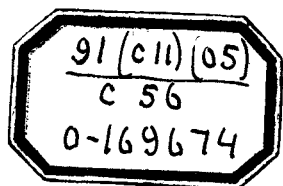
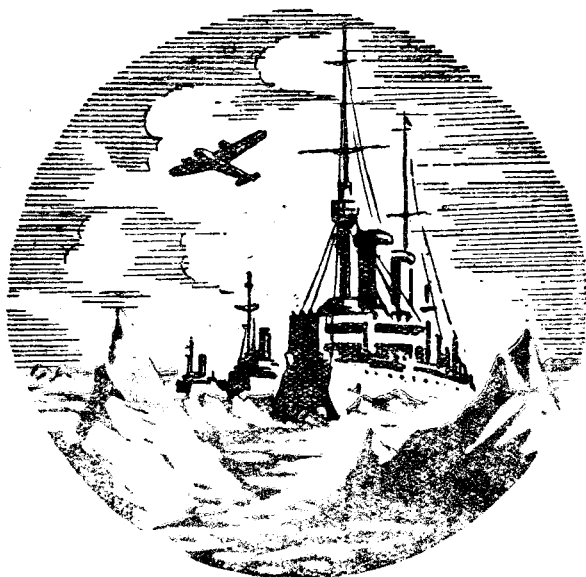


Советская Арктика



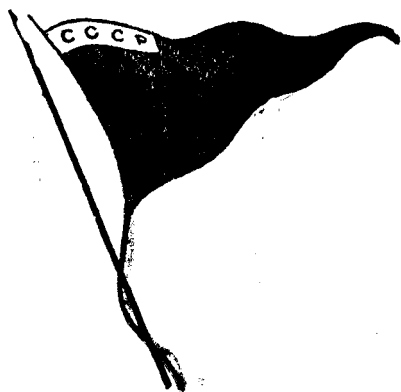
116



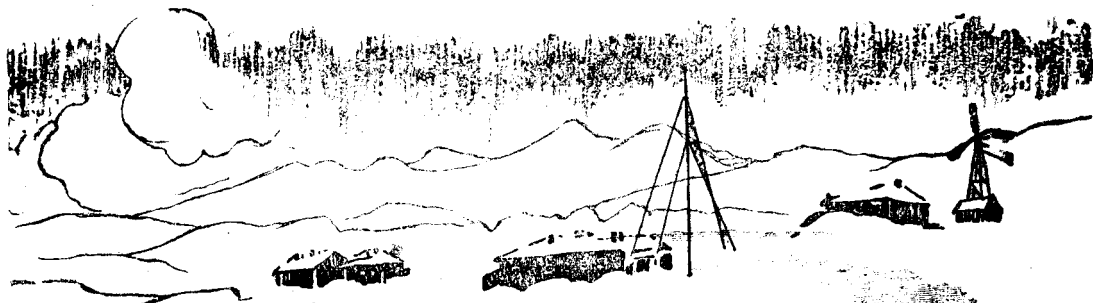
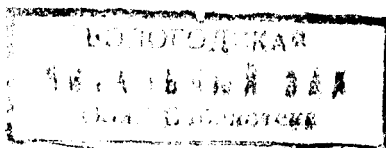
№8

АВГУСТ ~ 1 9 4 0

Советская Арктика



169674.



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

● Издательство Главсевморпути ●



Седьмая сессия Верховного Совета СССР 1-го Созыва

ВНЕШНЯЯ ПОЛИТИКА СОВЕТСКОГО СОЮЗА

*Доклад Председателя Совета Народных Комиссаров
и Народного Комиссара Иностранных Дел
тов. В. М. Молотова на заседании Верховного Совета
СССР 1 августа 1940 года*

Товарищи депутаты!

За прошедшие после Шестой Сессии Верховного Совета четыре месяца в Европе произошли события большой важности. В результате развернувшихся военных действий со стороны Германии, сначала в Норвегии и Дании, а затем в Бельгии и Голландии и, наконец, на территории Франции, война в Европе получила большой размах. 10-го июня к Германии присоединилась Италия, объявившая войну Англии и Франции. Таким образом, четвертая крупнейшая европейская держава вступила в войну.

С весны этого года война стала разворачиваться быстрыми темпами. Не останавливаясь на событиях, которые имели место в Норвегии, Дании, Бельгии и Голландии, нужно особо отметить факт быстрого поражения и капитуляции Франции. За какие-нибудь месяц — полтора германская армия не только сломила сопротивление Франции, но и заставила ее подписать условия перемирия, по которым большая часть территории Франции, вместе с Парижем, продолжает оставаться территорией, оккупированной германскими войсками. Тем не менее, получив перемирие, Франция еще не имеет мира. Об условиях мира вообще еще ничего не известно. Из двух союзников, противостоящих Германии и Италии, осталась только Англия, которая решила продолжать войну, опираясь на помощь США.

Здесь нет необходимости останавливаться на всех причинах поражения Франции, обнаружившей свою исключительную слабость в войне. Ясно, что дело здесь не только в плохой военной подготовке, — хотя эта причина стала общеизвестной. Не малую роль сыграли здесь также то обстоятельство, что французские руководящие круги — не в пример Германии — слишком легкомысленно отнеслись к вопросу о роли и удельном весе Советского Союза в делах Европы. События последних месяцев наглядно показали нечто большее. Они показали, что правящие круги Франции не были связаны с народом и не только не опирались на него, но боялись своего народа, имеющего заслуженную славу свободолюбивого народа со славными революционными традициями. В этом одна из серьезных причин вскрывшейся слабости Франции.

Перед народом Франции стоят теперь тяжелые задачи заживления ран, нанесенных войной, а затем и задачи возрождения, которое, однако, невозможно осуществить старыми методами.

Германия добилась в войне против союзников больших успехов, но она еще не добилась своей основной задачи — прекращения войны на желательных для нее условиях. 19 июля рейхсканцлер Германии вновь обратился к Англии с призывом договориться о мире, но английское правительство, как известно, отвергло это предложение. Английское правительство истолковало это предложение, как требование капитуляции Англии, и ответило заявлением, что оно будет продолжать войну до победы. Оно пошло даже на разрыв дипломатических отношений со своей вчерашней союзницей — Францией. Это значит, что правительство Англии не хочет поступиться своими колониями, имеющимися во всех частях земного шара, и заявляет о готовности вести и дальше войну за мировое господство, несмотря на то, что после поражения Франции и вступления в войну Италии на стороне Германии, эта борьба для Англии стала значительно труднее.

Приближается конец первому году европейской войны, но конца этой войны еще не видно. Более вероятным надо считать, что в данный момент мы стоим накануне нового этапа усиления войны между Германией и Италией, с одной стороны, и Англией, которой помогают Соединенные Штаты Америки, — с другой стороны.

Все указанные события не изменили внешней политики Советского Союза. Верный политике мира и нейтралитета Советский Союз не участвует в войне. Наши отношения с Германией, поворот в которых произошел почти год тому назад, продолжают полностью сохраняться, как это обусловлено советско-германским соглашением. Это соглашение, которого строго придерживается наше Правительство, устранило возможность трений в советско-германских отношениях при проведении советских мероприятий вдоль нашей западной границы и, вместе с тем, обеспечило Германии спокойную уверенность на Востоке. Ход событий в Европе не только не ослабил силы советско-германского соглашения о ненападении, но, напротив, подчеркнул важность его существования и дальнейшего развития. За последнее время в иностранной и, особенно, в английской и англофильствующей прессе нередко спекулировали на возможности разногласий между Советским Союзом и Германией, с попыткой запугать нас перспективой усиления могущества Германии. Как с нашей, так и с германской стороны эти попытки не раз разоблачались и отбрасывались, как негодные. Мы можем лишь подтвердить, что, по нашему мнению, в основе сложившихся добрососедских и дружественных советско-германских отношений лежат не случайные соображения конъюнктурного характера, а коренные государственные интересы как СССР, так и Германии.

Следует также отметить, что наши отношения с Италией улучшились за последний период. Обмен мнений с Италией показал, что в области внешней политики у наших стран есть полная возможность обеспечить взаимное понимание. Вполне обоснованы также расчеты на усиление торговых отношений.

Что же касается советско-английских отношений, то в них не произошло за последнее время каких-либо существенных изменений. Надо признать, что после всех тех враждебных актов Англии против СССР, о которых не раз уже приходилось говорить на Верховном Совете, трудно было ждать хорошего развития советско-английских отношений, хотя назначение г. Криппса послом в СССР, возможно, отражает желание Англии улучшить отношения с Советским Союзом.

Теперь разрешите перейти к тем вопросам нашей внешней политики, успешное решение которых в последнее время значительно расширило нашу территорию и умножило силы Советского Союза. (*Бурные аплодисменты*).

Здесь нет необходимости подробно останавливаться на том, как произошло присоединение к Советскому Союзу Бессарабии и Северной Буковины. Соответствующие документы полностью были опубликованы 28 июня. В представлении, которое мною было сделано румынскому посланнику в Москве г. Давидеску, предлагалось:

1. Возвратить Бессарабию Советскому Союзу.
2. Передать Советскому Союзу северную часть Буковины.

Как известно, правительство Румынии приняло наше предложение, и затянувшийся на 22 года конфликт между Советским Союзом и Румынией был разрешен мирным путем. (*Аплодисменты*). Проживавшие на территории Бессарабии и Северной Буковины, главным образом, украинцы и молдаване получили возможность войти в дружную семью советских народов и начать новую жизнь, — жизнью народа, освобожденного от власти румынских бояр — помещиков и капиталистов. (*Продолжительные аплодисменты*). Мы знаем теперь, с какой великой радостью население Бессарабии и Северной Буковины вступило в ряды советских граждан.

Таким образом, территория Советского Союза увеличилась присоединением Бессарабии, площадью в 44,5 тысячи квадратных километров, с населением 3 миллиона 200 тысяч человек, и присоединением Северной Буковины, площадью в 6 тысяч квадратных километров, с населением свыше 500 тысяч человек.

Границы Советского Союза передвинулись, в связи с этим, на запад и дошли до реки Дуная, являющейся, после Волги, самой мощной рекой в Европе и одним из важнейших путей товарообмена для ряда европейских стран.

Вы знаете, товарищи, что весь советский народ с большой радостью и удовлетворением встретил успешное разрешение долгожданного вопроса о Бессарабии. С другой стороны, наши отношения с Румынией теперь должны войти во вполне нормальное русло.

Перехожу к вопросу о наших отношениях с Литвой, Латвией и Эстонией.

Вопрос о взаимоотношениях Советского Союза с прибалтийскими странами встал в последнее время по-новому, поскольку заключенные с Литвой, Латвией и Эстонией пакты о взаимопомощи не дали должных результатов. Заключение этих пактов не повело, как этого следовало ждать, к сближению Литвы, Латвии и Эстонии с Советским Союзом, так как этому воспротивились правящие буржуазные группы этих стран. Эти правящие группы не только не пошли по пути сближения с Советским Союзом, чего как будто можно было ждать после заключения пактов взаимопомощи, но пошли по пути усиления враждебных Советскому Союзу действий, проводившихся ими втайне и за спиной СССР. Для этого была использована так называемая Балтийская Антанта, в которой раньше военным союзом, направленным против СССР, были связаны только Латвия и Эстония, но которая с конца прошлого года превратилась в военный союз, включающий кроме Латвии и Эстонии также и Литву.

Из этого следует, что правящие буржуазные группы Литвы, Латвии и Эстонии оказались неспособными к честному проведению в жизнь заключенных с Советским Союзом пактов взаимопомощи, что они, напротив, еще усилили враждебную Советскому Союзу деятельность. Количество фактов, говорящих о том, что правительства этих стран грубо нарушают заключенные с СССР пакты взаимопомощи, все увеличивалось. Дальше терпеть такое положение, особенно в условиях современной международной обстановки, становилось совершенно невозможным. Вот почему последовали известные вам требования Советского прави-

тельства об изменении состава правительств Литвы, Латвии, Эстонии и о вводе на территорию этих государств дополнительных частей Красной Армии.

Результаты этих шагов нашего правительства вам известны.

Важнейшей мерой созданных в Эстонии, Латвии и Литве дружественных Советскому Союзу правительств было проведение свободных выборов в парламенты. В июле месяце были проведены демократические выборы в Литовский Сейм, в Латвийский Сейм и в Государственную Думу Эстонии. Выборы показали, что правящие буржуазные клики Литвы, Латвии и Эстонии не отражали волю своих народов, что они были представителями только узкой группы эксплуататоров. Выбранные на основе всеобщего, прямого и равного голосования, с тайной подачей голосов сеймы Литвы и Латвии, Государственная Дума Эстонии уже высказали свое единодушное мнение по коренным политическим вопросам. Мы с удовлетворением можем констатировать, что народы Эстонии, Латвии и Литвы дружно проголосовали за своих представителей, которые единодушно высказались за введение советского строя и за вступление Литвы, Латвии и Эстонии в состав Союза Советских Социалистических Республик. *(Бурные аплодисменты)*.

Тем самым взаимоотношения между Литвой, Латвией, Эстонией и Советским Союзом должны встать на новую основу.

Верховный Совет будет рассматривать вопрос о вхождении в Советский Союз Литвы, Латвии и Эстонии в качестве Союзных советских социалистических республик. Нет никакого сомнения в том, что вхождение этих республик в Советский Союз обеспечит им быстрый хозяйственный подъем и всесторонний расцвет национальной культуры, что вхождением в Советский Союз их силы будут во много раз умножены, их безопасность будет укреплена и, вместе с тем, еще больше вырастет мощь Великого Советского Союза. *(Бурные, долго несмолкающие аплодисменты)*.

Вхождение прибалтийских стран в СССР означает, что Советский Союз увеличивается на 2 миллиона 880 тысяч населения Литвы, на 1 миллион 950 тысяч населения Латвии и на 1 миллион 120 тысяч населения Эстонии.

Таким образом, вместе с населением Бессарабии и Северной Буковины, население Советского Союза увеличится, примерно, на 10 миллионов человек. *(Аплодисменты)*. Если к этому добавить свыше 13 миллионов населения Западной Украины и Западной Белоруссии, то, выходит, что Советский Союз увеличился за последний год более, чем на 23 миллиона населения. *(Аплодисменты)*.

Следует отметить, что ¹⁹/₂₀ всего этого населения входило раньше в состав СССР, но было силой отторгнуто от СССР в момент его военной слабости империалистическими державами Запада. Теперь это население воссоединено с Советским Союзом.

Как показывают подсчеты населения, Союз Советских Социалистических Республик сможет теперь говорить мощным голосом от имени 193 миллионов населения, не считая прироста населения СССР за 1939 и 1940 годы. *(Продолжительные аплодисменты)*.

Первостепенное значение для нашей страны имеет тот факт, что отныне границы Советского Союза будут перенесены на побережье Балтийского моря. Вместе с этим, у нашей страны появляются свои незамерзающие порты в Балтийском море, в которых у нас такая большая нужда.

Успехи внешней политики Советского Союза тем более значительны, что всего этого мы добились мирным путем, что мирное разрешение вопросов как в прибалтийских странах, так и в Бессарабии прошло при

активном участии и поддержке широких народных масс этих стран. *(Аплодисменты)*.

Надо, вместе с тем, сказать, что на правительство Советского Союза возлагается большая ответственность за правильное и организованное проведение практических мер в деле политического и экономического переустройства в новых советских республиках.

На прошлой Сессии Верховного Совета мне приходилось докладывать о мирном договоре с Финляндией. Прошло четыре с лишним месяца после заключения этого договора, который проводится в общем удовлетворительно. За это время заключен уже и торговый договор с Финляндией, причем мы считаем, что хозяйственные отношения между нашими странами могут иметь благоприятную перспективу развития. Финляндское правительство приняло также наше предложение о демилитаризации Аландских островов и об учреждении на этих островах советского консульства. Что касается дальнейшего развития советско-финляндских отношений в хорошем для обеих стран направлении, то это зависит, главным образом, от самой Финляндии. Понятно, что если некоторые элементы финляндских правящих кругов не прекратят своих репрессивных действий против общественных слоев Финляндии, стремящихся укрепить добрососедские отношения с СССР, то отношения между СССР и Финляндией могут потерпеть ущерб. *(Смех. Аплодисменты)*.

Наши отношения со скандинавскими странами — с Норвегией и Швецией — не могут не находиться в зависимости от сложившейся там обстановки. В отношении Норвегии, ввиду ее особого положения, сейчас еще нельзя сказать чего-либо определенного. В отношении Швеции следует признать особенно актуальным то, что обе наши страны заинтересованы в значительном развитии торгово-хозяйственных отношений. Ведущиеся сейчас хозяйственные переговоры со Швецией должны, надеюсь, привести к соглашению, имеющему немалые выгоды для обеих сторон.

Что касается балканских стран, то надо, прежде всего, отметить факт установления дипломатических отношений с Югославией. Если можно сказать, что не по нашей вине до сих пор отсутствовали дипломатические отношения между Советским Союзом и Югославией, то установление этих отношений теперь произошло по предложению правительства Югославии, которое было охотно принято Советским Союзом. Можно надеяться, что постепенно будут развиваться и наши экономические отношения с Югославией.

Наши отношения с Болгарией можно считать нормальными. Можно добавить, что между Советским Союзом и Болгарией нет таких противоречий, которые мешали бы дальнейшему улучшению отношений.

В наших отношениях с Турцией не произошло каких-либо существенных изменений. Следует только сказать, что опубликованные недавно в германской «Белой книге» документы бросили неприятный свет на некоторые стороны деятельности в Турции. Последовавшие затем разъяснения французского посла в Турции Массильи не смогли ничего изменить в характере этих документов. В связи с этим я должен сказать, что еще в начале апреля месяца Советское Правительство заявило Турции о недопустимости следующего факта. Дело заключалось в том, что в начале апреля с территории Турции прилетал некий иностранный самолет в район нашего города Батуми, где находится большое количество нефтеперегонных заводов. Турецкая сторона вначале пыталась изобразить дело так, что вообще никакого самолета с территории Турции не перелетало, а затем все же обещала на будущее время принять меры против такого рода перелетов. *(В зале оживление, смех)*.

После опубликованных в Германии документов видно, что это был за самолет. Из этого следует, что наше представление турецкому правительству действительно было полностью обоснованным.

Что касается Ирана, то никаких новых важных моментов нельзя отметить. Однако, и при упоминании об Иране нельзя пройти мимо одного недопустимого факта. В конце марта месяца в районе Баку, также как несколько позже в районе Батуми, появились два иностранных самолета, прилетевшие со стороны Ирана. Иранское правительство нашло нужным отрицать этот факт. Но и в данном случае упомянутые документы германской «Белой книги» достаточно разъясняют дело.

Нужно заметить, что повторение посылки таких разведывательных иностранных самолетов ни к чему другому, как к осложнениям наших отношений с соседями не могло бы привести. Непрошенные же визиты указанных самолетов к Баку и Батуми мы поняли в том смысле, что в дальнейшем нужно усилить бдительность и на этих южных советских границах. (*Аплодисменты*).

Относительно Японии можно сказать, что в последнее время наши отношения начали несколько нормализоваться. В частности, 9-го июня было достигнуто соглашение об уточнении границы в районе прошлогоднего конфликта на реке Халхин-Гол. Этот факт имеет тем большее значение, что имевшаяся длительная задержка в решении этого вопроса отрицательно отражалась до последнего времени на урегулировании взаимоотношений между СССР и Японией, а также между Монгольской Народной Республикой и Манчжоу-Го. В ближайшие дни приступает к работе смешанная комиссия Монгольской Народной Республики и Манчжоу-Го для проведения границы на месте. Можно признать, что вообще есть известные признаки желания японской стороны к улучшению отношений с Советским Союзом. При взаимном признании интересов сторон, поскольку обе стороны поймут необходимость устранения некоторых потерявших значение препятствий на этом пути, такое улучшение советско-японских отношений осуществимо. Надо, впрочем, признать, что в программе нового японского правительства насчет установления «новой политической структуры» еще много неясного. Видно, что экспансия на юг, о которой шумят японские газеты, все больше привлекает внимание руководящих кругов Японии, особенно ввиду того, что происшедшие изменения в Европе не могут не найти своего отражения и в районах, интересующих эти круги Японии. Но еще во многом неясны действительные политические устремления этих кругов, что относится и к советско-японским отношениям.

На наших отношениях с Соединенными Штатами Америки я останавливаться не буду, хотя бы уже потому, что о них нельзя сказать ничего хорошего. (*Смех*). Нам стало известно, что кое-кому в Соединенных Штатах не нравятся успехи советской внешней политики в Прибалтике. Но, признаваясь, нас мало интересует это обстоятельство (*смех, аплодисменты*), поскольку со своими задачами мы справляемся и без помощи этих недовольных господ. (*Смех, аплодисменты*). Однако, то обстоятельство, что в Соединенных Штатах власти незаконно задержали золото, недавно купленное нашим Государственным банком у банков Литвы, Латвии и Эстонии, вызывает с нашей стороны самый энергичный протест. В данном случае мы можем только напомнить, как правительству Соединенных Штатов, так и правительству Англии, ставшему на тот же путь, об их ответственности за эти незаконные действия.

Что же касается наших отношений с великим национальным Китаем, ведущим борьбу за свое существование, то они сохранили свой добрососедский и дружественный характер, вытекающий из советско-китайского пакта ненападения.

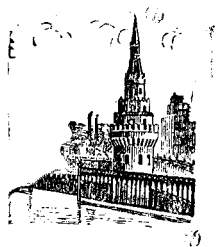
На этом разрешите закончить замечания, касающиеся наших отношений с отдельными странами.

Мне остается сказать несколько слов об общей перспективе развития международных событий.

Изменения, происшедшие в Европе в результате больших успехов германского оружия, отнюдь нельзя признать такими, которые уже теперь сулили бы близкую ликвидацию войны. События привели к тому, что одна сторона, особенно Германия, значительно усилилась в результате своих военных успехов, другая же сторона уже не представляет единого целого, причем, если для Англии создались новые большие трудности в продолжении войны, то вышедшая из войны Франция переживает тяжелый кризис после поражения. Усиление одной воюющей стороны и ослабление другой воюющей стороны находят серьезные отражения не только в Европе, но и в других частях мира. В числе потерпевших поражение имеются, кроме Франции, Бельгия и Голландия с большими колониальными владениями, которые они не могут теперь защитить прежней силой. В результате этого вопрос о переделе колоний приобретает все большую остроту. Империалистические аппетиты растут не только в далекой Японии, но и в Соединенных Штатах Америки, в которой не мало охотников прикрывать свои империалистические планы рекламной «заботой» об интересах всего «Западного полушария», которое эти господа готовы сделать своею собственностью со всеми его многочисленными республиками и колониальными владениями других стран на прилегающих к американскому матерiku островах. Все это несет опасность дальнейшего расширения и дальнейшего разжигания войны, с превращением ее во всемирную империалистическую войну.

В этих условиях Советский Союз должен проявить усиленную бдительность к делу своей внешней безопасности, к укреплению всех своих внутренних и внешних позиций. Мы провели переход с 7-ми часового на 8-часовой рабочий день и другие мероприятия, считаясь с тем, что мы обязаны обеспечить дальнейший и еще более мощный подъем оборонной и хозяйственной мощи страны, обеспечить серьезное укрепление дисциплины среди всех трудящихся, усиленно работать над поднятием производительности труда в нашей стране. Мы имеем немалые новые успехи, но мы не собираемся успокоиться на достигнутом. Чтобы обеспечить нужные нам дальнейшие успехи Советского Союза, мы должны всегда помнить слова товарища Сталина о том, что «нужно весь наш народ держать в состоянии мобилизационной готовности перед лицом опасности военного нападения, чтобы никакая «случайность» и никакие фокусы наших внешних врагов не могли застигнуть нас врасплох». *(Продолжительные аплодисменты)*. Если все мы будем помнить об этой святой нашей обязанности, то никакие события нас не застанут врасплох и мы добьемся новых и еще более славных успехов Советского Союза.

(Бурные, долго несмолкающие овации. Все встают).



В ИНТЕРЕСАХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ГОСУДАРСТВА, ВСЕГО СОВЕТСКОГО НАРОДА

Июльский пленум Центрального Комитета ВКП(б) вооружил партийные организации боевой программой действий по важнейшим вопросам хозяйственной и политической жизни Страны Советов. Пленум заслушал и одобрил сообщение главы Советского Правительства товарища Молотова о внешней политике Правительства, обсудил вопросы: об уборке и заготовках сельскохозяйственных продуктов; о контроле над проведением в жизнь Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 года; об образовании Наркомата Государственного Контроля, и принял соответствующие решения.

Решения пленума ЦК ВКП(б) открывают новую страницу в победоносном движении советского народа к коммунизму, указывают верный путь дальнейшего укрепления оборонной и экономической мощи Советского Союза, дальнейшего укрепления международного значения и влияния СССР.

Вторая империалистическая война потрясла капиталистический мир. С каждым днем вовлекаются в кровавую бойню все новые и новые государства. Империалистическая война грозит превратиться в мировую.

В этой исключительно сложной международной обстановке только многомиллионный советский народ мирно строит свое социалистическое государство. Мудрая сталинская внешняя политика, последовательно проводимая советским правительством, сорвала планы империалистических хищников, стремившихся втянуть СССР в войну. Мощный удар по белофиннам обеспечил безопасность северо-западных границ нашей родины. Мирное разрешение вопроса о Бессарабии и Северной Буковине, вступление в Союз Советских Социалистических Республик Литвы, Латвии и Эстонии, присоединение к СССР западных областей Украины и Белоруссии — все эти победы внешней политики Союза ССР увеличили территорию страны социализма, дали возможность 23 миллионам людей стать советскими гражданами. Возросла мощь Советского государства, его престиж и влияние на всю международную жизнь.

Однако эти огромные успехи внешней политики нашего государства не дают нам права самоуспокаиваться, не должны вызывать у нас головокращения и притупить нашу бдительность. Советский народ должен помнить о капиталистическом окружении, помнить указание товарища Сталина о том, что «нужно весь наш народ держать в состоянии мобилизационной готовности перед лицом опасности военного нападения, чтобы никакая «случайность» и никакие фокусы наших внешних врагов не могли застигнуть нас врасплох».

В своем обращении ко всем рабочим и работницам, инженерам, техникам и служащим, ко всем членам профессиональных союзов ВЦСПС писал, что «для дальнейшего укрепления оборонной мощи своей родины рабочий класс СССР должен пойти на необходимые жертвы». И советский народ, обладая высоким чувством патриотизма, выразил свою волю, свою готовность за счет своих личных интересов жертвовать в интересах государства и укрепления обороны социалистической родины.

Указ Президиума Верховного Совета СССР «О переходе на восьмичасовой рабочий день, на семидневную рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений» закрепил волю народа, как государственный закон.

Призыв ВЦСПС и Указ Президиума Верховного Совета СССР вызвали большой подъем среди советского народа, в том числе и среди советских полярников. Значительно поднялась производительность труда, укрепилась трудовая дисциплина на предприятиях, кораблях, в портах, на полярных станциях и в других организациях Севморпути. Широко развернулось комплексное социалистическое соревнование между коллективами.

На строительстве доков Севморпутьзаводостроя выработка на одного рабочего возросла в июле на 154 %, при значительном увеличении планового задания; бетона в июле уложено в два с лишним раза больше, чем в июне; бурильщики-перфораторщики раньше бурили за смену 6—8 погонных метров, сейчас — 14 и больше.

На Севморпутьзаводе бригада обрубщиков т. Зосима июльский план выполнила на 216 %, бригада земледелов т. Фирумана — на 147 %; бригада модельщиков т. Боровика выполнила новые нормы на 161 %, фрезеровщик т. Обыденов — на 195 %, формовщик т. Семену-ха — на 251,4 %. Слесарь т. Черпухин, токари тт. Плугатаренко и Гвоздев выполнили нормы на 323, 326 и 280 %.

