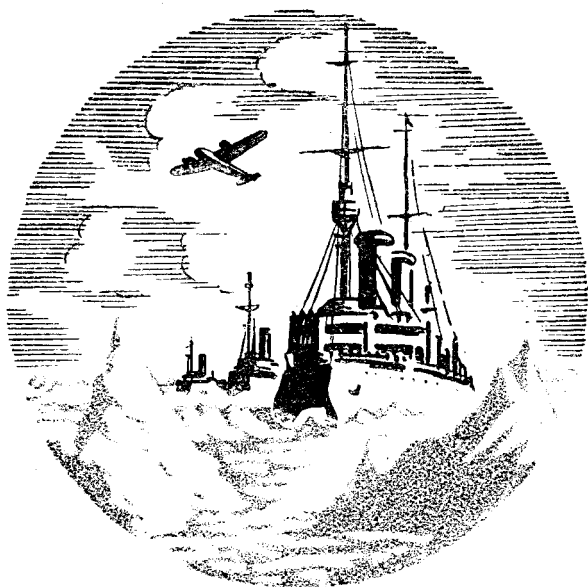
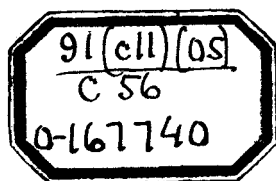


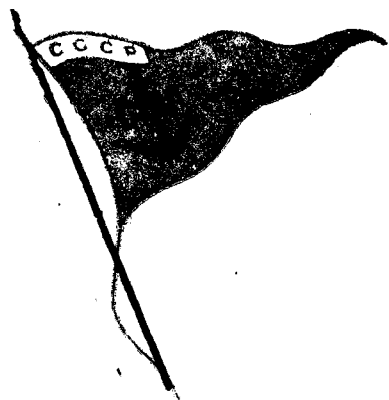
Советская Арктика



№5

М а й — 1 9 4 0

Советская Арктика



167740



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

● Издательство Главсевморпути ●



УКАЗ
ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР
О НАГРАЖДЕНИИ РАБОТНИКОВ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

За выдающиеся заслуги в деле освоения Северного Морского Пути и районов Крайнего Севера, а также за образцовую и самоотверженную работу в период арктических навигаций 1938 и 1939 годов наградить:

ОРДЕНОМ ЛЕНИНА

1. **Белахова Леонида Юлиановича** — бывш. начальника Политуправления Главсевморпути, ныне — начальника Политуправления и зам. Наркома Морского Флота.
2. **Гельгардт Василия Юлиусовича** — механика Севморпутьзаводстроя.
3. **Липп Яна Степановича** — пилота Енисейской авиалинии Аэрофлота.
4. **Мелехова Афанасия Павловича** — капитана ледокола.
5. **Симкова Юрия Яковлевича** — зам. главного инженера Мурманского завода.
6. **Сорокина Михаила Яковлевича** — капитана ледокола «Ермак».
7. **Чернецкого Анатолия Парфеновича** — бригадира плотницкой бригады Севморпутьзаводстроя.

ОРДЕНОМ «КРАСНАЯ ЗВЕЗДА»

1. **Алексеева Анатолия Дмитриевича** — пилота — Героя Советского Союза, ранее награжденного двумя орденами Ленина и орденом Красного Знамени.
2. **Задкова Василия Никифоровича** — пилота Московской авиagrппы.
3. **Купчина Григория Евдокимовича** — командира Игарского авиаотряда.
4. **Рябчикова Владимира Петровича** — зам. начальника Политуправления ГУСМП.
5. **Стрекаловского Михаила Васильевича** — зам. начальника Главсевморпути.
6. **Сырокваша Николая Лукьяновича** — пилота Московской авиagrппы.
7. **Шевелева Марка Ивановича** — зам. начальника Главсевморпути — Героя Советского Союза, ранее награжденного двумя орденами Ленина.

ОРДЕНОМ ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ

1. **Балакшина Леонида Леонидовича** — старшего гидролога Арктического института.
2. **Бушуева Михаила Ивановича** — инженера-геолога Арктического института.

3. **Бывшева** Виктора Яковлевича — бортмеханика Московской авиагруппы.
4. **Вазбуцкого** Григория Лазаревича — старшего геолога Арктического института.
5. **Васильева** Владимира Венедиктовича — капитана танкера «Юкагир».
6. **Дзюба** — Владимира Павловича — второго секретаря Таймырского окружкома ВКП(б).
7. **Драгайцева** Дмитрия Андриановича — научного сотрудника Арктического института.
8. **Железнякова** Николая Сергеевича — секретаря Мурманского обкома ВКП(б).
9. **Жорницкого** Ефима Львовича — начальника Якутстроя Севморпути.
10. **Козина** Александра Николаевича — старшего механика ледокола «Л. Каганович».
11. **Каминова** Аркадия Ефимовича — заместителя начальника Управления полярной авиации.
12. **Колобаева** Григория Григорьевича — механика полярной станции м. Челюскин.
13. **Косухина** Глеба Владимировича — бортмеханика Московской авиагруппы.
14. **Кулакова** Павла Христофоровича — секретаря Красноярского крайкома ВКП(б).
15. **Кучерина** Кирилла Емельяновича — капитана ледокола «Ленин».
16. **Кузичкина** Федора Михайловича — командира Московской авиагруппы особого назначения.
17. **Листова** Леонида Владимировича — диспетчера полярной станции м. Челюскин.
18. **Мазурук** Илью Павловича — начальника Управления полярной авиации — Героя Советского Союза, ранее награжденного орденом Ленина и орденом «Красная Звезда».
19. **Максимова** Игоря Владиславовича — старшего научного сотрудника-гидролога Арктического института.
20. **Морозова** Дмитрия Николаевича — штурмана Московской авиагруппы.
21. **Никитина** Ивана Михайловича — зам. начальника Управления полярных станций.
22. **Огородникова** Георгия Петровича — секретаря Архангельского обкома ВКП(б).
23. **Павловского** Андрея Тихоновича — матроса 1-го класса ледокольного парохода «Сибиряков».
24. **Панфилова** Михаила Петровича — капитана.
25. **Панфилова** Василия Ивановича — начальника Архангельского управления НКВД.
26. **Перерезова** Апполинария Леонидовича — начальника Северо-Якутского пароходства.
27. **Падалко** Владимира Петровича — штурмана Московской авиагруппы.
28. **Павлова** Игнатия Дмитриевича — начальника Якутской Торговой конторы.
29. **Пегова** Николая Михайловича — секретаря Приморского крайкома ВКП(б).
30. **Плахина** Григория Тимофеевича — начальника Нордвикского политотдела.
31. **Родзиевского** Виктора Александровича — капитана гидрографического судна «Торос».
32. **Рогожан** Николая Ивановича — начальника экспедиции в бухте Угольная.
33. **Рыбасенко** Дмитрия Андреевича — начальника Якутского политотдела.
34. **Сидорова** Александра Петровича — начальника Управления речного транспорта ГУСМП.
35. **Соколова** Владимира Ивановича — гидрометеоролога — старшего полярной станции Котельный.
36. **Старостина** Максима Ивановича — секретаря Мурманского обкома ВКП(б).
37. **Степаненко** Иону Лукича — секретаря Якутского обкома ВКП(б).

38. **Тягунина Александра Николаевича** — капитана, пилота Московской авиагруппы.

39. **Тевлянто** — председателя исполкома Чукотского окружного Совета депутатов трудящихся.

40. **Федосеева Василия Андреевича** — начальника Владивостокской морской конторы.

41. **Федотова Автонома Львовича** — ст. механика ледокола «Ленин».

42. **Фирсова Николая Федоровича** — начальника Контрольно-Инспекторской группы ГУСМП.

43. **Черевичного Ивана Ивановича** — пилота Московской авиагруппы.

44. **Шатова Сергея Александровича** — начальника Игарского политотдела.

45. **Шацилло Никиту Владимировича** — старшего синоптика полярной станции Диксон.

46. **Шманева Сергея Васильевича** — начальника полярной станции на острове Уединения.

47. **Юзифовича Федора Корнеевича** — начальника Владивостокского политотдела.

ОРДЕНОМ „ЗНАК ПОЧЕТА“

1. **Абрамчук Александра Ивановича** — бортрадиста Московской авиагруппы.

2. **Агафонова Никанора Агафоновича** — капитана парохода «Стахановец».

3. **Агрова Бориса Николаевича** — начальника летной испытательной станции Красноярского авиаремонтного завода.

4. **Акулова Георгия Петровича** — второго механика ледокольного парохода «Русанов».

5. **Аннина Николая Петровича** — зам. начальника Управления морского транспорта, ранее награжденного орденом Ленина и орденом Красного Знамени.

6. **Антюшева Серафима Ивановича** — пилота Московской авиагруппы.

7. **Арутюнян Эрванда Арутюновича** — парторга Красноярского авиаремонтного завода.

8. **Бауман Нину Владимировну** — экономиста Планово-финансового управления ГУСМП.

9. **Бердникова Николая Васильевича** — капитана ледокольного парохода «Малыгин».

10. **Беликова Ивана Филипповича** — пом. начальника Политуправления.

11. **Богатырь Степана Леонтьевича** — работника экспедиции по вы-

воду ледокольного парохода «Г. Седов».

12. **Бондаренко Александра Алексеевича** — начальника порта Диксон.

13. **Брук Цилию Борисовну** — начальника Планово-финансового сектора Торгового управления.

14. **Бубнова Павла Васильевича** — инженера Ленской авиагруппы.

15. **Вайсберг Александра Михайловича** — старшего инженера Чукотского авиаотряда.

16. **Гатиева Илью Давыдовича** — начальника отдела геологии Арктического института.

17. **Галкина Анатолия Михайловича** — зам. начальника отдела пропаганды и агитации Политуправления.

18. **Гидулянова Александра Семеновича** — капитана ледокольного парохода «Сибиряков».

19. **Гузелина Степана Сидоровича** — боцмана ледокола «Красин».

20. **Гусева Алексея Ивановича** — старшего научного сотрудника Арктического института.

21. **Гостинщикова Павла Александровича** — главного механика Красноярского авиаремонтного завода.

22. **Данилова Федора Павловича** — начальника эксплуатационно-технического отдела Управления полярной авиации.

23. **Екимова** Ивана Васильевича — буфетчика ледокольного парохода «Садко».

24. **Еремеева** Николая Александровича — начальника отдела эксплуатации Управления морского транспорта.

25. **Заболотного** Александра Андреевича — машиниста парохода «Сталинград».

26. **Зайцева** Ивана Дмитриевича — начальника Торгового управления.

27. **Иванова** Бориса Ивановича — гидролога Арктического института.

28. **Иойлева** Гавриила Игнатьевича — заведующего радио ледокола «Ленин».

29. **Капитохина** Александра Григорьевича — зам. начальника Управления полярных станций, ранее награжденного орденом Красного Знамени.

30. **Карандашева** Серафима Григорьевича — начальника экспедиции на гидрографическом судне «Папанин».

31. **Карышева** Бориса Владимировича — старшего гидрометеоролога полярной станции о. Генриетта.

32. **Калитаева** Вячеслава Семеновича — капитана парохода «Казахстан».

33. **Кобозева** Василия Никифоровича — начальника цеха Красноярского авиаремонтного завода.

34. **Козловскую** Тамару Иосифовну — радистку полярной станции о. Русского.

35. **Кондрашева** Константина Николаевича — начальника радиобюро Московского радиоцентра.

36. **Колосова** Ивана Григорьевича — каюра полярной станции мыса Желания.

37. **Косова** Ивана Арсеньевича — врача полярной станции мыса Желания.

38. **Кошкина** Владимира Николаевича — научного сотрудника Арктического института.

39. **Кремер** Бориса Алексеевича — начальника полярной станции бухты Тихой.

40. **Краснопевкова** Алексея Алексеевича — бортмеханика Игарского авиаотряда.

41. **Кротова** Василия Степановича — боцмана ледокольного парохода «Малыгин».

42. **Лапинского** Николая Кирилловича — помполита ледокола «И. Сталин».

43. **Лушников** Иосифа Дмитриевича — бригадира Пеледуйской судовой верфи.

44. **Майорина** Александра Моисеевича — пилота 2-го класса Игарского авиаотряда.

45. **Мареева** Василия Васильевича — начальника Пеледуйской судовой верфи.

46. **Малыгина** Андрея Александровича — капитана парохода «Циолковский».

47. **Мельникова** Василия Ивановича — главного инженера Красноярского авиаремонтного завода.

48. **Минеева** Арефа Ивановича — зам. начальника Морских операций Западного района Арктики, ранее награжденного орденом Трудового Красного Знамени.

49. **Назарова** Ивана Михайловича — начальника Енисейского пароходства Наркомречфлота.

50. **Николаева** Петра Степановича — начальника отдела труда и зарплаты ГУСМП.

51. **Носкова** Андрея Петровича — гидролога Арктического института.

52. **Никифорова** Семена Евгеньевича — капитана парохода «Крестьянин».

53. **Орлова** Виктора Вениаминовича — капитана парохода «Петровский».

54. **Панфилова** Федора Дмитриевича — капитана парохода «Революционер».

55. **Перельмана** Иосифа Александровича — капитана Енисейского пароходства Наркомречфлота.

56. **Позднякова** Бориса Николаевича — главного инженера затона Лабуя.

57. **Пономарева** Павла Акимовича — капитана парохода «Узбеки».

стан», ранее награжденного орденом Трудового Красного Знамени и «Красная Звезда».

58. **Прокофьева** Михаила Никандровича — капитана парохода «Миرونуч».

59. **Пшеволоцкого** Михаила Иннокентьевича — шкипера лихтера «Ленский Первый».

60. **Пятина** Михаила Алексеевича — бортмеханика Московской авиагруппы.

61. **Рохлина** Марка Исидоровича — старшего научного сотрудника Арктического института.

62. **Романенко** Леонида Леонтьевича — директора Мурманского техникума Севморпути.

63. **Семенова** Гавриила Михайловича — ст. радиотехника станции Встречный.

64. **Скворцова** Всеволода Николаевича — ст. радиотехника полярной станции о. Рудольфа.

65. **Смагина** Николая Васильевича — капитана парохода «Правда».

66. **Солдатов** Павла Степановича — начальника Анадырского радиоузла.

67. **Сперанского** Евгения Николаевича — радиотехника полярной станции Русская Гавань.

68. **Стрельцова** Александра Тимофеевича — пилота Ленской авиагруппы.

69. **Степанова** Николая Петровича — зам. начальника Управления морского транспорта.

70. **Тихомирова** Евгения Ивановича — начальника геодезического сектора Арктического института.

71. **Ткаченко** Бориса Ивановича — ст. геолога Арктического института.

72. **Томилина** Михаила Николаевича — пилота Чукотского авиаотряда.

73. **Трапезникова** Николая Галактионовича — заведующего транс-

портным отделом Архангельского УНКВД.

74. **Трофимова** Михаила Ивановича — прораба экспедиции в бухте Угольная.

75. **Федоренко** Евгения Иосифовича — пилота Московской авиагруппы.

76. **Фехнер** Георгия Людвиговича — радиотехника маяка полярной станции о. Рудольфа.

77. **Филатова** Анисима Зиновьевича — капитана парохода «Диксон».

78. **Фортученко** Александра Дмитриевича — начальника Мурманского торгового порта.

79. **Хейдер-Назарова** Михаила Дмитриевича — начальника порта Амбарчик.

80. **Хомского** Осипа Абрамовича — начальника Арктикснаба.

81. **Христофорова** Гавриила Ивановича — лоцмана теплохода «Пятилетка».

82. **Черенкова** Иосифа Денисовича — пилота Ленской авиагруппы.

83. **Шаинского** Леонида Ефимовича — начальника Тиксинского политотдела.

84. **Шадрина** Владимира Ивановича — бортмеханика Московской авиагруппы.

85. **Шапиро** Александра Фейвшевича — отв. исполнителя Управления полярных станций.

86. **Шарбаронова** Леона Константиновича — капитана ледокольного парохода «Русанов».

87. **Ширшова** Петра Петровича — зам. начальника Главсевморпути — Героя Советского Союза, ранее награжденного двумя орденами Ленина, орденом «Красной Звезды» и орденом Трудового Красного Знамени.

88. **Шухер** Александра Семеновича — начальника порта Тикси.

МЕДАЛЬЮ «ЗА ТРУДОВУЮ ДОБЛЕСТЬ»

1. **Абросимова** Григория Васильевича — штурмана Московской авиагруппы.

2. **Асямова** Сергея Александровича — пилота Московской авиагруппы.

3. **Ананьина** Александра Андреевича — старшего кочегара ледокола «Ленин».

4. **Алексеева** Гавриила Алексеевича — радиотехника полярной станции Амдерма.

5. **Андреева** Николая Алексеевича — моториста полярной станции о. Домашний.

6. **Алехина** Федора Петровича — бурильщика Севморпутьзаводстроя.

7. **Архипенко** Василия Петровича — бортрадиста Ленской авиагруппы.

8. **Архипова** Николая Миновича — 3-го помощника капитана гидросудна «Торос».

9. **Аникеева** Николая Петровича — старшего научного сотрудника Арктического института.

10. **Алексеева** Николая Николаевича — начальника гидроотдела Гидрографического управления.

11. **Апатенко** Егора Петровича — начальника бурового отдела Нордвикстроя.

12. **Белозерова** Николая Александровича — кочегара 1-го класса ледокола «Ленин».

13. **Богданова** Василия Александровича — помполита танкера «Юкагир».

14. **Бутакова** Андрея Ильича — старшего машиниста ледокола «Ленин».

15. **Берзон** Перец Соломоновича — медника Красноярского авиаремонтного завода.

16. **Бызова** Константина Константиновича — старшего помощника капитана ледокола «Литке».

17. **Бутакова** Ивана Фомича — бригадира плотников Пеледуйской судовой верфи.

18. **Вержу** Афанасия Даниловича — плотника Северо-Енисейстроя.

19. **Ватман** Эвальда Антоновича — моториста-испытателя Красноярского авиаремонтного завода.

20. **Готского** Михаила Владимировича — капитана ледокола «Л. Каганович», ранее награжденного орденом Трудового Красного Знамени и орденом «Знак Почета».

21. **Гомоюнова** Константина Азарьевича — старшего научного сотрудника Арктического института.

22. **Горбачева** Дмитрия Петровича — ст. бурового мастера бухты Угольной.

23. **Глухова** Анатолия Алексеевича — кузнеца Мурманского судоремонтного завода.

24. **Гнедо** Ивана Яковлевича — ст. радиотехника полярной станции Диксон.

25. **Громова** Никифора Николаевича — помполита ледокольного парохода «Дежнев».

26. **Елуферьева** Евгения Михайловича — начальника Мурманского политотдела.

27. **Ергина** Анатолия Павловича — начальника электроцеха Качугской судовой верфи.

28. **Ермилова** Михаила Ивановича — топографа Нордвикстроя.

29. **Жукову** Антонину Николаевну — слесаря Севморпутьзаводстроя.

30. **Жукова** Николая Михайловича — штурмана Московской авиагруппы, ранее награжденного орденом Ленина и орденом «Знак Почета».

31. **Зайцева** Алексея Ильича — бортмеханика Ленской авиагруппы.

32. **Захарова** Сергея Антоновича — директора Красноярского авиаремонтного завода.

33. **Зуб** Пантелея Яковлевича — бортрадиста Игарского авиаотряда.

34. **Копейкина** Виктора Алексеевича — механика Нордвикстроя.

35. **Ковальчук** Григория Клементьевича — старшего механика парохода «Анадырь».

36. **Киришеникова** Александра Семеновича — зам. начальника Колымо-Индигирского политотдела.

37. **Козлова** Алексея Григорьевича — начальника Индигирской конторы Колымского пароходства.

38. **Кириллова** Ивана Кирилловича — ст. диспетчера Управления полярной авиации.

39. **Канаки** Василия Гаврило-

вича — ст. аэролога полярной станции бухты Тикси.

40. **Кашанова** Габдуллу Кашановича — механика лихтера № 1 Северо-Якутского пароходства.

41. **Карцева** Георгия Николаевича — начальника картографического сектора Гидрографического управления.

42. **Колобродова** Василия Ивановича — ст. радиотехника полярной станции бухты Тикси.

43. **Коновалова** Александра Васильевича — машиниста ледокола «Ленин».

44. **Коновальцева** Павла Федоровича — парторга Пеледуйской судовой верфи.

45. **Кузнецова** Владимира Тимофеевича — ст. радиотехника полярной станции Анадырь.

46. **Карасева** Павла Ивановича — инженера авиабазы м. Шмидта.

47. **Короленко** Александра Кирилловича — начальника аэропорта бухты Кожевникова.

48. **Константинова** Серафима Сергеевича — начальника Секретариата ГУСМП.

49. **Левыкина** Александра Андреевича — ст. гидрометеоролога полярной станции Диксон.

50. **Лебеденко** Алексея Андреевича — зам. начальника Игарской авиагруппы.

51. **Лукашева** Дмитрия Арсентьевича — помполита Чукотской авиагруппы.

52. **Морозова** Андрея Андреевича — дюралящика Якутской авиагруппы.

53. **Масальского** Петра Ивановича — бурового мастера экспедиции в бухте Угольная.

54. **Можелис** Ивана Игнатьевича — ст. инженера Управления полярной авиации, ранее награжденного орденом «Красная Звезда».

55. **Мокатова** Сергея Павловича — ст. кочегара ледокола «Ленин».

56. **Назарчук** Петра Дмитриевича — мастера-плотника Севенстроя.

57. **Незамутдинова** Фарвзетди-

на — шахтера Сангарского рудника.

58. **Наймушина** Наума Семеновича — ст. механика теплохода «1-я Пятилетка».

59. **Никольского** Алексея Петровича — магнитолога полярной станции бухты Тихая.

60. **Николаева** Евгения Николаевича — пилота Московской авиагруппы.

61. **Орлова** Ивана Ивановича — заправщика Сангарского аэропорта.

62. **Острекина** Михаила Емельяновича — магнитолога Арктического института.

63. **Попова** Антона Матвеевича — механика гидросудна «Торос».

64. **Погодина** Бориса Ивановича — зам. начальника по политической Ленской авиагруппы.

65. **Погонина** Владимира Илларионовича — начальника отдела руководящих кадров ГУСМП.

66. **Помелова** Андрея Ивановича — главного инженера Качугской судовой верфи.

67. **Просвирякова** Андрея Константиновича — старшего пом. капитана гидрографического судна «Вихрь».

68. **Потатуркина** Михаила Петровича — мастера цеха Красноярского авиаремонтного завода.

69. **Петровского** Александра Устиновича — бурильщика Севморпутьзаводстроя.

70. **Райченко** Ивана Анастасьевича — мастера-такелажника Севморпутьзаводстроя.

71. **Расщепкина** Константина Андреевича — радиотехника полярной станции м. Желания.

72. **Рудых** Алексея Георгиевича — рабочего Сангарского рудника.

73. **Самохвалова** Василия Тимофеевича — пилота Игарского авиастроя.

74. **Симакова** Александра Степановича — 2-го штурмана зверобойного судна «Нерпа».

75. **Соломатова** Константина Ивановича — лоцмана Енисейского гидроотдела.

76. **Сурмач** Константина Констан-

тиновича — радиотехника полярной станции Маточкин Шар.

77. **Старикова** Павла Филипповича — бригадира плотников Красноярского авиаремзавода.

78. **Соколова** Анатолия Николаевича — ст. гидрометеоролога полярной станции м. Желания.

79. **Спицына** Павла Васильевича — аэролога полярной станции Уэллен.

80. **Снегирева** Бориса Ивановича — аэролога полярной станции м. Желания.

81. **Средних** Павла Ефимовича — рабочего Сангарского рудника.

82. **Сурнина** Александра Михайловича — пилота Игарского авиаотряда.

83. **Сутягина** Сергея Георгиевича — рабочего Сангарского рудника.

84. **Тимофеева** Василия Яковлевича — слесаря-сборщика Красноярского авиаремзавода.

85. **Токарь** Трофима Михайловича — помполита ледокола «Малыгин».

86. **Тимохова** Александра Константиновича — ст. мастера Пеледуйской судовой верфи.

87. **Терентьева** Антона Васильевича — редактора карт Гидрографического управления.

88. **Харитонович** Бориса Григорьевича — начальника полярной станции о. Домашний.

89. **Харитонович** Нонну Иосифовну — метеоролога полярной станции о. Домашний.

90. **Хохлова** Леонида Алексеевича — инженера-конструктора Красноярского авиаремзавода.

91. **Храмцова** Николая Ивановича — капитана ледокольного парохода «Дежнев», ранее награжденного орденом «Знак Почета».

92. **Черкасова** Алексея Георгиевича — парторга горной экспедиции в бухте Угольная.

93. **Чумичкова** Ивана Емельяновича — зам. начальника Мурманского политотдела Севморпути.

94. **Шевцова** Николая Дмитриевича — ст. механика 2-го участка Севморпутьзаводстроя.

95. **Швецова** Анатолия Дмитриевича — ст. радиотехника полярной станции Маточкин Шар.

96. **Шеришина** Андрея Евдокимовича — рабочего Сангарского рудника.

97. **Элимелак** Зелик Абрамовича — помполита ледокольного парохода «Сибиряков».

МЕДАЛЬЮ «ЗА ТРУДОВОЕ ОТЛИЧИЕ»

1. **Андреева** Владимира Николаевича — научного сотрудника Института полярного земледелия.

2. **Андреева** Ивана Ефремовича — гл. бухгалтера порта Игарка.

3. **Алексеева** Степана Григорьевича — начальника сектора Арктикснаба.

4. **Алексеева** Константина Алексеевича — зам. начальника Нордвикского политотдела.

5. **Арапова** Федора Григорьевича — рабочего Сангарского рудника.

6. **Бортник** Бориса Викторовича — заведующего магазином Сангарского торгового деления.

7. **Бочарова** Михаила Григорьевича — заведующего кладовой Мо-

сковской базы Арктикснаба.

8. **Борисова** Петра Дмитриевича — навалоотбойщика Баренцбургского рудника.

9. **Бубнова** Николая Ивановича — помполита парохода «Партизан Шетинкин».

10. **Белоконь** Алексея Порфирьевича — зам. начальника Усть-Енисейского политотдела.

11. **Васильева** Павла Васильевича — начальника Московского радиоузла ГУСМП.

12. **Васильева** Романа Павловича — заведующего сектором Арктического института.

13. **Венедиктова** Степана Андре-

евича — машиниста ледокольного парохода «Садко».

14. Волкова Давида Ивановича — ст. товароведа Торгового управления.

15. Вярочева Андрея Степановича — рабочего материально-технического склада Арктического пароходства.

16. Вельмину Нину Александровну — инженера гидротехника Проектно-изыскательского бюро.

17. Галышева Ивана Михайловича — механика гидросудна «Норд».

18. Голешева Николая Кирилловича — матроса зверобойного судна «Нерпа».

19. Голятина Михаила Константиновича — слесаря Мурманского судоремонтного завода.

20. Грачева Владислава Ивановича — радиотехника полярной станции Анадырь

21. Гришина Степана Павловича — инспектора Якутской торговой конторы.

22. Головина Григория Ивановича — навалотбойщика Баренцбургского рудника.

23. Голубева Леонида Леонидовича — начальника Красноярского отделения Арктикснаба.

24. Глозман Исаака Хаимовича — помполита парохода «Сталинград».

25. Грязнова Петра Андреевича — парторга Сангарского рудника.

26. Диманштейн Моисея Марковича — начальника пушного отдела Якутской торговой конторы.

27. Дерягина Тимофея Александровича — плотника ледокола.

28. Дерягина Якова Сергеевича — боцмана ледокола «Ленин».

29. Докучаева Евдокима Андреевича — моториста порта Диксон.

30. Дружинина Николая Михайловича — начальника Устьянской пристани.

31. Егорова Дмитрия Матвеевича — механика парохода «Колхозник».

32. Жичинского Валентина Семеновича — начальника мастерских Енисейского гидроотдела.

33. Зеленина Георгия Ильича — ст. механика парохода «Партизан Щетинкин».

34. Зенина Николая Григорьевича — радиотехника полярной станции Диксон.

35. Замашикова Николая Денисовича — производителя работ строительного участка Сангарских рудников.

36. Иванова Виктора Николаевича — токаря Мурманского судоремонтного завода.

37. Иванова Якова Никитича — помполита ледокольного парохода «Садко».

38. Иванову Юлию Васильевну — старшую машинистку Главсевморпути.

39. Калькутам Андрея — моториста порта Провидения.

40. Каменецкого Михаила Михайловича — метеоролога авиабазы Усть-Таймыр.

41. Кожемякина Тихона Марковича — редактора газеты «Полярная звезда» на о. Диксон.

42. Копаневича Александра Дмитриевича — гидрографа гидросудна «Профессор Визе».

43. Кокорина Алексея Ивановича — рабочего Сангарского рудника.

44. Колясникова Константина Павловича — завпрода ледокола «Ленин».

45. Коршунова Петра Даниловича — кузнеца порта Диксон.

46. Кашеева Дмитрия Алексеевича — лейтенанта госбезопасности.

47. Киселева Аркадия Ивановича — 3-го механика парохода «Сталинград».

48. Куницына Константина Александровича — плотника ледокольного парохода «Сибиряков».

49. Кузякина Ивана Семеновича — повара полярной станции о. Врангель.

50. Конокотина Леонида Фастовича — начальника Мурманской стройконторы.

51. Коркина Павла Николаевича — матроса ледокольного парохода «Малыгин».

52. **Корчажинского** Ивана Ивановича — начальника партии навигационного ограждения Новоземельского гидроотдела.

53. **Карпова** Кузьму Георгиевича — радиста порта Амбарчик.

54. **Киреева** Ивана Алексеевича — начальника отдела камеральной обработки Гидрографического управления.

55. **Кузнецова** Михаила Афанасьевича — парторга Иркутских организаций ГУСМП.

56. **Куприянова** Михаила Васильевича — землекопа Севморпутьзаводстроя.

57. **Котова** Илью Спиридоновича — пилота полярной авиации.

58. **Костикова** Василия Макаровича — машиниста электровоза Баренцбургского рудника.

59. **Курбатова** Михаила Емельяновича — начальника затона Лабуя.

60. **Куликова** Трофима Емельяновича — бригадира плотницкой бригады Якутстроя.

61. **Короптева** Александра Романовича — боцмана ледокола «Литке».

62. **Левит** Григория Давидовича — начальника торгового отдела Якутской конторы.

63. **Леонтьева** Сергея Алексеевича — инженера Проектно-изыскательского бюро.

64. **Лагожа** Виктора Андреевича — председателя Анадырского группы профсоюза.

65. **Ляшко** Леонида Федоровича — матроса парохода «Сталинград».

66. **Логачева** Петра Игнатьевича — ст. помощника капитана танкера «Юкагир».

67. **Лосева** Василия Алексеевича — кочегара ледокола «Каганович».

68. **Лалло** Сергея Дмитриевича — ст. гидролога Арктического института.

69. **Леликова** Алексея Емельяновича — зам. начальника Якутского пароходства.

70. **Леёнова** Михаила Алексе-

евича — начальника котельного цеха Качугской судовой верфи.

71. **Лашева** Ефима Михайловича — кочегара ледокольного пархода «Малыгин».

72. **Лиходеева** Федора Федоровича — ст. механика ледокола «Литке».

73. **Лузанова** Леонида Макаровича — старшего машиниста ледокола «Красин».

74. **Макарова** Владимира Васильевича — бортмеханика Московской авиагруппы.

75. **Мохова** Александра Ивановича — бортмеханика-радиста-штурмана Московской авиагруппы.

76. **Медведкова** Сергея Николаевича — плотника Севморпутьзаводстроя.

77. **Мельникова** Георгия Александровича — председателя Красноярского горкома профсоюза.

78. **Мутафи** Николай Николаевич — ст. научного сотрудника Арктического института.

79. **Масленникова** Сергея Михайловича — председателя Архангельского горкома профсоюза.

80. **Метченко** Сергея Павловича — председателя Иркутского райкома профсоюза.

81. **Мережкова** Андрея Ивановича — ст. инженера Проектно-изыскательской конторы.

82. **Никитина** Василия Андреевича — столяра авиабазы мыса Шмидта.

83. **Новиковского** Владимира Дмитриевича — ст. инженера гидро-техники Проектно-изыскательской конторы.

84. **Новоселова** Николая Георгиевича — начальника партии ограждения Чукотского гидроотдела.

85. **Нутрихина** Георгия Афанасьевича — матроса гидросудна «Вихрь».

86. **Невского** Александра Васильевича — начальника гидрографического отряда.

87. **Ниудачина** Михаила Романовича — грузчика Баренцбургского рудника.

88. **Овчарову** Елизавету Федоров-

ну — выборщицу Баренцбургских рудников.

89. **Пиголева** Николая Сергеевича — кочегара 1-го класса ледокола «Ленин».

90. **Пиневского** Алексея Арсентьевича — моториста Баренцбургского рудника.

91. **Павлова** Василия Сергеевича — пилота Чукотского авиаотряда.

92. **Пушкарева** Петра Ивановича — начальника вещевого сектора Арктикснаба.

93. **Петренко** Ивана Александровича — боцмана порта Тикси.

94. **Посохова** Ивана Яковлевича — ст. инженера Проектно-изыскательского бюро.

95. **Решетникова** Василия Андреевича — матроса ледокольного парохода «Садко».

96. **Родина** Матвея Павловича — рабочего Сангарского рудника.

97. **Росинского** Григория Николаевича — редактора газеты «Полярный большевик» Якутского поллитотдела.

98. **Рыженкова** Евгения Прокофьевича — слесаря Баренцбургских рудников.

99. **Радаева** Георгия Ивановича — председателя Игарского обкома профсоюза.

100. **Сырко** Ивана Павловича — механика плавбазы Чукотской торгконторы.

101. **Сугрובה** Константина Николаевича — бортмеханика Московской авиагруппы, ранее награжденного орденом Ленина и орденом «Красной Звезды».

102. **Суханова** Александра Александровича — ст. гидролога полярной станции бухты Ратманово.

103. **Суханова** Николая Михайловича — кочегара 1-го класса ледокола «Ленин».

104. **Салимова** Кузьму Филипповича — токаря механических мастерских Нордвикстроя.

105. **Стручкова** Егора Михайловича — заведующего факторией Аллаиховского торговделения.

106. **Славина** Самуила Венедиктовича — начальника бюро экономических исследований ГУСМП.

107. **Тетерина** Алексея Ивановича — бригадира плотников Пеледуйской судоверфи.

108. **Узлова** Виктора Ивановича — заправщика Дудинского аэропорта.

109. **Фоменко** Константина Архиповича — 2-го механика парохода «Сталинград».

110. **Федорова** Александра Дмитриевича — председателя Якутского обкома профсоюза.

111. **Федорук** Даниила Емельяновича — директора Потаповского оленсовхоза.

112. **Федунова** Александра Александровича — председателя Мурманского обкома профсоюза.

113. **Филатова** Леонида Александровича — редактора газеты «Звезда Заполярья».

114. **Хоциалова** Евгения Сергеевича — начальника технического отдела Речного управления.

115. **Харламова** Николая Константиновича — радиста парохода «Сталинград».

116. **Ходяшева** Ивана Сергеевича — 3-го механика ледокола «Ленин».

117. **Хотянова** Александра Марковича — ст. товароведа Свердловского отдела Арктикснаба.

118. **Цыганок** Михаила Ивановича — топографа-геодезиста Гидрографического управления.

119. **Чалеева** Сергея Александровича — бортрадиста Московской авиагруппы.

120. **Чечина** Виктора Степановича — бортмеханика Московской авиагруппы, ранее награжденного орденом Трудового Красного Знамени и орденом «Знак Почета».

121. **Шалаева** Кузьму Михайловича — бригадира навалоотбойщиков Баренцбургского рудника.

122. **Швырева** Василия Никитовича — кочегара Баренцбургского рудника.

123. **Штепенко** Александра Пав-

ловича — штурмана Московской авиагруппы.

124. **Шадрин** Василий Васильевича — заведующего факторией Верхоянского торговдела.

125. **Шумилова** Петра Дмитриевича — боцмана зверобойного судна «Нерпа».

126. **Щетинина** Александра Геор-

гиевича — дюральщика Красноярского авиаремонтного завода.

127. **Щетинина** Николай Денисовича — зам. начальника оргинструкторского отдела Политуправления, ранее награжденного орденом «Знак Почета».

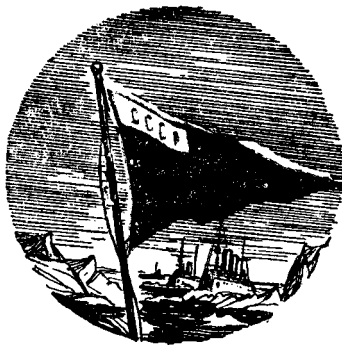
128. **Яковлева** Василий Петровича — старшего зимовки о. Генриетта.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР М. КАЛИНИН

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН

Москва, Кремль. 3 мая 1940 года





И. ПАПАНИН

АРКТИЧЕСКАЯ НАВИГАЦИЯ 1940 ГОДА¹

Товарищи! Северный морской путь имеет огромное народнохозяйственное значение. Освоение Северного морского пути является могучим вкладом в дело укрепления оборонной мощи нашей родины и развития производительных сил Крайнего севера.

XVIII съезд большевистской партии поставил перед нами, советскими полярниками, ответственную задачу — «превратить к концу третьей пятилетки *Северный морской путь* в нормальную действующую водную магистраль, обеспечивающую планомерную связь с Дальним Востоком».

У нас есть все условия для того, чтобы в третьей пятилетке с честью выполнить эту почетную задачу. Лучшим доказательством этому служит арктическая навигация 1939 года, которую мы провели как первую коммерческую навигацию в Арктике. Без преувеличения можно сказать, что прошлогодняя арктическая навигация — серьезное достижение в реализации директивы XVIII съезда.

Мы, работники Северного морского пути, окружены исключительным вниманием партии, правительства и всего советского народа. Великий, любимый товарищ Сталин и его ближайший соратник — глава Советского правительства — товарищ Молотов повседневно и внимательно следят за нашей работой, заботятся о полярниках, выполняющих работу государственной важности. От каждого из нас требуется только одно — честно, по-большевистски трудиться на своем участке.

Скоро начнется навигация 1940 года. Каждый из нас должен твердо помнить, что по итогам навигации партия, правительство и советский народ оценят всю нашу работу. За короткий период навигации происходит генеральная проверка нашей деятельности за прошедший год. В навигацию проверяется работа не только каждого корабля, но и судоремонтных заводов и верфей, мастерских и затонов, морских и речных пароходов, портов и авиационных линий, полярных радио- и метеорологических станций, наших рудников, торгового и снабженческого аппарата, научно-исследовательских институтов и экспедиций. Это значит, что работа всего коллектива полярников должна быть подчинена одной задаче — по-большевистски обеспечить навигацию, образцово к ней подготовиться, образцово ее провести.

Прошлогоднюю навигацию советские полярники провели успешно. План грузооборота и пассажирских перевозок перевыполнен. Лучшее

¹ Речь, произнесенная по радио 15 апреля 1940 г.

использовалась грузоподъемность флота. В 1939 году мы положили начало коммерческой эксплуатации Северного морского пути.

Однако эти успехи не должны вскружить головы полярников. Мы обязаны устранить весьма существенные недостатки, еще имеющиеся в нашей работе, ликвидировать самые причины, порождающие эти недостатки.

Основной недостаток прошлого года — это высокая себестоимость арктических перевозок и промышленной продукции наших предприятий. В текущем году мы обязаны снизить себестоимость за счет мобилизации неиспользованных ресурсов, сократив излишние расходы средств и материалов. Повышение производительности труда, экономное расходование материалов и топлива, резкое сокращение издержек обращения в торговле и снабжении, сокращение управленческих и канцелярских расходов, ликвидация всяческих излишеств и бесхозяйственности, уменьшение стоимости исследовательских работ — вот те пути, по которым должна пойти борьба за снижение себестоимости перевозок и промышленной продукции. Если к тому же мы будем бороться за график движения судов, то этим мы сильно двинем вперед дело превращения Северного морского пути в нормально действующую водную магистраль. Пора уяснить, что работа по графику, по плану — это требование партии и правительства. Это должен понять каждый полярник, каждый полярный моряк, каждый капитан корабля. Без работы по графику и плану немыслимо нормальное действие нашей транспортной магистрали.

План перевозок в этом году повышается. Чтобы его выполнить, нужно прежде всего значительно улучшить использование грузоподъемности флота. Наш план — реальный. Если мы по-большевистски возьмемся за устранение недостатков навигации 1939 года, то этот план мы не только выполним, но и перевыполним.

Коллективы каждого пароходства, каждой морской конторы, агентства, порта, пристани, каждого судна должны твердо поставить перед собой задачу: работать только по графику, досрочно выполнить и перевыполнить план.

Успех навигации прежде всего зависит от своевременной подготовки флота. Наш флот должен быть надежно отремонтирован. Это сейчас самая боевая задача, стоящая перед руководителями и коллективами работников морских и речных пароходств, судоремонтных заводов, верфей, заводов и мастерских.

Между тем ремонт флота разворачивается крайне вяло. Вместо того, чтобы уплотнить сроки ремонта, по многим морским кораблям не определен еще объем работ, отсутствует график ремонта. Не выдерживаются сроки ремонта речного и рейдового флота. Эти недостатки должны быть быстро исправлены. По каждому судну должен быть определен на основе уплотненных сроков четкий график ремонта и приняты все меры, чтобы этот график был выполнен.

Учитывая загрузку доков, надо максимально сократить сроки докового ремонта и срочно развернуть ремонтные работы вне доков.

Мы вплотную подходим к тому, чтобы наш флот работал почти в течение круглого года. Выполнить эту задачу мы сможем только в том случае, если наши корабли будут своевременно высококачественно и тщательно отремонтированы. Капитаны кораблей обязаны лично участвовать в ремонте кораблей, следить за его качеством и выполнением графика ремонта.

Работники Арктикснаба обязаны обеспечить судоремонт всеми не-

обходимыми материалами и запасными частями, чтобы не было ни одного нарушения графика.

Большое внимание нужно уделить мобилизации внутренних ресурсов. Зачастую руководители предприятий посылают требования на те или иные материалы и оборудование, а эти материалы и оборудование имеются у них под рукой, нужно только уметь их найти и использовать.

Качугская и Пеледуйская судовой верфи обязались к началу навигации закончить и сдать в эксплуатацию значительное количество деревянных и металлических барж и 5 мелкосидящих пароходов и газоходов. На основании этих обязательств указанные суда включены в план перевозок. От своевременной постройки и доставки этого флота в порты и бухты зависит выполнение всей программы перевозок, зависит снабжение нашего флота углем.

Работники верфей должны понимать всю ответственность, которую они взяли на себя, приняв такое обязательство. Их надо подкрепить большевистским делом. Между тем верфи, особенно Качугская, позорно отстают со строительством некоторых судов. Например Качугская верфь по металлическим баржам к 20 марта план работы выполнила всего на 3—9%, по газоходам — на 17—25%. Выходит, что на Качугской верфи слова расходятся с делом, а это недостойно большевиков.

Руководство верфей, партийные и непартийные большевики, работающие на них, должны обеспечить своевременное вступление в эксплуатацию всех строящихся судов и следовательно обеспечить успех работы всего флота.

Товарищи судостроители Пеледуйской и Качугской верфей! Я позволю себе выразить уверенность, что новые суда вы сдадите в установленные сроки и с честью справитесь с поставленной перед вами задачей.

В текущем году особое значение приобретает работа угольных рудников Сангар-Хая и Зырянки. Мы прекратили завоз в Арктику донецкого угля, который очень нужен нашей стране. Флот Северного морского пути будет работать только на угле арктических рудников. Почетная и ответственная задача встает перед шахтерами арктических рудников. От них теперь целиком зависит снабжение топливом всего нашего флота. Надо исправить недостатки, имевшие место в прошлом году, когда уголь получался очень дорогой и ниже кондиции, что вело к удорожанию перевозок.

Товарищи полярные шахтеры! Надо удешевить добываемый вами уголь и повысить его качество. Этого можно достигнуть только при лучшей организации труда, при лучшей сортировке добываемого угля. План по добыче угля должен быть выполнен в срок, уголь надо вовремя доставить на базы и в порты. Доставить уголь в порты обязан наш речной флот. В этом году мы обязаны не только обеспечить морской флот углем для текущей навигации, но создать запасы угля в портах. Выполнить эту задачу можно только в том случае, если график работы речного флота будет выполняться четко, оперативно, без единого нарушения.

Коллективы водников Лены, Колымы, Индигирки, Яны, Хатанги! Вы должны по-большевистски бороться за выполнение и перевыполнение плана всех перевозок.

В прошлом году у нашего флота были простои из-за несвоевременного завоза грузов в порты. Советское правительство, идя нам на-

встречу, создало все условия для своевременного начала навигации и завоза в Арктику всех необходимых продовольственных и промышленных товаров, оборудования и материалов.

Экономсовет при СНК СССР обязал наркоматы — поставщиков товаров в течение апреля выделить и отгрузить в порты отправки судов все грузы для Арктики. Своевременная доставка грузов в порты теперь во многом зависит от организованности, от слаженности в работе аппаратов снабжения и торговли Главсевморпути.

Однако сводки о поступлении грузов в порты говорят о том, что этой организованности и слаженности пока еще нет. План поступления грузов в порты срывается. Видимо, многие работники торговли и снабжения не извлекли уроков из недостатков навигации 1939 года.

В этом году доставка грузов усложнилась, так как распределение их между отдельными портами изменилось. Надо особенно четко организовать погрузочные работы в тех портах, где грузопоток увеличивается, добиться необходимой оперативности в работе по отгрузке и сдаче грузов поставщиками в установленные правительством сроки.

Пора покончить с обезличенной отправкой грузов и засылкой их не по адресу. Наши работники торговли и снабжения обязаны проверять упаковку, тщательно рассортировывать грузы по пунктам назначения, аккуратно и надежно маркировать каждое место. Нужно понять, что от этой работы также в значительной мере будет зависеть успех навигации.

Грузы Арктикснаба и Торгового управления составляют лишь половину плана арктических перевозок. Другая половина — это уголь и лес, которые вывозятся из Амбарчика, Тикси и Игарки. Значительную часть речных грузов составят уголь Сангарского рудника и лес, который должны сдать лесоучастки Качугской и Пеледуйской верфей. Уже сейчас нужно крепко заботиться о том, чтобы необходимое количество угля и леса было заготовлено и заблаговременно подвезено к местам погрузки. Речные пароходства обязаны оперативно наблюдать за своевременной доставкой грузов к пристаням. Особенно это относится к лесу, который мы будем вывозить обратными рейсами из Игарки, и к грузам, следующим на Яну, Индигирку и Колыму.

