты встают)**.



## В Центральном полярном бассейне

(МАТЕРИАЛЫ ГЕРОИЧЕСКОГО ДРЕЙФА «Г. СЕДОВА»)

**В. БУЙНИЦКИЙ**

Герой Советского Союза  
Гидрограф ледокольного  
парохода «Г. Седов»

### НАУЧНАЯ РАБОТА НА «СЕДОВЕ»



**Д**рейфовавший ледокольный пароход «Георгий Седов» является третьей подвижной научно-исследовательской станцией в Северном ледовитом океане.

Первые сведения о Центральном полярном бассейне собраны экспедицией Нансена на судне «Фрам» в 1893—1896 гг. Нансен допускал существование течения, проходящего через весь Ледовитый океан — от области, лежащей между Новосибирскими островами и островом Врангеля, через полюс к Гренландии. Предположение Нансена полностью не оправдалось. Его корабль «Фрам» пронесло вдали от полюса, и таким образом все научные наблюдения, которые были им собраны, хотя и внесли огромный и по существу первый вклад в науку о Полярном бассейне, но все же не раскрыли тайны центральной части Ледовитого океана — области, окружающей Северный полюс.

Новый огромный вклад в науку вложила в 1937—1938 г.г. советская дрейфующая экспедиция «Северный полюс», которая, дрейфуя от полюса до южной границы Гренландского моря, собрала ценнейший научный материал о Центральной Арктике.

Когда эта экспедиция еще продолжала свою работу, в 40 милях к западу от острова Бельковского начался дрейф «Седова». Под действием устойчивых ветров юго-восточной четверти первый месяц «Седов» дрейфовал почти на чистый север, примерно по 133 меридиану восточной долготы. Затем, достигнув 78-й параллели, дрейф повернул на восток.

2 марта 1938 г. «Седов» оказался на 78°25' восточной долготы. Эта точка явилась самым восточным пунктом, достигнутым «Седовым». С тех пор корабль стал продвигаться на северо-северо-запад, и к моменту подхода «Ермака» 28 августа 1938 г. «Седов» уже был за 83-й параллелью. В этом же направлении дрейф продолжался до половины ноября 1938 г. Затем корабль описал огромную петлю, вытянутую в северо-западном — юго-восточном направлении. Дальше «Седов» стал продвигаться преимущественно на запад, поднимаясь одновременно к северу.

17 февраля 1939 г. «Седов» оказался на  $85^{\circ}56,7'$  северной широты и  $119^{\circ}59'$  восточной долготы. В этот день был побит рекорд достижения высшей широты (установленной «Фрамом») для судов, дрейфующих вместе со льдами.

19 февраля мы пересекли 86-ю параллель и затем всю весну и лето дрейфовали вблизи нее, то опускаясь к югу, то снова поднимаясь на север.

С половины мая по конец июля 1939 г. пути «Седова» и «Фрама» как бы переплетаются, но затем «Седов» начинает быстро подниматься на север и 29 августа достигает самой северной точки своего дрейфа —  $86^{\circ}39,5'$  северной широты и  $47^{\circ}55'$  восточной долготы. Дальше дрейф «Седова» изменил направление сначала на юго-запад, затем на юг и направился между дрейфами станции «Северный полюс» и «Фрама».

11 января 1940 г. «Седов» находился на  $81^{\circ}07'$  северной широты и  $3^{\circ}50'$  восточной долготы.

13 января, пробившись сквозь тяжелые льды, к нам подошел линейный лебодол «Иосиф Сталин», и дрейф «Седова» окончился.

В течение 812 дней дрейфа «Седова» от Новосибирских островов до Гренландского моря пройдено около 3500 миль пути.

Каковы в кратких чертах те научные наблюдения, которые мы выполняли во время дрейфа на «Седове»?

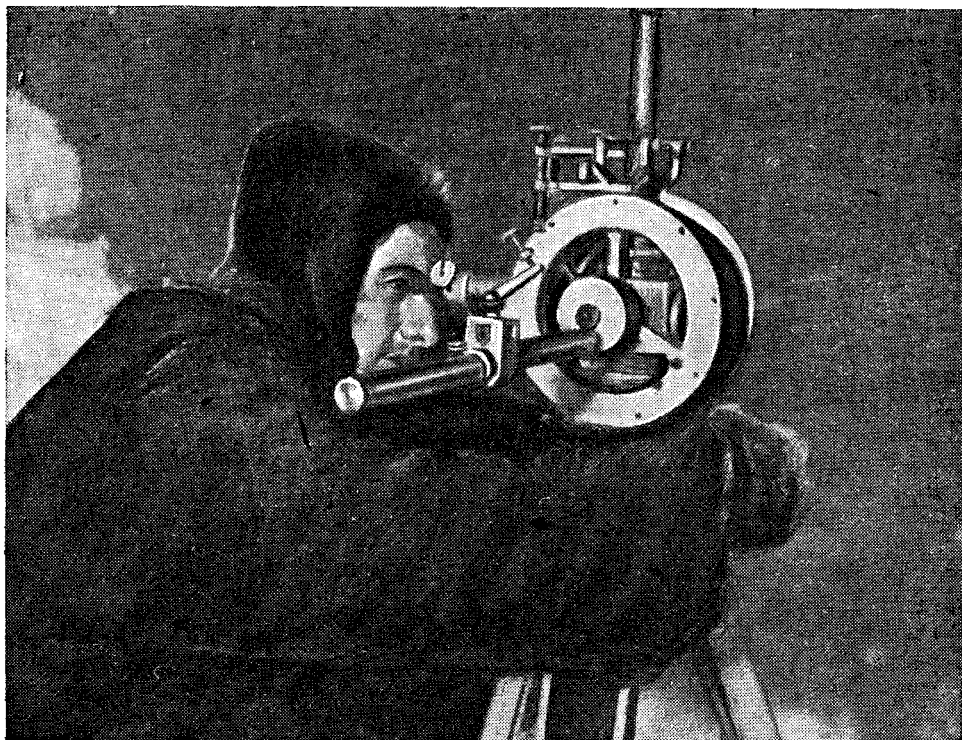
С момента ухода «Ермака», то-есть с 29 августа 1938 г., до 13 января 1940 г. нами сделано 415 астрономических пунктов. Координаты каждого астрономического пункта определялись по трем линиям положения. Точность определения координат в среднем — около 0,1 мили. Астрономические наблюдения мы выполняли посредством универсальных приборов. У нас был малый универсал Гильдебранда, десятисекундный универсал Керна и пятисекундный универсал Гильдебранда. Посредством последнего универсала мы могли наблюдать звезды даже в светлое время.

Астрономические наблюдения производились настолько часто, насколько позволяло наличие светил. Это дало возможность проложить на карте путь дрейфа льдов от Новосибирских островов до Гренландского моря с вполне удовлетворительной точностью.

Большое место в нашей научной работе занимали метеорологические наблюдения. Со времени дрейфа «Фрама» никаких сведений о состоянии погоды в Центральном полярном бассейне не было. Между тем наука о погоде за это время ушла далеко вперед. Для проверки созданных теорий и гипотез нужны были данные о метеорологических явлениях в Центральной Арктике. Эту задачу блестяще решила станция «Северный полюс». Ее работы установили, что существовавшие представления о распределении атмосферного давления в высоких широтах неверны.

Предполагалось, что в Центральной Арктике постоянно находится область повышенного давления. Наблюдения же станции «Северный полюс», а затем наблюдения на «Седове» в течение более двух лет, указывают, что и в центральной части Полярного бассейна проходят циклоны. Это обстоятельство опрокидывает прежнее представление о взаимодействии воздушных масс средних широт с воздушными массами Полярного бассейна.

Нами установлено, что основным фактором, обуславливающим дрейф льдов в Полярном бассейне, является ветер. Закономерность, связывающая скорость и направление ветра со скоростью и направлением дрейфа льдов, вызванного этими ветрами, представляет большой практический интерес. Это позволяет предсказывать перемещение ледяных полей по синоптическим картам погоды. Большое число измерений ветра и частые астрономические наблюдения, выполненные нами, дают возможность не только проверить и уточнить правила



Гидрограф В. Х. Буйницкий производит магнитные наблюдения  
в Гренландском море

Фото Д. Дебабова

о зависимости ветра и дрейфа, установленные в свое время Нансеном, но и в значительной мере их расширить.

Сравнивая дрейфы «Седова» и «Фрама», мы видим, что дрейф «Седова» проходил много быстрее, чем «Фрама». «Седов» дрейфовал в Северном ледовитом океане с востока на запад почти вдвое скорее, чем «Фрам». Видимо, за последние полвека в климате Арктики произошли значительные изменения, которые и обусловили усиление циркуляции воздушных масс. Ряд фактов подтверждают значительное потепление Арктики со времен «Фрама». Зимние месяцы во время дрейфа «Фрама» были холоднее, чем сейчас. Наиболее низкая температура на «Фраме» — минус  $52^{\circ}$ , на  $8^{\circ}$  ниже самой низкой температуры, наблюдавшейся на «Седове»; при этом «Седов» находился примерно на  $1,5^{\circ}$  севернее «Фрама».

В круг нашей научной работы входили также магнитные наблюдения, материалы которых послужат для составления магнитной карты Арктики. Для морской и воздушной навигации, в особенности в высоких широтах, магнитный компас имеет еще большое значение. Но нельзя уверенно пользоваться магнитным компасом, не имея надежной карты изогон<sup>1</sup>. За время дрейфа на «Седове» было определено 78 магнитных пунктов. Кроме того выполнено 10 суточных серий вариационных наблюдений магнитного склонения. Весь собранный нами материал по земному магнетизму и данные магнитных наблюдений станции «Северный полюс» дадут возможность составить магнитные карты Центральной Арктики. То обстоятельство, что «Седов» дрейфовал в районах, близких к дрейфу «Фрама», особенно ценно, так как, сравнивая данные наших магнит-

<sup>1</sup> Изогоны — линии одинакового магнитного склонения.

ных наблюдений с проведенными на «Фраме», можно будет сделать вывод о вековых изменениях магнитного поля Арктики.

На всем протяжении дрейфа — от Новосибирских островов и до самого Мурманска — на «Седове» велись гравитационные наблюдения, то есть измерения силы тяжести. Гравитационные наблюдения имеют большое значение для науки. С помощью этих наблюдений уточняется фигура земли, то есть основа, необходимая для точного картографирования земного шара, а также получаются сведения о геологическом строении земной коры.

Для выполнения этих наблюдений мы пользовались маятниковым прибором Вениг-Мейнеца. Этот прибор фотографическим путем регистрирует колебания маятников, и полученная фотограмма дает возможность вывести искомую величину силы тяжести с точностью, вполне удовлетворяющей современным требованиям науки. С момента вывода «Малыгина» и «Садко», то есть с 29 августа 1938 г., на «Седове» сделано 66 гравитационных пунктов.

На всем пути дрейфа «Седова» производились промеры глубин океана. Нами получены интересные данные о рельефе дна Северного ледовитого океана. К северу от Новосибирских островов установлены границы материковой отмели и материкового склона. Окончательно установлена северо-восточная граница моря Лаптевых.

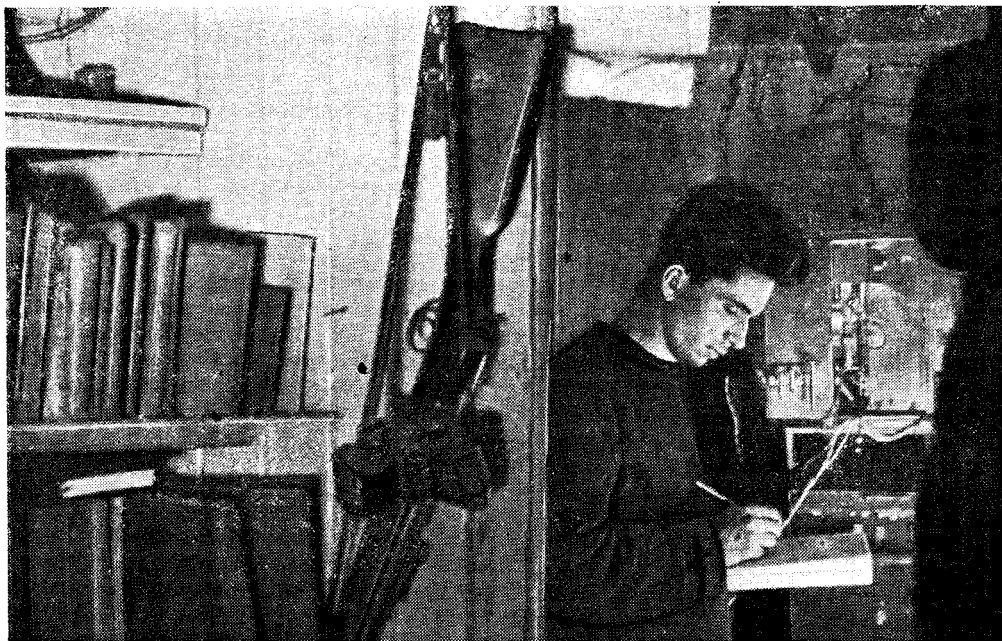
Распределение глубин, измеренных «Седовым», также весьма характерно. В районе Новосибирских островов материковая отмель оказалась вытянутой на север дальше, чем это предполагалось раньше. Рельеф дна Северного ледовитого океана по пути дрейфа оказался самым изменчивым. Местами глубины на большом протяжении шли очень ровные, местами, наоборот, резко менялись даже на небольшом протяжении. Обнаружен целый ряд глубоководных впадин. На  $86^{\circ}26'$  северной широты и  $44^{\circ}56'$  восточной долготы обнаружена глубоководная впадина более 5180 м. Это по существу самая большая глубина, измеренная в Северном ледовитом океане. Правда, Вилкинсом в 1928 г. к северу от острова Врангеля была обнаружена глубина в 5440 м, но измерение производилось эхолотом, и даже сам Вилкинс не считает его надежным.

Интересные данные собраны нами по гидрологии Северного ледовитого океана. На всех без исключения гидрологических станциях обнаружен слой теплых вод атлантического происхождения, причем мощность этого слоя по мере продвижения на запад постепенно увеличивалась. Любопытно, что положительные температуры этого слоя заметно выше температур, наблюдавшихся в этом же слое во время дрейфа «Фрама», хотя «Седов» дрейфовал севернее «Фрама». Это обстоятельство также указывает на потепление Арктики, происшедшее за последние полвека.

Много сведений собрано нами о состоянии арктических льдов с начала их зарождения до полного формирования. В море Лаптевых, у Новосибирских островов, в момент начала дрейфа толщина льда не превышала 30 см. С этими льдами «Седов» пришел в Гренландское море, но они уже были тяжелыми паковыми льдами толщиной до 3 м.

Состояние льда, изменение его толщины, продолжительность зимнего намерзания и т. д. — все это целиком связано с климатическими условиями. Поэтому различие в характере льдов, в которых дрейфовали «Седов» и «Фрам», дает возможность делать заключение об изменениях климата Ледовитого океана. Толщина льда у нас была меньше, чем у «Фрама», хотя мы дрейфовали севернее его.

Изо дня в день нами велись тщательные записи о торошении, подвижках, образовании трещин и т. д. Каждые 10 дней измерялась толщина льда путем его сверления. Летом определялось стаяние льда с поверхности, велись наблюдения за образованием снежниц, разрушением торосов и т. д.



**Гидрограф В. Х. Буйницкий производит научные наблюдения на борту «Г. Седова»**

Фото Д. Дебабова

С наступлением темного времени мы систематически производили наблюдения за полярными сияниями. Отмечалось время начала, конца и максимума сияния. Определялась форма полярного сияния, расположение по азимуту и высоте, интенсивность, подвижность и т. д., т. е. все то, что представляло интерес для изучения этого интересного и малоизученного явления.

Большой интерес представляет животный мир Арктики, тем более, что он по существу еще не изучен. Когда нам представлялся случай наблюдать каких-либо животных или птиц, мы всегда отмечали это в специальном дневнике.

Летом 1938 г. в районе дрейфа почти каждый день можно было наблюдать тюленей и нерп. Очень много было нарвалов. Из пернатых представителей чаще всего встречались чайки. Изредка попадались даже розовые чайки. Летом же 1939 г. морских животных совсем не наблюдалось. Объясняется это, вероятно, тем, что летом 1938 г. в районе дрейфа было много трещин и разводий, а все лето 1939 г. «Седов» находился в центре огромного ледяного поля, площадью около 30 квадратных миль. Зато летом 1939 г. к нам несколько раз подходили медведи.

За 86-й параллелью мы несколько раз видели пуночек. Они появлялись или во время сильных ветров или сейчас же после них. Пуночки были очень истощены, и мы их даже ловили руками. При вскрытии желудки их всегда оказывались пустыми. Это дает основание предполагать, что пуночки сюда заносились сильными ветрами.

Выполнить всю обширную программу наблюдений было делом нелегким, так как «Седов» не являлся специальным экспедиционным судном и не был приспособлен для ведения научных работ.

Поэтому седовцам пришлось много учиться. Врач Соболевский и радист Бетасов прекрасно освоили практику метеорологических наблюдений и стали неплохими метеорологами-наблюдателями.

Только при участии всего экипажа нам удалось выполнить план научных

работ, так как каждая работа, особенно гидрологические наблюдения и измерения глубин, требовала огромной затраты труда.

Много сил и изобретательности вложили наши механики и машинисты в изготовление глубоководной лебедки, троса и различных приборов. Неудача за неудачей преследовали нас: не один километр тросов ушел под лед по пути нашего дрейфа. Несколько раз вместе с тросом на дно уходил прибор для взятия грунта, каждая деталь которого была выточена нашими руками. Все эти неприятности не останавливали нас, и мы снова с удвоенной энергией принимались за дело.

Кроме научных работ нам нужно было заботиться и о сохранении судна. Летом 1939 г. экипаж проделал огромную работу по ремонту судна. Корпус корабля, все палубные надстройки были очищены от ржавчины и заново покрыты краской. Машины и все палубные механизмы были тщательно осмотрены, отремонтированы и приведены в суточную готовность на случай внезапного выхода из льдов.

Не мало сжатий испытывал «Седов». И каждый раз, когда льды надвигались на корабль, прозя его раздавить, мы выходили на лед и, применяя аммонал, старались ослабить натиск ледяных полей.

Немало трудностей и неприятностей приносила с собой полярная ночь с сорокаградусными морозами и постоянными метелями. При выполнении научных наблюдений работать с приборами в большинстве случаев приходилось голыми руками при тусклом свете керосинового фонаря.

Однако дружный, спаянный коллектив седовцев с честью преодолел все трудности работы на корабле, случайно оказавшемся в трансполярном дрейфе.

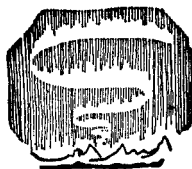
Нас никогда не беспокоила мысль о том, что будет с нами, если льды раздавят корабль.

Повседневная забота всего народа, партии и любимого Сталина всегда вселяла в нас энергию и дух бодрости.

Чувство долга перед родиной, безграничная любовь к ней вдохновляли нас в нашей работе и делали непобедимыми в борьбе с коварной стихией.

Наши успехи — это новая победа великого советского народа. Именно в силу того, что мы — советские люди, что за нами стоял народ-гигант, готовый в любую минуту протянуть нам руку помощи, мы вернулись на родину победителями.

Мы бесконечно рады и горды, что наш труд, труд пятнадцати советских полярников, явился новым вкладом в великое дело, творимое многомиллионным советским народом, — в дело освоения Северного морского пути.



**Н. ТАРЫПОВ**

Герой Советского Союза,  
машинист ледокольного  
парохода «Г. Седов»

## ОТ НОВОСИБИРСКИХ ОСТРОВОВ ДО ШПИЦБЕРГЕНА



**П**осле дрейфа ледокольного парохода «Георгий Седов» мне, как участнику его, хочется поделиться с читателями журнала «Советская Арктика» своими впечатлениями и переживаниями.

На досуге я часто обращаюсь к карте Арктики. На ней любовно нанесены учеными пути различных дрейфов: Папанина на льдине, Брусилова на судне «Св. Анна», Нансена на «Фраме», Амундсена на «Мод» и др.

На современной карте 1940 г. появилась новая линия дрейфа — нашего «Седова». От Новосибирских островов, пересекая широты Северного ледовитого океана, протянулась зигзагообразная линия дрейфа, заканчиваясь в Гренландском море, у Шпицбергена.

Наш дрейф начался в море Лаптевых 23 октября 1937 г. на 75-м градусе северной широты. Через год мы уже достигли 84-го градуса, пройдя расстояние в 1 500 миль, а еще через год, перевалив в феврале 86-ю параллель, мы покрыли 2750 миль.

17 февраля 1939 г. мы достигли  $85^{\circ}56,7'$  северной широты, побив рекорд нансеновского «Фрама». Как известно, 15 ноября 1895 г. «Фрам» достиг  $85^{\circ}55,5'$  северной широты. В феврале «Седов» находился там, где еще не побывало до нас ни одно судно. В честь этого знаменательного дня мы украсили «Седова» флагами, собрались все на митинг и дали пятикратный залп из наших карабинов. 19 февраля мы уже пересекли 86-ю параллель.

«Седов» дрейфовал то на север, то на восток, то на запад, сохраняя при этом поступательное движение на Запад-Северо-Запад. Линия дрейфа, положенная на карту, украсилась замысловатыми петлями и зигзагами. И сейчас, обозревая на карте все эти петли и зигзаги, я вижу за ними большие и малые события, сопутствовавшие нам во время 27-месячного дрейфа.

### ДРЕЙФУЯ ВО ЛЬДАХ

Каждый день нашего дрейфа вносил что-нибудь новое. Все 812 дней мы были заняты напряженной работой: то в машинном отделении приводили в порядок основательно поработавшие механизмы, то на палубе очищали снег или укрепляли снасти на случай крена судна от сжатия льдов, то выходили на лед для гидрологических и других научных исследований, то охотились на зверя.

Раньше всех открывал «двери» арктического дня наш вахтенный. Ровно в 8 часов утра он поднимал нас с корабельных коек. А если кто-нибудь на-

ходилась во время пробудки еще в объятиях крепкого сна, вахтенный быстро приводил его в сознание своим звонким «Подымайсь!».

В 8 часов 30 минут мы уже завтракали в кают компании. Наш кулинар т. Мегер снабжал нас вкусной и питательной утренней «зарядкой»: чаем или кофе с молоком, яичницей с салом, консервами или еще чем-нибудь вкусным.

После завтрака, в 9 часов, все мы, кроме вахтенного, отправлялись на лед за снегом, чтобы приготовить воду для питья и производственных нужд. У нас были специальные «ледяные» мешки из брезента, которые и наполнялись снегом. Мы выбирали обычно поля с чистым снегом, набивали им до 20 мешков и с этой снежной «мукой» возвращались на судно. Обычно 20 мешков снега нам хватало на два дня.

После этого часть экипажа занималась научными работами. Проводились гидрологические станции, измерялись глубины.

Измерение глубин доставляло нам много хлопот и труда. Первый раз мы вытравили 4100 метров троса, но так и не достали дна. Наша глубоководная лебедка медленно поднимала трос обратно. И вот тут-то все мы пережили, казалосьсь, непоправимое несчастье: при подъеме трос оборвался. На дно океана легли 1800 метров стального каната.

До плавания на «Седове» о случаях обрыва троса я знал лишь из рассказов очевидцев и из литературы. А тут сам на себе испытал всю горечь утраты троса, так мгновенно вырвавшегося из наших рук. Казалось, вместе с тросом ушел на дно весь наш труд, отнявший у нас много дней и ночей.

Буторин и Гаманков стали готовить новый трос из толстых канатов. Они кропотливо расплетали концы канатов, сращивали их в тонкий трос. Им помогали и я, и Токарев. Так работали мы в течение месяца, и наконец работа наша увенчалась успехом. Можно было снова измерять глубину. Но и на этот раз нас постигла неудача. Трос снова оборвался. Дно океана отняло у нас еще 3 300 метров.

Снова надо было готовить новый трос.

В третий раз наша лебедка спустила трос более чем на 4 250 метров глубины. Все шло хорошо, и мы радовались удачному началу. Вдруг мы почувствовали, что с тросом случилось что-то неладное.

Не выдержав тяжести, трос опять оборвался. Правда, мы выяснили, что глубина превышает 4 250 метров. Но это достижение нас никак не устраивало: ведь мы должны были измерять дно как можно чаще по крайней мере на каждом 20-мильном отрезке нашего дрейфа.

Неудачи с тросом продолжали нас преследовать. Трос оборвался и в четвертый раз, когда достиг глубины уже 4 400 метров. Так мстила нам жоварная Арктика, когда мы пытались вторгнуться в ее тайны, скрытые где-то на глубине нескольких километров.

Но мы не отступали. Вновь и вновь готовили трос. Наконец, мы победили.

Это было 17 марта 1939 г. на 85-м градусе северной широты. Дул 3-балльный северо-восточный ветер, мороз достигал 40 градусов. Наш трос коснулся дна на глубине 4 485 метров. Мы торжествовали, наш опыт, наконец, увенчался успехом. Теперь мы могли измерять глубины через каждые 20 миль пути и брать со дна пробы грунта.

Наш боцман Митя Буторин — хороший и жизнерадостный товарищ проявлял большую находчивость и инициативу в любом деле. Он возглавлял все работы по изготовлению троса.

Каждый занимался своим делом. Гидрограф Буйницкий вел магнитные наблюдения. Они проводились в специальном ледяном домике, расположенном на расстоянии около километра от нашего корабля. Машинная команда продол-

**Машинист I класса  
Н. С. Шарыпов**  
Фото Р. Кармен



жала приводить в порядок механизмы судна, готовя их ко времени окончания нашего дрейфа. Все мы выполняли ту или иную работу, стараясь сделать как можно больше для нашей родины.

В 12 часов дня мы собирались на обед.

После обеда, с 1 до 2 часов дня, у нас был мертвый час. Отдыхали в каютах по несколько человек в каждой. Чтобы удобней расположиться на отдых, мы устроили под жилые и кормовую надстройку, где помещался я и еще четверо товарищей: Буторин, Гетман, Мегер и Гаманков. Здесь мы коротали часы отдыха, готовясь к новым трудам и новым сюрпризам Арктики.

В 2 часа дня мы выходили снова на работу: сверлили лед для измерения толщины его, продолжали гидрологические, метеорологические, и другие исследования, производили окраску судна и т. д.

В 6 часов 30 минут вечера вахтенный подавал сигнал к ужину.

После ужина, до 10 часов вечера, мы заполняли свой досуг учебой, самообразованием, чтением, устраивали вечера самодеятельности, занимались спортом.

Около 10 часов мы собирались перед сном на вечерний чай. На стол подавались: колбаса копченая, сыр, белый хлеб, оладьи с вареньем, засахаренные лимоны, мороженая клюква, мед и даже пирожное «Полярный Наполеон».

На этом кончался наш трудовой день, насыщенный событиями и переживаниями. Только вахтенный со своим неизменным полярным другом — карабином ходил по палубе «Седова», зорко охраняя крепкий сон седовцев.

## ПОСЛЕ РАБОТЫ

Среди нас было много любителей спорта. А природа Арктики предоставляла нам ряд заманчивых возможностей.

Это было еще в 1937 г., когда в море Лаптевых зимовали суда «Малыгин», «Садко» и «Седов». Как-то в свободный час у меня мелькнула мысль: хорошо бы покататься на льду. Я знал, что на корабле имеются коньки. Действительно, после недолгих поисков были обнаружены две пары коньков.

Тотчас же у меня появился компаньон. Мы спустились на лед и стали носиться по ледяному полю. Вокруг нас собрались зрители, как на заправское спортивное соревнование. Всем захотелось кататься, но так как у нас было всего две пары коньков, то каждый получил возможность кататься по двадцать-тридцать минут.

Мы даже пытались тренироваться в хоккее. Для этого брали палки, а вместо мячей нам служили пустые консервные банки. Легко себе представить, сколько острот сыпалось на любителей хоккея со стороны болельщиков. Каждый удар по консервной банке вызывал взрыв хохота.

Конькобежный спорт скоро пришлось, к сожалению, прекратить: льды развело и разломало, выросли торосы и на коньках бегать стало невозможно.

Когда льды снова свело и крепко сковало морозом, мы перешли на другой вид спорта — на лыжи. Лыж на корабле было много, и мы могли организовать групповые прогулки. Бывало, собирались по пяти-шести человек, брали с собой оружие, продовольствие и отправлялись в далекие экскурсии на несколько километров от корабля. Такие прогулки оказались прекрасной полярной тренировкой. Лично мне они очень пригодились. Впоследствии, когда нам пришлось перетаскивать припасы и снаряжение, я чувствовал себя достаточно подготовленным для таких путешествий.

Наши спортивные развлечения не ограничивались только коньками и лыжами. На «Седове» оказались волейбольный мяч и хорошая волейбольная сетка. Мы поставили две длинные палки, натянули сетку, утрамбовали площадку. Правда, костюмы на игроках были не совсем волейбольные, — мы состязались в сапогах, ватных куртках и брюках, в рукавицах, — но живость игры и веселье от этого не страдали. У нас бывало столько омерзительных положений, что на площадке всегда звучали смех и шутки.

Волейбол чередовался с футболом. Но футболистов на два латера у нас не хватало, и мы играли у одних ворот. Окружим их с одной стороны, пассuem, бьем по воротам.

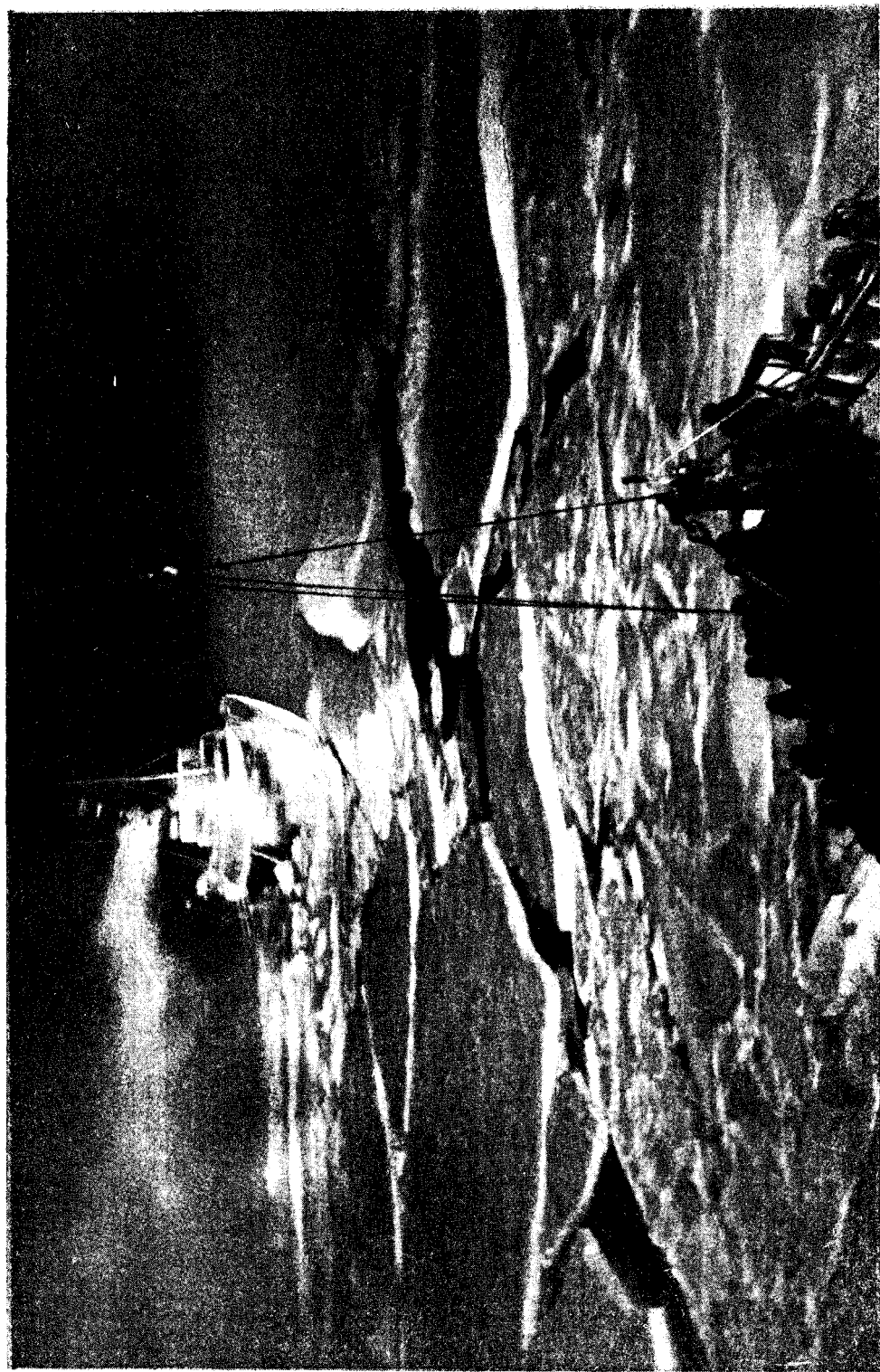
Так прошли светлые дни. Наступила полярная ночь. Кончились веселые спортивные игры. Приходилось целыми неделями сидеть безвыходно на судне, — иногда пурга дула без передышки.

С начала нашего дрейфа я взял на себя обязанности библиотекаря. В библиотеке насчитывалось много томов произведений Маркса, Энгельса, Ленина, Сталина.

Большим успехом пользовалась беллетристика — советская и переводная. У нас было около трехсот томов художественных произведений.

Мы увлекались также чтением книг, в которых описывались полярные походы, зимовки, экспедиции: путешествия русских исследователей Арктики — Седова, Русанова, Пахтусова, Челюскина, Дежнева, братьев Лаптевых, именем которых названо море, откуда начался наш дрейф, и многих других отважных русских путешественников<sup>1</sup>; путешествия Нансена на «Фраме», Де-Лонга на

<sup>1</sup> К сожалению, наше издательство Главсевморпути не позаботилось об издании специальных книг, посвященных русским исследователям разных эпох. Нам пришлось находить сведения о русских путешественниках, разрозненные в различных книгах. В дрейфе мы особенно ощутили этот пробел в издательской деятельности Главсевморпути.



Ледокол „И. Сталин“ приближается к „Д. Седову“.

Фото Л. Дебилова.

«Жаннете», Роберта Пири на санях к полюсу и т. д. Все эти книги зачитывались до дыр.

Сам я прочитал за время дрейфа много замечательных произведений Пушкина: «Евгений Онегин», «Капитанская дочка», «Кавказский пленник» и др.; Шолохова: «Тихий Дон», «Поднятая целина». Прочитал также книгу Де-Лонга «Плавание Жаннеты», Визе «Моря Советской Арктики» и многие другие книги о полярных путешествиях и исследованиях.

Читая литературу об Арктике, мы лишний раз убеждались в том, как далеко шагнула наша страна в арктических исследованиях по сравнению с иностранцами и как старательно заботится она о своих сынах, осваивающих северные моря и Ледовитый океан.

Мне особенно запомнилась книжка, где был напечатан дневник капитана американского военно-морского флота Джорджа Де-Лонга «Плавание Жаннеты». В главе «Роковой месяц» описан трагический конец этой многострадальной экспедиции.

Прочитав эту книгу, мы сравнивали плавание Де-Лонга с нашим плаванием. Мы, полярники советского корабля, еще ярче почувствовали всю разницу строя капитализма и строя социализма. Седовцы не были одиноки. Мы всегда ощущали заботу о нас родины, заботу товарища Сталина. Наше судно было снабжено всем необходимым, мы ни в чем не нуждались. Дружно спаянный коллектив седовцев уверенно и целеустремленно продолжал свой дрейф. Нас никогда не покидало чувство уверенности в победе. Ибо мы знали, что наш народ, товарищи Сталин и Молотов в случае опасности всегда выручат из беды.

Шли дни. Наступила весна, за ней пришла лето. Снова возобновились физкультурные игры, но теперь дрейфовал лишь один «Седов». Нас оставалось всего полтора десятка человек, и трудно было подобрать компанию для волейбола или футбола. Работы оказалось много, и отлучаться несколькими сразу стало трудно. Тогда мы решили использовать полыньи и разводья для катанья в байдарках. У нас были две очень легкие и удобные байдарки. Мы собрали их, перенесли на полыньи и устроили настоящий «яхт-клуб». Потом в ход пошли и резиновые надувные шлюпки.

Досуг свой мы старались разнообразить. В нашем распоряжении было кино. Наша родина позаботилась о том, чтобы, находясь в высоких широтах Арктики, мы чувствовали себя, как на материке.

На корабле было два узкоплечных и два нормальных киноаппарата, около 50 кинокартин. Для экрана приспособили простыню. Почти каждую пятидневку смотрели лучшие произведения советского киноискусства. Перед нами развернулись замечательные и волнующие эпизоды картин «Мы из Кронштадта». Смотрели мы «Тихий Дон», «Джугальбарс» и многие другие картины.