Подобных фактов много в организациях Главсевморпути.

Советские полярники, как и весь народ страны социализма, понимают, что укрепление дисциплины и порядка на предприятиях и в учреждениях — необходимое условие дальнейших успехов. Внедрение везде железной трудовой, партийной и государственной дисциплины, беспощадная борьба с дезорганизаторами производства — летунами, прогульщиками, хулиганами и ворами — вот что необходимо сейчас, если мы хотим обеспечить дальнейший рост могущества нашей родины и держать весь народ в состоянии мобилизационной готовности.

Введение восьмичасового рабочего дня и семидневной рабочей недели должно поднять выпуск продукции, увеличить производительность труда. «Производительность труда, — говорил Ленин, — это, в последнем счете, самое важное, самое главное для победы нового общественного строя». Но поднять производительность труда, увеличить выпуск продукции невозможно без установления железной дисциплины и четкой организации работы. Ленин указывал, что «надо пролетарскую трудовую дисциплину довести до самой высокой степени напряжения, и тогда мы будем непобедимы». (Разрядка моя. — В. Р.)

В этом заключается основное принципиальное значение Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня и всех последующих мероприятий партии и правительства, направленных на укрепление обороноспособности родины. Быстрейшему выполнению этого указа партия придает исключительное значение.

Пленум ЦК ВКП(б) отметил, что Указ от 26 июня выполняется неудовлетворительно. Пленум вскрыл и осудил крупные ошибки партийных организаций, которые самоустранились от руководства, не осуществляли контроля над проведением Указа в жизнь, предоставили это дело самотеку.

Многие партийные организации ограничились проведением митингов, собраний, приняли приветствия, резолюции и решили, что этим победа обеспечена. Эти организации забыли указание товарища Сталина о

том, что «победа никогда не приходит сама — ее обычно притаскивают».

Суровая оценка ЦК ВКП(б) полностью относится и к организациям Севморпути. Во многих организациях Указ от 26 июня выполняется явно неудовлетворительно. Хозяйственные руководители еще не обеспечили проведения в жизнь всех мероприятий, вытекающих из Указа, партийные организации и политорганы Главсевморпути — политотделы и политуправление — не контролировали его выполнения.

На Судоремонтном заводе Главсевморпути, где хозяйственное руководство и партийная организация самоустранились от выполнения Указа, производительность труда в июле по сравнению с июнем снизилась. По восьми основным цехам завода, при наличии 87% запланированного числа рабочих, июньский план был выполнен на 133,9%, а в июле при избытке рабочих (103% плана) — лишь на 112%. Выработка одного рабочего составляла в июне 162,3%, а в июле — только 108,7%. По всему же заводу план выпуска продукции выполнен в июле лишь на 96%.

На заводе им. Побежимова июньский план выполнен на 101,6%, а июльский — только на 73,3%. Резко снизилась производительность труда — 107,4% в июне и 75,3% в июле.

Все еще велико, несмотря на некоторое снижение, число прогулов на предприятиях и в учреждениях Севморпути. В июле было зарегистрировано 116 прогулов, 13 случаев выхода на работу в пьяном виде, несколько фактов сна во время работы, 18 человек самовольно ушло с работы. Количество прогулов по отдельным предприятиям даже увеличилось. В московских организациях Главсевморпути в июне прогуляло 20 человек, а за полтора месяца после опубликования Указа — 40 человек. На Севморпутьзаводе прогуляло в июне 27, а в июле — 37 человек.

Прогульщики, летуны, нарушители трудовой дисциплины причиняют громадный вред государству, и с ними надо вести беспощадную борьбу. В своей работе «Как организовать соревнование?», написанной еще в 1918 году, Ленин говорил о необходимости применения разнообразных форм и способов учета и контроля за богатыми, за туеядцами, за жуликами, хулиганами, а также за отлынивающими от работы рабочими. Он говорил об очистке «земли российской» от «всяких вредных насекомых», о борьбе с ними. Ленин рекомендовал сажать их в тюрьму, ставить чистить сортиры, снабжать их, «по отбытии карцера, желтыми билетами, чтобы весь народ, до их исправления, надзирал за ними, как за вредными людьми».

Прогульщики и летуны составляют в нашей стране незначительное меньшинство (3—4%), — это в основном молодые и новые работники, ранее неоднократно нарушавшие трудовую дисциплину.

Это подтверждают факты, имеющиеся на предприятиях Севморпути. На Севморпутьзаводе из 40 прогульщиков, отданных под суд с 27 июня по 3 августа, 19 человек работают на заводе от 3 до 6 месяцев, 12 — от 6 месяцев до 1 года, 6 — от 1 до 2 лет и только трое работают от 3 до 5 лет. Причем 20 человек из 40 прогульщиков уже имели от 1 до 6 прогулов на других предприятиях. Подсобный рабочий корпусно-котельного цеха Анадин работал на заводе с 26 мая. Он уже раньше имел 6 прогулов, а в июле совершил седьмой прогул. Электросварщик Ануфриев еще до прихода на завод (19 мая) имел 4 прогула, а в июле прогулял пятый раз, и т. д.

Эти факты с одного завода характерны и для других предприятий.

Среди прогульщиков, летунов, дезорганизаторов производства кое-где встречаются коммунисты и комсомольцы, что несовместимо со званием члена большевистской партии, члена ленинского комсомола. Этих людей надо исключать из рядов ВКП(б) и ВЛКСМ. Коммунист-летун, коммунист-прогульщик недостойн звания члена партии, тем более коммунист-руководитель. А такие оказались среди прогульщиков.

Это начальник Пеледуйской судоверфи Мареев, который во время рабочего дня напился пьяным и прогулял. Это начальник Архангельской торговой конторы Начаров, который прогулял 4 часа. Оба прогульщика исключены из партии и отданы под суд.

Исключены из рядов ВКП(б) и привлечены к судебной ответственности два коммуниста-прогульщика на Севморпутьзаводе. Исключены из рядов ВЛКСМ и осуждены три комсомольца-прогульщика на том же заводе.

Коммунист — член правящей партии в нашей стране — должен быть образцом высокой дисциплинированности на производстве, в общественной жизни, в быту, должен обеспечить проведение Указа в жизнь и личным примером увлекать за собой всех своих товарищей по работе.

Однако отдельные парторганизации проявляют гнилой либерализм к прогульщикам. Парторганизация Автобазы (Москва) сразу не осудила проступок коммуниста-прогульщика Виноградова. Два раза разбирали вопрос о нем на партсобрании. В первый раз не вынесли никакого решения, и только на втором собрании вынесли выговор прогульщику Виноградову. Партком поправил парторганизацию автобазы и исключил Виноградова из ВКП(б). Но и на заседании парткома раздавались голоса некоторых коммунистов, извиняюще говоривших Виноградову: «Не обижайся на нас! Хороший ты парень, а придется тебя исключить из партии».

Партийные и комсомольские организации Севморпутьзавода и других организаций Главсевморпути также проходили мимо фактов нарушения трудовой дисциплины коммунистами и комсомольцами, не принимали немедленного мер, затягивали разбор вопроса о партийности прогульщиков.

Всякого, «кто нарушает трудовую дисциплину в любом хозяйстве, в любом деле, — говорил Ленин, — надо уметь находить, отдавать под суд и карать беспощадно». (Разрядка моя — В. Р.) Этого-то и не делали многие начальники и руководители.

ЦК ВКП(б) резко осудил такое явление, когда вместо решительной борьбы за укрепление трудовой дисциплины, беспощадной карательной политики к прогульщикам и летунам многие руководители предприятий и учреждений либеральничали с нарушителями дисциплины и даже потворствовали им. Такие факты имеются и в организациях Главсевморпути.

Тот же начальник Торгового отделения в Архангельске — прогульщик Начаров — сам по существу развалил трудовую дисциплину в отделении. В июне там было 56 нарушителей трудовой дисциплины, 36 человек было уволено за прогул. Однако никаких мер борьбы за укрепление дисциплины Начаров не принял. В июле число нарушений снизилось весьма незначительно — до 43, а прогулов было 14.

Более того, явно нарушив Указ, Начаров разрешал отпуска «за свой счет» и с 15 июля по 20 августа уволил по «личному желанию» 56 человек, причем мотивы этого увольнения — «отъезд в деревню»,

«квартирные условия», «переход на другую работу» и т. п. Таким образом, Начаров укрыл многих летунов, не желающих работать в отделении.

Баржевой мастер Харитонов пишет в заявлении: «Прошу уволить, в противном случае оставляю работу без вашего согласия». А начальник рейдового флота Дерябин пишет на этом ультиматуме: «Не возражаю».

На 10 дней и больше задерживал передачу дел прогульщиков в суд директор Автобазы Главсевморпути (Москва) т. Шифрес. Более того, передавая в суд дело о коммунисте-прогульщике Виноградове, Шифрес написал ему положительную характеристику, как стахановцу, имеющему благодарность и участвующему в общественной жизни, прося суд учесть все это при рассмотрении дела.

Этот гнилой либерализм директора-коммуниста к нарушителю трудовой дисциплины является вредным, антигосударственным актом.

Широко распространена в некоторых организациях Севморпути антигосударственная практика предоставления отпусков «за свой счет».

Преступное узаконение прогулов и укрывательство прогульщиков под видом предоставления отпусков особенно процветали в Проектно-Изыскательском бюро Главсевморпути. Затрачивая громадные средства на аккордные и сверхурочные работы, на частые приглашения работников со стороны по совместительству, руководители этого бюро умудрились до издания Указа отпустить «за свой счет» 20 работников на 101 день, а после Указа — 42 работника на 399 дней. Такие же факты имеются и в других предприятиях и учреждениях Севморпути.

Покровительство прогульщикам есть прямое преступление против государства, и виновные в этом должны нести наказание наряду с самими прогульщиками и дезорганизаторами.

Много времени терялось на выполнение в рабочее время общественной работы.

Пленум ЦК ВКП(б) запретил всем партийным, профсоюзным и другим общественным организациям созывать в рабочее время собрания, совещания, заседания, вызывать рабочих и служащих во время работы, посылать их для проведения каких-либо кампаний и т. п., а также отвлекать работников в рабочее время для выполнения всякого рода общественной работы.

Решения пленума обязывают партийные организации усилить партийное руководство работой всех общественных организаций, требуют того, чтобы коммунисты и комсомолцы первые показали пример активного участия в общественной жизни.

* * *

Руководитель советского предприятия и учреждения — единоначальник, полномочный хозяин порученного ему дела. Он в первую очередь отвечает за дисциплину на предприятии, за порядок, за план.

Однако, вместо того чтобы полностью использовать власть, предоставленную государством, и насаждать дисциплину, хотя бы путем применения репрессий, многие руководители либеральничали с нарушителями дисциплины и только болтали о ней. Пленум ЦК ВКП(б) осудил такое поведение, как неправильное.

Пленум ЦК ВКП(б) со всей решительностью потребовал от всех партийных организаций усиления работы по укреплению единоначалия, осудив тех, кто его нарушает и извращает.

Ленин, Сталин, коммунистическая партия всегда придавали исключительно большое значение правильному проведению единоначалия. В своей работе «Очередные задачи советской власти» Ленин требовал

беспрекословного подчинения единоличным распоряжениям советских руководителей во время труда.

Со всей резкостью осуждает нарушение единоначалия товарищ Сталин. «Нестерпимыми становятся, — говорил он, — также нарушения в области проведения единоначалия на предприятиях... Нельзя дальше терпеть, чтобы наши предприятия превращались из производственных организаций в парламент. Нужно, наконец, понять нашим партийным и профсоюзным организациям, что без обеспечения единоначалия и установления строгой ответственности за ход работы мы не можем разрешить задач реконструкции промышленности».

Не единичны факты нарушения единоначалия, подрыва авторитета руководителя предприятия со стороны некоторых партийных организаций или партийных руководителей предприятий и учреждений Главсевморпути. Нередки также случаи, когда отдельные хозяйственные руководители сами нарушают принципы единоначалия, прячась за спину партийных и общественных организаций.

Помполит, он же парторг л/п «Сибиряков» грубо нарушил единоначалие, по существу отменив приказ капитана о переводе кочегаров с четырехсменной вахты на трехсменную. Не соглашаясь с этим приказом, он поставил его на обсуждение собрания кочегаров, которые вынесли решение снова перейти на работу в четыре вахты. Парторг ставит этот же вопрос на обсуждение открытого партсобрания, которое принимает решение: «Обязать старшего механика перейти на четырехвахтенную работу кочегаров». Этот вопиющий факт нарушения единоначалия был осужден политотделом и Политуправлением, которые призвали к порядку помполита корабля.

Нередки случаи, когда начальники политотделов также превышают свои права, начинают своими постановлениями по существу приказывать хозяйственным руководителям выполнять то или иное техническое или хозяйственное мероприятие. Начальник Якутского политотдела т. Рыбасенко, заслушав 1 июля с. г. доклад начальника пароходства и обязав его разработать конкретные мероприятия по борьбе с простоями флота, по существу приказал ему «в порядке технической помощи командировать в Сангары специалиста по механизации для упорядочения работы механизмов...» и провести ряд других хозяйственно-технических мероприятий. Тов. Рыбасенко обязал начальника пристани «в ближайшие 3—5 дней полностью закончить ремонт всех складских помещений, устройство стеллажей, о чем доложить политотделу не позднее 5 июля».

Нарушение единоначалия имело место и в Мурманском политотделе. Одну из очень важных директив руководства Главсевморпути, касающуюся в первую очередь начальника пароходства и капитанов судов, начальник Мурманского политотдела изложил как свою директиву, разослал помполитам, обязав их ознакомить с этой директивой капитанов судов, на которых по существу возлагалась обязанность выполнять ее. Начальник же пароходства, вместо того чтобы активно воспротивиться этому нарушению его власти, молча дает согласие на рассылку директивы за подписью начальника политотдела, а сам «скромно» ставит свою «визу» на черновике — дескать, «согласен».

С чем согласен? С тем, что политотдел нарушает единоначалие, ослабляет его власть как единоначальника?!

Парторганизации, политотделы должны каждодневно оказывать реальную помощь и поддержку хозяйственным руководителям и в первую очередь поддерживать их в наведении порядка на предприятии и

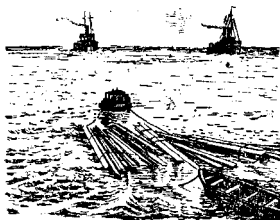
в учреждении, в установлении высокой дисциплины труда, в беспощадной борьбе с нарушителями трудовой и государственной дисциплины, с разгильдяйством.

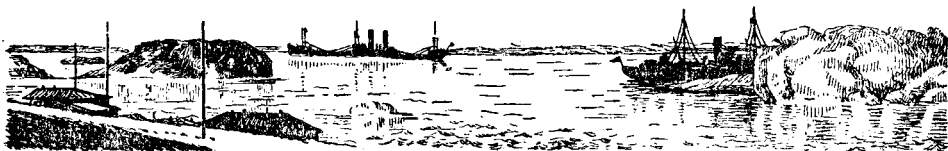
Партийные организации не должны проходить мимо фактов нарушения единоначалия, осуждая тех, кто посягает на полноправие и власть руководителя предприятия.

* * *

Партийные организации, политотделы, помполиты и парторги, хозяйственные руководители обязаны критически пересмотреть свою работу по выполнению Указа от 26 июня и на основе решений пленума ЦК ВКП(б) вскрыть все свои ошибки и недостатки. Надо наметить боевой план большевистских мероприятий по выполнению решений пленума ЦК ВКП(б) и прежде всего вооружить этими решениями всех большевиков.

Вся партийно-политическая воспитательная работа, агитация, пропаганда, печать должны быть направлены сейчас на то, чтобы неуклонно и в ближайший срок выполнить решения июльского пленума ЦК ВКП(б).





Превратим Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль

К. КОНДАКОВ

МАЛОКАБОТАЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ¹



районы, тяготеющие к Северному морскому пути, грузы возятся почти во все пункты морскими судами, независимо от их тоннажа и грузооборота пунктов. При таких перевозках неполностью используются навигационные возможности и грузоподъемность судов. Все это приводит к высокой стоимости перевозок и низким показателям работы флота.

В 1939 г. коэффициент использования грузоподъемности судов составил всего 51%, а ходового времени — 42%.

В 1939 г. пароход «Вологда» грузоподъемностью в 600 т посетил 22 пункта Новой земли. Из них грузооборот только восьми пунктов составил более 30 т, в остальных же 14 пунктах он колебался от 1 до 30 т.

Для того чтобы сдать на мысе Выходном 3 т груза, высадить 1 пассажира и принять 0,5 т груза, пароход «Вологда» простоял 12 ч. 30 м. Непроизводительных простоев было 8 ч. 30 м. Такое же положение было и в других пунктах. Всего пароход пробыл в рейсе 53 суток. Ходовое время составило 19 суток, или 35%, а время, потраченное на стоянки, — 34 сутки, или 65%.

Этот пример показывает, что нецелесообразно развозить грузы в отдельные пункты Новой земли прямыми рейсами, даже таким пароходом, как «Вологда», грузоподъемность которого не превышает 600 т. Стояночное время парохода «Пролетарий» грузоподъемностью в 1200 т на Новой земле составило 23 сутки из 33, или 73%.

Практика эксплуатации судов по Чукотскому побережью дает еще более разительные примеры. Чтобы выгрузить 270 т груза и принять 5 пассажиров, пароход «Анадырь» простоял у мыса Ванкарем в 1938 г. 7 суток.

На обратном пути «Анадырь» не мог подойти к Уэлену за пассажирами, и было дано распоряжение, чтобы они следовали к мысу Дежнева на нартах. У Дежнева пароход ожидал этих нескольких пассажиров 29 часов.

Чтобы выгрузить 284 т груза, пароход «Искра» в Амгуеме простоял 54 часа, из них 21 непроизводительно, вследствие непригодности берега для подхода большегрузных судов.

¹ В порядке предложения.

Пароход «Кингисепп» в сентябре 1938 г., не разгрузившись в Уэлене, ушел для отстоя в залив Лаврентия и простоял там 9 суток.

Несмотря на явную нецелесообразность использования крупнотоннажных судов для перевозок грузов во все пункты Арктики, в 1940 г. вновь предусмотрены такие же перевозки. Например для развоза грузов по многочисленным пунктам Чукотского побережья запланировано использовать такие крупнотоннажные суда, как «Анадырь», «Волга», «Игарка», «Ванцетти».

Такая система перевозок является пережитком прежних экспедиционных плаваний по Северному морскому пути. Она не соответствует коммерческой эксплуатации судов.

При переходе на коммерческую эксплуатацию нужно больше внимания уделять экономике перевозок, т. е. не только выполнять количественные показатели, но и бороться за снижение стоимости перевозок, за правильное использование судов во время навигации и т. д.

Организация малокаботажных перевозок по Северному морскому пути может дать большой экономический эффект.

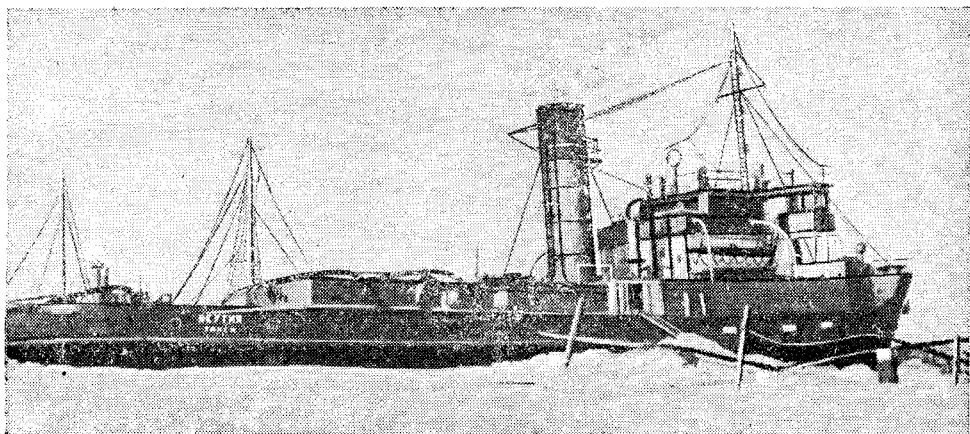
Под малокаботажными перевозками мы понимаем не только те перевозки, которые осуществляются в пределах одного моря, но и проводимые в разных морях между пунктами, близко расположенными друг от друга. Например между отдельными пунктами на побережье Новой земли (Баренцево и Карское море), на Чукотском побережье (Берингово, Чукотское и Восточносибирское море).

На трассе Северного морского пути есть несколько пунктов, куда грузы из Мурманска, Архангельска или Владивостока целесообразнее завозить прямыми рейсами морских транспортных судов. К ним относятся: Диксон, Кожевниково, устье Анабары, Тикси, устье Яны, устье Индигирки, устье Колымы, Певек, мыс Шмидта, Провидение, Анадырь.

Во всех этих пунктах имеется большой грузооборот. В некоторые из них завозится столько грузов, что их объем превышает грузоподъемность нескольких судов.

К этим центральным пунктам тяготеет ряд других, более мелких. Во всех центральных пунктах грузооборот будет увеличиваться в связи с его общим перспективным ростом.

В остальные пункты Арктики целесообразнее завозить грузы малокаботажными судами, которые будут базироваться в опорных пунктах трассы Северного морского пути.



Мощный буксирный пароход «Якутия»



Пароход «Якутия» ведет караван груженых барж из порта Тикси в Лену

Все пункты, которые должны обслуживаться малокаботажными перевозками, можно объединить в следующие группы: 1) район Новой земли; 2) район порта Диксон; 3) район порта Тикси; 4) район бухты Амбарчик; 5) северное, восточное и южное побережье Чукотского полуострова, с центром в бухте Провидения.

Мы рассмотрим все эти группы отдельно. Они очень различны между собой и по навигационным условиям, и по грузообороту, и по другим факторам.

РАЙОН НОВОЙ ЗЕМЛИ

Морские суда заходят на Новой земле в 21 пункт. Общий грузооборот этих пунктов (в среднем за 3 года) — по прибытию 2500 т, по отправлению — 1000 т. Грузооборот отдельных пунктов чрезвычайно разнообразен и колеблется от 8 до 500 т.

До сих пор туда грузы завозятся из Архангельска, причем по всем пунктам их развозят суда типа парохода «Герцен», грузоподъемностью в 825 т.

Приведенный выше пример с пароходом «Вологда» показывает, что для перевозок на Новую землю нецелесообразно использовать даже суда грузоподъемностью в 600 т. Коэффициент использования его грузоподъемности составил всего 41%, а в абсолютном выражении потеря грузоподъемности получилась в 1 192 000 тонно-мили.

Мы приведем несколько расчетов, чтобы составить наиболее рациональную схему завоза груза на Новую землю.

Пароходы типа «Вологда», грузоподъемностью в 600 т, или «Герцен» — в 850 т, могут перевезти 2500 т груза из Архангельска и вывезти с острова 1000 т в течение 55 суток. Это обойдется в 300 тыс. руб. (средняя стоимость судо-суток — 5500 руб.), или около 100 руб. за 1 т. Потеря провозоспособности составит 50%, или более 2 миллионов тонно-миль. Если грузы перевозить на Новую землю более мощными судами, например такими, как «Аρκос», грузоподъемностью в 2500 т, то

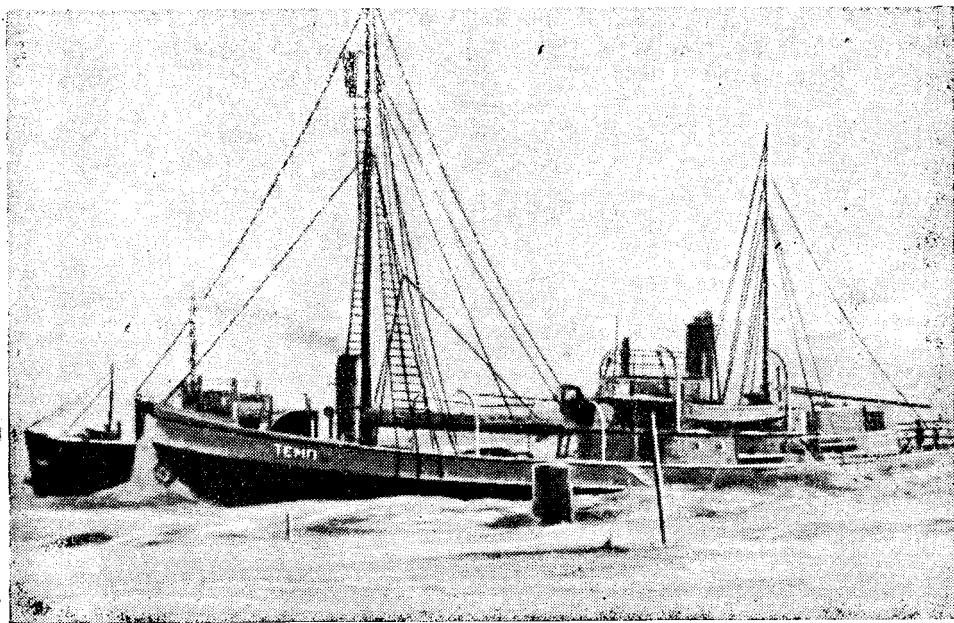
потеря провозоспособности составит 3500 тыс. тонно-миль, при более высокой стоимости перевозки 1 т. Из общего объема завоза грузов на Новую землю в 2500 т на пять пунктов (Белушья губа, Кармакулы, Столбовое, Лагерное, Матшар) приходится 1500 т, а на остальные 17 пунктов — 1000 т.

Невольно напрашивается вопрос — нельзя ли завозить грузы транспортным судном только в эти пять основных пунктов, а в остальные пункты мелкотоннажной шхуной? Расчеты полностью подтверждают рентабельность этого предположения. Если даже эксплуатировать шхуну типа «Нерпа», грузоподъемностью в 80 т, не приспособленную для грузовых операций, то и в этом случае средняя стоимость завоза 1 т груза на остров (при учете излишних перевалочных операций) будет на 10 руб. дешевле. Экономия в провозоспособности составит 2 000 000 тонно-миль, а эксплуатация крупнотоннажного судна сократится на 40 суток.

Существующая система перевозки грузов на Новую землю явно устарела и не отвечает требованиям коммерческой эксплуатации судов. Ее необходимо перестроить, наладив малокаботажные перевозки (с опорным пунктом в Лагерном), эксплуатируя шхуну грузоподъемностью в 200—300 т.