Большая роль в арктической навигации принадлежит портам Диксон, Тикси и Провидение, бухтам Амбарчик и Кожевниково. Так же как от успешной работы жел.-дор. станций зависит четкое движение поездов, так и от работы этих портов зависит выполнение графика движения арктического флота. Именно эти порты и бухты снабжают корабли углем и водой, производят большие погрузочно-разгрузочные работы.

Узким местом в работе портов был недостаток рейдового флота. В этом году флот пополнится новыми судами. Кроме того флот будет перераспределен между портами. Пароходства обязаны это мероприятие провести к началу навигации.

В прошлом году особенно плохо была организована погрузка и разгрузка судов в Тикси и Амбарчике. В этом году для механизации погрузочных работ в портах Диксон, Тикси и Провидение отпускаются значительные средства. Руководители и коллективы работников портов обязаны к началу навигации обеспечить ремонт существующих причалов, простейшую механизацию, подготовить угольные площадки, лучше отремонтировать все катера, буксиры и баржи.

Надо своевременно позаботиться о вербовке грузчиков, подготовить бригадиров. Наши пароходства, порты и промышленные предприятия

тия обязаны привлекать в первую очередь местное население, особенно из коренных народов Крайнего севера. Именно в этом таятся большие резервы рабочей силы для нашего флота, для наших портов и предприятий.

Товарищи грузчики! В навигацию этого года мы должны резко улучшить погрузочные операции. Мне хочется выразить уверенность, что вы не допустите позорных простоев судов из-за плохой организации разгрузки и погрузки.

Морские и речные пароходства должны обеспечить полную согласованность морских и речных рейсов, чтобы исключить простои флота в портах. Особенно это относится к Тикси и Амбарчику.

В прошлогоднюю навигацию наша радиосвязь работала с большими перебоями. В этом году мы проводим реконструкцию и переоборудование радиоузлов, в ряде пунктов усиливаем мощность станций. Но успех работы радиосвязи обеспечивается не только этим. Нужно прямо сказать, что неудовлетворительная связь в прошлом году объяснялась не столько недостатком оборудования, сколько слабой подготовкой и безответственным отношением к службе отдельных радистов, которые нарушали связь, не обеспечивали своевременного дорожждения телеграмм.

Советский народ любит и ценит полярных радистов. И эту любовь, это доверие полярные радисты должны оправдать большевистской подготовкой к навигации, отличной работой в течение всей навигации.

Полярная авиация в этом году впервые проводит систематическую преднавигационную ледовую разведку. Во время навигации наряду с тяжелыми морскими самолетами будут участвовать в разведке льдов сухопутные машины. Они продолжают разведку после замерзания бухт. Таким образом и объем, и размах работы авиации увеличиваются. Чтобы обеспечить бесперебойную и четкую работу, наши летчики и командиры должны немедленно навести образцовый порядок в авиапортах и авиабазах, своевременно и высококачественно отремонтировать самолеты.

В полярной авиации еще слабо ведется борьба за экономию горючего и сокращение других расходов. Дорого еще обходится работа нашей авиации. А у нас есть все возможности сократить расходы. Нужно только, чтобы каждый командир посмотрел у себя и всякий раз проверял, правильно ли и рационально у него расходуются средства. Нужно найти пути для сокращения расходов и экономии горючего.

Надо решительно бороться с авариями. В большинстве случаев аварии являются результатом безответственного, халатного отношения к своим обязанностям, к доверенному делу, к ценной машине. Объективных причин аварийности быть не может. Ссылки на них — просто обман.

Укрепить дисциплину, непримиримо относиться к неполадкам, обеспечить большевистскую требовательность в работе — вот те условия, которые обеспечат безаварийность нашей авиации.

Не могут быть терпимы аварии и в нашем флоте. Нет никаких объективных причин, которыми можно было бы объяснить аварию того или иного корабля. Опыт показывает, что аварии происходят главным образом из-за плохой подготовки судов, из-за недисциплинированности, халатности и расхлябанности некоторых моряков. С этой расхлябанностью нужно покончить. Руководители обязаны внимательно проверять техническую подготовленность каждого работника, прежде чем

посылать его в рейсы. Тогда у нас не только уменьшатся, но и вовсе прекратятся аварии.

В навигацию 1940 года будет продолжаться изучение трассы Северного морского пути. В этой области уже многое сделано. Однако есть еще не мало участков, требующих уточнения на наших картах, без чего нельзя обеспечить полную безопасность плавания. Для выполнения этих работ в 1940 году отправляется ряд экспедиций.

Наши ученые гидрографы и гидрологи обязаны все свои силы бросить на ликвидацию отставания работ по изучению и обстановке Северного морского пути. Такое отставание тормозит работу всего коллектива полярников, осваивающих Северный морской путь. С этим отставанием нужно быстрее покончить. Следует вместе с тем решительно удешевить все работы научно-исследовательских экспедиций.

Успех нынешней и будущих навигаций зависит во многом от развертывания капитального строительства. План капитальных работ в 1939 году не был выполнен. У нас мало ремонтных баз, порты плохо оборудованы механизацией, нехватает складов, торговых помещений, нехватает жилья. Все это затрудняет нашу же работу.

В значительной мере строительство отстает потому, что руководители пароходств, портов и других предприятий самоустраиваются от этой важнейшей работы, не борются за выполнение плана строительства, не требуют выполнения договоров.

Обеспечение плана капитальных работ нужно считать важнейшей задачей в борьбе за выполнение плана перевозок.

Общая обстановка для навигации в этом году сложнее, чем в прошлом году. Наши командиры и каждый полярник не имеют никакого права на самоуспокоенность в связи с прошлогодними успехами. Оперативное руководство, внимательный подбор кадров, проверка выполнения государственного плана — все это повседневная обязанность каждого командира.

Успех предстоящей навигации будут обеспечивать наши политические органы, политотделы, помполиты, парторги, все партийные и комсомольские организации.

Опыт прошлого года показал, что партийное руководство играет решающую роль в успехе всей работы. Там, где политорганы и парторганизации по-большевистски руководили работой, на деле осуществляли предоставленное XVIII съездом ВКП(б) право контроля над хозяйственной деятельностью флота, предприятий и других организаций Севморпути, там, где партийные организации сумели мобилизовать весь коллектив и развить творческое социалистическое соревнование, там успех был обеспечен. И наоборот, там, где политорганы слабо руководили борьбой за план, за график, — там были срывы и провалы.

В навигацию этого года политорганы Главсевморпути обязаны поднять свою работу еще выше и целиком обеспечить выполнение государственных планов.

Каждому должно быть ясно, что большевистская партийность в данном случае будет проверяться делом. Каждый коммунист, комсомолец, непартийный большевик должен быть в авангарде всех работ, должен быть организатором масс.

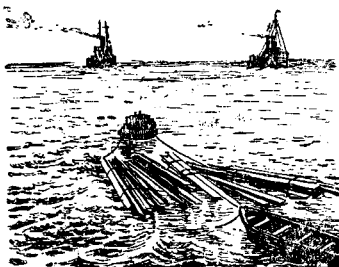
Партийные и комсомольские организации обязаны еще шире развернуть массовую партийно-политическую работу. В повестку дня партийных и комсомольских организаций должны быть поставлены вопросы борьбы за повышение производительности труда, трудовой дисциплины, социалистического соревнования и стахановского движения,

борьбы за высокое качество работы, за недопущение аварий в нашем флоте и авиации.

Партийным организациям нужно шире использовать право партийного контроля над хозяйственной деятельностью предприятий, проявлять большую инициативу в борьбе за экономию, за мобилизацию всех резервов. Это поможет нам в нынешнюю навигацию добиться еще больших успехов.

До начала навигации осталось не так уже много времени. Время это должно быть заполнено самоотверженной и напряженной работой по тщательной подготовке к навигации.

От имени всех советских полярников я хочу заверить советский народ, правительство, партию и любимого товарища Сталина в том, что нынешнюю навигацию мы проведем еще успешнее, чем в прошлом году. Иначе и не может быть, ибо армию советских полярников воспитывает и ведет к победам наша славная партия большевиков и лучший друг полярников, наш родной и горячо любимый великий Сталин.





Знатные люди Арктики

МАСТЕР ЛЕДОВЫХ ПОХОДОВ КАПИТАН БЕЛОУСОВ



В апреле 1935 г. комсомольское собрание на ледоколе «Красин» выбирало комитет ВЛКСМ. Кандидаты рассказывали свои биографии. Когда дошла очередь до капитана ледокола, он встал и ровным голосом начал:

«Родился в 1904 г. 7 ноября. Отец — служащий винного склада в Ростове-на-Дону. До революции он дослужился только до конторщика. Мать была малограмотная домашняя хозяйка. Наша семья жила в пригороде Ростова, в «Нахаловке».

В 1913 г. я пошел учиться, с большим трудом устроился в Петровское реальное училище. Когда мне исполнилось 15 лет, я начал трудовую жизнь в качестве землекопа в Новочеркасском сельскохозяйственном институте.

Летом 1920 г. работал юнгой на рыбачьих судах. Осенью 1922 г. поступил на учебу в Ростовский политехникум водных путей сообщения — на морское отделение. В 1923 г. летом плавал в Черном море на шхуне «Агитатор». Весной 1924 г. сдал выпускные экзамены и был направлен для практики в город Владивосток.

Здесь в мае 1924 г. по-настоящему началась моя морская жизнь. Меня приняли штурманским учеником на пароход «Индигоирка». В то время это был неплохой корабль. Присутствующий на собрании т. Бадигин знает это судно, он тоже начал свою морскую биографию на нем 5 лет спустя.

На этом судне в октябре 1924 г. я вступил в комсомол. После «Индигоирки» работал на пароходах «Память Ленина», «Приморье», «Шатурстрой» в качестве штурмана.

С ноября 1926 г. по декабрь 1927 г. был в Красной армии. В 1929 г. снова был призван в Красную армию.

В августе 1927 г. был принят кандидатом партии, а в ноябре 1928 г. — переведен в члены ВКП(б).



Герой Советского Союза капитан М. П. Белоусов

В феврале 1932 г. я впервые вышел в море в должности капитана парохода «Волховстрой».

На разных судах мне пришлось плавать в разных морях и океанах. Совершал дальние рейсы, бывал в портах Шанхай, Тянь-Цзинь, Хакода-те, Осака, Кодэ, Формоза, Сингапур, Колэмбо, Лондон, Генуя и др.

Когда узнал, что создается комсомольский экипаж ледокола «Красин», подал заявление с просьбой назначить меня на «Красина», ибо служить на комсомольском ледоколе — большая честь. Просьба моя была удовлетворена, и я назначен капитаном «Красина».

Вот и вся моя биография».

Скромность большевика не позволила Михаилу Прокофьевичу Белоусову рассказать наиболее яркие страницы своей биографии. Это сделали выступавшие на собрании комсомольцы, которые в прошлом плавали на разных судах вместе с Белоусовым.

Они рассказали много о своем капитане. В 1929 г., будучи командиром Красной армии, он участвовал в боях, защищая свою родину на КВЖД.

Двадцатисемилетний капитан Белоусов не струсил перед вражескими морскими офицерами. Он категорически отверг все их требования, когда они, окружив советский торговый пароход целым дивизионом эсминцев, пытались арестовать экипаж и произвести на пароходе обыск без всяких на то оснований.

В суровом Охотском море, в тяжелых плаваниях у берегов Камчатки Белоусов накапливал опыт самостоятельного судовождения.

Рассказано было и о том, что за хорошую безаварийную работу Наркомвод выдал Белоусову грамоту на звание лучшего капитана СССР и что он был всегда активным комсомольцем и хорошим секретарем комсомольских ячеек на разных судах.

Комсомольцы «Красина» единогласно избрали своего капитана членом комитета комсомола.



Десятки тысяч миль проплавал Белоусов на комсомольском «Красине». За четыре года «Красин» совершил шесть выдающихся походов во льдах. Он проводил большие караваны судов через льды Чукотского и Восточносибирского морей и моря Лаптевых.

На ледоколе широко проводились научные работы по гидрологии, гидробиологии, астрономии и магнитологии. В 1935 г. «Красин» в тяжелых ледовых условиях пробился до широты 73°30' севернее острова Врангеля в район, где никогда не плавали активные суда.

В 1937 г., участвуя в поисках самолета Героя Советского союза Леваневского, «Красин» плавал в море Бофора у берегов Аляски.

Четыре раза «Красин» под командованием Белоусова пробивался к острову Врангеля, доставляя туда ценные грузы, строительные материалы, продовольствие и людей. И каждый раз, когда приходил ледокол, на острове был настоящий праздник.

Местные жители острова, эскимосы, с жадностью слушали рассказы «большого капитана» о Сталине, о Большой земле, Москве и ее метрополитене. Впервые в своей жизни в 1935 г. эскимосы услышали музыку духового оркестра красинцев. Они с радостью участвовали в стрелковых соревнованиях. На ледоколе было 95 воробьевских стрелков, 25 моряков «Красина» прыгали с парашютом с самолета. На мысе Шмидта чукчи впервые увидели парашют. На нем спустился с самолета

комсомолец машинист «Красина» Виктор Остроущенко, один из воспитанников Белоусова. Вечера художественной самодеятельности красинцев доставляли местным жителям Заполярья большое удовольствие.

Бывавшие на «Красине» люди видели, что все моряки здесь учатся в разных кружках, повышают свою грамотность, готовятся в техникумы и вузы. Кочегары т. т. Раскин и Рыбаков подготовились и теперь учатся в академии водного транспорта. Особенно большую роль сыграл морской техникум на корабле, превратившийся впоследствии в филиал Владивостокского морского техникума. Его окончили теперь работающие штурманами и механиками комсомольцы Александр Дедюрин, Павел Скворцов, Ваня Томилов, Саша Шатуров, Виктор Исай, Ваня Грязнов и др.

Многочисленные экскурсии рабочих, студентов и пионеров Владивостока, а также краснофлотцев Тихоокеанского флота, неоднократно отмечали, что на «Красине» своеобразный пловучий культурный центр. В организации его большая заслуга партийной организации ледокола и его капитана.

**

В августе 1936 г. ледокол «Красин» двое суток дрейфовал, затертый льдами в Восточносибирском море.

За круглым столом в салоне капитанской каюты сидело двенадцать человек. Здесь были все командиры ледокола. Капитан советовался с ними, как быстрее и лучше выйти из ледового плена.

Синоптики доложили ледовую обстановку. Утешительного ничего не было. Ветер не переменится. Значит третьи сутки ледокол будет дрейфовать. Это уже много. Во что бы то ни стало нужно пробиться ближе к району Колымы, откуда вышли лесовозы и теперь в пути на восток затерты льдами и подвергаются опасности. Им нужно оказать помощь.

Рано утром пешком по льду на разведку с двумя матросами ходил помощник начальника экспедиции т. Сергиевский. На совещании он рассказал, что недалеко в южном направлении есть полыньи. Если к ним пробиться, то можно выйти в зону семибалльного льда и добраться до каравана ожидающих помощи лесовозов. Все заключалось только в том, чтобы разорвать мощное ледяное поле по левому борту ледокола и выйти из его плена. Выступали и другие командиры — дублер капитана т. Готский, штурманы т. т. Бадин и Сагайдак. Они тоже считали, что надо преодолеть мощное поле и выполнить задачу.

Но как это сделать?

Все знали, что ледокол сам не в силах расколоть лед. Научные работники штаба предложили набраться терпения и ждать перемены ветра. Когда это будет — никто точно сказать не мог.

Капитан внимательно слушал выступавших. Иногда он задавал краткие вопросы. Говорил он, как всегда, ровным тихим голосом, не повышая тона, не проявляя волнения. В конце совещания он дал распоряжение:

— Будем взрывать лед аммоналом.

И тут же предложил старшему помощнику объявить общий аврал, а боцману — немедленно подготовить весь необходимый инструмент и аммонал.

— К утру мы должны соединиться с караваном. Совещание считаю закрытым.

Через пятнадцать минут все люди экипажа, от капитана до камбуз-



Капитан М. П. Белоусов на ледоколе «Красин»

Фото Д. Дебазова

ника, были на льду. Кругом корабля моряки пробивали толстый мощный лед. Для этого вырубали множество прорубей, закладывали в них бутылки с аммоналом, поджигали шнур и отбегали в сторону. На воздух летели осколки льда.

В течение целой ночи никто не спал на «Красине». Все горели одним желанием быстрее выйти из плена.

К утру люди, голодные, уставшие, поднялись на борт ледокола. Сделано больше сотни взрывов. Ледяное поле было разрушено. Кочегары подняли пар до марки. Включено было девять котлов из десяти. Мощью десяти тысяч лошадиных сил «Красин» единым натиском выбрался из плена и в полдень подошел к каравану. Через некоторое время ледокол развернулся, вышел вперед и, взяв курс на восток, стал пробивать канал для каравана. У всех было приподнятое настроение. Белоусов потянул упругий стальной тонкий трос, и воздух огласился одним протяжным басистым гудком. Это значило, что флагман приказал: «Иду вперед, следуйте за мной».

Поздно вечером, выйдя в полосу разреженного льда, Белоусов сдал вахту Сергиевскому, чтобы после трех бессонных суток отдохнуть несколько часов, подготовиться к новой длительной ледовой вахте, которая предстояла с рассвета. Синоптики опять принесли неутешительный прогноз: весь пролив Лонга забит тяжелым льдом.

Михаил Прокофьевич Белоусов умеет работать с людьми, выдвигать и растить их.

Однажды комсомелц-матрос совершил дисциплинарный проступок. Комсомольское собрание активно обсуждало его проступок. Некоторые из выступавших требовали исключить его из комсомола и просить капитана списать с ледокола. Последним выступил Белоусов. Он говорил,

как обычно, спокойно, ровно, не повышая голоса. Осветив сущность тяжелого проступка комсомольца, Белоусов внес предложение не исключать его из комсомола, дать ему возможность загладить свою вину, попробовать переменить обстановку работы. Для этого перевести его с палубной работы в машинное отделение и учить на машиниста.

Собрание приняло предложение Белоусова. Через несколько месяцев матрос стал квалифицированным машинистом, стахановцем, которого неоднократно потом премировали.

Белоусов использует всякую возможность, чтобы растить людей и самому как можно больше накапливать знаний и опыта в судовождении. Он с большой охотой учился у опытного ледового капитана т. Сергеевского, который плавал на «Красине» в качестве помощника начальника морских операций. Белоусов, воспринимая опыт старших, и сам постоянно учил молодежь «Красина». На капитанском мостике он целыми днями проводил практическое обучение штурманов и матросов. Много внимания уделял Белоусов, например, штурману комсомольцу Бадигину. Константин Сергеевич любил своего капитана и многому у него научился.

Михаил Прокофьевич Белоусов всегда показывает пример личной смелости, отваги и хладнокровия.

Однажды на «Красине» произошел пожар в трюме, где хранился спирт. Причиной пожара была неисправность электропроводки. По тревоге весь экипаж молниеносно занял свои посты. Все поняли, что может произойти, если огонь дойдет до спирта.

Выяснив место пожара, Белоусов спокойно надел противогаз и сам спустился в трюм. Обследовав очаг пожара, он вышел оттуда и, предупреждая панику, хладнокровно начал отдавать распоряжения по локализации огня. Через несколько минут пожар был ликвидирован.

Ледокол «Красин» вышел из Владивостока в большое арктическое плавание. В бункерах слежался уголь. Кочегары, выгребавшие его из угольных ям, принимали все меры предосторожности, чтобы не рисковать жизнью, если произойдет обвал. Все же обвал огромной массы угля произошел, и кочегар Григорьев был засыпан углем. Некоторые товарищи растерялись и не знали, что делать.

В кочегарку спустился капитан. Он быстро восстановил порядок. Белоусов взял гаечный ключ, случайно оказавшийся в руках одного машиниста, и начал осторожно постукивать им по стенке бункера. В перерывах между постукиванием капитан внимательно слушал. Вдруг стенка «заговорила». Стали слышны легкие постукивания куском угля с другой стороны стенки. Это отвечал Григорьев. Оказывается, на том месте, где его застал обвал, образовалось большое воздушное пространство, в котором находился кочегар.

Услышав его ответ на удары Белоусова, моряки просияли. «Григорьев жив», — пронеслось по ледоколу. Белоусов дал ряд советов кочегарам, как откапывать. Через 23 минуты Григорьева откапали. Он был совершенно здоров, красинцы радостно обнимали его.

В 1937 г. за настойчивость и преданность при выполнении специального задания в северных морях капитан Белоусов — один из лучших ледовых капитанов — был награжден орденом «Красная звезда».

Год назад он принял флагманский корабль полярного флота — ледо-



В штурманской рубке ледокола «И. Сталин» в 1939 г. Капитан М. П. Белоусов прокладывает по карте курс корабля

Фото Р. Кармен

кол «И. Сталин». Это назначение явилось для него высокой наградой.

В навигацию 1939 г. капитан Белоусов впервые в истории Арктики осуществил двойной рейс по Северному морскому пути. Ледокол «И. Сталин» прошел в одну навигацию из Мурманска на восток до бухты Угольной и вернулся обратно в Баренцево море, пройдя в полярных морях путь больше десяти тысяч миль.

На этом пути ледокол провел несколько караванов судов через льды проливов Вилькицкого и Лаптева, а также в морях: Карском, Лаптевых и Восточносибирском.

В плавании 1939 г. Белоусов показал себя отважным и смелым навигатором. Он на ледоколе с очень большой осадкой подходил к берегу в тех местах, где раньше боялись подходить капитаны обычных мелко-сидящих судов. Капитан ледокола хорошо знаком с районами плавания.

Вернувшись в Мурманск, ледокол ненадолго задержался в порту. Будучи в Москве на партийно-хозяйственном активе Главсевморпути, Белоусов получил приказание начальника правительственной экспедиции т. Папанина немедленно выехать в Мурманск и подготовить ледокол к экспедиции за «Седовым».

Пятнадцатого декабря флагман арктического флота под командованием Белоусова покинул Мурманск, взяв курс норд к «Седову».

В Баренцевом море капитану пришлось вести ледокол сквозь одиннадцатибалльный шторм. Этот шторм ничуть не уступал тем тайфунам и ураганам, которые испытал Михаил Прокофьевич за двадцать лет своего плавания на морях и океанах. Пришлось провести пять бессонных суток на мостике и в штурманской рубке. Волны неоднократно пытались разбить капитанский мостик. Люди еле удерживались на палубе, привязываясь к надстройкам, чтобы не быть снесенными за борт.

Во льдах Гренландского моря начался новый трудный этап похода. Кружила пурга. Холодный нордовый ветер леденил тело. И все же Белоусова почти круглые сутки видели на верхнем капитанском мостике.

Ледокол двигался только вперед. Когда в один из дней со всех сторон корабль сжимало льдами и возле бортов вырастали гигантские торосы, капитан, беседуя по радиотелефону с Бадигиным, просто сказал:

— Сергееч! Будем идти только вперед! Возвращаться не будем!..

Послушный воле своего капитана, штурманов, механиков, матросов, кочегаров, машинистов, могучий корабль, оснащенный новейшей техникой, пробивался упорно на север.

Не отрывая глаз, следил старший машинист Александр Агапов за бегущей по диску машинного телеграфа стрелкой. Там, наверху, на командном мостике, капитан и вахтенные штурманы десятки раз перекидывают рукоятки телеграфа, передавая вниз: «Стоп», «Малый назад», «Стоп», «Малый вперед», «Полный вперед». Поминутно приходилось менять режим работы машины.

Стрелка тахометра дошла до цифры 90, а с мостика Белоусов просил еще увеличить число оборотов. Без задержки, быстро и аккуратно менял Агапов ходы и управлял машиной. Рядом, за металлической перегородкой, у жарких топок, в руках кочегаров мелькали лопаты. Вахта старшины Леонида Савельева ловко подкидывала уголь. В топках пылало ровное и яркое пламя. Кочегары старательно шуровали уголь и подламывали шлак.

Ледокол «И. Сталин» врезался в голубые поля пакового льда, крошил и давил его. Вахтенный штурман старпом Румке докладывал капитану: — За вахту пройдено четыре мили.

— Хорошо бы так и дальше, — отвечал Белоусов.

Капитан был доволен. Каждая миля приближала его к желанной цели. Недалеко от него на легендарном «Седове» — в ледяном плену пятнадцать мужественных советских патриотов. Среди них два его воспитанника — бывшие штурманы ледокола «Красин» Константин Сергеевич Бадигин и Андрей Георгиевич Ефремов.

Тринадцатого января «И. Сталин» подошел к борту «Г. Седова». Он достиг наивысшей северной точки активного плавания в зимнее навигационное время — 81 градус 17 минут северной широты.

Правительство наградило Белоусова высшей наградой родины — званием Героя Советского союза.

Придя вместе с «Седовым» в Мурманск, Белоусов на другой же день вышел в море. Ледокол «И. Сталин» получил новое ответственное задание правительства. Лаконичная телеграмма жене в Москву гласила: «Продолжаю выполнять свой долг».

Герой Советского союза Михаил Прокофьевич Белоусов в совершенстве владеет искусством кораблевождения во льдах. Это достигнуто опытом многих лет полярного плавания. Много подвигов совершит еще этот бесстрашный советский моряк.

В. МЕЩЕРИН



БОРТМЕХАНИК ЧАГИН



Деревня Родоманово¹ потонула в лесах. Мелководная речушка вьется по оврагу вдоль деревни. Летом на речке стоит несмолкаемый ребячий гомон. Вода в ней коричневая, взбаломученная, и хоть доходит она всего до колен — ребята пытаются нырять. Миша Чагин, сидя на берегу и неодобрительно поглядывая на речку, рассказывает товарищам, что в лесу, недалеко от деревни есть старые, заброшенные пруды, а в этих прудах огромные караси. Миша любит вставать со стадами и, забрав удочки, по утренней росе пробираться к прудам.

На рыбную ловлю он никогда не брал ни товарищей, ни младших братишек: своими разговорами они распугают карасей и нарушат тишину предутреннего леса. Миша часами мог сидеть на стволе старой ивы, склонившейся над водой, и следить за первыми лучами солнца, которые с трудом пробивались сквозь верхушки деревьев, за просыпающейся жизнью в лесу. Вздрыгнувший поплавок выводит его из задумчивости; он подсечет прожорливого карася, сменит червяка и снова сидит неподвижно, глядя на розовеющую гладь воды.

Беззаботное детство кончилось рано. Трудно пришлось большой крестьянской семье в голодные годы. Семь человек ребят, из которых Миша был самый старший, требовали хлеба, не хотели сидеть разутыми дома, а валенок нехватало. Миша, будучи еще подростком, работал с отцом на лесоразработках, напивая за день кубическую сажень дров.

Отец был мастер на все руки и обучил сына класть печки, плотничать, валять валенки и гнуть полозья для саней. Тяжелое детство не располагало к мечтам о дальних плаваниях и небывалых полетах. Юноша часто думал о том, чтобы пойти в город на заработки, помочь семье.

Постоянно помогая отцу, он все же сумел окончить четырехклассную сельскую школу.

В 1926 г. Чагин вступил в комсомол и усиленно занялся самообразованием. Родителей даже беспокоило его пристрастие к книжкам; они боялись, что из него не выйдет хорошего помощника. В том же году сын, однако, уехал в Москву на заработки.

Сперва работал грузчиком на станции Москва-Павелецкая, потом чернорабочим на фабрике «Кардолента». Теперь он жил на свой заработок и часть получки регулярно отдавал родителям.

¹ Малинский район Московской области.

Два года пробыл Чагин в Красной армии. Это были годы упорной и непрерывной учебы. До сих пор жизнь складывалась так, что систематически учиться ему не удавалось. Четыре класса сельской школы — вот весь запас знания, который приобрел Чагин. Армия помогла ему культурно вырасти, — он окончил курсы по подготовке в вуз. Бывший чернорабочий, он приобрел здесь и специальность, окончив школу авиамотористов. В армии же он вступил в партию.

Авиация сразу понравилась Чагину. Первый полет он совершил после окончания школы авиамотористов. И странное дело — ему показалось, что бортмехаником быть гораздо интереснее и труднее, чем летчиком. Готовить моторы к полету и следить за ними в воздухе, прислушиваться к мерному ритму их работы, — все это очень привлекало Чагина.

После службы в Красной армии в один год он окончил Ленинградский авиатехникум и затем 3 года работал авиамехаником на линии Москва — Харьков.

С 1933 г. Михаил Иванович Чагин начал работать в полярной авиации. Первый полет за полярный круг он совершил в 1934 г. летом из Таганрога в Обдорск, где и работал на линии Тюмень—Обдорск.

Настоящим же «арктическим крещением» был его полет на Вайгач зимой 1934-35 г.

На Вайгаче затопляло водой шахты и срочно нужна была консультация специалистов-инженеров. Их решили завезти на самолете.

Машину вел летчик Фарих. Самолет «Р-5» шел с большой перегрузкой, полет был тяжелый.

На самолете был только один бортмеханик — Чагин. От него зависела точность работы всех механизмов и состояние материальной части. Если в средней полосе самолет, производя вынужденную посадку, всегда поблизости найдет жилище и помощь людей, то в Арктике на это рассчитывать не приходится.

С самого начала работы в Арктике Чагин ощутил огромную ответственность, которая ложится на него, как на рачительного хозяина самолета. Малейшее его упущение может сорвать полет. На одной из посадок, осматривая самолет «Р-5», бортмеханик обнаружил трещину в киле. Не заделай он ее, могла произойти авария и 6 человек поплатились бы жизнью.

При посадке на снежные аэродромы, несмотря на все старания летчика, хвост большой птицы обязательно увязал в снегу. Чагин после таких посадок долго ходил задумчивым. Вскоре у его самолета вместо обычной лыжи-костыля появилась металлическая лыжа с большей опорной площадью. Хвост больше не мешал посадке.

Возвращаясь с Вайгача, самолет попал в сильную пургу при 39° мороза. Перед носом самолета была сплошная стена падающего снега. Лететь в такую погоду невозможно. Вынужденная посадка в безбрежной тундре, вдали от жилья, была неожиданной для молодого полярника. Как только самолет сел, нужно было сейчас же выпустить воду из радиатора. Если ее выпустить прямо на землю — это значило, что самолет уже не сможет подняться без посторонней помощи. А в безлюдной тундре этой помощи можно и не дожидаться. Нужно было немедленно найти выход, иначе вода замерзнет и разорвет радиатор. Выход был найден. Чагин выломал из-под самолета добавочный бак для бензина и слил в него воду.

Двое суток продолжалась пурга. Мороз был так силен, что даже крепкое дерево, из которого был сделан самолет, часто потрескивало.

Но Чагин органически не мог сидеть без дела. Его невысокая коренастая фигура постоянно мелькала возле самолета, несмотря на то, что он уже поморозил себе руки и лицо.

Этот первый арктический полет был хорошей школой для Чагина. Опытный полярный летчик Фарих был для него прекрасным учителем. Он приучил Чагина предусматривать каждую мелочь, которая в полете может оказать неоценимую услугу. Каждая гайка, каждый шуруп могут пригодиться в дальнем арктическом перелете, где на тысячи километров не встретишь не только технической базы, но даже просто жилого поселка. После этого полета Чагин стал всегда держать наготове мешочек с гайками, болтами и шурупами. Он лежит у него под кроватью. Если даже ночью бортмеханика вызовут в полет, он никогда не забудет взять с собой этот мешок.

Лето 1935 г. в ледовом отношении было благоприятным. Ледокол «Красин» работал в Восточном секторе Арктики и редко встречал льды. На борту ледокола был маленький гидросамолет «Ш-2» для ледовых разведок. Помощи самолета в эту навигацию почти не требовалось; он налетал всего 19 часов.

Однако бортмеханику Чагину этот самолет доставил много хлопот. Долгое время мотор сдавал в воздухе. Чагин каждый раз терпеливо разбирал мотор, карбюратор, фильтр, — все было в порядке. Все части промывал в бензине, снова собирал, и все-таки мотор опять осганавливался. Однажды механик случайно опустил фильтр вместо бензина в ведро с горячей водой. Вода сейчас же помутнела. Оказалось, что фильтр был забит тонкой пленкой мыла, которая в бензине не растворялась, а разглядеть ее было невозможно. Какой-то «умник», не желая утруждать себя ремонтом, замазал мылом небольшую течь в перекрывном кране.

Чагин тщательно промыл кипятком фильтр и притер кран наждаком. После этого мотор уже не сдавал.

В начале 1936 г. Фарих с Чагиным снова совершили небольшой зимний перелет из Москвы в Амдерму.

Осень этого года прошла в усиленной тренировке и подготовке к трансарктическому зимнему перелету на двухмоторном самолете «Г-1». Командиром самолета был Фарих. Предстояло перелететь более 20 тыс. км. Путь пролегал через Свердловск, Красноярск, Иркутск, Якутск, Зырянку, Анадырь и оттуда по всему побережью Северного морского пути, с заходом на остров Врангеля.

Готовились к этому перелету долго, тщательно проверяли каждую деталь.

Чагин знал, что он отвечает за всю материальную часть, за точность работы механизмов, готовность к вылету, за своевременный ремонт. Во время полета он по приборам должен следить за работой моторов, на базах руководить заправкой самолета и нередко выполнять даже функции уборщика. Бортмеханик перед полетом всегда первым должен притти к самолету, подогреть воду, прогреть моторы, проверить работу всех механизмов. После посадки он последним обязан покидать самолет: нужно слить воду, закрыть моторы, прибраться и обеспечить безопасность самолета на случай сильного ветра. И часто бывает, что товарищи по экипажу успеют пообедать и даже завалиться спать, а бортмеханик еще возится у самолета.

Опыт первой вынужденной посадки в тундре пригодился Чагину. Много думал он о том, как упростить операцию со сливом и подогревом воды. Чагин сделал специальный бак, поместив его в хвосте само-

лета. Вода из бака, в котором она утром подогревалась при помощи двухрешетчатой лампы и змеевика, перекачивалась альвеером прямо в радиатор мотора. Эта конструкция значительно облегчила работу и сократила время, нужное для этой операции. 15 ведер воды подогревались за один час. Масло из мотора Чагин решил совсем не сливать и подогревать его одновременно с моторами. Этот метод тоже себя оправдал. При этом нужно только следить, чтобы до разогрева мотора не крутили винт. В масло иногда попадает вода, и образовавшаяся льдинка может поломать какой-нибудь поршеньек маслопомпы.

Самолет «Г-1» был оборудован новейшими приборами и радиостанцией, работающей на коротких и длинных волнах. Моторы были утеплены асбестом и сукном, а кабины самолета отеплялись отработанными газами.

9 февраля 1937 г. начался трансарктический перелет. Экипаж самолета состоял из двух пилотов, двух бортмехаников и одного штурмана. На борту находились три пассажира.

Задачей перелета было испытать работу моторов и приборов зимой, при низких температурах, завезти полярникам на дальние арктические форпосты газеты, литературу, письма и лекарства.

После Иркутска полет проходил при сильных морозах. Иногда самолет попадал в пургу. Но теперь вынужденные посадки были уже не страшны. Как только прекращался снежный вихрь и погода прояснялась, можно было без посторонней помощи греть воду и лететь дальше.

В Якутске кончалась освоенная трасса. Дальше предстояло самим прокладывать трассу, по которой еще не летал ни один самолет.

Путь от Якутска до Зырянки пролегал над высокими горными хребтами, глубокими ущельями и неизведанными просторами. Острые пики гор иногда неожиданно вырастали перед носом перегруженного самолета. Высота их была никем не измерена, а туман окутывал предательские вершины.

Самолет пролетал над неизвестными речками, не нанесенными на карты, над глухой колымской тайгой. Только опытные летчики могли благополучно провести самолет по такому опасному неосвоенному маршруту.

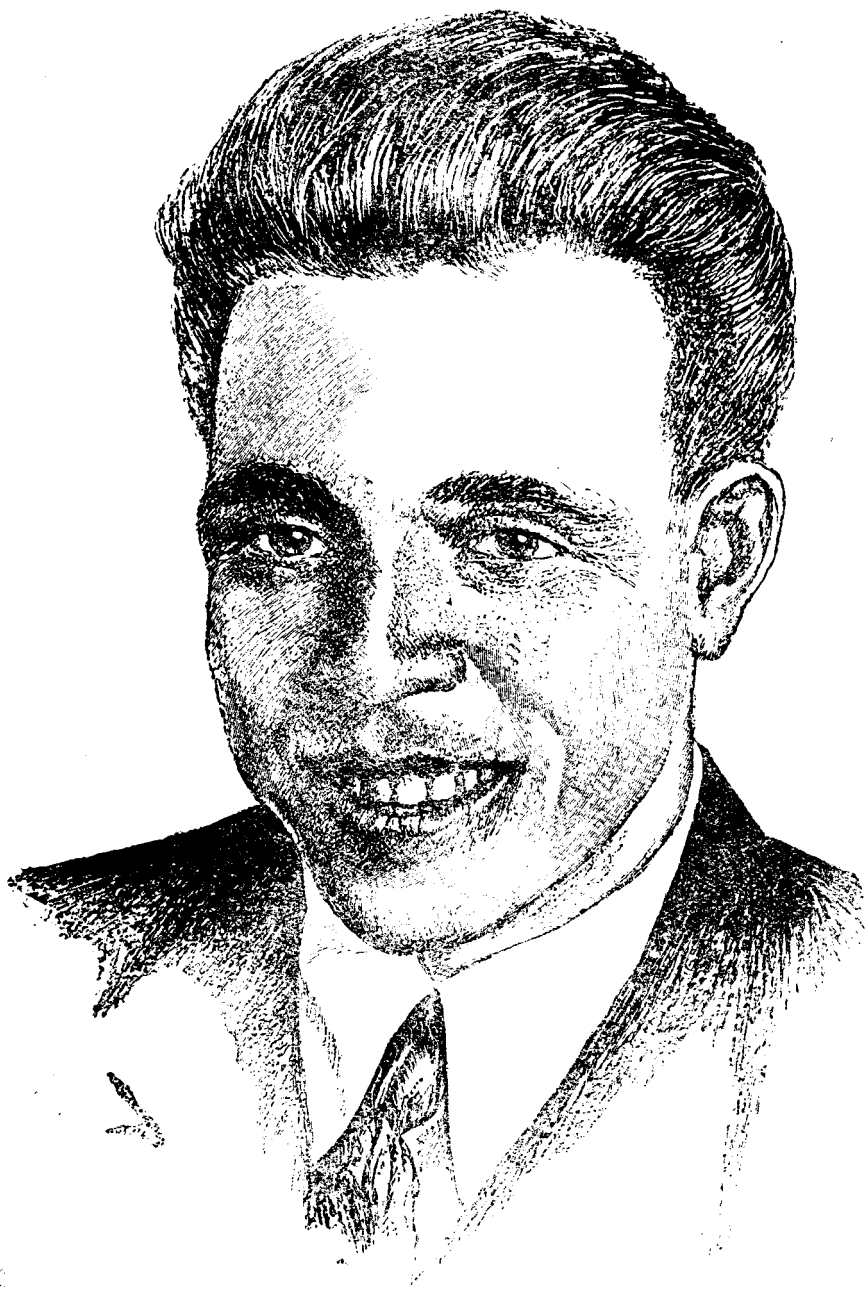
Прилетев в Зырянку, летчики с благодарностью пожали руки механикам. Если бы в пути подвели моторы, катастрофа была бы неминуемой — посадка ни в горах, ни в тайге невозможна.

Полет проходил при 57° мороза, на открытом воздухе трудно было даже дышать. Маршрут пересекал полюс холода, который находится в районе Верхоянска.

От Зырянки до Анадыря путь был не менее сложен. Сильный встречный ветер уменьшал скорость самолета: вместо 165 км в час он делал только 120. Горючего, которое было рассчитано на 1 200 км, теперь могло не хватить. Решили сесть в Маркове, за 250—300 км от Анадыря. На другой день летчик Каминский привез горючее из Анадыря, и оба самолета вместе улетели в столицу Чукотки.

Первую часть задания экипаж выполнил с честью. Самолет в зимних условиях, при лютom морозе, прилетел на Чукотку, проложив новую трассу над малоисследованным краем.

Дальнейший путь должен был идти побережьем. Но тут началась сильнейшая пурга. О полете нечего было и думать. Из дома в дом приходилось пробираться, держась за протянутые веревки. Чукчи утверждали, что это «умывался» молодой месяц. «Умыванье» затянулось. Пурга свирепствовала 14 суток.



Бортмеханик полярной авиации орденосец М. И. Чагин



Бортмеханик

М. И. Чагин в Якутске

во время трансарктического

перелета 1937 г.

Фото Н. Подорольского

Вылетев наконец из Анадыря в ясную безветренную погоду, экипаж через 2 часа получил радиограмму из Уэллена, что там шторм и видимость всего 100 м. Пришлось свернуть к заливу Креста.

Здесь пурга надела высокие крепкие заструги. При посадке самолет ударился лыжей о жесткий заструг, подпрыгнув, описал разворот на 360 градусов и, накренившись на правый бок, задрал хвост высоко вверх. Лыжа разлетелась на мелкие куски, а шасси глубоко ушло в снег.

Стоял трескучий мороз. Нужно было немедленно выпустить воду, а выходное отверстие для нее оказалось теперь наверху. Однако Чагин не растерялся: он начал сверлить радиатор.

— Цело ли шасси? — настойчиво вертелось у него в голове.

Авария была настолько серьезной, что летчики, выйдя из самолета, сильно помрачнели: не пришлось бы выбираться отсюда только с первыми пароходами...

Наконец радиатор был просверлен и вода, угрожавшая превратиться в лед, была выпущена. Чагин кинулся вниз и принялся быстро разгребать снег. Шасси было цело! К удивлению летчиков Чагин исполнил какой-то импровизированный танец на снегу и заявил, что полет можно будет продолжать через 6 дней, если с мыса Шмидта привезут два новых винта, казеинового клея, эмалиту и авиационного полотна. Это окрылило приунывших пилотов. На мыс Шмидта сейчас же полетела радиограмма, и на другой день самолет «У-2» доставил оттуда все нужные материалы.

Чагин принялся делать новую лыжу из многослойной фанеры. Работать приходилось день и ночь. На четвертые сутки лыжа была готова, ее оставалось только подсушить. Еще сутки ушли на смену винтов и остальной ремонт.

На шестой день самолет уже стартовал в дальнейший путь.

Так упорство Чагина, его изобретательность и привычка к различ-

ным ремеслам, приобретенная еще в детстве, помогли экипажу выйти из затруднительного положения.

Самолет побывал на острове Врангеля, на мысе Шелагском, в бухте Амбарчик, на Новосибирских островах, в бухте Тикси, на Нордвике, на мысе Челюскине, на острове Диксон, в Амдерме и т. д. Всюду самолет встречали радостно, полярники получали вести с Большой земли, давно не виденные газеты. Летчики помогали перевозить заболевших полярников в больницы, снабжали полярные станции медикаментами и другими необходимыми вещами.

Самодельная лыжа выдержала более тридцати посадок и, вполне еще пригодная к полетам, была заменена колесами в Амдерме.

При полете вдоль побережья сухопутному самолету иногда приходилось идти над открытым морем, он часто попадал в туман, в низкую облачность, шел слепым полетом, несколько раз начинал обледеневать, попадал в пургу, из-за погоды делал вынужденные посадки и по несколько дней пережидал ее капризы.

Но из всех этих перипетий экипаж выходил победителем. Советское правительство наградило участников перелета орденами Союза. Михаил Иванович Чагин был награжден орденом Трудового Красного знамени.

Необозримые снежные просторы тундры, молчаливая тайга в снежном уборе, разноцветные сполохи северного сияния, причудливые торосистые льды и зеленоватые айсберги северных морей поэтически восхищали и вдохновляли нашего бортмеханика, профессия которого, казалось, была далека от поэзии. Как невольная дань суровой и величественной красоте Арктики, в уме Чагина стали сами собой складываться рифмованные строчки. В клеенчатой тетради — спутнике его далеких путешествий — записано с десятком небольших стихотворений. Под всеми из них подписи: «О. Вайгач», «О. Рудольфа», «Анадырь».

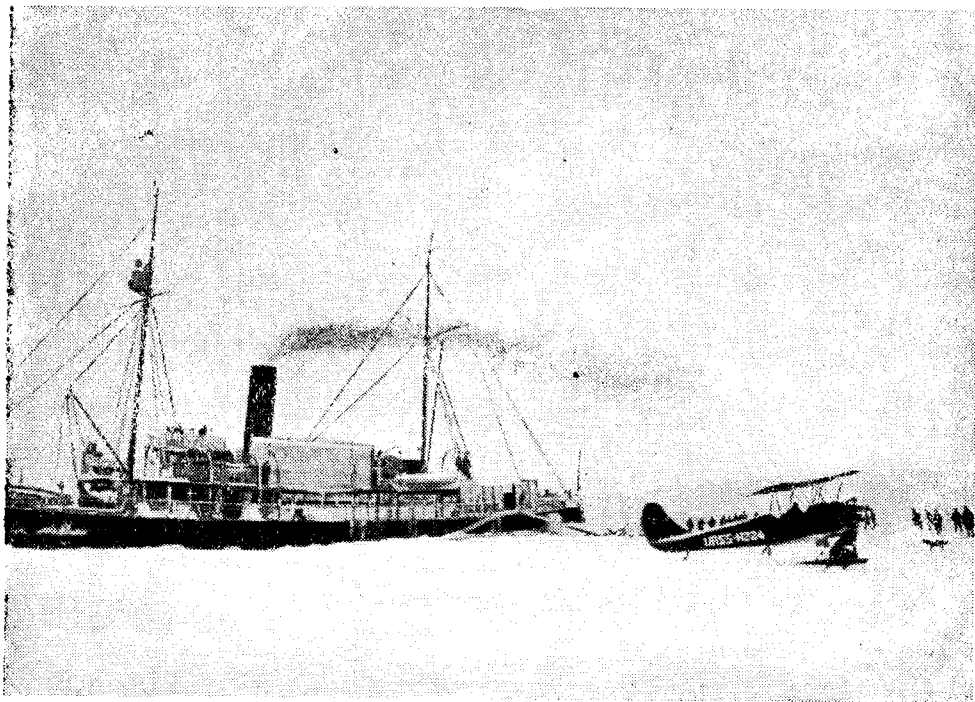
На Большой земле Чагин всегда очень занят, — он или учится, или готовит машину в очередной перелет. И только в Арктике, в периоды вынужденного бездействия, пережидая погоду, Чагин раскрывает свою клеенчатую тетрадь. Но и здесь, превращаясь в поэта, он попрежнему остается бортмехаником, для которого разговор с машиной — одна из центральных поэтических тем. Иногда среди арктических пейзажей здесь встречаются воспоминания о далеких подмосковных березах и пчелах, жужжащих над старой липой. Но всегда в них присутствует человек нового общества, влюбленный в свой труд, в свою машину, в свою страну.