Увлекались мы шахматами и домино. Здесь свое искусство показывали тт. Алферов и Ефремов. Был организован даже шахматный турнир по радио с полярниками мыса Челюскина, среди которых хорошо играл т. Ворожцов. Из турнира вышли победителями челюскинцы — они здорово нас «поколотили».

В читальне был бильярд, — им увлекались все. Вокруг него развернулось настоящее соревнование на первенство. Особенно «азартно» играли на бильярде Буйницкий, Полянский, Трофимов. Они почти всегда выходили победителями.

На корабле имелись музыкальные инструменты — пианино, две гармони, гитары, мандолины, балалайки, патефон и др. На пианино играл наш капитан т. Бадигин, на баяне — т. Полянский. Впрочем последний играл почти на всех инструментах и заражал нас своим умением организовать досуг.

Мы часто устраивали вечера самодеятельности. На вечерах каждый старался

проявить себя. Мы танцевали, устраивали коллективную читку лучших художественных произведений, пели любимые народные песни. Особенно пользовались успехом морские песни: «Капитан, капитан, улыбнитесь», «Раскинулось море широко» и др.

Так, дрейфуя во льдах и проводя большую производственную и научно-исследовательскую работу, мы находили время и для культурного досуга.

### ДВА АВРАЛА

Никогда не забыть те дни, когда мы вступали в единоборство с полярной стихией. Вообще весь наш дрейф был наполнен напряженной борьбой со льдами, но среди 812 дней были дни, из ряда вон выходящие.

Мне вспоминается сейчас один из самых больших авралов по спасению судна. Это было в сентябре 1938 г. на 83-й параллели, когда от нас ушел «Ермак» с «Садко» и «Малыгиным».

Наш «Седов» испытывал в это время ледовое сжатие колоссальной силы. Судно не выдержало и, давая напору льдов, легло на бок. Не успели мы опомниться, как через клапан холодильника вода хлынула в машинное отделение.

Крутом было темно,— начиналась полярная ночь. Мы уже распрощались с солнцем, но еще не успели обеспечить аварийный запас на льду. И вот, как бы воспользовавшись темнотой, Арктика стала на нас наступать. Судну угрожала гибель.

Мы стали откачивать воду ведрами и ручным насосом, но крен судна этим способом было трудно преодолеть. «Седов» все больше и больше ложился на бок. Кренометр показывал уже 20 градусов. Море готово было проглотить наше судно и похоронить его подо льдом.

Наш капитан товарищ Бадигин расставил всех людей по аварийному расписанию. На лед выгружались необходимые запасы. Но борьба за сохранение корабля велась с еще большим напряжением. В машинном отделении механики забивали отверстие холодильника изнутри. Мне было приказано спуститься на лед и попытаться закрыть это отверстие снаружи. Быстро надев водолазный костюм, я спустился в воду, добрался до злополучного отверстия и не без труда заделал его паклей, обмазанной тавотом. В эту авральную ночь я изрядно искупался, приняв холодную морскую ванну.

По команде нашего капитана мы подняли пар в котле, пустили в ход насосы, и лишь под утро наш «Седов» перестал крениться на бок. Судно выпрямилось и было спасено от сжатия. Тогда наш радист Полянский передал на мыс Челюскин радиограмму капитана Бадигина, в которой сообщалось, что аврал закончен успешно.

Вспоминаются мне и другие эпизоды, связанные на этот раз с аварийным запасом, который мы расположили на льду на непредвиденный случай.

В середине ноября 1938 г. после сравнительно спокойного дрейфа мы наблюдали подвижку льдов. Ледяные поля, словно кем-то подталкиваемые снизу, лезли друг на друга и двигались вокруг судна, издавая характерный ледовый скрежет. Корпус «Седова» вздрагивал под напором этих масс, но держался стойко, не падая, как в прошлом, на бок. Зато аварийный запас продовольствия, одежды и другого снаряжения находился в опасности. Сложенный на льду в палатках, он постепенно удалялся от судна вместе с отколовшейся льдиной и находился уже от «Седова» на расстоянии километра.

Капитан объявил аврал. Надо было, не медля, перетащить аварийный запас в другое, наиболее безопасное место. Мы выбрали для этого другую льдину и приступили к работе.

Двое саней служили нам транспортом. Седовцы впрягались в каждые сани по четыре человека. Впереди шел девятый участник аврала с фонарем и карабином в руках. Он указывал путь этому наскоро сколоченному «каравану» в ледяной пустыне.

Было темно, дул сильный ветер, кругом неистовствовала пурга. На пути стояли торосы и взрыхленный сжатиями лед. Мы много времени и труда потратили на то, чтобы хоть немного выравнять дорогу, пока наконец не получили возможность перевезти аварийный запас на выбранную нами новую льдину.

За первый день грузоперевозок мы сделали 6 длительных и весьма утомительных рейсов. То-и-дело встречали на пути ропаки и трещины, затруднявшие наш аврал.

На следующий день мы сделали девять рейсов, перевыполнив задание капитана на один рейс, а еще через день — десять рейсов. Так изо дня в день перевозили мы груз, спасая его от опасности.

Однажды я пошел с Буйницким, Гетманом и Недзвецким освобождать из-под снега ледяной домик, где производились магнитные наблюдения. В пути мы вдруг обнаружили большую трещину. Кромка ее привела нас как раз к тому месту, где была сооружена новая аварийная палатка.

Словно по заранее задуманному плану готовила нам Арктика сюрприз за сюрпризом. В результате передвижки льда многодневный труд наш пропал. Пришлось снова перетаскивать груз, к счастью на небольшое расстояние от опасного места.

Через два дня мы были опять свидетелями того, как на выбранной нами льдине тут и там стали образовываться новые трещины. Снова и снова перевозили мы груз в «безопасные» места, пока не прекратилось ледовое перемещение. Вахтенные по очереди спускались на лед, чтобы проверять сохранность аварийного запаса.

За время дрейфа было много тревожных дней, когда мы вынуждены были применять авралы, чтобы предотвратить надвигающуюся опасность. И всегда мы выходили победителями, — у нас была крепкая товарищеская спайка, дисциплина, организованность и настойчивость в достижении цели, т. е. все те качества, которые свойственны советскому человеку, где бы он ни работал, куда бы ни послали его партия и правительство. Мы сознавали, что на нас возложена почетная задача, и выполнению ее мы отдавали все свои силы.

### НАШ АРКТИЧЕСКИЙ «УНИВЕРСИТЕТ»

В дни дрейфа весь наш экипаж успешно учился. На корабле были организованы курсы, состоящие из двух групп: одна готовила механиков III разряда, другая — штурманов малого каботажа.

По запросу капитана из Москвы нам передали по радио программу занятий по нескольким предметам. Остальные программы были разработаны на месте. Заведующим учебной частью был назначен т. Ефремов.

Боцман т. Буторин и наш кулинар т. Мегер записались на курсы штурманов.

На курсы механиков записались машинист т. Недзвецкий, механик т. Алферов, кочегар т. Гетман и я. Общеобразовательные предметы и кораблестроение мы проходили вместе с будущими штурманами, а специальные предметы проходили по программе, переданной по радио из Москвы.

Занятия проходили успешно. В нашем распоряжении были пособия почти по всем предметам, а среди седовцев нашлись люди, которые помогли нам лучше усвоить эти предметы. Правда, у нас не было бумаги, но мы писали

на географических картах, которых имелось в излишке. Были у нас также доска, мел, карандаши и другие необходимые школьные принадлежности.

Первое время мы занимались на курсах вечерами, а потом, когда стало меньше авралов, занимались после обеда с 2 до 6 часов вечера.

Однажды, когда преподаватель по алгебре т. Ефремов показывал нам на доске пример, в салон, где мы занимались, вбежал доктор Соболевский, бывший в это время вахтенным.

— Академики, бросайте занятия, судно жмет! — сообщил он.

Оставив тетради и учебники, мы выбежали из помещения и спустились на лед. Ледяной вал двигался на аварийные запасы, расположенные неподалеку от корабля. Все седовцы вступили в напряженную борьбу со льдом. Запасы были спасены.

На следующий день т. Ефремов снова подошел к доске и, как ни в чем не бывало, спросил:

— На чем мы вчера остановились?

Нужно сказать, что наши преподаватели вложили в учебу седовцев много трудолюбия и старания.

Наш капитан т. Бадигин читал специальные дисциплины по судовождению, — навигацию, лоцию и морскую практику. Кроме того он занимался с нами по истории партии и политэкономии.

Старший помощник капитана т. Ефремов преподавал нам алгебру, физику, электротехнику и теорию корабля.

Наш гидрограф т. Буйницкий преподавал русский язык, геометрию, тригонометрию и проекционное черчение.

Врач т. Соболевский успешно преподавал химию.

Когда я поступил на судно, у меня было образование в объеме шести классов. На «Седове» я свое образование продолжил. Курсы механиков дали мне многое, — я повторил пройденное на материке и приобрел новые знания.

Кроме технической учебы мы повышали и свой идейно-политический уровень — овладевали большевизмом. Помполит «Седова» т. Трофимов, учтя наши запросы, организовал на корабле два кружка по изучению истории партии.

Я занимался в кружке низового звена. Вместе со мною изучали историю партии в этом кружке т.т. Буторин, Гаманков, Метер, Алферов. Руководил нашим кружком т. Буйницкий.

Товарищи Ефремов, Гетман, Недзвецкий, Токарев, Полянский, Бекасов, Соболевский и Трофимов занимались в кружке повышенного типа, которым руководил т. Бадигин.

К сожалению, мы не имели на корабле учебника «Краткий курс истории ВКП(б)». Но Политуправление Главсевморпути позаботилось передать по радио ряд лекций по курсу истории партии. Наши радисты т.т. Полянский и Бекасов много поработали над тем, чтобы принять по радио материалы для нашей политической учебы.

Так, дрейфуя во льдах и преодолевая трудности Арктики, мы стремились повысить свой политический и технический уровень. Наш арктический «университет» оправдал себя целиком.

### САМОЕ ДОРОГОЕ

От родной земли нас отделяли тысячи километров. Но все мы ежедневно ощущали согревающую любовь родины.

Мы держали регулярную связь с материком, были в курсе жизни наших сограждан. Радиостанция была загружена приемом и передачей до отказа. Достаточно сказать, что с начала 1938 г. по январь 1940 г. радисты Полянский

и Бекасов приняли и передали более 11 тысяч радиogramм или свыше 400 тысяч слов.

Радио приносило нам самое дорогое — вести с Большой земли. Я никогда не забуду волнующих дней нашего общения с родиной.

Дул южный ветер. Нас несло все дальше на север. «Седов» прошел уже огромное расстояние, — в дневниках седовцев появилась запись: 1 500 миль от первоначального пункта дрейфа.

Ночью наш радист т. Полянский принял очередные радиogramмы и радиобюллетень Политуправления Главсевморпути. Утром его сменил радист т. Бекасов. И вот что стало нам известно со слов радистов.

Когда Полянский заснул после ночной вахты, сменивший его Бекасов связался по радио с мысом Челюскина. Обменялись приветствиями. Радист полярной станции Челюскина т. Ворожцов стал звать к аппарату старшего радиста «Седова». Чувствовалось, что челюскинцы хотят передать что-то важное.

Бекасов разбудил Полянского:

— Ты чего? — спросил проснувшийся радист. — Что случилось? Сжатие началось?

Бекасов ответил, что с судном все в порядке, что есть важная для седовцев радиogramма с Челюскина и надо ее срочно принять.

Быстро одевшись, Полянский направился в радиорубку.

— Что ты хочешь сообщить мне, Вася? — спросил он у Ворожцова. Но вместо ответа стал поступать текст радиogramмы. В радиogramме было написано:

Капитану Бадигину.

Нарторгу Трофимову.

В годовщину дрейфа шлем вам и всему экипажу «Седова» горячий привет. Уверены, что с большевистской твердостью советских людей вы преодолеете все трудности на вашем пути и вернетесь на родину победителями.

Жмем ваши руки, товарищи!

По поручению ЦК ВКП(б) и СНК Союза ССР.

И. Сталин.

В. Молотов.

Полянский, необычайно волнуясь, побежал в салон и встретил там уже бодрствовавших Бадигина, Трофимова, Соболевского и Токарева.

Все обступили Полянского. Глаза и лица горели у всех непередаваемой радостью, счастьем.

Трудно передать словами, как волновались мы, узнав о приветствии товарища Сталина и товарища Молотова.

Это было 24 октября 1938 г. — в самый радостный для нас день.

В салоне сразу же возник митинг. Капитан т. Бадигин вышел вперед и хотел произнести речь, но медлил. От волнения он в первые минуты не мог обратиться с мыслями. Потом он сказал:

— В ответ на приветствие вождей мы должны работать так, чтобы оправдать великое доверие, заверить товарищей Сталина и Молотова, что мы доведем свой дрейф до победы.

На митинге был составлен ответ, каждый из нас старался вложить в этот ответ всю свою сердечную благодарность и готовность выполнить любое задание партии и правительства.

После трудового дня мы опять собрались вместе — на товарищеский ужин. Все оделись по-праздничному, и каждый из нас был необычайно воодушевлен. Мы провозгласили тосты за тех, кто так внимательно и заботливо пестует советских полярников и воодушевляет их в борьбе. Имена товарищей Сталина и Молотова мы приветствовали троекратным «ура».

Радио играло в нашей жизни исключительную роль. Оно связывало нас со

всем нашим великим народом — с родиной. По радио мы узнавали, как вся наша страна следит за седовцами, как любовно и чутко бьются сердца миллионов после каждой нашей сводки о местонахождении «Седова».

Мы получали обильную корреспонденцию от родственников и знакомых, друзей, от многих организаций нашей страны. Мы принимали по радио материалы исторического XVIII съезда ВКП(б), слушали «Последние известия», концерты, участвовали в радиоперекличках.

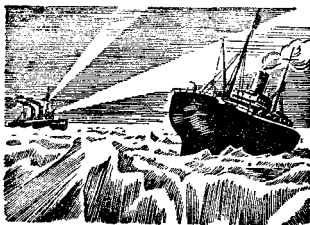
Во вторую годовщину дрейфа радио опять принесло нам приветствие товарищей Сталина и Молотова.

В тот же день по радио выступил с приветствием Михаил Иванович Калинин. Он тепло поздравил нас с успешным дрейфом, ободрил нас на дальнейшее преодоление трудностей. Мы получили массу приветствий, разговаривали с родными, слушали замечательный концерт.

Такого повседневного общения с родиной не знала и не знает ни одна экспедиция капиталистических стран.

Так, изо дня в день, дрейфуя в высоких широтах Арктики, мы приближались к цели. И достигли ее. И победили.

С именем Сталина мы преодолевали все трудности дрейфа.



**А. СОБОЛЕВСКИЙ**

Герой Советского Союза,  
врач ледокольного  
парохода «Г. Седов»

## РЕЖИМ, ПИТАНИЕ И САНИТАРНЫЕ УСЛОВИЯ



**В** середине июня 1937 г. в Архангельске заканчивалась погрузка ледокольного парохода «Георгий Седов».

Он собирался в очередной арктический рейс в район Новосибирских островов для производства гидрографических работ.

15 июня я приехал в Архангельск, получив назначение занять должность врача на «Седове» на время рейса, который был рассчитан на 3—4 месяца.

«Седов» уходил в плавание 16 июня. За одни сутки нужно было осмотреть запасы медикаментов на судне и запастись всем необходимым.

За такой короткий срок тщательно оборудовать лазарет и аптеку было очень трудно.

Мы представили подробный список необходимых медикаментов на склад портовой аптеки Архангельска. Но всех нужных нам медикаментов в портовой аптеке не было.

На складе оказалось очень мало перевязочного материала и совершенно не было противоцинготных средств. Без этого отправляться в арктический рейс было рискованно. К счастью, на корабле имелся запас засахаренных лимонов, полученных вместе с продуктами из Арктикснаба, которые являются хорошим противоцинготным средством.

В списке продуктов оказался также нелущенный горох, который в случае необходимости можно проращивать и употреблять в качестве противоцинготного средства. Поэтому нелущенный горох мы не разрешали пускать на готовку обедов; он был оставлен как противоцинготное средство, на случай, если наш рейс слишком затянется и одних лимонов будет мало.

В начале рейса у нас были свежие лимоны, свежие овощи и мясо (в рейс были взяты даже живые свиньи и коровы), так что в первые месяцы не нужно было вводить в рацион специальные противоцинготные средства.

Я захватил также свежие сыворотки для профилактических прививок против брюшного тифа, паратифа, противодизентерийные таблетки и детрит для прививки ослы.

На борту «Седова» находилось около 100 человек.

В первые же дни рейса, оборудовав лазарет и амбулаторию, я приступил к профилактической работе. Через 10 дней уже были закончены все прививки против брюшного тифа, паратифа, ослы и дизентерии.

Кроме того был установлен санитарный надзор за приготовлением пищи, за качеством ее и питательностью, а также за состоянием помещений.

Амбулаторный прием, беседы на санитарные темы — о заразных заболеваниях, о профилактике, об оказании скорой помощи в несчастных случаях, о личной гигиене и т. д. — занимали все время врача. Беседы на корабле проводились регулярно и привлекали много слушателей.

\* \* \*

23 октября 1937 г. ледокольные пароходы «Седов», «Малыгин» и «Садко» вмерзли в лед и начали свой дрейф. Прежде всего нужно было подготовить к зимовке помещения, отопить их, поставить камельки, так как паровое отопление сразу же было выключено.

Ледокольный пароход «Седов» совершенно был не приспособлен для зимовки. На нем было очень трудно отопить жилые помещения и поддерживать в них нормальную температуру при небольшом запасе топлива.

Люди были распределены пропорционально между тремя кораблями. На каждый из них приблизительно приходилось по 75 человек. Это позволило улучшить бытовые условия и обслуживание.

С первых же дней зимовки мы установили нормы питания, по которым составлялось меню на каждые 10 дней. Пища готовилась обязательно под надзором врача.

Регулярно проводилась утренняя физкультурная зарядка: вольные движения, прыжки, прогулки вокруг корабля. После зарядки начинались обычные трудовые будни зимовщиков: научные наблюдения, работы по сохранению корабля, приготовление пищи, заботы о здоровье коллектива и т. д.

Наш лазарет не занимался под жильё и все время был в «работном состоянии». В нем был установлен отдельный камелек и поддерживалась нормальная температура.

С наступлением светлых дней начали готовить аэродромы для самолетов, которые должны были прилететь для вывоза людей. Коллективы работали упорно, но потом их многодневный труд за одну ночь шел на смарку, — подвижками льда аэродромы ломало. Тогда снова начинали искать подходящие площадки и расчищать аэродромы.

У нас заранее была создана медицинская комиссия — общая для всех трех кораблей. По заключению этой комиссии производился отбор людей для вывоза их на материк.

В марте 1938 г. к нам прилетели посланцы с Большой земли — самолеты героев Советского Союза Алексеева, Головина и летчика Орлова. Они вывезли часть людей с каравана «Садко». Среди вывезенных были также врачи с «Малыгина» и «Садко».

Санитарное обслуживание трех ледокольных пароходов и врачебная помощь оставшимся на них людям были возложены на меня.

Корабли находились в полумили друг от друга. Ходить к ним часто приходилось на лыжах. Я хорошо владел этим видом спорта, поэтому подобные прогулки не составляли для меня никакого труда. Однако в конце июня и в июле на льду появились трещины и разводья. Перебираться через них приходилось с помощью длинного шеста — багра. Связь между кораблями все же поддерживалась регулярно.

29 августа 1938 г. ледокол «Ермак» совершил героический поход за 83° с. ш. Он вывел из ледового плена «Малыгина» и «Садко». У «Седова» было испорчено рулевое управление. «Ермак» пытался вести его на буксире, но при этом невозможно было форсировать льды. «Седова» решили оставить для дальнейшего дрейфа.

С этого времени все научные наблюдения, а также работы по сохранению судна были возложены на небольшой коллектив из 15 человек.

С «Ермака» седовцы получили дополнительное продовольствие и что особенно ценно — 2 живых свиньи. Их поместили в твиндеке, и на уход за ними было обращено особое внимание. Они прожили на «Седове» несколько месяцев и обеспечили нам на некоторое время питание свежим мясом, что очень ценно в условиях дрейфа.

Врач  
**А. П. Соболевский**  
Фото Р. Кармен



\* \* \*

23 октября 1938 г. мы праздновали годовщину дрейфа, слушали радио-концерт, специально организованный в честь этой годовщины. Из разных городов мы получали массу приветственных телеграмм. Огромную радость доставила нам приветственная телеграмма за подписями товарища Сталина и товарища Молотова. Это накладывало на нас еще большую ответственность в работе. Дружно спаянный коллектив с еще большим упорством решил преодолеть все трудности в нашей жизни и работе и оправдать звание достойных сынов своей великой родины.

Мы всегда были спокойны за свою судьбу и с гордостью можем заявить, что чем труднее работа, тем радостнее было преодолевать эти трудности во имя нашей прекрасной родины.

Спаянный коллектив, правильный распорядок дня во время всего дрейфа, в точности проводившийся режим труда, отдыха, сна,— все это способствовало успешному окончанию дрейфа.

Распорядок дня у нас был такой: подъем в 8 часов, затем — «личная гигиена»: умывание, уборка постелей, своего помещения и т. д.; с 8 час. 30 мин. до 9 час.— завтрак, затем до 12 — научные, судовые и хозяйственные работы; с 12 до 12 час. 30 мин.— подготовка к обеду: мытье рук и т. д.; с 12 час. 30 мин. до 1 часа — обед, после чего до 2 час.— отдых; с 2 до 6 час. или продолжались обычные работы по плану, или шли занятия в «дрейфующем университете»; с 6 час. 30 мин.— ужин; после ужина люди за-

нимались самоподготовкой, проводились партийные занятия, в это же время часть коллектива выполняла научные работы, которые проводились в любую погоду.

Распорядок дня нарушался только сильными подвижками льдов, угрожавшими или судну, или нашим аварийным запасам. Тогда объявлялись авралы, и люди нередко работали без отдыха больше суток.

В свободное время седовцы культурно проводили свой досуг. Здоровью седовцев очень помогали занятия спортом, которые менялись в течение года и в зависимости от погоды. Когда появлялись большие разводья и озера, мы занимались водным спортом на байдарках и резиновых шлюпках. Когда наступали морозы и наши озера замерзали, мы превращали их в каток и катались на коньках. Почти всю зиму седовцы увлекались лыжным спортом. Во время пурги, когда нельзя было проводить свой досуг на воздухе, играли на бильярде, в шахматы, много читали.

Кубатура жилых помещений на корабле была такая же, как и при обычных плаваниях. Тесноты в каютах не было, температуру старались поддерживать нормальной.

Люди распределялись в помещениях следующим образом:

5 человек судового состава экспедиции — Шарыпов, Буторин, Гаманков, Гетман и Мегер — жили в бывшем красном уголке, который был увеличен за счет соседнего помещения столовой.

Капитан Бадигин со старпомом Ефремовым жили в двух смежных каютах, сообщающихся между собой.

Буйницкий и Бекасов располагались в двух каютах, перегородка между которыми была снята; в третьей соседней каюте помещался прибор для гравитационных наблюдений.

Старший механик Трофимов и второй механик Токарев жили также в двух объединенных каютах.

В каюте рядом с кают-компанией располагались третий механик Алферов и машинист Недзвецкий.

В одной из двух соседних кают находилась амбулатория, в другой жил судовой врач.

Радист Полянский жил в каюте рядом с радиорубкой.

Вся наша общественная жизнь протекала в хорошо обставленной кают-компании.

\* \* \*

На питание во время дрейфа у нас было обращено особенно серьезное внимание.

На основе учета всех наших продовольственных запасов были составлены нормы расхода продуктов на месяц, на декаду и на каждый день.

В соответствии с нормами, на каждую десятидневку составлялось меню, по которому Мегер изготовлял вкусную и питательную пищу.

Я ежедневно наблюдал за качеством приготовления пищи, за достаточной витаминностью и питательностью ее, за санитарным состоянием кухни.

Меню мы старались разнообразить, насколько это позволял ассортимент имеющихся продуктов. Свыше 4 тысяч калорий приходилось в сутки на человека.

Сливочное масло и консервированное молоко у нас отпускались в неограниченном количестве, как для стола, так и для приготовления пищи. В первые два года имелось несколько сортов сыра, колбасных изделий, ветчина и прутинка.

Для того чтобы яснее представить себе, чем мы располагали, перечислю часть продуктов, отпускаемых для камбуза на 10 дней: муки ржаной 130 кг, пшеничной 26 кг, масла около 30 кг, консервов мясных, свиных, а также

беф-були, бараний гуляш, консервированные языки, куриное филе и т. п. — около 100 банок, кроме того банок 20 рыбных и овощных консервов, сахара 26 кг, различных круп 12 кг, сушеных овощей и картофеля около 11 кг, сухих фруктов 6,5 кг, макарон и вермишели 2 кг, сельдей 9 кг и т. д. Ежедневно в небольшом количестве отпускались корнишоны, томат, варенье, консервированные фрукты, засахаренные лимоны, печенье и т. д. Кофе и какао отпускались по потребностям. В неограниченном количестве была квашеная капуста.

Из этих продуктов мы старались составлять наиболее разнообразное меню, чтобы в течение декады блюда не повторялись. Например, завтраки чередовались в таком порядке: в первый день подавалось какао, овощные или рыбные консервы, сыр или колбаса, на второй день — кофе с молоком, свиноебобовые консервы, на третий день готовилась яичница с колбасой или грудинкой и чай.

Обед всегда был из трех блюд. Различные супы чередовались с солянкой, ухой, кислыми щами и украинским борщом из сушеных овощей. Вторые блюда обязательно были мясные, но чтобы не очень надоедало консервированное мясо, наш кулинар Мегер готовил из него биточки, котлеты, пельмени, рагу, беф-строганов и другие кушанья.

Все это готовилось с соответствующим гарниром из макарон, сушеного картофеля, капусты, риса, гречневой каши, фасоли, лущеного гороха и т. д.

Третьи блюда чередовались в следующем порядке: компот из сушеных фруктов, кисель, пирожные с чаем, консервированные фрукты — абрикосы, сливы, персики.

На ужин подавался тот же суп, что был и в обед, а второе блюдо готовилось отдельно. Два раза в декаду были мучные блюда — блины с маслом, пирог с мясом и т. п., в остальные 8 дней — мясные.

В 10 часов вечера был чай с закусками. Обычно подавались рыбные или овощные консервы, жареная или маринованная селедка, колбаса, сыр, печенье разных сортов.

Так как отсутствовали свежие овощи и свежее мясо, приходилось систематически вводить в пищу противоцинготные средства.

Засахаренные лимоны мы обычно клали в заранее приготовленные сладкие блюда. В качестве дополнительного противоцинготного средства мы применяли пророщенный свежий горох.

Горох в обычном состоянии почти не содержит противоцинготных свойств, а приобретает их только в период проращивания.

Техника проращивания гороха не сложна. Заранее намоченный нелущеный горох помещается между двумя «согревающими компрессами». В течение полутора-двух суток у него появляются ростки длиной около 2 см. Когда производилась зарядка аккумуляторов и работал движок, при проращивании мы пользовались светом электрической лампы.

Пророщенный горох ежедневно подавался к столу, и седовцы его поедали довольно охотно.

Иногда из пророщенного гороха я делал вытяжку витаминов, настаивая его на разведенном 40° спирте, и потом добавлял эту настойку в компоты. Получался своеобразный «крюшон».

На самолетах из звена Алексеева нам были доставлены концентраты витамина «С». До самых последних дней каждому аккуратно выдавалась в специальном пакете ежедневная норма этого концентрата.

Учитывая, что со временем активность витаминизированных продуктов может понижаться (за год она может снизиться на 30%), мы увеличивали дозировку концентратов.

На лед, в некотором расстоянии от судна, был выгружен трехмесячный ава-

рийный запас, в который входили продукты, горючее, теплая одежда, радиостанция и другие необходимые предметы. Другой такой же аварийный запас находился на борту корабля и в любую минуту мог быть выгружен на лед.

В трехмесячный аварийный запас, учитывая наличие продуктов на «Седове», входило следующее: 40 кг шоколада, 300 кг печеня и галет, 150 кг белой муки, 60 литров спирта, 20 бутылок коньяка, 50 кг копченостей, 848 банок мясных консервов, 230 кг сливочного масла, 80 кг гречневой крупы, 100 кг риса, 240 кг сахара, 18 кг витамина «С», 500 банок сгущенного молока, 20 кг яичного порошка, сухие фрукты и овощи, овощные консервы, соль, какао, кофе, чай, конфеты, спички, папиросы, мыло туалетное и т. д.

Наличие аварийных запасов положительно действовало на психику людей. Они могли спокойно жить и работать, зная, что, если даже погибнет корабль, они смогут продержаться до тех пор, пока им будет организована помощь.

\* \* \*

Чем напряженнее была обстановка во время дрейфа и тяжелее условия работ, тем меньше было жалоб на состояние здоровья со стороны коллектива и меньше посещалась амбулатория. Это характерная черта седовцев.

Заболевания простудного характера чаще наблюдались в первые месяцы плавания. В период дрейфа были только единичные случаи гриппозного характера.

В последний год дрейфа их почти не наблюдалось, так как свежей инфекции не поступало, а старая, очевидно, теряла свою силу в Арктике.

Больше всего посещали амбулаторию с травматическими повреждениями, полученными седовцами во время работы.

Из серьезных заболеваний на «Седове» нужно отметить один случай катарального воспаления легких.

Этот случай произошел еще во время первой зимовки, до вывоза людей с каравана «Садко».

За борт упал один из членов экипажа. Падая, он сильно ушибся о льдину, потерял сознание и, уходя под воду, почти машинально ухватился рукой за льдину. Это произошло ночью, и человека за бортом увидели не сразу. Он пробыл в ледяной воде минут пятнадцать. Его вытащили на лед совершенно без признаков жизни. Прежде всего нужно было освободить желудок и легкие пострадавшего от воды, а потом уже применять искусственное дыхание.

Около часа пришлось с ним провозиться, прежде чем появились первые признаки жизни. Трое суток больной жил на камфаре. Все это время врач должен был находиться при нем почти неотступно, так как больной требовал тщательного ухода. Целый месяц после этого Духовской был болен воспалением легких. Совершенно оправившись, он затем был вывезен на самолете вместе с другими на материк.

Были два случая серьезных заболеваний флегмоной. При лечении этих заболеваний приходилось применять хирургические методы, т. е. делать глубокие надрезы ткани. Оба больных также совершенно поправились.

У т. Мегера на простудной почве был временный паралич лицевого нерва, который после двухнедельного амбулаторного лечения прошел.

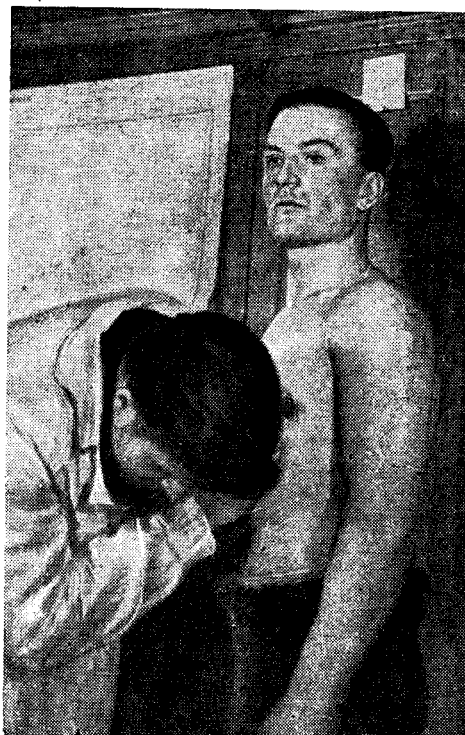
У т. Трофимова было ревматическое заболевание (до дрейфа). Явления хронического ревматизма он лечил амбулаторно во время дрейфа.

Наблюдалось два случая обмороживания второй степени и несколько случаев обмороживания первой степени, которые после амбулаторного лечения прошли бесследно.

До конца дрейфа среди всех 15 седовцев не было не только цинготных заболеваний, но даже предцинготных явлений.

**Врач А. П. Соболевский  
на борту ледокольного парохода  
«Г. Седов» осматривает кочегара  
И. И. Гетмана**

Фото Р. Кармен



К концу дрейфа люди не убавили в весе, а несколько прибавили.

Из глазных заболеваний за все время дрейфа был только один случай острого конъюнктивита (на «Садко» после отлета самолета), возникшего под влиянием ярких солнечных лучей. После амбулаторного лечения больной через несколько дней поправился.

Вся команда была снабжена цветными очками, но ими пользовались мало, не чувствуя в них необходимости.

Медикаменты наши частично были пополнены после прилета самолета Алексеева, так что до конца дрейфа острого недостатка в медикаментах не ощущалось.

Полярные ночи вначале на некоторых действовали возбуждающе. Это приводило к частичной бессоннице. У других седовцев, наоборот, в полярную ночь повышалась сонливость. Благодаря твердому распорядку дня и приспособляемости организма к новым условиям, люди вскоре выравнивались. Наблюдались отдельные случаи повышения возбуждаемости, но и эти случаи после амбулаторного лечения проходили.

В состоянии здоровья седовцев в конце дрейфа, по сравнению с их состоянием до дрейфа, значительных изменений не наблюдалось. Об этом говорит заключение врачебной комиссии, которая осматривала седовцев на ледоколе «И Сталин», а также тщательное обследование их в санатории «Барвиха».

«После тщательного и всестороннего обследования у большинства седовцев,— заявил начальник лечебно-санитарного управления Кремля доктор А. А. Бусалов,— было обнаружено лишь переутомление и вегетативный невроз в умеренной степени.

Двое седовцев раньше, повидимому, страдали фиброзным туберкулезом легких. Никакого обострения процесса у них не замечено.

Капитан ледокола Герой Советского Союза т. Бадитин в 1938 г. перенес желудочно-кишечное заболевание. Он вполне оправился.

Интересно отметить, что рентгеновские снимки сердца и легких, а также

исследование крови членов экипажа отклонений от норм не обнаружили. У десяти седовцев, несмотря на молодой возраст (24—37 лет), отмечено, правда, небольшое повышение кровяного давления.

С медицинской точки зрения прогноз их здоровья абсолютно благоприятный. Месяц-полтора хорошего отдыха, и наши седовцы возвратятся к своим работам.

Десяти из них рекомендован отдых на южном побережье Крыма, пяти — на Кавказе. Трем, заболевшим в Москве гриппом, мы рекомендовали отложить отъезд на 1—2 недели до полного выздоровления. В настоящее время эти товарищи ходят, температура у них нормальная.

Прекрасное состояние здоровья членов экипажа ледокола «Георгий Седов», несмотря на огромную затрату сил и энергии, может быть объяснено следующими причинами:

Во-первых, правильный, размеренный режим рабочего дня. Понятно, что включаются те периоды, когда требовалось срочное выполнение той или иной работы, связанной с суровыми условиями Арктики.

Во-вторых, наличие прекрасного питания.

В-третьих, постоянная связь с Большой землей и дружеская обстановка, в которой они жили.

Отеческая забота Советского правительства, нашей партии, лично товарища Сталина о седовцах и их семьях морально поддерживала их, вселяла бодрость, горячее желание преодолеть все трудности, встречавшиеся на пути, и обеспечила победное завершение этого исторического дрейфа.

Это заключение вполне подтверждает правильность режима и питания на «Седове», что способствовало сохранению здоровья экипажа.

\* \* \*

Кроме своей основной работы, мне приходилось выполнять и другую производственную работу. 6 часов в день у меня занимали метеорологические наблюдения; на курсах штурманов и механиков я преподавал химию и судовую гигиену, а также участвовал в судовых и авральных работах.

Весь коллектив седовцев был спаянный, дружный, преданный своему делу. Каждый из нас работал с сознанием долга перед родиной. Это способствовало благополучному исходу всей экспедиции.





## Превратим Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль

Д. КАРЕЛИН

### ЛЕДОВАЯ СЛУЖБА В ВОСТОЧНОМ СЕКТОРЕ АРКТИКИ в 1939 г.



В 1939 г. Арктический научно-исследовательский институт обслуживал арктическую навигацию ледовой информацией и ледовыми прогнозами. Для этой цели в Восточном секторе Арктики, так же как и в Западном, была создана группа ледовой службы, состоящая из двух гидрологов (Д. Б. Карелин и Н. А. Волков), которая на самолете «Н-169» прилетела на мыс Шмидта 21 марта.

Благодаря тому, что группа ледовой службы рано прибыла на место, ей удалось произвести ряд вспомогательных работ, которые оказались очень полезными для дальнейшей оперативной работы по обслуживанию навигации.