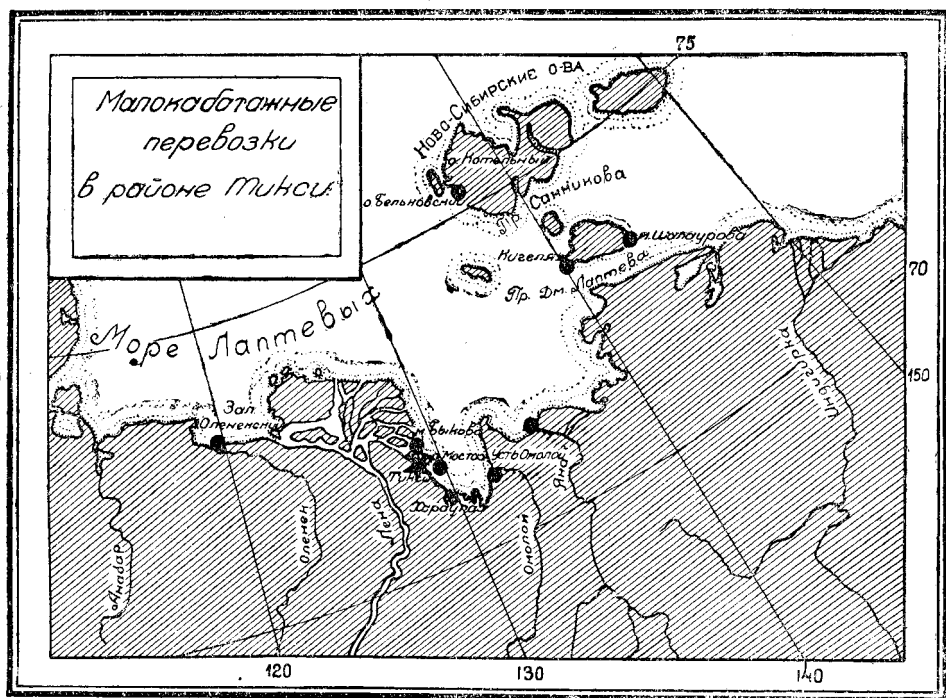
РАЙОН ПОРТА ДИКСОН

Пункты, тяготеющие к порту Диксон, находятся к северо-востоку от него: мыс Стерлегова, остров Уединения, остров Русский, мыс Входной, остров Домашний, Усть-Таймыр, мыс Челюскин, бухта Прончищевой. Почти все они расположены в полосе неблагоприятных ледовых условий, что затрудняет самостоятельное плавание на этом участке транспортных судов, а тем более мелких, маломощных. Общий грузооборот этих пунктов составляет, примерно, 1200—1500 т. При таком грузообороте нерентабельно обслуживать рейсы морских транспортных



Моторно-парусная шхуна «Темп» на зимнем отстое в Тикси

Фото В. Фроленко



Черными кружками отмечены пункты, куда могут ходить малокаботажные суда в районе Тикси

судов ледокольной проводкой. Как правило, самостоятельные рейсы в эти пункты могут совершаться только ледокольными пароходами.

Грузоподъемность ледокольных пароходов составляет 600 т. Себестоимость перевозок на этих пароходах очень высока — 53 коп. за 1 тонно-милю против 11 коп. на транспортных судах. Поэтому целесообразнее второй, а при необходимости и третий рейс ледокольным пароходам совершать не из Архангельска, а с Диксона, куда грузы, предназначенные для этих пунктов, должны доставляться морскими транспортными судами. При такой схеме не нужен будет балластный пробег ледокольного судна до Архангельска. Тогда снизится стоимость перевозок грузов в пункты, находящиеся в неблагоприятных ледовых условиях.

РАЙОН ПОРТА ТИКСИ

Тикси является транзитным портом для части грузов, идущих морем на Новосибирские острова, в устья рек Яны, Омолая, Оленека и в другие пункты, расположенные в районе дельты реки Лены.

Малокаботажные перевозки в районе бухты Тикси организованы не продуманно, без всякого технико-экономического обоснования. Только этим можно объяснить такие мероприятия, как приписка к порту Тикси мощного буксира «Якутия» в 1000 лошадиных сил, буксира «Леваневский» в 400 лошадиных сил, лихтера «Тиксинец» грузоподъемностью в 1500 т, а также двух шхун, не приспособленных для грузовых операций, грузоподъемностью по 80 т. Эксплуатация этих судов в 1939 г. дала следующие показатели: перевозка 1 тонно-мили на лихтере с буксиром обошлась в 3 р. 51 к., а на шхунах — в 3 р. 20 к., т. е. дороже, чем перевозка грузов на оленях.

Такие показатели буквально дискредитируют организацию местных морских перевозок в центральном секторе Арктики. Они не являются результатом специфических условий Арктики, а произошли из-за необоснованности проводимых мероприятий.

Прежде чем решать вопрос о наиболее целесообразной схеме морских перевозок в районе Тикси, нужно знать грузообороты отдельных пунктов.

Наиболее грузоемкий морской пункт, тяготеющий к порту Тикси, — устье реки Яны. Через этот пункт грузы завозятся для Усть-Янского и Верхоянского районов Якутской АССР, в том числе и для нужд оловянной промышленности.

Основная масса грузов завозится к бару реки Яны морскими транспортными судами, минуя порт Тикси. Так же завозятся грузы и к устью реки Анабары.

В Тикси перерабатываются только грузы, поступившие морским путем для устья реки Оленека, для островов, а также грузы, поступающие по реке Лене для устья реки Яны.

Грузы, поступающие в Тикси для реки Оленек (примерно 500—800 т), должны перевозиться речными судами Оленекского пароходства, которые могут проходить в Тикси по Оленекской и Быковской протокам. При таких перевозках исключается необходимость перевалочных операций в трудных условиях бара этой реки, что вызвало бы значительное удорожание перевозок.

Грузы, поступающие в Тикси с реки Лены для Усть-Янского и Верхоянского районов (пока 2000—3000 т, а в перспективе—до 10 000 т), могут перевозиться в баржах, в том числе и строящихся на Пеледуйской верфи для пополнения Янского пароходства. Это исключит перевалку грузов в трудных условиях открытого бара реки Яны. Баржи должны быть приспособлены и для плавания на море, при буксировке их морским судном.

Таким образом, для перевозок грузов из Тикси в Оленек и Яну не нужно создавать специальный малокаботажный морской флот. Необходимо только более правильно использовать речной флот и сочетать его работу с работой морского транспорта.

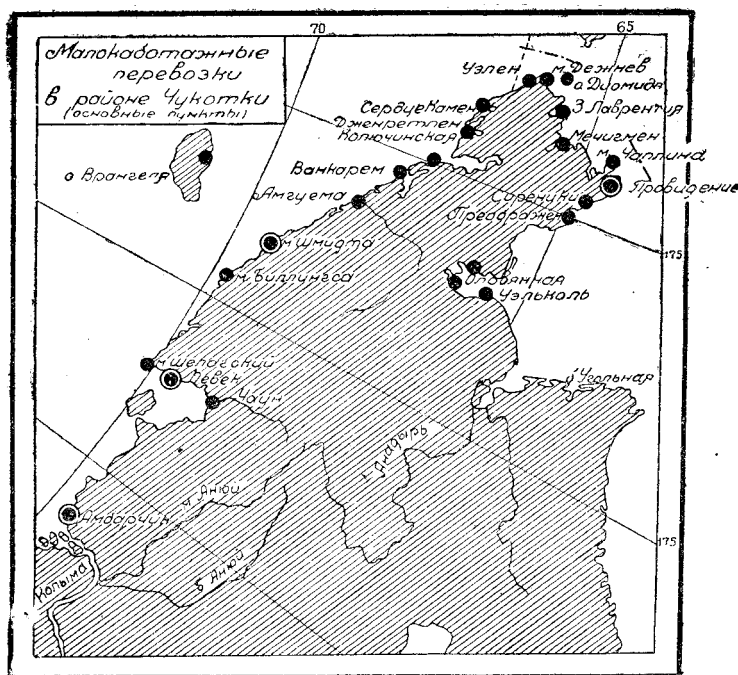
Для развоза грузов на Новосибирские острова, в устье реки Омооя, на остров Мостах и в другие пункты, грузооборот которых составляет 1000 т, можно говорить о двух вариантах. Можно использовать или транспортные суда, прибывающие в порт Тикси с грузами из Мурманска, или же эксплуатировать специальную грузовую шхуну. Расчеты показывают, что при использовании большегрузного судна стоимость перевозок 1 тонно-мили составит примерно 50 коп., а при перевозках шхунной — 70 коп.

Однако, если использовать для этих перевозок большегрузное транспортное судно, оно потратит на них 20 суток и по навигационным условиям после этого не сможет участвовать в обратных магистральных перевозках.

В связи с этим малокаботажные перевозки в районе Тикси целесообразнее осуществлять специальной шхунной грузоподъемностью в 200—300 т. Более высокая стоимость перевозок шхунной объясняется краткостью ее эксплуатационного периода.

РАЙОН УСТЬЯ РЕКИ КОЛЫМЫ

Малокаботажные перевозки в районе бухты Амбарчик с каждым годом будут увеличиваться, так как с Колымы вывозится на Индигирку, в Певек и на мыс Шмидта уголь. В два последних пункта в ближайшее время будет вывозиться и лес.



Черные кружки обозначают пункты, куда могут ходить ма-
лонавигационные суда
Обведенные черные кружки обозначают пункты, куда завоз
грузов осуществляется прямыми рейсами

Вывоз угля сейчас составляет примерно 2000 т. В дальнейшем он может вырасти до 10 000 т, а вывоз леса — до 15 000 т.

К устью Колымы (бухта Амбарчик) суда могут прибывать во второй половине июля. После разгрузки эти суда могут использоваться для перевозок леса и угля. Но эксплуатация большегрузных транспортных судов, имеющих осадку в 6 и более метров, чрезвычайно затрудняется из-за мелководности бухты Амбарчик. Кроме того расчеты показывают, что стоимость перевозок местных грузов из Колымы транспортными судами очень высока (57—60 руб. за 1 т на Индигирку и 52—55 руб. на Чаун).

Мы считаем, что в устье Колымы должен быть создан специальный флот, который может работать и на морском участке и заходить в реку. До начала и после окончания морской навигации он может целиком использоваться на речных перевозках.

Этим требованиям отвечает грузовая шхуна, грузоподъемностью в 400—600 т, а еще лучше — железный лихтер на 1000 т, буксируемый пароходом в 400 лошадиных сил. Расчеты показывают, что 2 лихтера, грузоподъемностью по 1000 т, обслуживаемые одним буксиром, за навигационный период в 70 суток могут перевезти на Чаун 20 000 т грузов. Стоимость при этом будет 28—30 руб. за 1 т. При перевозках шхунной стоимостью значительно выше—36—40 руб., а транспортными морскими судами — 55 руб. за 1 т.

РАЙОН БУХТЫ ПРОВИДЕНИЯ

Выше мы приводили примеры нецелесообразности использования большегрузных транспортных судов для перевозок грузов по многочисленным пунктам Чукотского полуострова.

Навигационные условия здесь дают полную возможность использовать на всем побережье Чукотки мелкотоннажные шхуны, специально приспособленные для плавания в разреженных льдах.

Навигационный период для эксплуатации шхун по северному побережью Чукотки составляет 80 дней, а по восточному побережью — 110 дней. При такой продолжительности навигационного периода одна шхуна грузоподъемностью в 300—500 т может перевезти по отдельным пунктам Чукотки примерно 5000 т грузов. Стоимость 1 тонно-мили будет 24 коп.

Для Чукотского побережья наиболее целесообразно завозить грузы большегрузным транспортным судном из Владивостока в бухту Провидения. Расстояние от Владивостока до бухты Провидения — 2430 миль. Большегрузное транспортное судно за 3 рейса может обеспечить всю потребность Чукотки в завозимых грузах, при себестоимости максимум 6 коп. 1 тонно-мили.

Из бухты Провидения грузы по отдельным пунктам Чукотки могут развозиться шхунной. Средняя стоимость завоза 1 т груза от Владивостока до пунктов северного побережья составит 225 руб., до восточного побережья — 210 руб. При существующей сейчас системе эта стоимость составляет 340 и 310 руб. Кроме снижения стоимости малокаботажные перевозки на Чукотке освободят от перевозок 2—3 большегрузных транспортных судна.

* * *

Мы касались организации малокаботажных перевозок лишь по основным группам районов. Но есть еще и более мелкие районы, как, например, район Чаунской губы, где из бухты Певек рейдовыми судами целесообразно завозить грузы к устью реки Чаун, на мыс Шелагский; район бухты Кожевникова, откуда грузы должны завозиться на остров Встречный, остров Бегичева, в Гусиху и в другие пункты.

Предлагаемая нами схема организации малокаботажных перевозок не требует больших капитальных затрат на строительство нового флота. Эти предложения могут быть проведены в жизнь уже в навигацию 1941 г.

Для организации малокаботажных перевозок на Новой земле необходимо иметь шхуну, грузоподъемностью в 200—300 т. Ее примерная стоимость 1500 тыс. руб. В 1941 г. для этих целей вполне возможно использовать одну из имеющихся в Главсевморпути шхун, например «Нерпу» или «Мурманца».

Для района порта Тикси необходимо строительство специальной шхуны, стоимостью в 1500 тыс. руб. В 1941 г. там тоже пока можно использовать одну из имеющихся в порту шхун.

Для района устья Колымы требуется строительство двух лихтеров. Затраты на это составят не более 2 млн. руб. В 1941 г. для малокаботажных перевозок в этом районе можно использовать пароход «Ленин». В зависимости от намечаемого грузооборота, можно будет перевести из Тикси лихтер «Тиксинец».

Для бухты Провидения необходимо строительство двух паровых шхун стоимостью в 3 млн. руб. В 1941 г. для малокаботажных перевозок на Чукотке возможно использовать моторную шхуну «Союз-пушнина».

При правильном использовании наличного флота можно уже в 1941 г. получить экономию в 700 тыс. руб. Кроме того, полностью будет освобождено от малокаботажных перевозок одно большегрузное транспортное судно и частично 3—5 судов.

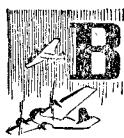
На строительство специального флота для малокаботажных перевозок необходимы капитальные вложения в размере 8 млн. руб. При наличии этого флота будет получаться ежегодная экономия на перевозках в сумме 2 млн. руб. и полностью будут освобождены 2—3 и частично

7—9 большегрузных судов. Экономия в 2 млн. руб. полностью окупит капитальные вложения на строительство нового флота в течение 4 лет.

Осуществление малокаботажных перевозок должно идти по двум направлениям. Во-первых, нужно подготовить и соответственным образом расставить наличный флот для навигации 1941 г. Во-вторых, необходимо детально подготовиться к строительству нового флота, определить нужный тип судов, пригодных для малокаботажных перевозок на отдельных участках трассы Северного морского пути.

Л. КАРЕЛИН

ПОВЫСИМ КАЧЕСТВО ЛЕДОВЫХ ПРОГНОЗОВ



В настоящее время оправдываемость долгосрочных ледовых прогнозов составляет в среднем около 75%¹. По отдельным морям и различным годам цифра оправдываемости колеблется от 40 до 100%. Наиболее низок процент оправдываемости прогнозов в Восточном секторе Арктики. Моря Восточного сектора Арктики изучены значительно слабее, чем это нужно для хороших прогнозов. Характерно, что процент оправдываемости прогнозов в последние годы не повысился по сравнению с прошлыми годами. Казалось бы, что можно сделать вывод о том, что качество прогнозов все время держится на одном уровне. Однако такой вывод неверен, так как цифры оправдываемости в процентах не отражают качественной стороны прогнозов. Они показывают только соотношение оправдавшихся и неоправдавшихся прогностических характеристик. Между тем эти характеристики стали более подробными и определенными, обоснованность прогнозов повысилась.

Сектор ледовой службы Арктического института, стремясь приблизить прогнозы к запросам потре-

бителя, уже провел в жизнь ряд ценных предложений. Например, по-новому стала даваться оценка ледовых условий на трассе Северного морского пути. До сих пор ледовитость в каждом море или отдельной его части оценивалась по сравнению со средней многолетней нормой. Если льда в море оказывалось больше нормы, в прогнозе употреблялся термин — «неблагоприятные ледовые условия» или «тяжелые ледовые условия», хотя эти «тяжелые» условия могли не представлять особых затруднений для прохода судов. Теперь эта «сравнительная» шкала ледовитости заменена другой. Она характеризует ледовые условия не в сравнении с нормой, а с точки зрения проходимости моря судами. По старой шкале, например, появление разрозненного льда летом в южной части моря Лаптевых (обычно чистой от льда) характеризовалось бы термином «неблагоприятные» условия. По новой шкале эти условия характеризуются как «легкие». «Легкие» условия не требуют помощи ледокола, а «неблагоприятные» ее требуют. При старой оценке потребитель должен был фактически переводить формулировки прогноза на свой язык. Потребителю необходимо было иметь под рукой исчерпывающие данные о средних нормах, чтобы сравнивать с ними сообщаемые в прогнозе отклонения от норм. При новой оценке он будет сразу получать готовые дан-

¹ Оправдываемость выражается в процентах и определяется по условной трехступенной шкале. Если характеристика оправдалась полностью — ставится 100%, оправдалась не полностью — 50%, не оправдалась — 0%.



Плавающий айсберг в виде гриба

ные. Раньше в прогнозах сроков вскрытия или замерзания моря употреблялись термины: «на столько-то дней раньше или позже обычного». Теперь же прямо дается ожидаемая дата того или иного явления.

Чтобы повысить практическую ценность прогнозов, теперь не ограничиваются суммарной оценкой ледовитости всего моря, не дающей представления о распределении льдов на трассе. Море разбивается на ряд участков, интересных в навигационном отношении. Ледовитость каждого оценивается отдельно. Правда, такой детализации удалось добиться не для всех морей. Однако по мере накопления знаний поучастковая оценка будет применяться везде.

Прогнозы стали более определенными и более полезными для планирования арктической навигации.

Улучшить качество прогнозов можно только на основе дальней-

шего развития их научной методологии.

На заре своего развития ледовые прогнозы обосновывались весьма односторонне. Обоснованиями служили небогатые сведения о ледовом режиме морей и отдельные научные исследования с прогностическим уклоном. Они касались преимущественно какой-либо одной стороны явлений. Наиболее подробно связь атмосферных процессов с гидрологическими и ледовыми условиями освещалась в работах В. Визе. Но использовать эту взаимозависимость для практической работы было не всегда возможно из-за скудности фактических научных данных об Арктике. Большую роль в прогнозах играла интуиция. Для дальнейшего же развития методики ледовых прогнозов необходи-

мо интуицию заменить более точным научным расчетом, основанным на гидрологических, метеорологических и синоптических данных, сочетающихся с местными особенностями морей и их районов. Такие работы (не считая первых, более ранних работ В. Визе) начали появляться главным образом с 1935 г.

Теперь уже можно обобщить опыт этих работ, тем более, что наши знания о гидрометеорологическом, синоптическом и ледовом режимах полярных морей гигантски шагнули вперед. Наблюдения полярных станций, эпизодических, зимующих и дрейфующих экспедиций дали много нового ценного материала.

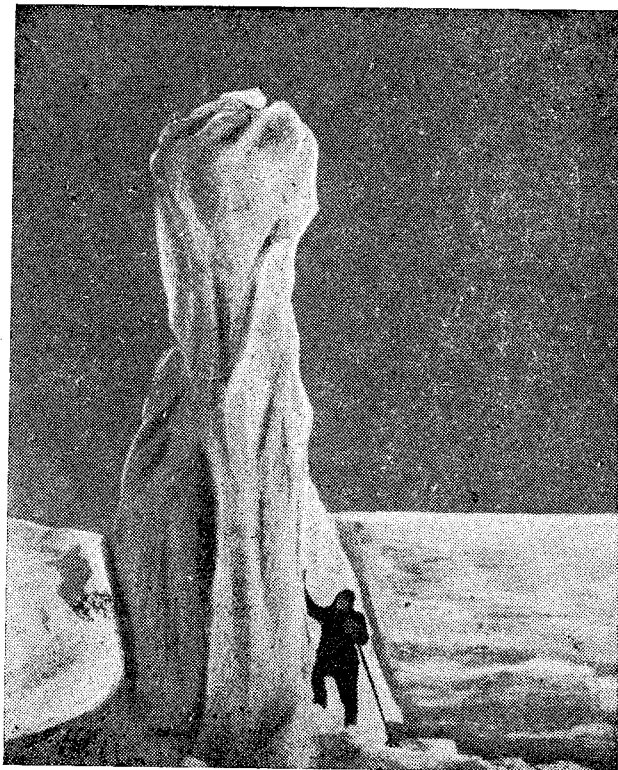
Служба ледовых прогнозов существует в Арктическом институте только второй год. Она возникла в конце 1938 г., после того как Арктическому институту были переданы функции Межведомственного бюро ледовых прогнозов. Спервым прогнозом она выступила пе-

ред навигацией 1939 г. Учтя опыт этого года, она приступила к обслуживанию навигации 1940 г., поставив дело значительно шире, стараясь повысить качество прогнозов и степень их обоснованности. Теперь уже прогнозы основываются не на общих логических рассуждениях о процессах, которые могут отразиться на состоянии льда, как в прежние годы. Теперь прогнозы основываются на научных исследованиях, посвященных хотя бы небольшому вопросу, но законченных и могущих доказать прогностические выводы фактическим материалом. В нынешних прогнозах не будет места бездоказательным декларациям отдельных лиц, основанным только на «личном опыте», нередко вводящем людей в заблуждение.

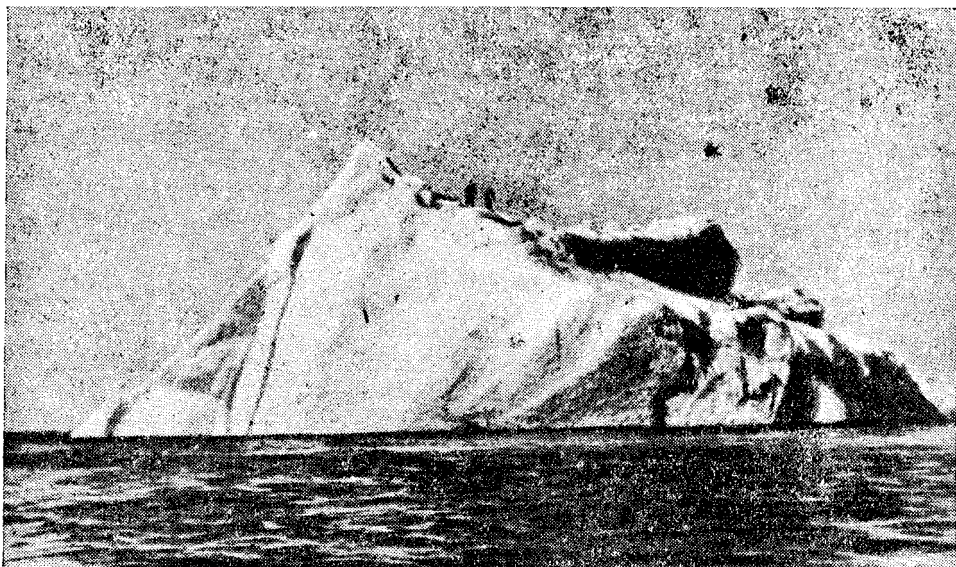
В научной тематике сектора ледовой службы Арктического института большой удельный вес занимают прогностические исследования. Закончены работы по систематизации ледовых карт за несколько десятилетий и выявлена закономерность ледового режима Карского и Чукотского морей. В секторе начали подбирать материалы по наименее освещенным морям — Лаптевых и Восточносибирскому. Большое внимание уделяется сбору вспомогательных данных (температуры, давления и т. д.). По большинству полярных станций нет климатических справочников. До последнего времени поэтому существовал разрыв в климатических нормах, с которыми прогнозисты сравнивают текущие условия. Данные получались несравнимые. Чтобы ликвидировать этот недочет, сектор ледовой службы в 1940 г. собрал все гидрометеорологические данные по станциям и вывел средние нормы, являющиеся

исходным стандартом для работы над прогнозами. Собраны также средние карты распределения давления воздуха над северным полушарием по отдельным месяцам и годам, данные по температуре, изменчивости давления, толщине льда и т. д. Сконцентрирован и обработан весь материал по гидрологическим разрезам в арктических морях, вычислены средние температуры разрезов, по-новому освещены процессы замерзания, вскрытия и т. д. Составлен библиографический указатель русской и иностранной литературы, которая может пригодиться для работы над прогнозами.

К 1940 г. Арктический институт сумел осуществить пожелания исследователей о концентрации в стенах института всех научных данных, необходимых для прогнозов. Арктический институт начал уже участвовать в разработке маршрутов самолетных ледовых разведок.



Ледяной столб



Большой айсберг в районе бухты Тихой

Фото Ф. Шипилова

Он может теперь быстро получать свежий оперативный материал. Суда, которые получил в свое распоряжение институт, позволяют ему производить планомерное патрулирование ледовой кромки во многих районах, где самолетные разведки затруднительны.

Одна из самых больших трудностей в работе над прогнозами — плохое знание ледовой обстановки — теперь уже почти преодолена.

Методика ледовых прогнозов выходит из детского возраста. На очереди стоят более сложные исследования. Эта истина, повидимому, еще не для всех ясна. В нашей печати время от времени появляются статьи, возвращающие читателей к обсуждению уже пройденных этапов и представляющие науку более слабой и растерянной, чем это есть на самом деле².

Дальнейшее развитие науки должно сочетаться с активной борьбой

с неверными научными выводами и гипотезами. Этой борьбе сейчас уделено мало внимания.

Раньше работа над прогнозами велась от совещания к совещанию, которые устраивались через промежутки в 3—4 месяца, теперь она будет вестись непрерывно. Раньше с прогнозами выступали отдельные сотрудники, теперь выступает сектор в целом, что также повышает требования к обоснованности выводов.

В своей работе над прогнозами сектор ледовой службы использует ряд материалов других научных учреждений. Укрепление связи с ними является необходимой предпосылкой улучшения ледовых прогнозов. Центральный институт погоды (Москва) дает карту давления воздуха в северном полушарии, группа долгосрочных прогнозов погоды (Ленинград) — материалы о синоптических процессах, Мурманское управление гидрометслужбы — данные о температуре глубоководного разреза по Кольскому меридиану и т. д.

Работая над научными темами, касающимися различных вопросов

² Например статья М. Сомова «О путях развития ледовых прогнозов», «Проблемы Арктики» № 1, 1940 г.

методики ледовых прогнозов, сектор ледовой службы в 1940 г. начал обучать прогнозистов некоторым смежным научным дисциплинам. В частности, под руководством научных работников синоптиков С. Пагава, А. Рождественского и Е. Аннинской они изучили методы долгосрочных предсказаний погоды.

Все эти мероприятия служат одной цели — расширить научно-методологическую базу ледовых прогнозов и повысить их обоснованность и оправдываемость.

1940 г. принес не только успехи, но и некоторые затруднения. В январе закончился дрейф ледокольного парохода «Седов», и теперь мы не получаем фактических данных о гидрометеорологических процессах в Центральной Арктике. Для рабо-

ты над прогнозами эти данные имели огромное значение.

В связи с военными действиями в Европе чрезвычайно сократилось количество данных на синоптических картах. Например Северная Атлантика, которая оказывает сильное влияние на моря Западного сектора Арктики, теперь на синоптических картах представляет собою белое пятно.

Однако мы можем преодолеть это затруднение, имея большое количество собственных материалов. Предыдущие исследования, построенные на этих материалах, оказывают нам сейчас неоценимые услуги и показывают путь, по которому следует направить научную мысль.

Нет сомнения, что методика ледовых прогнозов с каждым годом будет совершенствоваться.

П. ЖУКОВСКИЙ

ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ГИДРОЛОГИЧЕСКИХ РАБОТ¹



На гидрологические работы в Арктике ежегодно расходуются огромные средства. Однако наши гидрологические сведения о северных морских бассейнах, полученные в результате эпизодических экспедиционных наблюдений, носят еще отрывочный характер. У нас есть порядочно материалов о прибрежной полосе, значительно меньше о центральной части Берингова пролива и проливов Лонга, Санникова и Вилькицкого. Совсем мало данных о годовых и сезонных изменениях и физико-химических элементах морской воды в этих районах.

Гидрологические явления в обширных северных морях сильно изменяются в зависимости от пространства и времени. Чтобы их изучить, необходимо большое количество гидрологических станций и наблюдений на различных горизон-

тах. Вычислить скорости течений с движущегося судна невозможно, его обязательно нужно ставить на якорь, а это не в специальных экспедициях часто делать невозможно. Имеющиеся же в распоряжении полярных станций плавательные средства — катера и вельботы — не могут обеспечить безопасной работы в открытом море. Из-за этого в центральной части проливов гидрологические наблюдения проводятся редко.

Например за 7 лет существования гидрологической группы на полярной станции Уэлен не проведено ни одной гидрологической станции в центральной части Берингова пролива. На этой станции имеются гидрологические данные только о течениях в прибрежной полосе (в 2—10 км от берега), а изрезанность береговой черты безусловно вносит существенные изменения в полученные станцией сведения о течениях.