В начале 1938 г. в Гренландском море заканчивала свой героический дрейф на льдине папанинская четверка. Навстречу им вышли ледокольные пароходы «Таймыр» и «Мурман». На борту каждого из них были самолеты. На «Таймыре» с летчиком Власовым в экспедицию отправился первым бортмехаником Чагин.

Когда «Таймыр» вошел в лед и расстояние до папанинской льдины стало доступно самолету «У-2», начали искать площадки для аэродромов. В обязанности Чагина не входили эти поиски, но он неизменно принимал в них участие. Только убедившись, что площадка действительно подходящая и машине не угрожает опасность, он возвращался на судно и принимался за сборку самолета.

Первый аэродром нашли в 500 м от корабля. Самолет решили собрать на месте и целиком перетащить на аэродром.

Всю ночь работали партии по расчистке аэродрома. Через трещины перекинули досчатые мостики, сбили все ропаки. На льду у корабля



Самолет летчика Власова на льдине у «Таймыра» на пути к дрейфующей станции «Северный полюс» в 1938 г. Бортмехаником на самолете был т. Чагин

Чагин с другими бортмеханиками собирал самолет. К утру, когда все было закончено, аэродром разломало. Пришли в движение льды и у самого судна. Пришлось разобрать самолет и быстро погрузить его на борт. У второго аэродрома — та же история, опять весь труд пропал даром.

Выдержка и работоспособность Чагина удивляли всех участников экспедиции. Вечером, идя на аэродром, они видели, как Чагин возился в пилотской кабине, из которой торчали только его ноги. Утром, возвращаясь с аэродрома, они заставляли ту же картину.

Третий аэродром был очень небольшой. Его могло нехватить для разбега самолета. Но другого выбора не было. Власов и Чагин придумали особый маневр. Прежде всего нужно было облегчить самолет. Чагин, который раньше снаряжал самолет, теперь вынужден был его «разоружать». Выкидывались все инструменты, запасы, лишнее оборудование. Чтобы максимально облегчить вес машины, пилот летел один, без бортмеханика.

Самолет отвели к самому краю льдины. Хвост, как у присевшей на скале птицы, свисал над водой. За каждое крыло держало по 15 человек, не давая самолету сдвинуться с места, пока мотор не наберет полную мощность. По команде Чагина все 30 человек отпускали самолет и кидались на землю, иначе он мог задеть их крылом. Маневр удался — самолет поднялся в воздух, даже не доходя до края льдины.

17 февраля Власов, вылетев на разведку, обнаружил разводье, которое шло по направлению к папанинской льдине. Летчик вернулся к «Таймыру» и, указывая ему путь, повел к героической четверке. У Власова радио не было. Чагин стоял на носу корабля и комментировал каждое движение самолета. Сделает ли он вираж, покачает ли крыльями — бортмеханик сейчас же переводит этот разговор машины на человеческий язык.

Вслед за «Таймыром» покинул свою стоянку и «Мурман».

Власов рассчитывал, что он будет вести корабли, пока хватит горячего, а там улетит к Гренландии, где заранее присмотрел подходящие посадочные площадки. Корабли вышли на большое разводье, самолет указал им нужное направление и, приветственно покачав крыльями, улетел. Суда долгое время шли одни. Когда все думали, что Власов давно уже приземлился, он неожиданно снова появился над судами. Чагин страшно встревожился: прошло уже около 4 часов со времени вылета самолета, и горячее у него с минуты на минуту должно было кончиться. Власов быстро стал снижаться и пошел на посадку на первую попавшуюся льдину. Она оказалась слишком мала. Чтобы не свалиться в воду, Власов направил самолет прямо на торос. Самолет остановился, но повредил себе лонжерон. С подошедшего «Таймыра», не дожидаясь спуска трапа, прыгали на лед люди. Огорченного Власова успокоил Чагин, обещав быстро отремонтировать самолет.

Двое суток возился Михаил Иванович в своей импровизированной «авиаремонтной мастерской» на борту «Таймыра». За это время суда успели подойти к папанинской льдине, и экипажи со знаменами пошли в лагерь.

Нетрудно себе представить, как велико было желание Чагина оставить затянувшийся ремонт и броситься навстречу папанинцам. Но была дорога каждая минута. На обратном пути самолет мог понадобиться для ледовых разведок. И Чагин остался. Он проводил взглядом ушедших товарищей и снова принялся лечить самолет. Через два дня самолет был в полной боевой готовности.

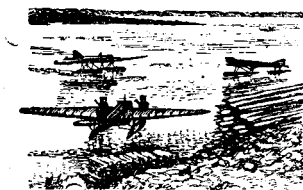
За работу в экспедиции по снятию папанинцев со льдины Михаил Иванович Чагин награжден вторым орденом — Знаком почета.

Все лето 1939 г. Михаил Иванович работал на Лене. Он летал из Якутска в Казачье, где строился большой промышленный комбинат. 33-местный гидросамолет летал через высокие хребты, садился на мало обследованные водоемы. Работать приходилось в трудных условиях, но комбинату нужны были люди, и самолет их исправно доставлял. Он сделал 16 рейсов, по 13—14 часов каждый. За работу на Лене Чагин получил Похвальную грамоту Главсевморпути.

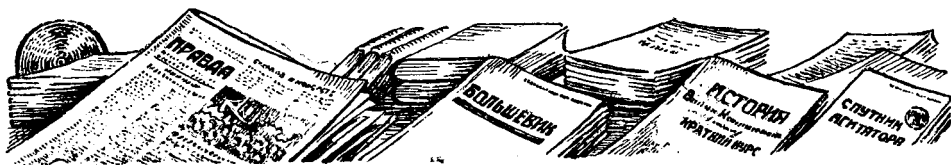
Начало 1940 г. прошло в напряженной учебе на курсах высшей летной подготовки при Воздушной академии. Несмотря на то, что многие его товарищи по учебе регулярно повышают свою квалификацию, а он только впервые пошел на эти курсы, Михаил Иванович решил не отставать. А если он чего-нибудь захочет — добьется наверняка. Прекрасный практик, Чагин и по теории оказался отличником.

Летом 1940 г. он будет работать на пассажирской машине Ленской авиалинии.

Скромный, необычайно работоспособный и инициативный, настойчивый, любящий Арктику полярник — таков бортмеханик 1-го класса большевик Чагин.



Т. КАРАВАЕВА



Партийная жизнь

Л. ФРЕНКЕЛЬ

КАК МЫ ИСПОЛЬЗУЕМ ПРАВО КОНТРОЛЯ НАД ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ПРЕДПРИЯТИЯ



Решением XVIII съезда ВКП(б) производственным первичным партийным организациям предоставлено право контроля деятельности администрации предприятия. Роль низовых парторганизаций, их ответственность за состояние работы предприятий значительно выросли.

За время, прошедшее после XVIII съезда ВКП(б), партийная организация Мурманского судоремонтного завода, используя право контроля, помогла руководству завода решить ряд хозяйственных вопросов.

В начале 1939 г. партбюро почти бездействовало и хозяйственными вопросами по-серьезному занималось очень мало. Как-раз в это время и было очень много недостатков и ошибок у руководства завода. Ремонт судов проходил неудовлетворительно, выпуск их из ремонта сильно запаздывал. Например тральщик «Енисей» простоял в ремонте сверх срока 4 месяца и завод понес убыток в 500 тыс. руб. То же самое произошло и с судном «Ветлуга», — убыток около 300 тыс. руб.

Работа отделов заводоуправления проходила явно неудовлетворительно. Долгое время у руководства важнейшего технического отдела завода стоял технически малограмотный работник Савин.

Все эти и другие недостатки в работе завода проходили мимо партбюро и всей парторганизации.

В апреле 1939 г. партийная организация взялась за исправление своих недостатков.

Парторганизация помогла руководству завода улучшить работу технического и конструкторского отделов. За развал работы был уволен с завода руководитель технического отдела Савин.

Партийное бюро рассматривало вопрос о причинах задержки строительства жилых домов. Были приняты конкретные мероприятия для ускорения этого строительства.

На одном из заседаний партбюро был заслушан доклад начальника

механо-сборочного цеха. При обсуждении доклада вскрыты недостатки в работе цеха и намечены мероприятия для их изжития.

Однако во всей работе партбюро не хватало основного — должной плановости и проверки исполнения. В большинстве вопросы ставились случайно, плана работы не было. Ряд основных вопросов уходил из поля зрения парторганизации, а те вопросы, которые ставили на партбюро, заранее не подготавливались. Часто вместо конкретного делового решения партбюро занималось общими разговорами. Не было должной проверки исполнения постановлений партбюро и партсобраний. Например не плохие решения, вынесенные в мае по улучшению работы механо-сборочного цеха, остались фактически на бумаге. Партийная группа механо-сборочного цеха ничего не сделала для того, чтобы добиться выполнения постановления партбюро.

Большую работу партийная организация провела в начале 1940 г.

На заседании партбюро было решено поставить доклад директора о работе завода за 1939 г. Партбюро выделило партийную комиссию, которая готовила содоклад и разрабатывала мероприятия по устранению недостатков. В комиссии участвовало 18 коммунистов и беспартийных инженерно-технических работников и стахановцев. Активное участие принимали инженер-коммунист т. Ванжа, беспартийный мастер т. Крюков, беспартийный инженер т. Сибирин и многие другие.

Партийная комиссия провела анализ работы цехов и отделов по основным вопросам производства. Комиссия подвергла резкой критике обнаруженные недостатки. На заводе плохо было поставлено планирование, не было должной организации труда. Социалистическое соревнование и стахановское движение не получало необходимой поддержки. Комиссия отметила, что коммунисты, за исключением отдельных товарищей, не заняли еще ведущей роли на производстве.

Заседание партбюро совместно с партийным активом завода прошло на высоком идейно-политическом уровне.

Коммунисты правильно ставили целый ряд принципиальных вопросов, критикуя работу руководства завода.

Разработанные комиссией предложения были утверждены партбюро, которое наметило ряд мероприятий, как-то: внедрить в работу цехов и бригад четкую плановость — развернутые месячные планы; покончить с организационной неразберихой, для чего оформить правильную техническую документацию в цехах и отделах; точно установить систему прохождения заказа по заводу и др.

Большое внимание уделило партбюро переходу завода в 1940 г. на работу по предварительной сметной калькуляции. До последнего времени завод получал с заказчиков за ремонт кораблей по фактически произведенным затратам. Это приводило к тому, что отдельные руководители цехов и отделов не боролись за снижение себестоимости ремонта, часто скрывали брак, переделки и др., которые заказчик по исполнительной калькуляции все равно оплачивал. Ясно, что такая «система» тянула завод назад.

Партбюро вынесло решение о необходимости подготовить завод к переходу на работу по предварительной сметной калькуляции.

Партбюро обсуждало план завода на 1940 г. Вначале была допущена ошибка: к разработке плана не были привлечены инженерно-технические работники. Но потом это было исправлено.

Выяснилось, что программа загрузки завода, представленная Морским управлением Главсевморпути, не обеспечивала нормальной работы цехов. Дирекции придется дополнительно загружать завод, изыскивая заказы на месте.

В плане 1940 г. штаты были раздуты, из-за чего повышались накладные расходы. Совмещение профессий не было отражено в штатном расписании. По предложению производственных совещаний, которые проходили по всем цехам и отделам, удалось сократить штаты инженерно-технических работников и служащих на 40 чел. Несколько профессий было совмещено. Например в литейном цехе профессию выбивщика совместили с профессией заливщика. В электро-радиоцехе электрослесарь совместил свою профессию с профессией обмотчика и т. д.

Партбюро обратило внимание директора завода также на неравномерное использование электроэнергии, из-за чего завод ежегодно платит большой штраф. На партбюро и после — на партийно-хозяйственном активе завода был внесен и еще ряд ценных предложений по улучшению работы завода.

После решения партбюро и партийно-хозяйственного актива директор завода т. Прокофьев взялся за выполнение этих решений, получая большую поддержку со стороны коллектива.

Партийному бюро необходимо в ближайшее время проверить выполнение своих решений. Нужно подготовить и обсудить некоторые узловые вопросы работы завода, как, например, готовность завода к навигации 1940 г. и др.

Членам партбюро, как руководителям парторганизации, необходимо углубленно и серьезно изучать наше производство, ибо без знания его нельзя контролировать и оказывать помощь дирекции.

Партбюро должно принять меры, чтобы партгруппы непосредственно в цехах и отделах занимались хозяйственными вопросами. Они должны контролировать работу цехов, помочь руководству провести жесткую финансовую дисциплину, правильно организовать труд и т. д. Коммунисты должны занять ведущую роль на производстве — такова важнейшая задача партгрупп в цехах.

А. ГАЛКИН

АРХАНГЕЛЬСКИЕ КУРСЫ КОМАНДНОГО СОСТАВА



Политуправление Главсевморпути организовало в этом году в ряде мест курсы для командного состава судовых и береговых организаций Севморпути. Задача курсов — поднять еще выше идейно-политический уровень кадров нашей системы, вооружить их марксизмом-ленинизмом, мобилизовать наши кадры на лучшую подготовку и проведение навигации 1940 г. По плану курсы должны охватить около тысячи человек, в том числе и командный состав полярных районов — острова Диксона, Усть-Порта, бухты Кожевникова, бухты Тикси, Чукотки и т. д.

Архангельский политотдел Севморпути уже провел первый созыв курсов командного состава.

Командный состав Севморпути проявляет большую тягу к учебе. Вместо 80 человек,

которые должны были заниматься на курсах двух созывов, в действительности было принято 90 человек, а желающих попасть на курсы оказалось еще больше.

Приведем некоторые высказывания курсантов, сделанные ими на совещании, посвященном выпуску первого созыва.

Тов. Заварухин сказал: «Курсы дали всем нам очень многое. Они расширили наш кругозор, помогли нам изучить «Краткий курс истории ВКП(б)».

Политуправление сделало хорошее, полезное дело, организовав их. Наша обязанность полностью использовать на пропагандистской и агитационной работе знания, которые мы получали на курсах».

Тов. Шелашский отметил, что ему и другим товарищам удалось впервые основательно изучить «Краткий курс истории ВКП(б)», расширить свои политические знания.

В этом духе высказывались и многие другие товарищи. Все они отметили большое значение курсов для успешного проведения агитационно-пропагандистской и хозяйственной работы.

Кто учился на архангельских курсах? На первом созыве училось 48 человек. Курсанты были разделены на две группы, по 24 человека в каждой.

Из 48 курсантов 27 были посланы с гидрографических судов. Здесь были и капитаны, и механики, и штурманы, и радисты.

Остальные товарищи — это командиры различных береговых организаций Севморпути (морская контора, торговое отделение, Артикснаб и др.).

На курсах было 10 членов и кандидатов ВКП(б), 3 члена ВЛКСМ, 35 беспартийных товарищей. Как видно из этих цифр, на учебу было послано очень мало комсомольцев. Среди комсомольцев в Архангельске слабо проводится партийно-политическая работа, их мало выдвигают на руководящие посты. Командиров-комсомольцев в архангельских организациях Севморпути имеется очень немного.

Кроме лекций по истории партии, на курсах проводились семинарские занятия. Слушатели много работали над книгой и самостоятельно.

Архангельский политотдел дал оценку успеваемости каждого курсанта. Из 48 человек усвоили «Краткий курс истории партии» отлично — 8 товарищей, хорошо — 17, удовлетворительно — 19 и слабо 4. Из 48 курсантов 28 полностью законспектировали все 12 глав краткого курса.

При организации курсов были допущены существенные ошибки.

Серьезным недостатком было некоторое несоответствие между временем, отведенным в программе для лекций, и временем, отведенным для самостоятельной работы.

Для последней оказалось мало времени. По этой причине часть курсантов не законспектировала полностью «Краткий курс истории партии», а у ряда товарищей конспекты оказались малоудовлетворительными.

Второй недостаток, о котором говорили курсанты на совещании, заключается в том, что отстающие товарищи не получали своевременной помощи от учебной части. В процессе учебы не был организован систематический контроль, не просматривались конспекты. Отстающие товарищи таким образом были предоставлены самим себе.

Третий недостаток. При комплектовании не было обращено внимания на то, что на курсах оказалось недостаточное количество коммунистов и очень мало комсомольцев. Архангельскому политотделу нужно было, не полагаясь на самотек, поработать над тем, чтобы партийно-комсомольская часть курсов была представлена куда солидней, чем она оказалась в действительности. Большие коллективы, как, например, судовой верфь, где работает около 300 человек, дали на оба созыва двух—трех курсантов.

Политотдел не должен терять связи с курсантами после учебы.

Нужно помочь в учебе тем из них, которые отставали на курсах. Им необходимо помочь закончить конспектирование «Краткого курса истории партии», до конца разобраться в вопросах, которые они слабо усвоили.

Политотдел должен обеспечить правильное использование на агитационно-пропагандистской работе товарищей, окончивших курсы. Необходимо повседневно интересоваться их работой, систематически им помогать, пропагандировать всеми способами, в том числе и через печать, опыт работы лучших товарищей.

А. РОМАНОВ

*Секретарь комитета
ВЛКСМ ледокола „Л. Каганович“*

КОМСОМОЛЬЦЫ ЛЕДОКОЛА



Скоро начнется арктическая навигация 1940 г. Советские полярники призваны провести ее образцово и строго по графику. Для этого мы имеем все возможности. Навигация прошлого года дает нам в руки ценный и поучительный опыт, который надо использовать в этом году, чтобы провести навигацию с более высокими показателями.

О чем говорит опыт комсомольской организации ледокола «Л. Каганович»?

Еще в период подготовки к навигации 1939 г. комсомольцы приняли деятельное участие в обсуждении графика плавания. Комсомольская организация включилась в социалистическое соревнование имени третьей Сталинской пятилетки, все комсомольцы взяли на себя индивидуальные социалистические обязательства.

Когда началась навигация, на корабле была создана комсомольская вахта кочегаров во главе со старшим кочегаром-комсомольцем т. Клещевым. Комитет комсомола помог ему правильно расставить людей.

Как наиболее опытный работник, т. Клещев непосредственно у котла обучал товарищей, как держать пар, как лучше чистить топку. Его бригада добилась на судне первого места в соревновании.

Комсомольцы интересовались всеми вопросами жизни корабля. Например большое внимание было уделено спасательным средствам. Раньше они находились в ведении одного человека, который не мог обеспечить содержание их в полном порядке. Комитет комсомола поставил перед командованием вопрос о том, чтобы каждый спасательный катер имел прикрепленного моториста. Администрация согласилась с предложением комсомольцев. Комитет комсомола принял самое горячее участие в подборе квалифицированных мотористов.

Передовые комсомольцы производственников т.т. Басов, Федорченко и Котович после вахты знакомились с моторами, приводили катера в должный порядок. Спасательные средства на ледоколе все время находились в боевой готовности.

Во время арктического рейса стала сдавать радиостанция. Были обнаружены серьезные конструктивные недостатки станции. Нужно было, в частности, отточить якорь динамомашин. На обточку якоря встал комсомолец — токарь т. Дашевский. Якорь был отточен в срок. Радиостанция после ремонта значительно улучшила работу.

Мы добивались того, чтобы ни одно ценное рационализаторское предложение не оставалось без внимания.

Раньше морские суда набирали пресную воду в бухте Провидения, далеко от места стоянки. На эту операцию затрачивалось много ценного навигационного времени. Комсомольцы внесли предложение набрать пресной воды на обратном пути в Певеке. Командование согласилось. Во время приема воды в Певеке комсомольцы проложили шланги на полторы мили, наполнили бочки водой и запаслись ею не только для себя, но и для парохода «Анадырь». Этим было сэкономлено несколько суток ходового времени.

Отлично работали комсомольцы на погружно-разгрузочных операциях. Из трех бригад, выделенных на разгрузку, одна была комсомольской. Бригадир ее штурман Пупкевич образцово организовывал труд. Еще за полчаса до начала смены он приезжал на место разгрузки и информировал бригаду об итогах выгрузки за прошедшую смену. Товарищи, выступавшие на этих небольших совещаниях, советовались, как правильнее расставить людей, как обеспечить успех в работе. Многие комсомольцы внесли ценные предложения. Например во время разгрузки кунгасы раньше ставились кормой к берегу. Наша комсомольская бригада решила ставить кунгасы к берегу бортом. Это позволило ускорить темпы выгрузки. Особенно быстро выгружались рель-

сы и железо. Бригада т. Пупкевича добилась перевыполнения нормы выгрузки по сравнению с другими бригадами на 20%. За это наши комсомольцы получили благодарность от руководства.

За время навигации много комсомольцев стало стахановцами и ударниками. В начале навигации у нас было 10 стахановцев и 17 ударников, а к концу навигации уже 30 стахановцев и 13 ударников. Лучшие из них — это старшина вахты кочегаров т. Клещев, кочегар т. Харченко, токарь т. Дашевский и другие, награжденные значком «Почетного полярника» и Почетной грамотой Главсевморпути.

После арктического рейса комсомольская организация обсудила план подготовки ледокола к навигации 1940 г. Комсомольцы и вся молодежь включились в социалистическое соревнование на досрочное и высококачественное выполнение ремонта. Экипаж разбилась по бригадам. Каждая бригада, каждый комсомолец имели свой социалистический договор.

На общем комсомольском собрании мы обсудили доклад второго механика т. Стефановича о первых итогах ремонта. Докладчик рассказал, как комсомольцы машинного и котельного отделений перевыполняют свои обязательства. Бригада левой машины (бригадир — старший машинист комсомолец т. Колобашкин) выполнила задание на 246%. По котельному отделению бригада старшины кочегаров комсомольца т. Харченко выполнила план на 310%.

Комитет комсомола спланировал вокруг себя хороший актив в 15-20 человек из числа передовых комсомольцев. Многие из них активно помогали комитету, получали отдельные поручения и четко их выполняли.

Мы систематически заслушивали отчеты отдельных комсомольцев по различным вопросам. Не ладилась, например, оборонная работа. Комсомолец т. Куприянов, руководивший этим участком, считал, что улучшить оборонную работу на судне невозможно. Мы побеседовали с Куприяновым на заседании комитета, указали на его ошибку. После этого дело пошло лучше. Во время стоянки в Певеке организовывалась стрельба из винтовок и многие сдали нормы на «воровшиловского стрелка».

Во время рейса все комсомольцы занимались в кружках технической учебы, которая проводилась регулярно через день. Впоследствии 35 комсомольцев сдали государственный техминимум.

На ледоколе хорошо работал кружок подготовки в морской техникум. 15 комсомольцев после учебы в кружке подали заявление о зачислении в техникум.

На корабле был организован кружок сперристов. В кружке занималось 12 комсомольцев без опыта от производства. Некоторые из кружковцев уже работают на судах учениками сперристов. В таких кадрах нуждаются суда Главсевморпути.

Многие из комсомольцев-стахановцев были командованием судна выдвинуты на более ответственную работу.

Комсомолец-стахановец А. П. Колобашкин пришел на ледокол в мае 1938 г. машинистом II класса. За хорошую работу он был переведен в машинисты I класса. Спустя год т. Колобашкин отлично сдал техминимум, был выдвинут в старшие машинисты и хорошо справляется с работой.

Комсомолец-стахановец Ф. Б. Дашевский работал на ледоколе с 1938 г. кочегаром II класса. Изучив машинное дело, он стал машинистом II класса, настойчиво изучал токарное дело. Комсомольцы машинной группы избрали т. Дашевского комсоргом. Затем он был послан на курсы политработников при Главсевморпути.

Комсомолец-стахановец И. М. Бандурист сначала работал машинистом II класса, затем был выдвинут на пост моториста. На-

стойчиво повышая свою квалификацию, т. Бандурист в 1939 г. закончил на «отлично» курсы штурманских электриков. В конце арктического рейса 1939 г. он переведен для прохождения практики сперриста на ледокол «Л. Каганович».

Комсомолец-стахановец т. Бабушкин пришел на ледокол в 1938 г., не имея никакой квалификации, и стал уборщиком. За образцовое отношение к делу, за стахановскую работу он неоднократно отмечался командованием ледокола. Хороший производитель и активный общественник, т. Бабушкин занимался в общеобразовательной школе и одновременно готовился стать машинистом. После сдачи техминимума в конце сентября 1939 г. он был назначен машинистом II класса.

Таких примеров много. В дружной стахановской работе росли и закалялись наши кадры.

А. СИВАКОВ

СТЕННЫЕ ГАЗЕТЫ ПОЛЯРНЫХ СТАНЦИЙ



Всюду, где оказывается советский человек, где поселяются и работают даже небольшие коллективы людей, проникает и большевистское печатное слово.

На далеких полярных станциях стенные газеты, так же как на предприятиях, в колхозах, учреждениях, выступают в качестве организаторов общественного мнения, в качестве агитаторов и пропагандистов решений партии и правительства. Они мобилизуют полярников для лучшего выполнения их основной задачи — превратить Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль.

В холодном Карском море, у устья Енисея, на острове Диксон выходит несколько стенных газет. Лучшая из них — «Пурга» — издается полярной станцией. На смотре стенных газет острова она получила первую премию.

«Пурга» — небольшого формата, выходит 2 раза в месяц. Заметки короткие, как правило, написанные от руки. Внешний вид привлекательный, много местных фотоснимков.

По газете можно судить о производственной работе, партийной и комсомольской жизни, быте, отдыхе и развлечениях полярников.

Производством «Пурга» занимается из номера в номер.

Навигация 1939 г. подходила к концу. В очередном номере публикуются предварительные итоги. Тут же газета призывает своих читателей своевременно подготовиться к навигации 1940 г. В заметке «Наши ближайшие задачи» она пишет:

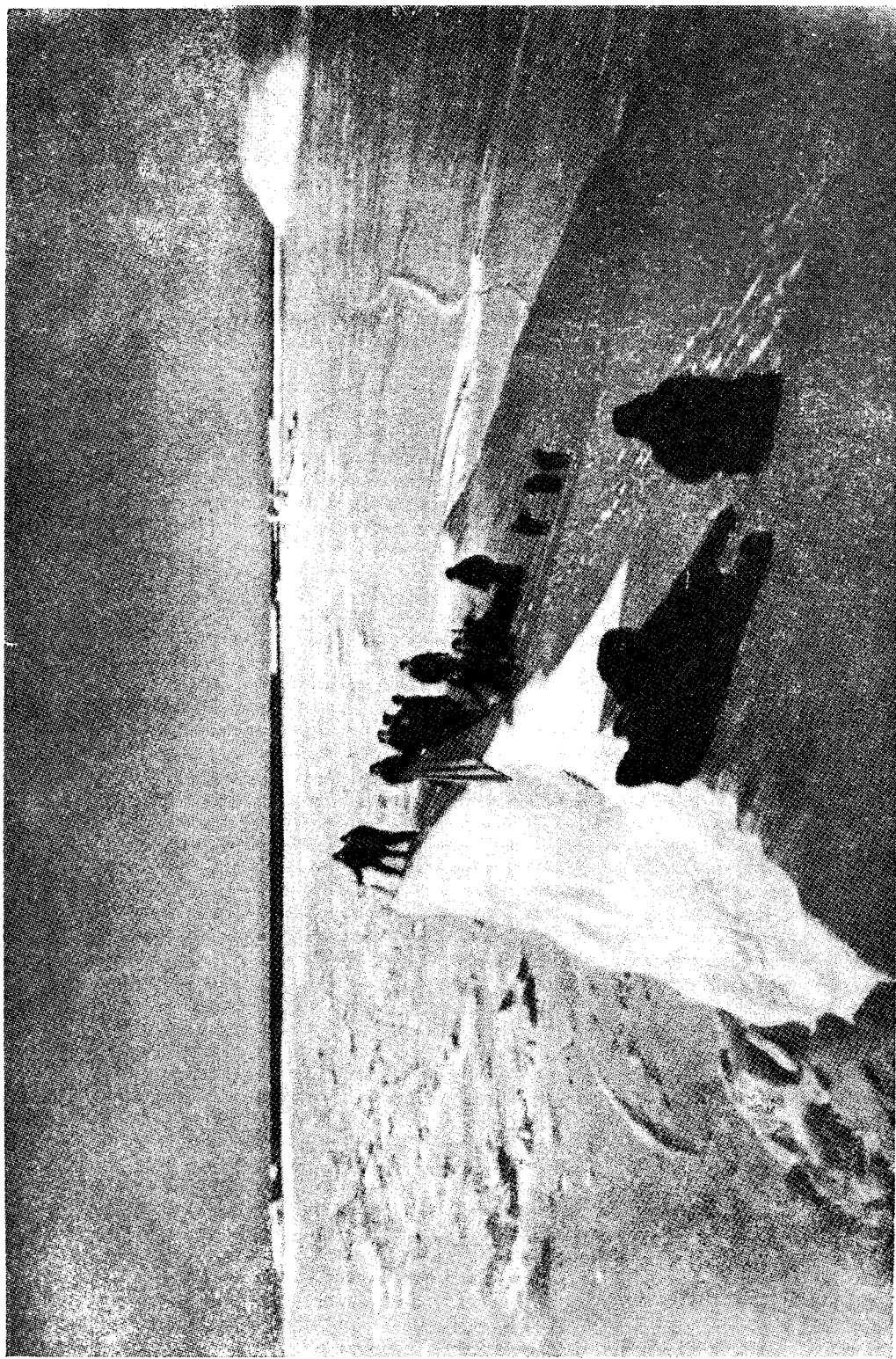
«Готовиться к навигации 1940 г. надо сейчас. Пока не поздно, необходимо приступить к прокладке новых и замене старых кабелей. На мысе Шмидта строится новый радиоцентр. Наша задача — дать мысу Шмидта такую линию связи, которая бы обеспечила четкую работу радиостов. Нам нужна сложная антенна с высоким коэффициентом отдачи. Для этого требуются при мачты, которые надо ставить теперь же».

Освещая ход социалистического соревнования, газета систематически показывает передовых людей станции, подтягивает отстающих.

Энтузиасты, обеспечивающие успех газеты, — члены редколлегия: комсомолец Г. Щелочков и радиотехник А. Гончаров.

Хорошую оценку на смотре получила стенная газета «Наш путь». Она выходит на Старом Диксоне и обслуживает коллектив в 70 человек. Газета регулярно печатает материалы о стахановцах под общим заголовком: «Наши знатные люди». В этом отделе простыми словами рассказывается о буднях стахановцев, их ударной работе, честном труде.

Иван Леонтьевич и Дмитрий Семенович



Первомайская демонстрация на острове Рудольфа в 1939 г.

Крупновы в Арктике не новички. Первый из них работает там с 1935 г., второй с 1934 г. Вот как описывает их работу газета «Наш путь»:

«Плотниками Крупновыми проделана большая и в то же время очень ответственная работа. Они произвели внутреннюю отделку обсерватории, закончили ремонт жилых помещений Нового и Старого Диксона, кухни и бани. Отремонтировали мебель, сделали новые столы и шкафы.

К навигации плотники Крупновы собрали новый жилой дом, сделали пристройку к складу. Кроме того, они отремонтировали катер.

Их рабочий день запряжен полностью. Добросовестное отношение к труду, знание в совершенстве своего дела — вот отличительное качество этих стахановцев».

Так на Диксоне, там, где строится новый полярный порт, стенные газеты популяризируют стахановский труд, показывают лучших людей, передают их опыт.

Общественные организации Чукотской культбазы в заливе Лаврентия издают стенную газету «За советскую культуру». Она много уделяет внимания местному национальному населению.

Вот одна из заметок. Чукчанка Айнеут рассказывает в ней о своем прошлом и настоящем:

«Деятнадцать лет меня выдали замуж за бабрака в селение Нунымо. Помню маленькую убогую ярангу с пологом на три человека. Спать приходилось мало, надо было много работать, помогать мужу, чтобы не умереть голодной смертью. Помню и то, как в один из осенних дней пришло американское зверобойное судно. В ту пору было много моржей. Мужа американцы пригласили разделывать моржовые шкуры. Он работал очень долго и много, так работал, что однажды у него распухло все лицо от непосильного труда. А получил он за это всего один доллар, такой доллар, на который можно было купить только пол пачки патронов или два фунта сахара.

У мужа не было ружья, он охотился капканами. И вот как-то раз нам посчастливилось: он поймал пять песцов. И что же? Все эти шкурки американцы забрали за один винчестер и пачку патронов. Много было таких случаев, когда американские шкуродеры даром забирали пушнину у многих других чукчей.

Вся жизнь того времени мне кажется тяжелым сном. Только с приходом советской власти жизнь стала совсем другой. В 1929 г. у нас появился кооператив и была построена культбаза. В 1930 г. я отдала своих детей в школу. Я радовалась, когда мои дети приезжали домой здоровые и в новых костюмах.

За пушнину и моржовые шкуры муж стал получать в кооперативе много денег и много патронов. В 1932 г. на вы-

рученные деньги от продажи пушнины мы построили новую ярангу с большим пологом. Мы стали жить на славу. Вступили в колхоз и всей семьей, с двумя сыновьями, дружно там работаем. И жизнь для нас теперь кажется не сном, а счастливой действительностью. Я много, много раз повторяю: «Спасибо товарищу Сталину за такую богатую жизнь!».

Далеко на северо-востоке находится остров Врангеля. Здесь небольшая группа полярников издает стенную газету «Полярный луч».

Тематика самая разнообразная. Газета много пишет о комсомоле, оборонной работе, печатает письма патриотов родины. В центре внимания — производственная жизнь коллектива, навигация. В газете то и дело призывы: «Навигацию встретим образцово», «Капитально отремонтировать плавсредства», «Нужны прочные причалы для разгрузки пароходов», «Закончить работы по устройству ветряка», «До наступления навигации отремонтировать вездеход и трактор», «Территория станции должна иметь опрятный вид» и т. д., и т. п.

Вот новогодний номер. В него вложено много инициативы и труда. Номер получился живой, веселый, увлекательный. К нарисованному деду-морозу приделана борода из куска оленьей шкуры. Почти каждому полярнику в газете преподнесен своеобразный новогодний подарок, высказаны пожелания на будущее.

На полярной станции острова Котельный работает один из самых маленьких коллективов полярников — всего 5 человек. Все же и здесь стенная газета «Вымпел» играет организующую роль.

«Навигация в Арктике началась, — пишет газета. — Суда вышли в рейс. Начались полеты самолетов».

И «Вымпел» призывает свой маленький коллектив:

«Все силы на отличное обслуживание навигации».

В другом номере газета опубликовала материал о поваре-стахановце т. Чернове. Последний очень умело готовит вкусные завтраки, обеды, ужины. Тов. Чернов не только повар, но и свинарь. Он ухаживает и выращивает завезенных на станцию поросят. Повар участвует во всех авральных работах.

Так четверо советских людей через печать поднимают стахановский труд своего товарища, воодушевляют его на дальнейшие успехи.

Вот еще уголок Арктики — остров Белый.

Кончился рабочий день. Пора и отдохнуть, повеселиться, заняться самообразованием, выполнить общественные поручения.

Редактор т. Архипов готовит очередной номер стенной газеты «Маяк». Ему помо-

гают коммунисты и комсомольцы, в газету дают заметки все полярники острова.

Комсомольцы острова готовят лыжный поход. И об этом немедленно сообщается в газете.

На одном из очередных партийных собраний были приняты в кандидаты ВКП(б) несколько товарищей. На следующий день в стенгазете появился раздел «Партийная жизнь», в котором помещен материал о партийном собрании.

Интересна заметка, озаглавленная «Наш досуг»:

«С наступлением полярной ночи проф-организация развернула большую культурно-массовую работу. Начали регулярно заниматься кружки: музыкальный, радио, фото. Хорошо работают кружки по изучению винтовки и нагана, мотора внутреннего сгорания, аппарата Морзе. Успешно проведен бильярдный турнир, вечер самодеятельности.

Охотой на песцов занимались все зимовщики. Производственное задание было

выполнено, а полярники получили хорошую спортивную зарядку.

Проведен лыжный кросс. В нем участвовало 11 человек. Регулярно выходили на стрельбища, учились стрелять из мелкокалиберной винтовки.

Полярники прослушали 4 лекции врача об оказании первой помощи».

Газеты выходят на самой северной точке материка Европы и Азии — мысе Челюскине, в бухте Тихой на Земле Франца-Иосифа, во многих других пунктах Советской Арктики.

* * *

Все полярники Главсевморпути сейчас готовятся к навигации.

Многочисленные полярные станции, разбросанные по необъятной Советской Арктике, на тысячекилометровом Северном морском пути, тоже готовятся помочь успеху летнего плавания.

Стенные газеты на этих станциях — на посту. Они помогают во всеоружии встретить навигацию.






В Центральном полярном бассейне

(Материалы героического дрейфа „Г. Седова“)

А. ЕФРЕМОВ

*Герой Советского союза,
старший помощник капи-
тана ледокольного парохо-
да „Г. Седов“*

ГИДРОЛОГИЧЕСКИЕ НАБЛЮДЕНИЯ

 **Б**ыл октябрь 1938 г. С погашенными котлами «Седов», увлекаемый льдами моря Лаптевых, быстро дрейфовал на север.

Наступала полярная ночь. В каютах зажглись лампы. Заканчивались последние приготовления к зиме. Аварийные запасы были уже готовы. В котельной сооружались бревенчатые распорки для предохранения судна от ледовых сжатий.

Было ясно, что «Седову» предстоит длинный путь через центральную часть Северного ледовитого океана. Перед седовцами открывалась заманчивая перспектива побывать в малоисследованных и совсем еще не исследованных районах Полярного бассейна, обогатить науку новыми научными данными об Арктике. И пятнадцать советских моряков-полярников, преисполненных желанием выполнить свой долг перед родиной, настойчиво и с энтузиазмом занялись научными наблюдениями.

В обширную программу научных работ на «Седове» входили астро-

номические, метеорологические, привитационные, магнитные и океанографические наблюдения.

Мне, имевшему уже некоторый опыт в области гидрографии, пришлось заниматься гидрологическими наблюдениями.

Прежде всего надо было создать соответствующую техническую базу — тросы, лебедки, аппаратуру. Кое-что из этого имелось, но многого не хватало.

Не было тросов. Их решили изготовить из старых швартовых тросов. Эту тяжелую работу взяли на себя боцман Буторин, матрос Гаманков и котельщик Гетман. В темноте на палубе при сильных морозах и ветрах они разматывали двухсотметровую «бухту» троса и распускали его на пряди. Слежавшийся стальной канат не выпрямлялся, закручивался в петли. Но они методично, метр за метром, распускали его. Полученные пряди распускали на еще более тонкие. Затем из кусков по 200 м сплетали тросы различной длины.

Когда «Седов» находился еще с караваном «Садко», мы раздобыли на одном из кораблей старый же-



Старший помощник капитана ледокольного парохода «Г. Седов» А. Г. Ефремов.
Фото Р. Кармен

лезный барабан. Из него наши механики Трофимов, Токарев, Алфёров и Недзвецкий сконструировали отличную лебедку.

Для гидрологических работ необходимы специальные приборы — батометры. Они снабжаются особыми термометрами, которые приносят с различных глубин сведения о температуре воды. На судне были батометры, оставленные научной экспедицией (снятой с корабля весной 1938 г.). Но на них не было термометров. Случайно среди разных пружин мы нашли несколько десятков термометров, однако из них оказались годными только четыре, остальные не действовали. Тогда взялись за починку нескольких бездействовавших термометров. Мы брали их и нагревали над огнем шарики с ртутью. Под влиянием высокой температуры ртуть расширялась и стала свободно проходить по трубке. Таким образом мы исправили несколько термометров, но не знали еще, насколько правильны их показания. Решили про-

верить. Положили в ведро со снегом один исправленный и один хороший, надежный термометр. Снег таял, мы регулярно сверяли показания обоих термометров и убедились, что оба дают одни и те же показания. Эта проверка производилась два дня. Так были несколько раз проверены все термометры.

Мы с облегчением вздохнули: все главное и необходимое для гидрологических работ теперь уже имелось, и можно было приступить к делу.

В нескольких метрах от корабля сделали во льду прорубь и соорудили над ней козлы из трех бревен. Лебедку установили возле самой проруби в небольшом углублении во льду, которое залили водой. Вода замерзла, и лебедка оказалась на прочном фундаменте. На всякий случай прикрепили ее еще к двум деревянным брускам. Блок-счетчик приспособили на железной скобе. Чтобы удобнее было ставить батометры, замечать температуру, устроили пирамиду (наподобие пирамиды для винтовок). В завершение притащили письменный стол. Над всем этим хозяйством раскинули палатку.

Первая гидрологическая станция была взята 16 октября 1938 г. Выбрали горизонты (глубины): 0, 10, 25, 50, 75, 100, 150, 200 и 300 м. Это все, что позволяла сделать длина нашего троса.

Однако станция дала очень интересные результаты. Полученные данные о температурах воды на различной глубине полностью подтвердили наблюдения, произведенные Нансеном на «Фраме» более 44 лет назад. Наблюдения показали, что поверхностный слой холодных вод Ледовитого океана имеет температуру минус 1,7°. На глубине 50 м заметно некоторое потепление, после 200 м температура становится положительной и на 300-метровой глубине она достигает уже 0,7° тепла.

Успех первой гидрологической

станции вылился в настоящее торжество всего экипажа корабля. Ведь это был подарок седовцев ко дню двадцать первой годовщины Великой Октябрьской социалистической революции. За ужином в кают-компании дружная семья седовцев подняла тост за дальнейшее процветание советской гидрологии.

Обрадованные удачей, мы решили максимально увеличить объем гидрологических наблюдений. Начали с того, что нарастили трос до 410 м. Затем, поскольку было обнаружено, что между горизонтами в 200 и 300 м имеется значительный переход от отрицательной температуры воды к положительной, стали брать горизонт на глубине 250 м. Но и это не удовлетворяло нас. Хотелось раскрыть тайны еще больших глубин океана, взять станции до 750 м, для чего пришлось доростить еще 350 м троса.

Наступила зима, а вместе с ней и полярная ночь. Морозы, сопровождавшиеся сильными ветрами, достигали 35—40°. Было очень холодно. От ветра кое-как защищала палатка. Но от морозов не было никакого спасения. Приходилось выносить много неприятных ощущений. Два человека без отдыха вертели лебедку, выбирая из воды трос вместе с батометрами. Третий направлял трос палкой так, чтобы он ложился на барабан равномерными шлангами. После каждых 100 м третий подменял одного из двух, вращающих лебедку. Работавшие со мною Буторин, Гаманков, Шарыпов, Гетман и Мегер долго будут помнить наши зимние гидрологические станции. Летом эта работа проходила сравнительно легко, но зимою станции были просто мучительными.

Стекавшие с мокрого троса ка-



Палатка седовцев, в которой находилась глубоководная лебедка

Фото Д. Дебазова

пли воды попадали на блок-счетчик, шестеренки, шкив и проволоку. Все это мгновенно обмерзало, отказывалось действовать. Вынутые из воды холодные металлические приборы приходилось держать голыми руками. Батометры за 2—3 минуты, в течение которых с ними манипулировали, покрывались тонким слоем льда. Дело усложнялось еще и тем, что станцию приходилось брать несколькими сериями. Нужно было взять семнадцать горизонтов. А батометров было всего три. Приходилось по шесть и более раз опускать их в воду, прикрепляя три батометра на трос на определенном расстоянии друг от друга.

В палатке непрерывно горел примус, на котором кипятилась в чайнике вода. От чайника подымались густые клубы пара, и вся палатка наполнялась сплошным туманом. Похоже было на парную баню, хотя температура и оставалась чрезвычайно низкой. Тусклый свет фонаря с трудом позволял следить за показаниями блок-счетчика. Но еще труднее было отмечать показания термометров. Пришлось прибегнуть к помощи карманного фонарика. Кипяток был нашим спасителем, — им поливался блок-счетчик. В чайнике «купали» механизмы батометров. Мороз заставлял «добровольно» окунать на мгновение в кипяток и застывшие пальцы. Правда, под конец работы ощущение в руках от частой смены холода и тепла было не из приятных. Но ничего не поделаешь, таковы условия гидрологических наблюдений в Арктике.

Батометры приносили с собой пробы океанических вод различной глубины. Из батометров их переливали в склянки. Чтобы уберечь драгоценные пробы от мороза, склянки держали за пазухой, согревали их теплом собственного тела. И даже ходили осторожнее, чтобы случайно их не разбить.

Химической лаборатории на «Се-

дове» не было. Из-за отсутствия химикалий мы не могли производить химические анализы полученных проб. Между тем без определения солености воды результаты гидрологических наблюдений были бы далеко не полными, что конечно не отвечало нашим задачам. Решено было собирать пробы в сосуды, сохранить их и привезти на Большую землю.

От экспедиции, бывшей на «Садко», остались бутылочки емкостью по $\frac{1}{4}$ л. Но их запас быстро иссяк. Тогда в ход пошли бутылки различной емкости и формы. По трюмам и кубрикам мы собирали бутылки из-под вина, пива, разные склянки медицинского назначения. Все эти бутылки промывались горячей водой и затем наполнялись пробами.

Закупоривали бутылки самодельными пробками, изготовленными из старых негодных спасательных нагрудников. Затем тщательно заливали парафином. На каждой бутылке белыми надписывали порядковый номер гидрологической станции, горизонт и время, когда была взята проба. Эти же данные записывались и в специально заведенном журнале.

По мере того как «Седов», дрейфуя, проходил все новые и новые районы Северного ледовитого океана, проб накоплялось все больше и больше. Сначала ими заполнили полки кладовой, потом шкафы салона, и наконец я вынужден был уступить единственный шкафчик моей каюты. Сейчас эти пробы доставлены на Большую землю и обрабатываются.

Когда «Седов» находился на 85-й параллели, мы решили сделать несколько глубоководных гидрологических станций. Глубокие горизонты — 1 000, 1 500, 2 000 м — можно было взять только с помощью троса соответствующей длины и механизированной лебедки. Между

тем сплетенные еще в начале дрейфа глубоководные тросы при опускании их в воду не выдерживали своей собственной тяжести и часто рвались. И каждый раз Буторин, Гаманков и Гетман принимались вновь за плетение троса. Мы с восхищением всегда будем вспоминать об этой громадной и упорной работе наших товарищей.