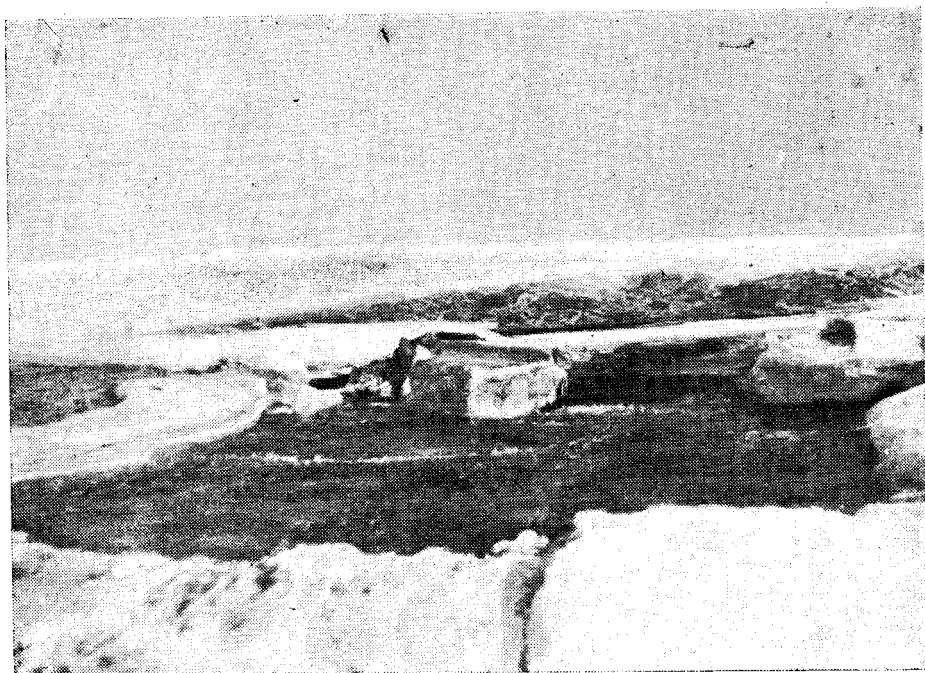
Были проведены ледовые разведки во время полетов над проливом Лонга и Чукотским побережьем. Эти разведки показали преднавигационное состояние льда на трассе. К сбору ледовой информации были привлечены также пилоты Чукотки, которые сделали много ценных полетных наблюдений во время рейсовых полетов. Особенно большую работу в этом отношении проделал пилот В. Сургучов.

Была налажена связь с полярными станциями Восточного сектора. Они регулярно передавали ледовую информацию.

Благодаря этой предварительной работе, ледовая обстановка на трассе была известна задолго до прихода первых судов.

Большую помощь нам оказал также синоптик местного Бюро погоды Е. И. Толстиков. Он нам помог к началу навигации разобраться в особенностях синоптических процессов 1939 г. Это позволило в дальнейшем успешно разрабатывать ледовые прогнозы.

С первых дней июля, как только вскрылись прибрежные лагуны и морские машины, прилетевшие на Чукотку, смогли производить здесь посадки, начались полеты на ледовую разведку. С этих пор материалы о льдах стали получаться наиболее полными. Ледовая служба почти в течение всей навигации получала



**В половодье реки острова Врангеля, впадая в море, подмывают береговой припай и относят лед далеко от берега**

о состоянии льдов доброкачественные данные, которые давали возможность бесперебойно обслуживать морские операции ледовыми информацией и прогнозами. Особенно ценные наблюдения давали пилот т. Асямов и штурман т. Падалко. Данные их разведок отличались подробными сведениями о кромке льда в море, глубокими зондажами вглубь ледовых массивов и точностью счисления. Изложенные точным и ясным языком, их донесения могли служить образцом для других разведчиков.

К сожалению, осенью положение с ледовыми разведками ухудшилось, так как самолеты были вынуждены вылететь в Красноярск за три недели до окончания навигации. Вместо них пришлось пользоваться самолетами с Чукотки, мало пригодными для полетов над морем, которые не могли дать исчерпывающих материалов.

Управлению полярной авиации следует учесть этот прорыв с осенними ледовыми разведками, повторяющийся ежегодно. Нужно найти такие самолеты, которые могли бы летать на Севере в период осеннего ледообразования.

Кроме наблюдений с самолетов, в распоряжении ледовой службы имелись данные наблюдений, производившихся на судах и полярных станциях. Нанесенные на карту, все эти наблюдения наглядно показывали состояние льдов на любом участке трассы. Сотрудники ледовой службы составляли периодические ледовые карты за каждые 5 дней, начиная с конца июня и кончая сентябрем. Эти карты позволили руководству морскими операциями правильно рассчитать рейсы ледокола и транспортных судов. Капитаны судов получали из штаба указания о ледовой обстановке и рекомендуемых курсах. Кроме того, по радио ежедневно передавались краткие ледовые обзоры всей трассы от Берингова пролива до пролива Лаптева. С переходом сотрудников ледовой службы на флагманский ледокол «Л. Каганович» эти обзоры были заменены оперативными указаниями отдельным судам по мере надобности.

В навигацию 1939 г. впервые были организованы краткосрочные ледовые прогнозы в Восточносибирском и Чукотском морях. Поскольку не было опыта



**Весенний лед в Северной бухте у мыса Шмидта. Вдали виден Чукотский поселок и фактория**

Фото В. Львова

этой работы<sup>1</sup>, она являлась экспериментальной, однако ее результаты также были использованы для практических запросов навигации.

Для составления ледовых прогнозов тщательно анализировались изменения ледовой обстановки. Они сопоставлялись с синоптическими процессами и гидрологическими особенностями различных районов. Все данные, необходимые для прогноза, наносились на гидросиноптическую карту, которая отражала ледовую обстановку, распределение давления атмосферы, результирующие ветров, изотермы воздуха и воды, дрейф льда.

Эти карты по определенным периодам суммировали особенности процессов, совершающихся в атмосфере и гидросфере, и являлись необходимым этапом для перехода от анализа текущих событий к анализу предстоящих.

Если мы можно было предсказывать погоду за недельный или декадный период, почти половина проблем, возникающих при составлении ледового прогноза, была бы разрешена. Однако такими возможностями современная служба погоды не располагает. Поэтому приходилось ограничиваться самыми общими схемами предстоящих синоптических процессов, что сильно затрудняло детализацию ледовых прогнозов.

Предсказать гидрологические процессы, вследствие их инертности, гораздо легче. На основании предсказанных гидрологических и синоптических процессов можно уже составлять ледовый прогноз. Но и эта часть работы очень сложна, так как влияние гидрометеорологических явлений на льды до сих пор изучено еще недостаточно. Особенно осложнилась работа во второй половине навигации, когда метеорологические (в том числе и синоптические) процессы стали противопоставляться гидрологическим. Решать вопрос о том, какие процессы окажут более сильное влияние на лед, не всегда было возможно, и поэтому некоторые детали прогнозов не оправдывались. Основная причина этих ошибок заключалась обычно в переоценке синоптических явлений, в частно-

<sup>1</sup> Первые шаги в области краткосрочного прогнозирования были предприняты Б. И. Ивановым два года назад, но относились они к Карскому морю.

сти — ветра. Многие моряки считают, что состояние льдов в восточных морях на 90% определяется ветрами. Научная проверка в 1939 г. показала ошибочность этого мнения. Иногда ледовая обстановка менялась вопреки действию ветра, но в соответствии с гидрологическими факторами. Очевидно, о размерах влияния тех или иных факторов на лед следует решать в каждом случае отдельно, и стандартных рецептов здесь быть не может.

За навигацию было дано 8 ледовых прогнозов (преимущественно декадных), содержащих 77 прогностических характеристик. Средняя оправдываемость их (по данным Арктического института) составляла 83% по Восточносибирскому морю и 88% по Чукотскому морю. Результаты работы над краткосрочными ледовыми прогнозами в навигацию 1939 г., несмотря на отдельные ошибки, оказались вполне удовлетворительными.

Ледовые прогнозы и текущая ледовая информация регулярно сообщались штабу морских операций. Формулировки этих прогнозов были достаточно конкретны.

Осенний ледовый прогноз помог закончить навигацию в более спокойной обстановке, без особой спешки. Он гарантировал беспрепятственное плавание в конце сентября, хотя по долгосрочному прогнозу Арктического института навигацию к этому времени следовало бы уже прекратить.

Но если в техническом отношении работа ледовой службы в 1939 г. оказалась вполне успешной, то в организационном отношении было много неполадок и затруднений, которые порой снижали эффективность работы.

Например, пароход «Комсомольск» на пути от Берингова пролива к Косе Двух Пилотов долго «крутился» среди труднопроходимого льда, расположенного узкой полосой вдоль берега, в то время как дальше была чистая вода. Речной караван с буксиром «Ленин», при первой же попытке пройти из реки Колымы в реку Индигирку, вынужден был вернуться назад из-за тяжелых льдов. Моторный бот «Ост», преждевременно пытаясь освободиться из льдов, потерял винт. Все эти случаи произошли из-за того, что судоводители или игнорировали, или не знали ледовой обстановки, в то время как ледовая служба и штаб проводки имели о ней ясное представление. В будущую навигацию необходимо добиться, чтобы ледовая информация бесперебойно поступала на все суда и чтобы судоводители перестали безразлично относиться к ней.

Начальник морских операций Восточного сектора т. Мелехов в некоторых случаях, в зависимости от ледовой обстановки, задавал судам определенные курсы. Этот метод мы считаем правильным и рекомендуем применять его и в будущую навигацию. В то же время стремление т. Мелехова сконцентрировать у себя всю ледовую информацию и передавать судам по мере надобности лишь отдельные отрывочные сведения нам кажется неправильным.

Суда должны периодически получать полные данные о состоянии льда на основной трассе и за ее пределами, чтобы судоводители сумели разобраться в обстановке и в случае перерыва связи с флагманом, или попав в затруднительное положение, смогли принять правильное решение.

Наблюдения, которые производятся на судах, дают весьма ценный материал для составления ледовых карт. Поэтому необходимо, чтобы суда непрерывно регистрировали ледовую обстановку на своем пути и передавали сведения о ней не менее одного раза в сутки в адрес ледовой службы (штаба проводки). Судоводители часто передают эти сведения в виде кратких упоминаний о наличии льда в таком-то районе или в отдельном пункте. От такой практики нужно отказаться. Ледовая сводка должна содержать краткое описание обстановки на всем пройденном пути, причем следует помнить, что сведения о границах участков, пройденных по чистой воде, представляют не меньшую ценность, чем сведения о льде.

Чтобы повысить качество ледовой информации и ледовых прогнозов, необ-

ходимо, чтобы самолеты ледовой разведки увеличили количество дальних полетов в море. В 1939 г. был предпринят лишь один полет в начале навигации через Чукотское море, и поэтому сведений о положении кромки льда в середине и конце навигации не было. Не всегда правильно назначались и маршруты полетов. Некоторые полеты были излишними, других, наоборот, было недостаточно. Необходимо установить такой порядок, чтобы маршруты ледовой разведки согласовывались с ледовой службой.

Опыт 1939 г. показывает, что некоторые изменения организационного порядка должно внести в свою работу и Управление полярных станций. Необходимо установить дополнительный срок «выхода» в эфир на восток станциям острова Генриетты, острова Котельный, мыса Шалаурова для передачи метеорологических и ледовых сводок. Наблюдения этих станций чрезвычайно важны для навигации, а отсутствие этого дополнительного «выхода» в эфир приводит к тому, что ледовая служба получает сводки с большим запозданием и перерывами.

Опыт устройства временной станции на острове Айон (на время навигации) безусловно следует повторить и в 1940 г. Нужно только улучшить бытовые условия временных наблюдателей. В 1939 г. наблюдатели т.т. Литвинов и Ситник работали на станции острова Айон в чрезвычайно тяжелых бытовых условиях.

По решению руководства Главсевморпути станция с мыса Медвежьего была перенесена в бухту Амбарчик. При таких переносах необходимо производить параллельные наблюдения на старом и новом месте. Этого не было сделано. Ценные наблюдения за три года могут пойти на смарку. В предстоящую навигацию обязательно надо открыть дополнительный пункт на мысе Медвежьем.

Все эти организационные мероприятия легко могут быть проведены в жизнь. Они помогут поднять качество научного обслуживания навигации в Восточном секторе Арктики на должную высоту.



## ПОРТ ПРОВИДЕНИЯ



Одна из экономических задач Главсевморпути состоит в том, чтобы разгрузить сибирскую магистраль. Однако пока еще даже собственные грузы для восточной Арктики организации Главсевморпути не возят Северным морским путем, а продолжают забрасывать их через Владивосток. Мы возим грузы через Владивосток по инерции, сохранившейся с того времени, когда мы еще не могли завозить товары в восточную Арктику по северной трассе. Теперь условия резко изменились. Мы можем и должны перевозить много груза Северным морским путем сквозными обратными рейсами.

Современные ледокольные средства, авиаразведки, а также большая оперативность в морских операциях позволяют нам обеспечить успех сквозных обратных рейсов. Но для этого нужно хорошо организовать всю навигацию и в частности наладить работу северных портов. Надо провести ряд мероприятий, сокращающих сроки пребывания судов в Арктике. Например, нельзя допускать, чтобы суда два раза заходили на одни и те же полярные станции. Это сейчас делается по той причине, что новая смена якобы не успевает сразу произвести приемку дел от старой смены. При лучшей подготовке хозяйства станции принять его, несомненно, можно за время, пока пароход разгружается. В За-

падном секторе Арктики давно применяется такой порядок.

Нужно прекратить также заход судов в незначительные пункты Арктики для принятия на борт отдельных лиц или мелких партий грузов. Здесь на помощь судам должна прийти авиация. При помощи самолетов нужно эти мелкие партии грузов и отдельных лиц перевозить в крупные пункты, откуда они и будут приниматься на суда.

Морские транспортные суда надо освободить от развоза мелких партий грузов по отдельным пунктам Арктики там, где это могут выполнить мелкие каботажные суда. Например, порт Провидения во все пункты на север до Уэллена и на запад до залива Кресты должен развозить грузы своими силами. Для этого его нужно снабдить необходимыми судами. Порт получает лишь одно судно — парусно-моторную шхуну «Союз-пушника», которая сейчас ремонтируется во Владивостоке. Но этого, конечно, мало. Необходимо быстрее построить для порта или передать ему из числа действующих небольшое паровое судно с малой осадкой и достаточно мощными грузоподъемными средствами.

Порт Провидения имеет огромное значение для успеха навигации в Восточном секторе Арктики. Поэтому очень важно хорошо подготовить его для навигации 1940 г. В 1939 г. он для этой цели был подготовлен неудовлетворительно. Погрузочный инвентарь не был изготовлен ни в самом порту, ни во

Владивостоке. Организация перевалочных работ и бункеровки судов не была продумана до конца.

Для механизации перевалочных работ в начале навигации 1940 г. в порт наметено направить 12 ленточных транспортеров, гусеничный кран «Январец» и 500 м декавилевских путей с вагонетками и мотовозами.

Пловучие средства порта предполагается пополнить двумя деревянными баржами грузоподъемностью по 100 т, одной металлической баржей грузоподъемностью 450 т, двумя кунгасами по 15 т и одним катером в 60 сил.

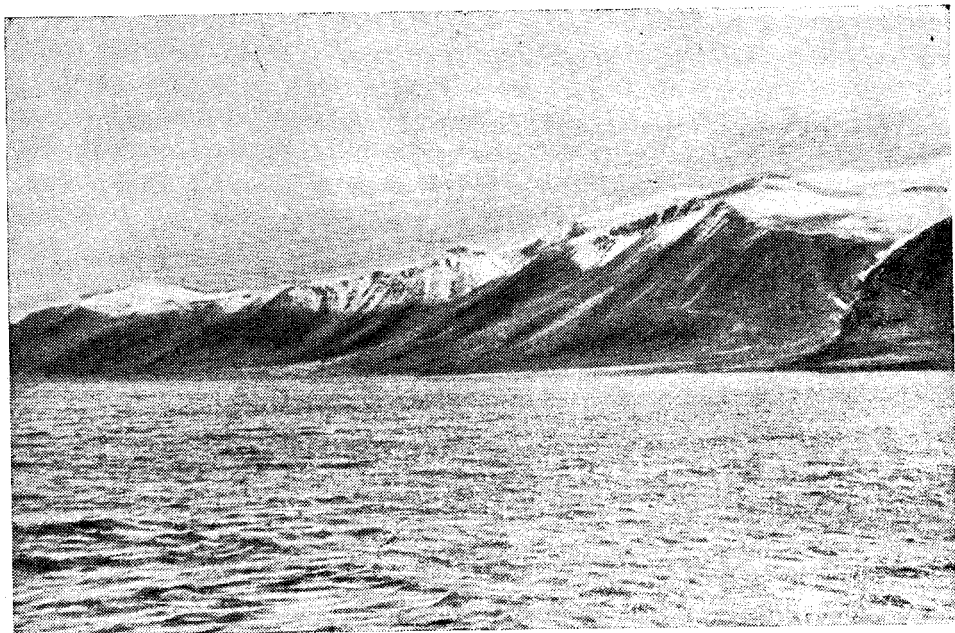
Достижением порта в 1939 г. было привлечение к работе в порту местного населения. Порт набирал в ближайших районах 21 эскимоса и впервые привлек их к погрузочно-разгрузочным работам. Оказалось возможным меньшее количество грузчиков вербовать во Владивостоке.

Чтобы подготовить эскимосов для работы в порту, пришлось начать с обучения их, как пользоваться лопатой. По специальности охотники, они вначале

просто не умели держать лопату в руках. В первое время выполнение норм эскимосскими бригадами т.т. Напауна, Аяпху и Тагекайна колебалось в среднем от 60 до 90%. Но уже через 2—3 недели они стали перевыполнять норму. Однажды бригада т. Тагекайна выполнила норму на 187%. Эскимосы постепенно втягивались в работу и уже к середине навигации великолепно справлялись со своими заданиями, выполняя их добросовестно и аккуратно.

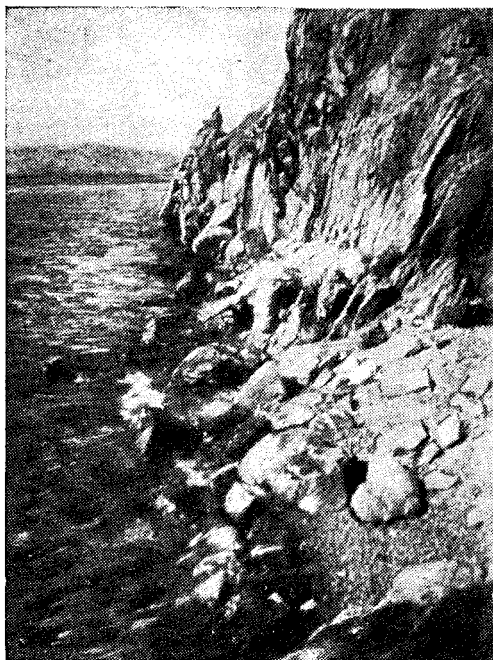
К сожалению, со всеми рабочими-эскимосами пришлось 15 сентября, по их просьбе, произвести расчет, так как они торопились в свои яранги, чтобы подготовиться к зиме и запастись мясом. Перед отъездом в контору порта пришел бригадир-эскимос т. Аяпху и внес ценное предложение: помочь эскимосам-грузчикам переселиться из других мест в село Урелики, расположенное против порта в бухте Эммы.

— Мы будем работать в порту, когда это потребуется, а в свободное время заниматься охотой. Будет хорошо и вам и нам,—сказал т. Аяпху.



Правый берег бухты Провидения

Фото А. Клюге



**Каменная осыпь у берега бухты  
Провидения**

Фото С. Белова

Разъезжаясь по домам, эскимосы охотно согласились снова приехать на работу в навигацию 1940 г.

В порту местные жители использованы и на постоянной работе. Очень восприимчивые к культуре, эскимосы и чукчи быстро усваивают специальные технические дисциплины и становятся в ряды стахановцев. Комсомолец т. Налькутае — моторист лучшего в порту катера № 1. Комсомолец т. Корона — матрос того же катера, хорошо зарекомендовавший себя в роли старшины. Молодые девушки и юноши тт. Теята, Насилик, Тивлятвали и Кунчи вполне справлялись с обязанностями тальманов.

Если наши хозяйственники, партийные и профсоюзные организации большевистски будут и впредь относиться к важнейшему политическому делу — привлечению к временным и постоянным работам местного населения, мы уже в ближайшие годы сможем отказаться от завоза в порт Провидения доторой рабочей силы из Владивостока.

Большинство приехавших в 1939 г. в порт из Владивостока рабочих не были по специальности грузчиками. Это люди различных профессий. Впоследствии из их среды были зачислены в штат порта и Провиденстроя кузнецы, печники, электромонтеры и т. д. Вначале неподготовленность рабочих к грузовым операциям сказывалась на производительности труда. Но вскоре правильный подбор людей в бригадах, их сработанность, развертывание социалистического соревнования и ударничества помогли бригадам не только выполнять, но и перевыполнять нормы. Например, бригада т. Посметюха выполняла нормы на 245%, бригада т. Рубцова — на 245%, бригада т. Томашова — на 250% и т. д.

Бригады грузчиков работали по шесть часов в смену. Эта система вполне себя оправдала. Работа шла без всяких перерывов, и это давало возможность лучше использовать рабочее время.

Производительность труда в порту Провидения в навигацию 1939 г. была бы более высокой, если бы не мешала плохая организация погрузочно-разгрузочных работ. Руководящий аппарат погрузочного участка был подобран неудачно. Не проводился обмен опытом. Наряды выписывались с большим запозданием, часто даже после начала работ. Показатели выработки не вывешивались после каждой смены. Все эти нарушения элементарного порядка, конечно, не способствовали развитию стахановского движения.

Суда большей частью не информировали порт о своем подходе, что сильно осложняло работу. Это происходило как по халатности судовой администрации, так и из-за плохой радиосвязи в Чукотском районе. Плановость в работе нарушалась и тем, что в порт приходило сразу несколько судов. В июле и сентябре в порту находилось от 2 до 10 судов одновременно, а в августе их почти совершенно не было.

Надо упорядочить график движения судов, и тогда мы сможем более равномерно загрузить порт во все месяцы арктической навигации.

Большим тормозом в работе порта является плохо организованное водоснабжение. Суда вынуждены ходить за во-

дой к ручью в бухте Хэд и терять на это много времени. В 1939 г. там сделаны некоторые усовершенствования: у впадения ручья в бухту установлена центробежная моторная помпа, при помощи которой суда принимают на борт по 30—40 т воды в час. Однако этим еще не разрешается проблема водоснабжения. До устройства капитального сооружения, предусмотренного проектом строительства порта, целесообразно устроить на ручье небольшую плотину для подачи воды на суда не только помпой, но и самотеком. Кроме того необходимо снабдить порт водоналивной баржей. Она будет подвозить воду непосредственно к борту судов, во время производства ими грузовых операций.

Общее улучшение работы порта Провидения в огромной мере зависит от его строительства.

С 1937 г. по 1 июля 1939 г. построены: небольшой причал для катеров, временный свайный причал для судов, один двухэтажный дом и несколько небольших зданий. За последнее время строительство почти не велось. Прежний руководитель строительством порта (начальник Вышеславский) совершенно его дезорганизовал. Бесконечные изменения генерального плана и титульных списков, путаница с координатами, недостаток материалов и оборудования тормозили выполнение самых элементарных подготовительных работ. На строительстве, например, не было ни одной механической пилы, — работали два пильщика, и то вручную.

На строительстве было слишком много административно-хозяйственного и обслуживающего персонала. План работ отсутствовал. Даже имеющуюся рабочую силу невозможно было использовать рационально.

Строительству было дано разрешение получать средства из банка без смет, проектов и титулов. Банк отпускал деньги по самым простым требованиям и в неограниченном количестве. Это сыграло отрицательную роль, так как люди совершенно не думали о правильном использовании средств.

Отпускавшиеся средства систематически оставались неиспользованными. За

1937 г. средства были использованы на 81,4%, за 1938 г. — на 48,7%, а за первую половину 1939 г. в распоряжении Провиденстроя оказались большие резервные суммы, в том числе неиспользованные средства 1938 г.

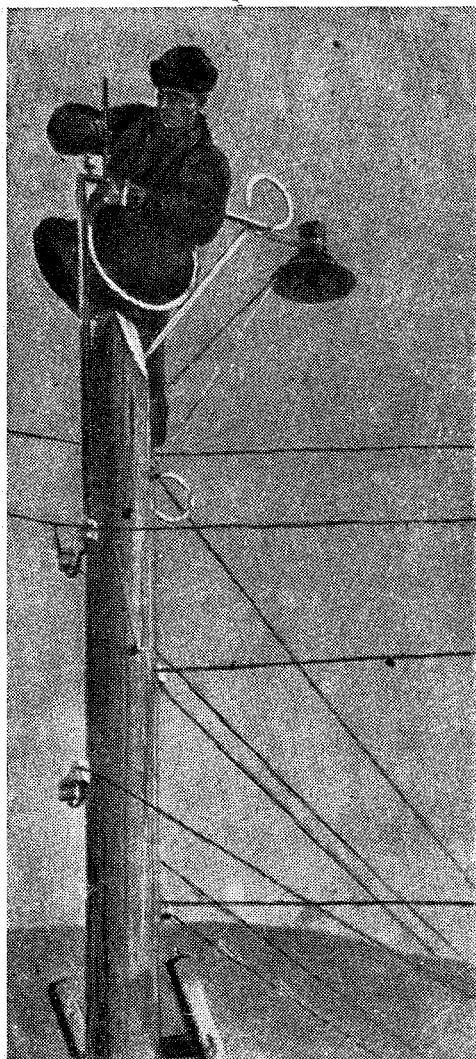
В октябре-ноябре 1939 г. в порт Провидения прибыли новые руководители Провиденстроя (начальник Комаров). Рабочий коллектив также значительно пополнился. На строительство было завезено оборудование и материалы, в том числе свыше 7000 кубометров леса. К сожалению, лес короткомерный. Из него строить основное сооружение порта — причал — будет весьма трудно. Вообще получение гидротехнического леса (в особенности длиномерного) с Дальнего Востока весьма затруднительно. Нам нужно организовать снабжение порта стройматериалами за счет богатых ресурсов Крайнего Севера.

Доставку леса в порт Провидения можно организовать с Лены и Колымы.

Общественное питание в порту Провидения и в остальных портах необходимо реорганизовать. Сейчас это дело возложено на порт, который вынужден заботиться о питании не только своих кадров, но и других организаций, находящихся в порту. Количество всех этих работников часто превышает штаты порта в 4—5 раз. Кроме того, из ближайших районов в порт приезжает много людей, и об их питании порт тоже должен заботиться. Масса времени и сил у работников порта уходила на это по существу торговые функции. В то же время руководители местной фактории ничем не могли загрузить свой рабочий день.

Большую помощь общественному питанию в порту Провидения принесли теплицы. Свежие овощи — огурцы, капуста, редиску, лук и даже помидоры — можно было уже получить на месте. Тепличные мастера т.т. Бёлов и Шуккин, под руководством молодого агронома т. Лопуха, сумели создать здесь прекрасное огородное хозяйство, навсегда похоронившее болезнь запоярных стран — цынгу.

Неподалеку от теплиц расположен скотный двор. Там растут десятки по-



**Установка электрических фонарей  
в порту бухты Провидения**

Фото А. Соломон

просят приплода 1939 г. Две коровы дают молоко для детей всего поселка. Три лошади используются для хозяйственных нужд порта. Со всем этим хозяйством прекрасно справляется один человек — колхозник Винницкой области т. Гольдер.

Занимаясь совершенно несвойственными порту торговыми и сельскохозяйственными функциями, порт отвлекается от своих прямых задач, отчего стра-

дает его эксплуатационная деятельность. Необходимо передать общественное питание в порту со всеми подсобными предприятиями (теплицами, скотным двором и т. п.) торговым организациям.

Передав общественное питание в руки торговых организаций, надо, наконец, отменить и бесплатное питание. В порту Провидения мы не встретили защитников бесплатного питания даже среди тех, кто им пользуется. Каждый советский человек отдает себе отчет в том, что при массовом питании по этой системе значительное количество продуктов пропадает зря.

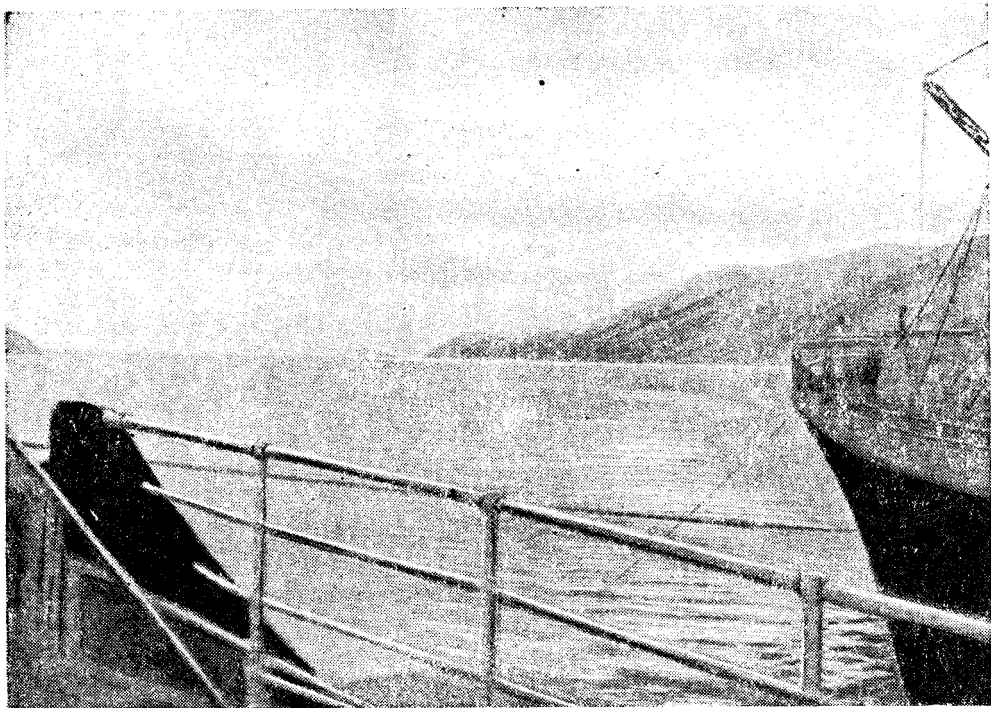
С бесплатным и платным питанием в организациях Главсевморпути наблюдается большой беспорядок. Например, чернорабочий теплицы получает 440 руб. в месяц при бесплатном питании, а токарь 7-го разряда машинно-промышленной станции — 500 руб. при платном питании. На северном берегу портовой бухты бухгалтер порта получает 700 руб. в месяц при бесплатном питании, а на южном берегу такой же по квалификации и ответственности бухгалтер фактории получает те же 700 руб., но при платном питании. Таких примеров можно привести много.

Бесплатное питание не стимулирует ни общественных, ни личных самозаготовок. В бухте Провидения водится огромное количество рыбы, а в окрестностях дичи. Но никто не думает о том, чтобы по-серьезному организовать рыбную ловлю, охоту. Для развлечения иногда собирается группа любителей-рыболовов, и каждый раз невод приносит по 100—120 кг рыбы. Когда же начинается ход рыбы, то улов доходит и до полтонны (навага, кета, горбуша, треска, бычок, сардинка). На охоту тоже ездят, чтобы «побаловаться дичинкой». Но это не мешает работникам порта присылать в центр требования о присылке из Москвы рыбных консервов, соленой рыбы, копченого мяса. Между тем, в самой бухте Провидения свободно можно организовать соленье, вяление и копчение рыбы и дичи, а летом питаться ими в свежем виде.

Необходимо упорядочить в бухте Провидения и медицинскую помощь. Штат



**Полярный летчик орденосец  
И. И. Черевичный**



Суда в бухте Провидения

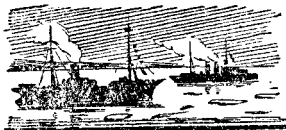
Фото В. Львова

медицинского пункта порта состоит из одного врача и трех лиц обслуживающего персонала. Фактически этот пункт является также районной больницей, — он обслуживает и ближайшие районы.

Пункт обслуживает в общей сложности до 1 000 человек, а лекарства получает из случайных источников и крайне нерегулярно. Наркомздрав совершенно не заботится о содержании портового медицинского пункта и не думает об организации районной больницы. Все запросы и требования врача, с которыми он обращается в местные, областные и центральные органы Наркомздрава, ос-

таются без ответа. Надо, наконец, покончить с неразберихой и беспризорностью медицинского обслуживания в порту Провидения и заставить Наркомздрав серьезно заняться своим делом в этом районе.

Качество подготовки порта к навигации 1940 г. и успешность самой плавигации зависят от упорядочения всей деятельности как самого порта, так и находящихся в нем других организаций. 1940 г. должен стать переломным годом в истории существования и развития деятельности порта Провидения.



## НЕРЕАЛИЗОВАННЫЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ



**П**ризыв коллектива Московского инструментального завода о выполнении пятилетки в четыре года по росту производительности труда подхвачен многими передовыми предприятиями Советского Союза. На конкретных примерах стахановцы этих предприятий показывают, какими путями можно повысить производительность труда, как получить дополнительные резервы, чтобы перевыполнять планы, используя те же мощности и то же оборудование. Эти резервы — рационализация и технические усовершенствования.

На арктических судах, полярных станциях и предприятиях Главсевморпути стахановцы, научные работники внесли уже не один десяток рационализаторских предложений, осуществление которых сэкономит государству миллионы рублей.

В 1939 г. Управление полярных станций применило усовершенствование аэролога бухты Тихой т. Царева по выпуску радиозондов, которое позволило сэкономить только по Западному сектору Арктики 42 тыс. руб., причем качество выпуска радиозондов значительно повысилось.

Другой пример. На гидросамолетах МП-1 часто отрывалось днище, — самолет на длительное время выходил из строя. Бортмеханик енисейской авиалинии т. Соколов внес предложение поставить легкую накладку из дюралюминия в том месте, где наиболее часто отрывалось днище. Испытание показало хорошие

результаты. Сейчас почти все гидросамолеты МП-1 имеют такие накладки. Это не только сэкономило огромные средства, которые раньше тратились на непредвиденный ремонт, но и избавило экипаж самолета от простоев, улучшило эксплуатационные качества, повысило эксплуатационную устойчивость гидросамолета при стоянке на воде.

Радиотехник острова Белый т. Стронг сделал несложное усовершенствование в монтаже радиостанции и радиомаяка, которое позволило из радиоприемного пункта одновременно запускать радиомаяк и работать на ключе. Благодаря этому усовершенствованию сокращена одна штатная единица, обслуживавшая ранее радиомаяк, и повысилась четкость в его управлении.

Для разгрузки карбасов и мелкоядающих судов коллектив порта Диксон устроил причал из старой поломанной баржи, сэкономив на этом деле огромные средства, которые потребовались бы на устройство причала.

На реке Лене в 1939 г. испытывалось предложение механика Ефремова, который предложил чистить котлы парохода в пути. Это дало большой эффект и сэкономило более двух суток навигационного времени.

В прошлом году впервые на Лене применен сплав леса плотами. Это дало около миллиона рублей экономии и освободило от перевозки леса транспортные суда.

Прораб бухты Угольной т. Трофимов придумал постоянную передвижную буровую вышку, которая при помощи тракторов может передвигаться с места

на место, что значительно экономит время, нужное для бурения новых скважин. Предложение было применено и сэкономило 346 рабочих дней. Это мероприятие значительно сэкономило и количество стройматериалов, так как раньше при сборке и разборке многие детали ломались и их приходилось заменять. Передвижная вышка получилась очень прочной. Ее утеплили, и она стала более удобной для работы при сильных ветрах и морозах.

На ледокольном пароходе «Дежнев» механик т. Шуршанов приспособил дополнительный электропривод к якорной лебедке. Это усовершенствование экономит большое количество топлива, а главное — предохраняет якорную цепь от обрыва при маневрировании на стоянке.

Сперрист ледокола «Ермак» т. Маслов предложил заменить материалами советского производства импортную бумагу и электропитание для эхолотов. Он сам опытным путем открыл рецептуру изготовления бумаги. Предложение в течение двух лет применяется на ледоколе и, по отзыву командования, дает хорошие результаты.

Путем рационализации и усовершенствований многие коллективы нашей системы добиваются замечательных производственных успехов. Однако не все руководители уделяют этому делу нужное внимание.

Изобретателям приходится преодолевать массу препятствий. Все перечисленные выше предложения, например, были реализованы с большим трудом и промедлением. А сколько предложений лежат иногда по несколько лет в отраслевых управлениях, ожидая проверки и реализации. Вот, например, гидроледорез инженера Чижикова, предложенный еще в 1935 г. На его изготовление затрачено 400 тыс. руб. Необходимо его испытать, чтобы решить вопрос, насколько он пригоден. Однако среди работников Главсевморпути находятся люди, которые годами оттягивают испытания гидроледореза.

Так, например, заместитель начальника Морского управления т. Аннин в начале 1939 г. распорядился не устанавли-

вать гидроледорез на ледоколе «Ермак», несмотря на то, что об установке гидроледореза был издан специальный приказ руководства Главсевморпути. Таким образом по вине т. Аннина испытания гидроледореза в 1939 г. не были проведены.