В проливе Лонга, в районе мыса Шмидта, зимой 1936-37 г. совсем

¹ В порядке предложения.

не было обнаружено течения. Это объясняется тем, что гидрологические наблюдения и здесь велись только у берегов.

У мыса Шелагского в 1938 г. проведены только две полусуточные гидрологические станции, а за прошлые годы и того меньше. Такие скудные гидрологические сведения обязывали Арктический научно-исследовательский институт выделить этот район в отдельный участок для гидрологических работ. Между тем именно здесь изучение гидрологического режима моря представлено очень плохо.

Нормальное прохождение судов по Северному морскому пути можно обеспечить, только имея подробные сведения о ледовых условиях в период навигации. Чтобы получить хотя бы приближенный ледовый прогноз, гидрологи должны знать состояние льдов в северных морях и проливах, степень простоты морской воды к началу предстоящей навигации и температуру теплых течений, поступающих в летний период в эти моря. Однако и в этой области мы имеем только общие представления, так как систематически проводятся только прибрежные наблюдения.

Зимние гидрологические наблюдения на полярных станциях зачастую вместо колебания уровня воды показывают колебания льда. Не всегда производится нивелировка нуля футштока, не учитываются разница между уровнем и поверхностью льда и неизбежные перемещения футштока и мареографа. Нетрудно догадаться, что качество таких наблюдений невысоко.

Для гидрологических работ необходимо организовать 5—6 фундаментальных установок мареографа на Земле Франца-Иосифа, на Новой земле, на острове Диксон, в бухтах Тикси и Провидения и на мысе Шмидта.

В районе мыса Уэлен дрейфующий лед в течение большей части года (7 месяцев) затрудняет работу в центре пролива. Специальная экспедиция с базой в бухте Прови-

дения могла бы прекратить непроизводительную трату средств и дала бы возможность собрать наиболее полные сведения о гидрологическом режиме Берингова пролива и восточной части Чукотского моря. Изучение дрейфа льда и течений в проливе следует перенести из Уэлена на полярную станцию острова Ратманова. Это даст возможность вести наблюдения с двух сторон — с Чукотки и с Аляски.

И теперь еще на кораблях арктического флота можно найти лоцию, испещренную примечаниями «со слов местных жителей». Полагаться на такую лоцию в капризных гидрометеорологических условиях северных морей очень рискованно.

Чтобы получить наиболее полные и точные материалы о гидрометеорологическом режиме северных морей и проливов, обеспечить суда арктического флота высококачественными и научно обоснованными лоциями, необходимо совершенно отказаться от бессистемной разбросанности гидрологических групп. Основное внимание гидрологов должно быть сосредоточено на регулярном изучении гидрологического режима районов, удаленных от берега.

Во избежание ненужного параллелизма в работе необходимо все гидрологические исследования проливов поручить судовым экспедициям с двухгодичным циклом работ. Эти экспедиции должны проводиться на моторно-парусных шхунах водоизмещением в 300—400 т, на которых можно работать в открытом море. На обязанности гидрометеорологов полярных станций должны остаться только прибрежные рейдовые наблюдения.

Серьезное внимание нужно обратить на качество гидрологических программ, разрабатываемых Арктическим научно-исследовательским институтом. До сих пор они, как правило, делаются по одному шаблону, без всякого учета особенностей изучаемого района. Для полярной станции Уэлен, например, удобнее делать ранний весенний гидро-

логический разрез, чем осенний. В конце мая и в июне можно работать здесь на любом судне и собрать богатый материал для составления ледовых прогнозов к предстоящей навигации. Однако, несмотря на предложения работников станции, в программе 1940 г. для мыса Уэлен назначен только один гидрологический разрез в конце августа.

Работа гидрологов судовых экспедиций и гидрометеорологов полярных станций должна быть строго координирована, должны быть учтены все специфические особенности каждого исследуемого района. Только при этих условиях гидрологическая служба оправдает свое назначение и окажет большую помощь освоению Северного морского пути.

А. ШАТУРОВ

ПОДГОТОВКА КАДРОВ

(Из опыта работы на ледоколе „И. Сталин“)



От кадров, работающих на наших ледоколах, зависит сохранность той огромной ценности, которую представляют собой наши линейные корабли.

Каждый руководитель обязан тщательно изучать кадры, с которыми он работает, которыми руководит. Руководитель на ледоколе сможет добиться четкой, эффективной работы каждого члена команды только в том случае, если он сумеет изучить характер и способности каждого работника, если он будет ценить и беречь кадры, следить за ростом и моральным состоянием каждого товарища, будет готов в любую минуту помочь ему делом или советом.

Этого принципа я строго придерживался, работая с людьми и руководя ими.

Приведу несколько примеров. На собрании одной из вахт во время беседы с кочегарами я заметил, что у т. Шашерина, кочегара I класса, неважное настроение. Ему, опытному и технически грамотному кочегару, казалось, что корабельная администрация недостаточно ценит его работу. Выяснив причины недовольства т. Шашерина, я по-товарищески побеседовал с ним, кое-что разъяснил, кое в чем разубедил.

Тов. Сурмачев был принят на наш корабль кочегаром II класса. За короткое время он показал себя внимательным, старательным и добросовестным работником. Старший кочегар т. Савельев по своей инициативе начал обучать его. Вот уже около года, как т. Сурмачев работает кочегаром I класса.

Кочегар I класса т. Мосеев пришел к нам с ледокола «Садко». Раньше он работал машинистом и 3-м механиком на тральщиках. С первых дней своего пребывания на ледоколе «И. Сталин» т. Мосеев проявил себя одним из опытных кочегаров. Ему поручили ответственнейшую работу по закрытию горловин при разводке котлов, переборке арматуры и т. д. Как эту, так и любую работу он выполняет безукоризненно. Командование повысило ему зарплату, окружило вниманием, а сейчас выдвигает его старшиной кочегаров.

Надо знать наклонности каждого товарища. Вот видишь, например, что кочегар интересуется слесарным делом, — ему надо дать возможность поработать на арматуре.

У нас, на ледоколе «И. Сталин», практиковался метод прикрепления работников к определенным участ-

кам работы. К старшему кочегару т. Вихрову было прикреплено котельное отделение № 4, к старшему кочегару т. Ершову — котельное отделение № 1 и т. д.

Большую пользу приносили нам совещания, которые я проводил со старшими кочегарами каждой вахты перед ответственной работой. Во время этих совещаний я старался учесть все неясные для старших кочегаров вопросы, дать на них исчерпывающие ответы, советовал, как лучше расставить людей на участках. При распределении вахт необходимо учитывать, чтобы состав их был одинаков во всех отношениях, как по числу опытных и неопытных работников, так и по состоянию их здоровья и по другим признакам.

На ледоколе «И. Сталин» лучшими, старшими кочегарами (старшинами) считаются тт. Вихров и Ершов. Они пользуются большим авторитетом среди кочегаров. Этот авторитет они заслужили знанием дела и личным примером, который в деле воспитания кадров играет огромную роль. Например, когда в одном из котлов потекли дымогарные трубы, тт. Вихров и Ершов старались устранить этот дефект, не считаясь ни со временем, ни с условиями работы. Они ушли отдыхать только тогда, когда работа была выполнена.

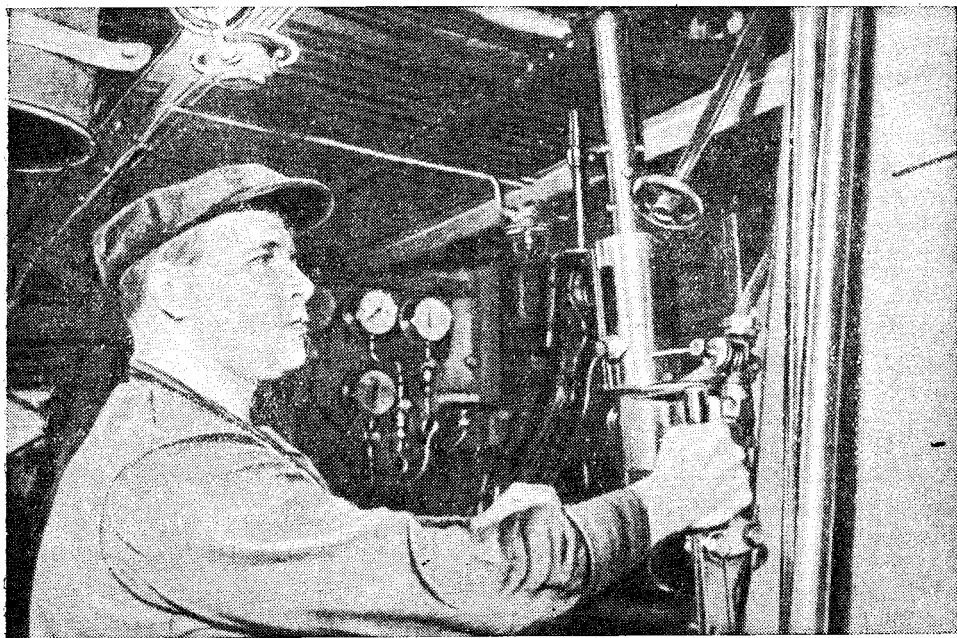
Успех всякого дела решают кадры, овладевшие техникой. Помочь кадрам овладеть этой техникой должен все тот же руководитель.

Механикам и кочегарам ледокольных кораблей доверено большое котельное хозяйство, которое играет решающую роль в нормальной эксплуатации корабля. Есть пар — корабль живет полной жизнью, и наоборот — малейший перебой в работе котлов сейчас же сказывается на всем сложном организме корабля. Для того чтобы котлы работали нормально, необходимо через определенные промежутки времени производить их наружный осмотр и отмечать все изменения. Как можно

чаще нужно осматривать топки и дымогарные трубы, следить за исправностью трубок пароперегревателей и сальников арматуры, содержать в чистоте дымогарные трубы и принимать все меры к тому, чтобы котловая вода содержала возможно меньшее количество солей.

Особое внимание необходимо уделять главным и вспомогательным стопорным, а также предохранительным клапанам. Вся арматура котла должна быть постоянно в полной исправности и свободно закрываться руками. Если в котлах много масла или большой осадок соли, необходимо по крайней мере продуть котлы, а по возможности прощелочить содой. Соль в котлах выпаривается из забортной воды, которая попадает в цистерны через холодильники, щели в отсеках и клапаны. При испарении соль оседает на поверхности нагрева, т. е. на наиболее чувствительной части котла. Специальный прибор — соленометр — дает возможность определить соленость (плотность) воды, находящейся в котле.

Научить машиниста или кочегара обращаться со сложными механизмами корабельного хозяйства, беречь машину и умело управлять ею можно, только наладив систематическую техническую учебу. На ледоколе «И. Сталин» техническая учеба долго не могла наладиться. Находилось много различных причин для того, чтобы отложить это дело «до следующего раза», до более удобного времени. Только приказ нового капитана ледокола т. Белоусова об обязательном прохождении техминимума решительно повернул дело. Когда же началась планомерная техническая учеба, то сами «студенты» вскоре поставили вопрос об увеличении часов на техническую учебу. Они поняли, что они знают далеко не все, что им полагается, и недостаточно твердо. Им захотелось узнать гораздо больше. Учеба была организована по группам. Две группы кочегаров с большей подготовкой и две — с меньшей. Программа для всех



В машинном отделении ледокола «И. Сталин»

Фото Д. Дебазова

групп была одна. Разница заключалась в методе преподавания.

Техническую учебу по котельному хозяйству вели 4-й механик Соколов, старший кочегар т. Кириллов и я, по машинам — 2-й механик т. Донаусов и дублер 2-го механика т. Эйхерт.

В процессе учебы были организованы и практические занятия в котельном отделении. Были дни, когда все плиты в котельных отделениях были исчерчены схемами котлов. Учеба продолжалась около двух с половиной месяцев. Затем была организована комиссия под председательством т. Белоусова, в составе тт. Неупкоева, Эйхерта, Макарова и заведующей учебной частью т. Рощиной для проверки полученных учащимися знаний. Окончившие учебу получили свидетельства на право занимать соответствующие должности. Из отличников учебы нужно отметить тт. Нижника, Ремизова, Боброва, Колосова, Васильева, Мосеева, Германова, Николая Смирнова.

Техническая учеба сыграла большую положительную роль в жизни

экипажа корабля. Заметно вырос интерес к техническим вопросам. Нередко теперь можно видеть, как кочегары в свободные от вахты часы разбирают какой-нибудь чертеж или забрасывают механика техническими вопросами. Усилился приток рационализаторских предложений. Кочегар Николай Смирнов внес, например, предложение устроить дверцу для очистки прогаров от сажи снизу, а не с передней части котла. Внесено также предложение об измерении температуры в каждой топке. Многих интересует вопрос о продувании котла на ходу.

В промышленности, на железнодорожном транспорте и в сельском хозяйстве широко вошли в жизнь стахановские школы. Они помогают осваивать новые методы передовиков производства.

Организованная у нас на ледоколе стахановская школа кочегаров ставила своей целью передать учащимся опыт работы лучшего кочегара. Мы стремились научить каждого учащегося-кочегара, какие и когда держать огни, куда забрасывать свежий уголь, как правиль-

но подламывать уголь, как лучше чистить топку и т. п. Мы хотели добиться такой организации труда кочегара у топки, чтобы он при наименьшей затрате сил мог дать наибольшую производительность труда. Для этого прежде всего перед работой у него должен быть подобран, проверен и сосредоточен в одном месте весь необходимый инструмент (лопаты, пики, скребки), чтобы кочегар не делал ни одного лишнего усилия, ни одного ненужного движения. Кроме того мы хотели научить кочегара непосредственно у топки уметь обращаться с приборами машины, понимать их взаимодействие, знать их применение.

В стахановских школах машинистов нужно изучать те механизмы, которые находятся на корабле, трубопроводы и способы их переключения, а также методы стахановцев-машинистов по ремонту. Эти занятия должны вестись в такой форме, чтобы каждый учащийся мог сам определить ошибки в своей практической работе.

Занятия в стахановских школах необходимо вести небольшими группами, в 3—4 человека каждая, и периодически созывать конференции нескольких групп.

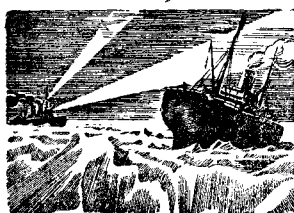
Техническая учеба может развиваться успешно и дать положительный результат только при том условии, что сами преподаватели, т. е. те же руководители-практики, будут систематически повышать свой технический уровень, будут в курсе всех новостей техники своего дела. Иначе они рискуют отстать от своих учеников и подчиненных. К сожалению, Мурманское

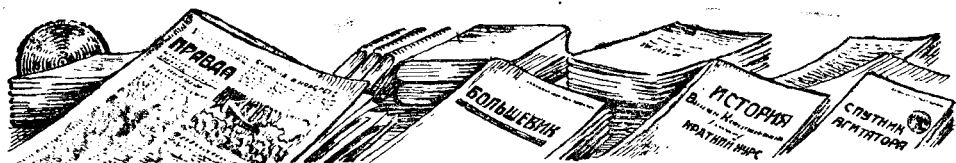
пароходство и Морское управление Главсевморпути почему-то совершенно самоустранились от технической учебы на местах и даже не интересуются ходом этой важнейшей работы на кораблях. За 5 лет моей работы в арктическом флоте ни разу после окончания навигации не было создано совещание командного состава нескольких судов, чтобы обменяться опытом работы, обсудить новые технические вопросы.

Командиры (я имею в виду низовых командиров) арктических кораблей не получают никакой технической литературы, а в Арктике ее достать нелегко. Они вынуждены пользоваться только теми знаниями, которые приобрели несколько лет назад в вузах и техникумах, хотя техника неуклонно движется вперед. Например, я слышал, что можно производить верхнее продувание котлов на ходу, но сам этого попробовать не решался, не будучи знаком с этим вопросом.

Кадры, овладевшие техникой, дают высокую производительность труда, показывают образцы подлинно стахановской работы. Многие кочегары ледокольных кораблей отмечены высокой правительственной наградой — орденами и медалями Союза ССР. Многие получили значок «Почетному полярнику», похвальные грамоты и благодарности Главного управления Севморпути.

От корабельной администрации, от руководителей больших и малых, от их чуткого и бережного отношения к людям, от их стремления выращивать квалифицированные кадры зависит дальнейшее улучшение работы ледокольного флота.





Партийная жизнь

М. КИМБАР

КУРСЫ КОМАНДНО-ПОЛИТИЧЕСКОГО СОСТАВА ГЛАВСЕВМОРПУТИ



Для того чтобы быть действительным участником всего многогранного социалистического строительства, руководитель любой отрасли хозяйства должен быть большевиком-ленинцем, а «ленинец не может быть только специалистом облюбованной им отрасли науки, — он должен быть вместе с тем политиком-общественником, живо интересующимся судьбой своей страны, знакомым с законами общественного развития, умеющим пользоваться этими законами и стремящимся быть активным участником политического руководства страной. Это будет, конечно, дополнительной нагрузкой для большевиков-специалистов. Но это будет такая нагрузка, которая окупится потом с лихвой». (И. Сталин. «Вопросы ленинизма», стр. 599, 11-е изд.).

Чтобы помочь нашим кадрам овладеть основами марксизма-ленинизма, ЦК ВКП(б) издал «Краткий курс истории ВКП(б)» — эту энциклопедию основных знаний марксизма-ленинизма.

Миллионы партийных и непартийных большевиков — в том числе и полярники самых отдаленных уголков Арктики — изучают историю партии. Капитаны пароходов и штурманы, радисты и механики, инженеры заводов, строителей далекого Севера упорно работают над повышением своего идейно-политического уровня.

Идя навстречу полярникам, Политуправление Главсевморпути организовало в феврале — апреле 30-дневные курсы для старшего и среднего комсостава Главсевморпути.

В Зырянке, Сангарах, Игарке, Мурманске, Архангельске, Нордвике и Провидении и в других местах полярники Арктики слушали лекции, самостоятельно работали над основами марксизма-ленинизма, активно участвовали в семинарах.

Учебный план курсов был так составлен, что центр тяжести всей учебной работы сосредоточивался на изучении истории ВКП(б) и важнейших материалов XVIII съезда партии. Из общего количества в 300 часов на это было отведено 204 часа. Для повышения производственной квалификации командного состава на курсах читались лекции по экономической географии Севера, о Северном морском пути в третьей пятилетке и задачах навигации 1940 г., по военно-морскому делу. Кроме того, были прочитаны лекции по международным вопросам и внешней политике СССР.

По просьбе Политуправления Управление пропаганды и агитации

ЦК ВКП(б) выделило для курсов группу квалифицированных лекторов по истории ВКП(б) и международному положению. Политуправление обеспечило курсы специально подобранными комплектами библиотек, в которых, кроме «Краткого курса», политического словаря, истории СССР, был сборник материалов в помощь изучающим историю ВКП(б), составленный Политуправлением. Эти библиотеки, разосланные в самые отдаленные пункты Арктики, оказали большую помощь в самостоятельной работе слушателей.

Учебная работа на курсах была построена таким образом, что первая половина дня отводилась на лекции по истории ВКП(б), самостоятельную работу и консультации. Во вторую половину рабочего дня читались лекции по другим дисциплинам и проводились семинары по истории ВКП(б). В процессе самостоятельной работы, на которую было отведено 118 часов, слушатели пользовались регулярной консультацией. Систематическая квалифицированная консультация способствовала лучшему усвоению и пробудила интерес к более глубокому изучению вопросов. Помимо консультаций, связанных непосредственно с изучением истории ВКП(б), слушатели консультировались и о том, как надо работать с книгой, составлять конспекты и т. д. Эта методическая помощь очень помогла товарищам, они приобрели навыки самостоятельной работы.

Лекции по истории ВКП(б) читались и по главам «Краткого курса», и по отдельным произведениям Ленина и Сталина. Например были прочитаны лекции по работе Сталина «Марксизм и национальный вопрос», по работам Ленина «Шаг вперед, два шага назад», «Две тактики социал-демократии в демократической революции» и др.

Семинары, как правило, проходили оживленно и активно.

В Мурманске, когда обсуждалась тема «Курс партии большевиков на подготовку вооруженного восстания. VI съезд партии», выступило 12 человек. Семинар продолжался 4 часа.

Активные и продуманные выступления на семинарах свидетельствуют о том, что большинство товарищей настойчиво работало над курсом.

Капитан парохода «Сталинская Конституция» т. Булавин, беспартийный, с пятнадцатилетним стажем работы, на итоговом собрании заявил, что он впервые так серьезно изучал историю партии. Тов. Кармолина, инженер завода, член ВКП(б), выступая на семинаре по теме «VIII съезд Советов», привела очень интересный фактический материал о том, как происходят выборы в странах капитализма. Старший радист т. Тертичный, выступая на семинаре по теме «VI съезд партии и подготовка к вооруженному восстанию», очень подробно остановился на вопросе «Марксизм и вооруженное восстание», предварительно поработав над статьями Маркса, Ленина, Сталина. Тов. Тертичный говорил около 30 минут, и вся группа с большим интересом и вниманием слушала его выступление.

Несмотря на напряженный учебный план, почти все слушатели законспектировали все 12 глав «Краткого курса». Даже после 10-часового рабочего дня многие часто отдавали учебе еще и ночные часы.

Развернувшееся социалистическое соревнование мобилизовало слушателей на борьбу за лучшие оценки, лучшее качество работы. Слушатели брали на себя обязательство учиться на «хорошо» и «отлично», читать кроме «Краткого курса» произведения классиков марксизма-ленинизма.

Упорная, настойчивая работа дала хорошие результаты. По неполным сведениям из 8 организаций 84 человека получило оценку «отлично», 83 — «хорошо», 74 — «удовлетворительно». В числе товарищей, получивших оценку «удовлетворительно», имеются такие, которые по уровню своего развития были значительно ниже основной массы слушателей.

Они впервые серьезно и самостоятельно работали над «Кратким курсом» и отдельными произведениями классиков марксизма-ленинизма. Эти товарищи своей большевистской настойчивостью сумели преодолеть все трудности.

После окончания курсов многие товарищи были использованы на пропагандистской и агитационной работе. Например, в Тикси политотдел организовал лекторскую группу из товарищей, закончивших месячные курсы командного состава. В Мурманске товарищи Голубев — механик с ледокольного парохода «Садко», Капелов — штурман «Садко», Стародубцев — механик «Сталинграда» используются в качестве пропагандистов и агитаторов. По имеющимся отзывам, они хорошо справляются с порученной работой. В этом сказалась положительная практическая роль курсов.

Для того чтобы курсы могли себя целиком оправдать, необходимо в дальнейшем их работу начинать с декабря-января, а не в феврале-апреле, так как в это время начинается подготовка к навигации и старший комсостав трудно отрывать на 30 дней от производства.

Практика работы на курсах показала, что учебный план, составленный Политуправлением, оказался реальным, исходящим из конкретных условий и запросов Арктики. Но в работе курсов были и отдельные недостатки. Так, из-за отсутствия литературы не были использованы часы для самостоятельной работы по военно-морскому делу. Для подготовки к семинарам по истории ВКП(б) необходимо запланировать большее количество часов, чтобы слушатели могли иметь больше времени для тщательной и серьезной подготовки.

Курс лекций по международному положению и внешней политике СССР, вызвавший большой интерес у слушателей, надо дополнить изучением политической карты. Тогда этот курс будет еще более полноценным.

Политотделы должны установить постоянную связь с товарищами, окончившими курсы. Курсы только заложили основу для дальнейшего изучения марксизма-ленинизма. Серьезная работа товарищей по овладению теоретическим богатством большевизма еще впереди.

Нужно следить за ростом товарищей, за тем, как они себя проявляют на агитационной и пропагандистской работе, чтобы закрепить их знания и вырастить хороших агитаторов и пропагандистов.

Полученные теоретические знания несомненно улучшат и производственную работу руководителей, расширят их кругозор.

Партийные организации получили значительное подкрепление в лице товарищей, окончивших курсы.

Организацию таких курсов необходимо практиковать и в будущем.





Знатные люди Арктики

ПОЛЯРНЫЙ ШТУРМАН ПАДАЛКО

Работа в полярной авиации трудна, но современная техника значительно облегчает эти трудности. Залогом безопасности полета служат точные навигационные приборы, знание летного дела, правильное снаряжение самолета и спокойные, обдуманные действия экипажа. Это глубокое убеждение полярного штурмана Вадима Петровича Падалко — трезвого и рассудительного мастера воздушной навигации.

Арктика требует сейчас систематической умелой работы.

Профессия штурмана-полярника стала у нас так же обычна, как профессия инженера или мастера на любом индустриальном предприятии. Вместо цеха — штурманская рубка. Летные приборы — вместо заводских механизмов и станков.

Летная жизнь штурмана Падалко не изобилует «неожиданностями». Она напоминает точно и безотказно работающий механизм.

Путь Вадима Петровича в полярную авиацию начался не гладко.

В 1933 г. он поступил в авиацию Главсевморпути и вскоре был назначен штурманом на двухмоторный гидросамолет типа «Савойя-55». Экипаж получил задание совершить грандиозный и очень трудный для того времени перелет по маршруту

Севастополь—Чукотка и оттуда вдоль побережья Северного морского пути, через Архангельск, в Москву. Так должно было начаться знакомство Падалко с Арктикой. Трагический случай помешал этому.

В середине июня летающая лодка плавно оторвалась от сверкающей на солнце морской поверхности. Радостным летним днем провожала Севастопольская бухта отважный экипаж в дальний рейс.

Катастрофа произошла над Волгой, в 20 км от небольшого волжского городка Вольска. Как это случилось, штурман не помнит. Он потерял сознание и очнулся уже в каюте большого речного парохода. Разбитый самолет утонул. Командир — опытный летчик Бухгольц, 2-й пилот и корреспондент газеты «Комсомольская Правда» погибли. Раненых — штурмана и бортмеханика спасли рыбаки.

После четырехмесячного лечения Вадима Петровича назначают вместе с Ритсляндом штурманами в экспедицию дирижаблей для спасения челюскинцев. Во Владивостоке дирижабли были погружены на океанские пароходы и вместе с экипажами доставлены на Чукотку.

Дирижаблям не пришлось участвовать в спасательных операциях. Штурман Падалко и в этот раз не летал над полярными районами.

Для многих пилотов, бортмехани-

ков, штурманов настоящая летная жизнь начиналась в Арктике. Здесь накапливался их опыт, развивалось практическое летное мастерство. Падалко же еще до поступления в полярную авиацию был довольно опытным штурманом и к тому же высококвалифицированным бортрадистом и радиотехником.

В 1925 г. Вадим Петрович поступил на отделение авиационных радиотехников в Московскую школу специальных служб Военно-воздушного флота. Учеба не обошлась без неприятных инцидентов. На втором году состоялось «воздушное крещение» курсанта Падалко. Оно оказалось довольно горьким.

В один из летних дней курсанты собрались на аэродроме для практических занятий. Инструктор школы — летчик А. Д. Алексеев подошел вместе с Падалко к тренировочному самолету и сказал пилоту:

— Провезите курсанта Падалко.

Вадим Петрович влез в кабину. Самолет пошел в воздух. Через 10 минут на развороте он потерял скорость, перешел в пике и с высоты 150 м свалился на землю в районе Всехсвятского. Из-под обломков самолета вылезли пилот и курсант, ушибленные и испаряпанные.

После окончания школы т. Падалко был назначен старшим радиотехником Научно-испытательского института военно-воздушных сил.

В эти годы создавалась могущественная советская военная авиация. Специалистам приходилось решать самые разнообразные задачи. Падалко работал главным образом по испытанию всевозможных средств радиосвязи, а также боевого вооружения самолетов. Одновременно он проходил стажировку для получения звания летчика-наблюдателя.