Наконец 17 марта 1939 г. в вахтенном журнале было впервые отмечено удачное измерение глубины океана. На этот раз был применен трос новой «конструкции»: он был спаян из 72 тонких стальных проволок. Это произошло, когда «Седов» находился за 86-й параллелью, в одной из самых северных точек дрейфа. Глубина превышала 4000 м. Но, как известно, в дальнейшем седовцам удалось измерить еще большие глубины, превышавшие 5000 м.

Первую глубоководную гидрологическую станцию мы решили сделать на 2000 м. Долго пришлось травить трос, пока наконец на блок-счетчике не появилась желаемая цифра. Пустили по тросу грузик, иначе его еще называют «почтальоном». Назначение «почтальона» сводится к тому, чтобы дойти до батометра и силой своей тяжести привести в действие механизмы, отчего батометр опрокидывается и уже в таком виде извлекается из воды. Только в этом случае зафиксированные на глубине показания термометров остаются без изменения.

Каково же было наше разочарование, когда, выбирая трос, мы обнаружили, что «почтальон», не дойдя до батометра, остановился на полпути. Оказывается, падая, он набирал на себя смазку и застрял в месте утолщения троса (то-есть в месте сращения концов). Весь труд оказался напрасным, надо было начинать все с начала. Однако от «почтальонов» фабричного производства решили отказаться. Стали изобретать. Машинист Шарыпов отлил грузы из баббита с большими от-

верстиями. Но и эти грузы требовали усовершенствования. Кому-то пришла в голову мысль использовать в качестве «почтальона» обыкновенную такелажную скобу. Снова опустили батометры и послали по тросу скобу. Прошло 25 минут томительного ожидания (время, нужное, чтобы скоба дошла до батометра). Затем начали выбирать трос электромотором.

Батометры были опрокинуты. Но в дальнейшем пришлось и от скобы отказаться, так как она не всегда попадала на батометр в нужное место и мы становились жертвой злой шутки самодельного «почтальона». В конце-концов сделали грузики с отверстием приблизительно в палец. Они и служили нам до конца гидрологических работ. Сейчас, закончив свою миссию, они хранятся в Арктическом музее в Ленинграде, как образец новшества, примененного на «Седове».

Когда мы делали глубоководные станции, работать приходилось не в палатке, а под открытым небом. Тут уже не разожжешь примус, ибо ветер всегда мог его задуть. Выбирать из воды трос быстро нельзя, так как получается большое напряжение и он может лопнуть. Два часа выбирается трос, — это два часа напряженного наблюдения за ним. Зевать нельзя. Как только из воды показывается батометр, наблюдающий кричит: «Стоп!». С молниеносной быстротой снимали батометры, ставили их на лед и замечали температуру. Затем бежали с ними в кают-компанию, отогревали механизмы, подсушивали и снова пускали в работу, чтобы взять другие горизонты.

За время дрейфа на «Седове» сделано 44 гидрологических станции. Выбраны наиболее характерные горизонты: 0, 10, 25, 50, 75, 100, 150, 250, 300, 400, 750, 1000, 1500 и 2000 м.

В результате гидрологических наблюдений добыты ценные сведения

о температурном режиме глубоких слоев Полярного бассейна, примерно в том районе, где свыше 44 лет назад дрейфовал «Фрам».

Сравнивая результаты гидрологических наблюдений, проведенных на «Фраме», с результатами тех же работ на «Седове», можно сказать, что общая картина распределения температур в Северном ледовитом океане осталась почти без существенных изменений.

Все наблюдения, произведенные на «Седове», указывают на то, что в верхней части океана удерживается холодный слой воды, охлажденный льдами. Мощность этого холодного слоя изменяется: на востоке он опускается до глубины более 200 м, а по мере продвижения на запад нулевая изотерма, то-есть линия равных температур, начинает постепенно подниматься. Возле меридиана $80-90^\circ$ восточной долготы подъем становится более заметным, а при приближении к Гренландскому морю наблюдается резкий подъем, как это видно из графика на стр. 51. Из этого же графика видно, что нулевая изотерма не представляет собою ровной линии, а имеет так называемые волны. Температуры, взятые в различное время года, в этом холодном слое существенно не изменяются. Исключение представляет только поверхностный слой, непосредственно под льдом, на глубине около $2\frac{1}{2}$ м, где температура меняется в зависимости от времени года.

В летнее время под действием солнечных лучей снег тает и на льду образуется огромное количество пресной воды — целые озера, достигающие иногда больших размеров. Через многочисленные трещины и пробоины пресная вода проникает под лед и там соприкасается с соленой водой, которая имеет температуру приблизительно минус $1,6^\circ$. Эта температура значительно ниже точки замерзания пресной воды. И вполне естественно, что пресная вода сразу же замерзает,

образуя подводный слой пресного льда, достигающего иногда нескольких десятков сантиметров толщины. Таким образом, несмотря на таяние льда сверху, снизу происходит весьма интенсивное его нарастание.

Любопытны наблюдения за толщиной льда, производившиеся в разных местах. На одном из ледяных полей, где не было пресной воды, толщина льда в течение декады оставалась неизменной. На другом поле, окруженном высокими торосами, стояло большое озеро пресной воды; в течение декады под этим полем было отмечено нарастание льда до 40 см.

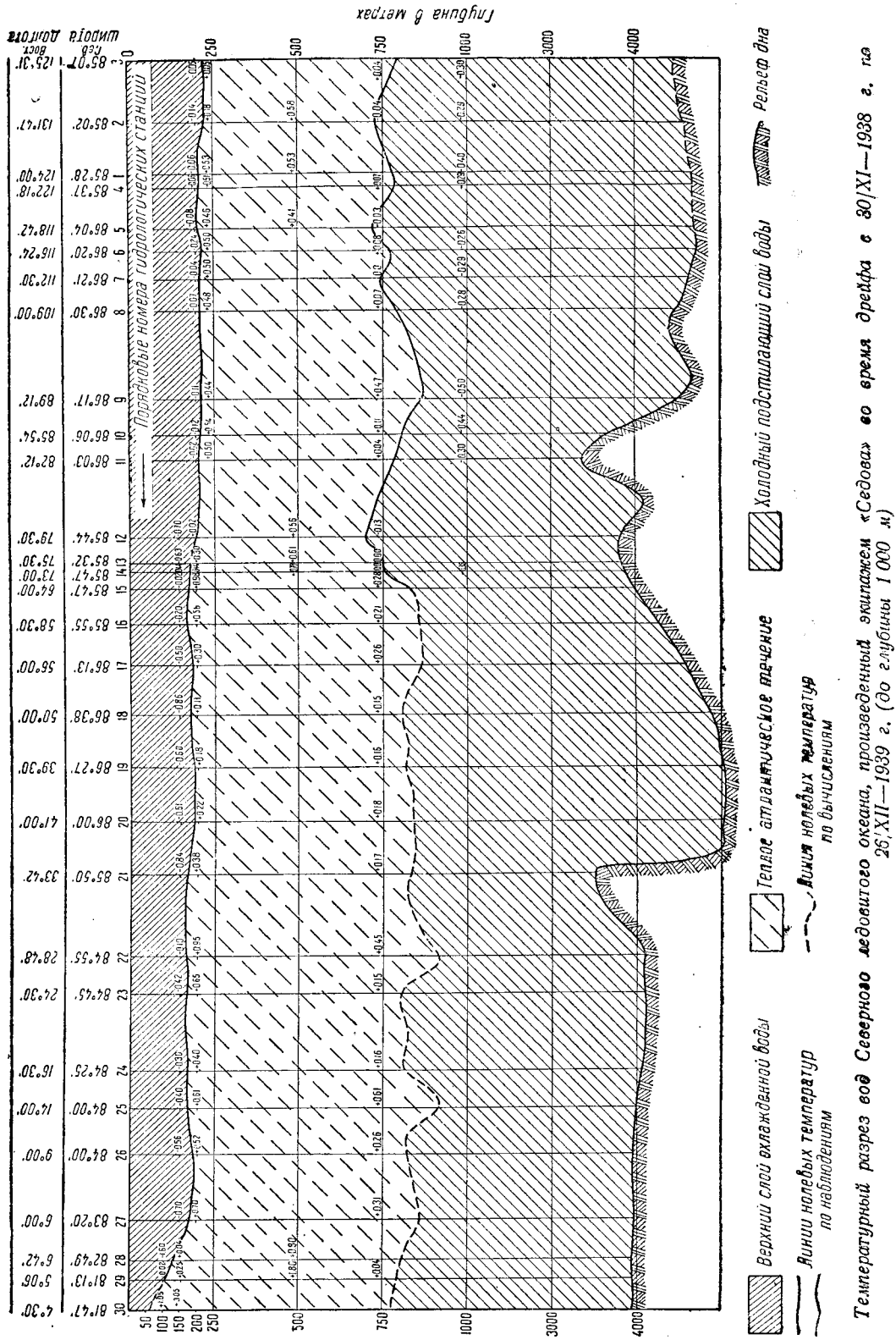
Почти на протяжении всего дрейфа на горизонтах от 200 до 800 м наблюдались положительные температуры. Теплый слой воды есть не что иное, как атлантическое течение, которое проникает в центральную часть Арктики через Гренландское море. Мощность этого теплого течения исключительно велика. Если бы оно распространилось по поверхности Ледовитого океана, то все льды растаяли бы. Но вода Атлантики отличается от вод Ледовитого океана большей соленостью. Поэтому она тяжелее и, опускаясь в толщу океана, течет на глубине от 200 до 800 м.

На основании полученных наблюдений на «Седове» можно судить, что теплый слой атлантического течения, проникая в центральную часть Ледовитого океана, постепенно сужается по мере своего прохождения с запада на восток. Кроме того наблюдается также незначительное охлаждение этого слоя в том же направлении.

Что касается нижнего слоя холодной воды, так называемого подстилающего слоя, то и здесь температуры не остаются неизменными.

Нулевая изотерма имеет значительную волнистость. Характерный подъем ее виден на меридиане $85^\circ 47'$.

Не трудно заметить, что этот подъем повторяет неровность релье-



Температурный разрез вод Северного ледовитого океана, произведенный экипажем «Седова» во время дрейфа с 30/XI—1938 г. по 26/XII—1939 г. (до глубины 1000 м)

фа дна. Поэтому волнистость нижней изотермы можно объяснить неровностями дна.

Верхний холодный слой при приближении к Гренландскому морю поднимается весьма резко. В этом месте наблюдается резкий подъем дна. Это так называемый порог Нансена, лежащий между Гренландией и Шпицбергом. Ясно: атлантическое течение в Гренландском море выходит на поверхность и верхний слой воды вместе со льдами перестает существовать.

Сравнивая данные, полученные различными экспедициями (на дрейфующей станции «Северный полюс», на «Седове» на широте $86^{\circ}17'$, на «Фраме» на широте $84^{\circ}30'$ и на «Садко» на широте $82^{\circ}41'$ — в разрезе по меридиану 90°), можно увидеть, что слой теплых атлантических вод сужается по своей мощности по направлению к Северному полюсу. Это явление можно объяснить влиянием вращения земли, а также охлажде-

нием воды по мере проникновения к полюсу.

Все четыре экспедиции дают следующие результаты о мощности теплого слоя: «Садко» — 800 м, «Фрам» — 675 м, «Седов» — 675 м, «Северный полюс» — 485 м. Как видно, на «Седове» и на «Фраме» мощность этого слоя одинакова, хотя, казалось бы, на «Фраме» она должна быть больше. Это объясняется тем, что между первыми и вторыми наблюдениями прошло 44 года, в течение которых произошли изменения в режиме океана. Отсюда можно сделать заключение о потеплении Арктики за минувшие годы.

Весь комплекс научных наблюдений, произведенных седовцами, несомненно расширит знание законов движения льдов в Полярном бассейне, а это поможет полярникам выполнить решения XVIII съезда партии о превращении Северного морского пути в нормально действующую водную магистраль.






А. ПОЛЯНСКИЙ

*Герой Советского союза,
старший радист „Г.Седова“*

РАДИОСВЯЗЬ НА „СЕДОВЕ“

I.



Три дня мы медленно двигались на восток, стремясь пробиться через сплоченные льды. Корабли шли в кильватерной колонне, временами меняя головное судно. Караван попеременно вели то «Садко», то «Малыгин».

Нашему «Седову» было особенно трудно пробиваться через тяжелые льды. Двум другим кораблям иногда приходилось возвращаться, чтобы нас выручить.

Вечером 22 октября корабли стали. В наступившей темноте невозможно было найти проход через сплоченные льды. Тогда капитаны ушли совещаться на «Садко».

Часов около 10, сменившись с вахты, сидел я в салоне, беседуя с товарищами.

Вошел Швецов. На его спокойном лице трудно было прочесть, что ожидает нас. Лицо нашего капитана всегда невозмутимо. Он молча сел, а все мы также молча уставились на него.

— Получено распоряжение стать на зимовку. Надо готовиться!

Хотя мы были подготовлены к такому решению, это приказание оглушило нас.

Все в тайниках души рассчитывали все же пробиться на восток и попасть домой хотя бы к концу года. Теперь с этими надеждами было покончено...

«Стать на зимовку» не так легко и просто, как это может показаться неискушенному. Предстояло подготовить к консервации машины и все вспомогательные механизмы, утеплить помещения и установить камельки, изыскать способы освещения, подготовить источники энергии для связи.

Сердце корабля — машина — останавливается, и вместе с ней замрет нормальная судовая жизнь. Погаснет электричество, перестанет работать центральное отопление, радио лишится нормальных источников энергии...

На следующий же день я начал переводить связь «Седова» на зимнее положение. Надо было торопиться, так как через 10 дней машина должна была остановиться. Постоянный судовой передатчик SRD в 70 ватт для работы на зимовке не годился: он поглощал слишком много энергии, и наши тощие аккумуляторы не смогли бы его прокормить. Поэтому решено было установить рейдовый длинноволновый передатчик NORD-D в 25 ватт. Однако он оказался неисправным. В полной готовности к действию был еще коротковолновый рейдовый передатчик RKD в 10—15 ватт, требовавший ничтожного количества энергии, но я предпочел заняться ремонтом длинноволнового передатчика, чем положиться на исправный коротковолновый.

Я убежденный «длинноволновик» и на коротких волнах работаю только при крайней необходимости.

С аккумуляторами дело обстояло совсем плохо. Аварийные кислотные аккумуляторы еще летом вышли из строя. Мы с моим помощником Курсеевым стали шарить по всему судну в поисках источников энергии.

Для зарядки аккумуляторов на «Седове» был неплохой нефтяной электродвигатель. Поэтому зарядка нас не беспокоила, — было бы только что заряжать!

Электрическое освещение радовало нас последние дни. Пользуясь им, мы лихорадочно готовили нашу аппаратуру, чтобы поспеть закончить все к моменту консервации машины. В один из таких горячих дней меня вызвали на совещание капитанов, механиков и радистов. Я пошел на «Садко», стоявший в полукилометре от нас.

Среди прочих вопросов, связанных с зимовкой, возник вопрос и об организации связи. Поскольку три корабля стояли близко друг к другу, не имело смысла держать связь с землей каждому в отдельности. Рациональнее всего было бы оставить рацию на «Садко», как на флагмане нашей флотилии. К сожалению, на нем не было подходящего передатчика. Не нашлось ничего путного и на «Малыгине». Оказалось, что «Седов» лучше всех обеспечен аппаратурой, не хватало только проводов. Я предложил обслуживать все корабли исходящей связью, если мою станцию обеспечат проводами. Так и решили. Через два дня после этого совещания телеграммы со всех трех кораблей стали поступать на «Седова» для передачи. Входящие телеграммы шли прямо на корабли, где радисты принимали их на свои приемники в установленные сроки.

Сначала было решено, что радисты с других кораблей будут ходить к нам на вахту; однако в крошечную тьму полярной ночи, когда в двух шагах ничего не видно, это

было не только затруднительно, но и опасно. Эти вахты были отменены, и мы вдвоем с т. Курсеевым обеспечивали всю связь.

10 ноября погасили котлы. Динамомашинна стала. Прощай, электричество! Только раз в пятидневку стали запускать двигатель, спаренный с динамомашинной, для зарядки аккумуляторов. Это был большой праздник для всех товарищей. В течение 5—6 часов люди забывали о керосиновых лампах с закопченными битыми стеклами и на короткий срок снова приобщались к культуре XX века. В это время все брились, прихорашивались и наш судовой киномеханик устраивал очередной киносеанс в твиндеке.

Горючее надо было экономить. Поэтому между «Седовым» и «Малыгиным», на котором также был нефтяной электродвигатель, мы соорудили электропередачу с помощью двухжильного кабеля. Это мероприятие давало нам возможность заряжать все аккумуляторы на обоих кораблях от одной динамомашинны, которую мы по очереди запускали то на «Седове», то на «Малыгине». Экономили мы и энергию аккумуляторов, сократив до минимума передачу. Была установлена твердая норма слов ежедневной передачи. Каждый член экипажа имел право передать на землю лишь 30 слов в месяц. Общее количество всех корреспондентских телеграмм ограничивалось пятьюстами словами в сутки. Только служебную корреспонденцию решили временно не ограничивать. Но даже и при таких жестких нормах средняя суточная передача составляла 1500—2000 слов. Вся передача шла через три береговые станции — Тикси, Котельный и Челюскин. Мы работали по строгому расписанию, только на длинных волнах.

Так продолжалось до января 1938 г., пока мы не получили распоряжение отдать свой передатчик на «Садко». Скрепя сердце я расстался с моим замечательным пере-

Старший радист «Г. Седова»

✠ А. А. Полянский

Фото Р. Кармен



датчиком и перенес его на флагман.

Работы стало пораздо меньше. У нас остались только прием телеграмм в адрес «Седова» и служебная связь с «Садко» с помощью аварийного искрового передатчика в 20 ватт. Вместе с передатчиком ушел на «Садко» Анатолий Курсеев. Я остался один в своей радиорубке.

Сокращение оперативной работы на «Седове» оказало большую услугу нашему экипажу. Я смог лучше обслуживать корабль широко-вещанием. На наш концертный приемник ЭКЛ-5 удавалось принимать почти все станции Советского союза. Мы слушали лекции, доклады, концерты, оперы, спектакли. Эти передачи транслировались по всем помещениям корабля, где жили члены нашего экипажа. Всего на «Седове» было установлено 9 трансляционных точек.

Вскоре мы получили телеграмму, извещающую нас о том, что в марте к нам прилетят самолеты, чтобы снять лишних людей и забросить нам снаряжение, продукты, медикаменты. Экипажи всех трех кораблей приступили к подготовке посадочной площадки в 7 км от места нашей стоянки.

Обслуживать связью самолеты было довольно сложно. Эту работу пришлось поделить между «Седовым» и «Садко». На «Садко» включили судовой передатчик, который давал самолетам пеленги. Мне было поручено слушать самолеты и передавать на «Садко» их требования. Такая сложная комбинация была вызвана тем, что передача пеленгов мощным передатчиком заглушала прием, который поэтому пришлось перенести на «Седова».

27 апреля самолеты под управле-

нием Героев Советского Союза т.т. Алексеева, Головина и летчика Орлова прилетели к нам в последний раз за оставшимися людьми. С волнением я наблюдал, как самолеты один за другим, тяжело отрываясь от нашего аэродрома, поднимались в воздух и, взяв курс на остров Котельный, исчезали в голубой дали.

Нас осталось 33 человека на трех зимующих кораблях. На каждом корабле было теперь только по одному радисту: на «Садко» — Нутрихин, на «Малыгине» — Харламов, на «Седове» — автор этих строк. Наш передатчик попрежнему оставался на «Садко», с которого и осуществлялась вся связь с землей.

Наступили светлые весенние дни. Мы с Харламовым по очереди ходили на вахту на «Садко», помогая Нутрихину. Летом, когда пешеходные прогулки по льду стали опасными — появилось много разводьев и майн, — мы стали пользоваться для передвижения резиновыми шлюпками или надувными клипперботами. Но и этот вид транспорта оказался не безопасным. При малейшем ветре наши резиновые «корыта» совершенно выходили из повиновения. Пришлось отказаться от хождения на вахту. Я стал опять работать на «Седове», поддерживая связь с «Садко» при помощи искрового передатчика.

II.

Наконец, получилось долгожданное сообщение, что ледокол «Ермак», закончив операции по проводке Карской экспедиции, двинулся к нам. Постоянную связь с ним держали на «Садко», но когда ледокол подошел поближе, связался с ним и «Седов» при помощи искрового передатчика.

Погода стояла скверная, навис густой туман. «Садко» часто давал пеленги «дедушке ледокольного флота».

27 августа, во время ночной вахты, я принял сообщение от капитана «Ермака», что они встретили тя-

желый лед, подойти не могут и, возможно, повернут обратно. У меня было впечатление, что ледокол находится совсем близко от нас, хотя с него и не видят наших кораблей. Я выстукал радиограмму: «Сейчас влезу на мачту и посмотрю, не видно ли вашего дыма». Поспешно выбежав на палубу, я заметил, что туман несколько рассеялся. Взглянув в ту сторону, где должен был находиться «Ермак», я, даже не влезая на мачту, увидел черный дым. Быстро вернувшись в рубку, я сообщил об этом на «Ермак». С ледокола нас также увидели и, переменив первоначальное намерение, стали пробиваться к нам в тяжелом льду.

Трудно дались «Ермаку» эти несколько миль. Только в середине дня 28 августа он подошел к «Садко» и встал у его борта. Казалось, что наш дрейф заканчивается. На «Седове» начали готовиться к буксировке, так как поврежденный руль лишил его возможности двигаться своим ходом.

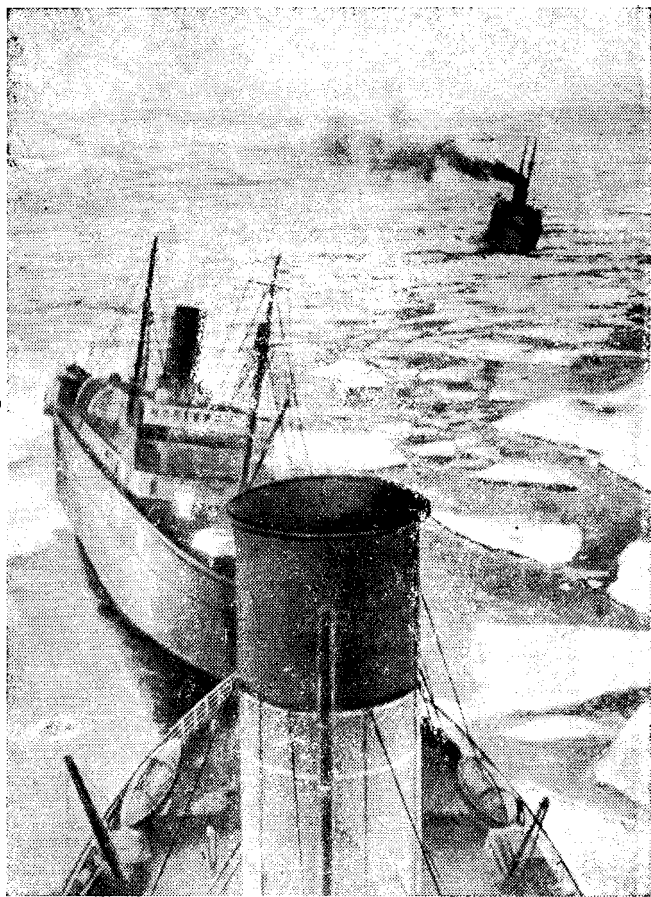
Вскоре с «Ермака» передали нам толстый буксирный канат, который мы тщательно закрепили в клюзах, и «Ермак» двинулся. Вся команда высыпала на палубу. Однако радостное возбуждение, охватившее всех людей, длилось недолго.

Один за другим лопнули два буксирных каната. Тогда решили, что «Ермак» пойдет впереди и проложит русло, а «Садко» следом за ним поведет нас на буксире. Пока мы готовились к новой буксировке, «Ермак» занялся «Малыгиным». Пробившись через 15 миль тяжелого льда, «Ермак» благополучно вывел «Малыгина» на редкий лед, но зато сам потерял один винт.

Это решило нашу судьбу. После совещания на «Ермаке» начальнику экспедиции т. Шевелеву провел собрание у нас на «Седове». «Ермак», оставшись без винта, не в силах был нам помочь, и «Седову» приходилось оставаться в ледяном плену.

В грустном настроении ушел я к

*Ледокол «Ермак» ведет
на буксире «Г. Седова»
(Снимок сделан в 1938 г.)*



себе в рубку, перечитывая письма из дому, привезенные «Ермаком». Стук в дверь прервал мои размышления. В рубку вошли три человека с чемоданами. Это были новые члены нашей команды, переведенные к нам с «Ермака». Среди них был радист Бекасов. Я мельком видел его в радиорубке на «Ермаке».

Вдвоем с Бекасовым мы принялись за подготовку связи на вторую зимовку.

С «Садко» мы перенесли обратно свой передатчик и получили еще один аварийный передатчик — «Малый полюс» со всем необходимым питанием. У радиста «Садко» попросили еще добавочных аккумуляторов и радиоламп. Мы быстро установили передатчик, чтобы сразу же после ухода «Ермака» иметь бесперебойную связь с ним и с материком.

Вечером пошел прощаться с командой «Садко». Счастливые! Они

скоро будут дома, на Большой земле, в кругу своих родных. А что еще ждет нас? Какие испытания готовит нам лед, так цепко охвативший нас своими путами?

Когда на следующее утро я проснулся, около нас уже не было ни «Ермака», ни «Садко». Пустынные льды простирались до самого горизонта. Теперь мы остались совсем одни — 15 человек на корабле, окруженном бескрайними льдами. Мой новый друг Бекасов невозмутимо сидел за передатчиком и держал связь с «Ермаком».

Количество переписки сразу же резко уменьшилось. Поэтому мы сократили и число береговых радиостанций, с которыми раньше держали связь. Распрощавшись с Тикси и с Котельным, мы стали работать только с Челоскиным, мысом Желания и Русской гаванью. Впоследствии, когда дрейф отнес нас даль-

ше на запад, мы связались с островом Рудольфа.

Жизнь начала входить в нормальную колею.

III.

Для аварийных складов мы выделили две радиостанции с полным питанием от сухих батарей и мотор с ручным приводом. Теперь можно было обеспечить связь в течение 3—4 месяцев, даже если бы пришлось покинуть судно и при этом мы ничего не успели бы вынести из радиорубки.

Приближалась годовщина нашего дрейфа. Уже с утра 23 октября в радиорубку посыпались поздравительные телеграммы. И я получил поздравление от жены и брата.

Судно было расцвечено флагами. В этот день запустили динамомашину и зажгли электричество. Конечно, смотрели традиционное праздничное кино. На митинге капитан сделал отчетный доклад о проведенной работе, о будущих трудностях, которые ожидали нас в дрейфе. Огласили поздравительную телеграмму от руководства Главсевморпути.

Ночью, после торжественного ужина, я заступил на вахту, сменив Бекасова.

Всю ночь шли к нам поздравительные телеграммы. К утру, изрядно устав, я сдал вахту Бекасову и сейчас же уснул.

Проснувшись оттого, что меня кто-то тормошил. Около койки стоял Бекасов.

— Челюскин требует старшего радиста к аппарату. Там есть важная телеграмма для «Седова».

Быстро вскочив, подошел к приемнику и дал согласие на прием. Первые же слова телеграммы: «Из Москвы. Вручить немедленно капитану Бадигину, парторгу Трофимову...» вывели меня из равновесия. За 20 лет своей радиослужбы мне много приходилось принимать разных телеграмм — и горестных, и радостных, и безразличных. Я всегда

умел сохранять спокойствие. Но тут совершенно перестал владеть собой. Карандаш прыгал в руке, буквы записывались вкряк и вкось.

С последней точкой вскочил из-за стола, и вместе с Бекасовым мы понеслись в салон, где в это время уже завтракала часть команды.

— Телеграмма от товарищей Сталина и Молотова! — Все вскочили со своих мест и окружили нас. Я передал телеграмму капитану. Волнуясь, он огласил ее. Быстро собрали остальную команду и вторично прочитали телеграмму. Стихийно возник митинг, и тут же был составлен ответ. Счастливый и возволнованный, я кинулся к передатчику, чтобы передать на Челюскин наши горячие слова любви, благодарности, преданности... Через 10 минут наша телеграмма была на Диксоне, а еще минут через пять она была уже в Москве.

Целый день мы только и говорили о телеграмме товарища Сталина. Это имя не сходило с наших уст. Теперь мы еще раз убедились, что за нашим дрейфом непрерывно наблюдает великий человек в далеком, родном Кремле и что этот человек в момент опасности протянет нам свою могучую руку помощи.

Так начался второй год нашего дрейфа, исполненный надежд и уверенности в благополучном конце. И эту уверенность в будущее вселила в нас маленькая теплая телеграмма, в конце которой стояло имя нашего вождя и учителя — товарища Сталина.

Потекли монотонные дни. Мы заканчивали подготовку к зиме. Я целые дни проводил в своей радиорубке. Беспокоили аккумуляторы. Старого электролита не хватало. Каждый раз после заливки приходилось аккумуляторы доливать чистой водой. Плотность электролита уменьшалась, а емкость аккумуляторов тощала. Мой старый двигатель был из строя. К счастью, мы перетасили с «Садко» на наш корабль небольшой бензиновый движок «Червонный двигун», оказавшийся

очень удобным. Запас бензина у нас был изрядный.

Как мы с Бекасовым ни экономили аккумуляторов, они расходовались очень быстро. Во-первых, нельзя было лишать наших людей единственной радости—слышать родину. Поэтому в каждое свободное мгновение мы транслировали по кораблю вещание советских радиостанций, изредка за границу, — за счет приема концертов, докладов, лекций; сокращали даже нашу исходящую корреспонденцию, достигавшую изрядных размеров. Почти все седовцы заделались корреспондентами газет и без усталы строчили свои телеграммы в 33 редакции, освещаая дрейф «Седова» и нашу жизнь на корабле. Из 15 человек команды только два — я и Токарев — не превратились в журналистов. Правда, газетные корреспонденции передавались не ежедневно. Тем не менее, все имевшиеся в нашем распоряжении сроки связи с береговыми станциями были всегда полностью использованы. Кроме корреспондентских телеграмм, передавали ежедневно штук 10—15 служебных и такое же количество принимали.

Береговые станции обслуживали нас прекрасно. Радисты Ворожцов и Листов на Челюскине, Расщепкин, Низовцев и Николайчук на мысе Желания, Степанов, Скворцов и Фехнер на Рудольфе просто из кожи лезли вон, чтобы обслужить нас как можно лучше и быстрее. Каждая станция соревновалась с другими на лучшее обслуживание «Седова».

Во время частых тревог и авралов, когда «Седову» грозила опасность, все три станции непрерывно слушали нас и были готовы в любое время передать дальше наши сообщения. Я почти безвыходно сидел в рубке, готовый в любой момент передать сообщение на землю. Я оставался один, так как Бекасов обычно уходил на авральные работы. В такие тревожные дни приходилось работать с берегом не по

расписанию. Сообщив в первый подошедший срок на очередную береговую станцию о том, что у нас серьезное положение, я просил дать добавочные сроки. Эта весть быстро достигала и других станций, и уже никто из береговых радистов не отрывался от приемников. Мы были вполне уверены, что если бы даже пришлось экстренно покидать судно, на этих станциях терпеливо ждали бы, пока я установлю свой аварийный передатчик на льду, и непрерывно следили бы за эфиром.

Во время авралов все частные передачи прекращались и право посылать телеграммы имели только капитан и помполит. Но когда кончалась тревога и утомленные люди возвращались к своим обычным делам, капитан посылал на Большую землю краткую телеграмму, заканчивающуюся словами: «На судне все благополучно, все люди здоровы». Эта телеграмма служила «отбоем» для береговых станций, и после нее начиналась обычная работа по расписанию.

Нормальная работа с берегом была налажена хорошо. Мы работали точно по расписанию и несли вместе с Бекасовым восьмичасовые вахты. Так как мы сменялись три раза в сутки, то ночные вахты каждому из нас приходилось нести через сутки. В 14 часов мы принимали радиобюллетень, который передавала на коротких волнах радиостанция Главсевморпути.

Слышимость береговых радиостанций, с которыми мы держали постоянную связь, была, как правило, отличная. Мы принимали обычно на слух через репродуктор «Рекорд», и только изредка, при слабой слышимости, приходилось пользоваться наушниками.

Плохо дело обстояло с письменными принадлежностями. Летом 1939 г. у нас кончились бумага и карандаши. К счастью, в ящиках с консервами мы нашли вложенные туда пачки этикеток, предназначенных для оклейки жестяных банок.

Эти этикетки нас выручили. Наши телеграммы украсились на обратной стороне веселыми рисунками с надписями — «Свинобобы», «Говядина», «Свинина». Это оказались замечательно удобные телеграфные бланки, и мы с благодарностью вспоминали Главконсерв, так предусмотрительно снабдивший нас письменными принадлежностями. Жаль только, что в консервных ящиках мы не нашли карандашей! Пришлось перерейти сначала на записи всякими огрызками, а потом на перо — простое и автоматическое.

Где доставали бумагу наши корреспонденты, остается для меня загадкой. Писали они свои телеграммы карандашом, хотя у нас была и пишущая машинка. К концу 1939 г. кончились ленты, и машинка стала совсем бездействовать. Разбирать рукописи бывало иногда очень трудно. Это обстоятельство снижало порой скорость передачи, которая в среднем составляла 120—150 букв в минуту. На такой же скорости мы вели и прием. Иногда, при хороших условиях, мы успевали сдать от 1000 до 1500 слов в час. Правда, в последние месяцы дрейфа у меня сильно болела рука от ревматизма, что затрудняло работу ключом.

Отчетность у нас была простейшая: исходящие телеграммы складывались в ящик и в свободное время подшивались, а входящие только регистрировались в журнале и вручались адресату. Копии этих телеграмм мы не снимали.

В марте 1939 г. у меня начались головные боли, но я продолжал работать, не обращая на это особого внимания. Вскоре стало трудно ходить, — шатало, как пьяного. Пришлось обратиться к врачу. Соболевский осмотрел сначала меня, потом радиорубку и предложил выселиться в другое помещение. Дело в том, что я жил в каюте, отделенной от рубки тонкой перегородкой без двери. В рубке же хранились щелочные и кислотные аккумуляторы. Здесь же мы производили и заливку аккумуля-

ляторов. В каюте было жарко и воздух был насыщен вредными испарениями. Эти испарения, которые я непрерывно вдыхал с самого начала дрейфа, видимо, под конец отравили организм.

Договорившись с механиками (жившими внизу в отдельной каюте), я перенес туда свою койку и оставался там уже до конца дрейфа. Теперь бывал в радиорубке только во время вахты. Все остальное время проводил в нижней каюте. Через два дня уже почувствовал себя совсем хорошо.

Летом у меня прибавилась еще одна забота. Постоянный дневной свет очень затруднял прием широкоэшелонных станций. «Коминтерн» и другие станции было слышно слабо. Необходимо было найти средство для усиления слышимости. Я присоединил параллельно к антенне концертного приемника свой оперативный приемник ПД-4. Регулируя этим приемником в резонанс с настройкой ЭКЛ-5, я значительно увеличивал слышимость к общему удовольствию всей команды.

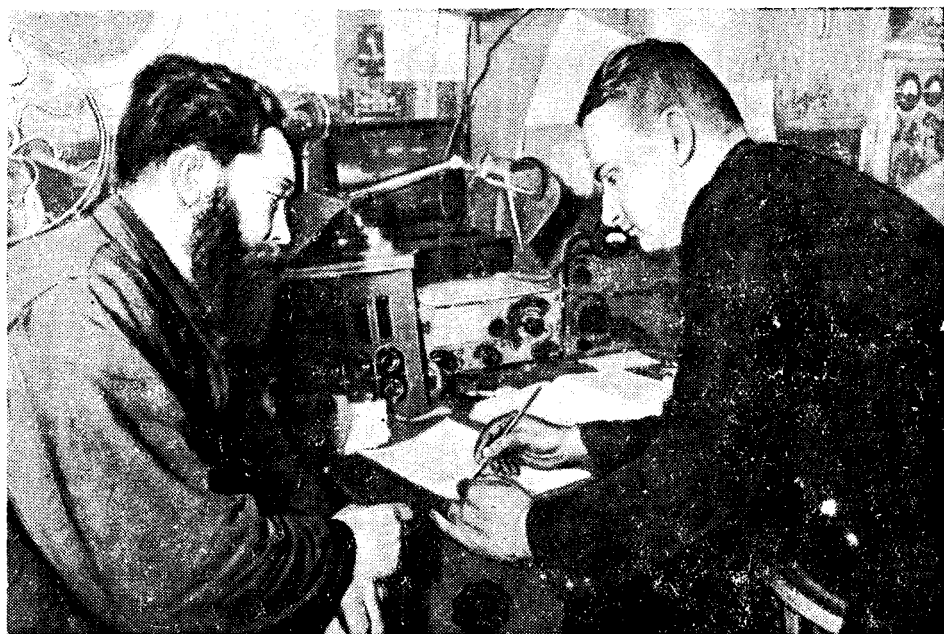
Быстро протекали летние дни. Снова наступала осень. Приближалась вторая годовщина нашего дрейфа.

И опять наш приемник принес огромную радость всему экипажу корабля. 24 октября 1939 г. Бекасов принял вторую телеграмму от товарищей Сталина и Молотова. Значит и весь этот год они внимательно следили за нами, волновались и беспокоились за нас, считали месяцы нашего дрейфа!

Поэтому мы могли совсем не беспокоиться за свою судьбу. Каждый из нас спокойно выполнял свою работу, и жизнь текла размеренно и привычно.

Медленно, но неуклонно мы приближались к Гренландскому морю.

Чем дальше мы двигались на запад, тем больше появлялось станций, с которыми мы поддерживали связь. Мыс Челюскин был теперь самой южной, самой восточной



А. А. Полянский и К. С. Бадигин в радиорубке «Г. Седова». Бадигин подписывает радиограмму товарищам Сталину и Молотову

Фото Д. Дебазова.

станцией, но мы с ним связи не прекращали. Мы решили работать с Челюскиным до самого конца нашего дрейфа. Если будет затруднительно вести с ним оперативную работу, то по крайней мере будем поддерживать экспериментальную связь.

Однажды, в декабрьский вечер, «Последние известия» принесли нам радостную весть: в Мурманск выехал И. Д. Папанин, чтобы руководить экспедицией на ледоколе «И. Сталин» по выводу нас из льдов. Значит ледокол скоро выйдет в море. С нетерпением мы стали ожидать этого сообщения. Оно пришло 15 декабря в 23 ч. 30 м. Ледокол идет к нам!

Мы с Бекасовым круглые сутки шарили по эфиру, мечтая обнаружить работу радиции ледокола. Но дни проходили за днями, а радиции не было слышно. Неужели ледокол повернул обратно, отказавшись от попытки пробиться к нам? Запрашивали мы и «Мурманец», но там также ничего не знали о нем. Радица

флагмана арктического флота упорно молчала.

Впоследствии мы узнали, что причиной этого молчания был сильный шторм, во время которого оборвались обледеневшие антенны радиции. Флагманский корабль вернулся в Баренцбург за углем, отремонтировал антенны и снова двинулся к нам. Только тогда мне, наконец, удалось с ним связаться.

В первый же день заведующий радиостанцией ледокола «И. Сталин», мой приятель Гиршевич, предупредил меня, что скоро состоится разговор по радиотелефону Папанина и Белюсова с нами. Я начал поспешно готовить аппаратуру. Впервые после двухлетнего молчания заработал радиотелефон «Седова». Испытания показали, что слышат нас хорошо и переговоры вполне возможны.

Вскоре состоялись переговоры, которые транслировались по всему судну. На флагмане говорил Папанин. Все седовцы с возбуждением и радостью слушали голоса первых

советских людей, встретивших нас в ледяных просторах. Особенно обрадовало нас, когда Папанин обещал встречу на Новый год. Но... Арктика коварна. В планы Папанина она внесла свою поправку. Встреча состоялась на 13 дней позже обещанного срока.

В конце декабря мы все время держали связь с ледоколом «И. Сталин» и со всеми береговыми станциями. Это были горячие денечки. Надеясь на скорую встречу, экипаж нашего судна усиленно готовился к выходу. Начались авральные работы. Людей не хватало. Пришлось отпустить Бекасова, а самому стоять круглосуточную вахту.

По договоренности с Гиршевичем я должен был каждые два часа связываться с флагманом. Это было крайне неудобно, так как мне приходилось, по выражению тов. Кренкеля, «спать в рассрочку». У меня были кроме того еще сроки для работы с другими станциями. Я почти не спал и очень утомлялся. Только успеешь сомкнуть глаза, как проклятый будильник трещит над самым ухом. Так продолжалось шесть дней, пока однажды будильник не оказался бессильным меня разбудить. Первый раз в жизни я проспал вахту. Бекасов был снова водворен в рубку. Работать стало легче.

Когда ледокол подошел ближе, он просил дать пеленги.

Вскоре мы увидели прожектор, а сталинцы—нашу лампу. Теперь уже нужда в пеленгах миновала. Но телеграммы сыпались к нам непрерывным потоком. Это корреспонденты различных газет поздравляли нас со скорым выходом из льдов. В конце телеграммы всегда была одна и та же просьба: «Готовьте дневники или статьи для газеты». Однако в ту пору нам было не до писания. Каждый старался привести в порядок свой участок, чтобы мы могли без всякой задержки следовать за флагманом к кромке льда.

12 января в полночь Гиршевич

сказал, что И. Д. Папанин хочет говорить с нашим капитаном. Я принимал слова Папанина на слух, а Бадигина передавал ключом. Папанин сообщал, что в их районе ощущается легкая зыбь, появились трещины и разводья и что, если в районе «Седова» также ощущается подвижка льдов, то ледокол «И. Сталин» готов выйти к нам. Наш капитан подтвердил, что на «Седове» также ощущается легкая зыбь. Было решено, что в 7 часов утра ледокол выйдет к нам на встречу.

Эту ночь я уже спать не мог. На вахте стоял Бекасов, я лежал за перегородкой и ворочался с боку на бок. Наконец не выдержал и встал. Отослав Бекасова спать, сам стал на вахту. Оторвав доски от иллюминатора, через стекло я наблюдал за прожекторами приближающегося ледокола. Яркие лучи то здесь, то там прорезывали мрак. Когда, наконец, стал виден силуэт ледокола, я не мог спокойно усидеть в рубке. Раскрыв настежь иллюминатор, вышел на палубу и пристроился около рубки на аккумуляторном ящике. Отсюда следил за маневрами флагмана, но «уши мои были в рубке»: через открытый иллюминатор слушал репродуктор приемника на случай вызова.

В 12 ч. 7 м. долгожданный ледокол подошел к нашему борту...

В этот же день мы получили распоряжение от Папанина закрыть свою станцию. Я прекратил передачу, но прием телеграмм в адрес «Седова» продолжался до самого Мурманска. Связь с ледоколом «И. Сталин» на пути к Мурманску мы поддерживали световой сигнализацией на клотике от телграфного ключа.

15 января мы еще были во льдах и готовились к выходу. В этот день пришла к нам третья телеграмма от товарища Сталина. Ее принял Гиршевич вместе с такой же телеграммой на имя т. Папанина.

Иосиф Виссарионович и Вячеслав Михайлович поздравляли команды обоих кораблей со встречей. Общий митинг обоих кораблей состоялся на обширной палубе флагманского корабля. Много было сказано теплых, искренних слов любви и преданности.

От нашей команды выступали Бадигин, Трофимов, Бекасов.

На пути к Мурманску я подвел итоги работы радиостанции «Седова».

С 1 сентября 1938 г. по 13 января 1940 г. принято и передано 10 945 телеграмм, составивших 438 423 слова. Кроме этого принято от радиоцентра Диксона материалов XVIII съезда партии, внеочередных сессий Верховного совета и бюллетеней Политуправления Главсевморпути — 318 559 слов.

Общий обмен за этот период выразился в сумме 756 982 слова

Главная нагрузка по нашему обмену легла на станцию мыса Челюскина: через нее прошло около половины всех радиограмм (с 1 сентября 1938 г. по 1 января 1940 г. 5 252 радиограммы, составивших 206 051 слово).

Если за все время нашего дрейфа «Седов» был обеспечен надежной, быстрой и четкой связью с родиной, то этим мы главным образом обязаны прекрасной работе береговых станций. Советские радисты, мои друзья по эфиру, самоотверженно несли на этих станциях трудную вахту. Горячая благодарность всего экипажа «Седова» будет слишком скромным вознаграждением за их прекрасную работу.

Спасибо вам, дорогие товарищи!





Трибуна стахановца

Н. КОЗЛОВ

Производитель строительных работ в бухте Угольной

БУРОВЫЕ ВЫШКИ НА САНЯХ

(Опыт экспедиции в бухте угольной)

Чтобы превратить к концу третьей пятилетки Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль, обеспечивающую планомерную связь с Дальним востоком, необходимо на всем протяжении этого пути создать угольные и нефтяные базы, а торговый и ледокольный флот Главсевморпути перевести на снабжение местным топливом. В разрешении этой основной задачи бухта Угольная призвана сыграть важную роль.

Бухта Угольная расположена на одном из бойких мест Северной морской трассы и является очень удобным пунктом для бункеровки углем судов арктического флота, причем уголь здесь не привозной, а добывается тут же, в нескольких километрах от берега.

О том, что бухта Угольная богата углем, известно было с давних пор. Теперь уже мы знаем и качество здешнего угля. Он очень смолистый, с большим отходом газов, что сулит ему богатое будущее. Разведка угля началась здесь в

1935-36 г., — от берега моря на 12 км вглубь материка. Однако до последнего времени разведочные работы велись кустарно и бесхозяйственно. Можно привести почти анекдотический случай: экспедиция в 1937-38 г.г. буквально ходила по углю (местами он выходит здесь на поверхность), и в то же время у нее не было топлива для жилых помещений. Участники экспедиции вынуждены были возить его на собаках за 12 км из старой заброшенной штольни.

Только зимой 1938-39 г. в 1 км от берегового поселка была разработана новая штольня и несколько шурфов. Новая экспедиция за эту зиму полностью удовлетворила местную потребность в угле и кроме того сделала годовой запас угля. Экспедиция 1938-39 г.г., возглавляемая т. Рогожанином и парторгом т. Черкасовым, выполнила годовой план бурения за 6 месяцев и выдала в сентябре прошлого года первые 25 т угля флагманскому ледоколу «И. Сталин».