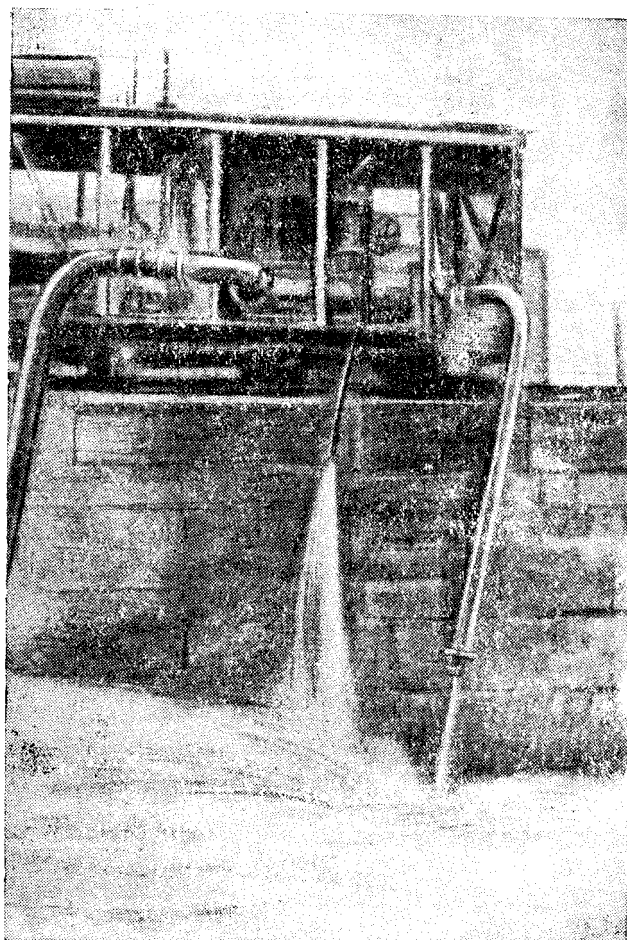
Та же судьба постигла гидроледорез и в 1940 г. Несмотря на приказ т. Папанина об испытании гидроледореза на ледоколе «Ленин», это мероприятие опять было отменено, но на этот раз уже т. Шевелевым. И только после настоячивых требований Архангельской конторы Севморпути и команды ледокола «Ленин» т. Шевелев дал разрешение на производство испытаний. Но, дав разрешение, т. Шевелев не отпустил для этого необходимых средств.

Капитан ледокола «В. Молотов» т. Легздин предложил оборудовать ледоколы лагом, который позволяет измерять скорость движения судна во льдах. Но эксперты из Морского управления необоснованно забраковали предложение т. Легздина. Только после вмешательства Бюро изобретений это предложение снова вытаскано из архива. Сейчас уже получены чертежи прибора, который будет построен и испытан на ледоколе «В. Молотов».

Капитан т. Левченко изобрел «динамометрическую шайбу», при помощи которой можно измерять мощность, получаемую непосредственно на валу главной машины судна во время движения. Это предложение попало в Технический отдел Морского управления, который тормозит применение этого ценного прибора. Между тем прибор позволяет установить контроль за работой судовых механизмов и расходом топлива.

Лежит в Морском управлении (начальник — т. Задоров) и предложение т. Турчановского. Он предлагает несложную установку, при помощи которой на ледоколе будет сэкономлено от 7 до 10% топлива, т. е. увеличится радиус действия ледокола. Это предложение отвергнуто без достаточного основания.

Предложение сперриста т. Маслова, о котором упоминалось выше, до сих пор Морское и Гидрографическое управления не применяют на других судах.



Гидроледорез конструкции инженера Чижикова

Ежегодно тратится валюта на ввоз импортной бумаги и аккумуляторных батарей.

Арктический институт и Управление полярных станций более серьезно относятся к изобретателям. В этих учреждениях работа изобретателей дает наиболее успешные результаты. Но и Управлению полярных станций нужно бросить упрек в том, что оно мало интересуется реализацией такого важного изобретения, как автоматическая радио-метеостанция.

Или вот другой пример из практики работы Управления полярных станций. Оно получило от Бюро изобретений ледовые буры системы т. Шаламоуна и

т. Вахрушева. Оба бура были отправлены на полярные станции, но по дороге их потеряли. В 1939 г. послали на остров Диксон новый прибор для измерения ветра. Однако его ухитрились поломать, несмотря на тщательную упаковку.

Гидрографическое управление не поощряет изобретателей. По мнению начальника т. Боровикова, если инженер, работающий в управлении, что-либо усовершенствовал или изобрел, то он не является изобретателем. Для него не нужно создавать стимулов для дальнейшей работы в этой области. Тов. Боровиков считает, что инженер за это получает зарплату и поощрять его не за чем. Это неправильно. Руководство Гидрографического управления должно и обязано поощрять творческую инициативу работников.

Плохо поставлены у нас учет и проверка исполнения. Контрольно-инспекторская группа совершенно не проверяет исполнения принятых решений по изобретательству. Сведения и отчеты по изобретательству, как правило, не представляются

в Главное управление, и работа на местах ведется самотеком.

Но даже при этих условиях рационализаторские и технические усовершенствования в 1939 г. дали более двух миллионов рублей экономии. По имеющимся сведениям, в 1939 г. поступило 370 предложений, из которых 111 реализованы в наших предприятиях. Но все это, конечно, очень мало.

Мы должны не только освоить Северный морской путь,— нужно, чтобы освоение было экономным, дешевым. Для этого надо максимально использовать все ценные предложения. Мы должны по-сталински окружить вниманием наших рационализаторов и изобретателей.

## КОЛЫМСКИЙ ВОДНЫЙ ПУТЬ

1



**Н**ароды, населяющие Колымский край, жестоко эксплуатировались при царизме. Чукчи, жившие в тундре в низовьях реки, якуты, ламуты и юкагиры подвергались со стороны царского правительства и его приспешников насилию и всевозможным издевательствам. Здесь хозяйничали кунцы, миссионеры и шаманы, местные князьки и кулаки. Кроме сбора ясака царская монархия использовала Колымский край и как место ссылки политических деятелей.

В этом крае было массовое вырождение местного национального населения, продолжавшееся вплоть до установления советской власти.

Только теперь, при советской власти край этот ожил и преобразился. Ленинско-сталинская национальная политика, культурные, экономические и другие мероприятия советской власти не только прекратили вырождение. Начался бурный рост местного населения. Выросло хозяйство, поднялась культура — национальная по форме, социалистическая по содержанию.

Колымский край — один из богатейших в СССР. Основное богатство Колымы — залежи золота, меди и других цветных металлов, разработка которых сосредоточена в руках Дальстроя, самого крупного в мире предприятия по добыче золота, имеющего исключительное значение для нашей страны.

На Колыме в районе Зырянки расположены, кроме того, угольные копи Главсевморпути. Вообще колымский угольный район охватывает громадную территорию, доходит до Индигирки, но мало еще разведан.

Несмотря на высокое качество этого угля, потребителями его являются только морской и речной флоты Главсевморпути.

На Колыме водятся также ценные звери — песец, горностай, белка, лисица, медведь и многие другие. Как сама Колыма, так и многочисленные озера в тундре и тайге богаты рыбой; здесь в изобилии водятся нельма, максун, омуль, карп и другие породы рыб. Имеются условия и для развития сельского хозяйства, оленеводства, скотоводства и других отраслей.

Решение транспортной проблемы позволит более интенсивно использовать все эти богатства.

Наиболее богатые и важные для всей страны районы Колымы расположены в ее верховьях на расстоянии 1500 км от устья и еще выше, а также к востоку и — главное — к западу от реки в направлении к верховьям Индигирки. Туда нужно будет завозить сотни тысяч тонн разных грузов: промышленное оборудование, черный металл, строительные материалы, грузовики, тракторы, горючее, промтовары, продовольствие и т. д.

Какие же пути имеются в эту местность?

Первое — это действующий в течение ряда лет путь через всю Сибирь на Владивосток по железной дороге, далее морем мимо японских островов в бухту Нагаево на Охотском море. От Нагаева до приисков идет замечательное по своим качествам шоссе длиной до 1500 км. Этим путем можно в кратчайший срок доставить грузы на прииски. Шоссе пересекает Колыму и доходит до Индигирки. У этого пути есть однако ряд существенных недостатков: он загружает сибирскую дорогу, связан с затратой большого количества горю-

чего на транспортировку грузов по шоссе.

Также действует, но далеко еще не достигает должного развития, путь через Мурманск или Архангельск и далее северными морями в устье Колымы, где грузы переваливаются на речные суда, поднимаются на 1500—1860 км вверх по реке и идут на прииски, расположенные на самой реке или вблизи нее. У этого пути есть достоинства, — он целиком проходит в советских водах и сокращает сравнительно с первым вариантом длину шоссейного пути. Но есть и существенные недостатки, — количество грузов, перевозимое Северным морским путем, не удовлетворяет потребностей Дальстроя. Навигация по Колыме длится всего 3½ месяца, караваны Севморпути приходят с запада во второй половине августа и в сентябре, т. е. в конце речной навигации. Поэтому почти весь груз должен зимовать, не дойдя до клиента, и попадает к нему с опозданием на 9 месяцев.

Намечается еще путь от станции Тайшет по новой железной дороге до пристани Усть-Кут на реке Лене, затем на речных судах вниз по Лене до устья Алдана и далее вверх по Алдану на 250 км, до пристани Крестхольджай, откуда по предполагаемому шоссе до верховьев Индигирки, около 600 км. Этот путь будет очень удобным для доставки хлебофуражных грузов из западной Сибири и черного металла из Сталинского бассейна. (Правда, перевозка по нему из Европейской части СССР грузов связана с эксплуатацией

значительной части Сибирского пути, что не желательно.) Длительность навигации по Лене и Алдану — около 5 месяцев, и грузы могут быть доставлены железной дорогой к началу навигации.

Возможен также и путь через Архангельск или Мурманск морем в порт Тикси, расположенный в устье Лены. Оттуда грузы должны будут идти вверх по Лене и Алдану до Крестхольджая и далее как по предыдущему варианту. Однако при этом варианте грузы будут прибывать в Тикси в конце навигации и в большей своей части не попадут к потребителю ранее следующей весны или лета.

Сравнение этих четырех вариантов приводит к заключению, что каждый из них имеет право на осуществление.

Путь на Владивосток — Нагаево является самым скорым. Кроме того он действует почти круглый год, с перерывом от конца декабря до конца марта, когда замерзает Охотское море.

Второй путь — по реке Колыме — нужен для доставки грузов, поставляемых европейскими промышленными районами для снабжения предприятий, расположенных на реке, к востоку от нее и частично на небольшом расстоянии к западу. К сожалению, путь этот далеко не использован. Главсевморпути нужно значительно увеличить морской флот, а также и речной по Колыме, привести в более культурный вид всю реку, построить перевальный порт в устье реки и затоны для отстоя речного флота, а также выправить несколько десятков перекатов. Эта работа



Устье Колымы.  
Полярная  
станция  
мыс Медвежий



Река Индигирка. Затон Буор-Юрях

Фото А. Куренкова

требует больших капиталовложений, однако дело это несомненно рентабельно.

Лено-алданский путь по третьему варианту необходим для доставки западно-сибирских грузов, наиболее емких и тяжелых, а также для обслуживания западных приисков Дальстроя, отдаленных от Колымы. Для снабжения западных приисков может также оказаться более выгодным путь через Тикси по Лене и Алдану, чем по Колыме.

## II

Для нас, работников Севморпути, большое значение имеет вариант пути через Мурманск или Архангельск морем на Колыму, так как он обслуживается нашим морским и речным транспортом, а также вариант через Тикси — Лену — Алдан.

Что же из себя представляет река Колыма в навигационном отношении?

Первые шаги к изучению Колымы как водного пути были сделаны еще в 1909 и 1912 гг. экспедициями Седова и Грюнфельда. Обе экспедиции были бедно оснащены и сделали не много: Седов произвел промеры бара, а Грюнфельд дал на основании глазомерной и частично полуйнструментальной съемки лоцию реки от устья до Нижне-Колымска на протяжении 150 км<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> До Седова на Колыме бывали лишь географические экспедиции: в 1739—1741 гг. Дмитрия Лаптева, в 1787—1789 гг. Виллинга, в 1811 г. Геденштрёма, в 1821—1823 гг. Врангеля и в 1868—1870 гг. Майделя. Цель их была уточнить границы страны и дать общее описание края.

В 1928—1929 г. была направлена на Колыму экспедиция НКПС под руководством И. Ф. Молодых, составившая атлас Колымы вверх от Нижне-Колымска до устья реки Бохалчи на протяжении 1716 км, от Нижне-Колымска вниз до Походска (86 км), а также карта некоторых притоков. Ныне этот атлас уже устарел, так как всем рекам свойственно постепенно менять свое русло. Кроме того промеры велись от слишком высокого условного горизонта, и теперь атлас не может считаться удовлетворительным лоцманским материалом: река нуждается в серьезных изысканиях на точной научной основе. Совершенно недостаточно, а то и вовсе не обследованы контрольные перепады и быстрины, затрудняющие судоходство.

Гораздо больше сделано в устьевой части реки. В 1934—1935 г. была составлена точная карта бара и Каменной протоки экспедицией Гидрографического управления под руководством т. Музылева. В 1936—1937 г. специальная экспедиция Арктического института во главе с т. Лобза изучала там же гидрологию реки, а в 1935—36 и 1937—38 гг. специальные экспедиции под начальством т.т. Мережкова и Шестопала закончили портовые изыскания.

Колыма — типичная река Крайнего Севера. Ее верховье и среднее течение проходят по тайге, а низовье пересекает безлесную тундру. Вся она течет в районе вечной мерзлоты. Этим в значительной степени определяются ее гидрологические свойства. Зимой промерзают до дна мелкие ручьи и прекра-

шается подземное питание. Расходы воды резко падают, снижаясь местами время от времени до нуля.

Максимальный расход воды бывает весной. Он быстро нарастает под влиянием таяния снегов, но уже к концу лета чрезвычайно снижается. Например, против Крайлеса (90 км от устья) максимальные весенние расходы в некоторые годы в середине июня превышают 16 000 м<sup>3</sup>/сек., но уже в начале июля падают до 6000—8000 м<sup>3</sup>/сек., в августе снижаются до 1000 м<sup>3</sup>/сек., а зимой постепенно падают не только до нуля, но при подъеме уровня моря часто наблюдается обратное течение.

Весной река течет с большой скоростью. Так как ее русло, особенно в нижнем течении, состоит из мелкого илистого грунта, то воды реки чрезвычайно мутнеют. Происходит интенсивная деформация русла, размыв берегов и островов и образование новых отмелей. В верховьях, где русло состоит из более прочных галечных и гравелистых грунтов, очень большие скорости течения (превышающие местами 13 км/час) приводят к тем же результатам.

По всей реке до самой Переправы — Дебин очень глубокие плесы от 20—30 м вниз и до 6—10 м вверх. Перекаты на нижнем и среднем течении не слишком тяжелы. Можно считать обеспеченными глубины до 1,7 м на нижнем (до Лабун—645 км) и 1,4 м на среднем (до Зырянки—1004 км) плесах. Но выше Зырянки русло ухудшается: перекаты мельчают, судовой ход местами очень искривлен и сужен, контрольные глубины до середины августа держатся на уровне 1,1—1,5 м, а затем быстро снижаются на 0,5 м, и судоходство прекращается.

Если мы учтем, что основной клиент парохозяйства — Дальстрой — находится в верховьях реки, то становится понятной настоятельная необходимость выправить реку и обеспечить на всю навигацию ходовые глубины хотя бы в 1,2 м. Это вполне разрешимая задача.

Вблизи устья ширина Колымы местами превышает 2—3 км. На нижнем и среднем течении ширина в среднем около 700 м, а вверх по течению она снижается и падает до 300 м в судоходной части. Ширина фарватера около 200 м вниз и также уменьшается вверх. Однако на некоторых перекатах она очень мала, — доходит до 12 м.

Период навигации по реке чрезвычайно ограничен. Вскрытие ее происходит около середины мая в верхнем течении и в конце второй декады июня на устьевом участке. Замерзание реки — в последних числах сентября в районе устья и в конце октября в верховьях. Таким образом на самом ответственном

нижнем участке навигация длится всего 3½ месяца. В верховьях, учитывая раннее обмеление, она происходит на протяжении около 100 дней. Правда, после выправления реки навигацию можно довести до 130—150 дней.

Зимой река покрывается толстым льдом. В районе Нижне-Колымска толщина льда достигает 2 м. Вскрытие Колымы, как и всех рек, текущих на север, происходит вследствие прибыли верховой воды еще до того, как разрушится и ослабнет ледовый покров под лучами солнца. Поэтому на Колыме тяжелый ледоход, способный производить большие разрушения.

У Колымы есть также несколько притоков, по которым возможен сплав и плавание москитных судов; это — Ви́ска Пантелейха (на протяжении 30 км), Малый Анюй (350 км), Большой Анюй (120 км), Омо́лон (355 км), Ожо́гина (430 км), Зырянка и Ясачная (длина судоходной части неизвестна).

Какие мероприятия надо провести для того, чтобы освоить эту реку в более полной мере?

В ряде стоящих перед нами транспортных проблем одной из важнейших является постройка на Колыме устьевых портов, где будет производиться перегрузка с морских судов на речные. Порт должен обеспечить удобный и безопасный вход и выход морским и речным судам, совершенно безопасную стоянку в нем всех судов, максимальные удобства и быстроту грузовых операций, правильное хранение в нем поступающих грузов, срочный ремонт судов и т. д.

К сожалению, естественные условия для выполнения этой задачи очень неблагоприятны. Против устья реки идет широкая отмель-бар. Судовой ход сквозь нее — фарватер — очень извилист, глубина его местами снижается до 3,4 м, ширина в некоторых местах всего около 20 м. Морские суда совершенно не могут там проходить, речные же, хотя и проходят, но с трудом и то при наличии хорошей обстановки. К тому же во время навигации там очень часты внезапно налетающие штормы и туманы. Свыше 30% дней не судоходны. Плавание обычных речных судов сквозь бар очень опасно и недопустимо. Морские же суда останавливаются за баром в 14 км от ныне эксплуатируемого порта Амбарчик, расположенного в открытой бухте Амбарчик, в 35 км к северо-востоку от устья реки.

Морской порт, куда могли бы безопасно ходить и речные и морские суда, следовало бы построить на реке, причем ближайшим удобным для этого пунктом является Крайлес, расположенный примерно на полпути между

**Порт  
Амбарчик**



Амбарчиком и Нижне-Колымском. Но для этого пришлось бы строить канал, строительной длиной 38 км при длине судового хода 82 км. Это очень дорогая постройка, которая могла бы быть оправдана при повышенном завозе грузов. Точно так же не может быть экономически оправдано строительство порта на морском берегу. Да к тому же оно не исключает необходимости выводить речные суда на взморье, что не желательно.

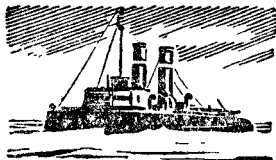
Поэтому сейчас можно лишь частично разрешить портовую проблему. А именно: морские суда будут попрежнему разгружаться на открытом морском рейде, но выходить к ним будут не речные суда, а специальный рейдовый флот, способный выдерживать капризы моря. Этот рейдовый флот будет курсировать между морскими судами и речным портом, который вероятно будет построен в Крайлесе. Таким образом речным судам не для чего будет спускаться вниз от Крайлеса. В Крайлесе же будут построены обширные складочные помещения, так как нельзя успеть в год прибытия грузов перебросить большую их часть на предприятия, расположенные вверху реки. Все грузовые операции в Крайлесе и на рейде должны быть механизированы, чтобы свести к минимуму потребность в рабочих и ускорить перегрузку.

Следующее крупное мероприятие на Колыме — реконструкция речного флота. Первые суда появились на Колыме только в 1932 г. Сейчас там уже есть самоходный флот и баржи для нижнего и среднего плеса. Но, к сожалению, флот, пригодный для плавания в верховьях Колымы, явно недостаточен, он далеко еще не обеспечивает возросшие перевозки. Этот недостаток будет устранен в ближайшее время, а частично уже в текущем году.

Нужно оборудовать также и реконструировать затоны для зимнего отстоя и ремонта судов. Существующие затоны не обеспечивают полной безопасности судостоя. Нужно еще построить механизированные пристани на реке со складскими помещениями для депонирования в них транзитных грузов.

Уже упоминалось о необходимости больших выправительных работ на верхнем плесе. Для них нужно предварительно завезти дноуглубительный флот и выполнить обширные изыскания.

Из всего сказанного видно, что река Колыма прошла лишь первую стадию освоения. Работы еще непочатый край. Но эта работа благодарна, — в результате ее район Колымы с его неисчерпаемыми естественными ресурсами — пушниной, золотом и другими богатствами — станет еще более доступным для социалистического освоения.





## Партийная жизнь

**В. БОГДАНОВ**

Комполит теплохода «Юкагир»

### КАК МЫ ДОБИЛИСЬ ПОБЕДЫ



**Д**о начала арктической навигации 1939 г. танкер «Юкагир» снабжал работающие в море тральщики треста «Мурманрыбы» пресной водой. По плану мы должны были обеспечить водой 15 тральщиков в месяц. Передача воды производилась в открытом море, зачастую при штормовой погоде.

В декабре 1938 — январе 1939 г. танкер плана не выполнял. Мы едва обеспечивали водой 4—7 тральщиков в месяц.

По предложению партийно-комсомольской группы нашего теплохода было созвано производственное совещание капитанов тральщиков и стахановцев тралового флота вместе с командой «Юкагира». На этом совещании выяснились основные причины невыполнения плана.

Раньше люди работали вслепую, трудовая дисциплина была не на высоте. Например, за 20 дней января было 14 нарушений трудовой дисциплины. Сам капитан не показывал достойного примера и плохо организовывал работу команды. Нередко, ссылаясь на плохую погоду, он отказывался давать тральщикам воду. На танкере процветала безответственность.

После совещания экипаж стал работать по-новому. Команде было разъяснено все значение порученного задания по снабжению тральщиков водой. По требованию партийно-комсомольской организации Арктическое пароходство освободило капитана от работы. На теплоход «Юкагир» был назначен молодой капитан т. Васильев.

Рейсовое задание мы довели до рабочего места. Командный состав был прикреплен к наиболее важным участкам.

Перед выходом в море мы создали общее собрание экипажа. На этом собрании активно обсуждалось обращение экипажа ледокола «И. Сталин» о развертывании предсезонного социалистического соревнования. Юкагирцы взяли на себя обязательство провести рейс по-стахановски. Помимо этого общего обязательства, на производственных совещаниях машинной и палубной команд каждый член экипажа принял на себя конкретные социалистические обязательства.

После каждой стоянки у тральщика экипаж собирался на совещание, разбирал проведенную операцию, вскрывал недостатки, намечал пути для улучшения работы. Регулярно по вахтам и индивидуально проверялось выполнение взятых обязательств.

Результаты социалистического соревнования быстро сказались. Резко сократилось время, затрачиваемое для обслуживания тральщика: с 4½ часов до 2 часов 24 минут. Мы стали обслуживать за месяц до 17—18 тральщиков (при плане 15 тральщиков). Самоотверженно работал весь экипаж. Воду тральщикам мы давали даже при 6-7-балльном шторме.

За хорошую работу экипаж теплохода «Юкагир» получил благодарность от треста «Мурманрыба».

По окончании срока договора с трестом «Мурманрыба» танкер должен был ремонтироваться в мастерских треста. Однако трест брался закончить ремонт только к 11 июля. Такой срок нас не устраивал, так как танкер не мог бы своевременно включиться в арктическую навигацию.

Партийно-комсомольская группа вместе с капитаном собрала экипаж. Горячо обсуждалось создавшееся положение. Выход был найден: мы решили отремонтировать танкер своими силами. Организовать ремонт и расставить людей поручили старшему механику комсомольцу т. Гейну и старшему помощнику капитана коммунисту т. Логачеву. Через несколько дней план ремонта танкера был подробно доложен на производственном совещании и там уточнен. Машинная команда обязалась отремонтировать главный двигатель и вспомогательные механизмы на 5 дней раньше срока и вызвала на соревнование палубную команду.

На корабле сразу закипела работа.

Показатели соревнования, сводки о ходе ремонта ежедневно вывешивались на видном месте. Каждый член экипажа знал, что он сам сделал за день и что сделали его товарищи. Многие члены экипажа показали подлинно стахановские образцы работы. Например, матрос т. Жагорников систематически выполнял план ремонта на 180—200%, товарищи Антос, Дудченко, Борценко, Макуха выполняли нормы на 190—200%.

Ремонт танкера был закончен 28 мая — на 14 дней раньше установленного срока. При этом сэкономили 250 тыс. руб. Ходовые испытания показали высокое качество ремонта. Все механизмы работали безотказно.

Весь экипаж внимательно изучал решения XVIII съезда ВКП(б), доклады товарищей Сталина, Молотова, Жданова. Еще до выхода в море экипаж прослушал несколько докладов о международном положении. Во время стоянки в Мурманске моряки просматривали кинокартины, ходили в драматический театр. Все это помогло укрепить дружбу в коллективе, создало деловую и культурную обстановку. У нас не было нарушений трудовой дисциплины. Экипаж работал слаженно, с полным сознанием важности порученного ему дела. Перед выходом в арктическую навигацию на судне с большим подъемом прошел полятный день, на котором мы обсудили приказ № 702 Главсевморпути о подготовке и проведении навигации.

18 июля «Юкагир» вышел в арктический рейс. За время навигации мы должны были обеспечить горючим ряд арктических пунктов — Амдерму, Тикси, Диксон и бухту Кожевникова.

В ответ на призыв моряков ледокола «Литке» экипаж танкера взял на себя социалистические обязательства: обеспечить движение строго по графику, сократить время стоянок под разгрузкой в портах, ликвидировать потери горючего при выгрузке, обеспечить бесперебойную работу механизмов. На соревнование был вызван экипаж танкера «Непец», работавшего в Восточном секторе Северного морского пути.

После обращения Политуправления Главсевморпути и ЦК союза о комплексном социалистическом соревновании, по инициативе комсомольцев, в частности т. Жагорникова, было решено вызвать на социалистическое соревнование арктические порты.

На разгрузку в бухте Кожевникова по графику отводилось 10 дней. Экипаж обязался слить горючее за 5 суток. Получив наш вызов на социалистическое соревнование, комсомольская организация бухты Кожевникова приняла этот вызов и предложила сократить срок слива до 3 суток. Напомним, что в 1938 г. в бухте Кожевникова «Юкагир» простоял под разгрузкой 16 суток.

Прибыв в бухту Кожевникова, капитан т. Васильев, старший помощник капитана т. Логачев и стахановец т. Тимофеев выехали на берег, где на производственно-техническом совещании с местными работниками утвердили план разгрузки, четко расставили людей. Политотдел и комсомольская организация бухты Кожевникова образцово организовали работу на берегу. Горючее было слито за 3 суток. Экипаж танкера активно участвовал во всех работах. Постажановски работали члены экипажа тт. Малютинский, Корощманов, Нутрихин, Жагорников, Коновалов.

Комплексное социалистическое соревнование помогло нам обеспечить разгрузку в срок также и в портах Диксона и Тикси. На сутки раньше срока танкер разгрузился в Амдерме. Нам удалось полностью избежать потери горючего.

К концу рейса из 33 членов экипажа было уже 21 стахановец и 8 ударников. Арктический рейс закончился на 24 дня раньше срока, план был выполнен на 132%, сэкономлено 43 т горючего. На судне не было ни одного случая нарушения трудовой дисциплины. Механизмы работали безотказно, корабль пришел в порт в образцовом состоянии.

Всех этих успехов экипаж добился потому, что партийно-комсомольская организация танкера, опираясь на лучшую часть непартийных большевиков, побоевому возглавила социалистическое соревнование и повседневно руководила им. Коммунисты и комсомольцы сумели сплотить и поднять коллектив на выполнение государственного плана, вселить уверенность в свои силы, добиться дружной согласованной работы. Каждый член экипажа — от уборщицы до капитана — четко знал задачи рейса, свою роль и место в нем. В товарищеской семье старые опытные моряки передавали свой опыт и знания молодым, помогали им практически осваивать механизмы и совершенствоваться.

В составе экипажа было много плавающих впервые. Мы организовали техническую учебу для палубной и машинной команд, которой руководили тт. Логачев, Тарасов и Антос. Регулярная техническая учеба, повседневная передача опыта позволили вырастить прекрасных работников.

Приведем несколько примеров.

Тов. Рыпдин хорошо изучил такелажные работы, стал лучшим рулевым, стахановцем. Тов. Жагорников пришел к нам поваром — стал матросом I класса. По его инициативе часть команды закрепилась на работе в арктическом флоте до конца третьей Сталинской пятилетки. Команда избрала его председателем судового комитета. Моторист команды т. Борщенко стал четвертым механиком. Матрос т. Макуха, работая на «Русанове» и на других судах, не участвовал в общественной работе, отстаивал и на производстве. Внимательное и чуткое отношение к нему партийно-комсомольской организации сделало его передовым общественником. Ему поручили руководить красным уголком, заведывать библиотекой, художественно оформлять стенную газету. Тов. Макуха вступил в комсомол. Командование присвоило ему звание стахановца и выдвинуло на должность боцмана. Провожая его в ряды Красной армии, экипаж с гордостью говорил о нем, как о передовом моряке.

За время плавания мы выдвинули 14 товарищей, 40 морякам объявлена командованием благодарность. Многим товарищам повышены оклады до максимума, некоторым дана десятипроцентная стахановская надбавка к основному окладу.

Выросшие за время плавания на корабле лучшие стахановцы товарищи Борщенко, Стоянов, Малочинский, Гейн, Антос подали заявление о вступлении в партию. Принят в кандидаты партии капитан танкера т. Васильев. Впервые плавая в Арктике, он показал себя отличным организатором и руководителем, работал самоотверженно, не считаясь со временем. Тов. Васильев избран сейчас депутатом районного совета г. Мурманска.

Все эти факты говорят о том, что надо повседневно и внимательно присматриваться к людям, во-время указывать им на недостатки, отмечать хорошее в их работе и продвигать выросших товарищей, создавая у каждого уверенность в своих силах. Тогда любые трудности будут преодолены.

Какие выводы можно сделать из опыта нашей работы?

Стахановская работа экипажа «Юагира» внесла существенные поправки к навигационному плану и графику. Она показала, что планы 1939 г. были занижены. При разработке планов на навигацию 1940 г. должен быть учтен весь опыт прошедшей навигации.

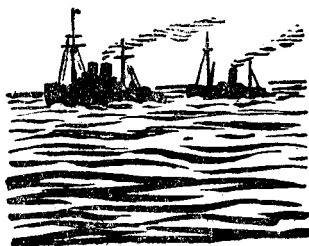
Пароходство, местные организации, готовясь к навигации 1939 г., в известной мере рассчитывали на самотек. Этого быть не должно. Помполиты и партторганизации судов обязаны, не ожидая специальных директив, развернуть борьбу за сжатые сроки ремонта.

Надо улучшить культурное обслуживание экипажей судов, обеспечить их радиоприемниками, лучше снабжать художественной литературой.

Мурманский политотдел обязан организовать систематическую проверку работы помполитов, заслушивать их отчеты, передавая хорошие образцы работы на все суда.

Партторганизациям кораблей необходимо взять под неослабевающий контроль всю подготовку к навигации 1940 г., мобилизовать коллективы судов на ликвидацию «узких мест».

Это обеспечит отличную подготовку к навигации, а значит и успех самой навигации 1940 г.



## ПАРТИЙНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ БУХТЫ ТИХОЙ



**П**олярная станция бухты Тихой в сентябре 1939 г. отпраздновала свой десятилетний юбилей. Это самая северная научная обсерватория в мире. Коллектив полярной станции ведет большую работу по актинометрии и аэрометеорологии, по изучению ионосферы, атмосферного электричества, земного магнетизма.

На полярной станции в 1939 г. было 3 члена партии, 1 кандидат партии и 5 комсомольцев. Все коммунисты и комсомольцы работали на решающих участках.

Перед партийной организацией станции стояла одна из главных задач — обеспечить высококачественное выполнение планов научно-исследовательских работ.

Осенью 1938 г. полярная станция была снабжена водородом только на 40%. Это грозило срывом аэрологических наблюдений. При таком запасе водорода вместо ежедневного выпуска радиозонда приходилось его выпускать только два или три раза в пятидневку.

На первом же партийном собрании в сентябре 1938 г. подробно обсуждался доклад начальника станции т. Кремера. По поручению собрания т. Кремер предложил метеорологам и единственному оставшемуся у нас после смены аэрологу т. Цареву продумать мероприятия, позволяющие полностью обеспечить установленный объем аэрологических наблюдений.

Прежде всего, было решено объединить метеорологов с аэрологом в одну аэрометеорологическую группу. Тов. Цареву дали задание в течение двух месяцев подготовить к аэрологическим работам наших метеорологов Шипилова, Малого, Орлова и Третьякова. Метеорологу т. Третьякову в свою очередь поручили обучить метеорологии т. Царева. К 21-й годовщине Великой октябрьской социалистической революции все эти товарищи прекрасно сдали испытания. Так были подготовлены четыре аэролога и один метеоролог.

Объединенная аэрометеорологическая группа занялась реализацией очень ценного рационализаторского предложения т. Царева, по которому можно было выпускать радиозонды с облегченными батареями, что позволяло стандартную оболочку радиозонда № 100 заменить оболочкой № 50. Благодаря этому экономилось много водорода. Кроме того группа аэрометеорологов занялась производством водорода на месте. Собрали все имеющиеся химикаты, которые могли быть использованы для получения водорода. Благодаря большевистской настойчивости аэрометеорологов и особенно т. Царева, программа работ была не только выполнена, но значительно перевыполнена.

На нашей станции надо было привести в порядок силовую установку. Фактически силовая находилась в аварийном состоянии. Двигатель «Ванмор» полностью вышел из строя. Попытки отремонтировать двигатель не увенча-

лись успехом. Полярной станции грозила опасность остаться без электроэнергии. Этот вопрос также обсуждался на собрании партийной организации. Тогда и было решено снять с бота «Баренцбург» старый, почти сработанный мотор и приспособить его для силовой. Коммунист механик т. Храменин, работая буквально день и ночь, сумел полностью отремонтировать и пустить двигатель. В помощь Храменину был выделен комсомолец т. Карпукхин. Механик быстро обучил Карпукхина необходимым для моториста знаниям, и в декабре 1938 г. тот уже был утвержден в новой должности. Силовая работала бесперебойно.

Весной 1939 г. в партийную организацию поступило заявление о плохой работе радиотехников кандидата ВКП(б) т. Вдовиченко и комсомольца т. Недошивина. В радиорубке из-за семейственности, панибратского отношения друг к другу процветала обезличка. Не соблюдался график дежурств, записи в вахтенный журнал делались с опозданием, а иногда даже спустя несколько дней. Однажды, задержав телеграмму, адресованную проформу Малому, Вдовиченко объяснял задержку тем, что «телеграмма не имеет никакого значения». Парторганизация указала на ошибку и предложила товарищам Вдовиченко и Недошивину в кратчайший срок исправить все недочеты, имеющиеся в их работе. После обсуждения этого вопроса на партийном собрании положение в радиорубке резко изменилось, и работа налажилась. Например, весь материал по XVIII партийному съезду был принят по радио непосредственно на пишущую машинку и без пропусков.

После обсуждения на открытом партийном собрании приказа Главсевморпути № 702 о подготовке и проведении навигации 1939 г. мы наметили конкретный план своего участия в навигации. К нам в бухту должен был прийти «Русанов», доставить разные грузы для станции и новую смену полярников. «Ни на один лишний час корабль не должен у нас задержаться», — так единодушно решил весь коллектив.

Товарищам Дмитриеву, Карпукхину было поручено привести в полный порядок складское помещение для продуктов. Они отлично справились с этой работой. Тов. Храменин восстановил нашу узкоколейку, что дало возможность быстрее произвести разгрузку и сразу подавать продукты к складу. Тов. Недошивин проверил антенну, умформер, приемную аппаратуру, капитально отремонтировал аккумуляторы и подготовил радио к сдаче новой смены. Во время разгрузки ледокольного парохода «Русанов» коммунист Малый, кандидат ВКП(б) Дмитриев, Орлов, Карпукхин были всегда впереди, показывали образцы работы. Припоминается такой случай: разыгрался шторм, причал разбилось и грозило унести в море. Дмитриев и Карпукхин, не задумываясь, первыми бросились в ледяную воду и, работая по пояс в воде, восстановили причал.

На станции все соревновались. Не было ни одного товарища, который бы не заключил индивидуального договора на социалистическое соревнование. Коллектив в целом вызвал на соревнование полярные станции Рудольфа, Челюскина и Матшара. Раз в два месяца избранная на общем собрании комиссия тщательно проверяла выполнение обязательств. Затем на общем собрании комиссия докладывала свои выводы. Эти собрания проходили очень оживленно. Результаты социалистического соревнования между станциями регулярно вывешивались на специальной доске.

В коллективе выросли стахановцы, показывающие великолепные образцы работы. Научный работник кандидат ВКП(б) т. Герасименко не только выполнил обширную программу работ по изучению атмосферного электричества, но сверх того собрал аппарат для изучения электрических бурь и применял его впервые в Арктике. Радиоинженер т. Архангельский во много раз перевыполнил программу наблюдений за ионосферой и в честь XVIII съезда ВКП(б) сверх плана провел интереснейшие 19-суточные наблюдения.