Шестилетняя работа в Научно-испытательском институте обогатила Падалко обширным запасом

авиационных знаний и выработала в нем настойчивость и дисциплину.

Самой серьезной школой воздушной навигации в условиях Арктики была для Падалко работа на Чукотке в 1934-35 г.

В конце марта 1935 г. самолет «Р-5», на котором летал Падалко, получил задание доставить бензин из бухты Провидения в Анадырь. Бензин был предназначен для самолета М. В. Водопьянова, совершавшего большой перелет из Москвы в Хабаровск через Сибирь и далее вдоль побережья Тихого океана на север до мыса Шмидта.

В 80 км от Анадыря самолет «Р-5» попал в сильную пургу и совершил вынужденную посадку в пустынной местности. Экипаж оказался в весьма затруднительном положении. На борту самолета не было палатки и спальных мешков. Весь запас продовольствия составлял 4 кг.

Пурга обещала затянуться надолго. Работая при сильном порывистом ветре и густом снегопаде, экипаж соорудил вокруг стабилизатора снежную избушку. В ней пришлось прожить десять дней. «Помещение» обогревали примусом. Пищи выдавалось в день всего по 100 г на человека.

Наконец пурга стихла. Вадим Петрович запеленговался и сообщил свои координаты в Анадырь. Усталые, обессиленные недоеданием, летчик и штурман стали готовиться к вылету.

Когда прибывший в Анадырь Водопьянов узнал, что самолет «Р-5» совершил вынужденную посадку, он немедленно вылетел на выручку.

Экипаж самолета «Р-5» пытался запустить мотор, но первая попытка не удалась. Снова стали подогревать воду и масло в снежной «берлоге». Только разожгли примус — и тут же услышали гул самолета. Выйдя из избушки, они увидели самолет Водопьянова, который уже шел на посадку. Вскоре оба самолета были уже на пути в Анадырь.

Этот эпизод лишний раз убедил Вадима Петровича в том, как важно в условиях Арктики тщательно снаряжать самолет.

Впоследствии Падалко показал себя чрезвычайно предусмотрительным штурманом. В этом одна из причин его уверенности и четкости в работе.

Вскоре штурман вылетел по новому заданию. Нужно было исследовать центральную часть Чукотского полуострова, расположенную среди Анадырских гор, и подыскать место для постройки перевальной радиостанции. До этого времени над центральной областью Чукотки самолеты не летали. Совершались только отдельные рейсы по маршруту, проходящему в восточной части Анадырского хребта, между заливом Креста и Ванкаремом. На штурмана ложилась большая ответственность — он должен был вести самолет над неисследованной гористой местностью.

В состав разведывательной экспедиции входило два самолета. Они совершили посадку на озере Яки-тикен. В течение нескольких часов экипажи обследовали малоизвестные окрестности озера, расположенного в горах. Здесь они встретили лишь несколько чукчей, в первый раз увидевших самолет.

Этой экспедицией начался ряд исследовательских и разведывательных полетов, в которых участвовал Падалко в последующие годы.

В 1936 г. болезнь не позволила Вадиму Петровичу участвовать в арктических экспедициях. Он в этот период работал начальником штаба Московского авиаотряда и начальником штурманской службы Управления полярной авиации.

В следующем году Падалко с летчиком Задковым работал на изысканиях тихоокеанских авиалиний.

Самолет Задкова «Дорнье-Валь» вылетел из Красноярска в Хабаровск, откуда должны были начаться изыскания.

Прилетев в Читу, экипаж выяснил, что продолжать перелет по намеченному маршруту нельзя.

Оставалось еще два варианта: вернуться в Иркутск и продолжать рейс по ленской авиатрассе до Якутска и далее выйти на побережье Охотского моря, либо лететь в Витим на Лене. Выбрали последний, более короткий маршрут. Путь из Читы в Витим пролегал через Муйский хребет, достигающий в некоторых местах высоты в 3000 м. Над этим районом тоже никогда не летали самолеты. Самолет «Н-2» стартовал из Читы без метеосводок, так как в ожидании их пришлось бы задержаться на несколько дней. Благодаря умелой, безошибочной работе экипажа и точной прокладке курса самолет успешно завершил первый участок пути до Якутска.

Второй участок — от Якутска до Аяна на Охотском море — также проходил по совершенно новой трассе. Самолет летал над долиной реки Алдан и далее перевалил через Яблоновый хребет, достигающий высоты в 2000 м.

От Аяна начались изыскательские полеты, главным образом по побережью Охотского моря и в районе между Комсомольском, Усть-Тугуром и Чумиканом. Здесь, в Субарктике, подготавливались подходные пути к Арктике, которые в дальнейшем должны были способствовать освоению арктических районов.

В воздушных изыскательских экспедициях роль штурмана очень велика. Падалко блестяще справился с возложенными на него задачами и в этой экспедиции завоевал прочный авторитет опытного штурмана-исследователя.

В августе, в самый разгар изыскательских работ, экипаж самолета «Н-2» получил срочное задание лететь на Аляску и принять участие в розысках Леваневского.

Экипаж решил долететь до Аляски за четыре дня. Цель была достигнута. 19 августа самолет опустился на аэродроме мыса Барроу (Аляска), покрыв расстояние в 4700 км.



ПОЛЯРНЫЙ ШТУРМАН ОРДЕНОНОСЕЦ В. П. ПАДАЛКО

Рис. художн. Е. Протопопова

Штурман Падалко, несмотря на отсутствие хороших карт и опыта самолетовождения в Американском секторе Арктики, справился со своей работой блестяще.

После однодневного отдыха экипаж занялся доставкой бензина на большую лагуну, откуда намечался вылет самолетов на поиски. Из Фербенкса были получены радиокompас и другие навигационные инструменты. Под руководством Падалко они были установлены на самолете. Штурман сам тщательно отрегулировал и проверил их.

В течение двух дней самолет был полностью подготовлен и вылетел на розыски. На море была очень плохая погода, полет проходил в чрезвычайно трудных условиях. Штурману приходилось быть особенно бдительным и точным, чтобы прокладывая курс, не проходить над одними и теми же местами.

Экипаж обыскал все побережье до самой канадской границы и несколько раз углублялся в море.

В разгар поисков к мысу Барроу подошел ледокол «Красин» и стал в 150 милях от берега. Экипаж самолета «Н-2» решил использовать ледокол в качестве базы горючего. Это позволило самолету летать на север значительно дальше. Параллельно с розысками экипажу было поручено производить ледовую разведку для «Красина».

В последнем разведывательном полете на борту самолета находился капитан ледокола «Красин» тов. Белоусов. Вскоре густой туман закрыл ледокол. Посадка вблизи «Красина» оказалась невозможной. Летчик опустился в 70—80 милях от ледокола в открытом море, недалеко от кромки льда. В течение трех суток экипаж жил на самолете. По 8—9 раз в сутки приходилось перетаскивать машину с места на место, так как сильная передвижка льдов грозила самолету сжатием. Это был необычайно тяжелый труд. Как только погода улучшилась, самолет прилетел к «Красину».

В 1938 г. Вадим Петрович принял участие в большой экспедиции под руководством Героя Советского Союза летчика Алексева. Нужно было вывезти людей с дрейфующего каравана судов, возглавляемых ледоколом «Ленин». Эта сложная операция была удачно проведена, и в этом немалая заслуга штурмана.

По окончании работы в экспедиции Падалко летом улетел на ледовую разведку морей Лаптевых, Восточносибирского и Чукотского. В работе по ледовой разведке, по изысканиям новых авиатрасс и транспортным рейсам Вадим Петрович показал себя опытным, всесторонне подготовленным штурманом.

Летом 1939 г. Вадим Петрович участвовал в ледовой разведке Восточносибирского и Чукотского морей. Большую часть своей летной работы Падалко проводил в восточных районах Арктики. Он завоевал авторитет полярника, специалиста по Чукотке и восточным арктическим морям.

За самоотверженную работу во время арктических навигаций 1938—1939 гг., за выдающиеся заслуги в деле освоения Северного морского пути штурман Вадим Петрович Падалко был награжден правительством орденом Трудового Красного Знамени.

Самым интересным и специфическим по своему характеру Вадим Петрович считает агитперелет по побережью Великого северного морского пути на самолете «Н-169» под управлением известного полярного летчика И. И. Черевичного.

Зимой 1940 г. тяжелый транспортный самолет «Н-169» оторвался от снежного поля Московского аэропорта. На борту самолета находились работники Политуправления Главсевморпути и артисты Филармонии. Среди грузов было много политической и художественной литературы, предназначенной для полярников. Самолет посетил все полярные станции и другие предприятия Главсевморпути, расположенные на побережье. За время



Самолет «Н-2» в 1937 г. в море Бофорта. В штурманской кабине В. П. Падалко, рядом сидит М. П. Белоусов, бывший в то время капитаном «Красина»

рейса была проведена большая политическая и культурно-массовая работа.

Почти весь перелет протекал в исключительно трудных метеорологических условиях. Из общего количества 220 летных часов 50 приходилось на долю слепого полета. Присутствие на борту большого количества людей повышало ответственность экипажа. Спаянность и взаимное доверие экипажа позволили не только успешно завершить агитперелет, но и выполнить ряд сложных и ответственных заданий Управления полярной авиации.

Через несколько дней после прибытия в Москву экипаж получил экстренное задание отвезти в Амдерму винты для самолета летчика Фариха и разыскать самолет «Н-276» летчика Еременко, совершившего вынужденную посадку. Винты были доставлены точно в срок. Второе задание выполнить не пришлось, так как самолет Еременко и без посторонней помощи благополучно прибыл на свою базу.

За годы своей работы Вадим Петрович выработал четкую систему самолетовождения в арктических условиях. Существует много спосо-

бов самолетовождения, которые применяются при различных условиях полета. Ознакомившись с заданием, Падалко всегда заранее продумывает, каким из этих способов, в зависимости от дальности полета, географических факторов и синоптической обстановки, удобнее будет вести самолет. Но и во время самого полета обстановка иногда заставляет изменять намеченные раньше планы.

От обстановки, в какой проходит полет, зависят и условия работы полярного штурмана. Например, если полет протекает при хороших метеорологических условиях и в распоряжении штурмана имеются достаточно точные карты, от него требуется только систематическое измерение путевой скорости и угла сноса самолета, сличение пролетаемой местности с картой, отметка по времени контрольных ориентиров и внесение соответствующих поправок в заданное пилоту направление (если имеются отклонения от курса).

Большие трудности ожидают штурмана при наличии неточных карт. А ведь еще нет удовлетворительных карт многих районов

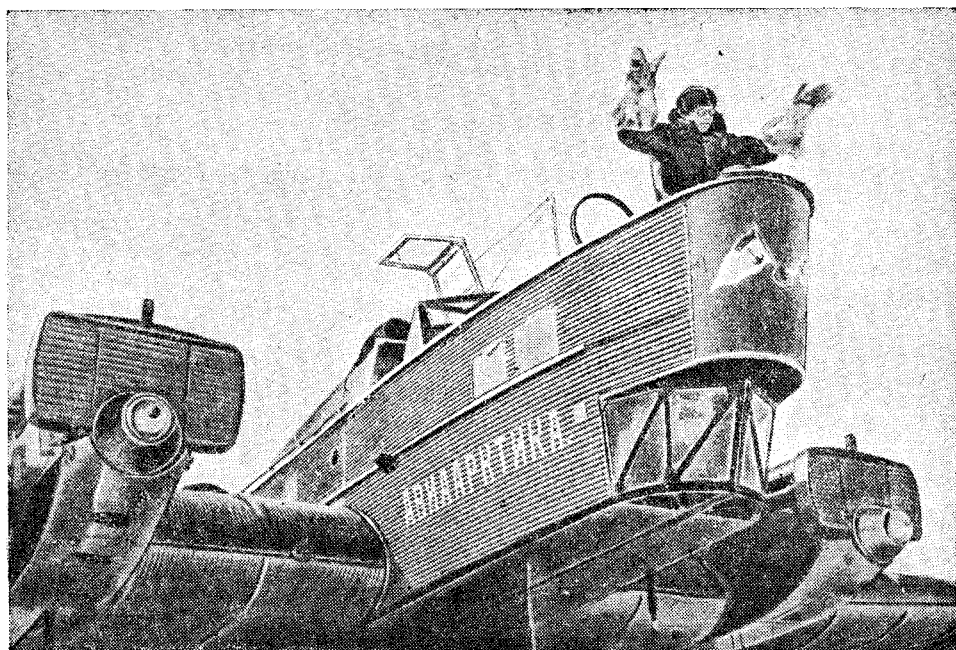
Арктики и Крайнего севера. При неточной карте часто получается большая разница между путевой скоростью, измеренной по приборам и вычисленной по контрольным ориентирам. В таких случаях штурман должен полагаться только на наиболее крупные контрольные ориентиры, нанесенные на карту и связанные с астрономическими пунктами. В основном же при самолетовождении он должен пользоваться приборами.

При полете над местностью, не имеющей правильных карт, Вадим Петрович тщательно отмечает все особенности данной местности, устанавливает фактические расстояния и местонахождение контрольных ориентиров. У Падалко можно найти много карт с его поправками. Они не могут, конечно, служить основанием для исправления географических карт, так как они значительно менее точны, чем полученные при аэрофотосъемке или инструментальной съемке местности. Однако карты, исправленные

на основании личных наблюдений, значительно облегчают дальнейшую работу штурмана.

Перед полетом над незнакомой местностью Вадим Петрович всегда расспрашивает летных работников, уже пролетавших над ней, о географических особенностях района, о точности карт и т. д. Такой обмен опытом бывает для штурмана очень полезным и нередко избавляет его от необходимости открывать давно открытые «Америки».

При полетах над новыми территориями, во время изыскания авиатрасс или разведывательных полетов над неисследованными и труднодоступными районами Вадим Петрович большею частью применяет приборное самолетовождение и с особой тщательностью наносит поправки на карты. В перелете 1938 г., например, выяснилось, что довольно крупное селение — Оленекская культбаза (в верховьях реки Оленека) совершенно неправильно указано на карте. Такие грубейшие ошибки на картах Севера часто об-



Самолет «Н-227» в бухте Тикси вырывается на старт. Штурман В. П. Падалко указывает летчику путь к месту старта

наруживают полярные штурманы. Иногда на картах встречаются не существующие в действительности реки и озера и, наоборот, отсутствуют крупные объекты. Например, во время агитперелета зимой 1940 г. экипаж обнаружил в восточной части Таймырского полуострова горный хребет, достигающий высоты 1000 м и не нанесенный ни на одну карту.

Универсальность штурманского мастерства Падалко особенно ярко проявляется в полетах при неблагоприятной метеорологической обстановке.

Иногда бывает, что горизонтальная видимость настолько плоха, что пилоту приходится вести машину вслепую по приборам. Однако вертикальная видимость при этом остается удовлетворительной, и штурман может наблюдать местность только в строго вертикальном направлении. При такой видимости, которая обычно ограничивается несколькими сотнями, а порой и десятками метров, очень легко пройти ориентир на близком расстоянии и все же его не заметить. В таких случаях Вадим Петрович заведомо немного отклоняется от курса, чтобы выйти к хорошо заметному ориентиру.

Зимой 1940 г. самолет «Н-169» летел из Амдермы в Игарку через Хальмерседе. Весь этот маршрут исключительно беден ориентирами. На протяжении многих десятков километров простирается голая равнинная тундра. Метеорологическая обстановка была чрезвычайно неблагоприятна. В течение 6 часов пилоты вели самолет вслепую, по приборам. Прежде всего нужно было выйти к Хальмерседе. Трудность заключалась в том, что в случае даже небольшой ошибки в 1—2 км (это почти идеал точности курса) Хальмерседе можно было не заметить. Падалко умышленно проложил курс несколько южнее Хальмерседе, так как он знал, что там берега рек Пур и Таз заросли густым кустарником и низким чахлым лесом. Растительность распо-

ложена только вблизи самых берегов на расстоянии не более 1—1½ км. Растительность вдоль реки была прекрасным ориентиром. Самолет прошел десятью километрами южнее Хальмерседе и пересек хорошо видимые поросшие зеленой берега рек Пур и Таз.

Второй участок от Хальмерседе до Игарки самолет также пролетел по заведомо измененному курсу, чтобы выйти севернее Игарки. Река Енисей там течет по прямой линии, а к югу делает много крутых поворотов. В плохую погоду самолет значительно легче вести по прямой линии, чем следовать за изгибами реки.

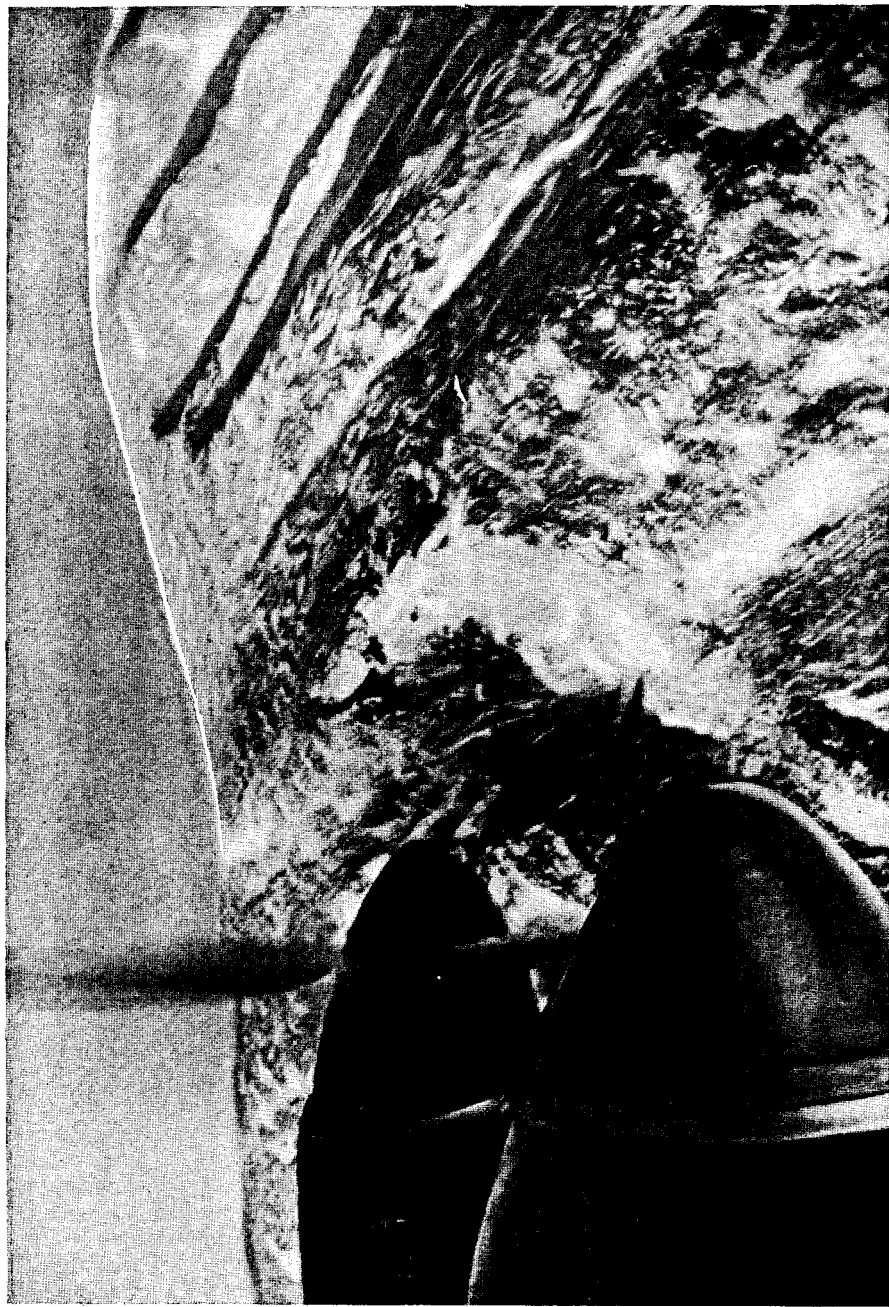
Самолет вышел на 15 км севернее Игарки и над лесистым обрывистым берегом Енисея спокойно продолжал полет до Игарки.

Большую роль в полярной авиации играют способы самолетовождения по радио и астрономическим приборам. Они применяются при слепом полете и полете над облаками. Особенно сложны в условиях облачности взлет и посадка. Пробивание облаков и пилотирование в сплошной облачности всецело зависят от искусства пилота. В слепом полете штурман обязан только правильно выдерживать направление полета.

Когда самолет находится над точкой посадки, указываемой радиокompасом, штурман должен помочь пилоту выбрать правильное направление для пробивания облачности. Он указывает также курс, по которому следует снижаться, исходя из конфигурации местности. В его обязанности входит описать пилоту характер района посадки, сообщить о препятствиях.

Во время посадки штурман должен внимательно следить за приближением земли и при виде ее сигнализировать пилоту. Наконец, после того как «нащупана» земля, штурман сообщает пилоту примерно время приближения к границам аэродрома.

Во время полетов за облаками



САМОЛЕТ «И-169» НАД АНАДЫРСКИМ ХРЕБТОМ

Фото В. Фроленко

Вадим Петрович с успехом применяет для воздушной навигации астрономическую ориентировку.

Штурман Вадим Петрович Падалко обладает богатым разносторонним опытом, позволяющим ему свободно и легко ориентироваться в любых условиях полета.

Деятельность штурмана нельзя отделить от работы всего экипажа самолета. Каждый полет требует четкой и слаженной работы летчика, штурмана, бортмеханика, радиста. Эти люди неотделимы друг от друга. Качеством каждого из них определяется качество всего экипажа.

Вадим Петрович — очень скромный человек, никогда не говоря-

щий о себе. Успехи каждого перелета он относит к хорошей работе всего экипажа.

Он прав, конечно: в авиации успехи большей частью принадлежат коллективу. Но коллектив тогда хорош, когда в него входят опытные и способные работники. К числу таких работников полярной авиации принадлежит штурман Падалко. Это подтверждает его многолетняя работа в Арктике. В течение семи лет Вадим Петрович налетал безаварийно 300 000 км. Он показывает образцы большого штурманского мастерства и выносливость полярника.

И. ФАЙНБОЙМ






В Центральном полярном бассейне

(МАТЕРИАЛЫ ГЕРОИЧЕСКОГО ДРЕЙФА ЛЕДОКОЛЬНОГО ПАРОХОДА «Г. СЕДОВ»)

Д. БУТОРИН

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

РАССКАЗ БОЦМАНА

 Первые я попал на ледокольный пароход «Г. Седов» еще в 1928 г., а с 1933 г. находился на нем безотлучно. Все свое морское образование, сноровку и практику получил на «Седове», если не считать, что, как каждый помор, я сызмалу промышлял на парусном карбасе.

Вначале мне пришлось плавать на «Седове» в качестве матроса второго, а затем первого класса. Весной 1938 г., после того как самолетом был вывезен на Большую землю старый боцман «Седова», меня назначили боцманом. Уже в самом конце нашего исторического дрейфа я был назначен четвертым помощником капитана. «Седов» был для меня морским университетом.

Во время свободного плавания, до того как «Седов» попал в ледовый дрейф, мои обязанности ничем не отличались от обязанностей любого матроса. Я работал на палубе, участвовал в погрузке и разгрузке судна, стоял на вахте, принимал участие в швартовке, стоял за рулем, часами просиживал в «бочке», выискивал путь среди льдов.

После того как началась зимовка, мне, как и всему экипажу «Седова», пришлось заняться не совсем обычной для моряков работой. Нужно было подготовить и оборудовать судно для предстоящего дрейфа в полярных льдах. Ведь для зимовки во льдах «Седов» совсем не был приспособлен!

Прежде всего надо было дать судну осадку. Если этого не сделать, может повредить винт, могут быть всякие другие неприятности.

Пока котлы еще не потухли, мы стали давать осадку судну. Было на корабле пятьсот пустых бочек, которые мы взяли в Тикси. Бочки, находившиеся в трюме, мы налили соленой водой. Балластом нам служил и шлак из угольных топок, находившийся в трюме.

У нас было три карбаса, два нефтяных катера — «петушка» и один бензиновый, спасательные шлюпки. Все они помещались на палубе. Чтобы сохранить равновесие судна, мы их с палубы убрали.

Возни с карбасами и катерами было много и в дальнейшем. Натерли мы из-за них себе мозоли. Такой карбас, без груза, весит тонны полторы, а «петушок» — 3 т. Подвижки льда были частые и силь-



Д. П. Буторин за штурвалом «Г. Седова» проверяет работу отремонтированного руля

Фото Р. Кармен

ные. Почти каждую пятидневку приходилось нам весь наш «флот» перетаскивать по льду с места на место.

Нам пришлось проделать большую работу, чтобы укрепить корпус судна айсбимсами. Айсбимсы — специальные поперечные мощные брусы. Эти брусы распирают борта судна для того, чтобы помочь ему противостоять сжатию.

Наиболее уязвимыми местами были: машинное отделение, котельная и трюм № 2. Эти-то места и необходимо было поддержать добавочными креплениями.

Втроем с матросом Малыгиным и плотником Каминским мы стали изготавливать айсбимсы.

Крепкая штука — эти айсбимсы. Берешь четыре четырехгранных бревна, накладываешь их друг на друга, схватываешь большими болтами, оковываешь железом концы этой конструкции — и айсбимс готов. Остается упереть айсбимс концами в стрингеры (продольные крепления судна) и, чтобы во время сжатия айсбимс не погнулся, подвести под него деревянную стойку.

Условия для работы были не очень подходящие, не такие, как в

доке, на твердой земле. Но труд наш был очень нужен. Впоследствии эти айсбимсы здорово помогли.

Вторым помощником в борьбе со льдом был аммонал. Думается мне, не было бы аммонала — не спасти нам судна. Все время мельчили мы льды вокруг судна аммоналом. Как дойдет крупный лед до намеченной линии, мы его тут же и взрываем.

Аммоналом заведывал я. За время дрейфа сделался вроде специалиста по подрывным работам.

Когда нужно было очистить судно ото льда (как было, например, когда ледокол «Сталин» выводил нас изо льдов), тоже применялся аммонал.

Техника взрыва довольно простая. Берешь бутыль, наполняешь ее аммоналом (в такую бутыль влезало аммонала килограммов 30 — 35), из спасательного пояса вырезаешь хорошую пробку, вставляешь сквозь пробку фитиль из расчета метр фитиля на две минуты горения, и взрывчатый снаряд готов.

Однако не сразу закладываешь большую бутыль с аммоналом. Предварительно вырубаешь пешней во льду отверстие глубиной от полметра до метра. В это отверстие вводишь маленькую бутыль с аммоналом, поджигашь фитиль. Аммонал рвет лед, образуется ямка. Из нее специальным сачком (наподобие сачка, которым вылавливают рыбу) вытаскиваешь битый лед и спускаешь следующую бутылку с аммоналом уже поглубже, пока не доберешься до воды.

Большую пользу аммонал принес нам и тогда, когда мы готовились к прилету летчиков с Большой земли. Ровной площадки достаточного размера на льду не было. Мы взрывали лед на поверхности аммоналом, а потом уже расчищали и выравнивали площадку.

Для защиты судна от движения льда мы вначале пытались при замерзании окалывать его и пробивать во льду специальные майны.

Майна — обыкновенная прорубь

во льду длиной 15—20 м и шириной метра 1½. Вначале делается такая майна, потом небольшая ледяная перемычка, затем снова майна. Так вокруг всего судна.

Обычно майны делаются во всех портах и затонах, где суда становятся на зимовку. Такие майны и мы стали делать осенью 1937 г. в начале зимовки. Не учли мы только одного: в затоне лед стоит, а «Седов» зимовал в дрейфующем льду.

Только сделаешь майну — очередное сжатие все поповеркает. Снова начинаешь окалывать.