Участникам экспедиции досталось неприглядное наследство. В резуль-

тем сплетенные еще в начале дрейфа глубоководные тросы при опускании их в воду не выдерживали своей собственной тяжести и часто рвались. И каждый раз Буторин, Гаманков и Гетман принимались вновь за плетение троса. Мы с восхищением всегда будем вспоминать об этой громадной и упорной работе наших товарищей.

Наконец 17 марта 1939 г. в вахтенном журнале было впервые отмечено удачное измерение глубины океана. На этот раз был применен трос новой «конструкции»: он был спаян из 72 тонких стальных проволок. Это произошло, когда «Седов» находился за 86-й параллелью, в одной из самых северных точек дрейфа. Глубина превышала 4000 м. Но, как известно, в дальнейшем седовцам удалось измерить еще большие глубины, превышавшие 5000 м.

Первую глубоководную гидрологическую станцию мы решили сделать на 2000 м. Долго пришлось травить трос, пока наконец на блок-счетчике не появилась желаемая цифра. Пустили по тросу грузик, иначе его еще называют «почтальоном». Назначение «почтальона» сводится к тому, чтобы дойти до батометра и силой своей тяжести привести в действие механизмы, от чего батометр опрокидывается и уже в таком виде извлекается из воды. Только в этом случае зафиксированные на глубине показания термометров остаются без изменения.

Каково же было наше разочарование, когда, выбирая трос, мы обнаружили, что «почтальон», не дойдя до батометра, остановился на полпути. Оказывается, падая, он набирал на себя смазку и застрял в месте утолщения троса (то-есть в месте сращения концов). Весь труд оказался напрасным, надо было начинать все с начала. Однако от «почтальонов» фабричного производства решили отказаться. Стали изобретать. Машинист Шарыпов отлил грузы из баббита с большими от-

верстиями. Но и эти грузы требовали усовершенствования. Кому-то пришла в голову мысль использовать в качестве «почтальона» обыкновенную такелажную скобу. Снова опустили батометры и послали по тросу скобу. Прошло 25 минут томительного ожидания (время, нужное, чтобы скоба дошла до батометра). Затем начали выбирать трос электромотором.

Батометры были опрокинуты. Но в дальнейшем пришлось и от скобы отказаться, так как она не всегда попадала на батометр в нужное место и мы становились жертвой злой шутки самодельного «почтальона». В конце-концов сделали грузики с отверстием приблизительно в палец. Они и служили нам до конца гидрологических работ. Сейчас, закончив свою миссию, они хранятся в Арктическом музее в Ленинграде, как образец новшества, примененного на «Седове».

Когда мы делали глубоководные станции, работать приходилось не в палатке, а под открытым небом. Тут уже не разожжешь примус, ибо ветер всегда мог его задуть. Выбирать из воды трос быстро нельзя, так как получается большое напряжение и он может лопнуть. Два часа выбирается трос, — это два часа напряженного наблюдения за ним. Зевать нельзя. Как только из воды показывается батометр, наблюдающий кричит: «Стоп!». С молниеносной быстротой снимали батометры, ставили их на лед и замечали температуру. Затем бежали с ними в кают-компанию, обогревали механизмы, подсушивали и снова пускали в работу, чтобы взять другие горизонты.

За время дрейфа на «Седове» сделано 44 гидрологических станции. Выбраны наиболее характерные горизонты: 0, 10, 25, 50, 75, 100, 150, 250, 300, 400, 750, 1000, 1500 и 2000 м.

В результате гидрологических наблюдений добыты ценные сведения

о температурном режиме глубоких слоев Полярного бассейна, примерно в том районе, где свыше 44 лет назад дрейфовал «Фрам».

Сравнивая результаты гидрологических наблюдений, проведенных на «Фраме», с результатами тех же работ на «Седове», можно сказать, что общая картина распределения температур в Северном ледовитом океане осталась почти без существенных изменений.

Все наблюдения, произведенные на «Седове», указывают на то, что в верхней части океана удерживается холодный слой воды, охлажденный льдами. Мощность этого холодного слоя изменяется: на востоке он опускается до глубины более 200 м, а по мере продвижения на запад нулевая изотерма, то есть линия равных температур, начинает постепенно подниматься. Возле меридиана 80—90° восточной долготы подъем становится более заметным, а при приближении к Гренландскому морю наблюдается резкий подъем, как это видно из графика на стр. 51. Из этого же графика видно, что нулевая изотерма не представляет собою ровной линии, а имеет так называемые волны. Температуры, взятые в различное время года, в этом холодном слое существенно не изменяются. Исключение представляет только поверхностный слой, непосредственно под льдом, на глубине около 2½ м, где температура меняется в зависимости от времени года.

В летнее время под действием солнечных лучей снег тает и на льду образуется огромное количество пресной воды — целые озера, достигающие иногда больших размеров. Через многочисленные трещины и пробоины пресная вода проникает под лед и там соприкасается с соленой водой, которая имеет температуру приблизительно минус 1,6°. Эта температура значительно ниже точки замерзания пресной воды. И вполне естественно, что пресная вода сразу же замерзает,

образуя подводный слой пресного льда, достигающего иногда нескольких десятков сантиметров толщины. Таким образом, несмотря на таяние льда сверху, снизу происходит весьма интенсивное его нарастание.

Любопытны наблюдения за толщиной льда, производившиеся в разных местах. На одном из ледяных полей, где не было пресной воды, толщина льда в течение декады оставалась неизменной. На другом поле, окруженном высокими торосами, стояло большое озеро пресной воды; в течение декады под этим полем было отмечено нарастание льда до 40 см.

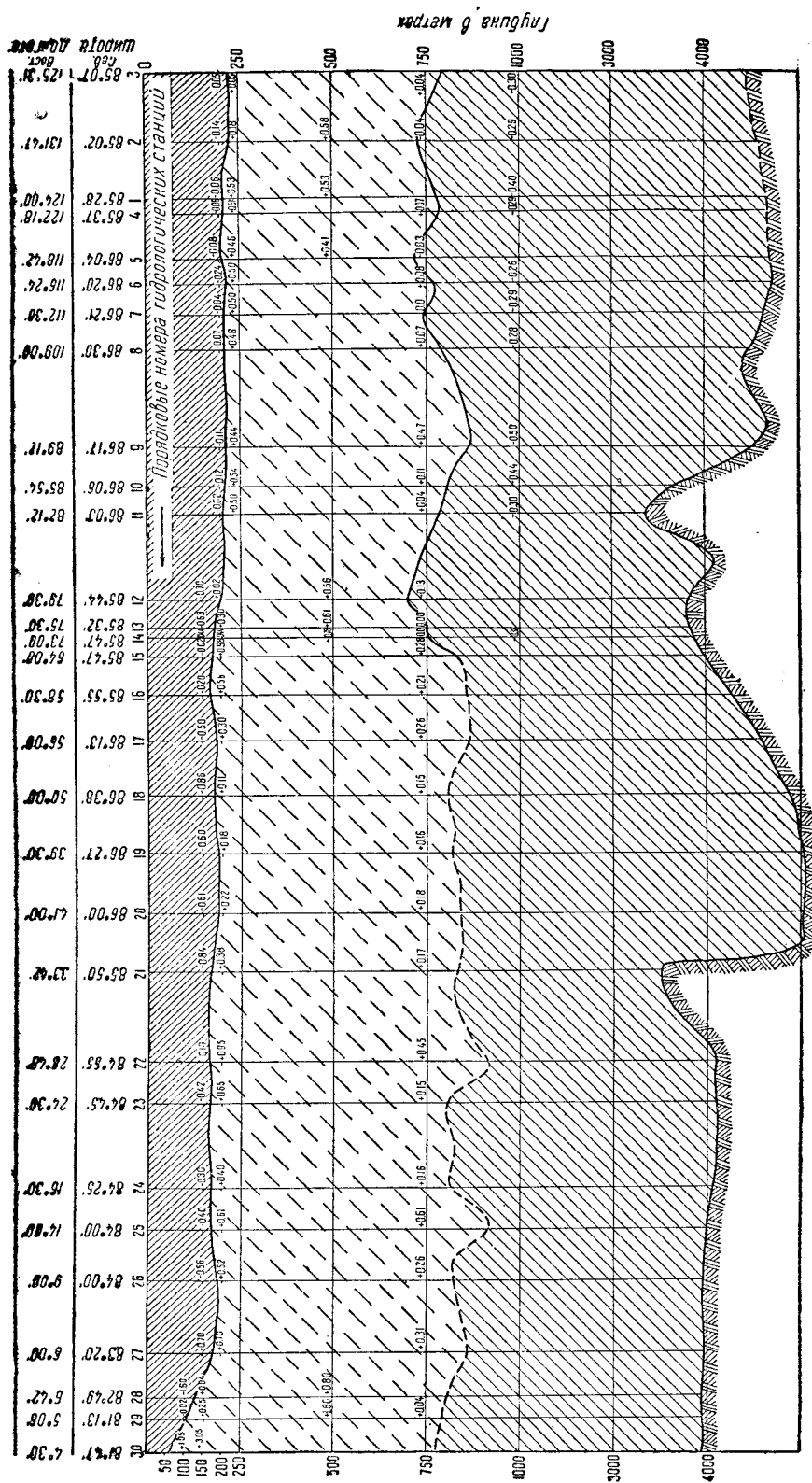
Почти на протяжении всего дрейфа на горизонтах от 200 до 800 м наблюдались положительные температуры. Теплый слой воды есть не что иное, как атлантическое течение, которое проникает в центральную часть Арктики через Гренландское море. Мощность этого теплого течения исключительно велика. Если бы оно распространилось по поверхности Ледовитого океана, то все льды растаяли бы. Но вода Атлантики отличается от вод Ледовитого океана большей соленостью. Поэтому она тяжелее и, опускаясь в толщу океана, течет на глубине от 200 до 800 м.

На основании полученных наблюдений на «Седове» можно судить, что теплый слой атлантического течения, проникая в центральную часть Ледовитого океана, постепенно сужается по мере своего прохождения с запада на восток. Кроме того наблюдается также незначительное охлаждение этого слоя в том же направлении.

Что касается нижнего слоя холодной воды, так называемого подстилающего слоя, то и здесь температуры не остаются неизменными.

Нулевая изотерма имеет значительную волнистость. Характерный подъем ее виден на меридиане 85° 47'.

Не трудно заметить, что этот подъем повторяет неровность релье-



Температурный разрез вод Северного ледовитого океана, произведенный экипажем «Седова» во время дрейфа с 30/XI—1933 г. по 26/XII—1939 г. (до глубины 1 000 м)

фа дна. Поэтому волнистость нижней изотермы можно объяснить неровностями дна.

Верхний холодный слой при приближении к Гренландскому морю поднимается весьма резко. В этом месте наблюдается резкий подъем дна. Это так называемый порог Нансена, лежащий между Гренландией и Шпицбергом. Ясно: атлантическое течение в Гренландском море выходит на поверхность и верхний слой воды вместе со льдами перестает существовать.

Сравнивая данные, полученные различными экспедициями (на дрейфующей станции «Северный полюс», на «Седове» на широте $86^{\circ}17'$, на «Фраме» на широте $84^{\circ}30'$ и на «Садко» на широте $82^{\circ}41'$ — в разрезе по меридиану 90°), можно увидеть, что слой теплых атлантических вод сужается по своей мощности по направлению к Северному полюсу. Это явление можно объяснить влиянием вращения земли, а также охлажде-

нием воды по мере проникновения к полюсу.

Все четыре экспедиции дают следующие результаты о мощности теплого слоя: «Садко» — 800 м, «Фрам» — 675 м, «Седов» — 675 м, «Северный полюс» — 485 м. Как видно, на «Седове» и на «Фраме» мощность этого слоя одинакова, хотя, казалось бы, на «Фраме» она должна быть больше. Это объясняется тем, что между первыми и вторыми наблюдениями прошло 44 года, в течение которых произошли изменения в режиме океана. Отсюда можно сделать заключение о потеплении Арктики за минувшие годы.

Весь комплекс научных наблюдений, произведенных седовцами, несомненно расширит знание законов движения льдов в Полярном бассейне, а это поможет полярникам выполнить решения XVIII съезда партии о превращении Северного морского пути в нормально действующую водную магистраль.






А. ПОЛЯНСКИЙ

*Герой Советского Союза,
старший радист „Г.Седова“*

РАДИОСВЯЗЬ НА „СЕДОВЕ“

I.



Три дня мы медленно двигались на восток, стремясь пробиться через сплоченные льды. Корабли шли в кильватерной колонне, временами меняя головное судно. Караван попеременно вели то «Садко», то «Малыгин».

Нашему «Седову» было особенно трудно пробиваться через тяжелые льды. Двум другим кораблям иногда приходилось возвращаться, чтобы нас выручить.

Вечером 22 октября корабли стали. В наступившей темноте невозможно было найти проход через сплоченные льды. Тогда капитаны ушли совещаться на «Садко».

Часов около 10, сменившись с вахты, сидел я в салоне, беседуя с товарищами.

Вошел Швецов. На его спокойном лице трудно было прочесть, что ожидает нас. Лицо нашего капитана всегда невозмутимо. Он молча сел, а все мы также молча уставились на него.

— Получено распоряжение стать на зимовку. Надо готовиться!

Хотя мы были подготовлены к такому решению, это приказание оглушило нас.

Все в тайниках души рассчитывали все же пробиться на восток и попасть домой хотя бы к концу года. Теперь с этими надеждами было покончено...

«Стать на зимовку» не так легко и просто, как это может показаться неискушенному. Предстояло подготовить к консервации машины и все вспомогательные механизмы, утеплить помещения и установить камельки, изыскать способы освещения, подготовить источники энергии для связи.

Сердце корабля — машина — останавливается, и вместе с ней замрет нормальная судовая жизнь. Погаснет электричество, перестанет работать центральное отопление, радио лишится нормальных источников энергии...

На следующий же день я начал переводить связь «Седова» на зимнее положение. Надо было торопиться, так как через 10 дней машина должна была остановиться. Постоянный судовой передатчик SRD в 70 ватт для работы на зимовке не годился: он поглощал слишком много энергии, и наши тощие аккумуляторы не смогли бы его прокормить. Поэтому решено было установить рейдовый длинноволновый передатчик NORD-D в 25 ватт. Однако он оказался неисправным. В полной готовности к действию был еще коротковолновый рейдовый передатчик RKD в 10—15 ватт, требовавший ничтожного количества энергии, но я предпочел заняться ремонтом длинноволнового передатчика, чем положиться на исправный коротковолновый.

Я убежденный «длинноволновик» и на коротких волнах работаю только при крайней необходимости.

С аккумуляторами дело обстояло совсем плохо. Аварийные кислотные аккумуляторы еще летом вышли из строя. Мы с моим помощником Курсеевым стали шарить по всему судну в поисках источников энергии.

Для зарядки аккумуляторов на «Седове» был неплохой нефтяной электродвигатель. Поэтому зарядка нас не беспокоила, — было бы только что заряжать!

Электрическое освещение радовало нас последние дни. Пользуясь им, мы лихорадочно готовили нашу аппаратуру, чтобы поспеть закончить все к моменту консервации машины. В один из таких горячих дней меня вызвали на совещание капитанов, механиков и радистов. Я пошел на «Садко», стоявший в полукилометре от нас.

Среди прочих вопросов, связанных с зимовкой, возник вопрос и об организации связи. Поскольку три корабля стояли близко друг к другу, не имело смысла держать связь с землей каждому в отдельности. Рациональнее всего было бы оставить радию на «Садко», как на флагмане нашей флотилии. К сожалению, на нем не было подходящего передатчика. Не нашлось ничего путного и на «Малыгине». Оказалось, что «Седов» лучше всех обеспечен аппаратурой, не хватало только проводов. Я предложил обслуживать все корабли исходящей связью, если мою станцию обеспечат проводами. Так и решили. Через два дня после этого совещания телеграммы со всех трех кораблей стали поступать на «Седова» для передачи. Входящие телеграммы шли прямо на корабли, где радисты принимали их на свои приемники в установленные сроки.

Сначала было решено, что радисты с других кораблей будут ходить к нам на вахту; однако в крошечную тьму полярной ночи, когда в двух шагах ничего не видно, это

было не только затруднительно, но и опасно. Эти вахты были отменены, и мы вдвоем с т. Курсеевым обеспечивали всю связь.

10 ноября погасили котлы. Динамомашинка стала. Прощай, электричество! Только раз в пятидневку стали запускать двигатель, спаренный с динамомашинкой, для зарядки аккумуляторов. Это был большой праздник для всех товарищей. В течение 5—6 часов люди забывали о керосиновых лампах с закопченными битыми стеклами и на короткий срок снова приобщались к культуре XX века. В это время все брились, прихорашивались и наш судовой киномеханик устраивал очередной киносеанс в твиндеке.

Горячее надо было экономить. Поэтому между «Седовым» и «Малыгиным», на котором также был нефтяной электродвигатель, мы соорудили электропередачу с помощью двухжильного кабеля. Это мероприятие давало нам возможность заряжать все аккумуляторы на обоих кораблях от одной динамомашинки, которую мы по очереди запускали то на «Седове», то на «Малыгине». Экономили мы и энергию аккумуляторов, сократив до минимума передачу. Была установлена твердая норма слов ежедневной передачи. Каждый член экипажа имел право передать на землю лишь 30 слов в месяц. Общее количество всех корреспондентских телеграмм ограничивалось пятьюстами словами в сутки. Только служебную корреспонденцию решили временно не ограничивать. Но даже и при таких жестких нормах средняя суточная передача составляла 1500—2000 слов. Вся передача шла через три береговые станции — Тикси, Котельный и Челюскин. Мы работали по строгому расписанию, только на длинных волнах.

Так продолжалось до января 1938 г., пока мы не получили распоряжение отдать свой передатчик на «Садко». Скрепя сердце я расстался с моим замечательным пере-

Старший радист «Г. Седова»

А. А. Полянский

Фото Р. Кармен



датчиком и перенес его на флагман.

Работы стало гораздо меньше. У нас остались только прием телеграмм в адрес «Седова» и служебная связь с «Садко» с помощью аварийного искрового передатчика в 20 ватт. Вместе с передатчиком ушел на «Садко» Анатолий Курсеев. Я остался один в своей радиорубке.

Сокращение оперативной работы на «Седове» оказало большую услугу нашему экипажу. Я смог лучше обслуживать корабль широко-вещанием. На наш концертный приемник ЭКЛ-5 удавалось принимать почти все станции Советского союза. Мы слушали лекции, доклады, концерты, оперы, спектакли. Эти передачи транслировались по всем помещениям корабля, где жили члены нашего экипажа. Всего на «Седове» было установлено 9 трансляционных точек.

Вскоре мы получили телеграмму, извещавшую нас о том, что в марте к нам прилетят самолеты, чтобы снять лишних людей и забросить нам снаряжение, продукты, медикаменты. Экипажи всех трех кораблей приступили к подготовке посадочной площадки в 7 км от места нашей стоянки.

Обслуживать связью самолеты было довольно сложно. Эту работу пришлось поделить между «Седовым» и «Садко». На «Садко» включили судовой передатчик, который давал самолетам пеленги. Мне было поручено слушать самолеты и передавать на «Садко» их требования. Такая сложная комбинация была вызвана тем, что передача пеленгов мощным передатчиком заглушала прием, который поэтому пришлось перенести на «Седова».

27 апреля самолеты под управле-

нием Героев Советского Союза т.т. Алексеева, Головина и летчика Орлова прилетели к нам в последний раз за оставшимися людьми. С волнением я наблюдал, как самолеты один за другим, тяжело отрываясь от нашего аэродрома, поднимались в воздух и, взяв курс на остров Котельный, исчезали в голубой дали.

Нас осталось 33 человека на трех зимующих кораблях. На каждом корабле было теперь только по одному радисту: на «Садко» — Нутрихин, на «Малыгине» — Харламов, на «Седове» — автор этих строк. Наш передатчик попрежнему оставался на «Садко», с которого и осуществлялась вся связь с землей.

Наступили светлые весенние дни. Мы с Харламовым по очереди ходили на вахту на «Садко», помогая Нутрихину. Летом, когда пешеходные прогулки по льду стали опасными — появилось много разводьев и майн, — мы стали пользоваться для передвижения резиновыми шлюпками или надувными клиппер-ботами. Но и этот вид транспорта оказался не безопасным. При малейшем ветре наши резиновые «корыта» совершенно выходили из повиновения. Пришлось отказаться от хождения на вахту. Я стал опять работать на «Седове», поддерживая связь с «Садко» при помощи искрового передатчика.

II.

Наконец, получилось долгожданное сообщение, что ледокол «Ермак», закончив операции по проводке Карской экспедиции, двинулся к нам. Постоянную связь с ним держали на «Садко», но когда ледокол подошел поближе, связался с ним и «Седов» при помощи искрового передатчика.

Погода стояла скверная, навис густой туман. «Садко» часто давал пеленги «дедушке ледокольного флота».

27 августа, во время ночной вахты, я принял сообщение от капитана «Ермака», что они встретили тя-

желый лед, подойти не могут и, возможно, повернут обратно. У меня было впечатление, что ледокол находится совсем близко от нас, хотя с него и не видят наших кораблей. Я выстукал радиограмму: «Сейчас влзу на мачту и посмотрю, не видно ли вашего дыма». Поспешно выбежав на палубу, я заметил, что туман несколько рассеялся. Взглянув в ту сторону, где должен был находиться «Ермак», я, даже не влезая на мачту, увидел черный дым. Быстро вернувшись в рубку, я сообщил об этом на «Ермак». С ледокола нас также увидели и, переменяв первоначальное намерение, стали пробиваться к нам в тяжелом льду.

Трудно дались «Ермаку» эти несколько миль. Только в середине дня 28 августа он подошел к «Садко» и встал у его борта. Казалось, что наш дрейф заканчивается. На «Седове» начали готовиться к буксировке, так как поврежденный руль лишил его возможности двигаться своим ходом.

Вскоре с «Ермака» передали нам толстый буксирный канат, который мы тщательно закрепили в клюзах, и «Ермак» двинулся. Вся команда высыпала на палубу. Однако радостное возбуждение, охватившее всех людей, длилось недолго.

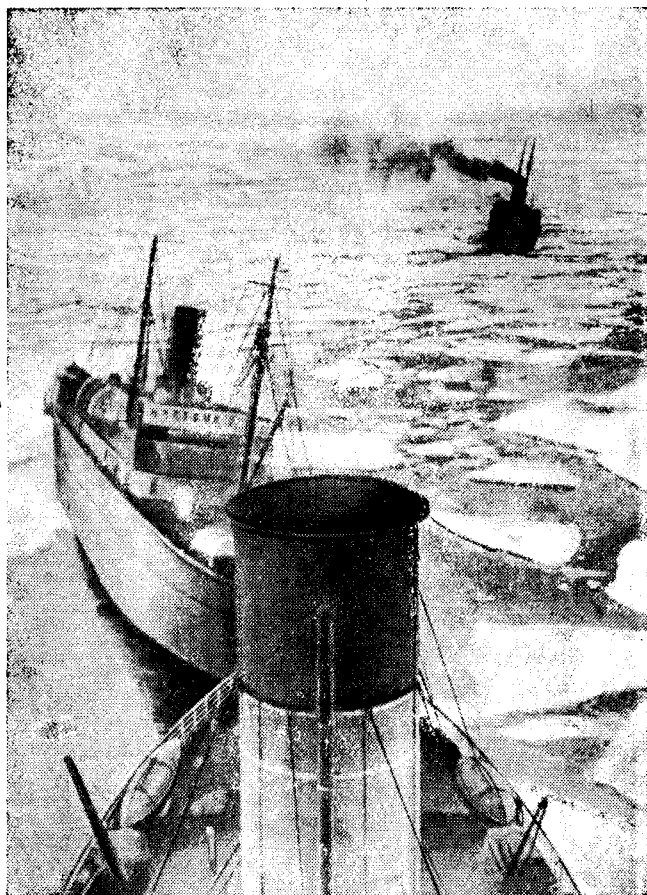
Один за другим лопнули два буксирных каната. Тогда решили, что «Ермак» пойдет впереди и проложит русло, а «Садко» следом за ним поведет нас на буксире. Пока мы готовились к новой буксировке, «Ермак» занялся «Малыгиным». Пробившись через 15 миль тяжелого льда, «Ермак» благополучно вывел «Малыгина» на редкий лед, но зато сам потерял один винт.

Это решило нашу судьбу. После совещания на «Ермаке» начальник экспедиции т. Шевелев провел собрание у нас на «Седове». «Ермак», оставшись без винта, не в силах был нам помочь, и «Седову» приходилось оставаться в ледяном плену.

В грустном настроении ушел я к

*Ледокс «Ермак» ведет
на буксире «Г. Седова»*

(Снимок сделан в 1938 г.)



себе в рубку, перечитывая письма из дому, привезенные «Ермаком». Стук в дверь прервал мои размышления. В рубку вошли три человека с чемоданами. Это были новые члены нашей команды, переведенные к нам с «Ермака». Среди них был радист Бекасов. Я мельком видел его в радиорубке на «Ермаке».

Вдвоем с Бекасовым мы принялись за подготовку связи на вторую зимовку.

С «Садко» мы перенесли обратно свой передатчик и получили еще один аварийный передатчик — «Малый полюс» со всем необходимым питанием. У радиста «Садко» попросили еще добавочных аккумуляторов и радиоламп. Мы быстро установили передатчик, чтобы сразу же после ухода «Ермака» иметь бесперебойную связь с ним и с материком.

Вечером пошел прощаться с командой «Садко». Счастливые! Они

скоро будут дома, на Большой земле, в кругу своих родных. А что еще ждет нас? Какие испытания готовит нам лед, так цепко охвативший нас своими путами?

Когда на следующее утро я проснулся, около нас уже не было ни «Ермака», ни «Садко». Пустынные льды простирались до самого горизонта. Теперь мы остались совсем одни — 15 человек на корабле, окруженном бескрайними льдами. Мой новый друг Бекасов невозмутимо сидел за передатчиком и держал связь с «Ермаком».

Количество переписки сразу же резко уменьшилось. Поэтому мы сократили и число береговых радиостанций, с которыми раньше держали связь. Распрощавшись с Тикси и с Котельным, мы стали работать только с Челюскиным, мысом Желания и Русской гаванью. Впоследствии, когда дрейф отнес нас даль-

ше на запад, мы связались с островом Рудольфа.

Жизнь начала входить в нормальную колею.

III.

Для аварийных складов мы выделили две радиостанции с полным питанием от сухих батарей и мотор с ручным приводом. Теперь можно было обеспечить связь в течение 3—4 месяцев, даже если бы пришлось покинуть судно и при этом мы ничего не успели бы вынести из радиорубки.

Приближалась годовщина нашего дрейфа. Уже с утра 23 октября в радиорубку посыпались поздравительные телеграммы. И я получил поздравление от жены и брата.

Судно было расцвечено флагами. В этот день запустили динамомашину и зажгли электричество. Конечно, смотрели традиционное праздничное кино. На митинге капитан сделал отчетный доклад о проведенной работе, о будущих трудностях, которые ожидали нас в дрейфе. Огласили поздравительную телеграмму от руководства Главсевморпути.

Ночью, после торжественного ужина, я заступил на вахту, сменив Бекасова.

Всю ночь шли к нам поздравительные телеграммы. К утру, изрядно устав, я сдал вахту Бекасову и сейчас же уснул.

Проснулся оттого, что меня кто-то тормошил. Около койки стоял Бекасов.

— Челюскин требует старшего радиста к аппарату. Там есть важная телеграмма для «Седова».

Быстро вскочив, подошел к приемнику и дал согласие на прием. Первые же слова телеграммы: «Из Москвы. Вручить немедленно капитану Бадигину, парторгу Трофимову...» вывели меня из равновесия. За 20 лет своей радиослужбы мне много приходилось принимать разных телеграмм — и горестных, и радостных, и безразличных. Я всегда

умел сохранять спокойствие. Но тут совершенно перестал владеть собой. Карандаш прыгал в руке, буквы записывались вкривь и вкось.

С последней точкой вскочил из-за стола, и вместе с Бекасовым мы понеслись в салон, где в это время уже завтракала часть команды.

— Телеграмма от товарищей Сталина и Молотова! — Все вскочили со своих мест и окружили нас. Я передал телеграмму капитану. Волнуясь, он огласил ее. Быстро собрали остальную команду и вторично прочитали телеграмму. Стихийно возник митинг, и тут же был составлен ответ. Счастливый и возволнованный, я кинулся к передатчику, чтобы передать на Челюскин наши горячие слова любви, благодарности, преданности... Через 10 минут наша телеграмма была на Диксоне, а еще минут через пять она была уже в Москве.

Целый день мы только и говорили о телеграмме товарища Сталина. Это имя не сходило с наших уст. Теперь мы еще раз убедились, что за нашим дрейфом непрерывно наблюдает великий человек в далеком, родном Кремле и что этот человек в момент опасности протянет нам свою могучую руку помощи.

Так начался второй год нашего дрейфа, исполненный надежд и уверенности в благополучном конце. И эту уверенность в будущее вселила в нас маленькая теплая телеграмма, в конце которой стояло имя нашего вождя и учителя — товарища Сталина.

Потекли монотонные дни. Мы заканчивали подготовку к зиме. Я целые дни проводил в своей радиорубке. Беспокоили аккумуляторы. Старого электролита не хватало. Каждый раз после заливки приходилось аккумуляторы доливать чистой водой. Плотность электролита уменьшалась, а емкость аккумуляторов тошала. Мой старый двигатель выбыл из строя. К счастью, мы перетасили с «Садко» на наш корабль небольшой бензиновый движок «Червоный двигун», оказавшийся

очень удобным. Запас бензина у нас был изрядный.

Как мы с Бекасовым ни экономили аккумуляторов, они расходовались очень быстро. Во-первых, нельзя было лишать наших людей единственной радости—слышать родину. Поэтому в каждое свободное мгновение мы транслировали по кораблю вещание советских радиостанций, изредка за границу,— за счет приема концертов, докладов, лекций; сокращали даже нашу исходящую корреспонденцию, достигавшую изрядных размеров. Почти все седовцы заделались корреспондентами газет и без усталости строчили свои телеграммы в 33 редакции, освещая дрейф «Седова» и нашу жизнь на корабле. Из 15 человек команды только два — я и Токарев — не превратились в журналистов. Правда, газетные корреспонденции передавались не ежедневно. Тем не менее, все имевшиеся в нашем распоряжении сроки связи с береговыми станциями были всегда полностью использованы. Кроме корреспондентских телеграмм, передавали ежедневно штук 10—15 служебных и такое же количество принимали.

Береговые станции обслуживали нас прекрасно. Радисты Ворожцов и Листов на Челюскине, Расщепкин, Низовцев и Николайчук на мысе Желания, Степанов, Скворцов и Фехнер на Рудольфе просто из кожи лезли вон, чтобы обслужить нас как можно лучше и быстрее. Каждая станция соревновалась с другими на лучшее обслуживание «Седова».

Во время частых тревог и авралов, когда «Седову» грозила опасность, все три станции непрерывно слушали нас и были готовы в любое время передать дальше наши сообщения. Я почти безвыходно сидел в рубке, готовый в любой момент передать сообщение на землю. Я оставался один, так как Бекасов обычно уходил на авральные работы. В такие тревожные дни приходилось работать с берегом не по

расписанию. Сообщив в первый подошедший срок на очередную береговую станцию о том, что у нас серьезное положение, я просил дать добавочные сроки. Эта весть быстро достигала и других станций, и уже никто из береговых радистов не отрывался от приемников. Мы были вполне уверены, что если бы даже пришлось экстренно покидать судно, на этих станциях терпеливо ждали бы, пока я установлю свой аварийный передатчик на льду, и непрерывно следили бы за эфиром.

Во время авралов все частные передачи прекращались и право посылать телеграммы имели только капитан и помполит. Но когда кончалась тревога и утомленные люди возвращались к своим обычным делам, капитан посылал на Большую землю краткую телеграмму, заканчивающуюся словами: «На судне все благополучно, все люди здоровы». Эта телеграмма служила «отбоем» для береговых станций, и после нее начиналась обычная работа по расписанию.

Нормальная работа с берегом была налажена хорошо. Мы работали точно по расписанию и несли вместе с Бекасовым восьмичасовые вахты. Так как мы сменялись три раза в сутки, то ночные вахты каждому из нас приходилось нести через сутки. В 14 часов мы принимали радиобюллетень, который передавала на коротких волнах радиостанция Главсевморпути.

Слышимость береговых радиостанций, с которыми мы держали постоянную связь, была, как правило, отличная. Мы принимали обычно на слух через репродуктор «Рекорд», и только изредка, при слабой слышимости, приходилось пользоваться наушниками.

Плохо дело обстояло с письменными принадлежностями. Летом 1939 г. у нас кончились бумага и карандаши. К счастью, в ящиках с консервами мы нашли вложенные туда пачки этикеток, предназначенных для оклейки жестяных банок.

Эти этикетки нас выручили. Наши телеграммы украсились на обратной стороне веселыми рисунками с надписями — «Свинобобы», «Говядина», «Свинина». Это оказались замечательно удобные телеграфные бланки, и мы с благодарностью вспоминали Главконсерв, так предусмотрительно снабдивший нас письменными принадлежностями. Жаль только, что в консервных ящиках мы не нашли карандашей! Пришлось перейти сначала на запись всякими огрызками, а потом на перо — простое и автоматическое.

Где доставали бумагу наши корреспонденты, остается для меня загадкой. Писали они свои телеграммы карандашом, хотя у нас была и пишущая машинка. К концу 1939 г. кончились ленты, и машинка стала совсем бездействовать. Разбирать рукописи бывало иногда очень трудно. Это обстоятельство снижало порой скорость передачи, которая в среднем составляла 120—150 букв в минуту. На такой же скорости мы вели и прием. Иногда, при хороших условиях, мы успевали сдать от 1000 до 1500 слов в час. Правда, в последние месяцы дрейфа у меня сильно болела рука от ревматизма, что затрудняло работу ключом.

Отчетность у нас была простейшая: исходящие телеграммы складывались в ящик и в свободное время подшивались, а входящие только регистрировались в журнале и вручались адресату. Копии этих телеграмм мы не снимали.

В марте 1939 г. у меня начались головные боли, но я продолжал работать, не обращая на это особого внимания. Вскоре стало трудно ходить, — шатало, как пьяного. Пришлось обратиться к врачу. Соболевский осмотрел сначала меня, потом радиорубку и предложил выселиться в другое помещение. Дело в том, что я жил в каюте, отделенной от рубки тонкой перегородкой без двери. В рубке же хранились щелочные и кислотные аккумуляторы. Здесь же мы производили и заливку аккумуля-

ляторов. В каюте было жарко и воздух был насыщен вредными испарениями. Эти испарения, которые я непрерывно вдыхал с самого начала дрейфа, видимо, под конец отравили организм.

Договорившись с механиками (жившими внизу в отдельной каюте), я перенес туда свою койку и оставался там уже до конца дрейфа. Теперь бывал в радиорубке только во время вахты. Все остальное время проводил в нижней каюте. Через два дня уже почувствовал себя совсем хорошо.

Летом у меня прибавилась еще одна забота. Постоянный дневной свет очень затруднял прием широкоэшелонных станций. «Коминтерн» и другие станции было слышно слабо. Необходимо было найти средство для усиления слышимости. Я присоединил параллельно к антенне концертного приемника свой оперативный приемник ПД-4. Регулируя этим приемником в резонанс с настройкой ЭКЛ-5, я значительно увеличивал слышимость к общему удовольствию всей команды.

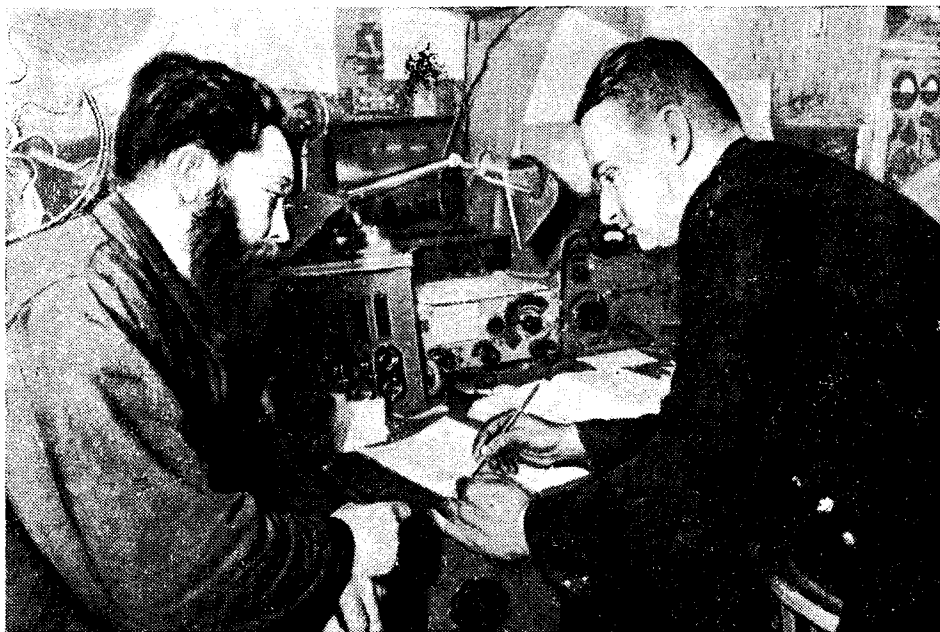
Быстро протекали летние дни. Снова наступала осень. Приближалась вторая годовщина нашего дрейфа.

И опять наш приемник принес огромную радость всему экипажу корабля. 24 октября 1939 г. Бекасов принял вторую телеграмму от товарищей Сталина и Молотова. Значит и весь этот год они внимательно следили за нами, волновались и беспокоились за нас, считали месяцы нашего дрейфа!

Поэтому мы могли совсем не беспокоиться за свою судьбу. Каждый из нас спокойно выполнял свою работу, и жизнь текла размеренно и привычно.

Медленно, но неуклонно мы приближались к Гренландскому морю.

Чем дальше мы двигались на запад, тем больше появлялось станций, с которыми мы поддерживали связь. Мыс Челюскин был теперь самой отдаленной, самой восточной



А. А. Полянский и К. С. Бадигин в радиорубке «Г. Седова». Бадигин подписывает радиограму товарищам Сталину и Молотову

Фото Д. Дебазова.

станцией, но мы с ним связи не прекращали. Мы решили работать с Челюскиным до самого конца нашего дрейфа. Если будет затруднительно вести с ним оперативную работу, то по крайней мере будем поддерживать экспериментальную связь.

Однажды, в декабрьский вечер, «Последние известия» принесли нам радостную весть: в Мурманск выехал И. Д. Папанин, чтобы руководить экспедицией на ледоколе «И. Сталин» по выводу нас из льдов. Значит ледокол скоро выйдет в море. С нетерпением мы стали ожидать этого сообщения. Оно пришло 15 декабря в 23 ч. 30 м. Ледокол идет к нам!

Мы с Бекасовым круглые сутки шарили по эфиру, мечтая обнаружить работу рации ледокола. Но дни проходили за днями, а рации не было слышно. Неужели ледокол повернул обратно, отказавшись от попытки пробиться к нам? Запрашивали мы и «Мурманец», но там также ничего не знали о нем. Рация

флагмана арктического флота упорно молчала.

Впоследствии мы узнали, что причиной этого молчания был сильный шторм, во время которого оборвались обледеневшие антенны рации. Флагманский корабль вернулся в Баренцбург за углем, отремонтировал антенны и снова двинулся к нам. Только тогда мне, наконец, удалось с ним связаться.

В первый же день заведующий радиостанцией ледокола «И. Сталин», мой приятель Гиршевич, предупредил меня, что скоро состоится разговор по радиотелефону Папанина и Белоусова с нами. Я начал поспешно готовить аппаратуру. Впервые после двухлетнего молчания заработал радиотелефон «Седова». Испытания показали, что слышат нас хорошо и переговоры вполне возможны.

Вскоре состоялись переговоры, которые транслировались по всему судну. На флагмане говорил Папанин. Все седовцы с возбуждением и радостью слушали голоса первых

советских людей, встретивших нас в ледяных просторах. Особенно обрадовало нас, когда Папанин обещал встречу на Новый год. Но... Арктика коварна. В планы Папанина она внесла свою поправку. Встреча состоялась на 13 дней позже обещанного срока.

В конце декабря мы все время держали связь с ледоколом «И. Сталин» и со всеми береговыми станциями. Это были горячие денечки. Надеясь на скорую встречу, экипаж нашего судна усиленно готовился к выходу. Начались авральные работы. Людей не хватало. Пришлось отпустить Бекасова, а самому стоять круглосуточную вахту.

По договоренности с Гиршевичем я должен был каждые два часа связываться с флагманом. Это было крайне неудобно, так как мне приходилось, по выражению тов. Кренделя, «спать в рассрочку». У меня были кроме того еще сроки для работы с другими станциями. Я почти не спал и очень утомлялся. Только успеешь сомкнуть глаза, как проклятый будильник трещит над самым ухом. Так продолжалось шесть дней, пока однажды будильник не оказался бессильным меня разбудить. Первый раз в жизни я проспал вахту. Бекасов был снова водворен в рубку. Работать стало легче.

Когда ледокол подошел ближе, он просил дать пеленги.

Вскоре мы увидели прожектор, а сталинцы—нашу лампу. Теперь уже нужда в пеленгах миновала. Но телеграммы сыпались к нам непрерывным потоком. Это корреспонденты различных газет поздравляли нас со скорым выходом из льдов. В конце телеграммы всегда была одна и та же просьба: «Готовьте дневники или статьи для газеты». Однако в ту пору нам было не до писания. Каждый старался привести в порядок свой участок, чтобы мы могли без всякой задержки следовать за флагманом к кромке льда.

12 января в полночь Гиршевич

сказал, что И. Д. Папанин хочет говорить с нашим капитаном. Я принимал слова Папанина на слух, а Бадигина передавал ключом. Папанин сообщал, что в их районе ощущается легкая зыбь, появились трещины и разводья и что, если в районе «Седова» также ощущается подвижка льдов, то ледокол «И. Сталин» готов выйти к нам. Наш капитан подтвердил, что на «Седове» также ощущается легкая зыбь. Было решено, что в 7 часов утра ледокол выйдет к нам на встречу.

Эту ночь я уже спать не мог. На вахте стоял Бекасов, я лежал за перегородкой и ворочался с боку на бок. Наконец не выдержал и встал. Отослав Бекасова спать, сам стал на вахту. Оторвав доски от иллюминатора, через стекло я наблюдал за прожекторами приближающегося ледокола. Яркие лучи то здесь, то там прорезывали мрак. Когда, наконец, стал виден силуэт ледокола, я не мог спокойно усидеть в рубке. Раскрыв настежь иллюминатор, вышел на палубу и пристроился около рубки на аккумуляторном ящике. Отсюда следил за маневрами флагмана, но «уши мои были в рубке»: через открытый иллюминатор слушал репродуктор приемника на случай вызова.

В 12 ч. 7 м. долгожданный ледокол подошел к нашему борту...

В этот же день мы получили распоряжение от Папанина закрыть свою станцию. Я прекратил передачу, но прием телеграмм в адрес «Седова» продолжался до самого Мурманска. Связь с ледоколом «И. Сталин» на пути к Мурманску мы поддерживали световой сигнализацией на клотике от телеграфного ключа.

15 января мы еще были во льдах и готовились к выходу. В этот день пришла к нам третья телеграмма от товарища Сталина. Ее принял Гиршевич вместе с такой же телеграммой на имя т. Папанина.

Иосиф Виссарионович и Вячеслав Михайлович поздравляли команды обоих кораблей со встречей. Общий митинг обоих кораблей состоялся на обширной палубе флагманского корабля. Много было сказано теплых, искренних слов любви и преданности.

От нашей команды выступали Ба-дигин, Трофимов, Бекасов.

На пути к Мурманску я подвел итоги работы радиостанции «Седова».

С 1 сентября 1938 г. по 13 января 1940 г. принято и передано 10 945 телеграмм, составивших 438 423 слова. Кроме этого принято от радиоцентра Диксона материалов XVIII съезда партии, внеочередных сессий Верховного совета и бюллетеней Политуправления Главсевморпути — 318 559 слов.

Общий обмен за этот период выразился в сумме 756 982 слова

Главная нагрузка по нашему обмену легла на станцию мыса Челюскина: через нее прошло около половины всех радиограмм (с 1 сентября 1938 г. по 1 января 1940 г. 5 252 радиограммы, составивших 206 051 слово).

Если за все время нашего дрейфа «Седов» был обеспечен надежной, быстрой и четкой связью с родиной, то этим мы главным образом обязаны прекрасной работе береговых станций. Советские радисты, мои друзья по эфиру, самоотверженно несли на этих станциях трудную вахту. Горячая благодарность всего экипажа «Седова» будет слишком скромным вознаграждением за их прекрасную работу.

Спасибо вам, дорогие товарищи!





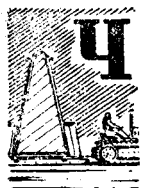
Трибуна стахановца

Н. КОЗЛОВ

Производитель строительных работ в бухте Угольной

БУРОВЫЕ ВЫШКИ НА САНЯХ

(Опыт экспедиция в бухте угольной)



Чтобы превратить к концу третьей пятилетки Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль, обеспечивающую планомерную связь с Дальним востоком, необходимо на всем протяжении этого пути создать угольные и нефтяные базы, а торговый и ледокольный флот Главсевморпути перевести на снабжение местным топливом. В разрешении этой основной задачи бухта Угольная призвана сыграть важную роль.

Бухта Угольная расположена на одном из бойких мест Северной морской трассы и является очень удобным пунктом для бункеровки углем судов арктического флота, причем уголь здесь не привозной, а добывается тут же, в нескольких километрах от берега.

О том, что бухта Угольная богата углем, известно было с давних пор. Теперь уже мы знаем и качество здешнего угля. Он очень смолистый, с большим отходом газов, что сулит ему богатое будущее. Разведка угля началась здесь в

1935-36 г., — от берега моря на 12 км вглубь материка. Однако до последнего времени разведочные работы велись кустарно и бесхозяйственно. Можно привести почти анекдотический случай: экспедиция в 1937-38 г.г. буквально ходила по углю (местами он выходит здесь на поверхность), и в то же время у нее не было топлива для жилых помещений. Участники экспедиции вынуждены были возить его на собаках за 12 км из старой заброшенной штольни.