Среди интеллигенции полярной станции парторганизация проводила боль-

шую политико-массовую и воспитательную работу. Научных работников часто собирали для обмена опытом. Мы стремились детально ознакомить весь коллектив с работами, ведущимися на станции, и тем самым изжить цеховщину, которой страдают многие наши работники, интересующиеся только той узкой областью, в которой они сами работают. Научный работник Герасименко сделал ряд докладов по атмосферному электричеству, магнитолог Никольский — на тему о земном магнетизме в Арктике, радионинженер Архангельский — о ионосфере. Из более подготовленных товарищей была составлена группа пропагандистов, которой поручались доклады на международные темы. Всего было прочитано 16 докладов.

С большим интересом работники полярной станции изучали историю партии. Многие товарищи активно участвовали на теоретических конференциях.

Много внимания мы уделяли оборонной работе. По решению партийного собрания, были организованы кружки ГСО, кружки по изучению материальной части винтовки, пулемета, нагана. Из числа военнослужащих — бойцов и командиров — выделили руководителей. В кружках провели до 30 занятий, причем в плане партийно-массовой работы для оборонных кружков были отведены специальные дни.

Полученные во время военной учебы знания были проверены на специальных зачетных испытаниях. Коллектив полярной станции состоял из 21 человека. Из них сдали экзамен по материальной части винтовки на «отлично» 8 человек, «хорошо» — 11, «удовлетво-

рительно» — 2; по пулемету Дегтярева сдали на «отлично» 5 человек, «хорошо» — 11, «удовлетворительно» — 2.

Занятия кружка ГСО по поручению парторганизации вел врач т. Кононович. Он тщательно готовился к занятиям. Все полярники занимались в кружке с большим интересом. После полярной ночи часто проводилась тренировочная стрельба. Состоялось соревнование на лучшего стрелка из боевой винтовки. Лучшие результаты по стрельбе показали: научный работник т. Егоров, выбивший 99 очков из 100 возможных, начальник станции т. Кремер, выбивший 94 из 100 возможных, аэрометеоролог т. Орлов — 92 очка, комсомолец т. Кононова — 85 очков.

Хорошо организованная оборонная учеба вызвала у некоторых товарищей стремление глубоко овладеть военным делом, поступить в военные школы. Наш комсорг т. Дмитриев сейчас поступил в военное училище имени Фрунзе, т. Орлов учится на бортмеханика в одной из школ военно-воздушных сил, т. Карпухин служит в танковой части.

После XVIII съезда ВКП(б) лучшие люди полярной станции были приняты в партию: в кандидаты ВКП(б) тт. Герасименко, Дмитриев, Орлов, Карпухин, Кремер; из кандидатов переведен в члены ВКП(б) т. Вдовиченко.

Не было ни одной «мелочи» в жизни станции, которая бы оставалась без внимания партийной организации. Небольшое вначале партийное ядро станции сплотило весь коллектив для дружной творческой и инициативной работы. Это обеспечило авторитет парторганизации и успех всей работы нашего коллектива.



## ЗА ЧТО КРИТИКОВАЛИ ПАРТКОМ ГЛАВСЕВМОРПУТИ



**В** феврале этого года состоялось отчетно-выборное собрание партийной организации Главсевморпути.

Цифры и факты, которыми иллюстрировался доклад секретаря парткома т. Мышляева, говорили о значительной работе, проделанной партийной организацией за отчетный период (июль 1939 г. — февраль 1940 г.).

После XVIII съезда ВКП(б) поднялся уровень политической и организационной работы среди сотрудников Главного управления, более содержательной, глубокой и целеустремленной стала партийная работа. Мы имеем значительный рост партийных рядов за счет лучших передовых людей Главсевморпути, полярников, моряков, летчиков, на деле доказавших свою преданность партии Ленина — Сталина. За отчетный период парторганизация приняла в кандидаты ВКП(б) 35 чел. и в члены партии 18 чел.

Восемнадцатый съезд большевистской партии дал советским полярникам грандиозную программу действий: превратить Северный морской путь к концу третьей пятилетки в нормально действующую водную магистраль, обеспечивающую планомерную связь с Дальним Востоком.

Решения XVIII съезда ВКП(б) мобилизовали советских полярников на дальнейшее улучшение деятельности

Главсевморпути. Они вызвали новый подъем социалистического соревнования и стахановского движения. Государственный план арктической навигации 1939 г., явившейся началом коммерческой эксплуатации Северного морского пути, был перевыполнен.

Партийная организация боролась за соблюдение партийной и государственной дисциплины, за проверку исполнения правительственных директив, за улучшение делового и политического качества работников аппарата.

В период подготовки и проведения выборов в местные советы депутатов трудящихся на избирательном участке была проведена большая агитационно-массовая работа среди населения.

Значительно повысился интерес у коммунистов и у нашей интеллигенции к изучению «Краткого курса истории ВКП(б)».

Партийное собрание всесторонне обсуждало деятельность парткома, подвергнув большевистской критике недостатки в его работе. Два дня обсуждался отчет партийного комитета.

Многие товарищи посвятили свои выступления хозяйственной деятельности Главсевморпути.

Они критиковали деятельность парткома, который не использует в достаточной степени прав, предоставленных XVIII съездом ВКП(б) парторганизациям наркоматского типа.

Перед коллективом работников Главсевморпути стоит сейчас ответственная задача: своевременно и образцово подготовиться к арктической навигации. Объем грузоперевозок в навигацию 1940 г. в сравнении с прошлой навигацией значительно увеличивается.

Однако такие узловые вопросы, как завоз товаров в порты отправления, подготовка к ледовой разведке, капитальное строительство, — указав в своем выступлении заместитель начальника Главсевморпути т. Ширинов, — не были предметом обсуждения на партийном комитете.

Чтобы обеспечить успешное выполнение государственного плана, необходимо мобилизовать на это все силы многочисленной армии полярников. Партийная организация должна оказать в этом деле реальную помощь хозяйственникам.

Непомерное разбухание штатов вопреки действительной потребности приводит к бесхозяйственному расходованию государственных средств, порождает бюрократизм, волокиту и обезличку. Правильно организовать работу центрального аппарата Севморпути, всех его управлений и отделов — значит рационально расставить людей, максимально загрузить их рабочий день, установить функции каждого и повседневно контролировать фактическое выполнение заданий.

Штаты отраслевых управлений Главсевморпути были значительно раздуты, а структура нуждалась в существенной перестройке. Да и сейчас еще можно найти в нашем аппарате не мало лишних людей, болтающихся без дела, проедающих государственные средства. Об этом довольно убедительно говорили выступавшие в прениях коммунисты.

Тов. Контев привел характерный пример, как не по-деловому был решен вопрос о штатах автобазы. Там насчитывается около 180 шоферов, обслуживающих 76 автомашин, и 60 человек административно-хозяйственного персонала. Штат сократили за счет шоферов, а административно-хозяйственный персонал остался без изменений, тогда как имеется много надуманных должно-

стей. В гараже по Костянскому переулку, например, содержатся два ответственных дежурных, которым выплачивается зарплата: 750 и 600 рублей. Оба работой не загружены.

Не лучше обстоит дело со штатами и в Проектно-изыскательской конторе, которая находится на хозрасчете. Тов. Ходеев (секретарь партбюро Управления капитального строительства) привел примеры, как в этой конторе проседаются государственные средства отдельными ничем не делающими людьми. Парторганизация Управления капитального строительства ставила этот вопрос перед парткомом, однако партийный комитет не реагировал на сигналы низовой парторганизации, не добивался разрешения этих вопросов.

Отдельные коммунисты справедливо отмечали, что руководство парткома в ряде случаев было кабинетным, бумажным.

— Несмотря на то, что мы находимся в одном здании с парткомом, — говорил секретарь партбюро Управления делами т. Кузнецов, — партком забрасывает нас массой бумажек, которые обычно начинаются словами: «предложить секретарю партбюро», «обязать секретаря партбюро» и т. п. Парторганизация Управления делами объединяет 12 административно-хозяйственных объектов: Отдел руководящих кадров, контрольно-инспекторскую группу, Управление учебными заведениями, правовую группу, военизированной охрану, дом отдыха, Автобазу, Моботдел, Секретно-шифровальную часть, Секретариат, Управление делами. Все они находятся в разных местах. Конечно такая структура чрезвычайно громоздка. Несмотря на наши требования, чтобы от нас открепили тех членов партии, которые работают в помещении на улице Станиславского, партком под разными предлогами откладывал разрешение этого вопроса.

Арктикснаб также выпал из поля зрения парткома. Об этом говорил член партии т. Смолюков. Карачаровская база и электромеханические мастерские — забытые участки. Коллектив Карачаровской базы состоит из 80 че-

людей. Однако здесь имеется только один коммунист.

Партком не помог партийной организации Автобазы наладить партийно-политическую работу в таком большом коллективе, который там имеется. За семь с половиной месяцев парторганизация Автобазы не приняла в ряды ВКП(б) ни одного человека. Об этом говорила шофер автобазы т. Шевченко.

Серьезной критике были подвергнуты недостатки пропагандистской работы. Есть в парторганизации немало коммунистов, в том числе и руководящих работников, которые еще не осознали всей важности овладения большевизмом. Они не изучают историю партии, не заботятся о повышении своего идейно-политического уровня. Эти люди обычно прикрываются тем, что мол «некогда», «перегружен», «не успеваю» и т. д. Об этом говорил докладчик. Однако ни докладчик, ни выступавшие в прениях не называли фамилий таких товарищей.

Партийный комитет не организовал действенного контроля над тем, как коммунисты выполняют уставное требование о систематическом повышении своего идейного уровня. Политическое самообразование членов и кандидатов партии по существу предоставлено самотеку. И не чем иным, как этим, можно объяснить факты, о которых говорила в своем выступлении заведующая партийным кабинетом т. Иванова.

— Очень много лекций устраивает парткабинет, — сказала т. Иванова, — а

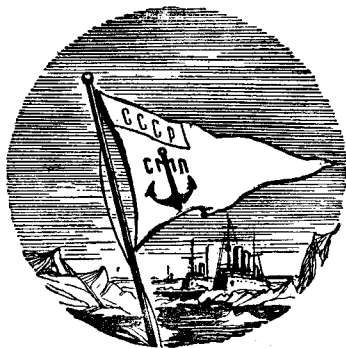
слушать их приходит 5—10—15 человек. Групповые консультации превращаются в лекции, на индивидуальные консультации ходят очень мало. Товарищеские собеседования изучающих «Краткий курс истории ВКП(б)» проведены лишь по третьей главе. Эти беседы часто проходят на низком уровне, так как многие товарищи, надеясь на старый запас знаний, являются неподготовленными.

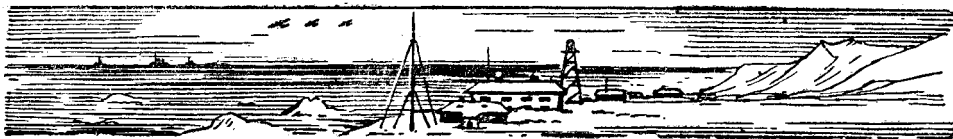
Партийный комитет должен поднять общественное мнение против тех, кто не работает над собой, не овладевает систематически основами марксизма-ленинизма.

Выступивший в прениях начальник Политуправления Главсевморпути тов. Белахов заострил внимание партийной организации на задачах в подготовке к навигации 1940 г.

Партийное собрание признало политическую линию парткома правильной, а практическую работу удовлетворительной.

В состав нового партийного комитета избраны: тт. Абрамов (Политуправление), Кузичкин (Управление полярной авиации), Мышляев (партком), Кирилук (партком), Белозерский (Горно-геологическое управление), Стрекаловский (зам. начальника Главсевморпути), Ходеев (Бюро изобретений), Гендельман (Политуправление), Лейман (Управление полярной авиации), Хорьков (Управление морского транспорта) и Цветкова (председатель группкома).





## Жизнь полярных станций

В. ПАВЛОВСКИЙ

### СТАЛИНСКАЯ ВАХТА



**К**оллектив полярной станции Амдермы с первых же дней после навигации 1939 г. начал готовиться к обслуживанию навигации 1940 г. Продолжая социалистическое соревнование, полярники Амдермы заново смонтировали приемную радиостанцию, установили новый аппарат и зарядно-разрядный щит, отремонтировали антенны, полностью перебрали и промыли все аккумуляторное хозяйство и т. д.

План по всем этим работам был выполнен досрочно.

Своевременный ремонт и реконструкция станции позволили коллективу успешно выполнить большую и почетную работу — обслужить связью экспедицию на ледоколе «И. Сталин» по выводу из льдов Арктики ледокольного парохода «Г. Седов». Тщательно обсудив и продумав ответственное задание, радисты с большим энтузиазмом встали на эту почетную вахту.

В первые же дни после выхода флагмана в море с ним была установлена двухсторонняя связь. С каждым днем количество корреспонденций, принимаемых с ледокола, увеличивалось. Бывали дни, когда обмен достигал 20 тыс. слов в сутки, а с вторичной обработкой этой корреспонденции при передаче ее в Москву — 40 тыс. слов. Наш коллектив должен был не просто принять и передать корреспонденцию, но и сделать это в минимально короткий срок, чтобы она во-время стала известна всему советскому народу. Ведь вся страна с интересом и волнением следила за героическим дрейфом экипажа «Седова» и продвижением к нему флагмана арктического флота.

В радиорубке, помимо очередной вахты, всегда можно было встретить других товарищей, пришедших помочь вахте. Почти не выходил из радиорубки начальник приемной станции Чивилев, прекрасно работали радисты Красавина, Попов, Рассадин, Алексеев, Стрелков, Кутин, Плешаков.

Благодаря четкой оперативной работе Московского радиоцентра Главсевморпути, у нас была круглосуточная непрерывная связь с Москвой, несмотря на плохое прохождение коротких волн.

<sup>1</sup> Передано по радио из Амдермы.

Радисты ледоколов, с которыми нам приходилось работать,— это подлинные мастера своего дела.

В один из очередных сроков связи старший радист «Седова» Полянский, сильно волнуясь, сообщил, что седовцы видят луч прожектора с ледокола «И. Сталин». Вскоре к нам поступили сведения о том, что с флагмана тоже увидели огонек «Седова».

Ни днем, ни ночью мы не прекращали следить за позывными с обоих судов.

Наконец, 13 января ледокол «Сталин» подошел к «Седову». Мгновенно эта весть облетела весь коллектив. Все собрались в радиорубке, где, еле сдерживая волнение, одна из лучших радистов узла — Татьяна Красавина принимала рапорт правительству о выполнении флагманом первой части сталинского задания. Рапорт сейчас же передавался в Москву.

Вскоре начал поступать поток приветственных телеграмм. Тов. Чивилев принял приветствие от товарища Сталина и товарища Молотова героическому экипажу «Г. Седова» и экипажу ледокола «И. Сталин». Немедленно приветствия были переданы ледоколам. Бережно хранятся на радиоузле эти документы, показывающие, какой любовью и заботой партии и правительства окружены советские полярники.

Долго продолжался непрерывный поток приветственных телеграмм. Они шли от коллективов и отдельных людей, от ученых и академиков, от школьников и пионеров, от бойцов и командиров нашей славной Красной армии и флота. Кажется не осталось на советской земле ни одного уголка, откуда не было бы приветственной телеграммы героическому экипажу «Седова» и экипажу флагмана ледокольного флота.

С каждым днем нагрузка по связи становилась все больше и больше. Тогда, по предложению начальника радиоузла ледокола «И. Сталин» т. Гиришевич, были открыты одновременно два канала связи с ледоколом — на длинных и коротких волнах. Это значительно помогло быстрейшему продвижению корреспонденции. За время экспедиции по выводу из льдов «Г. Седова» Амдермой было обработано более 500 тыс. слов.

Закончился беспремерный дрейф. Люди, победившие суровую стихию, возвращались на свою родную землю, которую они не видели более двух лет. Горячо распрощались коллективы радистов ледоколов и Амдермы, послав друг другу приветственные радиотелеграммы.

После того, как ледоколы подошли к причалу Мурманского порта, все мы слушали по радио волнующий митинг — встречу в Мурманске.

Проведенная работа по связи с ледоколами наглядно показала, каких прекрасных показателей можно добиться, если коллектив дружен, сплочен и имеет ясную цель.

Путем максимальной оперативности и четкости в работе можно до некоторой степени преодолеть так называемое «полное непрохождение коротких волн». Это особенно ярко сказалось на нашей линии связи Амдерма — Москва. Вероятно такой же вывод сделал и коллектив Московского радиоцентра. При обслуживании навигации 1940 г. этот опыт сможет сильно облегчить работу.

Раньше на полярных станциях существовало понятие о том, что навигация на Северном морском пути может быть только летом. Рейс ледокола «И. Сталин» доказал, что это понятие уже устарело. Все полярные станции должны постоянно находиться в полной готовности к любой работе, и тогда успех дела будет обеспечен.

Наш коллектив дает обязательство и призывает всех полярников работать так же дружно, так же преданно, не останавливаясь ни перед какими трудностями, как это делали героические седовцы.

## НА МЫСЕ ЧЕЛЮСКИНЕ



Двести лет тому назад из Петербурга была отправлена на крайний север Сибири экспедиция Беринга, известная под названием Великой северной. Она охватила своими работами все побережье Северного ледовитого океана.

Побережье от Карского до Берингова моря было разбито на отдельные участки. На каждом из них работали отдельные гидрографические отряды, которые должны были нанести на карту береговую черту и составить опись этих берегов.

В районе Таймырского полуострова работал отряд лейтенанта Прончищева. В этом отряде был один из выдающихся членов экспедиции — подштурман Семен Челюскин, производивший съемку от реки Пясины на восток. 18 мая 1742 г. Челюскину удалось достичь самой северной оконечности Евразийского материка.

Дойдя до этой точки, Челюскин записал в свой дневник:

«Сей мыс каменной, припрой, высоты средней, около оного льды гладкие и торосов нет.

Здесь именован мною оный мыс: восточной северной мыс.

Здесь поставил маяк — одно бревно, которое вез с собой».

В 1878 г., через 136 лет после открытия мыса, его посетил Норденшельд, совершая плавание на «Веге» по северо-восточному проходу. В 1893 г. мимо мыса Челюскина прошел на своем «Фраме» Нансен. В 1901 г. мыс Челюскин посетил известный русский исследователь Арктики Э. Толль на яхте «Заря», в 1913 г. на нем побывал Вилькицкий, открывший за это плавание Северную Землю.

Определение координат мыса Челюскина менялось после каждого его

посещения. По определению подштурмана Челюскина в 1742 г., широта была  $77^{\circ}34'$ . Норденшельд в 1878 г. ее определил в  $77^{\circ}37'$ , русская полярная экспедиция в 1901 г. — в  $77^{\circ}41,5'$ , Амундсен в 1919 г. — в  $77^{\circ}43,4'$ , советская экспедиция на «Таймыре» в 1932 г. — в  $77^{\circ}43,3'$ .

Все экспедиции до революции носили частный характер и кроме географических открытий давали очень мало практических данных.

Царское правительство, преступно растратившее народные деньги, было очень скупо на снаряжение научно-исследовательских экспедиций. Поэтому они большею частью кончались трагично.

Нормальное и плановое освоение мыса Челюскина и пролива Вилькицкого началось с 1932 г., когда была построена там постоянная полярная станция. Строила ее первая смена полярников под руководством доктора Георгиевского. В последующие годы полярная станция быстро разрасталась. Территориально она особенно расширилась в 1934—35 гг., когда начальником этой станции был И. Д. Папанин. Он завез на мыс Челюскин дополнительные постройки и значительно оснастил станцию технически.

В 1936—38 гг. станция переживала тяжелое время. В 1937 г. в проливе Вилькицкого были исключительно неблагоприятные ледовые условия. Ни один корабль не мог подойти к станции и снабдить ее необходимыми продуктами и строительными материалами. Последние особенно нужны были станции, так как все жилые и складские помещения требовали капитального ремонта.

Несмотря на все трудности, дружный коллектив, под руководством начальника станции В. В. Ананьева и



**Мыс Челюскин. Вдали виден гурий, поставленный Амундсеном**  
**Фото Б. Дзердзеевского**

парторга И. И. Кушнир, за два года зимовки сделал очень много по всем отраслям работы. Коллектив доказал, что советские полярники не боятся трудностей и могут работать в любых условиях.

\* \* \*

Полярная станция мыса Челюскина расположена на самой северной точке материка не только в Советском секторе Арктики, но и на всей материковой суше обоих полушарий.

В системе Главсевморпути эта станция по своему значению занимает одно из первых мест, так как она находится в проливе Вилькицкого, который служит основным проходом из морей Западного сектора в восточные моря.

По многолетним наблюдениям гидрологов и моряков известно, что пролив Вилькицкого в ледовом отношении является самым тяжелым участком на всей Великой северной водной магистрали. Поэтому в успешном проведении навигации станция мыса Челюскина приобретает исключительное значение. Ледовая и метеорологическая службы этой станции должны быть особенно точны в своих наблюдениях и своевременной подаче сводок.

Кроме того пролив Вилькицкого и станция на мысе Челюскине отличаются от соседних районов большим количеством дней с туманами, поэтому оградительные навигационные сооружения в этом районе — большое под-

спорье нашим кораблеводителям. В навигацию 1939 г. здесь действовали электро-светомаяк и туманная станция, которые вполне себя оправдали и значительно облегчили проводку кораблей в проливе.

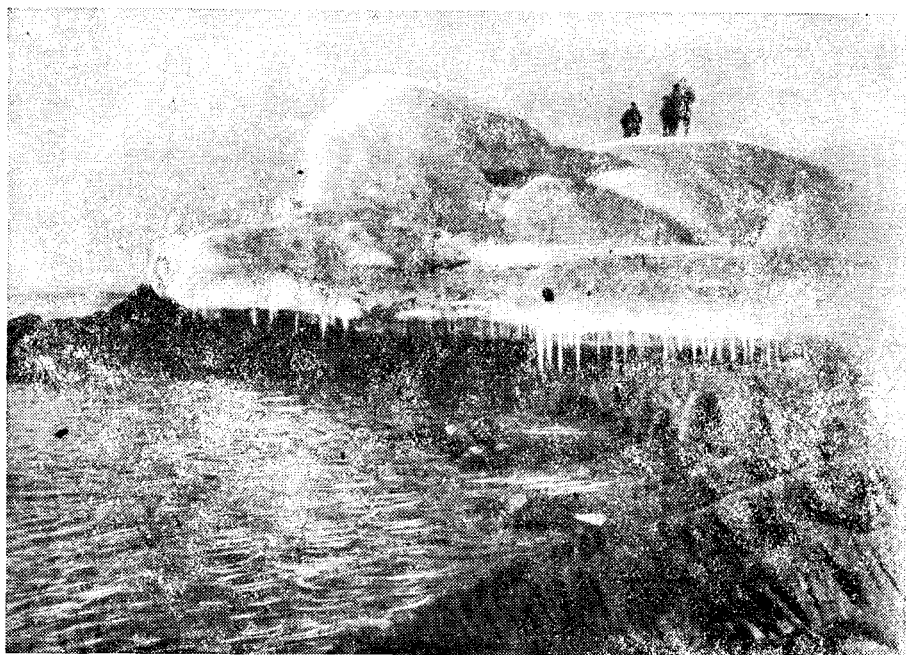
Летчик т. Крузе провел в 1939 г. пробные полеты и посадку в тундре сухопутного самолета со специальным приспособлением. Этим было доказано, что в летнее время на мысе Челюскине вполне возможно использовать сухопутные самолеты.

На Челюскине необходимо постоянно иметь легкий самолет малого радиуса действия для ледовых разведок и постоянного патрулирования в районе мыса Челюскин — архипелаг Норденшельда — остров Малый Таймыр.

Береговая ледовая служба, авиаразведка, радиостанция и служба погоды на Челюскине в общем комплексе представляют большую силу в борьбе с ледовой стихией и обеспечивают успешную проводку судов в проливе Вилькицкого.

По обе стороны от станции на восток и на запад имеются бухты, в которых в любое время могут найти себе пристанище плавающие в проливе суда. Особенно удобна в этом отношении западная бухта Спартак, в которой не раз отсаивался «Ермак». Глубины в районе мыса Челюскина позволяют судам довольно близко подходить к берегу, что особенно ценно во время разгрузочных работ.

Вся видимая территория в районе станции состоит из множества холмов



Берег мыса Челюскина

Фото В. Дзержевского

и долины, усеянных крупными и мелкими камнями.

Растительный мир на мысе Челюскине очень беден. Как и на большинстве полярных станций, там можно встретить: мелкую осоку, мхи и лишайники.

Животный мир Челюскина несколько богаче. Там изобилует белый медведь, песец, весной прилетает водоплавающая птица. Когда пролив очищается от льда, там встречается большое количество белухи, которая следует за стаями рыбы, главным образом сайки. Встречаются моржи, нерпа и морской заяц.

На суше изредка попадаются олени и их постоянные преследователи — волки.

Весной полярники свободно могут обеспечить свой стол пернатой дичью и даже произвести значительные запасы на осень и зиму.

Климат на мысе Челюскине по сравнению с другими станциями Западного сектора можно считать суровым.

Это, видимо, объясняется тем, что мыс Челюскин близко расположен к полюсу холода. Зимой температура воздуха там доходит до  $-46^{\circ}$ . Летом она достигает 12 градусов тепла.

Зимой на Челюскине бывают сильные заносы, особенно на территории станции, так как стационарные постройки задерживают снег, гонимый ветром из тундры. Сугробы нередко

доходят до крыш. Ветры бывают всех направлений и достигают значительной силы.

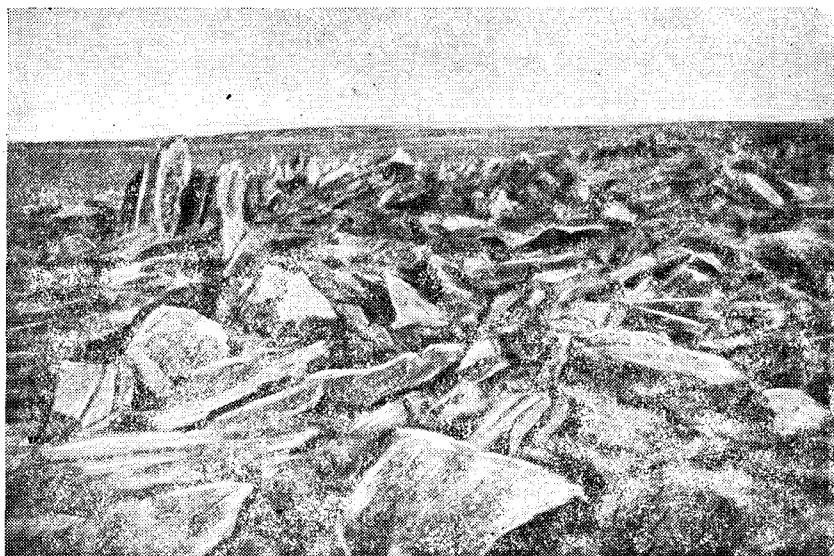
\* \* \*

В августе 1938 г. к полярной станции мыса Челюскина подошел пароход «Сталинград». Он доставил новую смену полярников (29 человек) и строительную группу.

Приняв станцию от старой смены, наш коллектив с первых же дней начал напряженно работать, приводя в порядок и ремонтируя станционное хозяйство.

Эти авральные работы сочетались с нашими прямыми обязанностями. Осенью гидрологи произвели три гидрологические станции и собрали ценный материал о дрейфе льда в проливе Вилькицкого. За это время при различных ветрах было проведено до 1500 отдельных инструментальных наблюдений.

Впервые на Челюскине было поставлено гидрофизическое изучение льда. В течение всего года гидрологи И. Шестищев и автор этих строк вели непрерывные наблюдения за солесностью льда, его электропроводностью, содержанием газов во льду и его механическими свойствами. Большую помощь в проведении гидрологических и гидрофизических работ оказывал нам весь коллектив полярников. Благодаря этому программа работ выполнена с большим превышением.



**Тундра в районе мыса Челюскина, покрытая камнями**

Гидрографы Л. Бардюг и А. Ивакин, воспользовавшись чистой водой, произвели промеры двух бухт и подходов к станции. К навигации 1939 г. уже были составлены карты, на которые нанесены все глубины. Эти карты вручались всем заходившим сюда пароходам.

Метеорологи И. Ермоленко, М. Ворожцова и магнитолог Т. Шадрин ни разу не пропустили своих наблюдений, они даже расширили свои программы.

Трудно было работать нашим радиостантам и механикам. Радиосиловое хозяйство было сильно изношено. Чувствовался недостаток и в квалифицированных радистах. В разгар навигации всю тяжесть работы пришлось выносить В. Ворожцову и Л. Листову.

После некоторой стажировки заступил на самостоятельную вахту молодой способный радист Н. Зайцев, в значительной степени облегчивший работу основных радистов.

Осенью радисты закончили все наружные работы. Провода, лежавшие раньше на земле, были подняты в воздух на столбы. Позднее были перемонтированы и внутренние установки радиостанции, жилые дома радиофицированы. Механики отремонтировали машины и смонтировали новую силовую аккумуляторную установку.

Строители станции гг. Рязанов и Пахомов проделали большую работу

по ремонту жилых помещений. Все полярники были размещены в отдельных, хорошо обставленных комнатах.

В 1939 г. на Челюскине были построены помещения для выделенного радиоприемного пункта. В его строительстве активно участвовал механик-вездеходчик Г. Калабаев. Еще зимой два жилых дома были разобраны и перевезены на вездеходе за 7 км от станции к бухте Спартак. Там дома были собраны и частично отделаны.

Окончательная отделка выделенного приема тормозилась из-за отсутствия строительного материала.

В штате станции было 4 каюра, которые помимо своей непосредственной работы все время выполняли различные хозяйственные работы, а также участвовали в гидрологических и особенно в гидрографических группах.

В сентябре каюрами Ждановым, Труфановым, Журавлевым и Елизаровым на зверобойном промысле было заготовлено много собачьего корма. На целый год были обеспечены наши три упряжки. Часть заготовленного корма мы смогли даже отправить на острова «Комсомольской Правды».

За хорошую работу, за активное участие в восстановлении полярной станции на мысе Оловянном 6 полярников мыса Челюскина награждены руководством Главсевморпути значками «Почетного полярника».



## Сельское хозяйство на Крайнем Севере

**Н. СМЕРНОВ**

### **КАК СНИЗИТЬ СЕБЕСТОИМОСТЬ ТЕПЛИЧНО-ПАРНИКОВЫХ ОВОЩЕЙ**



**С**ерьезным недостатком в работе сельскохозяйственных предприятий Главсевморпути является высокая себестоимость теплично-парниковых овощей.

Фактическая себестоимость килограмма овощей по приблизительным подсчетам в таких местах, как Тиксинская полярная станция, обошлась в 1938 г. около 100 руб., на острове Диксона в 1937 г. — в 230 руб. и т. д.

В планах Сельскохозяйственного отдела Главсевморпути на 1940 г. предусмотрена себестоимость килограмма огурцов, выращиваемых в теплицах от 52 руб. 75 коп. на острове Диксона до 100 руб. 50 коп. на острове Врангеля.

Высокая себестоимость продукции во многом зависит от ряда неблагоприятных условий работы в Арктике: высокие накладные расходы по транспортировке грузов, дорогая рабочая сила, суровые климатические условия, отсутствие соответствующего опыта и т. д. Но главная причина дороговизны — в том, что многие теплично-парниковые хозяйства работают еще неудовлетворительно, руководители этих хозяйств не борются за рентабельность, за экономию государственных средств.

Примеров бесхозяйственной и даже преступной работы можно привести очень много. Например, в бухту Тикси при организации тепличного хозяйства

в 1936—37 г. вместо перегнойной и огородной земли завезли из Якутска строительную глину. На транспортировку ее были затрачены значительные средства, а план выхода овощей был сорван, себестоимость их повышена.

На острове Диксон не соблюдались технические правила строительства в условиях вечной мерзлоты. Под теплицу строители Архангельской стройконторы не подвели жесткого каркаса, неправильно срубили стены, под полом не был проложен термоизоляционный слой. Мерзлотный слой поэтому подвергся быстрому оттаиванию. Это привело вначале к осадке и перекашиванию стен, а затем к разрушению всего здания. После 2 лет эксплуатации теплица совершенно развалилась.

По заданию партии и правительства Главсевморпуть должен создать собственную овощную и животноводческую базу при наших предприятиях. Это задание требует от сельскохозяйственных работников, работников портов, полярных станций и всей нашей общест-венности, чтобы они не только расширяли сеть сельскохозяйственных предприятий, но улучшали бы качество работы и снижали себестоимость продукции.

Полярикам Главсевморпути нужно дать достаточное количество овощей высокого качества.

Чтобы сократить расходы и снизить себестоимость продукции теплично-

парниковых хозяйств, нужно провести ряд мероприятий.

Прежде всего необходимо правильно планировать сеть хозяйств, их работу и правильно выбирать места для их строительства. План каждого сельскохозяйственного предприятия должен составляться на основе детального изучения природных условий и экономики данного района. Без хорошего, обоснованного плана и без предварительного обследования производственных возможностей на месте, нельзя начинать строительство теплично-парниковых хозяйств и отпускать на это средства.

Случайное, непродуманное размещение теплиц приводит к большим непроизводительным тратам государственных средств и повышает стоимость овощей. Например на острове Диксон теплица была построена далеко от источников пресной воды. За счет подвозки воды резко возросли расходы по теплице. Кроме того в теплице не было подсобного помещения для хранения почвенных грунтов. Приготовление почв также увеличивало расходы. При правильном выборе стройплощадки и наличии подсобных помещений эти расходы могли бы совершенно отпасть.

Повысить урожайность овощей можно, внедряя в хозяйства передовую агротехнику. Урожайность теплично-парниковых овощей в Арктике еще очень низка. В бухте Тикси, например, в среднем с 1 м<sup>2</sup> теплиц получено в 1938 г. 8 кг овощей. Эта урожайность в несколько раз ниже, чем в передовых хозяйствах Советского Союза.

Опыт тепличного хозяйства в бухте Провидения показывает, какие большие возможности имеются для повышения урожая. Там с 1 м<sup>2</sup> получали 20,5 кг огурцов. Энтузиасты освоения Севера — агроном т. Лопуха, тепличные мастера т.т. Белов и Щужин добились высокого урожая, удливив срок эксплуатации теплиц, частично применив электроосвещение культур в темное время года. Кроме того они максимально использовали застекленную поверхность под посевы, применяли временные подвесные стеллажи и выращивали овощи в подстеллажных ящиках.

Для повышения урожая семена яровизировали, применяли минеральные подкормки, искусственно опыляли огурцы, заблаговременно подготавливали почвенные грунты и т. д. Однако полученный Провиденским хозяйством урожай далеко не является пределом для Арктики.

Для повышения выхода овощей, как правило, не нужно производить дополнительных затрат, следует лишь лучше использовать имеющиеся ресурсы.

При этих условиях повышение урожая значительно снизит себестоимость продукции.

Снизить себестоимость можно также, укрупняя объем теплично-парникового хозяйства и максимально используя световую площадь культивационных помещений. При обычном мелком размере тепличных хозяйств не только накладные, но даже и прямые расходы, как зарплата, крайне отягощают бюджет сельскохозяйственного предприятия и сильно увеличивают себестоимость овощей. На острове Врангеля годовые расходы по зарплате тепличного мастера вместе с накладными расходами составляют примерно 25 тыс. руб. Размер строящейся там теплицы — 60 м<sup>2</sup>. При этих условиях 1 кг овощей обойдется около 40 рублей.

Накладные расходы высоки и по остальным тепличным хозяйствам. Сократить накладные расходы можно, только укрупняя тепличные хозяйства и максимально используя под культуру застекленную площадь.

Чтобы максимально снабжать парников свежими овощами своего производства, необходимо также расширять объем овощебодческих хозяйств. Прежде всего увеличивать размер хозяйства нужно за счет открытого грунта, как наиболее рентабельного и дешевого. Опыт работы в бухте Тикси показал, что в утепленном открытом грунте можно выращивать ряд скоро-спелых морозоустойчивых овощей. Этот опыт необходимо перенимать всем тепличным хозяйствам, не исключая и острова Врангеля.

Вся площадь теплиц должна использоваться как можно эффективнее. Культуры выращивать нужно не только на стеллажах. Наименее требовательные из них можно выращивать и под стеллажами. Кроме того нужно устраивать дополнительные стеллажи. Теплицы в эксплуатации должны находиться максимально продолжительное время.

В посевы культур надо шире внедрять уплотнители. Серьезное внимание нужно уделить скороспелым сортам, которые позволяют увеличить количество рамооборотов теплиц и парников и повысить сбор урожая.

До сих пор почти во всех теплицах нет механизации и все процессы производятся вручную. Это снижает производительность труда и вызывает большие затраты средств.

Во все теплицы нужно завезти имеющиеся в продаже несложные машины: овощные сеялки, опрыскиватели и т. д. Наряду с этим необходимо развернуть опытную работу по механизации тепличного хозяйства.