Мы вскоре заметили, что эти майны даже приносили вред. Они не уменьшали давления льда на корпус судна, а, наоборот, при сжатии увеличивали его. Весь лед устремлялся на место наименьшего сопротивления и особенно сильно жал борт там, где была майна.

Вскоре мы отказались от такого способа борьбы с давлением льда на корпус судна.

Так мы готовили к зимовке наш корабль, так мы обороняли его от всяких сюрпризов в дрейфе, так мы берегли доверенную нам партией и правительством социалистическую собственность.

Но этого было мало. Мы обязаны были думать и о людях, которые будут жить на корабле. Надо было взяться за внутреннее оборудование помещения.

Угля на корабле было мало, приходилось его экономить. Мы убрали лишние перегородки, соединили несколько кают в одну, получился общий кубрик. Отопить такой кубрик, конечно, проще, чем несколько кают.

Чтобы сэкономить топливо, мы обшили досками стены кают и потолок. Между стенами и досками для лучшей изоляции набросали шлак, сколотили особые тамбуры в рубке радиста, у капитана, в твин-деке. Тамбуры были хорошей защитой от ветра и снега.

Перед тем как потушить котлы и прекратить паровое отопление, мы изготовили для каждого кубри-

ка камельки. Делали эти камельки так: брали обыкновенную бочку из-под горючего, прорезали в ней дыры для трубы и топки. Колосниковую решетку делали из решетчатой ступеньки трапа, а трубы — из листового железа. Для этого пришлось кое-где оторвать лист-другой обшивки котлов. Внутри печь обкладывалась кирпичом, а труба выводилась наружу. Печь отапливалась углем.

Вместе с котлами потухло и электричество. Мы перешли на керосиновое освещение. Первую зиму у нас были еще хорошие десятилитровые лампы и немного стекол к ним. После, когда стекла полопались, мы были вынуждены лампы делать из консервных банок, стекла — из обрезанных бутылок и т. д.

Вообще, приходилось крепко изворачиваться. Взять хотя бы такую вещь, как рукавицы. Работу нужно было вести часто при сильном морозе и ветре, а рукавиц не было. У нас были старые, негодные овчинные полушубки. Взял я такой полушубок, вырезал места поцелее и пошил рукавицы. Рукавицы получились знатные. В них было тепло и удобно.

Из старых валенок приходилось делать новые. Ловчились по-всякому. Лежали у нас в трюме сыромятные шкуры от забитых на судне коров. Лежали без пользы. Вот и приспособили мы эти шкуры для ремонта валенок.

...Прошли тяжелые зимние месяцы, когда каждую минуту нам угрожала опасность сжатия. Кончилась полярная ночь, появилось солнце, наступила весна 1938 г.

В эту весну произошло в моей жизни серьезное событие: меня назначили боцманом.

Старый Боцман (улетевший на самолете на Большую землю) сдал мне хозяйство.

А хозяйство боцманское большое. За всем боцман должен присматривать.

В темные зимние месяцы все на «Седове» покрылось инеем. Палу-

бу, надстройки, люки, рангоут запорошило снегом. Когда снег стал таять, в трюмах и твиндеках начал появляться лед.

Нужно было весь этот снег и лед вычистить, обмести, вывалить за борт, не дожидаясь, пока все окончательно растает под лучами полярного солнца.

Необходимо было проверить весь аварийный запас, перебрать продукты, посмотреть, в каком состоянии мешки, ящики; жестяные банки смазать тавотом, чтобы они не заржавели.

Ведь шло лето, время теплое, когда все отпотевает. Не успеешь оглянуться — испортится.

Поработать пришлось много.

В конце августа к каравану, дрейфовавшему во льдах, подошел ледокол «Ермак». Вывести ему, однако, из дрейфа «Седова» не удалось. Нам предстояла еще одна зима. А может быть и не одна? Необходимо было подготовиться к наступающей полярной зиме и ночи.

Мы просмотрели всю теплую меховую одежду, разобрали ее, высушили, починили, приготовили для зимы. Подготовили пешни, багры, топоры, ломы, аммонал. На случай, если придется сходить на лед (и эта возможность не исключалась), мы проверили, в каком состоянии палатки, печки для них, лампы, колышки. Чего не было, смастерили сами.

Одним словом, сделали все, чтобы встретить вторую полярную ночь во всеоружии.

Зимой, в полярную ночь, под льдом и снегом не разглядишь, какой из себя «Седов».

А когда пришла весна, а за ней и лето, когда снег мы поскидали, сосульки потаяли, когда солнцем нас осветило, — поглядел я на судно, на корпус, на мачты, на палубные надстройки, и прямо за душу схватило.

Краска везде облупилась; потрескавшись от морозов, она отстала, висит паутиной. Кругом копоть, саж, грязь такая — ну прямо глаза не глядят.

Когда краска сходит, железный корпус начинает соприкасаться с воздухом и соленой водой, и сейчас же начинается коррозия, ржавчина.

Сначала легкая ржавчина идет по поверхности. Если ее так оставить, то пойдет она, как червяк, точить лист — будь он хоть из самой крепкой стали, и насквозь его может прогрызть.

Чтобы бороться с этой коррозией, в плавании всегда то там, то здесь подкрашивают судно.

В особенности это было необходимо в нашем плавании — в высоких широтах, во льдах. Погода сырая, температура меняется. Все это сильно влияет на железо, на сталь. Дерево тоже страдает. Надстройки, жилые и служебные помещения, рангоут — все от воды да воздуха начинает гнить.

Когда настало второе лето нашего дрейфа, мы начали красить судно.

Но легко сказать «красить судно», когда есть, чем красить. А что ты поделаешь, если у тебя на судне нет олифы — главной основы всякой краски?

Что такое олифа? Вареное маслянистое, конопляное или подсолнечное.

У нас было сырое подсолнечное масло. Но разве разведешь на сыром масле краску? Ведь она тогда не меньше двух недель сохнуть будет. А вдруг дождь пойдет и все смое?

Было решено варить масло. Это дело поручено было мне. Но что делать без так называемой «сушки», столь необходимой для варки олифы? Смеялись надо мной ребята: «Ничего, Буторин, у тебя не выйдет. Плохой у тебя завод».

Варил я олифу на льду — метрах в тридцати-сорока от «Седова», чтобы не наделать пожара: масло ведь легко вспыхивает.

Взял обыкновенный камелек, в него бачок опустил литров этак на пятьдесят. В бачок налил подсолнечного масла. Стою, кудесничаю: часов по десять — двенадцать шла

варка. Как выйдешь утром, так до самой ночи коптишься.

Варю и все пробую, не готово ли. Признак такой есть — спичку, перо или стружку надо опустить в кипящее масло. Если обуглилась сразу — значит готово.

Наконец я кончил первую варку. Обуглилась стружка. Остудил я олифу, взял кисть, чтоб попробовать. Сырая, не сохнет!

Раз не удалось, давай, думаю, другой раз попробую. Снова весь день простоял. Опять неудача!

Намучился я с этой олифой. В дождь варить ее нельзя. Капнет капля — сразу все вспыхивает. В ветер варить нельзя — раздует огонь, разольется кипящее масло. Разольешь, не загасишь. А закрыть бачок тоже нельзя.

Три варки олифы не получалась. В кают-компаний капитан тоже производил опыты с варкой олифы. Была открыта целая «химическая лаборатория». Наконец, после многих опытов мы добились успеха.

Секрет в том, что надо ее варить до черноты на самом сильном огне.

Краска получилась приличная. Испробовали мы ее — кроет ровно, сохнет быстро, воздуха и воды не боится.

Приготовил я олифы килограммов триста, можно было и за окраску приняться. Как на зло, погода была неподходящая — сырая, дождливая. В такую погоду красить нельзя, вся работа на смарку пойдет. Наконец, дождались сухих дней.

Кирками и молотками отбили ржавчину, соскребли ее скребками, прошли начисто стальными щетками, зачистили. Теперь можно было приниматься и за окраску.

Покрыли весь корпус до самого льда сурником, отбили ватерлинию белым пояском, одним словом — дали кораблю вид, какойлагается.

После окраски корпуса перешли на надстройки. Тут еще медленнее дело пошло. Белила везде дав-

но отвалились, гайки все проржавели. Видим, не справиться несколькими человеком. В один из дней с хорошей погодой был объявлен аврал. Стали красить всем экипажем.

Выдал я кисти, и вот все, начиная от повара и до капитана, стали мы приводить в порядок корабль. Покрасили все палубные надстройки по два раза белой краской, трубу выкрасили светлокоричневой, «палевой» (раньше труба была выкрашена в черный цвет). Потом принялись за рангоут. Мачты, стрелы, шлюпбалки, шлюпки покрасили. В дождливые дни, когда

на палубе нельзя было работать, красили внутренние помещения — твиндек, радиорубку, салон, каюты, ленинский уголок.

Кроме работы по специальности, мне, как и всем прочим товарищам, приходилось помогать в научных наблюдениях.

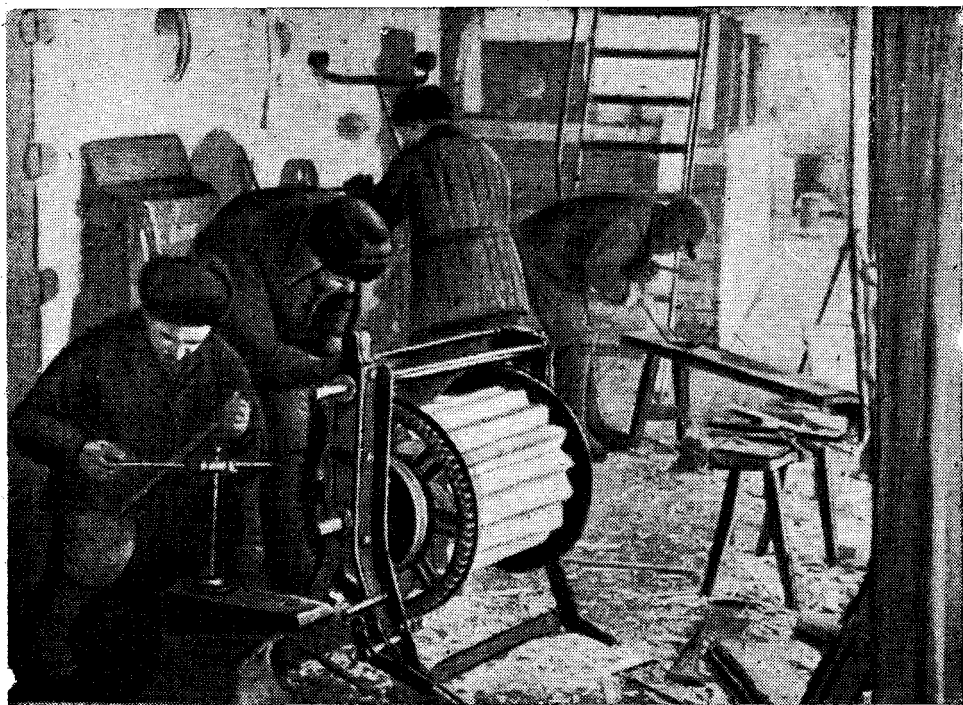
Для наблюдения за погодой, за температурой, силой и направлением ветра, давлением, влажностью, осадками необходима метеорологическая будка. Экипаж решил построить такую будку. За это дело взялись мы вдвоем с Гаманковым.

Сделали раму, стали вырезать из



Боцман ледокольного парохода «Г. Седов» Д. П. Буторин (слева) и машинист И. М. Недзвецкий красят корпус судна

Фото В. Буйницкого



Седовцы ремонтируют глубоководную лебедку

Фото В. Буйницкого

фанерок дощечки для стенок. Всего понадобилось двести дощечек по 60 см длины и 4 см ширины каждая. Потом сколотили будку, окрасили ее и установили на верхнем мостике. Хорошая получилась будка.

Потом, в Гренландском море, товарищи с ледокола «И. Сталин» удивлялись:

— Неужели эта будка сделана на корабле? Совсем как фабричная. Ничем не отличается.

Много нам пришлось поработать при изготовлении троса и лебедки для глубоководных гидрологических наблюдений.

Когда стало известно, что «Седов» остается в дрейфе, хотели взять трос и лебедку с «Садко». Но времени нехватило. Зима подступала. Каждый лишний час грозил зимовкой остальным кораблям. Тут хоть успеть погрузить уголь, продовольствие и топливо.

Когда «Седов» остался один, зашел разговор о тросе.

Для нас было ясно, какой громадный интерес для науки представляет изучение рельефа дна океана и измерение глубины в тех местах, где дрейфует наш корабль. Ведь здесь эти измерения никогда не производились.

На одном из производственных совещаний был поставлен вопрос о тросе.

Вдвоем с матросом Гаманковым мы принялись за работу. Впоследствии нам помогали и остальные товарищи.

Начали мы готовить трос из старых швартовых концов. Изготовленный трос намотали на барабан вьюшки, и 29 октября 1938 г., в день двадцатилетия комсомола, впервые запустили лебедку.

4100 м троса вытравили, а дна не достали. При измерении трос оборвался и затонул. 1800 м потеряли.

Нашли еще кусок троса из швартового конца, снова взялись за работу, расплетали и сращивали.

Потом еще несколько раз во вре-

мя измерений глубин трос обрывался. Материал оказался негодным.

Когда надежда была почти потеряна, мы решили попытаться сделать трос из толстого стального конца, который был предназначен для стоячего такелажа — для вант, фордунов и др. Около двухсот метров его находилось в трюме. Диаметр он был миллиметров сорок.

Вытащили трос на палубу и стали его расплетать. А уж октябрь месяц. Темно, холодно, ветер. Руки мерзнут, а в перчатках работать нельзя. С каждым днем мороз крепчает, руки жжет, как огнем, трос стальной так и липнет к рукам. Все время руки отогревать приходилось. Концы троса колючие, все пальцы и ладони стали в мелких царапинах. В них понабивалась грязь, совсем рябые руки стали. Долго потом грязь не сходила.

Расплели весь трос на много прядок, из сорокамиллиметрового получили трос диаметром в 2 мм. Таким образом постепенно весь трос расплели на отдельные тонкие проволоки.

Потом начали эти проволоки сращивать в один длинный трос.

Приступили мы к работе в начале октября, а к концу октября было у нас четыре с лишним тысячи метров троса.

Машинная команда смастерила глубоководную лебедку. Для этого механики взяли обыкновенную швартовую вьюшку, переделали ее и приспособили мотор.

В конце концов мы добились того, что трос больше не рвался, и мы могли измерять глубины.

Так работали мы на «Седове», воодушевленные любовью к нашей прекрасной родине, к партии, к товарищу Сталину, горячую поддержку и заботу которых мы чувствовали на протяжении всего дрейфа.

Подчас, когда стихия разгуливалась, трудненько нам приходилось.

Но мысль о том, что мы не одиноки, что с нами весь советский народ, что в тяжелую минуту нас не забудут, а окажут необходимую помощь, бодрила нас и помогала перенести все испытания.



*Боцман ледокольного парохода «Г. Седов»
Д. П. Буторин готовится к измерению
глубины океана*

Фото В. Буйницкого

ЛЕДЯНАЯ ПОДУШКА „СЕДОВА“



23 октября 1937 г. «Седов», «Садко» и «Малыгин» из-за тяжелых льдов и отсутствия угля вынуждены были остановиться на зимовку в дрейфующих льдах моря Лаптевых. В самом невыгодном положении оказался «Седов». Он остановился в битом старом и молодом льду, у кромки ледяного поля, образовавшегося осенью (см. рис. 1). В дальнейшем это неблагоприятное положение стало очевиднее, когда появились трещины и начались подвижки льда, происходившие в ноябре, декабре и начале января по направлению северо-запад-юго-восток (см. рис. 2). Подвижками льда «Седов» был отнесен больше чем на 200 м на северо-северо-запад.

Особенно сильное сжатие льда было отмечено 3 января 1938 г. Оно сопровождалось интенсивным торошением, треском и гулом льда.

Автору настоящей статьи поручено было произвести взрывы льда для защиты судна от раздавливания.

Прежде чем принять какое-либо реше-

ние, мы осмотрели льды на расстоянии более 500 м в одну и другую сторону от судна. Это обследование позволило установить характер происходящего торошения.

Торошения, сопровождающие сжатия льда, имеют различный характер, в зависимости от состояния ледового покрова, направления, усилий соприкасающихся полей льда и длины фронта сжатий.

В данном случае торошение льда происходило с надвиганием ледяных полей друг на друга. На рис. 3 видно, что впереди носа судна (к северо-северо-западу) поле льда, в которое вмерз «Седов», своей кромкой уходит под торосы и под кромку соседнего поля льда (слева направо). С правого борта «Седова», наоборот, кромка соседнего поля льда уходила под торосы и кромку льда, в котором находился «Седов» (справа налево). За кормой торошение происходило так же, как и впереди судна (т. е. слева направо).

Такой характер торошения молодого льда можно часто наблюдать с борта судна. При торошении толстого льда на поверхность той его части, которая уходит

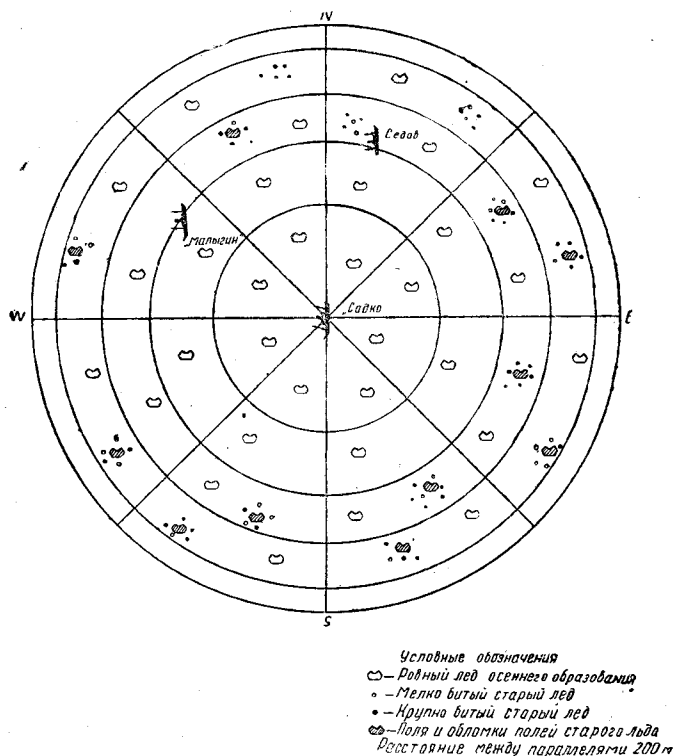


Рис. 1. Положение судов во льду при остановке на зимовку

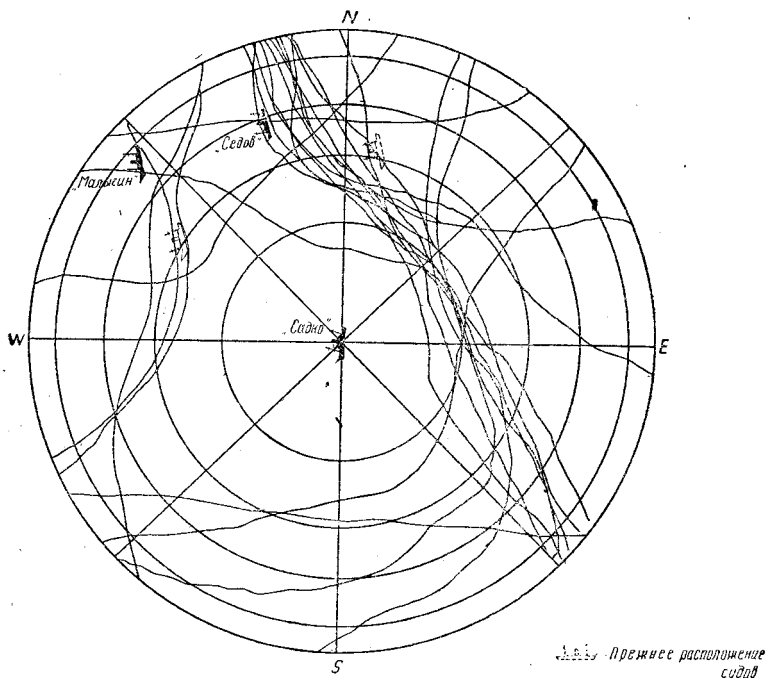


Рис. 2. Примерное направление трещин во льду с 1 ноября 1937 г. до 3 января 1938 г.

под торос и кромку соседнего поля льда, в результате ее прогиба выступает вода. Благодаря такому торшению, «Седову» не угрожала опасность быть раздавленным. Лед, при подходе к борту судна (осадка которого 3,5 м), уходил под его днище. Подводная часть судна была покрыта слоем льда, который образовался благодаря тому, что вода отдавала тепло через корпус судна.

Усилия льда поэтому не сосредотачивались на корпусе судна, как это происходило при раздавливании пароходов «Челюскин» в 1934 г. и «Рабочий» в 1938 г.

Нам оставалось только следить за характером торшения льда и в случае его изменения принять то или иное решение.

Около 16 часов 3 января 1938 г. слышались удары льда о днище судна. Это подтвердило наше предположение, что кромка соседнего поля льда уже достигла судна и проходила под ним на другую сторону.

Через 2—3 минуты удары во льду стали отдаваться уже по другую сторону судна. От подсова льдин ледяной покров в этом месте несколько вспучило. Через 20 минут торшение льда приостановилось. Поля надвинулись друг на друга на 30—40 м. В 19 часов 30 минут торшение льда возобновилось, и поля еще надвинулись друг на друга на 2—3 м. В 20 часов торшение прекратилось.

Теперь с левого борта «Седова» торосы из мелких льдин возвышались над уровнем моря больше чем на 2 м, они на-

ходились всего в нескольких метрах от борта, а к корме подходили вплотную. Судно было с трех сторон окружено торосами. Под днищем у него была ледяная подушка толщиной не менее 2 м, а по обеим сторонам даже около 3 м (равная двойной толщине льда осеннего образования). Во время торшений судно получило крен на левый борт в 5—7°.

Возникли опасения, что если лед начнет отжимать, когда он еще не успеет смерзнуться, то «Седов» может оказаться на чистой воде. Тогда, при дальнейших подвижках льда, он подвергся бы сильному сжатию. Чтобы избежать этого и вызвать торшение льда по правому борту, мы решили справа от судна разрушить лед взрывами. Благодаря этому лед, соединяющий по прямой линии гряды торосов впереди носа судна и за кормой, сильно ослаблялся.

Ночью мы произвели 7 взрывов. Заряды весили 10 кг, линия взрывов проходила в 15—18 м от борта судна. В течение 20 часов после этого никаких изменений в ледовом покрове не произошло.

В 19 часов 4 января ледяной покров дал трещину, которая шла с востока на запад по линии торосов. На траверзе «Седова» трещина разделилась, дав ответвление по направлению к судну. Это ответвление прошло по линии произведенных взрывов и дальше вдоль линии торосов на северо-северо-запад. Другая часть прошла на запад.

В течение зимы торшения льда совер-

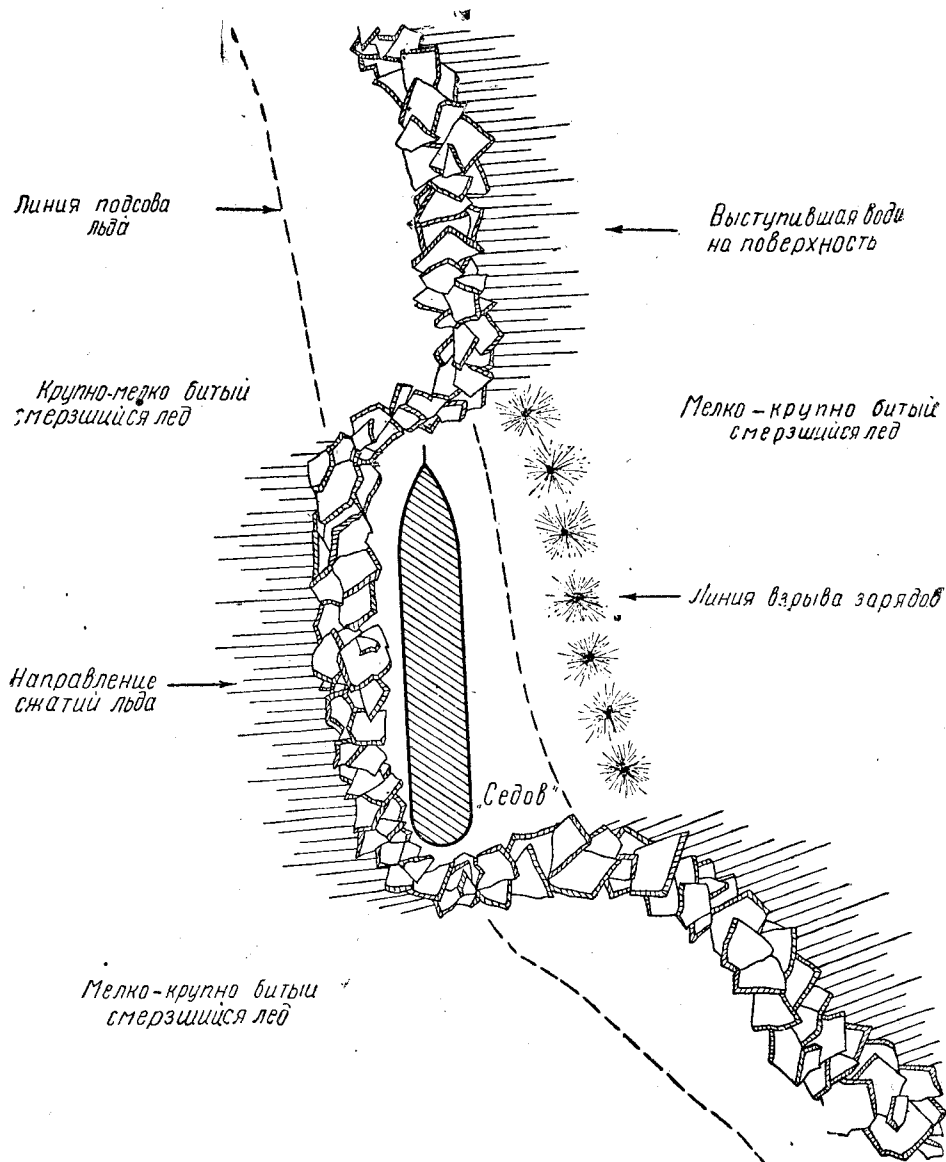
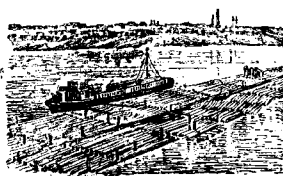


Рис. 3. Характер торошений льда у ледокольного парохода «Седов» 2 и 3 января 1938 г.

шенно изменили ледовую обстановку. Почти весь ледяной покров сторосился, и только вокруг «Садко» осталась небольшая площадь ровного невзломанного льда осеннего образования.

В ближайшее затем время подвижек

льда у судна не было. Благодаря созданным условиям ледяной покров около «Седова» настолько смерзся, что «Седов» оказался как бы в ледяной подушке, которая и обеспечила ему сравнительно безопасный дальнейший дрейф.





Трибуна стахановца

С. БУБНОВ

КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ И ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВЕТРОДВИГАТЕЛЯ „Д-12“



В 1937 г. для обслуживания электроэнергией радиоузла на полярной станции Тикси решено было установить ветродвигатель типа «Д-12».

В том же году туда был завезен нужный материал, в разобранном виде ветродвигатель, приехали люди для монтажа ветродвигателя и его обслуживания.

Место для постройки было выбрано в 800 м от приемного радиоузла на берегу бухты, при впадении в нее реки Сого. С одной стороны от ветряка было открытое водное пространство, со всех остальных — сухая тундра, упирающаяся в сплошной горный хребет, состоящий из холмов высотой в 100—250 м.