Только зимой 1938-39 г. в 1 км от берегового поселка была разработана новая штольня и несколько шурфов. Новая экспедиция за эту зиму полностью удовлетворила местную потребность в угле и кроме того сделала годовой запас угля. Экспедиция 1938-39 г.г., возглавляемая т. Рогожаном и парторгом т. Черкасовым, выполнила годовой план бурения за 6 месяцев и выдала в сентябре прошлого года первые 25 т угля флагманскому ледоколу «И. Сталин».

Участникам экспедиции досталось неприглядное наследство. В резуль-

тате вопиющей бесхозяйственности и технической беспомощности руководителей предыдущей экспедиции хозяйство бухты Угольной было очень запущено. Все три вышки пришли в полную негодность. Большинство хозяйственных построек и мелкий флот требовали капитального ремонта. Часть построек пошла просто на слом. Из транспортных средств от прежних «хозяев» осталось 4 лошади, 2 пары быков, 2 собачьих упряжки, мало-пригодный трактор и разбитая полугорюшка.

Нашей экспедиции пришлось по существу начинать всю работу заново. На трех пароходах мы привезли с собой до 1000 т грузов, в том числе 2 трактора «Сталинец», большой катер, 2 двадцатитонных кунгаса, 4 фанерных дома системы инж. Романова и большое количество строительного материала. Мы оборудовали временное общежитие в бывшем гараже, построили склады для продовольствия и технического оборудования и приступили наконец к производственным постройкам.

Производитель буровых работ инж. Трофимов внес предложение строить буровые вышки на саях. Тщательно обсудив это предложение, по чертежам т. Трофимова построили первые три передвижные вышки. Применение таких вышек на угольных разработках и геологических работах в условиях Арктики целиком себя оправдало.

Бурение в одном месте обычно продолжается не более 10-15 дней. После этого вышка разбирается, переносится на новое место, где она снова собирается и устанавливается. На все это уходило много времени и сил (180 человеко-дней). После каждого такого «переселения» вышка требовала дополнительных средств и материалов на ремонт, а после 5-6 переездов приходила в полную негодность и выходила из строя.

Вышки, построенные по чертежам

инж. Трофимова, передвигаются на новое место целиком. Передвижка их тракторами занимает не более 3-5 часов.

Устройство передвижных вышек несложно. Каждый полоз делается из двух брусьев, толщиной 25×30 см, которые скрепляются 6 болтами. В эти брусья-полосы врубаются на определенном расстоянии друг от друга 6 поперечных брусьев толщиной 25×25 см. Вдоль саней посередине кладутся два ряжа из брусьев такой же толщины. С одного края саней эти ряжи сходятся друг с другом, с другого расходятся. Все это скрепляется болтами. Затем настилается сплошной пол. Получается площадка или основание вышки размером 5×8 м.

Мотор и движок крепятся болтами к ряжам.

Все 4 угла этой площадки обиваются листовым 6-мм железом; получаются так называемые «крабы», каждый из которых скрепляется 4 болтами. К полозьям с обоих концов привертываются тяги из 6-мм полосового железа с кольцом из дюймового прута. При передвижке дюймовый трос продевается в кольца, накладывается на крабы вокруг вышки и прикрепляется к двум тракторам. Кольца и крабы не позволяют тросу расколоть концы полозьев.

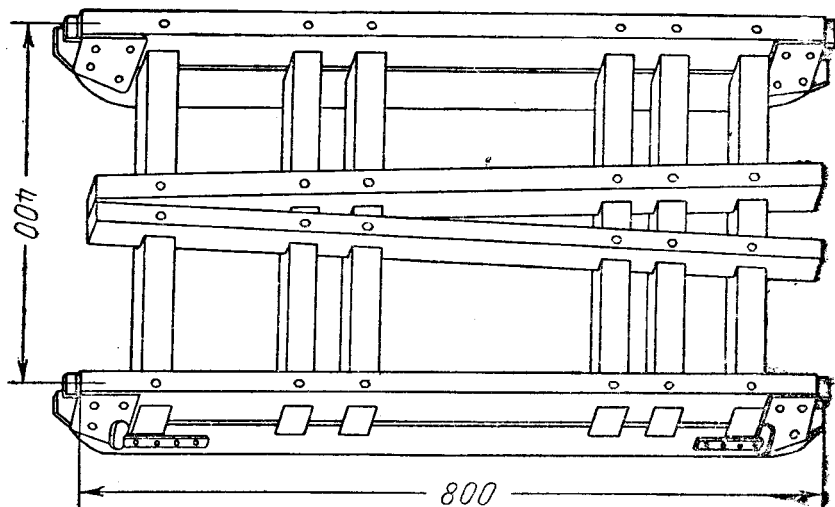
На площадку саней устанавливается копер, ноги которого делаются из брусьев толщиной 18×18 см и обносятся разборным каркасом. К каркасу пришиваются теплые тесово-фанерные щиты размером $1 \times 2,5$ м, проложенные внутри войлоком. Сверху копер также обшивается фанерными щитами. Для того чтобы при перевозке вышки на гору или под гору копер не мог завалиться, ноги его скрепляются железной накладной полосой 6×150 мм и 4 болтами. В середине вышки устанавливается снеготаялка, приспособленная из бензиновых бочек. Каждая вышка имеет три окна и две двери. В построенной таким об-

разом выше тепло, сухо и светло. Буровые рабочие могут работать в одних свитерах.

Примерно так же строятся и передвижные дома на 15 человек каждый. Из брусьев 25×30 см, длиной 5,5 м, вяжутся сани. Поперечные брусья толщиной 20×20 см и длиной 4,5 м врубаются в продольные (полозья) и скрепляются болтами. К концам полозьев так же, как и у вышки, привертываются крабы и кольца с тягами. Затем устанавливается каркас из дюймового теса, меж стойками вставляются распоры, которые обшиваются фанерой с двух сторон. К каркасу прикрепляется второй каркас из дюймовых планок с распорами. Этот каркас в свою очередь обшивается третьим слоем фанеры. Между вторым и третьим слоем фанеры прокладывается строительная бумага для теплоизоляции. Потолок (он же кровля) кроется двумя слоями рубероида. Внутри дома в два яруса устраиваются вагонного типа койки на 14 человек, комната для бурового мастера и небольшая кают-компания с печкой из маленькой бензиновой бочки. По такому же принципу строятся и передвижные кухни-столовые и баня на 8 человек.

Преимущества передвижной вышки говорят сами за себя. На строительство обыкновенной (разборной) вышки уходит 40 рабочих дней. Сметная стоимость ее — 6 тыс. руб. На разборку, перевозку и установку вышки на новом месте через каждые 15-20 дней требуется дополнительное рабочее время, а на неизбежный ремонт — дополнительные материалы и средства. На сооружение передвижной вышки требуется не больше времени, чем на сооружение обыкновенной. Стоимость ее не выше 8 тыс. руб. На перевозку ее уходит от 3 до 5 часов. Прибыв на новое место, вышка тотчас же может начать работу. Таким образом рабочая сила и время, затрачиваемые обычно на вспомогательные процессы (разборка, перевозка, ремонт и установка вышки на новом месте), используются на основной производственный процесс — бурение.

Кроме того передвижная вышка отличается от обыкновенной лучшими условиями труда рабочих и бытовыми преимуществами. На разборной вышке буровой рабочий, кончив смену, вынужден в пургу, в дождь, ночью идти несколько километров до общежития. При работе



Сани — основание передвижной вышки

на передвижной вышке общежитие едет вслед за вышкой. Пока вышка передвигается на новую «позицию», буровые рабочие находятся в сухом, теплом и светлом помещении и за время переезда могут хорошо отдохнуть и поесть. Охрана здоровья рабочих и организация нормальных условий труда, от которых в конечном счете зависит произво-

дительность труда, на Севере играют исключительную роль.

Зимой, особенно в пургу, на разборной вышке почти невозможно работать. Открытую, незащищенную от ветра вышку, как колокольную, продувает со всех сторон, снег заносит моторы. В результате — на зимние месяцы, т. е. больше чем на полгода, буровые работы по суще-



Передвижная буровая вышка в рабочем состоянии

ству приостанавливались. По заявлению же буровых рабочих нашей экспедиции, зимой бурить лучше и удобнее, чем летом. Летом по тундре труднее перетаскивать готовую вышку и не легко найти воду, а зимой вода всегда под руками, были бы только снеготаялки.

На строительство было привлечено много комсомольцев, которые всегда перевыполняли свои нормы. Когда началось строительство, то вместо 4 штатных плотников за топоры взялись 40 человек. Трудно перечислить всех, показавших образцовую работу и подлинно комсомольское отношение к труду. Хочется отметить таких людей, как т.т. Сучков, Поляков, Коротаев, Прохоров, Синюк, Сиваш, Авдеенко, Сафонов, Кривцов и Швецов.

Строительный цех оборудовал небольшую площадку, на которой организовал распиловку леса и заготовку строительных деталей. Это способствовало убыстрению темпов строительства.

Дружная и энергичная работа всего нашего коллектива, сплоченного партийной и комсомольской организациями, позволила закончить строительство трех передвижных вышек, домов-кухонь, столовых и бань в сравнительно короткие сроки — за 2½ месяца. К бурению приступили уже с 1 января 1939 г.

Тракторы работали бесперебойно, независимо от времени и погоды. Трактористы т.т. Зозуля и Лишкунов и особенно их бригадир Евдокимов работали по-ударному. Чтобы трактористам не приходилось блуждать во время пурги, по всей дороге на расстоянии 30 м были расставлены вехи.

Большую роль сыграли ежедневные производственные совещания, так называемые «наряды», проводимые начальником экспедиции. Каждый вечер, в 9 часов, у него собирались все руководители цехов. На этом совещании подводились итоги работы, выяснялось, что тормозило успех дела и что нужно бы-

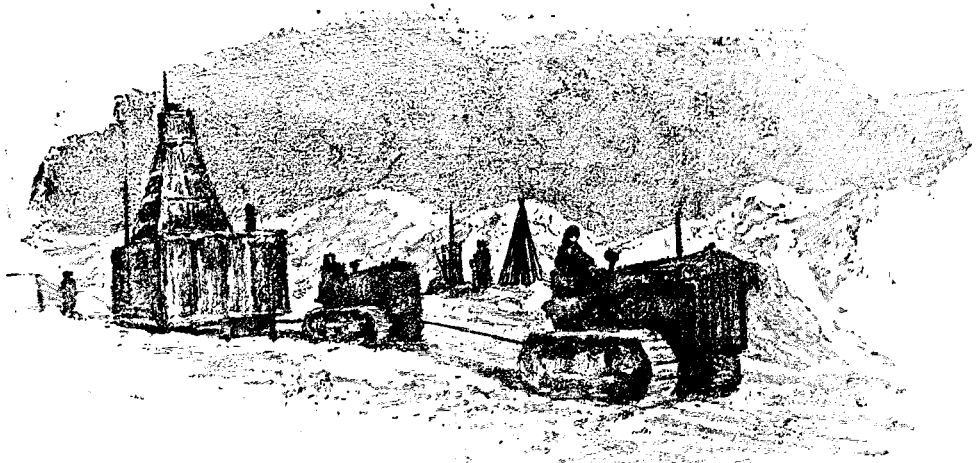
ло сделать в первую очередь. И если совещание признавало, что нужно выполнить какую-либо работу безотлагательно, — она выполнялась срочно, в любое время и в любую погоду.

Энергичный, знающий и любящий свое дело начальник экспедиции, внимательный, отзывчивый и авторитетный парторг, хорошая работа партийной, комсомольской и профсоюзной организаций, технически грамотные и инициативные начальники цехов, проверенные кадры квалифицированных рабочих — вот что обеспечило успех дела.

Наша экспедиция могла бы сделать значительно больше, если бы бывшее Владивостокское территориальное управление работало более четко. Несмотря на предварительную договоренность, оно прислало в бухту Угольную лес не тех размеров, которые требовались, и нерезанное стекло, оказавшееся на 70% битым.

По инициативе партийной и комсомольской организаций, на строительных, буровых и других работах было широко развернуто социалистическое соревнование. Годовой план бурения благодаря этому был выполнен в конце июня, т. е. за 6 месяцев. В социалистическом соревновании угольных районов Арктики бухта Угольная заняла первое место и получила от Главсевморпути красное переходящее знамя и 10 тыс. руб. премии. Около 20 участников экспедиции награждены значком «Почетного полярника» и почетной грамотой.

Оставшееся после выполнения годовой программы время было использовано нами на подготовительные работы и на дополнительное строительство. Часть людей из нашей экспедиции была переведена на топографические работы. До 18 октября 1939 г. мы выстроили еще одну передвижную вышку, которая начала бурить в счет плана 1939-40 г., построили рубленую баню с прачечной, рубленый дом с остекленной



Перевозка тракторами передвижной буровой вышки в бухте Угольной

террасой, гараж на 4 машины с общежитием для 6 трактористов и рубленую конюшню на 5 лошадей. Все жилые постройки выкрашены снаружи и внутри масляной краской. Капитально отремонтированы некоторые хозяйственные постройки и почти весь мелкий флот.

По инициативе комсомольской организации было организовано несколько субботников, во время которых были собраны строительные материалы для постройки рубленого клуба на 150 человек.

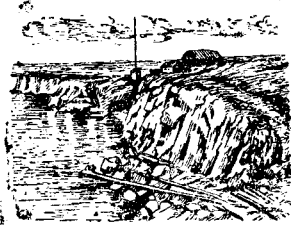
Хорошо была поставлена массово-политическая работа и организован досуг рабочих. Наш коллектив ни на минуту не чувствовал себя оторванным от большой советской семьи. Мы жили одними интересами, мыслями и чувствами со всем советским народом. Во всех соревнованиях, начинавшихся на Большой земле, коллектив нашей экспедиции принимал активное участие. С новой силой разгоралось социалистическое соревнование перед великими революционными праздниками, перед XVIII съездом партии. Каждый цех брал на себя социалистические

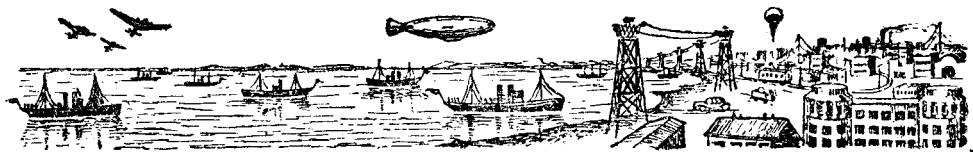
обязательства и выполнял их с честью.

Помимо ежедневных радиопередач с Большой земли, у нас регулярно проводились доклады на важнейшие хозяйственно-политические темы, работали кружки по изучению истории партии, выходили стенгазеты — центральная в береговом поселке и бюллетени на каждой вышке.

В 1941 г. в бухте Угольной намечено развернуть шахтное строительство. Опыт экспедиции 1938-39 г.г. дает основание утверждать, что при тщательно продуманном плане работ, серьезном подходе к подбору кадров и настоящей, деловой помощи всех организаций Главсевморпути бухта Угольная в самые ближайшие годы может стать одной из важнейших топливных баз на Великом Северном морском пути.

В Арктике известны десятки угольных месторождений. Опыт применения передвижных вышек, домов, кухонь и бань, с успехом проведенный экспедицией 1938-39 г.г. в бухте Угольной, несомненно может быть широко использован и в других угольных районах Севера.





Близкое будущее

Б. ИВАНОВ

РЕГУЛЯРНЫЕ ПЛАВАНИЯ В ЗИМНИХ УСЛОВИЯХ

Период экспедиционного, опытного мореплавания по Северному морскому пути уже остался позади. Наши полярники накопили богатый опыт, который дал возможность подняться на следующую ступень, т. е. перейти к нормальному коммерческому мореплаванию. «Но возможность не есть еще действительность», — говорит товарищ Сталин.

Нам еще нужно много и много поработать, чтобы осуществить решение XVIII съезда партии о превращении Северного морского пути в нормально действующую водную магистраль, обеспечивающую планомерную связь с Дальним востоком. Для этого надо преодолеть много трудностей, ликвидировать серьезные недостатки.

У нас еще плохо организованы и оборудованы порты в Арктике, многого нехватает в гидрографической обстановке пути, далеки от совершенства долгосрочные и краткосрочные ледовые прогнозы. Мы еще не освоили топливных баз, нет

четкого взаимодействия между морским и речным транспортом, не созданы еще подъездные пути (главным образом автомобильные) к основным магистралям и т. д.

Вся армия полярников должна приложить много энергии и труда, чтобы полностью освоить летнюю навигацию, используя все природные возможности. Сейчас эти возможности используются не до конца. Очень часто морские операции начинаются поздно, в то время как благоприятные условия на основных участках трассы позволяли начать эти операции раньше. Кончаются операции иногда раньше, чем складываются для них неблагоприятные условия. При хорошо налаженной работе можно значительно удлинить сроки летней навигации.

Но и на этом нельзя останавливаться. Осваивая летнюю навигацию, мы должны заглядывать в будущее. Требования социалистической экономики к Северному морскому пути растут с каждым годом.

Полное освоение короткой лет-

ней навигации — это не предел развития Северного морского пути. Прежде всего навигацию нужно максимально удлинить, т. е. начинать ее раньше, а заканчивать позднее. Надо начинать также осваивать и зимнюю навигацию, сначала на отдельных участках, а затем и по всей трассе Северного морского пути.

Уже сейчас жизнь предъявляет иногда требования выполнить те или иные операции в северных морях зимой, в полярную ночь. Рост социалистического строительства на Крайнем севере может превратить эти эпизодические требования в постоянные.

Хозяйственное развитие таких районов Союза, как Таймырский полуостров, с его богатейшим Норильским районом, как Колыма и север Печоры, идет столь быстрыми темпами, что уже сейчас удовлетворить их запросы в течение одной летней навигации очень трудно. Эти районы нуждаются в более широком обслуживании, а ведь они еще только что начали развиваться. В будущем они станут крупнейшими промышленными районами.

Чтобы освоить зимнюю навигацию, нужно серьезно и всесторонне к этому подготовиться, технически перестроить флот, изучить зимние гидрологические и метеорологические особенности морей, создать специальную для зимних условий гидрографическую обстановку, приспособить к зимним условиям порты, образцово поставить ледовую авиаразведку и т. д.

С точки зрения этого будущего в арктическом мореплавании огромное значение приобретает зимний поход ледокола «И. Сталин» на север Гренландского моря для вывода седовцев из дрейфа. Поход проходил в условиях полной полярной ночи.

Чтобы правильно анализировать зимнее плавание, нужно тщательно изучать каждое море, его ледовые,

метеорологические, гидрологические и другие условия, — каждое море имеет свои особенности.

Гренландское море резко отличается от других арктических окраинных морей. Оно своеобразно и в гидрологическом, и в метеорологическом, и в ледовом отношениях. Гренландское море — это главная артерия, через которую происходит водообмен между Северным ледовитым океаном и Атлантическим океаном.

Из Атлантики через Гренландское море на север устремляются огромные массы теплой воды. Эти воды распространяются в восточной половине моря, омывая западные берега Шпицбергена. С другой стороны, через Гренландское море на юг из Северного ледовитого океана направляются огромные массы холодных вод арктического происхождения. Это сказывается на ледовом режиме Гренландского моря. В то время как западная половина моря весьма ледовита, восточная его половина круглый год сравнительно благоприятна для плавания. Своеобразный гидрологический и ледовый режим Гренландского моря сказывается и на развитии метеорологических условий над морем. Северная половина моря почти всегда находится под воздействием сравнительно устойчивого (особенно зимой и весной), так называемого восточно-гренландского отрога полярного антициклона. Господствующими ветрами здесь являются ветры северных направлений (северо-восточные и северо-западные). Эти ветры поддерживают и активизируют постоянный вынос в Гренландское море из Северного ледовитого океана холодных арктических вод, а вместе с ними и многолетних полярных льдов. С другой стороны, непосредственная близость к Гренландскому морю Исландской области циклонических образований создает благоприятные условия для потока теплых открытых вод

далеко на север, почти до 80° с. ш.

Вот почему основная масса льдов в Гренландском море не местного происхождения, а выносятся из Северного ледовитого океана. Это льды многолетние, толщиной до 2,5—3 м, покрытые сверху слоем снега, достигающим 80 см толщины. Местный лед, главным образом молодой, встречается лишь в разводьях между многолетними льдами и в небольшом количестве.

Ледяной покров располагается не сплошным массивом, а в виде тяжелых перемычек, вытянутых по широте, отделенных друг от друга сравнительно разреженными поясами битого льда. Ледоколу во время движения на север приходится пересекать эти перемычки. В условиях полярного дня, может быть, и удавалось бы обходить перемычки, но полной ночью, когда видимость очень плохая, трудно было отыскивать благоприятные места для их обхода.

Опыта работы в таких своеобразных условиях не было. Поэтому на ледоколе «И. Сталин» тактика вырабатывалась прямо на месте. Руководство ледокола быстро ориентировалось в обстановке и находило нужные решения.

Тяжелые перемычки брались приступом, активно форсировались. Но попадались и такие перемычки, которые были не под силу ледоколу, вернее — форсирование их могло привести к истощению угольных запасов и к сильному износу материальной части ледокола. В таких случаях, если обстоятельства позволяют, лучше выжидать. Ледоколу «И. Сталин» иногда приходилось выжидать часами и даже днями. Такая тактика вполне себя оправдала. Не говоря уже об экономии топлива и сохранении материальной части, это экономило даже и время, хотя это и звучит парадоксом. Подобная тактика оправдывает себя не только в условиях Гренландского моря, но и в любом другом арктическом море. Тактика

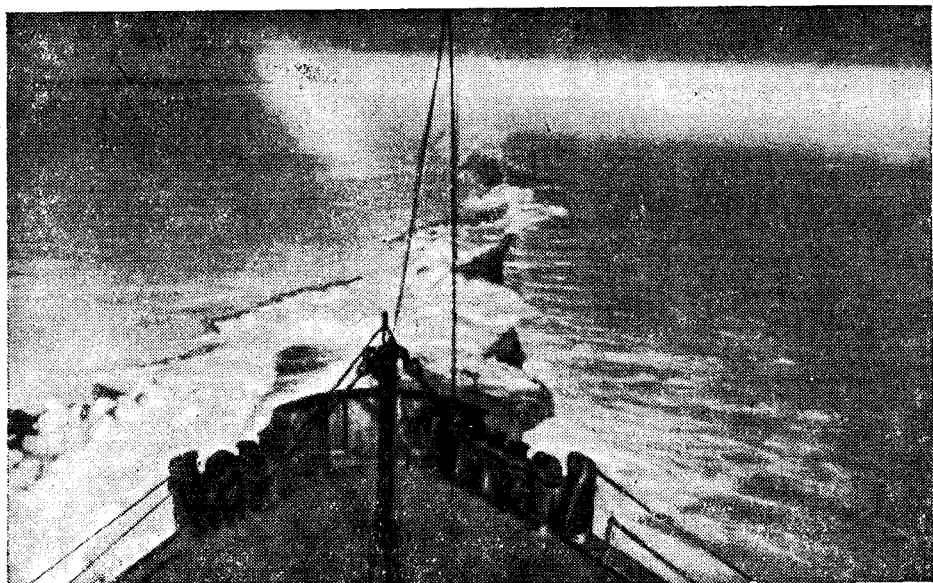
выжидания в сочетании с активными действиями дает наилучшие результаты.

Приведем несколько конкретных примеров работы ледокола «И. Сталин» в условиях тяжелых, трудно форсируемых льдов.

3 января на 80°42' с. ш. и приблизительно 04° в. д. ледокол, пройдя немного тяжелым сплошным льдом и активно форсируя его, в 23 час. 30 мин. принужден был остановиться. Дальнейшее продвижение требовало невероятного напряжения материальной части корабля. Нужно было выждать. Однако долго ждать не пришлось. Уже в 24 часа, т. е. через 30 мин., почти прямо по курсу корабля образовалось узкое разводье, которое немедленно было использовано. Ледокол продвинулся на полмили вперед, после чего опять пришлось выжидать. В 1 час. 45 мин. впереди вновь образовалось небольшое разводье, по которому прошли еще 4,5 мили.

В 3 часа 40 мин. 4 января ледокол остановился перед сплошной тяжелой перемычкой, уходившей на восток и на запад за пределы видимости. Снова стали выжидать, и через час опять удалось продвинуться вперед на 1,5 мили, хотя и с большим трудом. После этого ледоколу пришлось ждать относительно благоприятного момента уже около полутора суток.

К полудню 6 января на расстоянии мили от кормы ледокола образовалось разводье, направленное с запада на восток. В это время ледокол уже находился на 80°38' с. ш. и 2°10' в. д., куда его сдрейфовало в течение полутора суток от прежнего места. С трудом пробившись к разводью, ледокол прошел по нему две мили на восток. Затем свернул на север и прошел еще 2 мили. До «Седова» оставалось около 6 миль. Впереди, насколько можно было разглядеть, тянулся сплошной массив тяжелого, невзломанного льда, толщиной



Ледокол «И. Сталин» прокладывает себе путь во льдах Гренландского моря

Фото Д. Дебазова

до 2,5 м. Если бы форсировать эти 6 миль, то на такую работу нехватило бы даже полного запаса угля.

Приходилось выжидать с 4 ч. 30 мин. 6 января до 0 час. 8 января. К этому времени перед ледоколом немного развело льды. Через 15 минут ледокол начал продвигаться вперед. Так как лед был еще очень тяжел, ледокол продвигался при помощи ударов. К 4 часам 8 января он продвинулся к «Г. Седову» еще на 3 мили.

Впереди был сплошной лед. По кромке этого сплошного массива на запад уходило разводье. Ледокол попробовал было двигаться по разводью. Но вскоре оно стало поворачивать на юго-запад. Пришлось вернуться на прежнее место.

В 6 час. 15 мин. начали форсировать лед. Часа два ледокол продвигался ударами, часто застревая. В 8 час. 10 мин. он вышел на узкую трещину между двумя сплошными массивами. Трещина уходила сначала на северо-восток, а затем на восток. Пришлось остановиться.

Пока ледокол шел курсом на северо-восток, он приблизился к «Седову» еще на одну милю. Те-

перь оставалось 2 мили сплошного тяжелого льда, более 2 м толщины.

Чтобы преодолеть это расстояние, потребовалось бы дней пять тяжелой, напряженной работы ледокола. Острой необходимости в этом не было, хотя на обоих судах все горело желанием как можно скорей встретиться. Но чувство здравого смысла взяло верх. Командование решило выждать более благоприятного момента.

Ледокол простоял среди двух сплошных массивов до утра 13 января. За это время оба судна успели сдрейфовать на северо-северо-восток до широты $81^{\circ}11,5'$ и вновь опуститься в юго-юго-западном направлении до широты $80^{\circ}40'$. 11 января ледокол испытал сильное сжатие, которое вряд ли выдержало бы обыкновенное судно.

С утра 12 января, через сутки после того как сильный южный ветер сменился умеренным северным, в районе ледокола стала ощущаться зыбь, пришедшая с юга. К вечеру зыбь усилилась, стали появляться трещины, лед взламывало. Судя по силе зыби, можно было предполагать, что она взламает

сплошную перемышку, отделявшую ледокол от «Седова».

К утру 13 января ледокол находился на $80^{\circ}40'$ с. ш. и $2^{\circ}40'$ в. д. Вокруг был крупнобитый лед, хотя и сплоченный. Трудно было поверить, что этот лед еще сутки назад представлял собой сплошной невзломанный массив. В 7 часов утра ледокол «И. Сталин» пошел по направлению к «Седову» и подошел к нему через 5 часов на широте $80^{\circ}42'$ и $2^{\circ}40'$ в. д. Таким образом были выиграны и время, и уголь и сохранена материальная часть ледокола.

Во время проводки через тяжелый паковый лед «Г. Седова» пришлось все время держать на буксире, так как руль его был поврежден. При проводке же парохода «Сталинград» (привезшего ледоколу «И. Сталин» уголь) через тяжелый лед применялся комбинированный прием: местами пароход шел самостоятельно за ледоколом, местами брался на буксир. Это позволило рациональнее использовать обстановку.

Многолетний опыт проводки торговых судов в тяжелых льдах все больше и больше убеждает капитанов, что при современном техническом состоянии ледоколов и торговых судов проводка по одному пароходу за ледоколом наиболее рациональна. При такой тактике можно наиболее правильно использовать обстановку, развивать операции спокойно и равномерно, не прибегая к авралам, не уродуя судов. Такая проводка позволит также избежать неполадок, которые являются обычными спутниками проводки судов караванами, когда ледоколу приходится поминутно отвлекаться от одного судна и подходить к другому.

Операция ледокола «И. Сталин» в зимних условиях — не единственный случай в практике Главсевморпути. Отличительной особенностью этого похода является то, что он проходил во время полной по-

лярной ночи, в разгар арктической зимы, и преодолевать приходилось паковый многолетний лед.

Одной из первых зимних операций в арктических морях был поход ледоколов «Красин» и «Ленин» в юго-западную часть Карского моря (район о. Вайгач) зимой 1931-32 г. Застрявшим во льдах торговым судам «Володарский» и «Рабочий» нужно было оказать помощь. Операция проходила в условиях почти полной полярной ночи. Гидрографическая обстановка в проливах Югорский Шар и Карские ворота была очень скверная. Это повлияло на исход операции, — она закончилась неудачно, и моряки вынуждены были зимовать до мая 1932 г.

Второй зимней операцией был поход ледокола «Красин» в марте-апреле 1933 г. к северо-западному побережью Новой земли. Необходимо было помочь больным промышленникам Новоземельского побережья. Со своей задачей ледокол справился прекрасно. Почти беспрепятственно он добрался до мыса Желания и только там встретил тяжелые льды. Но и эти затруднения были преодолены, причем не только непосредственно силой ледокола, но и выдержкой и трезвой оценкой обстановки.

Значительные зимние операции развернулись в начале зимы 1937—38 г.: одна в море Лаптевых, при участии ледокола «Красин», другая в западной половине Карского моря. Эти операции в основном были спасательными (нужно было поставить суда в безопасные места). Основанная на тщательном изучении обстановки, правильная работа команды ледокола «Красин», при помощи ледокола «Ленин», позволила перетянуть караван судов из открытого моря ближе к берегу, в район острова Встречного.

В то же время, преодолевая тяжелую ледовую обстановку, в Енисейском заливе пробивался на запад караван судов в составе «Майкоп», «Аргунь» и «Колхозник». По

всему Енисейскому заливу этот караван шел самостоятельно, а затем к нему подошел ледокол «Ермак». Проведя операцию спокойно, с поддержкой, приспособиваясь к обстановке, команды этих судов вышли победителями в борьбе со льдами.

В конце мая — начале июня 1938 г., то-есть в конце арктической зимы, ледокол «Ермак» совершил блестящий поход на Землю Франца-Иосифа в бухту Тихую, откуда вывел зимовавшие там три корабля.

Крупные зимние операции проводились в октябре 1939 г. на участке Енисейский залив — Новая земля. Выросшие запросы новостроев на Таймырском полуострове потребовали удлинить срок навигации по Енисею и на морском участке от Енисейского залива до Новоземельских проливов. Операция закончилась благополучно. Опыт ее ясно показал, что суда лучше проводить по-одному. Все затруднения, которые испытывала эта операция, были вызваны главным образом тем, что решили проводить суда обязательно всем караваном сразу.

Опыт сложных зимних операций показывает, что успешность их во многом зависит от выдержки участников этих операций, от умения их трезво оценивать обстановку и соответственно избирать тактику.

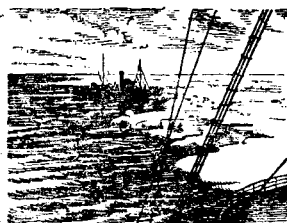
Успех зависит и от того, насколько руководство операциями знает особенности данного моря и его отдельных районов, а также гидрографическую обстановку пути. Незнание этих особенностей и отсутствие гидрографической обстановки вызывают излишние затруднения при зимних операциях.

Среди всех зимних морских операций в северных морях особенно большой интерес представляют морские операции, которые проводились в зиму 1940 г. в Белом море. В большом объеме они осуществлялись в сложных гидро-метеорологических условиях этого моря. Наряду с постоянными течениями в Белом море весьма активны приливо-отливные течения, которые вносят большую подвижность в ледяной покров моря. В этом году зима была очень сурова, с сильными морозами.

Ход операций показал, что и в этих весьма сложных условиях при правильном руководстве и быстрой ориентировке в обстановке можно добиться успехов.

Эти беломорские операциишний раз показывают, какие имеются возможности развития нормального зимнего плавания в арктических морях.

Регулярные плавания в зимних условиях — это не фантазия, не бесплодные мечтания, а ближайшая действительность. К осуществлению ее мы должны готовиться.





Жизнь полярных станций

Е. СПЕРАНСКИЙ

НА ПОЛЯРНОЙ СТАНЦИИ РУССКАЯ ГАВАНЬ

На западном побережье северной части Новой земли расположена глубоководная бухта Русская гавань. Защищенная от ветров высокими берегами, она издавна служила убежищем многим отважным русским поморам. На небольших парусных судах, обтянутых бычачьими шкурами, неустрашимые мореходы забирались сюда в поисках морского зверя — моржа, тюленя, нерпы, лысуна.

Памятники давних времен — старинные кресты с полуистертыми надписями — говорят о том, что человек побывал в этих местах сотни лет назад. Например на небольшом острове, который расположен посреди бухты, советская полярная экспедиция нашла огромный крест с надписью:

«Сей крест поставлен сумчанами на острове Богатом бывшем Баренса в 1847 году».

И сейчас еще можно увидеть на берегу полуострова Горякова другой старый развалившийся крест.

Метели, дожди и ветры почти стерли на нем надпись.

Долгое время Русская гавань не значилась на географических картах. В 1913 г. русский полярный исследователь Георгий Седов, пробираясь на собаках вдоль западного побережья Новой земли к мысу Желания, посетил эту бухту. Седов первый определил астрономический пункт бухты Русская гавань и нанес очертания ее берегов на карту.

В бухту, почти до самой ее середины, вытянулся полуостров Горячева, образуя по одну сторону от себя залив Откупщикова, а по другую сторону небольшую бухту Воронина.

Огромный глетчер высотой в 75—100 м, названный именем Шокальского, как бы повис над заливом Откупщикова. Медленно сползает он с крутых берегов в залив. Неопытному человеку, если бы он в течение нескольких месяцев наблюдал за глетчером, показалось бы даже, что он недвижим. Но летом время от времени с сильным грохотом и треском от глетчера отде-



Общий вид полярной станции Русская гавань

ляется колоссальная глыба льда и погружается в воду, поднимая в заливе большие волны. Из отколовшихся кусков ледника образуются плавающие по поверхности залива небольшие айсберги.

В 1932 г., когда проходил Второй международный полярный год, было решено организовать в бухте Русская гавань полярную станцию. Основная ее цель — наблюдение за глетчером.

Вблизи глетчера, на полуострове Горякова, было выстроено каркасное здание. Полярной станции присвоили название «Русская гавань».

Через два года цели и задачи полярной станции изменились. Она стала наблюдать за погодой, состоянием льда, поверхностью моря, а еще через некоторое время — обслуживать арктические перелеты.

Из года в год хозяйство полярной станции расширялось. В 1935 г. полярники выстроили рядом с жилым домом рубленую радиорубку и баню. Затем появились склады для продуктов и материалов, для жидкого топлива и дров.

Северный остров Новой земли отличается суровым климатом. Поэтому растительный мир окрестностей Русской гавани очень беден. Вся местность сплошь покрыта ха-

отически набросанными камнями и щебнем. Изредка между камнями попадает земля, на которой летом растут яркие цветы: желтые полярные маки, голубые незабудки и пестрые каменоломки.

Животный мир представлен песцами, леммингами и большим количеством птиц, живущих на острове Богатом (кайры, чистики). С моря заходит белый медведь. В бухте водятся морские зайцы, нерпы, заходят белуха, акула.

Осенью 1937 г. в один из очередных рейсов к Новой земле пароход доставил на полярную станцию Русская гавань новую смену полярников. Вместе с другими товарищами автору этих строк довелось работать здесь в течение двух лет.

Длинные полярные ночи дважды сменялись такими же длинными полярными днями. Но ничто не могло нарушить планомерной работы нашего небольшого коллектива.

Метеоролог-комсомолец т. Демин обеспечил выполнение программы метеорологических наблюдений. В течение года ни разу не был пропущен срок метеонаблюдений, не было и опозданий. Даже сильные метели не могли помешать его ра-

боте, хотя в эти дни переставали работать самописцы. Он отправлялся на метеоплощадку, ставил самописцы под разными углами к ветру, изучал в будке завихрения и добился того, что простои самописцев были сведены до минимума.

Ледовый пункт, с которого производились раньше наблюдения за состоянием льда в море, находился в 200 м от метеоплощадки. Тов. Демин перенес ледовый пункт на самое возвышенное место полуострова Горячева. Правда, расстояние от станции до пункта увеличилось до полутора километров, но зато значительно расширился горизонт видимости при наблюдении за льдами. Не довольствуясь и этим, т. Демин часто ездил на собаках на остров Богатый. Здесь он взбирался на маячный знак, и перед ним еще яснее вырисовывалась картина состояния и движения льда.

Уплотняя свой рабочий день, Демин обрабатывал ленты термографа, гелиографа и барографа. По его инициативе была проведена серия ежечасных футшточных наблюдений за уровнем моря. Несмотря на такую загруженность, Демин часто можно было видеть занятым хозяйственными или строительными работами.

Моторы и двигатели обслуживал комсомолец механик Хребтов. Еще будучи учеником, он хорошо освоился с этой работой.

Коллектив полярников мыса Желания прислал нам в подарок ветродвигатель. Мы были очень рады этому подарку. Летом 1939 г. сильный порыв ветра поломал крылья ветродвигателя. Тов. Хребтов взялся сам его восстановить. Это ему удалось. Нам однако не суждено было пользоваться даровой энергией ветра. Однажды поднялся сильный штормовой ветер, и крылья вновь были сорваны. Порыв был настолько силен, что одно крыло занесло более чем на 200 м от ветродвигателя. Второй раз восстановить его не удалось, так как

поломалась муфта, скрепляющая крылья.

От долгого действия детали двигателей внутреннего сгорания сильно поизносились. Однако т. Хребтов сумел выйти из затруднительного положения. Перебоев в подаче электроэнергии у нас не было. Рационализируя свой труд, т. Хребтов стремился упростить и оборудование. Так, вместо двух щитков, с помощью которых осуществлялось управление двигателями, он установил один щиток, на котором смонтировал все приборы и рубильники. Таким образом, управлять двигателями можно было из одного места. Несмотря на свой молодой возраст (ему 19 лет), т. Хребтов провел в Арктике уже 5 лет.

Благодаря заботам повара Медведева мы питались хорошо. Почти до новой смены нам хватило свежего мяса и картофеля. Пищу старались разнообразить. В нескольких километрах от станции на острове Богатом имеются небольшие птичьи базары. Туда мы ходили собирать яйца, кайры, из которых приготавливали вкусные омлеты. Охота на чистиков также разнообразила наше меню.

Стол накрывался три раза в день: в 6, 12 и 19 часов. Иногда поздно вечером пили чай. Благодаря режиму и разнообразной вкусной пище никто в нашем коллективе не болел, все прибавили в весе.

Радиосвязь с внешним миром приходилось поддерживать мне. По расписанию радиостанция имела пять сроков работы, из них четыре срока с мысом Желания и один — с островом Диксон (прием циркуляров). Радиосвязь с мысом Желания поддерживалась исключительно на длинных волнах. Для связи на коротких волнах нашей радиостанции были присвоены три волны. Однако наше антенное хозяйство позволяло работать только на двух волнах. Чтобы получить возможность работать на третьей волне, надо было установить до-



Незванный гость к «дачному» обеду в Русской гавани

полнительную мачту для третьей антенны. Но этого мы сделать не могли. Стали искать другой выход и решили смонтировать антенный фильтр, благодаря которому можно было работать коротковолновым передатчиком на длинноволновой антенне. Радиооператоры мыса Желания и залива Благополучия, с которыми мы связались для опробования антенного фильтра, дали вполне удовлетворительные отзывы.

Не мало труда коллектив станции вкладывал в строительные и хозяйственные работы. Июнь 1939 г. выдался на редкость теплым и безветренным. Для строительного сезона лучшей погоды нельзя было желать. Мы старались использовать ее с максимальной пользой.

Вооружившись ведрами и тачкой, заготавливали песок и гальку для фундамента к ветродвигателю, приплавляли к станции 100 бревен плавника. Из него же сколотили сруб для пристани. Общая длина выстроенной ранее пристани увеличилась на 4 м. Это дало возможность грузовым карбасам подходить к пристани во всю длину борта, что значительно облегчило погрузочно-разгрузочные работы.

У нас было девять сильных собак. На них мы ездили на охоту, перевозили из складов в жилое по-

мещение различные грузы и топливо, выезжали для научных наблюдений.

Охота и промысел на морского зверя на полярных станциях развиваются все больше и больше. Это вносит разнообразие в жизнь полярников и дает большую пользу.

Морской зверь — большое подспорье в хозяйстве полярной станции. Мясо его идет на корм собакам, а из печенки получаются неплохие блюда и для самих полярников.

В Русской гавани имелись большие снасти, длиною в 75 м, для ловли морского зверя. Снастями мы ловили белух, морских зайцев, нерп и акул. Снасть в воде устанавливается в виде ловушки. Когда в нее попадает морской зверь, он начинает метаться из стороны в сторону и запутывается в сеть. Под его тяжестью поплавки погружаются в воду. Тогда подвезают к зверю на лодке и убивают его.

Осматривать снасти мы старались каждый день, если только не мешал сильный ветер. Если пойманный зверь пробудет в снасти двое суток, он пропадает: на него набрасываются тысячи капчуков (маленькие насекомые) и с поразительной быстротой поедают все мясо, оставляя только один скелет.

Когда улов зверя снастями не обеспечивал корма собакам на весь год, то ранней весной выезжали к кромке льда, где охотились на зверя с винтовкой.

Белый медведь редко подходит близко к полярной станции. Все же нашему коллективу за два года удалось убить трех медведей и поймать живьем одного маленького медвежонка.

На полярных станциях медвежата всегда бывают любимцами полярников. Более потешное животное трудно себе представить. Сколько веселья и оживления в нашу жизнь они вносят своими косолапыми выходками! Когда наш мишка подрос, мы сдали его на факторию. Отсюда он попадет в какой-нибудь зоологический сад, как представитель животного мира Арктики.

Менее удачно прошла охота на песцов, которых ловили капканами. На Новой земле песцы появляются периодически, как говорят охотники — мигрируют сюда. Миграция в 1939 г. была малочисленной, поэтому мы поймали всего двух песцов.

Пробовали заниматься и сельским хозяйством. С наступлением теплых дней решили вырастить лук и картофель. Это осложнялось однако отсутствием плодородной почвы. Мы обошли огромную территорию,

радиусом почти в 5 км; вокруг полярной станции и с большим трудом, по горсточкам собирали немного земли. Унавозили ее. В ящик с землей посадили шесть луковиц. Лучи северного солнца и тщательный уход за «огородом» вскоре дали свои плоды. Лук вырос высокий и сочный. Мы не замедлили отдать ему должное, — приготовили к столу.

В 5 км от полярной станции расположена охотничье-промысловая фактория, на которой работает девять человек. С людьми фактории мы держали постоянную связь. Посещая их, обычно проводили среди коллектива промышленников политико-воспитательную работу, устраивали беседы на политические темы. Например были проведены беседы о решениях XVIII съезда партии, о трудовой дисциплине, о международном положении и т. п.

Для повышения политического уровня членов коллектива Русской гавани был создан кружок, в котором изучали материалы XVIII съезда ВКП(б), нашу родину. Устраивали громкие читки художественной литературы.

Досуг проводили за шахматами, шашками, домино. Ходили на лыжные прогулки. Увлекались фотографией.

Осенью 1939 г. на смену нашему коллективу приехали новые полярники.

С. СТЕПАНОВ

Начальник полярной станции на мысе Челюскине

ПРИЕМНЫЙ РАДИОПУНКТ НА МЫСЕ СПАРТАК¹



15 февраля 1939 г. мы получили сообщение из Управления полярных станций о том, что на мысе Челюскине предполагается оборудовать радиоузел с выделенным радиоприемом. В марте т. Кренкель прислал уже официальное распоряжение, в котором предлагал нам построить

выделенный прием у знака Спартак или в устье реки Каньонки.

Всем коллективом обсудили мы, как лучше выполнить это задание. При первой же возможности трое сотрудников станции — т.т. Листов, Журавлев и я — выехали с аппаратурой для обследования и выбора строительной площадки. У знака Спартак раскинули палатку, поставили антенну и провели первый прием радиостанций, с которыми мы должны держать

¹ Статья передана по радио.

связь. Слышимость оказалась удовлетворительной, площадка подходящей. От второй намеченной площадки в устье реки Каньонки сразу же пришлось отказаться, так как дорога туда для доставки грузов была очень неудобна.

Вскоре гидрограф Бордюг определил направление на наших главных корреспондентов — Москву и мыс Шмидта. В соответствии с этим мы разбили площадки под строительство.

Бригада, состоящая из плотников Резанова и Пахомова, каюра Елизарова и механика-вездеходчика Колобаева, начала перевозить на вездеходе два дома в разобранном виде с мыса Челюскина на строительную площадку. Так начал создаваться новый поселок за 5 км от станции.

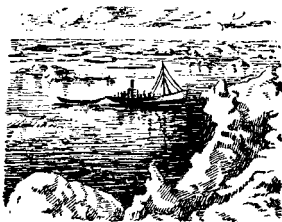
Бригада с помощью всего коллектива станции хорошо справилась с порученным заданием: 22 мая сборка домов на новом месте была уже закончена. Задание было выполнено на месяц раньше срока.

В навигацию 1939 г. часть коллектива нашей станции сменилась, влились свежие силы. Прибыли бригада строительных рабочих и радиоработники, которые во главе с техноруком и инженером Проценко принялись за оборудование и достройку выделенного приема. Был построен еще один жилой дом, установлено 4 радиомачты, закончена внутренняя отделка раднорубки и механической, во всех помещениях сложены печи, установлены ветродвигатель, мощная аккумуляторная батарея, приемники быстродействующей аппаратуры, уложено около 7 км кабеля. Вместо намеченных по заданию двух столов смонтировано четыре стола обмена и один стол трансляции, закончена коммутация, монтаж вспомогательного оборудования.

В конце навигации бригада строительных рабочих уехала. Вся тяжесть строительных и монтажных работ легла на плечи сотрудников станции и двух плотников — Пахомова и Петровского, которые, по разрешению т. Папанина, были оставлены у нас на зиму для ремонта станции.