В Провиденском тепличном хозяйстве проведена заслуживающая внимания рационализация по натаиванию воды из снега. Для этой цели там использовали отработавшую двигатель теплую воду. Оттаившая и подогретая вода при помощи дополнительной трансмиссии передается на поливку овощей через сетчатые воронки. При такой системе не нужно подносить воду к стеллажам. Это сокращает дополнительные затраты и полностью исключает трудоемкие процессы по поливке культур с помощью леек. Такую рационализацию нужно применить во всех наших тепличных хозяйствах.

Сильно сказываются на стоимости овощей амортизационные отчисления. Например, на 1 кг огурцов в бухте Тикси этих отчислений по плану на 1940 г. приходится 12 руб., на острове Врангеля — 16 руб. и т. д. Таким образом от сокращения стоимости строительства и повышения долговечности конструкций зависит и снижение себестоимости овощей.

В Тикси амортизация старой деревянной теплицы составляла на 1 м<sup>2</sup> застекленной площади до 200 руб. Если же построить усовершенствованный тип теплицы с металлической конструкцией, амортизация снизится до 120 руб.

Работники тепличных хозяйств особенно должны бороться с непроизводительной тратой топлива. Затраты на топливо по всем хозяйствам очень велики. На острове Врангеля, например, на 1 кг тепличных овощей плановые расходы по отоплению составляют 29 рублей. Чтобы сократить затраты на обогрев теплиц, необходимо тщательно утеплять стены и двери теплиц навозом, землей, войлоком и т. п., а стеклянные перекрытия на темное время суток — шитами и матами, добиться просушки и правильного хранения топлива, обеспечить правильную топку печей, не допускать неисправности боронов и т. д.

Изыскав и использовав местные топливные ресурсы (торф, каменный уголь и т. д.), можно значительно сократить расходы на отопление теплиц.

В некоторых местах для этой цели можно применять также отработанный пар и теплую воду от электростанций.

Для отопления можно использовать также природные горячие ключи, которые имеются в районе порта Провиденсия (Сеняино).

Чтобы сократить хозяйственные потери, нужно уменьшить бой стекла. В арктические пункты завозить стекло очень трудно. Большой процент его в пути разбивается, а стоимость транспортировки высока. Поэтому на место

оно обходится очень дорого. Текущий ремонт по остеклению теплиц полностью падает на стоимость овощей.

Уменьшить бой стекла можно, предохраняя теплицы от снежных заносов. Вокруг парников и теплиц нужно делать соответствующие ограждения, чтобы стекла не побили собаки и другие животные. Правильно нужно наладить вентиляцию и т. д.

Сейчас Сельскохозяйственный отдел Главсевморпути проводит испытания желатоновой пленки. Если испытания дадут положительные результаты, ею можно будет заменить стекла в парниках и теплицах, что даст большой экономический эффект.

Для теплично-парникового хозяйства на Севере нам нужно выращивать кадры тепличных мастеров из среды национального населения. Заменяя местными работниками заводных специалистов-овощеводов, мы сможем значительно снизить себестоимость овощей. К сожалению, этому важному мероприятию на местах уделяется недостаточно внимания.

Например в тепличном хозяйстве Провиденсия овощеводству обучались две эскимоски. Но, проработав год, они из-за невнимательного, нечуткого отношения к ним ушли с этой работы. В остальных тепличных хозяйствах совсем не занимались обучением местных кадров.

Во всех хозяйствах в 1940 г. необходимо набрать учеников из местного населения. Для их успешного обучения нужно создать максимально благоприятные условия. Обучающихся националов необходимо обеспечить хорошим общежитием, питанием, спецодеждой. Обучение должно носить индивидуальный характер и состоять из общеобразовательной и специальной подготовки, как теоретической, так и практической. Подготавливать новые кадры овощеводов должны тепличные мастера и агрономы тепличных хозяйств.

В практике крупнейших наших предприятий блестяще оправдало себя совмещение профессий. Оно безусловно должно быть перенесено и в работу полярных хозяйств. Почему бы, например, не использовать агронома-тепличника по совместительству в качестве метеоролога на полярной станции? Ведь каждый агроном в стенах учебного заведения изучал метеорологию и соприкасался с ней в своей практической работе. Имея достаточный теоретический запас знаний в области метеорологии и пройдя дополнительную подготовку, агроном легко может совместить обязанности метеоролога полярной станции. При соответствующем уплотнении дня, времени для метео-



**Тепличный мастер т. Косарев несет в кухню салат и редис, выращенные на огороде в бухте Тикси**

Фото В. Фроленко

рологических наблюдений у агронома найдется достаточно:

Тепличные мастера большею частью бывают неплохими плотниками и печниками, поэтому и здесь открывается широкая возможность для совмещения работ.

Совмещать профессии и получать от этого положительные результаты можно только, повышая производительность труда, развертывая социалистическое соревнование и стахановское движение.

Повышая производительность труда и совмещая профессии, мы сможем добиться значительного сокращения себестоимости овощей.

Все тепличные хозяйства до сих пор находятся на госбюджете. Хозрасчет отсутствует, и это приводит к неэкономному расходованию средств. Стоимостью продукции никто не интересовался, даже не учитывалась ни фактическая, ни плановая себестоимость овощей.

С 1940 г. необходимо все теплицы

перевести на хозрасчет. Для этого каждому теплично-парниковому хозяйству нужно иметь развернутый, утвержденный Сельскохозяйственным отделом промфинплан, на основе которого и должно производиться финансирование в соответствии с планом реализации овощей на месте. Тепличных мастеров и подсобный персонал следует перевести на сдельно-премиальную систему оплаты труда, выдавая им зарплату в зависимости от того, насколько выполнен план по выходу овощей.

Перечисленные нами источники сокращения расходов далеко не исчерпывают все возможности по уменьшению себестоимости овощей, которые имеются в каждом теплично-парниковом хозяйстве.

При честном отношении к делу и бережливости к советской копейке можно обеспечить овощами всех полярников Главсевморпути, причем овощи будут высокого качества и дешевой стоимости.





## Русские путешественники и исследователи Арктики

А. ЧЕРНИКОВ

### «СЕКРЕТНЫЙ ВОЯЖ» К МЕДВЕЖЬИМ ОСТРОВАМ



В истории изучения Арктики с конца XVIII века вплоть до последнего времени являлось загадкой существование земли к северу от устья р. Колымы и к западу от острова Врангеля.

Слухи о так называемой «Большой земле», лежащей в полярных водах, были распространены среди местного населения еще во второй половине XVII века<sup>1</sup>. В XVIII веке понятие «Большой земли» стало все больше отождествляться с представлением о ней, как об «Американской матерой земле», простирающейся от Аляски и заходящей во внутренние воды Северо-восточной Сибири. Эти слухи дошли до командира Охотского порта, одного из участников второй Беринговой экспедиции, полковника Ф. Плениснера. Последний, будучи по служебным делам в Нижне-Колымской крепости, получил дополнительные, весьма его заинтересовавшие сведения о посещении в

1756 г. местным казаком Ф. Татаринцовым и юкагиром Е. Коноваловым в промысловых целях пяти островов, лежащих в Ледовитом море против устья Колымы. От них же Плениснер вновь услышал о «большой, с стоячим лесом, земле», якобы находящейся к северу от названных пяти островов.

Решив проверить полученные сведения и полагая, что «паче всего интерес государственной столь велик, чтобы об истинной или несправедливости от столь многих годов прославляемых островов и большой разных родов с лесом земли покрытой во окончание привесть», Плениснер послал бывшего с ним сержанта Андреева для обследования загадочных островов.

4 марта 1763 г. Андреев в сопровождении казака Ф. Татаринцова, юкагира Е. Коновалова и еще трех местных казаков отправился на собаках в «секретную посылку».

Добравшись до р. Крестовой, Андреев вместе со спутниками на собаках же отправился далее на север и обнаружил в море действительно пять островов. О результатах своей поездки Андреев сообщил рапортом Пленисне-

<sup>1</sup> Г. Ф. Миллер. «Описание морских путешествий по Ледовитому и по Восточному морю, с Российской стороны учиненных», 1758 г. и «Памятники Сибирской истории XVIII века», кн. II, СПб. 1885 г.

ру<sup>2</sup>. Последний предложил Андрееву вновь обследовать острова, имея в виду главным образом поиски «Большой земли».

16 марта 1764 г. Андреев вторично вместе со своими спутниками отправился к р. Крестовой, а от нее, как сообщает Плениснер, «следовал даже до Незнаемого острова, который весьма не малое имеет расстояние и с виду, например, в длину верст с восемьдесят. И на оной остров поехали и наехали на неизвестных людей свежие, того же дни, следы от того острова на санках оленьими. И оттоль вознамерился он на означенный остров для подлинного усмотрения. И в то же время новокрещенный юкагир Коновалов одержим стал быть жестокою болезнью, почему он, не оставя его за сомнением, возвратился обратно в Нижнеколымскую крепость».

Однако Плениснер, повидимому, остался недоволен и результатами второй экспедиции Андреева. Последний, «по незнанию наук», не мог точно нанести на карту местоположение виденных им островов.

Для того чтобы «вновь отысканные острова<sup>3</sup> аккуратно описаны и на карту положены были», Плениснер запросил от сибирского губернатора Д. И. Чичерина из Тобольска прислать «знающих науку людей». По этому запросу Чичерин отправил к Плениснеру в Охотский порт трех «геодезистов-прапорщиков»: Ивана Леонтьева, Ивана Лысова и Алексея Пушкарева «как состоянием их надежных, так и довольно геодезии знающих».

Прибывшим геодезистам Плениснер велел «тем островам аккуратное учинить описание и положить их на карту. Да и с того пятого острова прости-

раться к изысканию Американской матерой, со стоячим лесом, земли и, если на оной быть случай допустит, то, по быв на одном берегу, сделать примечание и описать все подробности и положить по тому ж на карту». Получив от Плениснера инструкции, геодезисты направились в Нижне-Колымск, где стали готовиться к экспедиции в Ледовитый океан. В провожатые к ним были даны сопровождавшие Андреева в обоих его экспедициях казак Ф. Татаринов, юкагир Е. Коновалов и еще несколько казаков.

1 марта 1769 г. Леонтьев, Лысов и Пушкарев санным путем, на собаках, выехали из Нижне-Колымска, держа путь к устью р. Крестовой. По инструкции сибирского губернатора Чичерина всю экспедицию предписывалось совершить «в секрете», чтобы в случае открытия ею каких либо «прославляемых островов», богатых пушным зверем, в первую очередь были бы соблюдены интересы казны.

13 марта 1769 г. экспедиция достигла конечного пункта на материке — устья р. Крестовой. Затем начался санный путь на Медвежий острова. Первого из них экспедиция достигла 17 марта, после чего в течение недели были посещены и обследованы остальные четыре острова.

На всех островах экспедицией были найдены «юртённые признаки неизвестных людей»<sup>4</sup>, т. е. были обнаружены места, где когда-то стояли юрты, служившие жилищем неизвестным людям. Оставшиеся от юрт строительные материалы были в полуистлевшем состоянии и доказывали, что здесь уже давно никто не жил.

Около третьего острова, в 10 сажнях от него, на небольшом утесе, представляющем собою «троесторонний камень или отпрыдыш» высотой в 3½ сажени, была обнаружена построенная «неизвестными людьми крепосца», о существовании которой упоминал также и Андреев. Геодезисты отмечают, что стены ее, состоящие из досок, «тесаны

<sup>2</sup> Сибирский Вестник, 1823 г., ч. IV. «Журнал Анадырской команды сержанта Андреева, веденный во время путешествия по островам Ледовитого моря».

<sup>3</sup> На основании полученных от Андреева сведений, Плениснер дал им название «Медвежий острова», ввиду того, что «из журналу и рапорту Андреева видно, что на тех островах очень довольно медвежьих следов, да и живых медведей несколько видели, а иных убили».

<sup>4</sup> Изв. Русск. геогр. общ., 1876, XII, стр. 467. «Журнал прапорщиков Леонтьева, Лысова и Пушкарева».

топорами не железными, а какими, о том знать не можно».

22 марта, достигнув пятого Медвежьего острова и определив его широту в  $71^{\circ}58'$ , геодезисты осмотрели с его возвышенностей окружающую местность и нигде не обнаружили признаков «Большой земли». Тогда ими здесь же были подробно опрошены их спутники — казак Ф. Татаринцов и юкагир Е. Коновалов, сопровождавшие в 1763—1764 гг. в эти места сержанта Андреева.

«В бытность нашу в прошлом, — показали они, — 1764 году в некотором секретном вояже, в команде сержанта, что ныне подпоручик, Андреева, ездили со оным от Крестовки реки в море и были-де на пяти Медвежьих островах и от пятого острова ездили в море в полуночную сторону для осмотра виденной-де нами в той стране черени, к которой ехали-де и наехали на щель, кое-де и переехали и доследовали до другой щели-ж, которая шириною была не мала, и через оную не могли переехать; к тому-ж была великая пурга и туман, отчего-де и поворотились обратно... И в бытность-де нашу в море ничего более не видали».

Эти показания подтвердили и остальные казаки, ранее сопровождавшие Андреева.

После этого Лысов, Пушкарев и Леонтьев решили все же проехать еще дальше на север, чтобы окончательно удостовериться в отсутствии в данном районе так называемой «Большой матерой земли». Проехав около полутора суток, они попали на тонкий лед, за которым вдали открывались торосы. Тогда экспедиция, собравшись на «консилиум», обсудила свое положение и решила, ввиду чрезмерной усталости людей и измученности собак, а также ввиду того, что «до Американской Большой земли расстояние точно неизвестно», повернуть обратно к материке. 27 марта экспедиция отправилась в обратный путь и 31 марта прибыла к устью р. Крестовой. Через неделю, 7 апреля 1769 г., экспедиция возвратилась в Нижне-Колымск.

Однако мысль о существовании к се-

веру от р. Колымы «Большой земли» оставлена не была. Теперь с этой землей было связано имя Андреева, чьи тайные сведения о ней в изложении полковника Плениснера многим казались убедительными. Достаточно сказать, что эту отныне «Землю Андреева» искали несколько экспедиций: в 1785 г. Биллингс, в 1810 г. Геденштром и Санников, в 1820 г. Анжу и Врангель, в 1880 г. Де-Лонг, далее Э. Толль, затем уже в XX в. суда «Вайгач» и «Таймыр» и, наконец, незадолго до своей гибели — «Челюскин».

Но если И. Леонтьеву и его спутникам не удалось разрешить вопрос о «Земле Андреева», то эта экспедиция, помимо своего «Журнала», в истории изучения Арктики оставила еще и другой значительный след. Леонтьевым и его спутниками была составлена специальная «Карта, сочиненная секретному вояжу от Нижнеколымской крепости до реки Крестовки, а от оной в море к пяти Медвежьим островам». Эта карта, ныне хранящаяся в архиве Академии Наук СССР, является документом, где впервые было достаточно точно представлено местонахождение Медвежьих островов и дана сравнительно верная конфигурация берегов, так называемой «Колымской губы», т. е. Колымского залива. Экспедиция Ф. Врангеля, произведшая в 1823 г. обследование Колымского залива и района расположения Медвежьих островов, лишь немногим исправила определения Леонтьева, Лысова и Пушкарева<sup>5</sup>.

На карте обозначен также ряд дополнительных деталей, имеющих отношение к остаткам Великой северной экспедиции Беринга. Так, в пяти верстах от устья правого рукава р. Колымы, на правом же ее берегу, обозначены «Казармы, построенные господином морского флота капитаном Лаптевым». Эти «казармы» служили в 1740—1741 гг. базой для экспедиционных исследований участника Великой северной экспедиции, капитана Д. Лаптева. По обоим берегам р. Колымы, при впа-

<sup>5</sup> Ф. Врангель. «Путешествие по северным берегам Сибири и по Ледовитому морю», ч. I. СПб. 1841, стр. 103—107.



«Затем начался санный путь на Медвежий острова. Первого из них экспедиция достигла 17 марта, после чего в течение недели были посещены и обследованы остальные четыре острова»

*Рис. художн. П. Саранцева*

дении ее в море, на карте отмечены маяки, поставленные здесь тем же Д. Лаптевым; развалины маяков существуют и до сих пор.

Отмечены на карте также «Казармы построения купца Шалаурова» на правом берегу р. Колымы, в 10 верстах от впадения в последнюю р. Чюкоцкой. Эти «казармы» в начале 1760-х гг. служили базой для экспедиционных исследований, проводившихся здесь в промысловых целях известным купцом Шалауровым. Геодезисты обозначили на карте до девяти различных «промысловых зимовий», «промысловых изб и балатанов», служивших становищами для местных промысловиков.

Таковы отдельные документы и исторические сведения, дошедшие до нас от первой попытки критически проверить таинственные слухи о существовании

«прославляемых островов» к северу от устья Колымы.

Попытка эта, несмотря на решительность и настойчивость ее участников, не привела к желаемому результату. Не разрешили этой задачи и последующие экспедиции XIX и начала XX вв.

Вопрос о «Земле Андреева» оставался невыясненным около 180 лет, вплоть до наших дней. Еще несколько лет тому назад В. Ю. Визе, касаясь проблемы «Земли Андреева», указывал, что и до настоящего времени ни одному человеку не удалось проникнуть в район «Земли Андреева»<sup>6</sup>.

Лишь в последние годы высокоширотными советскими экспедициями окончательно установлено, что никакой «Земли Андреева» в действительности не существует. Она, так же как и «Земля Санникова», оказалась мифом.

<sup>6</sup> В. Ю. Визе. «Земля Андреева», 1933 г.

## ТРИ ГОДА НА ОСТРОВЕ БЕГИЧЕВА



**Р**оль русских промышленников в освоении Арктики чрезвычайно велика. Это они открыли Новую Землю, задолго до норвежцев стали зимовать на Шпицбергене; это они еще в XVI веке освоили морской путь на Обь. «Промышленные люди» в XVII веке установили мореплавание между Леной и Колымой, впервые прошли пролив, разделяющий Азию и Америку. К сожалению, о деятельности русских промышленников в Арктике история сохранила очень мало сведений. Нам неизвестны не только имена русских людей, впервые поселившихся на Шпицбергене и на Новой Земле, но неизвестен даже век, к которому эти события относятся...

Одним из крупных вкладов русских промышленников в географию Арктики, незадолго до установления советской власти, является открытие и промышленное освоение острова Бегичева. В 1908 г. промышленник Н. А. Бегичев, бывший боцман экспедиционного судна «Заря», перебрался с материка на этот остров, обошел его кругом, обследовал и представил об этом донесение в Академию наук. В 1910 г. Н. А. Бегичев снова посетил остров, который теперь носит его имя, а раньше назывался «остров Сизой». Два его спутника — Ефим Алексеевич Гаркин и Николай Николаевич Семенов — остались зимовать на острове. Увлеченный промыслом, Гаркин и Семенов благополучно провели на острове две зимы и остались на третью, оказавшуюся для них роковой. Летом 1912 г. зимовщики не могли добраться на лодке до мыса Нордвик (куда для них было доставлено продовольствие), так как пролив между этим мысом и островом Бегичева был забит льдами. Не удалось им перебраться на Нордвик и в начале зимы: льды в проливе большей частью находились в движении, кроме того препятствовала полярная ночь. Промысел оказался неудачным, небольшие запасы продовольствия быстро истощили, наступил голод. 21 января скончался Н. Н. Семенов, а 9 марта<sup>1</sup> — Е. А. Гаркин, 17 марта на остров приехал Н. А. Бегичев с продовольствием для зимовщиков, но уже не застал их в живых.

О жизни на острове Бегичева и разыгравшейся на нем полярной драме рассказывает дневник Е. А. Гаркина, найденный весной 1913 г. Бегичевым и до-

<sup>1</sup> Эта дата приводится Н. А. Бегичевым.

ставленный им в Красноярск, где он хранился сперва в Обществе изучения Красноярского края, а позже в Красноярском музее.

В дневнике Е. А. Гаркина, выдержки из которого публикуются ниже<sup>2</sup>, мы находим интересные описания жизни первых зимовщиков на острове Бегичева, ценные сведения о природе острова, его промысловой фауне, состоянии льдов, погоде и т. п.

Автор дневника Е. А. Гаркин родился в 1878 году. Он был крестьянином деревни Барабановой Ачинского уезда Енисейской губернии. Гаркин прожил 9 лет в Восточной Сибири, а затем три года промыслял в Дудинке. После этого он поступил приказчиком к туруханской купчихе А. А. Байлошниковой. Служба у нее была, очевидно, не сладкая, и Гаркин воспользовался первым же случаем, чтобы избавиться от нее. Это было в 1910 г., когда Н. А. Бегичев согласился зачислить Гаркина в свой небольшой промысловый отряд, направленный на остров Бегичева.

## ДНЕВНИК Е. А. ГАРКИНА

### 1910 ГОД<sup>3</sup>

14 марта. Мы<sup>4</sup> приехали на последний станок от Анабары.

29 марта. С 14 по 29 марта мы проживали с якутами в их чуме<sup>5</sup>.

30 марта. Утром поднялась сильная пурга. Напившись чаю, мы принялись варить соль<sup>6</sup>, которую нам дали якуты для пробы. Соль эта привезена с соляной сопки мыса Преображения. После варки оказалось, что соль эта очень хорошая. Хотя в чуме и неудобно было варить ее, но нам хотелось показать якутам, как нужно с ней обращаться. Они до сих пор не знали, как можно из соляного камня сделать мелкую соль, и потому покупали ее у купцов и платили зверя или 50 копеек за один ковш (которым льют или черпают воду).

12 апреля. Аргишили<sup>7</sup> ближе к морю.

24 апреля. Аргишили на остров Сизой<sup>8</sup>.

<sup>2</sup> Лишь в немногих местах дневник потребовал незначительной литературной обработки.

<sup>3</sup> Числа по старому стилю.

<sup>4</sup> Никифор. Алексеевич Бегичев, автор дневника Ефим Алексеевич Гаркин, Николай Николаевич Семенов, промышленник Егор Иванович Кузнецов (ныне член колхоза имени Куйбышева ст. Ананьинской Дудинского района) и догган Диомид Укусников.— В. В.

<sup>5</sup> В районе между Анабарой и мысом Нордвик.— В. В.

<sup>6</sup> Речь идет о нордвикской каменной соли.— В. В.

<sup>7</sup> Аргишить — ездить на оленях.— В. В.

<sup>8</sup> Е. А. Гаркин всюду называет остров Бегичева островом Сизой. Переехав на остров, промышленники построили избу в

7 июля. Я и Н. А. Бегичев отправились на поиски мамонтовой кости. Нашли один клык пуда в три, который я увидел торчащим одним концом из земли.

8 июля. Я нашел зуб мамонта, а Бегичев клык фунтов в 15 весом.

10 июля. Диомид и Егор аргишили, а я и Бегичев отправились искать кости. Нашли один клык.

11 июля. Нашел гнездо шмелей и взял от них часть меду.

12 июля. После обеда я пошел искать кость и нашел клык пуда в полтора, целый и очень чистый.

14 июля. Аргишили в горы.

18 июля. Аргишили к морю. Мяса и сухарей у нас совсем не осталось, но, к великому счастью, вскоре Бегичев убил оленя.

22 июля. Исправляли пасти<sup>9</sup>.

25 июля. Искали кости, ничего не нашли. Дичи тоже не убили.

27 июля. Диомид поехал на охоту за дикими оленями, но не нашел. Я убил одного гуся и видел тюленя.

28 июля. Н. А. Бегичев убил двух диких оленей.

2 августа. Ходили делать раскопки найденного Бегичевым мамонта. Работали целый день. Оказалось, что мамонт разбросан частями. Нашли много костей, как-то: ребра, лопатки, часть челюстей. Нашли также часть кожи, брюшину и мясо. Находившийся в брюшине корм, а также мясо, сохрани-

юго-восточной части острова, где и поселились. В конце июня Бегичев, Гаркин, Кузнецов и Укусников совершили на оленях большой маршрут по острову, обследуя его и собирая мамонтовую кость.— В. В.

<sup>9</sup> Песцовые ловушки.— В. В.

лись свежими. Бегичев, шутя, говорил: «Это мясо можно варить». Но мы этого не сделали.

7 августа. Работали голомо<sup>10</sup> с Диомидом, а Бегичев с Егором исправляли пасти.

8 августа. Кончали голомо. Бегичев ходил на охоту и убил дикого оленя<sup>11</sup>.

20 августа. Направились через пролив на остров Преображения.

21 августа. Ходили искать кости, нашли только развалившийся череп мускусного быка.

22 августа. Ходили искать окаменелости, набрали несколько экземпляров. В ночь на 23 отправились обратно на остров Сизой<sup>12</sup>.

### 1911 ГОД

13 января. От нечего делать переписал стихотворение Апухтина «Сумасшедший».

14 января. Вырезывал из мамонтовой кости.

20 января. После чая с Николаем Николаевичем делали пельмени. Днем по случаю сильной пурги нельзя было выйти на волю.

25 января. Нас опять забило пургой. Мы с Н. Н. отправились было по дрова, но на ногах держаться невозможно. Вернулись без дров, а собрали кое-какие около избы.

26 января. Занимались по домашней части. Я все возился с мамонтовой костью. Юго-западный ветер дует уже шестой день. А мы сидим как в тюрьме, и выйти совсем нельзя. Долго ли будем сидеть в избе и что мы высилим?

27 января. Пурга стала потише, а к вечеру совсем стало тихо. Мы с Н. Н. ходили по дрова. Сажень в 35 от нашего жилища когда-то давно, может быть лет полтораста тому назад, какими-то посетителями острова были произведены постройки. Теперь они уже пришли в ветхость, и мы их сегодня рубили на дрова.

29 января. Сегодня мы с Н. Н.

отправились в голомо, на пути взяли 4 песцов. Приехав, начали разводять огонь в голомо. Как только загорелись дрова, то и голомо полно дыму. Эту ночь мы очень мало спали, потому что сильно выело дымом глаза.

30 января. Утром пошли мы на материк к мысу Нордвик, куда Н. А. Бегичев обещал нам доставить некоторые съестные продукты и необходимые материалы. Пришли к Нордвику не рано, потому что много лазали по торосам. Хотели взять продукты и итти обратно, но потом решили лучше переночевать.

31 января. В 8 часов утра отправились на остров Сизой. У мыса Нордвик встретили валы из больших глыб льда, нагроможденных одна на другую, высотой метров 7 и более. Отъехав от мыса на небольшое расстояние, у нас сломалась нарта. С утра и до вечера исправляли нарту три раза.

1 февраля. Пришли к избе в 9 часов утра. Нарта совсем разломалась.

8 февраля. Никуда не ходили. Н. Н. мазал оленьей кровью полозья нарты.

10 февраля. Пошли в голомо, расположенное на Маленькой речке. Нашли одного песца.

11 февраля. Дневали в голомо. Дым клубился внизу, от него мы стали полужрычными.

18 февраля. Ходил переставлять капканы. Видел свежий след медведя, но зверя не нашел. Вечером высверлил пару мунштуктов.

22 февраля. Ходили смотреть пасти около речки, добыли трех песцов и одного горностая. Вечером я делал фонарик для фотографий.

25 февраля. Сегодня дула такая большая пурга, какой мы за все время пребывания на острове не видели.

26 февраля. (К избе подходило 2 медведя, одного промышленники убили, другого ранили.— В. В.).

28 февраля. Ходили искать раненого медведя, но не нашли. Встретили другого, не раненого, стреляли, но не убили. В этот день медведь, как бы мстя нам, сломал 12 пастей.

2 марта. В капкан, поставленный на песца, попал медведь. Но он вытащил ногу, оставив в капкане лишь клочок шерсти.

20 марта. Собирались смотреть пасти. Ветер дует от зюйда, притом очень сильный. Барометр вторые сутки стоит как вкопанный, должно думать, что погода будет хорошая. Высматривая днем пасти, я заметил на косе каких-то живых существ, похожих на медведей, числом 14. Это оказалось стадом диких оленей, только что перешедших пролив. С первого выстрела стадо разбежалось в разные стороны.

<sup>10</sup> Прimitивная промысловая хижина из плавника.— В. В.

<sup>11</sup> В следующие дни Бегичев и Гаркин обезжжали остров на лодке. В дневнике Гаркина перерыв.— В. В.

<sup>12</sup> В дневнике Гаркина большой перерыв— до середины января. В ноябре промышленники потеряли всех своих оленей— их угнали волки. В середине декабря Бегичев, Кузнецов и Уксусников перешли пешком на материк, а Гаркин и Семенов, по собственному желанию, остались зимовать на острове.— В. В.

27 марта. Скоблили оленьи кожи для ровдуги<sup>13</sup>. Никуда не ходили, — у нас болели ноги от прошлых моционов.

30 марта. Шили для себя меховые перчатки. Погода плохая, туман.

31 марта. Ходили осматривать пасты на лайде и по всему восточному берегу, добыли 5 песнов. Много пастей поломали медведи. Должен сознаться, что я сегодня совсем устал, на обратном пути я еле-еле волочил ноги. А причиной этой усталости служат горы да байдже-рахи. То одну пасть высмотришь наверху сопки, то спустишься вниз. А продолжительность этой лазучки часов десять с гаком. Вот и идешь в голомо словно споенный теленок, едва переступаешь с места на место.

2 апреля. По случаю пурги сидели дома и занимались кто чем мог. Николай докачивал свои перчатки, а потом принялся за подшивку тяжелой (чулок из оленьей кожи). Вечером прочитал несколько страниц из путешествия Машкова по Абиссинии.

3 апреля. Песцы стали попадаться реже, они в светлую пору как-то плохо ловятся в капканы.

8 апреля. Собирались на охоту в тундру, но помешала пурга. Мясо у нас есть, а хлеба совсем нет. Нет ни сухарей, ни муки. Вот уже второй месяц живем на одном мясе.

9 апреля. Вся радость теперь исчезла. Ни чума у нас нет близко, ни русского жильца. Обещались к нам приехать гости с материка<sup>14</sup>, и мы радовались словно дети. Ждали, ждали — переждали. И вот мы ходим с поникшей головой, словно что-то потеряли. Итак, вся наша радость превратилась в печаль.

11 апреля. Читать больше нечего. Книжки все перечитаны не по одному разу, а уже по несколько раз. Все эти дни дует пурга, когда ей будет конец? Уже надоела, до зла-горя надоела. А деваться все некуда, куда пойдешь, кому скажешь?

13 апреля. Пурга нисколько не стихает, хоть «лазаря» пой. Ветер все с одной стороны — норд — да и basta. И мы сидим да сидим в избе, а выси-дим — не знаю чего.

14 апреля. Приехали с материка люди — Никифор Алексеевич Бегичев.

15 апреля. Я отправился с острова Сизой на материк с якутами: Анисимом Спиридоновичем и другими.

17 апреля. Провел время в чуме за чтением по метеорологии.

20 апреля. Пурга, пурга, пурга.

21 апреля. Много читал. Вил веревки для сетей.

22 апреля. Пурга стихла. Мои хозяева, мужчины уехали на охоту и по дрова. Я один домовничая с женщинами, читаю книги, вяю веревки.

23 апреля. Мне кажется, что у нас на острове веселее и развлекательнее. Там есть занятие, которым человек увлекается и может развеселить себя.

24 апреля. Анисим уехал на охоту. Я снова в чуме один с женщинами. Весь день отливал пули.

27 апреля. Весь день читал сочинения Лескова.

28 апреля. Аргизишли на другое место. Я видел много песцовых следов, их оказывается здесь больше, чем у нас на острове Сизой.

11 мая. Видели первого прилетевшего гуся. Появились первые весенние проталины в тундре.

13 мая. Приехали на остров Сизой. Путешествие длилось 26 часов.

15 мая. Началось снеготаяние, под снегом появилась вода.

17 мая. Промысел песцовый кончен, ходили снимать капканы. Видели много гусей.

28 мая. Убили одного гуся и двух куро-паток.

30—31 мая. Сидели в голомо.

2 июня. Вечером, ложась спать, заметили медведя. Быстро вооружились и пошли ему навстречу. Первым выстрелил Бегичев, ранил в лопатку, затем Семенов и я. Медведь был свален.

7 июня. Ходили с Бегичевым к речке Песцовой, по пути собрали 16 гусиных яиц и убили двух гусей.

12 июня. Ходил за капканами, но они еще не оттаяли, снегу лежит до 2 аршин.

17 июня. Приступили к поделке пастей.

18 июня. Продолжали делать пасты, сделали 10 штук. Бегичев убил трех маленьких уток.

25 июня. Пошли к речке Семеновой, где решили сделать голомо. Среди озера видели много линялых гусей, убили трех. Голомо начали делать в двух верстах от моря.

26 июня. Сегодня лед отделился от острова Сизой. Сначала образовалась щель, а потом лед совсем унесло.

29 июня. Бегичев ходил на охоту, но ничего не убил и с досады пек оладьи. Нашли 8 утиных яиц и убили 4 гаги. Море сегодня еще больше очистилось от льда.

2 июля. Ездили по морю в лодке, к новому голомо.

4 июля. Ходили с Бегичевым на охоту на пиких оленей.

8 июля. Копопатили лодку, готовились к отплытию на мыс Нордвик.

<sup>13</sup> Замша. — В. В.

<sup>14</sup> Н. А. Бегичев. — В. В.

9 июля. Поравнявшись с мысом Нордвик, встретили много льдов; вернулись обратно.

10 июля. На берегу моря встретили стаю облинялых гусей, числом больше тысячи.

11 июля. Убили около 50 гусей.

2 августа. Сделали 13 пастей.

3 августа. Сделали 10 пастей. Я нашел обломок мамонтова клыка весом до трех пудов.

4 августа. День теплый. Устраивали голомо. Вдали слышны раскаты грома. Вечером полил дождь.



12 июля. День был жаркий. Делали пасти, общипывали и солили гусей.

14 июля. Целый день шел сильный дождь.

15 июля. Бегичев убил дикого оленя. К вечеру подул норд-ост и повалил густой снег.

16 июля. Весь день шел сильный снег, вечером небольшой мороз. Ветер норд-норд-ост.

19 июля. Мы отправились к речке Палаточной, но дойти не могли, все забито снегом. Слышны были раскаты грома.

20 июля. Занимались поисками мамонтовой кости, нашли один клык фунтов на 20. Пролит до мыса Нордвика очистился от льда.

21 июля. Как только начался отлив, мы начали неводить, я брел морем, а Бегичев тянул бечеву берегом. Поймали 17 омулей. Бегичев их тут же и посолил.

24 июля. Рыбачили, поймали 55 омулей.

25 июля. Мы с Бегичевым рыли яму для рыбы. Очистили рыбу и засолили ее для собак на зиму.

26 июля. Пролит полностью очистился ото льда.

28 июля. Из голомо отправились к речке Диомиды, по пути заезжали в балаган<sup>15</sup>. Шли все время под парусом. Вечером охотились на диких оленей.

30 июля. В глубине острова установили 10 пастей.

31 июля. Нашли обломок мамонтова клыка. День был жаркий, ветер ост.

5 августа. Отправились на гусиную лайду. По пути увидели двух диких оленей, переплывавших пролив Бегичева от мыса. Нордвик на остров Сизой. Мы их настигли в лодке, и Бегичев обоих убил.

7 августа. С утра шел сильный дождь, ветер норд-ост, очень сильный. В 2 часа он перешел в шторм, а затем повалил снег и настал мороз.

11 августа. Построили голомо и перенесли оленье мясо. Погода плохая, сыро, снег.

13 августа. Весь день сидели в палатке, валил снег.

14 августа. К палатке подошел олень. Вследствие темноты пули ложились мимо, и гость ушел невредим.

16 августа. Видели 5 диких оленей, но стрелять не пришлось.

18 августа. Чинили пасти и раздвигали мясо накануне убитого Бегичевым медведя.

28 августа. Земля замерзла совершенно. Снег покрыл землю толстым слоем.

29 августа. Увидели медведя, идущего прямо к избе. Собаки бросились к нему, он мигом скрылся в воде моря.

31 августа. Целый день сильная пурга.

8 сентября. Ездили по дрова.

16 сентября. Остановились в голомо у реки Диомиды. Там застали песца за обедом — он поедал оставленное собакам мясо. Песца немедленно убили.

17 сентября. Убили дикого оленя.

18 сентября. Снова убили оленя.

20 сентября. Напали на целое стадо оленей, одного ранили.

<sup>15</sup> Балаган находился в 55 км от жилой избы. — В. В.

22 сентября. Ходили на гусиную лайду. Пришли в голомо и услышали песцовый вой. Наше голомо было окружено песцами. Открыв дверь, мы увидели трех песцов, виновато поджавших хвосты. Их привлекло мясо. Мы их тут же убили палкой.

24 сентября. Насторожили 30 пастей. Видели табун диких оленей.

30 сентября. Настораживали пасты. Добыли трех песцов. Бегичев убил двух диких оленей.

11 октября. Охотились на диких оленей.

22 октября. Охота плохая, песца еще нет, олени встречаются редко.

26 октября. Температура утром —  $-34,5^{\circ}$ . Заготавливали дрова, чинили обувь. Появились густые следы песцов, но в капканы не попадают.

3 ноября. Бегичев хотел ехать на Нордвик, но в проливе началась подвижка льда.