Зимой здесь преобладают ветры с гор (S—SW), летом — с моря (N—O).

Сила ветра в зимнее время, по наблюдениям метеостанции, иногда превышает 40 м в секунду.

Ветры в Тикси бывают очень часто. Ветродвигатель может работать почти все время и полностью обеспечить потребности полярной станции в электроэнергии.

Вскоре ветродвигатель «Д-12» был установлен, но при первом же ветре он потерпел аварию. Были разрушены и далеко унесены крылья, изогнута и частично разрушена хвостовая ферма, головка разбита на несколько кусков, а хвостовое оперение совершенно исчезло.

Нужно было капитально отремонтировать ветродвигатель и заменить некоторые детали.

В 1938 г. на полярную станцию прибыла новая смена, состоявшая из старшего механика и механика.

На моей обязанности старшего механика лежало руководство всей механической частью полярной станции.

Силовое хозяйство полярной станции помещалось в тесном, грязном сарае. Оборудование состояло из разрушенного ветродвигателя «Д-12», нефтяного двигателя «НР-15» и движка «Л-6».

Все двигатели были в неудовлетворительном состоянии и нуждались в срочном капитальном ремонте. Не только бытовые нужды, но даже и радиоузел они не могли обеспечить электроэнергией.

Башня ветродвигателя вследствие аварии была перекошена, узлы ослабли, верхний и средний балконы сломаны. Лебедка ветродвигателя была установлена не на фундаменте, а на двух деревянных брусках. Динамомашинка совсем не была установлена.

Крылья ветрового колеса при аварии совершенно разбило.

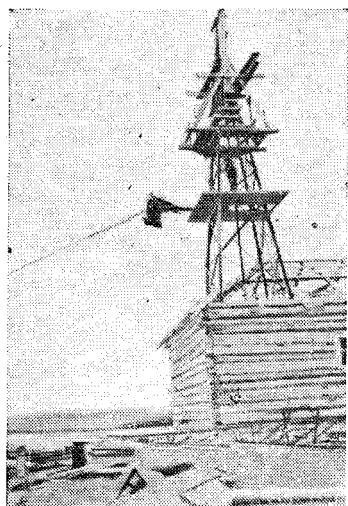
Хвостового оперения не было, а ферма его была изогнута и валялась на земле. Головка ветродвигателя, расколотая на несколько частей, висела на тросах, привязанная к вершине мачты.

Помещение ветродвигателя было нестроено. Не было пола и крыши, и помещение использовалось в качестве склада.

Новые части для ветродвигателя прибыли одновременно с новой сменой.

Тщательно осмотрев состояние разрушенного ветродвигателя, мы приступили к подготовительным работам по ремонту.

Затруднения встретились с материалами и рабочей силой. Материалы приходилось изыскивать на месте, мобилизуя внутренние ресурсы. В качестве рабочей силы привлекали к работе весь коллектив станции. Начальник полярной станции выделял нам в помощь необходимое число



людей, причем они часто работали за счет своего отдыха, после обычных вахт, так как постройка ветряка была объявлена авральной.

Зная, в каком состоянии находится ветродвигатель, я еще перед отъездом на полярную станцию консультировался о способах его восстановления с инженерами завода в Херсоне (месте постройки ветродвигателей). По мнению этих инженеров, чтобы сменить головку, обязательно нужно валить мачту, так как головка тяжелая (1,5 т) и установить ее на стоячей мачте невозможно. Для этого необходимо, сняв старую головку, новую смонтировать на земле, а после этого все сооружение, т. е. мачту с головкой и балконами, поднимать вновь.

На месте же оказалось, что совет консультантов здесь неприемлем. Чтобы свалить, а потом поднять мачту, нужно было бы, во-первых, разобрать дом, во-вторых — эта работа потребовала бы очень много средств, времени и рабочей силы, чем станция не располагала, а в-третьих — здесь не было соответствующих подъемных приспособлений (лебедок).

Ветродвигатель нужно было восстановить в максимально короткий срок. Надо было исходить из местных возможностей, применяя и рационализируя различные приемы и методы.

Решили восстановить ветряк, не разбирая дома и не сваливая мачты, а снять старую и установить новую головку при помощи лесов.

Прежде всего установили и укрепили две лебедки, два якоря для боковых оттяжек мачты, выровнили и подтянули узлы мачты, отремонтировали средний балкон и соорудили леса.

Леса состояли из двух бревенчатых стоек диаметром в 20 см высотой в 3 м. Бревна нижними концами упирались в крестовину опорной трубы мачты, а верхними соединялись посредством железных хомутов с бревенчатой перекладной такого же сечения, длиной в 2 м.

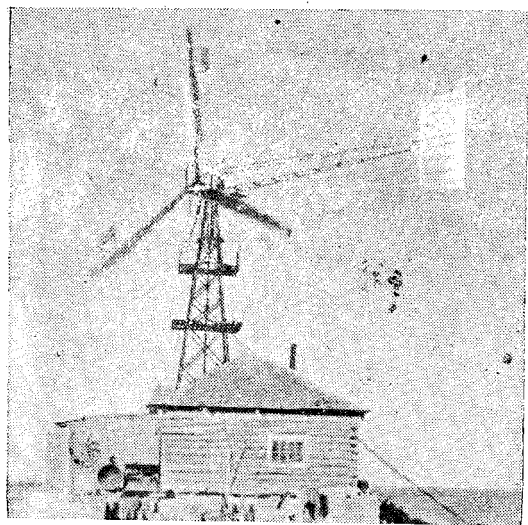
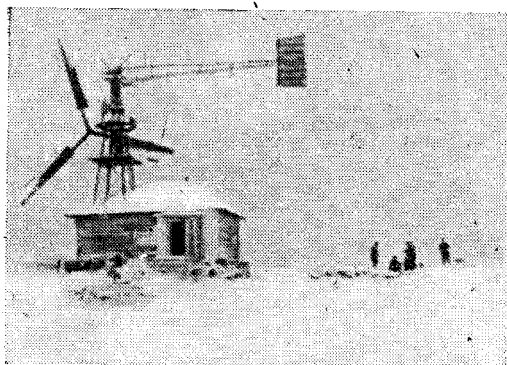
Бревенчатые стойки были привязаны тросами к вершине мачты. Положенные на средний балкон 4 доски, толщиной в 50 мм, были связаны между собой гвоздями. Раскосы из досок, диаметром 50 мм, связывали лежащие доски со стойками. Для работы наверху мачты сделали стеллаж из двух досок, прибитых гвоздями к стойкам.

На середине перекладки был укреплен одношкивный блок, через который проходил трос. Один конец этого троса шел к лебедке, второй — к разбитой головке.

При помощи этой конструкции разбитая головка была спущена на землю и подготовлено место для установки новой.

Среди вновь прибывших деталей ветродвигателя картер головки оказался без вала. Пришлось со старой головки снимать горизонтальный вал с подшипниками и монтировать их на новый картер.

Подъем новой головки производился так же, как и спуск старой. Для облег-



На полярной станции Тикси

Наверху: подъем головки ветродвигателя; в середине: подъем ветрового колеса; внизу: ветродвигатель сдан в эксплуатацию

чения подъема были только поставлены два добавочных блока.

Чтобы быстрее сдать в эксплуатацию ветродвигатель, приходилось работать с 8 часов утра до глубокой ночи. Днем, до наступления темноты, работали на улице, после этого — в помещении. Рыли котлованы, делали опалубку и бетонировали фундаменты для лебедки, леникса и динамомашин «ПН-100».

Установив лебедку ветродвигателя и динамомашину, сняли леса и восстановили верхний балкон с железной висячей лестницей.

Собранные к этому времени хвостовое оперение и ветровое колесо подняли и установили на место, пользуясь теми же подъемными лебедками.

Отремонтировав и установив механизмы пуска и остановки ветродвигателя, отрегулировали стабилизаторы, и ветродвигатель был пущен в нормальную эксплуатацию.

С тех пор он работает безотказно, без аварий и поломок, полностью обеспечивая потребности полярной станции в электроэнергии.

За полтора года работы выработано около 15 000 киловатт-часов. Энергия ветра полностью не использовалась, так как в ветреные дни только за 6 часов работы ветродвигатель обеспечивал потребность

станции в электроэнергии более чем на сутки.

* * *

Проведенный в Тикси опыт установки новой головки ветродвигателя без спуска мачты и разбора дома доказал возможность и рентабельность такого метода. При этом значительно экономятся средства, материалы, а главное — время.

На многих полярных станциях силовое оборудование бывает распылено по территории станции (ветродвигатель отделен от электросиловой).

Мы считаем, что при установке ветродвигателя дом, в котором будет помещаться его основание и динамомашинка, нужно делать больших размеров, чтобы сконцентрировать в нем двигатели внутреннего сгорания, ветряк и электрооборудование. Это создаст лучшие условия для обслуживания агрегатов с меньшей затратой рабочей силы.

Железные чехлы, надеваемые на механизмы регулирования для защиты их от пыли, в условиях Севера не оправдывают своего назначения. Во время метелей в них набивается много снега. Это выводит регулятор из строя и может повлечь за собой аварию ветродвигателя.

После первой же метели я снял чехлы. Без них двигатель все полтора года работал нормально.





Жизнь полярных станций

Б. ХАРИТОНОВИЧ

НА ОСТРОВЕ ДОМАШНЕМ

За небольшой клочок каменной земли вот уже десять лет ведется упорная борьба между природой и человеком.

Несколько раз полярную станцию на острове Домашнем пришлось закрывать, потому что туда не всегда могли пробиться ледоколы.

В 1930 г. ледокольный пароход «Седов» завез на островок необходимые материалы для постройки жилья-базы для экспедиций, которые предполагалось отсюда совершать для обследования и нанесения на карту берегов Северной земли. С этой же базы должны были производиться гидрометеорологические наблюдения и регулярно передаваться по радио на материк.

После месячных поездок на собачьих упряжках, борьбы с пургой приятно было возвратиться «домой», на базу, где ожидала баня, чистая постель, отдых, вести с Большой земли, из дому, от родных. Отсюда и появилось несколько необычное название острова — Домашний.

Остров Домашний расположен в той части Карского моря, которая редко полностью очищается от льда. Это затрудняет подвоз продовольствия и смену работников полярной станции.

Гидрометеорологические наблюдения в этом районе исключительно ценны, особенно во время арктической навигации. Они значительно уточняют ледовые и синоптические прогнозы, которые даются судам и самолетам.

Из-за неблагоприятных ледовых условий в 1934 г. станция была законсервирована, а работники станции вывезены на самолете. Только в марте 1936 г. самолет доставил на Домашний двух новых работников, которые восстановили работу стан-

ции. Это были радист Э. Кренкель и механик Мехреньгин.

Летом того же года туда была завезена новая смена из 5 товарищей, а станция снабжена продовольствием.

В марте 1938 г. все работники на самолете были вывезены на материк, а станция снова законсервирована.

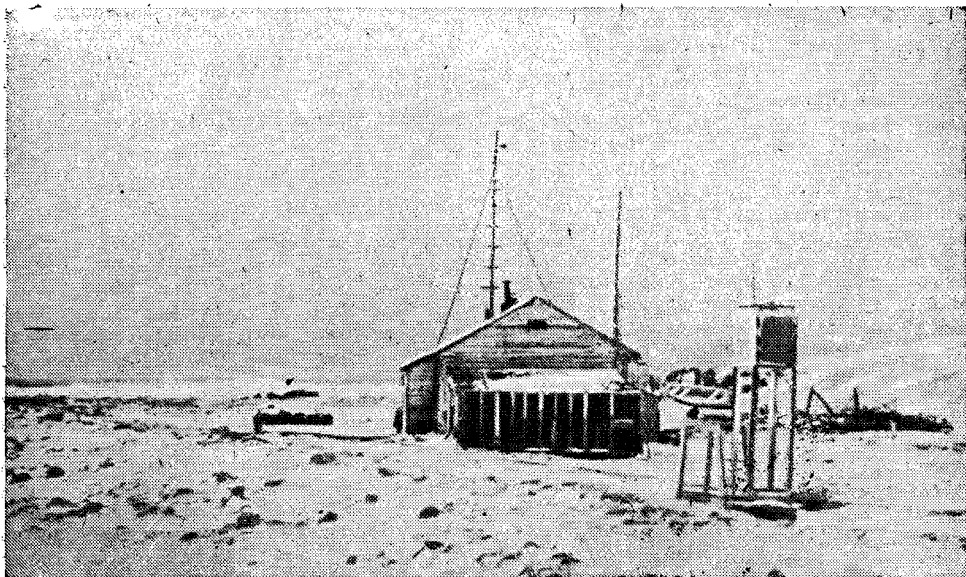
В конце 1938 г. вновь возникла необходимость станцию открыть. Из-за позднего времени работников пришлось выделить с Диксона. Управлением полярных станций был утвержден штат из 3 человек. Обязанности гидрометеоролога и радиотехника взял на себя автор этой статьи (он же был назначен старшим по станции). Мотористом изъявил желание ехать комсомолец Н. Андреев, работавший на Диксоне учеником механика. Поваром ехала Н. Харитонович.

Через двое суток после отхода с Диксона ледокольный пароход «Садко» доставил нас на остров Домашний.

Стоял конец сентября. Небольшой, вытянутый в длину, похожий на пирожок остров был уже покрыт тонким слоем снега. На галечной косе, прилепившейся к южной оконечности острова, виднелся небольшой дом полярной станции с заколоченными окнами. Рядом стоял маленький склад и несколько поодаль — миниатюрная баня.

Со скрежетом врезался в гальку нос шлюпки. Девственный снег покрылся следами. Команда ледокола начала выгрузку продовольствия, оборудования, топлива. Через полтора дня «Садко», дав прощальные гудки, оставил нас на острове одних.

Первые дни целиком посвятили уборке прибывших грузов, приводили в порядок станцию и подготавливали ее к нормальной эксплуатации.



Общий вид полярной станции на острове Домашнем

1 октября начались нормальные гидрометеорологические наблюдения и была установлена радиосвязь. Мы привезли с собой радиоаппаратуру и аккумуляторы, которые предусмотрительно зарядили еще во время пути на «Садко».

Хозяйство станции оказалось сильно запущенным. Помещения представляли собой типичную «зимовку». Электросиловая нуждалась в больших переделках, а радиорубка — в полном переоборудовании. Много пришлось затратить труда, чтобы навести чистоту и создать уют в жилой комнате. Оттуда мы убрали двухъярусные деревянные нары, а вместо них поставили железные пружинные кровати. Затем сняли множество всевозможных полок, покрывавших все стены, как в универмаге. Полки были заставлены вещами, которые с успехом могли храниться на складе, куда они и были перенесены.

Вымыв стены и потолок водой с мылом, мы окрасили их масляной краской. Повесили портреты вождей и географические карты. Смастерили тумбочку для патефона и пластинок. Из ящиков, матрацев и одеял сделали диван. Внесли в комнату хранившийся в сарае платяной шкаф. Висевшую ключами электропроводку заменили новой, а над столом повесили привезенный с собой шелковый абажур. У каждой кровати поставили туалетные столики, а впоследствии провели радиотрансляцию. На книжные полки, окна и двери повесили занавески и портьеры. Комната совершенно преобразилась. Уютная обстановка давала возможность хорошо отдохнуть, располагала к чтению и занятиям.

Переделки в электросиловой и переоборудование радиорубки шли параллельно с основной работой и были закончены в середине декабря.

Мы перебрали двигатель, заменили все износившиеся части. Динамо сильно искрило и не давало полной мощности. Обычно расточка коллектора динамо производится на токарном станке. У нас станка не было, и пришлось расточку производить вручную. С этим делом хорошо справился моторист Андреев. Динамо перестало искрить и стало давать полную мощность.

В соответствии с требованиями новой аппаратуры была разработана схема всей силовой электропроводки и распределительного щита. Электропроводку заменили новой, смонтировали новый электро-распределительный щит.

К аккумуляторным стеллажам были сделаны небольшие панельки с клеммами, к которым подходили концы кабелей от щита и непосредственно из радиорубки. К этим клеммам гибкими проводниками подключались аккумуляторные батареи, стоящие на стеллажах.

Часть силовой, где стоял двигатель, обили жестью, найденной на станции.

Умформер, питающий передатчик, перенесли из радиорубки в силовую, чтобы его шум не мешал работе и отдыху других работников станции.

Все помещение электросиловой, аккумуляторные стеллажи, верстаки и полки покрасили масляной краской.

Электрическое освещение было от двух напряжений: во время работы двигателя — от динамомашины в 120 вольт; в осталь-

ное время — от аккумуляторной батареи «Ж-33» в 12 вольт. Поэтому в жилых и рабочих помещениях была сделана двойная электропроводка. В тамбурах, собачнике и на чердаке горели лампочки от карманного фонаря в 4 вольта.

Мы проводили строгую экономию электроэнергии. Это было вызвано не только желанием сократить амортизацию аккумуляторов и двигателей, но и недостатком электролампочек. На второй год у нас осталось только две лампочки на напряжение в 12 вольт и около десятка лампочек карманного фонаря. Всю вторую зиму пришлось кухню освещать лампочками в 4 вольта, а с середины полярной ночи на такое же освещение перевести и радиорубку. Единственная уцелевшая двенадцативольтовая лампочка освещала общую комнату, причем пользование ею пришлось тоже ограничить. Например, часто радиопередачи мы слушали в темноте.

В радиорубке мы установили два новых приемника: длинноволновый типа «ПД-4» и коротковолновый типа «КУБ-4». Кроме того для дублирования основного длинноволнового приемника использовали имевшийся на станции приемник «БИ-234».

Для приемников «ПД-4» и «КУБ-4» сделали общее питание, которое проходило по кабелю из аккумуляторной и поступало на переключатели.

На станции имелось два длинноволновых радиопередатчика, оба кустарного производства. Они были отремонтированы и заново установлены. Один из них имел модулятор и использовался изредка для радиотелефонных переговоров.

Один передатчик считался «мощным» и работал на радиолампах «ГК-36». Питание к нему подводилось на накал от аккумуляторной батареи «Ж-33», а на анод — от умформера «РМ-2». «Мощный» передатчик использовался для связи с островом Диксон, с судами и с самолетами, а в случае атмосферных или других помех — для связи с Уединением.

Для регулярной радиосвязи с островом Уединения использовался второй «маломощный» передатчик. Работал он на лампах типа «УБ-132». Аноды и накал питались от аккумуляторов. На анод подводилось 160—200 вольт. При очень небольшой мощности этого передатчика он был хорошо слышен на острове Уединения и на соседних полярных станциях. Работая на нем, можно было значительно экономить электроэнергию, так как отпадала необходимость работы умформера, берущего на себя порядочную мощность.

Таким образом передающая часть радиостанции также дублировалась. Для быстрого перехода с одного передатчика на другой были установлены переключатели в антенне, противовесе и ключе.

Несмотря на незначительную мощность радиопередатчика Домашнего—15—20 ватт, удавалось в течение всего года работать со многими станциями Карского моря. Во время навигации нам удалось даже уста-

новить связь и принять телеграммы для переправки на материк с ледокольного парохода «Русанов», находившегося в то время у острова Рудольфа. Во всех случаях радиосвязь велась на длинных волнах.

Основные работы по благоустройству, и переоборудованию станции были закончены в декабре 1938 г. Мелкие недоделки были выполнены в течение всего первого года работы на Домашнем. Территорию станции после уборки частично засыпали галькой, которую подвозили весной с берега моря на собаках. Построили тротуар от жилого дома до метеорологической площадки. Подготовили к отправке на материк пятьдесят мест ненужного оборудования.

Только после переоборудования станции мы смогли спокойно работать, зная, что оборудование не сдadt.

Свободного времени стало больше, и мы смогли взять на себя выполнение ряда сверхплановых работ.

Кончилась полярная ночь. Море в пределах видимости было покрыто сплошным льдом. Только на севере, за северным мысом острова Голомянного, появлявшееся временами темное небо говорило о присутствии там чистой воды. Наблюдения за дрейфом и количеством льдов с этого острова были интересны для лучшего изучения ледового режима этого района. Мы решили ездить туда на собачьей упряжке. Всего совершили около тридцати поездок, покрыв за это время около 1 000 км. Упряжки у нас состояли из четырех собак.

Во время этих поездок на одной косе было найдено два буя, занесенных сюда, повидимому, течением из Баренцового моря, где они использовались для рыбачьих сетей. Один из буюв — алюминиевый и имеет полустертую надпись латинскими буквами; второй — стеклянный, с вытесненным на нем небольшим якорем.

Находка этих буюв натолкнула нас на мысль самим сделать и пустить несколько буюв. Может быть, наши буй дадут некоторые сведения о направлении дрейфа льда (мы их поместили на дрейфующие льды).

Сначала мы делали буй очень сложные. Изготовление их отнимало много времени. Затем, по предложению метеослужбы, стали делать буй более простой конструкции. Для этого в деревянных колодках высверливали дыры, в которые закладывали стеклянный патрон с помещенной внутри него запиской. Затем отверстие забивали пробкой, а снаружи на колодку набивали жезл в виде стрелы, указывающей ориентиром на пробку, также забитую снаружи жезлом. Деревянная колодка окрашивалась белой краской.

Весной и летом сделали 45 фотоснимков наиболее интересных форм льда, главным образом торосов и айсбергов. Для проявления и печатания снимков была оборудована маленькая фотолаборатория.

Сделали три профильных измерения льда общим протяжением в 2 км. Для этой цели было сделано 18 прорубей. Здесь же измеряли снеговой покров и глубины моря.

Весной 1939 г. для лучшего наблюдения за льдами сделали вышку, на которой установили теодолит. Наблюдение через трубу теодолита, снабженную визирными чертами, позволило отмечать даже слабый дрейф льда, проходивший в нескольких километрах от станции. В 2 км от станции обычно держалась кромка припая.

В мае над островом пролетел первый самолет ледовой разведки. Надвигалось навигационное страдное время. Мы начали обслуживать суда и самолеты метеорологическими и ледовыми сводками и радиосвязью.

Мы регулярно слушали радиообмен между Диксоном и Уединением¹.

Это позволяло нам своевременно обслуживать самолеты метеосводками и радиосвязью. Перехватывая телеграммы, шедшие в наш адрес, три раза нам удалось, не ожидая следующего срока связи с Уединением, начать подачу метеосводок для самолетов.

В случае большого количества корреспонденции мы связывались непосредственно с Диксоном.

Окончилась навигация 1939 г. Объем работы несколько уменьшился.

Новая смена на Домашний не попала. В районе станции была чистая вода, но дальше держался ледяной барьер, через который тщетно старались пробиться направляющиеся к нам ледоколы. Посадка самолета на воду около станции была связана с большим риском.

Обсудив создавшееся положение, наш маленький коллектив решил продержаться с имеющимися продуктами до марта 1940 г., когда в этом районе должны начаться полеты самолетов ледовой разведки. Они смогли бы привезти нам смену и забросить на станцию необходимое продовольствие и оборудование.

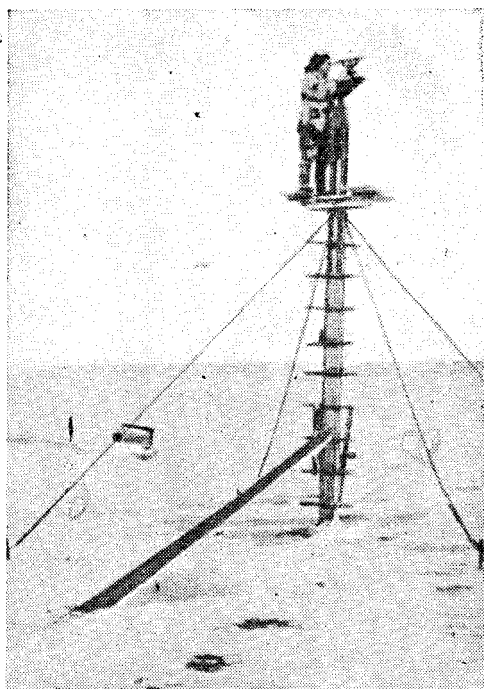
Начали готовиться ко второй полярной ночи на Домашнем.

Необходимо было заготовить свежее мясо для питания людей и на корм собакам. В течение месяца нам удалось найти и убить лишь четырех медведей. Трех из этих медведей убили в 5 км от станции. Перевозка мяса на станцию, при наличии только четырех ездовых собак, заняла несколько дней.

Больше убить медведей так и не удалось. Вероятно сплошные льды, сковавшие море в районе станции, вынудили медведей уйти на юг.

Мы максимально утеплили свой дом, часть стен его обили шкурами медведей. Щели в стенах тамбура и сарая, через

¹ Обыкновенно все метеосводки и корреспонденции нами передавались на остров Уединения, а оттуда они шли на остров Диксон. Распоряжения с Диксона к нам тоже шли через остров Уединения.



*Вышка, установленная на Домашнем в 1939 г. для наблюдения за дрейфом льда.
На вышке Б. Г. Харитонович*

которые в пургу наносило снег, замазали размешанным с водой снегом. Из плавника заготовили растопочный материал. Отремонтировали плиту и провели много других хозяйственных работ, чтобы обеспечить нормальную жизнь станции в полярную ночь.

Закончив с подготовкой к зиме, мы решили взять на себя несколько сверхплановых работ.

Нам хотелось как можно больше сделать для изучения Арктики, чтобы быстрее осуществить задание партии и правительства — превратить Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль.

Первая сверхплановая работа была проведена по профильному измерению льда. На протяжении 1½ км было сделано восемь лунок.

Затем начали готовиться к футшточным наблюдениям. Футшток пришлось установить в проруби, так как море уже покрылось льдом.

Над рейкой футштока установили небольшую палатку. Провели туда электрическое освещение. Вскоре ветром, дохнувшим до 11 баллов, лед от острова оторвало и унесло. Припай тоже стал обламываться, и кромка его приближалась к футштоку. Опасаясь за целостность палатки, убрали ее на берег. К счастью, кромка льда остановилась в 30 м от футштока,



Б. Г. Харитонович (справа) и Н. А. Андреев просушивают песцовые шкурки на острове Домашнем

и наша десятисуточная работа не пропала даром.

Наблюдения по футштоку за колебаниями уровня моря производились в течение месяца ежечасно. Всего был сделан 721 отсчет. Одновременно фиксировались направление и сила ветра, а также барометрическое давление. Работа по футшточным наблюдениям производилась мной и Андреевым по очереди, по 12 часов. Я эти свои дежурства использовал также для ежечасных наблюдений за полярным сиянием.

Отдохнув от наблюдений по футштоку, мы начали готовиться к производству рейдовых гидрологических наблюдений. Эту работу мы решили выполнить в честь 60-летия товарища Сталина.

Ознакомившись с правилами производства работ на рейдовых станциях и проконсультировавшись у гидролога острова Уединения, мы подготовили батометр, лебедку, блоксчетчик. Материала на фанерный или деревянный домик у нас не было, решили сделать домик из снега. Выбрав лунный день (дело происходило в декабре, в разгар полярной ночи), в 1 км от станции на морском льду начали строить домик. Место для него выбрали на ровной площадке с толщиной снегового покрова в 30—40 см. Прорезав ручной пилой снег до льда, выбрали лопатой получившиеся снежные кубики и сложили их вокруг образовавшейся после выемки снега ямы. Эти снежные кубики послужили основанием для стен. Дальше стены

складывались из таких же кубиков, нарезанных в другом месте. Стены сделали высотой в $2\frac{1}{2}$ м. Получившиеся между кубиками щели замазали размешанным с водой снегом, а затем при температуре в -40° все залили водой. Эти стены стали непроницаемыми для любого ветра.

Поверх стен положили деревянные брусья, на которые натянули брезент. В одной из стен вырезали отверстие для двери и вморозили в него косяки. Дверь сделали из досчатого щита, оббитого мешковиной.