Очень много трудностей пришлось преодолеть участникам строительства, а также всему коллективу станции. Нехватало строительных материалов, необходимых деталей; темнота полярной ночи и сильные морозы тормозили строительство. Часто приходилось заниматься «изобретательством»: делать гвозди, различные детали, в качестве строительного материала использовать тару и т. д. В то же время на станции был большой недостаток топлива, так как в навигацию для наших двух поселков было завезено только 6 кубометров дров. Строительных материалов совсем не завезли.

Несмотря на это, благодаря стахановской работе, инициативе и настойчивости технорука инженера Проценко, механика Богдашева, радиотехников Чернилевого, Терзимонова, Тевосова, Угольнова, плотников Пахомова и Петровского, старшего рабочего гидроотряда Ханикка, а также благодаря дружной настойчивой работе всего коллектива станции, мы добились успеха. 22 февраля новый поселок Крайнего севера — выделенный радиоприемный пункт Челюскинского радиоузла был сдан в эксплуатацию. Закончив эту работу на пять месяцев раньше срока, полярники Челюскина вложили и свой труд в великое дело окончательного освоения Северной водной магистрали нашей замечательной родины.





Русские путешественники и исследователи Арктики

В. ПЕРЕВАЛОВ

ЛОМОНОСОВ И АРКТИКА

(К 175-летию со дня смерти М. В. Ломоносова)

Великий русский ученый Михайло Васильевич Ломоносов (1711—1765) в последние годы своей жизни много занимался географией и океанографией северных полярных стран. Его перу принадлежит выдающееся произведение полярной литературы — научный трактат «Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию», написанный в 1763 г.¹

Ломоносов в посвящении к трактату писал: «Могущество и обилие морей (Россию, — В. П.) ок-

ружающих, требуют... рачения и знания. Между протчими Северной Океан есть пространное поле, где... усугубиться может Российская слава, соединенная с беспримерною пользою, через изобретение Восточно-северного мореплавания», т. е. Северного морского пути.

В предисловии к «Краткому описанию» он высказывает оригинальное суждение о мореплавании и освоении Крайнего севера.

По его мнению, географическое положение России обязывало ее искать выходы в свободный океан и стать страной крупной морской торговли. Отсталость страны в мореплавании он прежде всего объяснял тем, что не исследовался Северный ледовитый океан. Ломоносов писал: «Россия, имея Северной Океан, лежащей при берегах себе подданных, и по большей части исследованных и описанных², за одним только льдом и стужею не продолжает своих важных и преславных предприятий, дабы достиг-

¹ Рукопись этого сочинения Ломоносова впервые была опубликована в 1847 г. (Записки Гидрографического департамента, 1847 г., ч. 5, стр. 240—251); последняя публикация дана в собрании сочинений Ломоносова, изд. Академии наук., т. VII, Л. 1934, стр. 279—376. В настоящей статье цитаты из «Краткого описания» даны по этому последнему изданию; вместо ссылок на страницы издания даны указания параграфов. Фоторепродукции листов «Краткого описания» даны по рукописи, хранящейся в центральном Военно-морском архиве (Ленинград).

² Ломоносов имел в виду деятельность полярных отрядов Великой северной экспедиции 1733—1743 гг.

КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ
РАЗНЫХ ПУТЕШЕСТВИЙ
ПО СЕВЕРНЫМ МОРЯМ

И ПОКАЗАНИЕ
ВОЗМОЖНОГО ПРОХОДА
СИБИРСКИМ ОКЕАНОМ
В ВОСТОЧНУЮ ИНДИЮ

Заглавный лист трактата Ломоносова об исследовании Северного ледовитого океана

нута к тем берегам восточным³, где не токмо от неприятелей безопасна, но и свои поселения и свой флот найдет».

Отмечая, что плавание для наших моряков южным морями длительно, опасно и трудно, Ломоносов утверждал, что «не на великом пространстве в разных климатах, которые разнятся семьюдесятью градусами, предпринять долговременной морской путь Россиянам нужно; между 80-м и 65-м⁴ северной широты обращаться».

Основываясь на опыте великих географических открытий и плаваний на парусных судах из Европы в Индию и Китай, он считал, что в полярных водах «нет страху ни от крутых, море похищающих вихрей, ни от ударов туч корабли от воды отрывающих, которые в северных морях нигде не примечены; не опасна долговременная тишина с великими жарами, от чего бы члены человеческие пришли в неудобную к понесению трудов слабость, ни согниение воды и съестных припасов и рождение в них червей, ниже моровая язва и бешенство в людях. Все сие стужено, которой так опасаемся, отвращено будет. Самое сие больше страшное, нежели вредное препятствие,

которое нашим северным Россиянам не так пагубно, превратиться в помощь».

Полярные льды Ломоносов рассматривал, как природную защиту северных берегов нашей страны от натиска торгово-колониальных экспедиций XVI—XVII в.в., в частности экспедиций В. Баренца, А. Пета и других, проводившихся по заданиям купеческих компаний Голландии и Англии.

Наша страна, расположенная, по образному выражению Ломоносова, «на великой матерой земле», имеет прямое отношение к Северному ледовитому океану. Ломоносов учитывал это и считал необходимым открыть постоянное мореплавание именно в этом океане. Суда во время плаваний должны заходить в устья рек, так как Россия пользуется «великим доброхотством Натуры, которая на востоке распространяет великие через целое Отечество реки для сообщения с дальними Азийскими⁵ пределами»⁶.

Считая необходимым исследовать мировой океан, Ломоносов в своем сочинении «Рассуждение о большей точности морского пути», написанном в 1759 г.⁷, предлагал организовать «Мореплавательскую Академию» по типу международной ассоциации. Это предложение является прототипом реализованных много позднее положений Международного полярного года.⁸

Первая глава «Краткого описания» названа Ломоносовым «О разных мореплаваниях, предпринятых для сыскания проходу в Ост-Индию Западно-северными морями» и по-

⁵ Т. е. азиатскими.

⁶ Соч. Ломоносова, т. V, изд. Академии наук, СПб, 1902, стр. 143.

⁷ Там же, стр. 32—86.

⁸ Инициатором организации полярных станций Международного полярного года обычно признается К. Вейпрехт, участник австро-венгерской экспедиции северо-восточного прохода 1872—74 г.г., открывший Землю Франца-Иосифа. Сходные предложения даны Ломоносовым более чем за столетие ранее. Они упоминаются во всех полярных трудах Ломоносова.

³ Т. е. Камчатки.

⁴ Градусами.

предел положен. Явствует противное из неутомимых трудов нашего народа» (§ 30 «Краткого описания».) Высказав бесспорно правильную мысль, что морской путь вдоль берегов Евразии прокладывался «неутомимыми трудами нашего народа», Ломоносов подтвердил это плаванием поморов в Мангазею, массовым движением русских в Сибирь за пушниной и моржовым «зубом», открытием Федотом Алексеевым и Семеном Дежневым пролива между Азией и Америкой (в 1648 г.), плаванием русских вдоль азиатских берегов Тихого океана.

Много внимания Ломоносов уделил деятельности полярных отрядов второй Камчатской экспедиции, а также поискам островов в Северном ледовитом океане. В последнем случае он называет такие неизвестные имена полярников, как Родион Михайлов, Меркурий Вагин, «Чукотский житель Копай» и др. Открытие Медвежьих и Новосибирских островов Ломоносов оценил как «препону корабельному ходу по Сибирскому океану» (§ 40 «Краткого описания»).

В третьей главе, названной им «О возможности мореплавания Сибирским океаном в Ост-Индию, признаваемая по натуральным обстоятельствам», Ломоносов говорит об океанографии Арктики. Его концепция здесь очень оригинальна. Ломоносову должно быть присвоено имя первого автора теории большого ледового дрейфа, теоретически и практически развитой экспедицией Ф. Нансена на «Фраме» (1893—96 г.г.), окончательно доказанной дрейфом льдины Папанина (1937—38 г.г.) и ледокола «Георгий Седов» (1937—40 г.г.). Аналогичные суждения Ломоносов высказывает и в небольшом сочинении: «Мысли о происхождении ледяных гор в северных морях» (1763 г.). Этот трактат был написан на латинском языке и представлен в шведскую Академию

наук, которая избрала Ломоносова своим почетным членом. Трактат вышел на шведском языке, а через три года в Германии на немецком языке.

Ломоносову принадлежат и первые предположения о существовании архипелага, в дальнейшем названного Землею Франца-Иосифа.

«С северной стороны Шпицбергена перелетают гуси через высокие льдом покрытые горы; из сего явствует, что далее к полюсу довольно есть пресной воды для плаванья и травы для корму», — писал он в § 51 «Краткого описания», а в § 63 добавлял: «Когда около полюса кругом море, то остается еще вопрос, есть ли оно в самом полюсе или занимает оной суша. Сего решения здесь хотя не нужно, однако внимания достойно. Мне кажется, хотя может быть и не в самой полярной точке, однако близ оной должно быть немалому острову ли еще и многим». И дальше в этом же параграфе: «великой остров, которой лежит к северу далее 80 градусов и 11 минут, склоняясь от Шпицбергена к востоку». И тут же указывает: «Самая полярная часть света наполнена многими островами и занята архипелагом, за которым лежат полуночные берега Северной Америки». Это — гениальные «догадки» помора-академика, ценные тем, что через 110 лет (в 1873 г.) после его высказываний в этом районе была случайно открыта австро-венгерской экспедицией Ю. Пайера и К. Вейпрехта группа островов, названных Землей Франца-Иосифа. Предположения о ней были повторены в 1870 г. П. А. Кропоткиным.

Впервые выдвинув проблемы физико-географического исследования Арктики, Ломоносов дал много гипотез. Некоторые из них получили подтверждение лишь в наше время. Часть его гипотез была ошибочна, что объясняется как тогдашним уровнем науки, так и неисследованностью Арктики. Интересны его



Михаил Ломоносов

рассуждения о биологическом цикле растительной и животной жизни полярных морей:

«Тюлени питаются рыбою; рыба хотя часто для своего корму другую рыбу пожирает, однако по большей части мелкая питается илом и растущими на дне морскими травами. Что ж весь Северной океан не токмо на чистых местах, но и под великими льдами наполнен рыбами и другими животными, о том свидетельствуют: 1) киты около Гренландии и близ Чукотского Носа, и несказанное множе-

ство сельдей от полярной стороны приходящих к берегам Европейским; 2) около Новой Земли моржи и птицы питающиеся мелкою рыбою, 3) в Оби, Енисее и Лене осетры и стерляди, которые в морях рождаются и в реки входят; 4) по всему берегу Ледовитого моря находящиеся в знатном множестве крупные моржовые зубы».

В этой главе Ломоносов высказывает мысли о конвенционных течениях, о законе вертикальной зимней циркуляции морских вод, о морском и континентальном полярном

климате и т. д. Он создает свою теорию открытого полярного моря, обосновывая ее своими геофизическими воззрениями и соображениями о причинах происхождения полярных сияний. Так, он утверждал существование «открытого Океана и среди зимы, в местах ближних к полюсу, в отдалении от берегов Сибирских...» (§ 47 «Краткого описания»). «Множество льдов, — указывал он дальше, — из Сибирского океана мимо полуночного мысу Новая земля проносит к восточному Шпицбергенскому берегу и к Медвежьему острову, около коего как и на коргах, простирающихся между сими островами, становится на мель, взломывается в высокие бугры с великим треском и громом».

«Далее к северу открытому морю быть должно не токмо летом, но иногда и зимой» — заключил он в § 51 «Краткого описания».

В «Кратком описании» и «Мыслях о происхождении ледяных гор в северных морях» Ломоносов создал учение о полярных льдах, которое в основных чертах сохранилось и теперь. Он произвел классификацию полярных льдов, установив три их класса: 1) морские льды («тонкий лед первого рода, т. е. сало, есть единственный, образующийся в самом море»); 2) речные льды («второй род, т. е. ледяные поля или стамухи берут свое начало в устьях больших рек»); 3) глетчерные льды или айсберги («ледяные же горы или падуны обязаны своим происхождением крутым морским берегам»). Процесс происхождения айсбергов от ледников, сползающих в море с островов Арктики, охарактеризован Ломоносовым очень ясно. Любопытно, что даже приводимое им отношение надводной части айсберга к подводной весьма близко к современным исчислениям (по Ломоносову 7 саж. на 50 саж., т. е. 1 на 7; по современным наиболее

принятым взглядам — от 1 на 6 до 1 на 8).

Со слов своего приятеля помора Амоса Корнилова Ломоносов описал ледники Шпицбергена. Попутно он дает гипотезу об ископаемых льдах и о ледяных горах Антарктики. Указывая, что хотя бывают «стамухи, намерзающие в открытом море вне пределов устьев больших рек», Ломоносов особенно подчеркивал влияние рек Сибири на режим океана, как в отношении выноса льдов, стока теплой воды, так и связанной с этим пониженной соленостью краевых морей океана.

Ломоносов совершенно правильно сформулировал, что первый класс полярных льдов — морской — образуется в самом море и из морской воды. Такое мнение было совершенно необычным для его времени. Ученые Западной Европы до конца XVIII в. не признавали образования льда в открытом океане. Ломоносов, чтобы доказать свое утверждение, делал еще в 1754 г. «опыты метеорологические над водою, из Северного Океана привезенною, в каком градусе мороза она замерзнуть может»⁹. Он различал и вторичные формы льда, образующиеся в результате деформации первичных: а) раздробления, названные им «ледяными полями», и б) нагромождения («горы нерегулярной фигуры»), т. е. торосы, ропаки и другие образования «взломанных стамух взаимным сражением» (§ 54 «Краткого описания»). В словаре Ломоносова часто встречаются чисто поморские термины полярных льдов: мятик, чепуха, сало, торос, припай, склянки и другие, употребляющиеся и сейчас нашими полярниками и включенные в терминологию советской науки о морских льдах.

«Рассмотрев различие и качества льдов, должно обозреть их движе-

⁹ Соч. Ломоносова, изд. А. Смирдина, СПб, 1847, т. 1, стр. 728; воду для опытов привозил Ломоносову все тот же помор Амос Корнилов.

ние по Сибирскому океану», — писал Ломоносов (§ 58 «Краткого описания»). И он строит гипотезу морских течений «от востока на запад». Указывая на общую циркуляцию океанических вод, Ломоносов приходил к выводу, что «движение вод в соединенном с ним¹⁰ Нормандском и Атлантическом Океане не есть неложной свидетель; которое уверяет, что нельзя бы тамошним водам было простираться течением на запад, есть ли бы на их место другие воды, от востока, то-есть из Ледовитого моря не наступали, и сами льды согласным оттуда движением сему соответствуют» (§ 59 «Краткого описания»).

Развивая дальше свои положения о морских течениях в Северном ледовитом океане по принципу циклонических и антициклонических движений, Ломоносов пришел к мысли о Центральном полярном бассейне: «И так по всему видно, и на самом высочайшем степени вероятности поставлено, что считая отсюда за полюсом есть великое море, которым вода Северного Океана обращается, по силе общего закона около полюса от востока к западу» (§ 62 «Краткого описания»).

«На примерах Географических» Ломоносов построил гипотезу о геоморфологии северных берегов Северной Америки. Он писал: «лежащей против Сибирского берега на другой стороне северной Американской берег Ледовитого моря протянулся вогнутою излучиною, так что северную полярную точку кругом обходит» (§ 66 «Краткого описания»). В своих высказываниях он очень близко подходит к закону, который впоследствии установил Бэр. В середине прошлого столетия академик Бэр объяснил отклонение рек, имеющих меридиональное течение, — направо в северном полушарии и налево в южном, — вращением земли. В дальнейшем было установлено, что

этот закон имеет универсальную силу: один берег реки обыкновенно крутой и высокий, другой низменный и пологий. Ломоносов за 100 лет до специальных исследований этого писал: «Когда течение знатных рек рассмотрим, везде почти найдем, что одна сторона у них нагорная, другая луговая, то-есть одна состоит из берегов крутых и высоких, другая из низких песчаных и луговых мест; а следовательно оные реки с одной стороны приглубы, а с другой отмели. Сие же Натура по большей части наблюдает и в рассуждении берегов морских и других знатных вод.» (§ 67 «Краткого описания»).

Дальше Ломоносов высказывает соображение о направлениях стока речных вод в океан и распределении типа льдов в нем сообразно своей гипотезе о характере береговых очертаний и пределах Северного ледовитого океана. Все это дано с присущей ему силою научной интуиции. Он производит подсчет площади льдов Северного ледовитого океана, ошибочный из-за предположения, что морские льды весною и в начале лета успевают растаять, но все же ценный. Это был первый подсчет площади льдов в научной литературе. Современные подсчеты (например Цукригеля в 1938 г.) тоже еще не свободны от условностей.

Подчеркнув, что льды «к движению своему имеют две причины: первую — течение моря, вторую — ветра», Ломоносов отметил, что к Шпицбергену «льды приходят от востока из Сибирского Океана восточными водами и ветрами прогнанные» (§ 80 «Краткого описания») и что главное направление дрейфа льдов охватывает и район полюса.

Океанография, в концепции Ломоносова, конечно, не является законченной и экспериментально проверенной системой. Это — масса гипотез, ученых догадок Ломоносова, поражающих силою научного

¹⁰ «Ледовитым морем» по Ломоносову.

мышления их автора, опередившего и в этой части свой век.

В четвертой и пятой главах «Краткого описания» Ломоносов писал о методах, технике и программах полярных экспедиций. В этих разделах трактата интересны соображения Ломоносова о судах ледовой разведки, о противоцунготных средствах, о специально изобретенных им приборах «для северного мореплавания» и т. д. Предлагая отправить экспедицию от мыса Желания Новой земли на восток к Берингову проливу, Ломоносов предусматривал организацию баз и наблюдения за ледовой кромкой.

Свой труд Ломоносов называл также «Сочинением о Северном морском пути на восток». Он составлял его, чтобы заинтересовать правительственные круги своего времени в организации и снаряжении экспедиций на поиски морского прохода из Атлантического океана в Тихий.

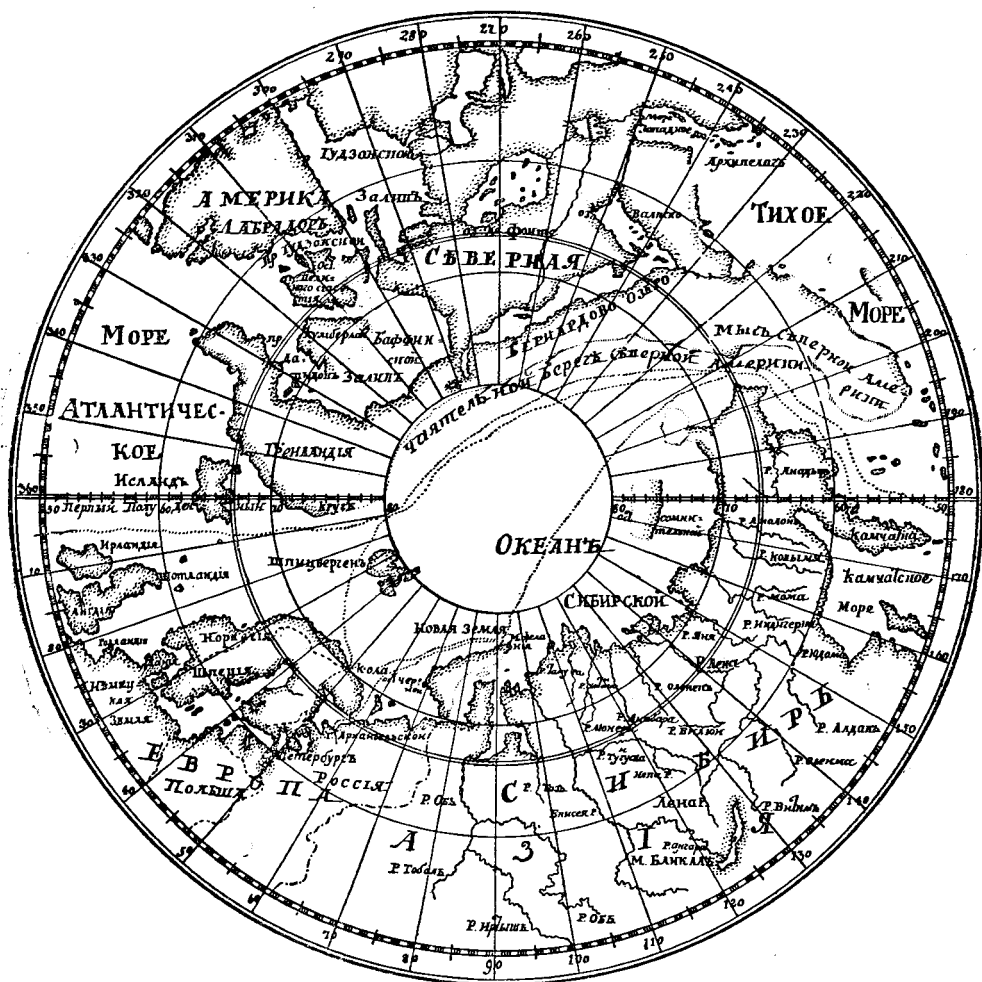
«Краткое описание» было представлено им в Адмиралтейств-коллегию. Это учреждение под влиянием частной монополии на зверобойные промыслы («сальной конторы» Шуваловых) изменило предложенный Ломоносовым маршрут экспедиции от Новой земли для поисков Северо-восточного прохода. Желая попутно укрепить зверобойные промыслы сановных монополистов, Адмиралтейств-коллегия утвердила маршрут от Шпицбергена для поисков Северо-западного прохода. Ломоносов, опасаясь провала своего проекта исследования Арктики, вынужден был согласиться с изменением экспедиции. В марте 1764 года он написал к «Краткому описанию» в связи с новым проектом экспедиции особую записку: «Прибавление первое». Так, вопреки первоначальному мнению Ломоносова, возникла первая русская экспедиция для поисков Северо-западного прохода под начальством В. Я. Чича-

гова. Ломоносов деятельно помогал снаряжению, обучал штурманов, как определять местонахождение судна на море, в духе своего «Рассуждения о большей точности морского пути». Для экспедиции он изобрел приборы вроде «суморочной трубки», «ночезрительной трубы», усовершенствовал квадранты и т. д.

Одновременно он выступил с проектом второй полярной экспедиции, которая должна была пойти от Камчатки навстречу первой экспедиции. Этот проект возник у него в связи с полученным сообщением об открытии «передовщиком»¹¹ Степаном Гавриловичем Глотовым острова Умнака и других из группы Алеутских островов. Сведения о многолюдном острове Алахшаке (Аляске) побудили Ломоносова послать экспедицию и для описания северо-западной Америки. Он пишет к «Краткому описанию» «Прибавление второе, сочиненное по новым известиям промышленников из Американских островов, и по выспросу компанейщиков тобольского купца Ильи Снегирева и вологодского купца Ивана Буренина» (апрель 1764 г.) Адмиралтейств-коллегия направляет на Камчатку экспедицию под начальством П. К. Креницына для прохода оттуда к Аляске (которая в то время представлялась островом) и дальше для встречи с экспедицией, направлявшейся от Шпицбергена.

Для обеих экспедиций Ломоносов написал «Примерную инструкцию морским командующим офицерам, отправляющимся к поисканию пути на восток Северным Сибирским океаном». Члены Адмиралтейств-коллегии совместно с Ломоносовым 4 марта 1765 г. подписывают ее окончательную редакцию.

¹¹ Т. е. находящимся на носу, впереди корабля промышленником, под командой которого находились и рулевой, и вся артель мореходов.



Карта Северного ледовитого океана, составленная М. В. Ломоносовым в качестве приложения к «Краткому описанию». Пунктир от Новой земли к Берингову проливу — маршрут экспедиции, предложенный Ломоносовым. Пунктир от Шпицбергена — маршрут экспедиции, установленный Адмиралтейств-коллегией. Пунктир от Гренландии — маршрут фантастического плавания португальца Мельгера, описанный французским географом Ф. Бюашем

В июне 1764 г. коллегией, при участии Ломоносова, было составлено «Секретное прибавление» к «Инструкции»; в котором определялся порядок опознания судов экспедиций и регламент встречи в районе вод Аляски.

«Понеже отправлены будут для поиска северо-западного морского прохода, — указывалось в «Секретном прибавлении», — из Северного океана от Шпицбергена в Тихий океан к Камчатке три наших Российских судна... экспедиции П. К. Креницына предписывалось скорейшее продвижение из Петербурга

на Камчатку через Сибирь сухим и речным путем. Этот документ еще не опубликован; он полностью раскрывает идейный замысел Ломоносова при организации им совместно с Адмиралтейств-коллегией экспедиции северо-западного прохода.

Плавания обеих экспедиций происходили уже после смерти Ломоносова. Результаты их не вполне оправдали надежды великого помора. Однако история их плаваний очень интересна, так как она освещает технику экспедиций XVIII в. и героический труд их участников.

Научные данные этих экспедиций не были обработаны, хотя экспедицией В. Я. Чичагова (1765—1766 г.г.) впервые были произведены описи Шпицбергена, промеры его вод и т. д. Экспедиция П. К. Креницына (1764—1771 г.г.) впервые положила на карту Алеутские острова, полуостров Аляску и дала ценные описания населявших эти земли народов. В этом смысле экспедиции, организованные Ломоносовым, должны быть признаны выдающимися научными предприятиями.

К «Краткому описанию» Ломоносов приложил карту Северного ледовитого океана, представлявшую собой дальнейшее звено в цепи развития картографических представлений об Арктике. Ко «Второму прибавлению» он составил вторую полярную карту, интересную тем, что на ней впервые обозначена Аляска под ее местным названием и показаны предположительно маршруты обеих экспедиций.

Мысли об исследовании Арктики не оставляли Ломоносова и в минуты поэтического творчества. Многие его оды содержат блестящие строки и о полярных сияниях, и о Северном морском пути.

В последние годы своей жизни Ломоносов, уже будучи больным, не переставал заботиться о подготовке и снаряжении экспедиции Чичагова и Креницына и в одной из заметок упомянул, что он сам готов бы отправиться в «Нордское пу-

тешествие». Так горячо и преданно отдавался Ломоносов идее Северного морского пути.

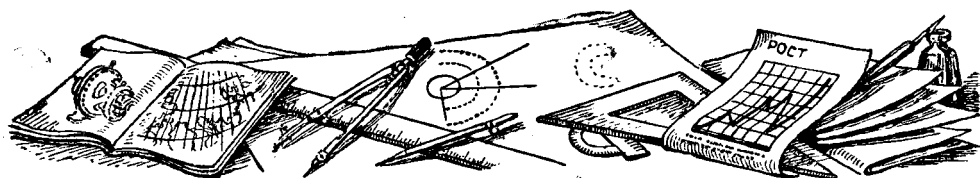
В истории исследования Арктики имя Ломоносова остается почему-то в тени. Между тем анализ текста его полярных сочинений и изучение архивных материалов об организованных им экспедициях доказывают, что он был первым ученым географом-полярником, автором многих научных проблем Арктики и большим энтузиастом Северного морского пути. Добиваясь его освоения, Ломоносов постулат как подлинный сын своей родины. Он сам писал: «Ныне краткое и по возможности сил сочиненное мнение, и больше усердием к Отечеству, нежели знанием наполненное ожидает снисходительного принятия». Он предлагал начать систематическое исследование Арктики ежегодной организацией экспедиций; он заранее предупреждал, что первые из них могут быть и безуспешными. В этих экспедициях он видел продолжение работ второй Камчатской или Великой северной экспедиции 1733—1743 г.г.

Смерть Ломоносова надолго заглушила интерес к исследованию северных полярных стран. Лишь в наши годы оказались претворенными в жизнь мысли и предложения Ломоносова по исследованию Арктики. Советский полярник найдёт много полезного в трудах своего гениального предшественника, предсказывавшего:

*Какая похвала Российскому народу.
Судьбой дана пройти покрыту льдами воду,
Хотя там, кажется, поставлен плыть предел.*

*Колумбы Росские, презрев угрюмый рок,
Меж льдами новый путь отворят на восток
И наша достигнет в Америку Держава.*





Рационализаторская мысль

К. СЫЧЕВ

Инженер-гидролог

РЕГИСТРАТОР ТОЛЩИНЫ ЛЬДА

Измерение толщины льда с помощью пещни и ледемерной рейки — необычайно трудоемкая работа, особенно когда толщина льда достигает 1—2 м. Для облегчения этой работы было предложено несколько конструкций, но ни одна из них не получила должного распространения на полярных станциях.

По программе полярных станций, измерение толщины льда производится ежедневно в начале ледообразования и перед вскрытием моря. В промежутке между этими периодами измерения производятся через десять дней. Однако представляет научный интерес в течение зимы следить за ежедневным нарастанием льда. Для этого нужно каждый день прорубать лед, что физически невозможно сделать.

На полярной станции Амдерма для измерения толщины льда применена особая установка — регистратор толщины льда. Эта установка значительно упростила и облегчила работы гидрологов. Она очень примитивна, и ее нетрудно осуществить и на других полярных станциях. Основной деталью такого регистратора (см. рисунок) служит труба (1) диаметром 2-3 см, длиной 3 м. Второй составной частью является металлическая планка (2), укрепленная на заклепках и поддерживаемая кронштейном с двумя блоками (3). Последние уменьшают трение троса, пропущенного через трубу и через блоки вдоль планки. Трос (4) одним концом привязан к стеклянному шару-поплавку (от рыболовных снастей). (5) диаметром 20 см, с подъемной силой 2,5 кг. Другой его конец закрепляется на поверхности льда. Штифт (6), укрепленный на тросе, позволяет делать отсчеты толщины льда по рейке с делениями (7), прикрепленной к трубе. Вся конструкция вмораживается в лед и вначале поддерживается деревянным брусом (8). В трубу (1) наливается керосин, чтобы вода в ней не замерзала. В момент измерения толщины льда трос (4) освобождается и шар поднимается до льда. Штифт на тросе производит по рейке отсчет толщины льда. Для проверки

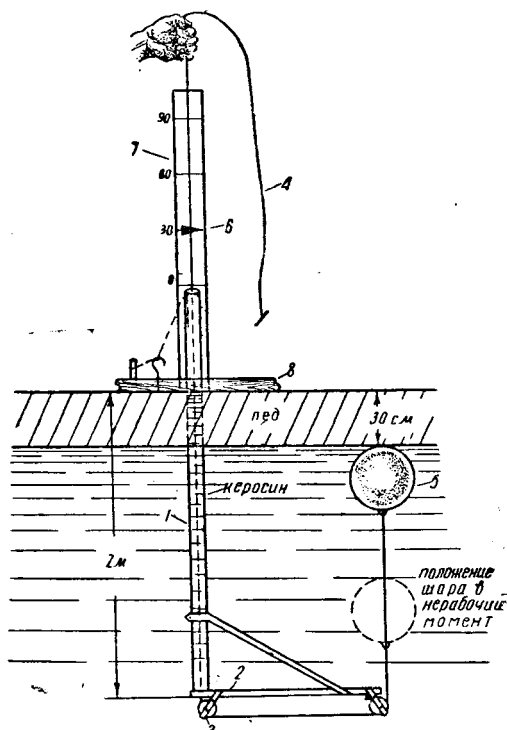


Схема регистратора толщины льда

отсчетов производится измерение толщины льда в лунке. Окончив измерения, шар опускают на глубину с помощью троса и удерживают его там до следующего дня. Таким образом он предохраняется от вмораживания в лед.

Такой регистратор установлен в Амдерме в 200 м от берега, где глубина доходит до 3,5 м. Регистратор дает показания толщины льда с достаточной точностью, что подтверждает контрольная проверка в лунках в разных местах припая.

Описанная установка дает возможность без больших затрат времени и энергии получать интересный научный материал.



Библиография

ОПЫТ РАБОТЫ ВРАЧА НА АРКТИЧЕСКИХ СУДАХ

(В. Шестов „Санитарное обеспечение плаваний в северных морях“. Издательство Главсевморпути. Ленинград, 1939 г.)

I.



Издательством Главсевморпути выпущена книга доктора Шестова, освещающая вопросы жизни и быта наших полярников.

Разберем отдельные места в этой книге.

Цитируя на стр. 9, 10, 11 и 12 Пайера, Фонсагрива и других об условиях жизни в Арктике, автор несколько сгущает краски. Арктика действительно предъявляет к человеку серьезные требования, климат Арктики суров, но все это не так страшно, как описывается дореволюционными авторами. Нормальный, здоровый морально и физически человек в короткий срок приспособливается к арктическому климату и делается даже здоровее и крепче, чем на Большой земле.

В разделе книжки, где говорится о жилищно-бытовых условиях на судах (стр. 15—34), автор уделяет очень мало места тому, как приспособить обыкновенное судно к зимовке¹. При правильном подходе к делу приспособить судно не

так уж сложно. Правда, даже специально построенные для арктической работы суда имеют ряд трудно устранимых недостатков (отсутствие вспомогательных котлов, специальной вентиляции, специальных выводов для камельковых труб и т. д.). Во время зимовки электрическое освещение обычно выключается и приходится переходить на керосиновое освещение. Необходимо предусмотреть нормы ламп и керосина и обеспечить ими суда. Об этом у нас часто забывают. Автор книги должен был бы развить эту мысль более подробно.

Устанавливая судно на зимовку, надо максимально позаботиться об утеплении бортов, палубных надстроек, палуб над жильем и т. д. Прекрасно способствует сбережению тепла обшивка надстроек досками с засыпкой шлаком, засыпка тем же шлаком палуб, создание снеговых стен у бортов.

Указание автора (стр. 102) о необходимости вынесения гальюнов на лед неправильно. В темноте полярной ночи и во время пурги попадать в такой гальюн очень трудно, а порой и невозможно. Если внутренняя санитарная система зимой не действует, надо строить гальюны на главной палубе, вынося их за борт и обеспечивая проход в них в любую погоду.

¹ Неправильно утверждение автора (стр. 15), что основным типом судов для арктического плавания являются суда ледокольного типа. Обычные грузовые суда ежегодно ходят в Арктику и перевозят основную массу грузов. Число грузовых судов, ежегодно работающих в Арктике, превышает число ледоколов и ледокольных пароходов.

Автор уделяет внимание необходимой арктической одежде (стр. 35—41). Говоря о типах полярной одежды, автор мало учитывает опыт полярников и забывает указания Стифансона и Амундсена о необходимости использовать опыт коренных

жителей полярных стран, веками вырабатывавших лучшие типы полярной одежды. По нашему мнению (разделяемому многими опытными полярниками), лучшим типом полярной одежды является чукотская одежда из оленьего меха. Собачий и бараний мех имеют ряд недостатков: они легко продуваются в швах, легко отсыревают, намокают и долго не сохнут. Олений мех почти лишен недостатков. Он легко сохнет и, даже будучи влажным, держит тепло. Надо только правильно использовать олений мех, т. е. знать, куда ставить летнего и зимнего пыжика, куда неблюя и т. д.

Неверно указание автора (стр. 41), что шарфы не особенно гигиеничны, изнеживают шею и способствуют появлению ангины и простудных заболеваний. Шарф — необходимейшая принадлежность полярного обмундирования. Он защищает лицо и шею от ветра и не дает ему проникать между одеждой и головным убором.

Автор совершенно прав, указывая, что лучше всего снабжать полярников шерстяным бельем. Если не удастся получить шерстяное белье, нужно подбирать для белья наиболее теплые, гигроскопичные и легко моющиеся ткани.

Абсолютно неверно предложение автора заменить спальный мешок меховым одеялом. Ветер в Арктике врывается в мельчайшие отверстия и щели, и только спальный мешок создает условия для нормального отдыха и сна. Лучше всего делать спальный мешок из меха полярного волка, но этот мех дефицитен. Прекрасно выполняют свое назначение мешки из меха молодых оленей, снятого зимой. Для обособления опасности применения спальных мешков автор ссылается на пример Альбанова и Конрада (стр. 45). Они легли спать в одном спальном мешке. Лед раскололся там, где лежали люди. Спасти их от гибели им удалось с большим трудом. Эта ссылка автора малоубедительна. При высадке на лед экипажа или при ночевке на льду экспедиционной партии во время сна обыкновенно остаются вахтенные, которые своевременно предупредят о начинающихся подвижках льда, торошении, ветре и пр.

Мы считаем, что снабжать арктических моряков одеждой нужно более дифференцированию, в зависимости от задания. Приведем примерную схему выдачи одежды:

1. Рейсовое снабжение. Ватированные рубы, обязательно с ветровым костюмом, т. е. курткой и брюками из ткани, не продуваемой ветром (например тонкая проолифленная ткань). Для обычной рейсовой работы ватированная руба достаточно тепла и удобна в работе. Но большим недостатком ватированной рубы является ее легкая намокаемость и продуваемость. Ветровая одежда устраняет эти недостатки и увеличивает срок службы рубы. Кожаные сапоги должны быть

обязательно на кожаной подошве. Необходимы кожаные, шерстяные и меховые рукавицы, портянки, носки и белье, меховая шапка-ушанка. Необходимое количество этой одежды (на весь состав команды) заранее заготавливается снабжающими организациями по спискам, подаваемым капитанами, в которых указываются размеры и рост.

Для рулевых и штурманов, кроме перечисленных предметов, необходимо предусмотреть валенки и тулупы.

2. Запас для зимовки на судне. Сверх рейсового снабжения каждому участнику зимовки выдаются: овчинный полушубок, валенки с каполами, дополнительно белье, носки, постельные принадлежности, рукавицы меховые, спальный мешок, шарф.

3. Неприкосновенный запас на случай высадки на лед. Меховые рубашки и штаны, кухлянки или малицы, меховые рукавицы и шапки. Все это должно быть сделано из оленьего меха.

Запасы выдаются также соответственно ростам и размерам всего наличного состава. Они не могут расходоваться на другие цели и должны быть упакованы в ящики повышенной прочности, хорошо защищающие одежду от сырости, воды и пр.

О питании автор сказал достаточно подробно (стр. 47—83). Остается добавить очень немногое. Полярникам необходим максимально разнообразный и полноценный стол.

Суда, идущие в арктические плавания, обязательно нужно снабжать живым скотом (не забывая про фураж) и зеленью.

Автор пишет и о водоснабжении во время рейса (стр. 84—92). В рейсе почти всегда есть возможность тем или иным способом пополнить запас пресной воды. Поэтому неправильна тенденция отдельных капитанов и старших механиков лимитировать расход пресной воды на мытье и стирку. За восемнадцатимесячное пребывание «Моссовета» в Арктике у нас ни одного дня не было перебоев в выдаче пресной воды. Надо только снабдить каждое идущее в Арктику судно мотопомпами и необходимым запасом горючего к ним. Обладая высокой производительностью, мотопомпы значительно сократят время, необходимое для набора воды, и избавят команду от утомительной работы на ручных помпах. Зимой высолившийся лед, снег или айсберги полностью обеспечивают потребность в пресной воде.

В книжке даются указания по питьевому режиму (стр. 92). К сказанному автором надо добавить, что горячий чай — излюбленное питье почти всех полярных народов. После длительных зимних переходов горячий чай дает прекрасную зарядку.

Медицинский отбор участников полярных рейсов, о котором пишет автор (стр. 108) абсолютно необходим. К сожа-

лению, ежегодно значительная часть членов команд попадает в плавание помимо отборочных комиссий. Иногда участники медицинских отборочных комиссий проявляют излишнюю «гуманность» и мягкотелость. Неудивительно поэтому, что в составе экипажей ежегодно встречаются медицинские неполноценные лица, вскоре выходящие из строя и осложняющие работу остальной команды.

Разбор специально медицинских вопросов, освещаемых автором, может интересовать только специальный медицинский журнал, поэтому этих вопросов мы не будем касаться. Следует лишь отметить, что списки медикаментов и инструментария перепружены излишними предметами. Кроме того, ряд ядов, о которых упоминается в книжке, вообще не следует брать на судно. Большинство медикаментов должно быть в готовом виде, т. е. в таблетках, мелких фасовках и т. д. Автор пропустил важное указание, что если не на всех судах, то хотя бы на тех, где есть судовые врачи-хирурги, обязательно должны быть автоклавы. Без автоклавов хирургическая помощь на судне почти невозможна и небезопасна.

Пожелания автора о лазаретах и вспомогательном медицинском персонале останутся нереальными до тех пор, пока Главсевморпуть, Наркомморфлот и Наркомздрав не издадут положения о правах и обязанностях врачей. Пока же на подавляющем большинстве грузовых судов не только амбулаторий и лазаретов, но даже и специального помещения для врача нет. Его обычно помещают в самую плохую каюту, часто без умывальника (!), а иногда поселяют с другими членами команды. Прием приходится производить в каюте врача, в канцелярии, в кают-компании или в каютах больных.

Наркомздрав и Наркомморфлот должны изыскать и отпустить средства на оборудование кают врачей и хотя бы однокосных лазаретов на всех судах заграничного и арктического плаваний. Это можно сделать на любом судне, перепланировав и переставив переборки или построив дополнительные помещения на ботдеках (суда типа «Моссовет», «Иван Панин» и т. д.).

До тех пор, пока на судах не будет специальных помещений, медицинская работа, особенно хирургические вмешательства, в условиях плавания не сможет нормально проводиться.

В конце своей книги т. Шестов приводит список литературы. Из 54 литературных источников только 13 принадлежат советским авторам, из них 6 специально медицинских, 29 — русские дореволюционные издания и 12 — на иностранных языках. В книге имеется 101 цитата: 20 цитат советских авторов, 30 — русских дореволюционных и 51 — иностранных авторов. Такой подбор не случаен.

Работа, проведенная советскими полярниками, имеет необычайный размах и принесла богатые результаты. Вышло уже немало книг, в которых обобщены научные и практические данные, собранные в Арктике. Но по вопросам арктической медицины, санитарии и гигиены не только книг, но даже и отдельных статей почти нет.

За годы советской власти не одна сотня врачей работала в разных районах нашего Севера. Большинство из них сдавало отчеты и другие материалы своих наблюдений соответствующим организациям: Наркомздраву, Комитету Севера, Отделу культуры народов Севера Главсевморпути и т. д. Но все эти отчеты, очевидно, мало кем читаются, не обрабатываются.

Главсевморпуть, Наркомморфлот и Наркомздрав мало учитывают и используют опыт арктических врачей. Не организовано научное освещение всех медицинских проблем, связанных с освоением Арктики. На совещания, связанные с работой Арктики, врачей не вызывают.

Вот несколько примеров: перезимовав в 1933—34 г.г. в Чукотском округе, я послал отчет в Наркомздрав. Вернувшись в Москву, я его не мог разыскать. Проведя второй год в другом районе Чукотского округа, я написал большой отчет и представил его в Отдел культуры народов Севера Главсевморпути, а копию в Наркомздрав. За два года пребывания на Чукотке я проехал свыше 5500 км на собаках и оленях, побывал во многих поселках и кочевьях, в летние периоды проплавал вдоль побережья на байдарках и вельботах свыше 2200 км. Накопив значительный опыт, я написал большую работу, дал много конкретных предложений, планов работ, карт и т. д. 10 ноября 1935 г. я сделал доклад в Отделе культуры народов, получивший одобрение, но все эти работы были похоронены где-то в канцеляриях и так и не увидели света.

В 1936 г. на пароходе «Искра» я совершил сквозной рейс из Владивостока в Мурманск. Доклад об этом плавании сдал в Санслужбу Балтийского пароходства. 1937—1938 г.г. я провел на пароходе «Моссовет». Сделал на нем рейс из Ленинграда в Петропавловск-на-Камчатке. Зимовал на обратном пути в проливе Вилькицкого в составе каравана «Литке». Затем проработал на том же «Моссовете» арктическую навигацию 1938 г. Плоды 18-месячного пребывания на этом судне сданы в Санслужбу Балтийского пароходства, где они поребены вместе с десятками других отчетов.

Книга доктора Шестова представляет несомненный интерес. Она является некоторым пособием для врачей, впервые идущих на судах в Арктику. Она дает много ценного материала. Этого «первенца» арктической медицинской литературы следует приветствовать. **доктор Н. ЛУКАЦКИЙ**

II.

Книга В. И. Шестова представляет попытку сделать сводку накопленных сведений по санитарному обеспечению плаваний в северных морях и дать руководство судовым врачам, отправляющимся в арктические плавания. Потребность в таком руководстве давно ощущается санитарными работниками-полярниками.

Книга т. Шестова принесет известную пользу. Однако ряд серьезных недостатков значительно снижает ее достоинство.

Автор не разграничивает плаваний судов в навигационное время, плаваний специальных исследовательских экспедиций, зимовок судов во льдах и работы исследовательских экспедиций на материке в Антарктике. Он смешивает в своем изложении условия, встречающиеся при этих, весьма различных случаях. Автор, упорно игнорируя данные известных плаваний Нансена, Амундсена, Толля, Норденшельда, постоянно ссылается почему-то на исследовательские экспедиции, отправлявшиеся на антарктический материк для длительных наблюдений и исследований. Приводя данные этих экспедиций о пищевом режиме, вещевом снабжении и снаряжении экспедиционных судов, производившихся, как известно, на скудные средства частных лиц, автор безоговорочно переносит эти данные на арктические плавания советских судов.

У читателя создается совершенно ошибочное представление о якобы одинаковых условиях плавания летом в Баренцевом море и в других районах Северного ледовитого океана, во время зимовки судна в арктических водах и во время зимней работы специальной экспедиции по изучению антарктического материка.

Автор приводит, например, замечание Моусона, что обычно пароходы, идущие в полярное плавание, бывают переполнены «от трюмов до радиомачт» (стр. 27), и считает, что это относится и к нашим судам полярного плавания, снабжение и назначение которых имеют совершенно другой характер.

Ссылаясь на данные северных плаваний прежнего времени, автор без всякой критики и пояснений сопоставляет их с своими наблюдениями, проведенными в 1936 г. за 2½ месяца летнего плавания.

Автор пишет, что «одним из основных явлений, характеризующих внутрисудовой климат обычных пароходов во время плавания по Северному морскому пути, является непостоянство температур жилых помещений». В подтверждение этой мысли показываются данные из наблюдений автора во время летнего плавания. Тут же приводятся высказывания Пайера о том, что температура на судне «Тегетгоф» на уровне лица была от 15° до 22° Р, около пола — немного выше 1°, а ночью нередко опускалась и ниже точки замерзания

(стр. 25 и 26). О том, что наблюдения Пайера относятся к зимовке судна во льдах за 76°, автор не упоминает.