8 ноября. Температура  $-44^{\circ}$  по Цельсию. Дела плохи — не добыли еще ни одного песца, а других животных, в особенности оленей, даже и не видели. Медведя и следа нет.

9 ноября. Бушевала пурга от норда. Для собак корма нет. Пришлось снимать с крыши моржовую шкуру и варить собакам.

10 ноября. Скоблили олени шкуры.

11 ноября. Смазывали печенью олени шкуры.

15 ноября. При осмотре капканов нашли одного зайца.

16 ноября. Сильный туман, сидели дома.



«Первым выстрелил Бегичев»

Рис. художн. Е. Протопопова

19 ноября. Осматривали ловушки, добычи нет.

27 ноября. Сильная пурга, даже нельзя посмотреть на термометр.

30 ноября. Бегичев и Семенов привезли 10 песцов целых и 3 обьеденных. Это первая добыча.

19 декабря. Собаки убежали в тундру.

20 декабря. Мы с Бегичевым пошли искать упущенных мною собак, обошли верст 50, но не видели ни одной.

26 декабря. Весь день читали книги. Я читал Лескова, Бегичев—Гоголя. Семенов — Достоевского.

### 1912 ГОД

4 января. Дует и дует пурга, зги не видно.

5 января. Добыча плохая, песцы не ловятся.

6 января. Сегодня было туманно и тихий ветерок. Температура  $-33,5^{\circ}$ .

9 января. Стоял ужасный туман.

10 января. Ветер тихий. Песцы не ловятся.

11 января. Переехали к речке Диомида, в голомо. Пусто кругом, добычи нет.

13 января. Нечем кормить собак, вот до чего плохая охота.

19 января. Готовились к отъезду<sup>16</sup>.

24 мая. Отправились из избы к речке Семенова. По дороге заметили свежий медвежий след.

26 мая. Отправились обратно в избы. 27 мая. Очистили окна и дверь от снега. Тихо, тепло.

29 мая. Шел дождик. Снега осталось на острове мало.

1 июня. В речках вода скатывалась с невероятной силой. Все речки идут с гор, снег таял дружно.

2 июня. Я пошел на охоту, но ничего, кроме мышей-лемингов, не видел. Они сидят на задних лапках, а когда начинаешь приближаться, леминг быстро прячется в свою норку и начинает дразнить тонким голоском — пипи-трррр.

9 июня. Ходил на охоту, убил только одну куропатку.

23 июня. Видел сон. Прихожу в какой-то большой город, меня встречают, а я не могу понять, для чего это все

делается. Вдруг предлагают мне быть пастухом. Я спросил: «Кого же я буду пасти?» Мне ответили: «Ты будешь пасти профессоров по всем отраслям и всего мира».

25 июня. Ходил на охоту, подстрелил только одного гуся.

27 июня. Море еще стоит загроможденное льдами.

29 июня. Сегодня настоящая зима, снег так и валит хлопьями, уже закрывает землю, и тундра вся поседела. На море появились забереги. Дикий олень на острове есть, большой переход с материка был.

30 июня. Море стоит. Забереги большие, трещины с каждым днем увеличиваются.

7 июля. Трава уже выросла порядочно, особенно по долинам речек, которые очистились от льда. Вечером на море начало заметно ломать лед. Против нашей избы нагромоздилось много торосьев.

8 июля. От берега лед отодвинуло саженой на 150. Из пролива часть льда угнало ветром в море, образовались большие разводья.

10 июля. Море освобождается от льда все больше и больше.

12 июля. Пошли с Николаем Николаевичем охотиться на лайду около речки Песцовой. Увидели на одном озере массу гусей. Заметив нас, они пустились бежать через хребет.

15 июля. Лед сгрудило к избе, на лодке нельзя подыхать.

16 июля. Пошел сильный дождь и не прекращался до глубокой ночи. Лед подошло ближе к избе. Нас загородило льдами кругом, мы теперь как в ледяной крепости.

20 июля. Из мамонтовой кости сделал сегодня несколько гребешков и расчесок.

21 июля. Море стало очищаться от плавающих льдов, но неводить еще нельзя.

22 июля. Пошел за гусями, нашел мамонтовые клыки, выросшие в землю.

24 июля. Откопали найденный клык, он потянул больше трех пудов.

25 июля. Неводили, но рыбы не поймали. Вся тундра от мороза стала белой. На берегу было много гусей, они уже начали оперяться.

26 июля. Что ожидает нас впереди — мы не знаем. Время идет, у нас запасы для зимы не прибывают, а сокращаются.

27 июля. Встретили стаю гусей, убили 17 штук.

28 июля. Лед далеко не уносит. На море штиль.

29 июля. Пролив полон льда, а нам нужно переплыть на лодке к мы-

<sup>16</sup> 20 января Гаркин и Бегичев выехали на 4 собаках на Анабару. На острове остался один Семенов. В конце февраля Гаркин вернулся на остров, привезя с собой небольшой запас продовольствия. Дневник Гаркина за время с 20 января по 23 мая не сохранился.— В. В.

су Нордвик за продовольствием на зиму<sup>17</sup>.

31 июля. Я убил дикого оленя. Семенов чинил пасти, разрушенные медведями.

3 августа. Мороз. Снег покрыл землю, земля замерзла, наступает полярная зима.

7 августа. Начали заготавливать на зиму дрова.

11 августа. Ходили неводить, но ничего не поймали.

16 августа. Пролив все еще забит льдами.

17 августа. Оленей нет, зато много песцов, ходят табунами, словно травоядные животные.

18 августа. Мы переехали к балагану. Кинули тою, поймали 20 омулей.

21 августа. Неводили, поймали 7 омулей. Рыбалка неудачна из-за льдов.

25 августа. Буря, снегопад.

27 августа. Тундра вся заполнена песцами, куда ни посмотри, всюду зверя полно.

31 августа. Барограф не заводим, не стоит портить барограммы.

3 сентября. Пошли на охоту, видели стадо диких оленей. Убил двух наповал.

4 сентября. Горностаи повадились за мясом в кладовку. Целый день пришлось потратить на охоту за ним.

10 сентября. Вход в избу замело снегом, еле-еле утром откопались.

12 сентября. Море бушует около нашей избы.

13 сентября. Олень идет напроход, не останавливаясь, потому что тундра вся обледенела после дождя, корм очень плох.

14 сентября. Песца много, но в пасти не идет.

20 сентября. Море очистилось от годовалого льда.

21 сентября. Встретили большое стадо оленей.

28 сентября. Погода не благоприятствовала охоте. Снег скрипит под подошвой, олени это хорошо чувствуют.

29 сентября. Ходил на охоту. Вечером в темноте столкнулся носом к носу с диким оленем, выстрелил, но олень куда-то исчез в темноте.

4 октября. Охота неважная. Нет хлебных продуктов, живем на одном мясе.

11 октября. Олени снова подошли к нашей стоянке, мы стреляли, но неудачно.

15 октября. Пролив сегодня местами замерз, а местами видны полыньи. Олени начинают переходить на материк.

17 октября. В капкан попал песец, но воспользоваться им не пришлось — его съели песцы. Нам не приходилось смотреть, как песцы, увидя окровавленного песца, тут же нападают на него и съедают.

19 октября. Бушует пурга, да с такой силой, что вся изба ходуном ходит.

20 октября. Пурга все усиливается, между тем время идет, надо высматривать пастник. А он у нас разбросан по острову верст на 90 от избы. Собак нет, все придется пешком. Трудно нынешнюю зиму зимовать.

21 октября. Пролив сплошь покрылся льдом. Снега нет, его смело до-чиста с острова, хребты почернели.

26 октября. Переехали на север острова, к речке Семеновой, настораживать пасти.

27 октября. Речку Семенову переходили вброд. Мороз, а вода в ней еще не замерзла.

6 ноября. Мне хотелось уже дня два-три тому назад уйти отсюда<sup>18</sup>, но все не удается. Пролив все еще ходит, хотя по моим наблюдениям он уже два раза стоял. Жизнь для людей здесь невозможная. Я человек уже привыкший к северу. Родился в России, прожил 9 лет в Восточной Сибири, 3 года в Дудинке, а здесь на острове я живу третью зиму. Я никогда не чувствовал себя таким слабым, как здесь на острове Сизой. Вот приходит темная пора, и у меня начинает болеть под челюстями и зубы. Это уже в прошлом году было.

8 ноября. Ночевали в голомо у речки Гаркина.

10 ноября. Добыли сегодня 5 песцов.

11 ноября. Пролив ходит опять, наверное ночью его взломало. У пастей меня окружила стая песцов с лаем и визгом. Убить не удалось — темно.

12 ноября. Медведь поворачал все пасти. Он пожрал шесть попавших песцов.

13 ноября. Добыли 6 песцов. Видели куропаток.

15 ноября. Настали для нас трудные дни. Вот принялись за новое кушанье — песцовое мясо. Трудно привыкнуть к нему. Пошел бы на материк, да самая темная пора. Придется прожить несколько месяцев на песновом мясе. Дикий олень просто смеется над нами. Сильный скрип снега под ногами выдает нас, и мы лишены

<sup>17</sup> Гаркин сговорился с Бегичевым, что продовольствие будет доставлено на мыс Нордвик в мае на оленях. — В. В.

<sup>18</sup> Т. е. с острова на материк. — В. В.

всякой возможности приблизиться к оленям на винтовочный выстрел.

5 декабря. Провизия наша подходит к концу, взять ее нигде. На материк итти очень трудно, потому что стоит самая темная пора. Медведей не видно, диких оленей нет. Что же делать?

7 декабря. Море, кажется, стоит совсем. Теперь не видно тех облаков, пары которых скрывали от нас мыс Нордвик.

8 декабря. Мы сидим и обсуждаем вопрос о провизии. У нас ее не хватит и на месяц, следовательно не протянемся за темную пору.

12 декабря. Поделили сегодня последний кусочек сахара.

13 декабря. Слышно, как сильно шумит нескоеванное льдами море. Но пролив, кажется, стоит — в этом направлении не слышно шума. Сегодня добыли одного песца<sup>19</sup>.

15 декабря. У Николая заболела нога, он не может хорошо ходить.

22 декабря. Сидели дома, выходить нельзя, пурга. Нет дров, сожгли стулья.

25 декабря. Воеет пурга, сидим в избе.

26 декабря. У нас голод, вышла вся провизия. Мой товарищ стал очень слаб, вести его на материк я не смогу. Итти одному? Это невозможно, потому что тогда он должен остаться без провизии.

27 декабря. Ветер бушует целый день, как с цепи сорвался. Нет выхода из избы. Это просто мучительная жизнь, и двигаться некуда.

29 декабря. Ходили по дрова, шили.

### 1913 ГОД

2 января. Николай Николаевич ездил по дрова.

3 января. Отправились в голомо у реки Гаркина. Взяли двух песцов, один целый, а другой обьедек. Пролив открыт, лед ломает.

4 января. Пролив ходит, на материк выйти нельзя.

18 января. Перешли на гусиную лайду. Была очень сильная пурга, мы еле держались на ногах.

20 января. Я ходил смотреть пасти, ничего не нашел. Провизия вышла вся. Сварили для двух человек одну песцовую голову.

21 января. День кончины Николая Николаевича<sup>20</sup>.

<sup>19</sup> Согласно записям в дневнике Гаркина, зимовщики добыли в ноябре 31 песца, в декабре 12, в январе 22, в феврале ни одного. — В. В.

<sup>20</sup> О смерти Н. Н. Семенова см. краткую запись в самом конце дневника. — В. В.

22 января. Дневал в балагане. Была сильная пурга.

24 января. Ходил смотреть пасти, ничего не нашел. Ел оленью кожу. Вечером заколол собаку «Сегана».

27 января. Ездил по дрова.

29 января. Итти никуда нельзя, сильная пурга от зюйд-веста. О трупке Ник. Ник. нечего и думать теперь, чтобы убрать его. Одна мечта о себе самом, как бы провести дни.

30 января. Есть нечего. Осталось на одно варено собачьего мяса. Был сильный туман.

31 января. Ходил наставлять капканы и привез одну нарту дров.

1 февраля. Сварил остальное мясо и варю моржовую кожу.

2 февраля. Из избы выхода не было. Сени занесло снегом, едва вылез из избы. Ел оленьи постели да остатки прошлогодней сленней кожи.

3 февраля. Очень сильная пурга. Дрова вышли все, мне пришлось съечь из кладовки сланник (пол), который был под мясом. Ел оленьи постели и часть моржового ремня.

4 февраля. Пурга немного стихла. Мне едва удалось выйти из избы, все было залито снегом. Все таки съездил по дрова и привез нарточку. Ел оленьи камусы и моржовый ремень, на который привязывали собак. Жду людей с материка, но никто не едет. Всеми забытый Гаркин.

5 февраля. Варил ровдугу, которая до того оказалась горькой, что мне с трудом удалось съесть ее.

6 февраля. Ездил по дрова, очистил в избе. Чувствую — силы мне изменяют. Пурга не дает выйти на пастник, который уже время смотреть. Все надеюсь, не приедет ли кто с материка.

10 февраля. Скоблил камусы для варки.

11 февраля. Я завел барограф и еду по дрова. Не знаю, как съезжу, силы совсем изменяют, а еще необходимо осмотреть пасти. Я решил, что мне вряд ли удастся перенести этот проклятый голод.

12 февраля. Отправился на лайду, ничего там не нашел, на другой день вернулся обратно. Сажу в избе.

14 февраля. Сажу в избе, варю моржовую кожу.

15 февраля. Не знаю, что буду делать, я едва мог встать. Удастся ли мне съездить по дрова или нет — не знаю. Надежды на жизнь оставили меня.

16 февраля. С избы снял для топлива обкладные жерди. Ехать по дрова мне очень трудно. Но все таки необходимо итти в балаган, может быть в пасти попал песец, все таки



«Я ожидаю конца существования»

Рис. художн. Е. Протопопова

поддержка сил. Завтра намерен идти, если будет хорошая погода. Иначе я должен погибнуть. Оленьих кож у меня не хватит.

17 февраля. Думаю отправиться в балаган, но не знаю, погода не слишком хорошая, и я сильно ослаб. Провизии совершенно никакой нет. Остался как рак на мели.

18 февраля. Никуда не выходил, мне очень тяжело. Я съел только два сухих камуса.

19 февраля. Съел только один сухой камус. Жгу в избе пол, выхода нет. Силы оставили меня. Все надежды потеряны, если не приедут люди, хотя бы вы, милый Никифор Алексеевич<sup>21</sup>.

20 февраля. Та же пурга от зюйд-веста. Я еще более ослаб.

21 февраля. Пурга от зюйд-веста. У меня полны сени снега, чистить нет силы. Просто замирает сердце от этого ужасающего меня голода. Боже, пошли людей с материка. Тела на мне не осталось совсем. Руки мои не рубят дрова, я так сильно изнемог. Ведь

только подумать — уже сорок один день переношу этот ужасный голод. Страдания мои дошли уже до пределов.

22 февраля. Сажу в избе. Бушевала сильная пурга. У меня дымом выело глаза. Я ничего не вижу<sup>22</sup>.

3 марта. Как только встал с постели, записываю, что ноги и руки мои чуть двигаются. Топор едва могу поднять. На случай несчастья адрес: г. Ачинск Енисейской губ., Н. Назаровской волости дер. Барабановка.

6 марта. Едва мог подняться с постели. Печку вчера почти не топил, а сегодня тоже силы нет. Ноги мои на постели не согрелись. Я ожидаю конца существования.

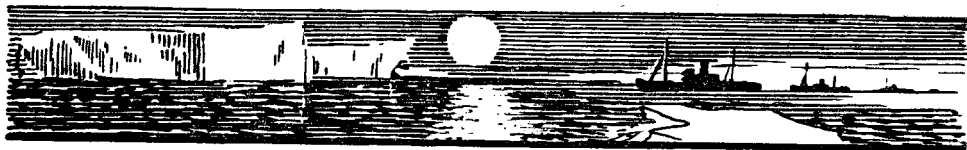
Николай Николаевич помер в проливе между балаганом и речкой Диомиды. Около него стоит ружье и на нем часы. В речке Диомиды 30 штук песцов лежит<sup>23</sup>.

<sup>22</sup> Начиная с 18 января, Гаркин делал записи в дневнике ежедневно. С 22 февраля до 3 марта записей не было сделано.— В. В.

<sup>23</sup> На этом дневник Е. А. Гаркина кончается.— В. В.

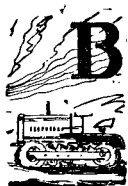
<sup>21</sup> Н. А. Бегичев приехал на остров 17 марта — через 8 дней после смерти Гаркина.— В. В.





## Нам пишут

### «О МЕХАНИЧЕСКОМ ТРАНСПОРТЕ НА СЕВЕРЕ»



**В** журнале «Советская Арктика» № 11 за 1939 г. в порядке предложения помещена статья В. Маржецкого и С. Войнова «О механическом транспорте на Севере».

Редакцией получен ряд откликов на эту статью. Авторы их единодушно одобряют предложения тт. Маржецкого и Войнова о реорганизации транспортного хозяйства в Арктике и создании в Главсевморпути специального транспортного отдела.

Кандидат геолого-минералогических наук т. Рохлин считает, что этот отдел в своей работе должен обобщить опыт эксплуатации механического транспорта не только по предприятиям Главсевморпути, но и по другим организациям, ведущим работу на Севере, например Дальстроя и др. К машинам, перечисленным авторами статьи, он еще добавляет пикапы, которые должны быть так переконструированы, чтобы, во-первых, повысилась их проходимость, а во-вторых — кузов их был приспособлен к условиям Арктики, т. е. сделать его закрытым. Пикапы, по мнению т. Рохлина, очень экономичны и могут быть использованы для рекогносцировочных работ недалеко от баз.

Он считает также, что больше внимания нужно уделить аэросаням — этим «легковым автомобилям» Арктики. У них только должны быть переконструированы кабины для более удобного размещения людей, груза и баков с горючим.

В статье В. Маржецкого и С. Войнова мало внимания уделено машинам типа амфибий, которые могут принести

большую пользу при экспедиционных работах.

Старший геолог Арктического института т. Ткаченко высказывает пожелание, чтобы транспортный отдел, который предлагают создать авторы статьи, ведал бы и освоением малых водных артерий.

На Севере нужно применять такой механический транспорт, который может работать на местном топливе. Например, газогенераторные машины, могущие работать на древесной чурке в более южных лесистых районах Севера и на угле в районах, богатых этим видом топлива.

Для механического транспорта в Арктике есть возможность использовать местные горючие газы (например, в районе Усть-Порта).

Тов. Ткаченко считает неправильным полный отказ от колесных машин. В некоторых районах, где зимой транспортные магистрали пролегают по крупным рекам, вполне может быть использован и этот вид транспорта.

Начальник второй Чаунской экспедиции Арктического института т. Вазбуцкий, одобряя предложения авторов статьи, считает, что о некоторых типах машин они сказали очень бегло.

Например, правильно отводя первую роль тракторам в Арктике, они слишком мало уделили внимания вездеходам и аэросаням. Конструкции вездеходов все время совершенствуются применительно к условиям Арктики, аэросанями же занимаются очень мало. Между тем, аэросани во многих арктических районах зимой могут иметь большое значение для перевозки пассажиров, небольших грузов, а так-

же для связи. Они не нуждаются в больших конструктивных изменениях, по расходу горючего на тонно-километр не менее экономичны, чем тракторы, а по скорости перевозок (50—70 км в час) значительно превосходят все другие транспортные машины. В них нужно только переоборудовать кабины.

Гусеничный тип машин и прицепов очень рационален для Арктики, но не следует избегать и машин на лыжах. Аэросани, например, значительно более гибки в специфических условиях местности (торосы, мерзлые кочки, трещины), чем гусеничные машины.

Особенно удобны лыжные прицепы. Крепость их и проходимость даже выше, чем у гусеничных прицепов. Прицеп на лыжах — это отнюдь не деревянные тяжелые сани, а легкая и крепкая железная конструкция с широкими съемными полозьями, которые можно заменять по мере их изнашивания. Эта конструкция может быть жесткой, подобно деревянным тракторным саням, или гибкой, построенной по тому же принципу, что и лыжи у аэросаней. Лыжные прицепы могут использоваться не только зимой, но и летом.

В предложениях В. Маржецкого и С. Войнова мало внимания уделено машинам типа амфибий. Без этих машин становится непроходимой даже небольшая речка летом или осенью, когда лед еще недостаточно толст. При-

менение амфибий в Арктике — дело очень актуальное.

Подготавливая кадры механиков-водителей, нужно прививать им стремление к освоению арктической территории механическим транспортом. Опыт показывает, что некоторые механики-водители иногда слишком переоценивают влияние арктических условий на механический транспорт, и это вредит делу.

Диспетчер по геофизическим работам в Арктике т. Рисс пишет о том, что авторы совершенно правильно критикуют бесхозяйственность в арктическом транспортном хозяйстве и требуют его упорядочения.

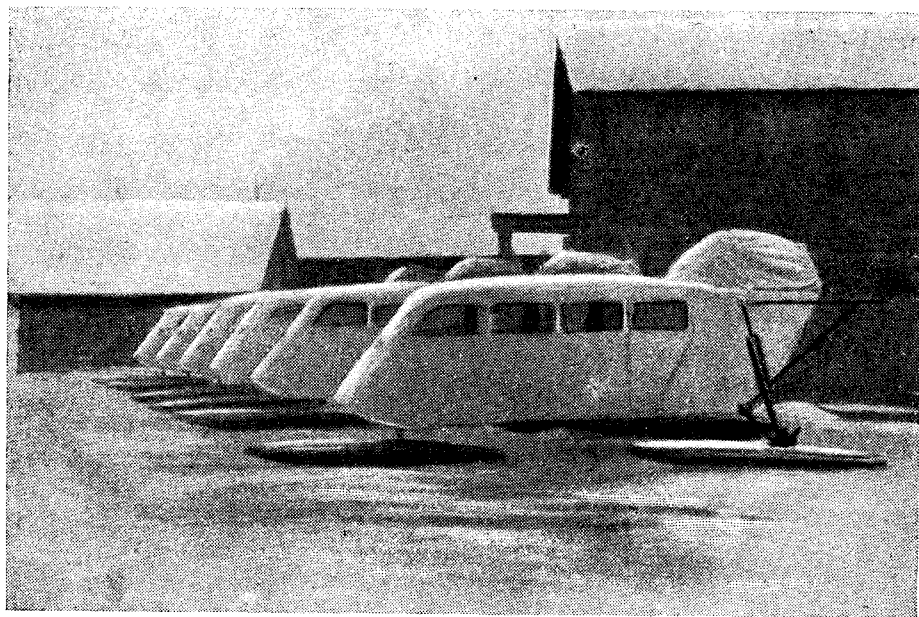
В геолого-разведочной службе наиболее узким местом до сих пор является транспорт. Целый ряд геолого-разведочных и геофизических работ не может как следует развернуться из-за отсутствия транспорта.

Например, при геофизических методах разведки приходится работать в 3 смены. Олений транспорт, будучи маломощным, не выдерживает суточной нагрузки. Даже при восьмичасовой работе он должен целиком сменяться через двое суток на третьи. Если для небольшого отряда нужно 10—12 оленей в смену, то при ежедневной работе для одной смены уже необходимо 30—36 голов, а при круглосуточной работе — в 3 раза больше, т. е. 90—108 голов. Такое количество оленей требует целый штат возчиков, пастухов и т. д.



Вездеход на острове Рудольфа

Фото Б. Карандзея



Аэросани «КМ-4»

Производительность работы на оленях, пишет т. Рюсс, приблизительно в 3 раза меньше, чем при механическом транспорте. Во время геофизических работ на Нордвике за 10 дней на вездеходе было сделано больше, чем на оленях в течение 2,5 месяцев.

Геофизические работы обслуживал также трактор «ЧТЗ-60». Он очень удобен для полевых работ. Недостатками его являются малая скорость и большой расход горючего.

Для поисковых геологических и геофизических работ хорошо было бы сконструировать специальную машину, которая бы сочетала в себе все положительные качества трактора и вездехода в смысле мощности, быстроты передвижения и удобства для работников. Кроме того нужно так защитить двигатель, чтобы машины могли обходиться без гаража или пользоваться гаражем некапитальной конструкции.

Начальник Горно-бурового сектора Арктического института т. Марамзин останавливается на тех недостатках, которые связаны с многосерийностью и обилием разных типов машин, посылаемых в Арктику.

Только по экспедициям Отдела геологии Арктического института в 1939 г. в Арктике было 30 машин сухопутного транспорта одиннадцати различных типов и серий. Если к этому прибавить механизмы водного транспорта, то номенклатура типов и серий еще больше расширится. Такое обилие ти-

пов машин очень трудно поддерживать в работоспособном состоянии в течение всего операционного года.

Экспедиции затрачивают много средств на горючее, смазочные материалы, запасные части, оплату большого штата водителей, а коэффициент использования механизмов получают весьма низкий.

Содержание громоздкого транспорта не только ложится тяжелым бременем на бюджет экспедиции, но и лимитирует ее нормальную работу (Западно-Таймырская угольная и Усть-Енисейская нефтяная экспедиции).

В 1940 г. наша промышленность перестала выпускать некоторые типы колесных и гусеничных машин, а те, которые продолжают выпускаться, не смогут удовлетворить специфических требований, предъявляемых к транспорту в арктических условиях. Между тем бурный рост геолого-разведочной работы в 1940 г. требует значительного количества новых машин.

Авторы статьи совершенно правы в том, что транспортное хозяйство нужно реорганизовать быстро и решительно.

Тов. Марамзин предлагает связаться с исследовательскими и проектными организациями автотракторной промышленности и объявить конкурс на проекты нескольких типов машин, которые смогут удовлетворить основным требованиям эксплуатации их в Арктике.

## ПРОМЫСЛОВО-БИОЛОГИЧЕСКАЯ СЪЕМКА С САМОЛЕТА



**Р**аньше предполагали, что промыслово-биологическая съемка может вестись только путем наземных маршрутов по всем участкам, населенным песцами, в период их норения. Огромные размеры этих участков, их разбросанность, отсутствие путей сообщения и т. п. потребовали бы огромных расходов и большого количества специалистов для съемки. Сложность такой работы усугубляется еще тем, что промыслово-биологическая съемка должна быть приурочена к гнездовому периоду (июль — август), когда продвижение по тундре наиболее затруднительно. Поэтому съемка проводилась в очень ограниченных масштабах, нерегулярно, и данные ее не могли быть использованы для планирования промысла песка.

Чтобы ввести четкую плановость в промысел и заготовки песка, необходимо найти дешевый и быстрый способ промыслово-биологической съемки, который бы не требовал большого количества участников при охвате съемкой значительных площадей.

Всем этим требованиям удовлетворяет промыслово-биологическая съемка с самолета. Первый опыт был проведен в 1938 г. В состав Ямальской аэровизуальной экспедиции Института полярного земледелия был включен охотоведческий отряд. Он должен был выяснить, возможно ли применять самолет для производства промыслово-биологической съемки, ведущейся аэровизуальным методом. Охотоведам поручалось зарисовать с самолета типичные местообитания промысловых животных и птиц (в первую очередь песка) и установить границы их распространения.

На территории полуострова Малого Ямала предварительно было проведено несколько наземных маршрутов для знакомства с типичными местообитаниями животных и с различными признаками местности для распознавания их с воздуха.

Главной работой в воздухе явилось оконтуривание песцовых местообитаний. Аэровизуальными признаками для этого служили хорошо различимые с воздуха песчаные берега рек, песчаные бугры на водораздельных участках, обрывистые склоны куполообразных наслоней в болотах, окаймленных

у подножий зарослями ерника, участки тундры, изрезанные оврагами, или, наоборот, с обилием мелких сопок.

Поблизости от местообитания песка в гнездовой период обязательно должна быть кормовая база, так как во время щенения и выкармливания молодняка песцам требуется большое количество пищи. Основной их корм в этот период — различные водоплавающие птицы и куропатки. Местообитания водоплавающих легко оконтуривались с воздуха.

Кустарники, окаймлявшие берега, представлялись с самолета темным фоном с точечной, неправильной формы, структурой, а осоки и хвощи (с высоты 1000 м) — тонкой штриховкой. Глубина озер определялась густотой окраски воды.

Местообитания куропаток определялись благодаря легко заметным с воздуха геоботаническим признакам (кустарники ивняка и ольховника в долинах, мохово-лишайниковая тундра, заросли ерника в оврагах).

Материалы аэровизуальных наблюдений корректировались наземными маршрутами. В большинстве случаев данные, полученные при наблюдениях с воздуха, совпадали с данными наземных маршрутов.

Все наиболее типичные для норения песка места достаточно четко могут оконтуриваться с самолета при высоте полета в 1000 м, обычной при геоботанических исследованиях. При меньшей высоте можно получить еще более точные сведения.

Опыт, проведенный Ямальской аэровизуальной экспедицией, конечно, еще недостаточен для окончательных выводов. Методика проведения промыслово-биологической съемки с самолета также еще мало изучена. Ямальская экспедиция длилась менее месяца, причем в период, который для полетов и наблюдений был не вполне благоприятным. Связь между самолетом и наземным охотоведом отсутствовала, наблюдения с самолета не всегда удавалось прокорректировать наземными маршрутами. Не было специальной фотокамеры, которая бы значительно облегчила и дополнила аэровизуальные зарисовки.

Экспедицией всего было проведено 11 рабочих полетов (из них 8 с участием охотоведа) общим протяжением

около 5000 км. С высоты 1000 м.<sup>1</sup> вполне возможно исследовать полосу шириной в 10 км. Таким образом общая площадь, охваченная обследовани-ем, определяется примерно в 50 000 км<sup>2</sup>.

За один летний час два наблюдателя на борту самолета могут охватить съемкой такую площадь тундровых угодий, на обследование которой наземным методом пришлось бы затратить двум наблюдателям все лето.

Таким образом на основании только первого опыта мы уже можем сделать следующие выводы.

Применение самолета в промыслово-биологической съемке в тундре является наиболее эффективным методом учета запаса и распределения важнейшего пушного зверя тундры — песца.

Для успешной работы с самолета необходимо предварительно ознакомиться с конкретными особенностями данной местности, т. е. провести наземные маршруты в наиболее типичные места.

Наблюдения с самолета обязательно должны выборочно корректироваться соответственными наземными маршру-

тами. Между самолетом и наземным охотником нужно обеспечить регулярную связь.

Наблюдения с самолета должны быть приурочены к наиболее благоприятным по условиям погоды и видимости месяцам, а именно — к июлю и августу.

Помимо непосредственных аэровизуальных наблюдений с самолета, необходимо применять и специальную фотокамеру как для съемки характерных ориентиров, так и для подсчета домашних и диких оленей в стадах.

Методика промыслово-биологической съемки с самолета нуждается в дальнейшей разработке и уточнении. Нам думается, что нужно в ближайшее время организовать повторную аэровизуальную экспедицию с участием не менее трех охотников (двух для работы на самолете и одного для наземных маршрутов).

Повторив этот опыт и разработав методику съемки, можно будет применять самолет для проведения промыслово-биологической съемки в тундре уже в чисто производственных целях.

**Е. АЛЕКСЕЕВ**

## БРИГАДА ЛУШНИКОВА

(ПЕЛЕДУЙСКАЯ СУДОВЕРФЬ)



**Т**ермометр показывал минус 51° Цельсия. Январский мороз обжигал пальцы, нос, уши. Поселок, лесозавод, остров — в морозном тумане.

Красное переходящее знамя на барже бригады Лушниково покрылось инеем. Лушников ловко вскарабкался на карпас 1300-тонной

баржи, отряхнул знамя от инея, расправил его и отошел.

— Весь год будет наше, — торжественно сказал он.

В избушке у печки сидели рабочие, оживляя гудка.

— Вряд ли в такую погоду дашь норму, — сказал кто-то.

Вошел начальник судового цеха т. Мочалов.

— Ну, как, товарищи?

<sup>1</sup> При полетах выше 1000 м, как показал опыт, нельзя вести промбиологическую съемку. Полеты ниже 500 м в условиях тундры, где не всюду имеются удобные для посадки водоемы, вообще недопустимы. Наиболее благоприятная скорость самолета для проведения промбиологической съемки — не более 120—150 км в час.

Все поняли, что он намекает на мороз.

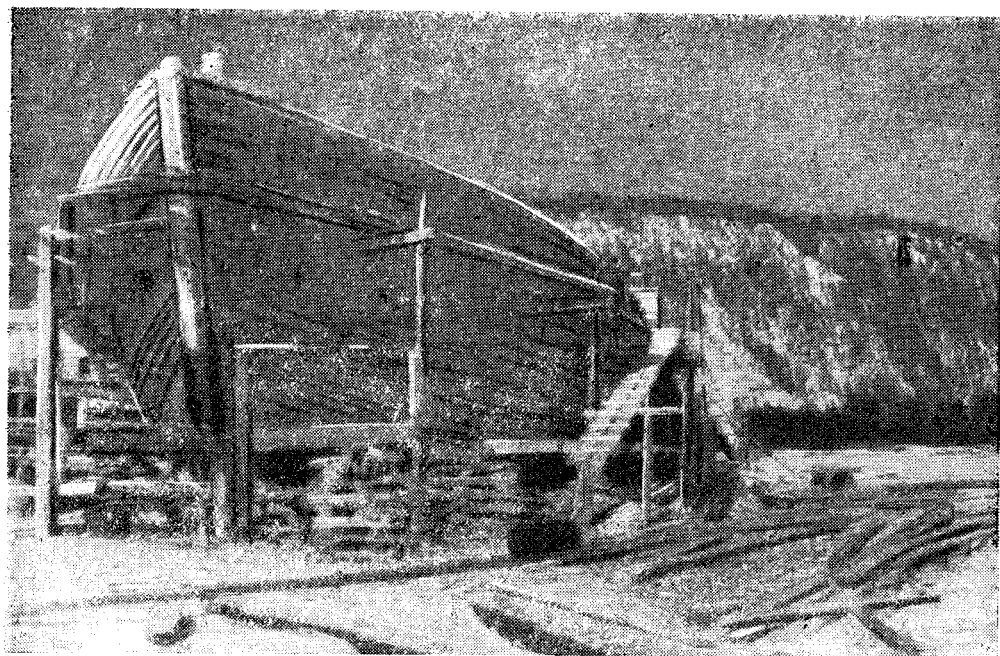
Минуту длилось молчание, которое прервал бригадир Лушников.

— Я бы сказал, товарищ начальник, что можно поработать. Если дадим я неполную норму, то все же это лучше, чем ничего. Ведь мы уж три дня не работали.

И восемь человек бригады Лушников направились к двери.

Бригадир Лушников работает плотником уже 9 лет. На Пеледуйскую судоверфь он приехал в 1936 г. и считается примерным бригадиром. Его бригада работает на самых сложных участках в судовом цехе: она подготавливает ответственные детали для барж и других судов. Пять месяцев она ежедневно давала не меньше 120% нормы. Все восемь членов бригады — плотники с большим стажем; они хорошо сработались, умело распределяют время, так что ни одна минута не пропадает даром.

— Товарищи! Сегодня мы дадим норму. Материал распарился. Время не терять! Слушай, дружище, — обратился Лушников к возчику, — с парника берм



Строящаяся баржа на Пеледуйской судовой верфи

воротную и галопом сюда, чтоб не застыла.

— Ладно, в миг!

Возчик быстро привез материал. Шестнадцать рук подхватили двадцатиметровый брус и быстро опустили его на днище строящейся баржи.

Распаренный брус легко гнулся. В середине он еще горячий, а сверху уже образовалась ледяная корка. Брус быстро стынет. Плотники спешно принимают за работу. Удар топора, второй, третий... Вдруг от удара в брус топор ломается на части.

— Какой был топор, десять лет им работал! — со вздохом говорит старый плотник.

— Что ты стоишь? Взял другой топор, и все! — советует ему молодой парень.

— Не понял ты меня, дружище. Что значит для плотника топор? Хороший топор — что нож для хирурга, что точные весы для аптекаря. Я его по звону, по запаху чувствую...

Мороз свирепствует с прежней силой. Косая балка лопается, ломается второй топор, но плотники, несмотря на эти неудачи, работают с удвоенной энергией.

Когда гудок возвестил, что 6 рабочих часов окончились, бригада выполнила дневное задание на 153%, дока-

зав, что вполне можно работать и при морозах.

На следующий день эта бригада дала 203% при 53° мороза.

После этого состоялось совещание бригадиров, мастеров и начальников цехов.

— И в морозные дни можно хорошо работать, — говорит Лушников. — Мы должны досрочно сдать стране 40 судов.

В дальнейшем, несмотря на морозы, работали уже все бригады.

Попрежнему красное знамя развевается на барже бригады Лушникова, хотя все бригады судостроителей соревнуются и стараются завоевать себе эту честь.

Бригадир Лушников за 4 года работы на верфи трижды премирован. В его трудовую книжку занесена благодарность. Заслуженную благодарность получили и члены его бригады: Рубцов, Тортынов, Быков, Кузнецов, Говорин, Дроздов, Просянов.

Недавно тов. Лушников руководством Главсевморпути награжден значком «Почетного полярника».