Отмечая действительно резко различные нормы питания на судах «Герта» и «Эклипс» «во время их плавания в 1914—1915 г.г.» (Стр. 50 и 53), автор заявляет, что «вернее же это надо объяснить инициативностью врача и завхоза» («Эклипса»). При чтении книги создается впечатление, что все остальные условия плавания обоих судов были одинаковы. На самом же деле судно «Герта» плавало в обычных условиях в Баренцевом море и все его плавание 1914 г. продолжалось меньше 1½ месяцев, а экипаж судна «Эклипс» провел долгую зиму в трудно доступном районе Карского моря. Необходимости в усиленном питании личного состава «Герты» в это плавание не было, чем и объясняется различие пищевого режима.

Редактор книги, проф. Волжинский, справедливо обратил внимание на путаницу, допущенную автором в вопросе питания, и в подстрочном примечании указал (стр. 70—71), что «вряд ли целесообразен ежедневный паек в 5000—6000 калорий, независимо от различных вариантов трудовой нагрузки и метеорологических условий. Питание команды при арктическом плавании должно быть, видимо, различно и по своей калорийности и по качественной ориентации и характеру блюд в период обычного плавания, в период дрейфа, зимовки и пр.». Это замечание совершенно правильно.

Автор сообщает очень подробные сведения о том, как питалась команда во время плавания, в котором он принимал участие (стр. 52, 55—69). На наш взгляд питание было чрезмерно обильное, тем более, что личный состав был все время обеспечен свежим мясом.

Если такое щедрое расходование средств на питание может найти некоторое оправдание в особых случаях, оно никак не может быть рекомендовано для всех вообще судов, плавающих в Арктике в летнее время.

Автор указывает, что во время этого плавания суда иногда бывали «в дрейфе». Но нельзя смешивать кратковременную задержку судна с длительным дрейфом судов, прочно затертых льдами, как «Фрам», «Седов», «Садко», «Малыгин» и др. Точно так же и одно слово «Арктика» еще недостаточно характеризует условия, весьма различные в разных частях обширной полярной области.

Такая же путаница допущена автором и там, где он говорит об одежде в полярных плаваниях.

Автор отрицательно относится к спальным мешкам, полагая, что их «целесообразнее заменить меховыми одеялами» (стр. 45), так как спящие в мешках иногда подвергаются опасности. На судах

спальные мешки действительно не нужны, но при переходах по льду или суше зимой они в Арктике безусловно необходимы.

Многие указания автора непонятны и неверны. Так, он говорит, что «во время зимовки «Тегеттгофа» зимовщики боролись с сыростью, обкладывая судно снаружи снегом, укрыванием иллюминаторов и выкладкой стен в помещениях вулканизированными обоями» (стр. 28). От таких мероприятий накопление влаги в жилых помещениях, конечно, не могло уменьшиться.

В другом месте книги сообщается, что в Арктике «нет суточного движения солнца» (стр. 8), как будто Арктика не является частью поверхности земного шара.

На стр. 92 автор утверждает, что «при сильном холоде, так же как и во время жары, появляется сильная жажда». Влияет на появление жажды, разумеется, не холод, а тяжелый физический труд экспедиционных партий, совершающих большие переходы. При этом в организме развивается много тепла и, как защитная реакция, происходит обильное потоотделение с большой потерей влаги тканями тела, а отсюда — появление жажды.

Говоря о специфических для Арктики заболеваниях, т. Шестов пишет: «к расстройствам видимости некоторые авторы относят явления, связанные с атмосферной рефракцией». Явление неравномерной рефракции различных слоев воздуха над тающим снегом, при сильном испарении, не имеет никакого отношения к состоянию органа зрения. Кажущийся перегиб суну-

той одним концом в воду палки нисколько не мешает видеть прямой такую же палку, не погруженную концом в воду. А ведь явление рефракции в Арктике — того же порядка, что и кажущийся перегиб палки в воде.

В книге довольно много указаний общегигиенического характера, едва ли необходимых в специальном руководстве. Среди них есть и ошибочное утверждение, что в помещениях с постоянными источниками порчи воздуха или его перегрева «нельзя устанавливать вентиляцию нагнетательную, мощностью меньше вытяжной». Как раз наоборот, в эти помещения нельзя вдувать воздуха больше, чем удаляет вытяжная вентиляция. В противном случае из помещений будет распространяться по судну испорченный или перегретый воздух. На большинстве судов, плавающих в Арктике, вообще нет никакой искусственной вентиляции в жилых помещениях. Там пользуются только естественной вентиляцией.

Подобных примеров можно привести много. Книга значительно выиграла бы, если бы из нее были исключены излишние, не относящиеся непосредственно к теме цитаты и примеры, проведено тщательное разделение основных условий пребывания судов в полярных водах и устранены ошибочные или необоснованные положения автора.

Доктор медицины

Л. СТАРОКАДОМСКИЙ

НОВЫЕ КНИГИ ОБ АРКТИКЕ

(январь-март 1940 г.)

1. Арктические плавания и полеты

И. Папанин. Жизнь на льдине. Издание 2, переработанное и дополненное. Москва, Гослитиздат, 336 стр. и 27 вкладных листов с иллюстрациями и портретами. Цена в переплете 25 руб. Тираж 27 500 экз.

Э. Кренкель. Четыре товарища. Дневник. Иллюстрации Ф. Решетникова. Москва, Гослитиздат, 316 стр. и 10 вкладных листов с иллюстрациями и портретами. Цена в переплете 12 руб. Тираж 20 000 экз.

Обе книги — дневники о 9-месячном пребывании на дрейфующей станции «Северный полюс».

Д. Хорол. Папанинцы. Рисунки Т. Заварзин. Москва, Издательство

65 коп. Тираж 5000 экз. На еврейском языке.

Стихотворения для детей, посвященные дрейфу папанинцев.

Г. Байдуков. По Сталинскому маршруту. Воронеж, Областное книгоиздательство, 76 стр. с иллюстрациями. Цена 2 руб. Тираж 8000 экз.

Описание двух перелетов: Москва — остров Чкалов и Москва — Северный полюс — Америка. Для детей среднего возраста.

По Сталинской трассе. (Беседы в пионерском отряде). Алма-Ата, Комсомольское издательство Казахской ССР, 82 стр. Цена 1 руб. Тираж 10 000 экз. На казахском языке.

Статьи о перелете Героев Советско-

на Москва—Северный полюс—Северная Америка.

Л. Бронтман. Через океан в Америку. Перевод Б. Шарфутдинова, Казань. Татгосиздат. 84 стр. Цена 1 руб. 30 коп. Тираж 5000 экз. На татарском языке.

Беспосадочный перелет В. Кожкина и М. Гордиенко Москва—Гренландия—Северная Америка.

Двадцать семь месяцев на дрейфующем корабле «Георгий Седов». Материалы о героической экспедиции пятнадцати отважных полярных моряков на борту ледокольного корабля «Георгий Седов» (1937—1940 г.г.). Издательство Главсевморпути. Москва. 347 стр. с иллюстрациями, 15 вкладных листов с иллюстрациями и портретами. Цена в переплете 15 руб. Тираж 30 000 экз. Издание Политуправления Главсевморпути.

В книге собраны: 1) телеграммы товарищей Сталина и Молотова в адрес седовцев и их ответы; 2) статья И. Д. Папанина «Сталинская вахта»; 3) биографии пятнадцати участников дрейфа; 4) статья Б. Рихтера «Из биографии корабля»; 5) статья «Как начался дрейф»; 6) отрывки из записок капитана корабля К. С. Бадигина и других участников дрейфа «Жизнь на дрейфующем корабле» (помесячные записки); 7) статья проф. Н. Н. Зубова «Что дает науке дрейф».

Седовцы. Сборник. Научная редакция проф. Н. Н. Зубова. Москва. Детиздат. 96 стр. с иллюстрациями, портретами и картами и 2 вкладных листа карт и схем. Цена в переплете 2 руб. Тираж 25 000 экз.

В книге собрано 16 статей и очерков, посвященных дрейфу корабля «Георгий Седов» (23/X 1937—13/I 1940), и телеграммы товарищей Сталина и Молотова участникам дрейфа с ответами на них. Книга рассчитана на детей старшего возраста.

Л. Хват и М. Черненко. Геронческий дрейф «Седова». Вступительная статья Героя Советского союза П. Широкова. Москва. Госполитиздат. 62 стр. и 6 вкладных листов с иллюстрациями и портретами. Цена в переплете 2 руб. 25 коп. Тираж 75 000 экз.

Очерк о 812-дневном дрейфе, для широких читательских кругов.

Б. Горбатов. Герой Советского союза Василий Сергеевич Молоков. Якутск. Якутгосиздат. 38 стр. Цена 85 коп. Тираж 4000 экз. На якутском языке.

Е. Кригер. Герой Советского

Цена 1 руб. 10 коп. Тираж 2100 экз. На якутском языке.

Л. Никулин. Герой Советского союза Александр Васильевич Беляков. Якутск. Якутгосиздат. 22 стр. Цена 75 коп. Тираж 4000 экз. На якутском языке.

Л. Никулин. Герой Советского союза Михаил Васильевич Водопьянов. Якутск. Якутгосиздат. 22 стр. Цена 65 коп. Тираж 4000 экз. На якутском языке.

Все четыре книги — биографии известных полярных летчиков. Перевод с русского издания (Москва, Госполитиздат, 1938 г.)

II. Политическая и культурная работа в Арктике

В помощь пропагандисту и агитатору Арктики. Сборник материалов. Составил А. А. Шкребец. Москва. Издательство Главсевморпути. Сборник выпущен Политуправлением Главсевморпути. 303 стр. Цена в переплете 5 руб. Тираж 5000 экз.

В книге помещены: 1) статья Н. К. Крупской «Ленин как пропагандист и агитатор»; 2) статья В. Адоратского «Как Ленин изучал произведения Маркса и Энгельса»; 3) семь статей консультационного характера под рубрикой «Наша страна» и 15 таких же статей на международные темы; 4) три справки (Западная Украина, Западная Белоруссия, линия Мажино и позиция Зигфрида); 5) календарь важнейших политических дат (с 23 февраля по 5 декабря) в виде информационных заметок.

Печатные газеты Арктики. Сборник. Москва. Издательство Главсевморпути. 173 стр., с иллюстрациями. Цена в переплете 3 р. 50 к. Тираж 5000 экз.

Сборник выпущен Политуправлением Главсевморпути к 5-летию полярных многотиражек.

Помимо предисловия Политуправления, в книге помещены: 1) статья «Ближайший помощник партийной организации»; 2) пять статей отдельных редакторов газет (под общим заголовком «Наш опыт»); 3) семь обзоров отдельных газет Арктики; 4) шесть консультационных статей о работе над газетой под общим заглавием «В помощь редактору».

Пропаганда и агитация в Арктике. Ленинград. Издательство Главсевморпути. 170 стр. Цена в переплете 3 руб. 50 коп. Тираж 5000 экз. Сбор-

В сборник включены следующие материалы: 1) предисловие «От Политуправления Главсевморпути»; 2) статья Т. Лейзаренко «Большевистская пропаганда в Арктике»; 3) статьи, обобщающие опыт работы пропагандистов и агитаторов Советской Арктики, на темы: самостоятельная работа над «Кратким курсом истории ВКП(б)» (4 статьи), опыт работы пропагандистов (4 статьи), лекционная система пропаганды (2 статьи), руководство партийной пропагандой (5 статей), печатная пропаганда (2 статьи), агитаторы о своей работе (5 статей); 4) пять инструктивных статей «В помощь пропагандисту»: о формах руководства политическим самообразованием (статья В. Полонского), об организации кружков низового и среднего звена кадров (2 статьи), примерная тематика политических лекций и художественная литература в помощь изучающим историю ВКП(б).

Г. Василевич. Учебник родного (эвенкийского) языка. Для эвенкийской (тунгусской) начальной школы (грамматика и правописание). Часть 1. Для I и II класса. Перевод с эвенкийского

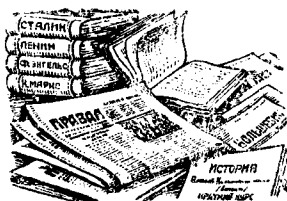
(тунгусского) языка. Ленинград. Учпедгиз, Ленинградское отделение. 80 стр. Цена 60 коп. Тираж 1 550 экз. (В помощь учителю эвенкийской школы).

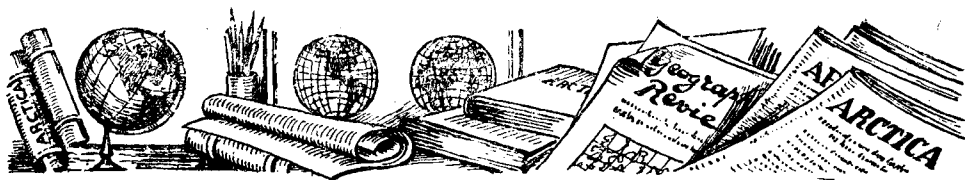
А. Пыря и Н. Терещенко. Книга для чтения. Для ненецкой начальной школы. Часть 2. Для II класса. Перевод с ненецкого языка. Ленинград. Учпедгиз, Ленинградское отделение. 104 стр. Цена 90 коп. Тираж 1 100 экз. (В помощь учителю ненецкой начальной школы).

Обе книги предназначены для учителей-русских, недостаточно владеющих национальными языками данных народов Севера.

Г. Васильев. Методическое пособие к «Учебнику русского языка» (того же автора) для III класса луораветланской (чукотской) и нымыланской (корякской) начальной школы. Утверждено Наркомпросом РСФСР. Ленинград. Учпедгиз, Ленинградское отделение. 82 стр. Цена 70 коп. Тираж 800 экз.

В книге даны указания по грамматическим занятиям, правописанию, урокам чтения и по картинкам для развития устной русской речи.





По страницам иностранной печати

ГЕРМАНСКАЯ АНТАРКТИЧЕСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ



11 апреля 1939 г. в Куксгафен (Германия) вернулась германская антарктическая экспедиция, обследовавшая часть территории Антарктического континента. Германская печать поместила отчет гидрографа экспедиции, переданный официальным германским информационным бюро («Дойчес Нахрихтен Бюро»).

Германская антарктическая экспедиция 1938-1939 г., — говорится в отчете, — покинула Гамбург 17 декабря 1938 г. и вернулась в Куксгафен 11 апреля 1939 г. Экспедицию возглавлял капитан Ритшер (участник известной германской арктической экспедиции 1912—1913 г.г. Шрёдера-Штрэнца). В состав экспедиции входили океанограф, биолог, геофизик, географ. Экспедиция отправилась на известном, снабженном катапультным устройством судне Люфтвафзы «Швабенлянд», специально переоборудованном для нужд данной экспедиции. На борту корабля находились две 10-тонных летающих лодки Дорнье-Валь.

В январе 1939 г. «Швабенлянд» прибыл в намеченную зону Антарктики, а именно на нулевой меридиан Антарктического континента. Экспедицией сделаны аэрофотосъемки 350 тыс. кв. км территории континента. Всего же, включая облетанную, но не сфотографированную территорию, было обследовано около 600 тыс. кв. км. Самолетами было покрыто 10 тыс. км, не считая кратковременных эпизоди-

ческих семи полетов общим протяжением в 2000 км.

Обследованная с воздуха территория образует самостоятельную в геологическом отношении область, огражденную с востока и с запада ледовыми равнинами, идущими почти прямо в направлении к полюсу, а с юга опраниченную 4000-метровой грядой на 74° ю. ш. Между 2° в. д. и 8-10° з. д., 74° и 73° ю. ш. гряда, со множеством глубоких и крутых скалистых ущелий, спускается к северу.

Экспедицией получен ценный фотографический и картографический материал. Когда все фотоснимки будут изготовлены и смонтированы, на их основе будет составлена наиболее точная из всех имеющихся карт этой зоны Антарктического континента.

Эпизодические полеты, проведенные летающими лодками, позволили между прочим получить точные фотоснимки полосы земли, усеянной открытыми озерами на 71° 10' ю. ш. и 11° 25' в. д. Были совершены также посадки у кромки ледяного шельфа, причем во многих местах водружены германские флаги. Во время полетов с самолетов были сброшены германские флаги, прикрепленные к остроконечным палкам.

Всего за время пребывания экспедиции в зоне Антарктики было три летных периода. Во время первого из них (длвшегося три дня) полеты совершались в следующих зонах: 69° 10' ю. ш. и 4° 20' з. д.; 68° 47' ю. ш. и 3° 47' з. д.; 68° 57' ю. ш. и 1° 5' з. д.

Плохая погода, начавшаяся 20 января, поставила экспедицию в затруднительное положение. Благодаря воздушной разведке кораблю удалось избежать серьезной опасности. Тогда же было решено передвинуть район операций западнее и затем уже перейти на восток, где предполагалась более благоприятная ледовая обстановка и более сносная погода. Во время второго летного периода (длившегося 2½ дня) полеты совершены в следующих зонах: 69° 34' ю. ш. и 1° 17' в. д.; 69° 47' ю. ш. и 6° 10' в. д.; 69° 34' ю. ш. и 7° 20' в. д.

Ухудшившаяся вскоре погода заставила перенести действия восточнее. В начале февраля 1939 г. был совершен новый полет от пункта 69° 5' ю. ш. до 14° 45' в. д. Во время этого полета лодка летала вдоль кромки ледового шельфа почти до 18½° в. д. Вся эта территория заснята на фотопленку. Кроме того, в поле зрения пилотов находилась территория вплоть до 20° в. д. Следующий полет был предпринят 5 февраля. На этом и прекратилась деятельность летающих лодок, поскольку метеосводки предупреждали о предстоящем резком ухудшении погоды.

Ввиду общего резкого ухудшения обстановки, было решено вернуться домой, тем более, что дальнейшие работы были бы связаны с чрезмерным риском. Край-

ний южный пункт, достигнутый экспедицией, был 72° 44' ю. ш. и 0° д.; крайний западный пункт — 71° 23' ю. ш. и 4° 50' з. д.; крайний восточный пункт — 72° 10' ю. ш. и 16° 30' в. д. Каждый из этих пунктов был отмечен германским флагом. Обратный путь «Швабенлянда» пролегал вдоль нулевого меридиана, где были проведены океанографические измерения.

Экспедицию следует считать весьма удачной. Метеорологи произвели измерения всех видов. Было проведено 119 радиозондажей, из них 36 — внутри южно-полярного круга. В 31 случае радиозондажа была достигнута высота 20 тыс. м и только в 11 случаях — ниже 12 тыс. м. Средняя же высота равнялась 18 тыс. м. Биологи привезли с собой разные виды пингвинов, живые экземпляры которых до сих пор еще не доставлялись в Германию.

Английский журнал «Джеографикел Джорнел», передавая сообщение Германского информационного бюро, оспаривает право Германии на Антарктику, указывая, что кромка ледяного шельфа, вдоль которого шел «Швабенлянд», посещалась неоднократно в прошлом: Беллинсгаузен в 1820 г., Биску в 1831 г., кораблем «Квест» в 1922 г., «Торсгаммером» в 1937 г. и английским научно-исследовательским кораблем «Дискавери II» несколько недель спустя после «Швабенлянда».

„СНЕЖНЫЙ КРЕЙСЕР“ БЭРДА

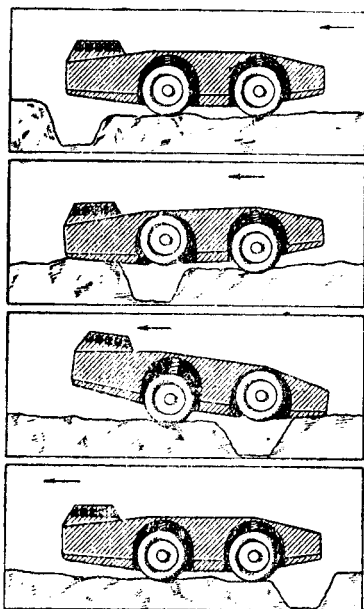
Американская печать сообщает подробности о «снежном крейсере» экспедиции адмирала Бэрда.

«Пингвин» (так назван снежный крейсер) представляет собою настоящий дом на колесах (17 м длины, 5 м высоты и ширины, 37 т веса). Корпус его имеет вид гигантских салазок, что позволяет ему скользить по снегу. Огромные колеса диаметром в 3 м снабжены широкими пневматическими шинами, общая опорная поверхность которых составляет около 3 м². Каждое из колес может быть, благодаря специальному гидравлическому приспособлению, приподнято в любую минуту по вертикали на 1,2 м. Это приспособление позволяет крейсеру преодолевать встречающиеся на пути трещины до 4½ м ширины. При встрече с таким препятствием водитель убирает передние колеса, нос машины опускается на лед, задние же колеса толкают машину вперед через трещину. Затем, когда задние колеса оказываются над трещиной, они в свою очередь убираются, а передние выпускаются и перевозят крейсер через трещину.

При помощи тех же гидравлических механизмов машина может быть приподнята над землей на высоту в 1,3 м для преодоления мелких препятствий.

«Пингвин» рассчитан на длительное пребывание в нем экипажа в четыре человека. Он оборудован удобными каютами для почлега, фотолабораторией, кухней, научной лабораторией стоимостью в 50 тысяч долларов, радиорубкой с двумя двухсторонними установками и установкой для обогрева внутренних помещений. В крейсере размещены также кладовые с годовым запасом продуктов для четырех человек, механическая мастерская, оборудованная для ремонта или изготовления деталей и агрегатов, баки на 2500 галлонов горючего для двух 150-сильных дизельмоторов «Кумминс», приводящих в движение соединенные с ними электрогенераторы, 1000 галлонов gasoline для пятиместного пассажирского самолета. Самолет прикрепляется к крыше крейсера. Скорость его 280 км в час, радиус действия — 950 км.

Согласно предварительным вычислениям, радиус поворота машины равен ее собственной длине. Далее, машина может повернуть в сторону под углом в 25°, взять подъем на 37° и идти с максимальной скоростью в 30 миль (1 миль — 1,6 км) в час. Крейсерский радиус составляет 5000 миль. «Пингвин» будет действовать в 300-мильном радиусе от своей передвижной базы.



Как снежный крейсер может преодолеть трещины во льду

Для испытания крейсера в различной обстановке он проделал длинный путь от Чикаго до Бостона — свыше 1 600 км. Вся американская печать следила за этим необычным путешествием автомобиля-Гулливера, по сравнению с которым любой автомобиль кажется лилипутом. Испытание показало хорошие качества остроумной

конструкции, хотя в дороге и не обошлось без небольших инцидентов. В штате Огайо, например, машина застряла в канаве; в другой раз была обнаружена поломка нефтепровода, а в Пенсильвании произошла небольшая авария одного из колес.

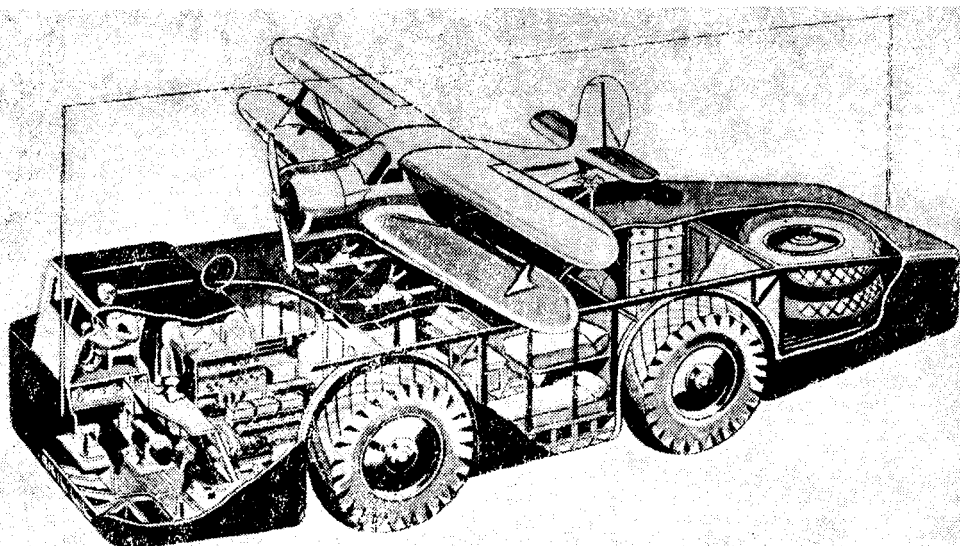
В беседе с корреспондентами печати Томас Поултер, конструктор «Пингвина», заявил, что «вполне удовлетворен» результатами испытания. Он добавил также, что «в полярных областях машина будет делать все, что потребуется, но ничего безрассудного».

Погрузка этого гиганта на корабль «Норт Стар» представляла собой весьма сложную операцию. Достаточно сказать, что крейсер двигался по специально оборудованной на носовой части палубы «Норт Стар» платформе, причем ввод крейсера на корабль был произведен во время прилива, когда платформа оказалась на уровне бостонского военного дока, где находился «Пингвин».

Экипаж «Пингвина» состоит из четырех человек: радиооператора капрала Феликса Ферранто, военного пилота Теодора Петрас и военно-морского механика Чарлза Мейера. Имя четвертого не названо.

Наряду с снежным крейсером экспедиция Бэрда пользуется еще одним нововведением, — палатками новой конструкции. «Поляр таймс» дает следующее описание этих палаток:

«В противоположность крейсеру, бэрдовские палатки мало чем отличаются на первый взгляд от обычного типа палаток, — разве что трубообразным входом и ярко-



Снежный крейсер Бэрда в разрезе

оранжевым цветом. После длительных и тщательных исследований выбор пал именно на этот цвет, как наиболее приметный в безбрежных снежных равнинах Антарктики.

Отверстия трубообразного входа с обеих сторон палатки кажутся чем-то вроде туннеля в эскимосских иглу (ледяные хижины куполообразной формы). Ночью «труба» вводится в палатку, а наружные выходы тщательно зашнуровываются, чтобы не пропустить ни ветра, ни снега.

Требуется немало сноровки, чтобы на четвереньках проникнуть в эти круглые «порталы» или выйти из них: диаметр отверстия — 29 дюймов.

Энтузиасты лагерной жизни придут в восторг, узнав, что эти палатки в три-четыре раза легче палаток обычного типа. Это объясняется тем, что материалом для палатки (кроме пола) служит особая «бэрдовская ткань», водо- и ветронепроницаемая. Палатка в 7 кв. футов у основания (внутри) и 6 футов высоты весит всего 17½ фунтов (около 9 кг). Края пола выходят на 14 дюймов за пределы палатки.

Палатки устанавливаются не рядом, как обычно, а прямой линией, отверстием к отверстию. Между палатками сооружаются небольшие подсобные помещения, при-



Новый тип палатки, применяемый Бэрдом в его экспедиции

крепленные к палаткам 16-футовыми канатами. Подсобные палатки, прозванные «мухами», не имеют полов и служат кухнями. Каждая из «мух» снабжена трубообразной дверью с боку и круглой дымоходной трубой в 5 дюймов в диаметре.

ИНОСТРАННАЯ ХРОНИКА

Правительство Австралии отклонило предложение известного полярного исследователя и летчика Губерта Уилкинса об организации экспедиции в Антарктику, мотивируя свой отказ отсутствием необходимых средств и мобилизацией всего наличного состава моряков военным ведомством.

Разработанный Уилкинсом план экспедиции предусматривал тесное сотрудничество с экспедицией Бэрда, на что было предварительно получено согласие Государственного департамента США и самого Бэрда. Экспедиция должна была отправиться на «Уайт Ир», известном судне Линкольна Элсуорта, покрывшем во время четырех антарктических экспедиций в общей сложности свыше 78 тыс. миль. В феврале 1939 г. судно было приобретено австрийским правительством.

Как сообщает «Поляр Таймс», Губерт Уилкинс заявил, что в связи с войной он решил отказаться от своей второй попытки достигнуть Северного полюса в подводной лодке.

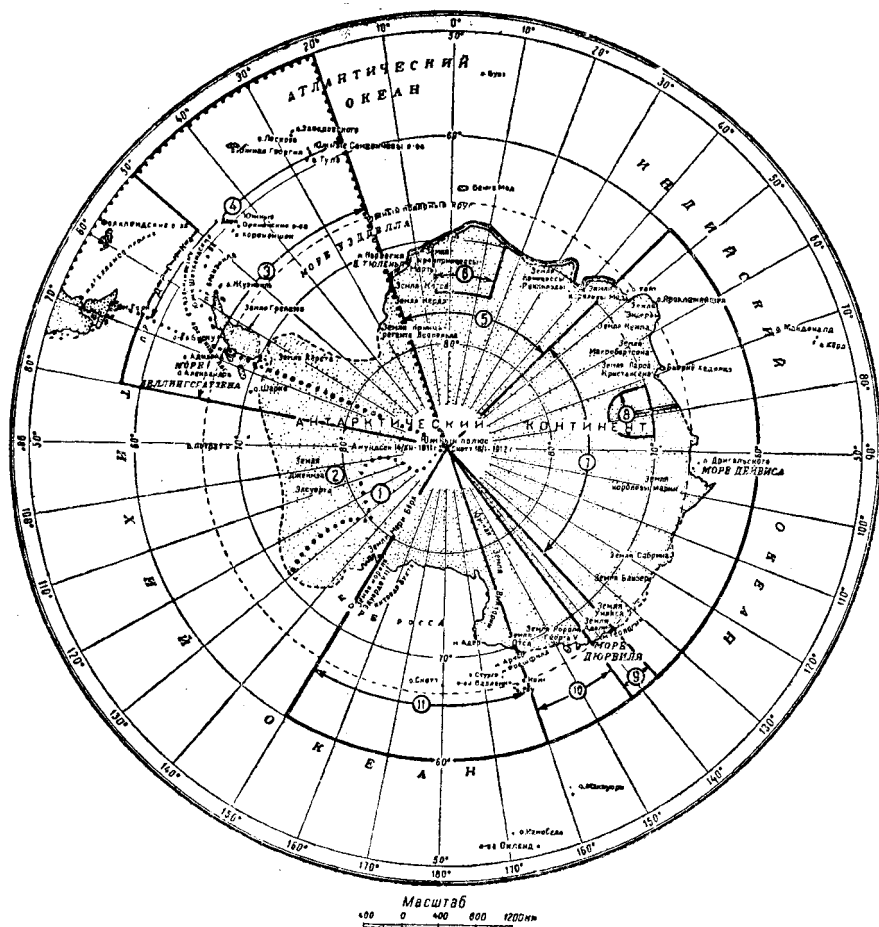
В городе Бикоме (штат Нью-Йорк) умер в возрасте 72 лет видный американский полярный исследователь Диллом Уоллэс,

участник трех экспедиций в неисследованные зоны Гренландии и автор нескольких трудов. Характерно, что Уоллэс возвращался из экспедиций всякий раз уже тогда, когда его считали давно погибшим. Так, в 1905 г., вернувшись из экспедиции после одиннадцатимесячных скитаний по совершенно неизвестным и пустынным районам Гренландии, он находил в американских газетах многочисленные некрологи о самом себе.

В 1940 г. исполняется сто лет со времени первой северо-американской антарктической экспедиции, состоявшей из пяти кораблей под командованием лейтенанта (позже — адмирала) Чарлза Уилкса, одного из видных исследователей своего времени. Экспедиция Уилкса отправилась в плавание еще в 1838 г.

За два года она изобороздила Тихий и Атлантический океаны, после чего направилась в Антарктику. В экспедиции Уилкса принимали участие крупные ученые своего времени, в том числе известный геолог и зоолог Джеймс Дуайт Дана.

Экспедиция совершила ряд важных географических открытий в зоне Антарктики. Так, ею была открыта береговая линия Антарктического континента на протяжении 1 500 миль, которой впоследствии бы-



Целый ряд государств заявляет притязания на разные секторы Антарктики, причем на некоторые ее зоны претендуют даже по два и более государств. Приводимая карта Антарктики дает наглядное представление об этих притязаниях: 1) Земля Мэри Бёрд, на которую адмирал Бёрд сделал заявку в пользу США в 1928-30 и 1933-35 г.г.; 2) Земля Джеймса Элсуорта, на которую Линкольн Элсуорт сделал заявку в пользу США в 1935 г.; 3) претензия Фалькландских островов, заявленная Великобританией в 1909 и 1917 г.г. (Фалькландские острова — английское владение); 4) претензия, заявленная Аргентиной в 1939 г.; 5) претензия, заявленная Норвегией в 1939 г.; 6) германская заявка в связи с аэро-фотосъемками, произведенными в январе 1939 г.; 7) и 8) претензия Австралии, заявленная Великобританией в 1933 г.; 9) заявка Элсуорта в пользу США в 1939 г.; 10) претензия, заявленная Францией в 1938 г.; 11) претензия Земли Росса, заявленная Великобританией в 1923 г.

Новая экспедиция Бёрда ведет свои работы главным образом между 80° и 150° западной долготы, то-есть в секторах 1 и 2. На эти секторы еще не поступало ни одной официальной правительственной заявки от какого-либо государства.

Карта заимствована из американского журнала „Поляр Таймс“ (XI, 1959).

ло присвоено имя Уилкса. Правда, еще за 20 лет до Уилкса, 18 ноября 1820 г., американец капитан Натаниель Броун Палмер из Стоунингтона (штат Коннектикут) впервые обнаружил землю в американском секторе Антарктики, но лишь Уилксу благодаря его многочисленным наблюдениям удалось установить континентальный характер этой земли.

Американские научные круги широко отметили столетие экспедиции Уилкса.

Как сообщает журнал „Поляр Таймс“, намеченная на 1940 г. международная полярная выставка в Бергене (Норвегия) в связи с войной откладывается «до лучших времен».



Новости Арктики

Соревнование экипажей ледоколов «Л. Каганович», «И. Сталин» и «Красин»



Ледокол «Л. Каганович» за лучшие показатели в работе во время навигации 1939 г. был награжден руководством Главсевморпути переходящим Красным знаменем. Воодушевленный этой высокой наградой, экипаж ледокола обязался еще лучше подготовиться к предстоящей арктической навигации.

Экипаж решил продолжать социалистическое соревнование с флагманским ледоколом «И. Сталин» и ледоколом «Красин».

Экипаж ледокола «Л. Каганович» обязался своевременно и высококачественно обеспечить ремонт ледокола, выполнить план перевозок на 120%, сэкономить государству 500 тыс. руб., в том числе по топливу 5%, смазочным материалам 5%, электроэнергии 15%, не иметь аварий, повреждений ледокола и проводимых судов. Экипаж взял на себя обязательство широко развернуть общественно-политическую и культурную работу, к началу рейса закончить программу изучения техминимума, подготовить в арктическом рейсе 125 «Ворошиловских стрелков» и т. д.

Юбилей Арктического института

18 апреля Арктический институт Главсевморпути отметил свое двадцатилетие. Торжественное заседание состоялось во Дворце Урицкого. На нем присутствовало большое количество полярников, представителей научных и общественных организаций Ленинграда. С докладом выступил Заместитель начальника Главсевморпути Герой Советского союза т. Шаршов.

Большой путь прошел институт от «Северной научно-промысловой экспедиции» до крупнейшего исследовательского центра Арктики. Годы работы создали вокруг него крепкие кадры советских полярников и мореплавателей. Институт организовывал первые экспедиции к Земле Франца-Иосифа и Северной земле. По его инициативе проводились походы на ледоколах «Красин», «Георгий Седов», «Литке», «Ермак» и «Сибиряков» в неисследованные районы Арктики. Эти рейсы подтвердили огром-

ное значение ледоколов в полярном мореплавании. Институт организовал сквозные рейсы по трассе Северного морского пути на «Сибирякове» и «Литке».

На торжественном заседании, посвященном юбилею института, было сообщено о награждении ряда научных работников значками «Почетный полярник» и Почвальными грамотами. С большим подъемом были приняты приветствия товарищам Сталину, Молотову и Жданову.

С острова Рудольфа в Москву

Как известно, экипаж самолета «СССР-Н-171» во главе с полярным летчиком-орденоносцем т. Орловым нес на острове Рудольфа почетную седовскую вахту. В течение многих месяцев героического дрейфа «Г. Седова» дежурил на арктическом острове отважный экипаж самолета. За отличное выполнение задания правительства экипаж самолета «СССР-Н-171» был награжден орденами.

Штормовая погода долго не давала возможности экипажу самолета «СССР-Н-171» вернуться с острова Рудольфа на материк. Лишь 20 марта рано утром ему сообщили, что на трассе установилась благоприятная погода.

В 5 час. 42 мин. утра самолет вылетел с острова Рудольфа и взял курс на Амдерму.

Через каждые полчаса радисты Амдермы получали сведения о ходе перелета и передавали летчикам метеосводки. Перелет протекал успешно.

В Баренцовом море самолет попал в полосу тумана, что вынудило его лететь на высоте 200 метров.

В 13 час. 42 мин. по московскому времени воздушный корабль благополучно совершил посадку в Амдерме. Зимовщики Амдермы радостно приветствовали отважный экипаж.

Вылет самолета далее в Архангельск пришлось отложить из-за неблагоприятной погоды. В Амдерме свирепствовал 5-балльный ветер, разыгралась снежная метель. В Нарьян-Маре наблюдалась сплошная облачность, на трассе полета — метели.

В Амдерме самолет «СССР-Н-171» пробыл 6 дней, после чего вылетел в Архангельск и 26 марта сел на ледяной аэродром у Архангельска. Из Амдермы самолет привез 21 пассажира.

Вылетев из Архангельска 31 марта, самолет в тот же день прилетел в Москву, имея на борту, кроме Орлова, второго пилота т. Пусец, штурмана т. Рубинштейна, бортмехаников т.т. Петенина, Мельникова, Чернышева и бортрадиста т. Кукина. Все они несли седовскую вахту на острове Рудольфа.

Материальная часть самолета за все время перелета действовала безотказно.

Обработка материалов седовцев

Специальная комиссия Арктического института под председательством В. Ю. Визе, приняв от Героя Советского союза В. Х. Буйницкого материалы научных наблюдений седовцев, установила порядок обработки этих материалов.

Общее руководство обработкой всех материалов поручено т. Буйницкому. Он же будет обрабатывать астрономические и магнитные наблюдения, а также произведет анализ дрейфа «Седова».

Изучение гравиметрических наблюдений поручено проф. И. Жонголовичу, гидрологических — сотрудникам морского сектора института при участии Героя Советского союза А. Ефремова, зоологических — проф. Г. Горбунову, планктонных сборов — проф. Б. Богорову, грунтовых сборов — проф. М. Кленову. Проф. В. Визе займется обработкой метеорологических наблюдений.

Описание всего дрейфа и обработку ледовых наблюдений делает Герой Советского союза К. Бадигин.

В астрономическом институте Академии наук СССР уже начата разработка материалов правитационных наблюдений, произведенных во время дрейфа на «Седове». Институт получил для этой цели дневники записей, фотограммы и подлинные измерительные инструменты экспедиции. Заключительные наблюдения будут производиться в гравитационной лаборатории института.

Разработка основного научного материала закончится к концу года. К этому же времени будут сданы в печать первые два тома научных трудов экспедиции.

На полярных станциях в 1940 г.

В этом году на полярных станциях более широко будет применяться совмещение профессий.

В мае заканчивают работу курсы повышения квалификации, которые выустят 37 человек, овладевших двумя специальностями, — радистов-механиков, механиков-метеорологов, метеорологов-аэрологов и т. д.

На полярные станции выедут 6 начальников полярных станций, овладевших двумя профессиями.

Снабжение полярных станций электроэнергией долгое время было весьма слож-

ным вопросом. Применявшиеся ранее на зимовках двигатели внутреннего сгорания требовали много горючего и ограничивали пользование электроэнергией. В 1935 г. в Арктике были впервые опробованы ветродвигатели. Опыт показал их полную пригодность. В 1940 г. ветродвигатели устанавливаются на всех без исключения станциях.

Советская Арктика обогатится в эту навигацию четырьмя новыми полярными станциями: на островах Тыртова и Правды, расположенных в архипелаге Норденшельда, на острове Петра, находящемся восточнее пролива Вилькицкого, и острове Ратманова, в районе Берингова пролива.

Эти станции будут нести метеорологическую службу и обслуживать суда радиопеленгами.

Досуг молодежи бухты Провидения

Комсомольцы бухты Провидения проводят большую работу по организации культурного досуга молодежи. Созданы духовой оркестр, хоровой, физкультурный и шашечный кружки, организована школа малограмотных, кружок кройки и шитья. Во всех кружках участвует свыше 100 человек.

Овладение радиodelом

По инициативе группы полярников, в бухте Тихой организовался кружок изучения азбуки Морзе под руководством радиотехника т. Москвина. В специально оборудованном классе 6 полярников упорно преодолевали первый трудный этап приема на слух до 30 знаков в минуту. Для практики в квартирах учеников были установлены зумера, образовано 6 радиостанций, управляемых из радиоаппаратной. Дежурный радиотехник ежедневно отводит 30 минут для тренировочной передачи.

К началу навигации т.т. Дрицкий, Петров, Мараев, Кремер, Канаки и Ледохович готовы стать полноценными радистами, могущими нести самостоятельную вахту на радиостанциях.

Награждение работников Пеледуйской судовой верфи

За высокие образцы производительности труда и досрочное выполнение задания по баржестроению приказом по Главсевморпути награжден ряд работников Пеледуйской судовой верфи.

Значком «Почетного полярника» награждены т.т. Мареев, Тетерин, Каверзин, Медведев, Лушников, Зайков, Вяткин, Бутаков, Тимохов, Калинин и Шабалин; Почтовой грамотой — т.т. Сергеева, Иванова, Ярыгин, Дроздов, Пирогов, Егоров, Нефедов, Мизотин, Волков, Гартынов, Стрелова и Солодов.

В своем ответе по поводу награждения работников Пеледуйской судовой верфи заявляют:

«Мы будем еще больше трудиться и добиваться новых успехов в комплексном социалистическом соревновании во время подготовки и проведения навигации 1940 г.».

Полярное земледелие на Чукотке

За последние годы значительно расширились посевные площади на Крайнем севере. Стахановцы социалистических полей и ученые успешно решают задачу продвижения сельского хозяйства на Крайний север.

В частности на Чукотке, в селении Марково, создан сельскохозяйственный пункт Института полярного земледелия. Это единственное на Чукотке место, где пока возделываются основные овощные культуры и картофель в открытом грунте.

Сейчас на этом пункте под различными культурами занято 2,5 га. Тридцать школьников завели огород на школьном участке.

Научная экспедиция в пролив Санникова

Пролив Санникова, простирающийся между Новосибирскими и Ляховскими островами и соединяющий море Лаптевых и Восточносибирское, является одним из важных участков Северного морского пути.

В навигацию 1940 г. на гидрографическом судне «Смольный» научная экспедиция Арктического института займется подробным исследованием пролива.

Экспедиция будет работать в течение двух навигаций. В зиму 1940—1941 г. она остановится на мысе Медвежий острова Котельного, где будет создана зимняя база: жилой дом, необходимые запасы продовольствия и снаряжения. Эта база

послужит в будущем для создания постоянной полярной станции на мысе Медвежем.

Оборудование для арктических предприятий

Арктический флот, полярные станции, рудники и новостройки Арктики предъявляют промышленности все более повышенные требования.

На многих промышленных предприятиях нашей страны, в частности на предприятиях Украины, изготавливается для нужд Арктики различное оборудование.

Харьковский завод «Серп и молот» выпускает для порта Диксон специальную погрузочную машину «Флоус».

Харьковский электромеханический завод имени Сталина и Турбогенераторный завод готовят для предприятий Арктики сложное электрооборудование. Последний изготавливает, например, сопловую коробку и сопловый аппарат для турбин электростанции острова Шпицбергена.

Многие предприятия Днепропетровска, Одессы, Николаева и др. также выполняют ответственные задания для Арктики. Главметаллосбыт Днепропетровска отправил во Владивосток сварные трубы для ледокола «Красин». Это позволит ледокоду во время вступить в навигацию 1940 г.

Радиовещание в Арктике

Для обслуживания населения западного и восточного секторов Арктики в этом году создаются два радиовещательных центра — на острове Диксон и мысе Шмидта.

Кроме того в 12 арктических пунктах создаются радиотрансляционные узлы.

Радиовещательные центры будут давать информацию три раза в день.

Все оборудование для радиопередатчиков перевезено на самолетах.



Редакционная коллегия:

П. П. ШИРШОВ
М. И. ШЕВЕЛЕВ
Л. Ю. БЕЛАХОВ
Э. Т. КРЕНКЕЛЬ
И. П. МАЗУРУК
С. В. СЛАВИН
А. М. ГИНДИН

Художеств.-технич. редактор М. А. Перельман

Адрес редакции: Москва, Никитский бульв., д. 9. Тел. 3 17-53, 2-43-86.

Советская Арктика

№ 5 • МАЙ • 1940 г.

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
Указ Президиума Верховного Совета СССР	3
И. Папанин — Арктическая навигация 1940 года	15

ЗНАТНЫЕ ЛЮДИ АРКТИКИ

В. Мещерин — Мастер ледовых походов капитан Белоусов	22
Т. Каравасева — Бортмеханик Чагин	29

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Л. Френкель — Как мы используем право контроля над хозяйственной деятельностью предприятия	37
А. Галкин — Архангельские курсы командного состава	39
А. Романов — Комсомольцы ледокола	40
А. Сиваков — Стенные газеты полярных станций	42

В ЦЕНТРАЛЬНОМ ПОЛЯРНОМ БАССЕЙНЕ

(Материалы героического дрейфа ледокольного парохода «Г. Седов»)

А. Ефремов — Гидрологические наблюдения	45
А. Полянский — Радиосвязь на «Седове»	53

Трибуна Стахановца

Н. Козлов — Буровые вышки на санях	64
--	----

БЛИЗКОЕ БУДУЩЕЕ

Б. Иванов — Регулярные плавания в зимних условиях	70
---	----

ЖИЗНЬ ПОЛЯРНЫХ СТАНЦИЙ

Е. Сперанский — На полярной станции Русская гавань	76
С. Степанов — Приемный радиопункт на мысе Спартак	80

РУССКИЕ ПУТЕШЕСТВЕННИКИ И ИССЛЕДОВАТЕЛИ АРКТИКИ

В. Перевалов — Ломоносов и Арктика	82
--	----

РАЦИОНАЛИЗАТОРСКАЯ МЫСЛЬ

К. Сычев — Регистратор толщины льда	92
---	----

БИБЛИОГРАФИЯ

Н. Лукацкий, Л. Старокадомский — Опыт работы врача на арктических судах	93
Новые книги об Арктике (январь—март)	97

ПО СТРАНИЦАМ ИНОСТРАННОЙ ПЕЧАТИ	100
---	-----

НОВОСТИ АРКТИКИ	105
---------------------------	-----

Цена 2 руб.

100 АРМ

СВ. ЗАР. ПОЛ. ПР. С. 100