Скоро откроется навигация 1940 г. Пеледуйская судовой верфь должна выдержать экзамен на лучшую подготовку к навигации. Опыт передовых бригад судовой верфи необходимо перенести во все цехи.



## Критика и библиография

Т. КАРАВАЕВА

### КИНОФИЛЬМ «СЕДОВЦЫ»

**М**осковская студия кинохроники выпустила на экран новую картину режиссера-оператора орденоносца Р. Кармен, посвященную жизни героического экипажа ледокольного парохода «Г. Седов» и небывалому рейсу флагмана арктического флота «И. Сталин», шедшего в полярную ночь к «Седову».

Перед зрителями проходят отдельные эпизоды трудовых будней 15 героев.

В темноту полярной ночи, в пургу и морозы не прекращались научные работы. Они ежедневно проводились как на борту корабля, так и на льду.

Забрав научные приборы, вооружившись винтовками на случай встречи с пушистым «хозяином» Арктики, среди ропаков и торосов пробираются два человека, закутанные в меха. Это гидрограф Буйницкий в сопровождении одного из своих товарищей отправляется за километр от судна производить магнитные наблюдения. Глядя на их одинокие фигуры среди необозримых ледяных пространств, во мраке полярной ночи, зритель невольно преклоняется перед смелостью и настойчивостью молодых советских патриотов, стремящихся обогатить новыми сведениями науку. Мы видим Буйницкого и на корабле, производящего гравитационные и другие наблюдения.

В радиорубке бороздаты «дядя Сапса» Полянский поддерживает уверенную связь с Большой землей и выпешшим навстречу «Седову» ледоколом «И. Сталин».

В машинном отделении седовцы

упорно приводят в порядок бездействующие больше двух лет механизмы судна.

Аппарат кинооператора запечатлел все многообразие работ героических седовцев. Он осветил и их культурный досуг. В свободное от работы время седовцы занимались в кружках, повышая свою квалификацию. Мы видим, как кружковцы внимательно слушают своего преподавателя и чертят у себя в тетрадах детали корабля.

Капитан Бадигин, отдыхая после вахты, читает книгу полярного исследователя Нансена и сравнивает на карте дрейф «Фрама» и своего корабля.

Вечером в кают-компании собрались все седовцы. Помполит Трофимов играет на гармонии, и все хором поют старинную матросскую песню «Раскинулось море широко».

В картину удачно вмонтированы кадры из кинофильма об экспедиции Георгия Седова. Фильм снимал участник этой экспедиции Пинегин. Перед зрителями проходят картины зимовки в бухте Тихой. У берега стоит вмерзшее в лед судно экспедиции — «Фока». На берегу заканчиваются сборы Седова в санный путь к Северному полюсу. Собачья упряжка бодро понесла нарты. Зимовщики провожают Седова в его последний путь...

Экспедиция Георгия Седова, организованная энтузиастом-одиночкой в условиях царской России, была обречена на неудачу. Погиб Седов, остальные участники экспедиции, не дождавшись обещанной помощи, с трудом вернулись на родину, где их ждали не почести и слава, а одни неприятности.

Участники экспедиции на корабле, носящем имя Георгия Седова, были уверены, что родина не оставит их на произвол судьбы и при первой опасности придет им на помощь.

Когда «Седова» вынесло дрейфом в Гренландское море, из Мурманска, ему навстречу вышел ледокол «И. Сталин».

Фильм запечатлел весь путь ледокола, впервые в истории совершившего рейс во время полярной ночи в арктические широты.

Освещая себе путь прожекторами, пробивается сквозь лед флагман арктического флота. Двухметровые льдины ломаются под его напором, образуются узкие каналы чистой воды.

Кадры с ломающимся льдом сняты очень умело, на экране они выглядят живописно, и, несмотря на их обилие, зрителю они не надоедают.

24 декабря небольшой коллектив советских людей, находясь во льдах Гренландского моря, выполнил свой высокий гражданский долг. На экране проходят кадры выборов в местные советы депутатов трудящихся. Первым получает бюллетени Герой Советского Союза Иван Дмитриевич Папанин. Он торжественно опускает бюллетени в урну и пожимает руки товарищам. За ним к урнам подходят другие участники экспедиции.

После шестидневного шторма весь ледокол обледенел, он похож на фантастический белый корабль. На борту объявлен аврал. Все участники экспедиции вышли скалывать лед. Одни работают пешнями и ломанами, другие топориками, кирками и т. д. Постепенно из бесформенных ледяных глыб вырисовываются отдельные детали корабля.

Однажды с мостика заметили вдалеке чуть мерцающую точку. Это был огонь с «Седова». Весть об этом ментально облетела весь ледокол, и все захотели воочию убедиться в том, что действительно виден огонь.

Зритель вместе с участниками экспедиции следит за далеким мерцающим огоньком, который едва прорывается сквозь темноту полярной ночи.

До «Седова» всего несколько десятков миль. Из радиорубки ледокола «И. Сталин» организовали радиоразговор с капитаном Бадигиным. Первым говорит, Папанин (звук записан прямо на месте).

Вторым выступает капитан Белоусов. Затем радио принимает ответное выступление капитана Бадигина. На ледоколе у репродукторов все внимательно слушают эти разговоры с дрейфующим кораблем.

Наконец ледовая обстановка позволила ледоколу преодолеть и последние

мили. Ледокол напрягает все силы. В кочегарке особенно энергично работают кочегары. Тов. Папанин успевает побывать всюду, всех «браточков» подбодрить и поднять их энтузиазм.

Огонь «Седова» все ближе, и наконец в свете прожектора с ледокола появляются контуры героического корабля. На палубе ледокола «И. Сталин» выстраивается духовой оркестр, и ледяное безмолвие оглашают звуки proletарского гимна.

Седовцы поднимаются на борт ледокола. Происходит незабываемая, трогательная встреча. Папанин обнимает и целует по очереди всех седовцев, затем они переходят в объятия Белоусова и остальных участников экспедиции. Многих седовцев трудно узнать: пышные бороды и усы сильно изменили их лица.

На борту ледокола «И. Сталин» открывается митинг.

Перед отходом к родным берегам седовцы собираются на льду и на месте, где окончился их дрейф, водружают красное знамя с именем товарища Сталина.

Оба судна тронулись в обратный путь.

После долгой полярной ночи седовцы на судне встречают первую зарю.

Недалеко от Мурманского берега героев приветствуют в море военные корабли и самолеты. При входе в Колыский залив седовцы встречаются со своими родными, выехавшими на пароходе «Герцен».

Быстро сменяются кадры встречи в Мурманске, на железнодорожных станциях, где к поезду, везущему седовцев, выходят все жители со знаменами и портретами.

Поезд подходит к Белорусскому вокзалу. Все седовцы в новых форменных шинелях и фуражках. Трудно в них узнать прежних седовцев, одетых в малины, заросших бородами. Все они молодые, выбритые, подтянутые. С букетами цветов они выходят на площадь перед вокзалом, где их встречают тысячи москвичей.

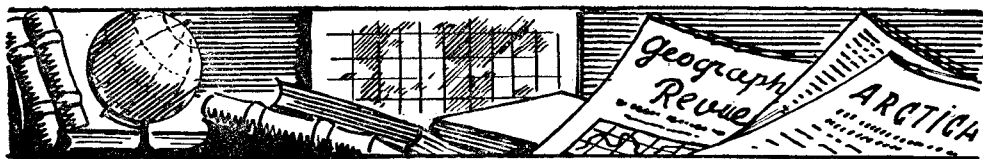
После короткого митинга седовцы в разукрашенных цветами машинах едут по улице Горького, и их встречает «арктическая пурга» из приветственных листовок.

Седовцы едут на прием в Кремль.

На этом кончается фильм, который с большим интересом смотрят советские зрители.

Этот фильм был закончен и показан седовцам во время их пребывания в Москве.

«Седовцы» — новое достижение режиссера-оператора Р. Кармен и Московской студии кинохроники.



## По страницам иностранной печати

### АНТАРКТИЧЕСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ БЭРДА

В американском ежемесячнике «Сайентифик монсли» за октябрь 1939 г. напечатана статья одного из участников третьей антарктической экспедиции Ричарда Бэрда, видного американского геолога Ф. Алтона Уэйда (F. Alton Wade) о программе научных работ экспедиции, ее научной экипировке и т. д. Ниже помещаем статью Ф. А. Уэйда с незначительными сокращениями.

**Н**аша экспедиция преследует следующие цели: возобновить научное наступление на еще неисследованные секторы южно-полярного континента, по возможности детальнее изучить вновь открытые земли, выполнить различные научно-исследовательские работы.

Экспедиция отправляется в южные полярные области на трех кораблях: «Норт стар», обслуживавшем до сих пор линию Аляска—Индия, патрульном катере «Нортланд», в течение ряда лет несшем патрульную службу в водах Аляски, и «Бэр оф Оклэнд», участнике многочисленных рейсов в южно-полярные и северо-полярные широты. (Впрочем, катер «Нортланд» был почти в последнюю минуту отозван северо-американским правительством для нужд патрулирования в связи с введением закона о нейтралитете.)

Экспедиция предполагает создать две основных базы, точное местонахождение которых будет установлено лишь после досконального изучения положения на месте.

Одна из этих двух баз будет расположена в районе «Литтл Америка» (так называл Бэрд свою главную базу в Антарктике во время своей второй экспедиции 1933—35 г.г.) и во всяком случае не далее чем в радиусе ста

миль от нее. На каждой из баз будет находиться от 22 до 25 человек. Далее, каждая из них будет иметь в своем распоряжении около 90 собак и по меньшей мере один самолет для воздушных наблюдений. Что касается тракторов, то опыт предыдущей экспедиции доказал их пригодность во многих зонах Антарктики. Учитывая этот опыт, Бэрд снабжает каждую из баз по меньшей мере одним трактором путеукладочного типа, главным образом для перевозки тяжелых грузов.

28 июля в Национальной академии наук состоялось совещание с участием тридцати человек, из которых многие являются крупнейшими научными авторитетами. Совещание, созванное по просьбе адмирала Бэрда Национальным исследовательским советом, подвергло подробному обсуждению программу работ экспедиции и внесло ряд предложений в сторону ее расширения и улучшения. Национальный исследовательский совет выделил междуведомственный комитет по научным работам антарктической экспедиции в составе следующих лиц: председатель — Исайя Боумэн, президент Джон-Гопкинсовского университета и бывший директор Американского географического общества; члены — Генри Бигелоу, директор Океанографического института, Джон Флеминг, директор отделения земного магнетизма при институте Карнеги в Вашингтоне, У. С. Менденхолл, дирек-

тор северо-американской геологической исследовательской службы. Роберт Каммен Морфи, хранитель отдела океанских пернатых при Американском институте естественной истории, Россби, вице-президент Северо-американского бюро погоды.

Весьма разнообразная программа научных работ экспедиции будет осуществляться под наблюдением 12 ученых специалистов.

Экспедиция оборудует две метеорологических обсерватории, которые будут снабжены в частности шарами-пилотами. На одной из баз будет применен в экспериментальном порядке радиозонд для наблюдения за верхними слоями атмосферы. Экспедиция будет обмениваться данными с аргентинской станцией на острове Лаури, а также с радиостанциями других стран, предполагающих установить в этом году метеорологические станции в Антарктике.

До сих пор еще наука не разрешила ряда важных проблем, связанных с южным сиянием. Экспедиция займется и этим явлением; с этой целью она будет проводить ежедневные наблюдения в течение всей полярной ночи для определения начала, окончания, цвета, интенсивности, формы, колебаний, высоты сияния. Южное сияние будет сниматься фотокамерой.

Предполагается продолжение исследования изменений интенсивности космических лучей в пунктах высоких геомагнетических широт и изучение причин колебаний. На каждой из баз устанавливается специальный аппарат для длительной регистрации интенсивности космических лучей.

Геологические исследования занимают далеко не последнее место в намеченной программе научных работ экспедиции. Будут осуществлены детальные исследования структуры, стратиграфии и состава всех встречающихся в пути гор и скал. Результаты топографических наблюдений будут по возможности подробнее нанесены на карту.

Решено изучить взаимоотношения между различными по геологической структуре областями Антарктики. Во всех пунктах выхода слоев на поверхность будет проводиться самое тщательное изучение минеральных ресурсов недр. Образцы минералов, горных пород и окаменелых ископаемых подвергнутся в дальнейшем самой тщательной классификации.

При составлении программы был подробно разработан также план исследования ледового режима. В разработке плана активно участвовала Британская ассоциация по изучению снега и льда. Программа гляциологических работ этой

экспедиции является несомненно наиболее обширной и полной из всех, когда-либо осуществлявшихся до сих пор в Антарктике.

Программа научных работ предусматривает учреждение двух ледовых лабораторий: одной в западной базе (то-есть вблизи «Литтл Америка»), а второй, — как надеются руководители экспедиции, — на полюсе. Если это намерение окажется неосуществимым, то эта вторая станция будет организована на одном из ледяных плато. Первая из станций будет функционировать непрерывно в течение круглого года, вторая — лишь на протяжении трех зимних месяцев. Помимо этих двух основных станций, решено создать несколько подсобных станций в районе восточной базы и при всех подбазах.

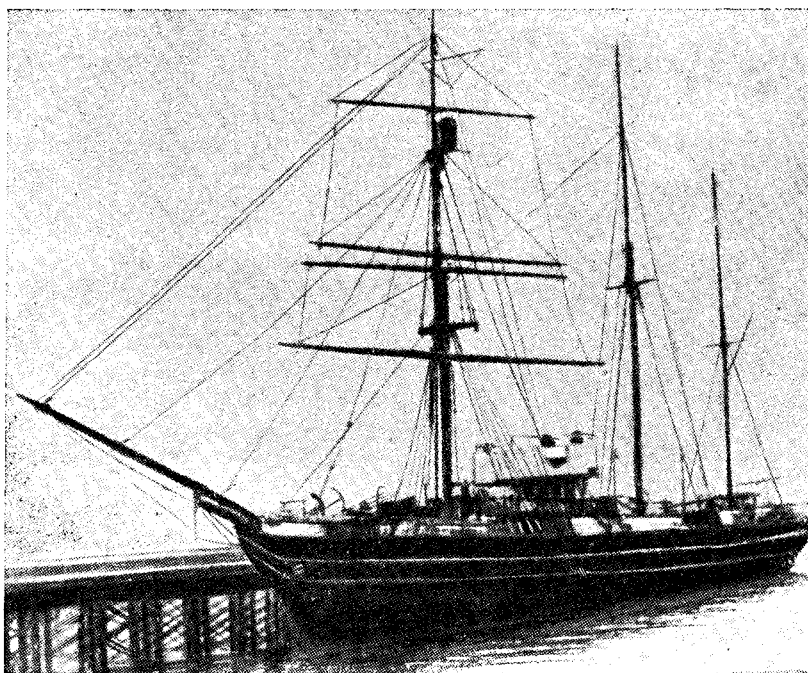
Программа гляциологических работ состоит в следующем: а) измерение толщины льда, б) определение его плотности, в) изучение изменений объема и формы зернистости в зависимости от глубины, г) кристаллографическое изучение снега, фирна и льда, д) измерение температуры, е) измерение скорости движения разных видов ледовых формаций, ж) изучение механизма движения ледников, з) измерение ежегодной аккумуляции снега, и) измерение потерь в результате абляции, к) исследование процессов сцепления льда.

На основной базе будет установлен сейсмограф для регистрации колебаний почвы. Эти наблюдения окажут неоценимую помощь при определении эпицентров землетрясений в южных областях Атлантического и Тихого океанов и Индийском океане.

На главной базе будут производиться также наблюдения над всеми отклонениями и над интенсивностью земного магнетического поля. Параллельно, в дополнение к этим основным изысканиям, отдельные партии займутся соответствующими наблюдениями на подсобных базах и находясь в пути.

Экспедицию сопровождают четыре биолога: по одному при каждой из главных баз и двое — на кораблях экспедиции. Программа биологических работ предусматривает собирание коллекций всех видов растительного и животного мира, обнаруженных как в районе баз, так и во время переходов. Экземпляры живых животных будут доставлены в Америку и переданы в национальные зоосады.

Не забыты и океанографические работы. Для этой цели выделен один из кораблей, который, будучи пловучей базой экспедиции, устроит станции вдоль северо-южной линии от 55° южной широты до предельно доступного



Трехмачтовое судно антарктической экспедиции Бэрда «Бар оф Оклэнд»

южного пункта с интервалами в 40 миль между каждой из этих станций.

Предполагается также провести длительные физиологические наблюдения над участниками разведывательных групп экспедиций в разных частях Антарктики: обменом веществ, кровяным давлением, состоянием пульса, дыханием. Соответствующие записи представят значительный практический интерес не только при сличении с записями, произведенными в нормальной обстановке, но и с точки зрения определения влияния на организм внешних условий в различных зонах Антарктики.

В орбиту внимания экспедиции входят также многочисленные географические проблемы. Работы в этой области возглавляет Пол Синпл, участник двух первых антарктических экспедиций Бэрда. Специальное внимание будет также обращено на изучение приспособляемости человеческого организма к климатическим условиям в Антарктике.

Ни одно из принимавшихся до сих пор средств передвижения в полярных областях не может быть признано вполне удовлетворительным. Собаки — несомненно наиболее верное из них, но это слишком медленный вид транспорта, и не все могут они тащить. Самолеты в полярных условиях могут оказать значительную пользу, но хорошие летные погоды в полярных областях слишком редкое явление. Поэтому ис-

пользование самолетов, как средства транспорта, целиком подвержено случайности. Тракторы также могут быть применены с успехом, но им приходится преодолевать много трудностей, а в пересеченных местностях их эффективность значительно снижается. Восполнить этот существенный пробел в области транспорта в полярных условиях и призван так называемый «снежный крейсер». Проект «крейсера» был разработан исследовательским сектором арсенального института технологии под руководством его директора Томаса С. Поултера, заместителя Бэрда во второй антарктической экспедиции и руководителя ее научно-исследовательской работы. «Снежный крейсер» — это подвижная база. Его длина — 55 футов (1 фут = 30,479 см), диаметр шин колес — 10 футов, радиус действия — около 5 тысяч миль, крейсерская скорость — 12 миль в час при максимальной скорости 25 миль в час; к крыше «снежного крейсера» прикреплен пятиместный самолет с радиусом полета в 1500 миль. Экипаж крейсера состоит из четырех человек. «Крейсер» может взять с собой продуктов на год. Помещения для экипажа комфортабельны и просторны. В «крейсере» имеется контрольная кабина, машинное отделение, механическая мастерская, кухня, лаборатория. Среди многочисленных научных приборов, имеющихися на «крейсере», отметим рефлекторный сейсмический аппарат, гравиметр, аппараты

для магнетических измерений, для изучения режима льдов, а также инструменты как для наземных, так и для воздушных исследовательских работ.

\* \* \*

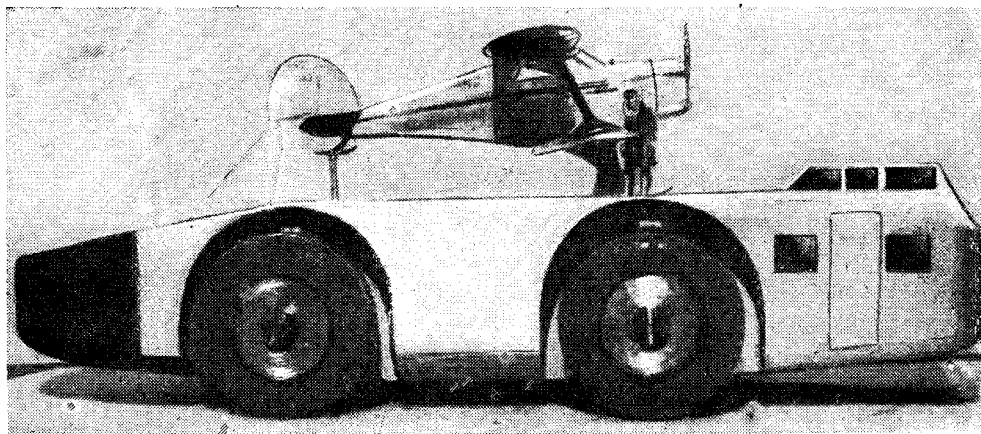
Упомянутый выше, в статье Уэйла, один из ближайших сотрудников адмирала Бэрда Томас С. Поултер в том же журнале «Сайентифик монсли» сообщает ряд данных об итогах научной работы второй экспедиции Бэрда 1933—1935 г.г. — (приобретающих тем больший интерес, что третья экспедиция Бэрда является продолжением двух предыдущих). Ниже мы приводим некоторые выдержки из сообщения Поултера.

Наблюдения над льдом. Спервого же момента появления льдин в пределах видимости кораблей второй экспедиции началось систематическое изучение состояния льда. Эти наблюдения не прекращались ни на час на протяжении всего пребывания в Антарктике. Помимо многочисленных фотоснимков, сделанных с бортов обоих судов, произведен ряд снимков также с самолетов. Крупнейшие из айсбергов, как показали вычисления, занимали площадь в 200 квадратных миль. Были изучены слоистость, степень пористости, общая структура и движение континентального и барьерного льда.

Установлено, что на огромном протяжении между морем Росса и горами Королевы Мод, на площади в 100 000 кв. миль, барьерный лед имеет в среднем более тысячи футов в толщину и что часть барьера, образующего западную кромку Китовой бухты, движется в северо-северо-восточном направлении со средней скоростью в 8 футов в сутки. Одновременно констатируется, что лед, на котором была расположена «Литтл Америка», также находится в состоянии движения, но уже в западном на-

правлении, со скоростью в 2 фута в сутки в среднем.

Геофизика. Стремление разгадать тайну того, что скрывается под огромным снежным и ледяным покровом Антарктики, навело на мысль сконструировать новый, ранее неизвестный полярным исследователям, аппарат, а именно так называемый «геофизический сейсмограф», при помощи которого работники экспедиции измеряли глубину снега, определяли, находится ли он на скале или плавает на воде, а если плавает, то и глубину слоя воды и даже слоистость дна. При помощи этого своеобразного инструмента было проведено свыше 500 зондажей на 135 станциях. Эти измерения позволили разгадать много «тайн» на ледяном барьере Росса, в частности местонахождение многих невидимых расщелин, существование Китовой бухты, залива Дискавери, а также существование земли Рузвельта. С этим инструментом в руках мы проделали на лыжах около 2000 миль и фиксировали в некоторых местах толщину континентального льда более чем в 2000 футов и плавающего льда — в 1500 футов.



«Снежный крейсер» антарктической экспедиции Бэрда

**Метеорология.** Метеорологические наблюдения составляли одну из наиболее существенных сторон научно-исследовательской работы экспедиции. Работа двух метеорологов, находившихся неотлучно в «Литтл Америка», сопровождалась регулярным — дважды в день, а иногда и чаще — пуском шаров-пилотов. Аэрологический зондаж производился при помощи автожира, самолетов «Пилгрим» и «Кондор» систематически с сентября 1934 года до февраля 1935 г. Три более крупные группы, работавшие вне главной базы, вели комбинированные записи погоды в течение 3 месяцев нахождения в пути.

Первые в истории исследований Антарктики была сооружена станция погоды в глубине континента, а именно на «базе Боллинга», где в течение 7 месяцев, включая и период полярной ночи, находился адмирал Бэрд. Сконструированный Бэрдом в чрезвычайно трудных условиях аппарат позволил ему составить поразительно полную картину состояния погоды, являющуюся ценным вкладом в науку. Температура колебалась от нескольких градусов выше точки замерзания до  $80^{\circ}$  ниже нуля (по Фаренгейту), а в течение периода, длившегося 6 недель, — до  $60^{\circ}$  в среднем.

Средняя скорость ветра в «Литтл Америка» составляла 11 миль в час, то есть значительно уступала скорости ветра во многих других частях Антарктики. Максимальная из отмеченных на континенте скоростей достигала 60 миль в час. На море скорость ветра была выше.

**Земной магнетизм.** Благодаря содействию Отделения земного магнетизма Института Карнеги в Вашингтоне, экспедиция была полностью снабжена длительнозаписывающими инструментами, а также инструментами для производства абсолютно точных измерений в «Литтл Америка» и вне ее. Помимо этих измерений были произведены соответствующие наблюдения на острове Пасхи, в зоне Панамского канала, в районе Новой Зеландии.

**Геология.** Геологические работы также привлекали к себе сугубое внимание экспедиции. Группа, работавшая на земле Мэри Бэрд, обследовала 14 вершин гряды Эдзеля Форда. Ею обнаружена коническая вершина потухшего вулкана. Группа остановилась у горы Элен Вашингтон в хребте Рокфеллера.

Были подвергнуты тщательному изучению образцы горных пород и мелких валунов, частью собранные на одном из айсбергов, частью извлеченные из желудков тюленей и пингвинов и со дна Китовой бухты.

Группа, работавшая на гряде Королевы Мод под руководством Блэкберна, также провела значительные геологические изыскания в пути, при пересечении ледяного шельфа Росса и при подъеме на ледник Торн. В осадочных отложениях вблизи вершины были обнаружены многочисленные окаменелости, листья, ветви и даже стволы деревьев. Найдено также около 20 слоев угля.

**Ботаника.** Партия, работавшая на земле Мэри Бэрд и состоявшая из биолога Пол Сипла, геолога Алтона Уэйда и двух помощников и погонщиков собак, вернулась в декабре 1934 г. в «Литтл Америка», после трехмесячного путешествия на санях, с богатейшей коллекцией разных видов мха, лишайев и водорослей. Эта коллекция была дополнена экземплярами, доставленными геологической партией с земли Королевы Мод.

Из тысячи растительных колоний, осмотренных в разных частях Антарктики, и сотен видов, доставленных в ботаническую лабораторию «Литтл Америка», классифицировано не менее чем 89 видов лишайев и 5 видов мха. Однако в свете исследований на земле Мэри Бэрд следует допустить, что количество видов растительности в Антарктике значительно превышает те 100 или 200 видов, которые уже обнаружены и классифицированы.

Экспедиция провела также многочисленные изыскания в области местной фауны, астрономии, бактериологии, космических лучей и т. д.



## ПАМЯТИ ПОГИБШИХ ПОЛЯРНИКОВ

Недавно в устье реки Амгуемы во время шторма погибли два исследователя Чукотской экспедиции Наркомзема: старший геоботаник кандидат биологических наук Константин Федорович Яковлев, 41 года, и постоянный его спутник в маршрутах — рабочий-комсомолец Сережа Мухин, 25 лет.

Приехав на Чукотку в 1937 г., т. Яковлев с первых же дней неустанно, по-стахановски проводил геоботаническое исследование Чаунского района. Впервые нужно было изучить растительность и пастбища этого района. В 1937 г. Яковлев обследовал растительность островов Большого и Малого Раутана, острова Айона, окрестностей Певека и побережья Чаунской губы. В 1938 г. он вместе с т. Мухиным провел очень трудную работу, совершив маршрут по бассейну реки Чаун, начиная от высокогорного озера Ельгатхин, по бассейну реки Кувет, выйдя затем к мысу Биллингса. Эту работу они закончили уже в ноябре.

Во всех этих маршрутах т.т. Яковлев и Мухин собирали и хорошо сохранили ценнейший гербарий. Для определения качества пастбищных угодий ими заложены сотни пробных укосных площадок. Большое внимание т. Яковлев уделял изучению распространения ягелей и инвентаризации пастбищ. Не боясь трудностей, он в течение нескольких месяцев зимой и летом кочевал вместе с оленеводами по тундре, изучая степень поедаемости оленями различных видов растений.

На основе собранного и научно-обработанного материала т. Яковлев написал естественно-исторический очерк о растительности и пастбищах Чаунского района, составил карту распространения растительности.

Работа геоботаника Яковлева — ценный вклад в изучение растительного покрова на Крайнем севере.

Свои последние маршруты летом 1939 г. т. Яковлев совершил по бассейну реки Амгуемы. Он, вместе со своим спутником т. Мухиным, героически преодолевал трудности, проходя по совершенно не освоенной и не изученной территории в верховьях реки Амгуемы. Стахановцы-исследователи и на этот раз успешно выполнили задание, о чем нам рассказали дневники Яковлева, обнаруженные в кармане погибшего исследователя.

Найденный гербарий и дневники дают возможность закончить работу, начатую т. Яковлевым в его последнем маршруте. Помимо изучения кормовой базы для оленеводства, он определил и составил список растений, употребляемых местным населением как противоцынготные средства.

Своей двухлетней неутомимой работой товарищи Яковлев и Мухин показали образцы стахановского труда и героической борьбы с трудностями, изучая мало исследованную часть далекой советской Чукотки.

Роковой случай вырвал из наших рядов одного из представителей советской науки товарища Яковлева и безгранично преданного делу ленинского комсомола — комсомольца Сережу Мухина. Они были верными сынами великого советского народа, умеющими бороться за процветание нашей горячо любимой родины. Работа т. Яковлева займет почетное место в сокровищнице исследований Советской Арктики.

Работники Чукотской экспедиции: Пакаев, Разделишин, Грюнберг, Котов; Вакар, Евтеев, Уманцев, Лобода, Иванов, Найденов, Гнедов, Трушковский, Ефимов.



## **Новости Арктики**

### **Научная экспедиция в Карском море**

В восточной части Карского моря, у архипелага Норденшельда, на судне «Папанин» находится гидрографическая экспедиция Главсевморпути. Группа научных работников под руководством астронома т. Карандашева всю зиму проводила и сейчас проводит различные научные наблюдения: измеряет глубины, изучает атмосферные и ледовые условия в Таймырском заливе и в прилегающей части Карского моря. Работы экспедиции протекают успешно: добыты ценные научные сведения.

С успехом применяются новаторские приемы исследований. Так, например, экспедиция впервые применила при измерении глубины моторные льдосверлилки. Благодаря такой рационализации значительно увеличилась производительность труда гидрологов. Лунки во льду для спуска в воду троса делаются в течение 2—3 минут.

Данные экспедиции позволяют составить новую карту этого района Карского моря. Выбрано новое направление для более быстрого прохода судов от архипелага Норденшельда к проливу Вилькицкого и далее в море Лаптевых.

### **Новый ледокольный пароход «С. Леваневский»**

Арктический флот пополнится скоро новым товаропассажирским пароходом ледокольного типа, построенным на заводе им. Марти в Ленинграде.

Судно построено по типу ледокольного парохода «Челюскин», но значительно прочнее его.

Мощность главной машины корабля — 2,5 тыс. лошадиных сил. На случай, если выйдут из строя лопасти винта, предусмотрена специальная кессонная шахта, при помощи которой легко можно будет заменить лопасти новыми.

Корабль оборудован ремонтно-вспомогательными средствами: установлен сварочный агрегат для производства электросварки, агрегат для чеканки, клепки, сверловки.

На борту корабля имеются грузоподъемные механизмы. Судно снабжено новейшими электро-навигационными приборами и мощной радиоаппаратурой.

Для пассажиров и команды корабля оборудованы комфортабельные каюты и другие помещения.

На случай зимовки судно имеет просторное зимовочное помещение, которое в нужное время обогревается специальными печами.

Ледокольному пароходу присвоено имя Героя Советского Союза С. Леваневского.

### **Охота на морского зверя в полярную ночь**

На самой северной материковой полярной станции мыс Челюскин полярники удачно охотятся на морского зверя.

Сильные юго-западные ветры вызвали передвижение льдов в проливе Вилькицкого. В 4 км от полярной станции появилась чистая вода.

Гидрологическая группа, отправившаяся к проливу, чтобы взять очередную гидрологическую станцию, заметила в воде большое количество плавающего зверя — нерп и морских зайцев. Закончив научные наблюдения, гидрологи возвратились домой. Вскоре любители охоты завхоз т. Журавлев, каюр т. Ковров и гидролог т. Магаев поехали к проливу, захватив с собой шлюпку. Пробравшись через торосистые льды припая к кромке льда, охотники принялись за дело.

Несмотря на то, что была еще полярная ночь, им удалось убить 12 нерп и морских зайцев.

На следующий день число охотников увеличилось. На этот раз было убито 27 голов зверя. Во время весенних экспедиционных работ собаки будут обеспечены прекрасным кормом.

Повар станции старый полярник т. Главконогох умеет вкусно приготовить любимое полярниками арктическое блюдо — нерпичью печенку.

### **Арктическому флоту — местное топливо**

В бухте Угольной на Чукотке широко развернулись работы экспедиции по изысканию и добыче угля. Непрерывно действуют три буровые вышки особой конструкции.

После окончания бурения вышка в неразобранном виде на полозьях перевозится с помощью двух тракторов на новое место.

К каждой буровой вышке пристроен жилой домик с кухней.

Месячное задание коллектив выполняет на 120—150%. Имеются уже первые штабели угля, который потребляется для местных нужд.

К 1 мая бухта Угольная даст арктическому флоту первые 5 тыс. т угля.

Предварительные подсчеты позволяют сделать вывод, что запасов угля хватит на сотни лет.

#### Ремонт «Седова»

На Мурманском судоремонтном заводе Главсевморпути производится ремонт легендарного ледокольного парохода «Седов», награжденного орденом Ленина.

В ремонте корабля участвуют две лучшие бригады котельщиков т.т. Сухо-рукова и Власова. Обе бригады в прошлом неоднократно показывали образцы стахановской работы, выполняя ответственные задания.

Мастером по ремонту «Седова» назначен мастер корпусно-котельного цеха комсомолец т. Горемыкин.

#### Назначения

Приказом по Главсевморпути назначены: капитаном ледокольного парохода «Сибиряков» — т. А. С. Гидулянов; капитаном ледокольного парохода «В. Русанов» — т. Б. Е. Ушаков; капитаном ледокольного парохода «Таймыр» — т. Б. В. Ильин.



П. П. ШИРШОВ  
М. И. ШЕВЕЛЕВ  
Л. Ю. БЕЛАХОВ  
Э. Т. КРЕНКЕЛЬ  
И. П. МАЗУРУК  
С. В. СЛАВИН  
А. М. ГИНДИН

Редакционная коллегия:

Художеств.-технич. редактор М. А. Перельман

Адрес редакции: Москва, Никитский бульв., д. 9. Тел. 2-43-86, 2-17-53.

Сдано в набор 10/III 1940 г. Подписано к печати 28/IV 1940 г. Бум. 70×108 см. 6<sup>3</sup>/<sub>4</sub> печ. л. (10<sup>3</sup>/<sub>4</sub> авт. л.) 120 000 тип. зн. в бум. л. Уполн. Мосoblгортита № Б — 6004. Зак. тип. 347. Тираж 10 000.

18-я типография треста «Полиграфкнига», Москва, Шубинский пер., 10

# Советская Арктика

№ 4 • АПРЕЛЬ • 1940 г.

## СОДЕРЖАНИЕ

В. М. Молотов — Доклад о внешней политике правительства . . . . .	3
---	---

### В ЦЕНТРАЛЬНОМ ПОЛЯРНОМ БАССЕЙНЕ

(Материалы героического дрейфа  
«Г. Седова»)

В. Буйницкий — Научная работа на «Седове» . . . . .	15
Н. Шарыпов — От Новосибирских островов до Шпицбергена . . . . .	21
А. Соболевский — Режим, питание и санитарные условия . . . . .	31

### ПРЕВРАТИМ СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ В НОРМАЛЬНО ДЕЙСТВУЮЩУЮ ВОДНУЮ МАГИСТРАЛЬ

Д. Карелин — Ледовая служба в восточном секторе Арктики в 1939 г. . . . .	39
А. Костюк — Порт Провидения . . . . .	44
Н. Ходеев — Нереализованные изобретения . . . . .	50
О. Шестопал — Колымский водный путь . . . . .	53

### ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

В. Богданов — Как мы добились победы . . . . .	58
И. Абрамов — Партийная организация бухты Тихой . . . . .	62
Е. Шамрай — За что критиковали партком Главсевморпути . . . . .	65

### ЖИЗНЬ ПОЛЯРНЫХ СТАНЦИЙ

В. Павловский — Сталинская вахта . . . . .	68
А. Золотов — На мысе Челюскине . . . . .	70

### СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО НА КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ

Н. Смирнов — Как снизить себестоимость теплично-парниковых овощей . . . . .	74
---	----

### РУССКИЕ ПУТЕШЕСТВЕННИКИ И ИССЛЕДОВАТЕЛИ АРКТИКИ

А. Черников — «Секретный вояж» к Медвежьим островам . . . . .	78
В. Визе — Три года на острове Бегичева . . . . .	82

### НАМ ПИШУТ

«О механическом транспорте на Севере» . . . . .	92
Е. Фрейберг — Промыслово-биологическая съемка с самолета . . . . .	95
Е. Алексеев — Бригада Лушников . . . . .	96

### КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ

К ара вае ва — Кинофильм «Седовцы» . . . . .	98
--	----

### ПО СТРАНИЦАМ ИНОСТРАННОЙ ПЕЧАТИ

Антарктическая экспедиция Бэрда . . . . .	100
Памяти погибших полярников . . . . .	105

НОВОСТИ АРКТИКИ . . . . .	106
---------------------------	-----

Цена 2 руб.

СОВ АРКТИ.

ОБЛ БИБЛИОТЕКЕ  
1.12