Внутренний размер домика $2,5 \times 1,5$ м. У одной из стен поставили стол. На положенные вдоль стен брусья настелили пол со съемной частью посредине, где пробивалась прорубь для измерений. Когда прорубь бывала готова, пол укладывался на место, и в нем оставалось только отверстие, нужное для прохода батометра.

Домик вначале обогревался жестяной печью, топившейся дровами. Несмотря на хорошую тягу, в домике почему-то был сильный угар, и нас мучили головные боли. Пришлось печь выбросить и заменить ее примусом, на который ставили сковороду и разогревали ее докрасна. Горела также паяльная лампа. Температура при таком обогреве держалась плюс 2—4 $^{\circ}$ при минус 30—40 $^{\circ}$ снаружи.

Рейдовую станцию делали раз в декаду. Производили измерения температуры воды и брали пробы воды на разных горизонтах. Всего было сделано семь рейдовых станций.

Сверхплановые работы были выполнены благодаря максимальному уплотнению рабочего дня и дружной работе всего коллектива станции. Каждый работник считал своим долгом помочь другому.

За проведенные сверхплановые работы коллектив получил благодарность от Арктического института.

В процессе работы повышалась квалификация людей станции. Объем работы увеличивался, и сама она становилась более сложной и требовала больших знаний.

Моторист Андреев, который раньше не твердо знал четыре действия арифметики, к концу работы на Домашнем, освоив арифметику, начал изучать алгебру и геометрию. Стал более грамотно писать, начал интересоваться политической и художественной литературой, перечитав за это время почти всю библиотеку, содержащую около тысячи книг. Он научился принимать на слух до 30 знаков азбуки Морзе.

Нонна Иосифовна Харитонович научилась самостоятельно производить метеонаблюдения, зашифровывать их и, изучив азбуку Морзе, прием и передачу на слух, передавала метеосводки по радио.

Коллективно и индивидуально изучалась история партии. Регулярно слушали радиогазету и обсуждали ее.

Четвертому члену нашего коллектива по приезду на остров было всего два месяца от роду. За время жизни на Домашнем он ничем не болел и чувствовал себя прекрасно, спокойно играя в приспособленном для него большом фанерном ящике.

Несмотря на то, что все члены коллектива были сильно загружены работой, они находили время и для охоты, и для лыжных прогулок, и для осмотра близлежащих островов.

Капканами мы поймали 60 штук песцов, причем около трети из них — возле самой станции.

Весной и летом 1939 г. станцию почти ежедневно посещали белые медведи. Привлеченные запахом сала белухи и нерпы, они безбоязненно направлялись прямо к сложенному на ящиках салу и, вытащив кусок, принимались его есть, изредка замахиваясь лапой на облаивающую их собаку.

Медведи приходили часто ночью, когда все спали, и растаскивали запасы корма для собак. Чтобы прекратить это расхищение, мы сделали «медвежий звонок», — прикрепили к мясу проволоку, другой конец которой протаскили в дом и подвесили на него десятикилограммовую гирию. Медведь, стягивая мясо, обрывал проволоку, гиря падала на пол, и мы просыпались.

Убивали медведей мы только в случае крайней необходимости, когда нуждались в мясе. В остальное же время, сфотографировав их в разных позах, прогоняли, пользуясь для этого палками, бутылками, а иногда и холостыми выстрелами. Отойдя на некоторое расстояние от станции, медведь ложился отдыхать и вскоре приходил снова. Некоторые медведи жили так возле станции по несколько дней.



Медведь у самого дома полярной станции на острове Домашнем

Три раза нам удалось наблюдать в 10 км от станции до двадцати белых медведей одновременно. Они собирались у морской косы, на которую штормами в предыдущий год выбрасывало много сайки, замерзшей и оставшейся под снегом.

В июне на острове Голомянном мы собирали на птичьем базаре яйца чаек-ледянок. Всего удалось собрать весной 1939 г. около 300 штук.

За все время нашли 4 гнезда гусей-чугунок.

В самые теплые дни, при температуре плюс 5, на высокой части острова мы видели два раза комаров.

Осенью 1938 г., сразу по приезде на Домашний, нам удалось застрелить из винтовки белуху весом около 700 кг. Вытащить ее на берег втроем было не под силу. Лебедки не было. Пришлось распи-

лить белуху в воде на несколько частей, как бревно. Только после этого удалось вытащить белуху по частям на берег. Мясом белухи мы кормили собак до половины зимы, употребляли его для прикормки на песцов, подкармливали голодающих медведей.

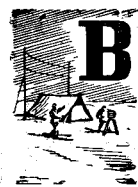
Работа на Домашнем еще больше закалила наш коллектив, научила его преодолевать трудности. Скучать не приходилось — для этого не было времени. Мы себя не чувствовали ни одной минуты оторванными от нашей великой родины.

В марте 1940 г. самолет «Н-169» опустился на Домашнем. Он привез нам смену и свежее продовольствие. Мы вылетели на Большую землю.

За проведенную на Домашнем работу всех членов коллектива правительство наградило медалями «За трудовую доблесть».

М. НАЗАРОВ

СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ НА ПОЛЯРНЫХ СТАНЦИЯХ



В навигацию 1939 г. в процессе социалистического соревнования полярные станции показали хорошие образцы работы, а Управление полярных станций заняло первое место среди других управлений и отделов Главсевморпути. Руководство объявило благодарность коллективу Управления полярных станций и выдало денежную награду в размере 5 тыс. руб.¹ для премирования лучших ударников.

Полярные станции, особенно Западного сектора, хорошо обслужили первую коммерческую навигацию в Арктике. Некоторые из них показали настоящие образцы стахановской работы (остров Диксон, Амдерма, остров Белый, мыс Шмидта и другие).

Особенно хорошо обслуживало суда и самолеты данными о состоянии погоды и льда Бюро погоды на острове Диксон. Полярные летчики дали блестящие отзывы о его работе. «Прогноз, данный на северо-восточные районы Карского моря, полностью оправдался. В течение 14 часов полеты по маршруту встречали погоду, указанную в прогнозе»².

¹ Это вторая премия; первая премия никому не была присуждена из-за отсутствия должных показателей.

² Из отзыва летчика Козлова.

«Полет по указанному маршруту показал полное соответствие и точное совпадение прогноза с фактической погодой»³.

«Благодарю за смелый и, как всегда, точный прогноз. Бюро погоды в своих прогнозах достигало настоящего мастерства — так называемая капризная погода Арктики и туманы подчинены вами законам синоптики. Прогнозы были безоговорочны и точны»⁴ и т. д.

Станции успешно выполнили и даже перевыполнили свои программы, повысили производительность труда в значительной степени благодаря комплексному социалистическому соревнованию, которое широко развернулось на полярных станциях. Часть станций активно участвовала в коллективном межстанционном соревновании; около 80% полярников было охвачено индивидуальными обязательствами.

Однако при внимательном изучении материалов прошлого года становится очевидным, что в организации социалистического соревнования были существенные недочеты, которые несомненно снизили уровень производственных достижений на полярных станциях.

К таким недостаткам надо прежде всего отнести разноречивость в сроках заключения договоров. Социалистические договоры за-

³ Из отзыва летчика Сыровякова.

⁴ Из отзыва летчика Махоткина.

ключались в разное время и на разные сроки.

Большинство полярных станций заключало договора на год. Но были и такие, которые или совсем не указывали никаких сроков, или заключали договора на короткие отрезки времени: к революционным праздникам, к навигации и т. д.

Заключив договора на год, некоторые полярные станции не наладили систематической проверки их. По словам старшего по станции на острове Русском т. Архипова, коллектив станции соревновался в 1939 г. с тремя станциями: острова Домашний, острова Встречный и мыса Стерлегова. Однако с острова Домашнего в январе-феврале 1939 г. абсолютно не поступало никаких сведений о выполнении договора.

В договоре, заключенном на год, трудно предусмотреть заранее все производственные задачи. Его время от времени приходится пересматривать и «обновлять», особенно перед навигацией. Так было на острове Русском.

Недостаточно продуманная организация социалистического соревнования затрудняла учет и оценку полученных результатов.

Частую станции вызывали друг друга на соревнование, не учитывая разницы в объеме работ, численности коллектива и других особенностей. Например станция с коллективом в 3 человека вызывала на соревнование станцию, на которой работало по 15—20 человек. Программы работ станций резко различаются между собой. Были случаи, когда станция с коллективом в 3 человека вызывала «все станции моря Лаптевых» (ст. Встречный). Такая инициатива похвальна, но одной инициативы недостаточно. Нужно оформить свои предложения путем заключения договоров и взять конкретные обязательства.

В Арктике большое значение имеют астрономические сроки, с которыми в значительной мере связана производственная жизнь станций. Поэтому Управление полярных станций рекомендовало два срока заключения договоров: в ноябре—декабре на зимний период (высококачественное выполнение плановых работ и тщательная подготовка к навигации) и в апреле—мае на летний период (отличное обслуживание навигации). Подводить итоги зимнего соревнования можно в конце апреля (к 1 мая), а летнего — в октябре (к годовщине Октябрьской революции). Полярные станции, разумеется, могут брать и дополнительные обязательства и вызывать по ним другие станции.

Договора, заключенные в этом году на зимний период, показали большую их конкретность и целеустремленность по сравнению с прошлыми договорами.

Вот, например, радиотехник Поблодзинский (ст. мыса Стерлегова) взял на себя обязательство заново перемонтировать радиостанцию к 1 февраля 1940 г., к 1 июня отремонтировать и проверить всю ра-

диоаппаратуру, радиооборудование и силовые агрегаты, обеспечить хорошую и бесперебойную радиотрансляцию в жилых домах. В свободное от работы время он обязался, начиная с января, обучать желающих радиodelу, помогать механику во всех работах, связанных с нормальной эксплуатацией двигателей, к 15 января привести в полную готовность все противопожарное имущество. Конкретные обязательства взяли и остальные работники коллектива.

Коллектив полярной станции мыса Наварина вызвал на социалистическое соревнование полярную станцию Кигилях, передав ей текст договора.

Коллектив станции Кигилях принял вызов Наварина и внес конкретные добавления в договор: к концу летнего периода научить вновь осваивающих вторую специальность принимать и передавать буквенного и цифрового текста 80 знаков в минуту, сдать зимовку в образцовом состоянии, проводить массово-политическую работу с охотниками, к навигации капитально отремонтировать старые батареи.

В мае в Управлении полярных станций были подведены итоги социалистического соревнования на полярных станциях за зимний период. Соревновалось 44 полярных станции из 45. Приняло участие 430 человек (из 438), 62 человека из них являются стахановцами и 92 ударниками.

Социалистическое соревнование и стахановские методы труда содействовали успешному выполнению производственных планов в зимний период.

Коллектив Амдермы досрочно выполнил план реконструкции аппаратной приемного пункта и ремонта передатчиков.

Аппаратную и аккумуляторное хозяйство работники станции переоборудовали почти заново. Все работы они производили в свободное от вахты время. Во время операций по выводу «Седова» из дрейфа радисты Амдермы обработали около 500 тыс. слов экспедиционной корреспонденции. С февраля Амдерма стала обслуживать авианавигацию (самолеты Черевичного, Орлова, Асямова, Водопомянова, Фариха и др.). План радиосвязи за 1-й квартал выполнен на 165%, но недовыполнен по скорости обмена. К 1 мая коллектив Амдермы, взяв дополнительные обязательства, ликвидировал и этот недостаток, сократив прогон передатчиков и доведя скорость обмена до 109%. Коллектив провел и большую общественную работу: к 1 мая 8 человек сдали нормы на значок Ворошиловского стрелка и 15 — на значок ГСО.

Коллектив полярной станции Малые Кармакулы, соревнующийся с коллективом острова Вайгач, отремонтировал все радио-механическое хозяйство. Научная программа выполнена полностью. В порядке совмещения профессий гидрометеоролог Свиренко изучает радиodelу и теперь уже самостоятельно передает метеосводки.

Коллектив полярной станции бухты Тихая, помимо стопроцентного выполнения

плана научных работ, провел серьезную сверхплановую работу по актинометрии, аэрологии, геомагнетизму и т. д. Аэролог Канаки рационализировал выпуск радиозондов, значительно облегчив их вес, что дало экономии около 20 баллонов водорода. По геомагнетизму, вместо 16 измерений по плану, проводится ежедневно 30 измерений, что дает более высокую точность. Работники радиостанции освоили прием на пишущую машинку со скоростью 130 знаков в минуту. Семь человек из коллектива станции осваивают вторую специальность.

Коллектив полярной станции мыса Шмидта соревновался со станцией мыса Челюскина. Основным обязательством коллектива было—досрочное окончание строительных работ, намеченных в 1939—1940 гг. К 25 апреля 1940 г. основные работы были уже закончены, и все объекты радиостанции сейчас нормально эксплуатируются. Благодаря успешному выполнению строительных работ коренным образом изменяется организация связи в Восточном секторе Арктики. Теперь можно уже говорить из Москвы по радиотелефону не только с мысом Шмидта, но и с островом Врангеля.

В мае полярные станции включились в социалистическое соревнование на летний (навигационный) период. Основное внимание в договорах полярники уделяют обслуживанию навигации.

Например, полярники острова Врангеля, помимо общего обязательства выполнить все программные работы на «хорошо» и «отлично», обслужить на «отлично» все

самолеты и суда, обязуются оборудовать своими средствами выносной гидрометеорологический пункт на мысе Литке в 100 км от станции; организовать передающую и приемную радиостанцию для выносного пункта; подготовить из своего коллектива радиооператора; вести футшточные и ледовые наблюдения; к 1 июля перенести метеоплощадку на новое место; отремонтировать имеющийся на станции мелкий флот; при наличии только одного радиста принимать радиобюллетень, поддерживать радиотелефонную связь с мысом Литке; переделать приемник «СВД-1» переменного тока на постоянный; подготовить практикантку-радистку для несения самостоятельной вахты; провести тщательную инвентаризацию; отлично составить материальную и финансовую отчетность и т. д.

Во всех договорах на летний период четко поставлены основные задачи по обслуживанию навигации.

Почти все станции обязуются отремонтировать и проверить радиоаппаратуру, радиооборудование, антенное хозяйство, силовые агрегаты; подготовить дополнительных работников для замены друг друга (овладение второй специальностью); улучшить качество научных работ; высококачественно обрабатывать материалы наблюдений и оперативно использовать их результаты во время навигации; отлично обслуживать суда и самолеты метеорологическими данными и т. д.

40 полярных станций уже вступили в соревнование. Навигация явится лучшей проверкой работы полярных станций.






Русские путешественники и исследователи Арктики

Л. СТАРОКАДОМСКИЙ

ПЛАВАНИЯ НА ЛЕДОКОЛАХ «ТАЙМЫР» И «ВАЙГАЧ» (1910—1915 гг.)

I

 Во время русско-японской войны 1904—1905 гг. царскому правительству необходимо было перебросить к берегам Тихого океана военно-морской флот из Балтийского моря. В связи с этим возник вопрос об использовании более короткого Северного морского пути. Эта смелая идея не встретила в то время сочувствия и была отвергнута, так как навигационные условия в Северном ледовитом океане были совершенно неизвестны. Флот повели на Дальний восток через тропические моря.

Трудности этого похода (часть кораблей вынуждена была обогнуть Африку с юга) побудили военно-морское ведомство серьезнее подумать о Северном морском пути. Чтобы его планомерно обследовать и получить необходимые для навигации сведения, решено было построить два небольших ледокола, водоизмещением по 1200 т, специ-

ально приспособленных для продолжительных плаваний в Северном ледовитом океане. Большой запас топлива, который могли взять с собой ледоколы, давал им возможность производительно использовать весь короткий навигационный период в Арктике. Обладая машинами мощностью по 1200 л. сил, ледоколы хорошо прокладывали себе путь в ровном льду небольшой мощности. Ледоколы получили имена: «Таймыр» и «Вайгач»².

Предполагалось, что гидрографические и описные работы будут производиться с помощью этих ледоколов с запада на восток в течение нескольких лет. Конечным их пунктом должен был быть Берингов пролив. Но ледоколы были готовы (1909 г.) к тому времени, когда назрела необходимость завоза продовольствия и других материалов в бассейны больших восточно-сибирских рек. Доставлять необходимые материалы к устьям этих рек (прежде всего Колымы и Лены) удобнее всего морским путем. Только что построенные ледоколы

¹ Леонид Михайлович Старокадомский участвовал в экспедициях на «Таймыре» и «Вайгаче» с 1910 по 1915 г. Тов. Старокадомский работал врачом на «Таймыре».

² «Вайгач» впоследствии погиб, наткнувшись в 1918 г. на подводную скалу в Енисейском заливе.

были поэтому посланы обычным путем через тропики во Владивосток, откуда они в течение ряда лет ходили через Берингов пролив в Северный ледовитый океан. С каждым годом они продвигались все дальше и дальше на запад, а на зиму возвращались во Владивосток.

В некоторых кругах тогдашней царской России к этим плаваниям относились издевательски. В печати даже появилась такая насмешливая фраза: «От экватора до Колы плыть будут долго ледоколы». Между тем эти плавания сыграли большую роль в изучении трассы Северного морского пути.

Суда экспедиции—ледоколы «Таймыр» и «Вайгач» — входили в состав военно-морского флота. Экипажи их комплектовались военными моряками действительной службы.

Экспедиция начала работать под руководством очень опытного в гидрографических работах начальника — И. С. Сергеева. Подчиненный же ему начальствующий состав обоих судов комплектовался молодыми офицерами флота, не всегда имевшими специальную дополнительную подготовку. Однако почти весь экипаж судов относился к порученному делу чрезвычайно добросовестно. Люди быстро приобрели необходимые навыки и работали дружно и без усталости.

Впоследствии в состав экспедиции вошли и хорошо подготовленные специалисты, например гидрографы Б. В. Давыдов, Б. А. Вилькицкий, К. К. Неупокоев, А. М. Лавров и др.

Исследованием неизведанных морей и новых берегов был увлечен буквально весь состав экспедиции. Все сознавали важность порученной экспедиции работы и максимально использовали все пригодное для работ время в течение короткого навигационного периода. Многие мечтали повторить единственный опыт Норденшельда и пройти весь Северный ледовитый океан в пределах материка Старого света.

За те несколько лет, в течение которых работала экспедиция, личный состав ее менялся. Число лиц, проработавших в течение всей экспедиции, было незначительно. Возглавлявший экспедицию И. С. Сергеев в начале плавания 1913 г. тяжело заболел и вынужден был возвратиться во Владивосток, его заменил только что прибывший новый командир ледокола «Таймыр» Б. А. Вилькицкий, под начальством которого экспедиция работала до своего расформирования.

Используя все светлое время суток, если не было тумана или трудно проходимых скоплений льда, суда шли малым ходом, стараясь определить 12-метровый фарватер. Участники экспедиции производили морскую опись и через каждые 5—10 минут хода определяли глубины, брали пробы воды с разных глубин, пробы грунта, наблюдали морские течения; при остановках производили траление для сбора планктонных и придонных морских животных; на берегу собирали образцы геологических пород, растений и животных. Старались как можно чаще производить астрономические наблюдения на берегу, преимущественно звездные, для точного определения отдельных пунктов, необходимых для съемки. В некоторых местах устанавливались мореходные знаки. Систематически проводились метеорологические наблюдения.

Сейчас трудно себе представить, в каких условиях приходилось работать Северной гидрографической экспедиции лет 25—30 назад. На огромном пространстве от Берингова пролива до Белого моря до 1913 г. не было ни одной радиостанции. Позже были установлены радиостанции в проливе Югорский Шар и на острове Вайгач и мало-мощная станция в Маре-Сале, на западном берегу Ямала. Теперь на берегу материка и на островах в Советском секторе Арктики имеется около 60 постояннодействующих радио- и метеостанций.

На всем протяжении морского

пути от Берингова пролива до острова Диксона на картах того времени не было нанесено ни одной глубины, а очертания берега с моря — совершенно неизвестны. Никакой лоции или наставления для плавания судов в Северном ледовитом океане не существовало.

Хотя во время плаваний судов «Бега», «Фрам» и «Заря» производились определения глубин моря на пути судна, но все эти промеры не были привязаны к береговым пунктам, и точные места найденных глубин остались неизвестными.

Неизвестны были также условия образования льда, его движения и состояния в различных участках обширного пространства арктических морей в разное время года. В районе от устья Лены до Берингова пролива никто, кроме Норденшельда, не производил систематических метеорологических наблюдений. Сведения о морских течениях в Арктике были смутны.

II

Первое плавание судов экспедиции к берегам Северного ледовитого океана началось в конце лета 1910 г. Котлы на «Таймыре» были повреждены во время плавания в тропиках, но заменить их сразу было невозможно. Ледоколы вышли из Владивостока на Север, получив только текущий ремонт. На ледоколы был погружен запас продовольствия на 2 месяца плавания и годовой запас на случай вынужденной зимовки. Экипажи снабжены были теплой зимовочной одеждой.

По сравнению с установившимися в последние годы нормами пищевого довольствия на Крайнем севере, суда экспедиции снабжены были довольно скудно.

Суда отплыли из Владивостока 30 августа. После кратковременной остановки в Авачинской губе на Камчатке, корабли выдержали в Беринговом море сильный шторм. Вскоре они вошли в залив Провидения, где на берегу бухты Эмма находился небольшой поселок эски-

мосов. Среди десятка яранг стояли сараи и жилой дом иностранной торговой компании, скупавшей у окрестного населения продукты охоты.

Так как было довольно позднее время года, удалось обследовать море и берега лишь на протяжении около 30 миль. На возвышенной части берега, вблизи селения Уэлен, построили из дерева мореходный знак. Эта работа была поручена лейтенанту Г. Л. Брусилову, который был в составе экипажа ледокола «Вайгач» во время плавания 1910 и 1911 гг.³ Чтобы точно определить место знака, пришлось долго безрезультатно ждать ясного неба.

За это время была сделана и береговая съемка той части Чукотского полуострова, где высокий массив мыса Дежнева переходит в низменную волнистую поверхность.

Продвигаясь к западу от Берингова пролива, суда 2 октября встретили довольно сплоченный лед. Температура воздуха была уже ниже нуля, и наблюдались снегопады. Командование признало необходимым прекратить работы в Арктике и возвратиться во Владивосток. В Беринговом море встречался битый лед, очевидно вынесенный из Северного ледовитого океана. Во Владивосток экспедиция вернулась только 2 ноября 1910 г., так как штормовая погода часто заставляла суда отставаться в редко посещаемых бухтах на берегу Берингова моря.

Это недолгое плавание практически ознакомило участников экспедиции с условиями предстоящей работы. Суда экспедиции оказались вполне пригодными для плаваний в Арктике. На карте появились стройные ряды глубин. Берег с моря был тщательно зарисован. Кое-что сделано и для изучения фауны Северного ледовитого моря.

³ Уйдя затем из экспедиции, Брусилов снарядил для плавания Великим северным морским путем яхту «Св. Анна», из личного состава которой спаслись только два человека — Альбанов и Конрад.



Спуск водолаза с ледокола «Вайгач» в 1911 г. у острова Врангеля

Ж началу плавания 1911 г. котлы на ледоколе «Таймыр» были заменены и оба ледокола отремонтированы. Однако ремонтные работы затянулись, и уйти из Владивостока пришлось только 4 августа. До залива Провидения, где обычно пополнялся запас угля и пресной воды (с посылавшихся туда транспортных судов), считается около 2800 миль. На этот раз от Владивостока до Чукотского полуострова суда шли безостановочно, большей частью в густом тумане. В залив Провидения суда прибыли на 15-й день пути и сейчас же начали наблюдения над приливами и отливами.

В Ледовитый океан вошли 24 августа. Море было чисто ото льда, иopsis берега производилась беспрепятственно, но астрономические наблюдения затруднялись тем, что ясное небо появлялось редко. После двукратной высадки на мыс Сердце-Камень удалось, наконец, получить первый астрономический пункт. Продвигаясь далее на запад, приходилось неоднократно останавливаться из-за тумана.

На берегу у Колочинской губы определили астрономический пункт, на месте которого поставили деревянный столб. Там же произведены были магнитные наблюдения. На маленьком острове Каркарлико, неподалеку от мыса Ванкарем, поставили железный знак, однако астрономических наблюдений сделать не удалось из-за пасмурного неба.

28 августа встретили редкий плывущий лед, на котором лежало множество моржей. Сделаны звездные наблюдения на мысе Северном (ныне мыс Шмидта). 1 сентября прошли мыс Шелагский. Характер берега часто менялся; лед встречался изредка.

На пути к устью Колымы глубина, уменьшавшаяся постепенно, неожиданно уменьшилась очень резко. «Таймыр» уткнулся в мель и не мог сойти на более глубокую воду. «Вайгач», шедший мористее, повернул, чтобы притти на помощь, и сам крепко сел на мель. «Таймыру» пришлось выкачать за борт 70 т дорогой пресной воды, и только тогда он смог сам стянуться с мели и помочь сойти «Вайгачу». По-

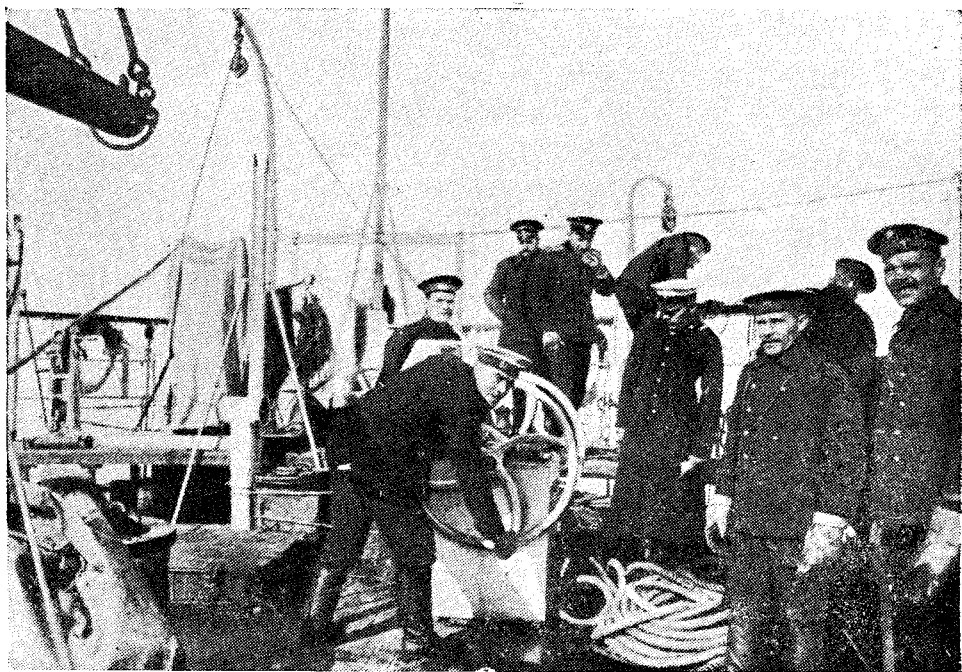
вреждений суда не получили. 8 сентября удалось определить астрономический пункт на мысе Медвежем, в устье реки Колымы, у знака, поставленного там Г. Я. Седовым. В тот же день суда повернули обратно. 13 сентября определили астрономический пункт на мысе Кибера, а на следующий день на мысе Биллингса. Следующий астрономический пункт был определен на мысе Онман, а последний в этом плавании — 21 сентября на мысе Дежнева.

14 сентября ледокол «Вайгач» пошел к острову Врангеля, чтобы произвести там гидрологические исследования и описать южный берег острова. На пути к острову Врангеля «Вайгач» встретил много льда, но у берегов острова было чистое море. К северу от юго-западного мыса острова определили астрономический пункт и поставили там железный знак с надписью. На это ушло 3 дня. Затем пошли вокруг острова. Море было свободно ото льда на всем видимом прост-

ранстве. Пройдя между островами Врангеля и Геральд, «Вайгач» направился к берегу материка, чтобы описать остров Колючин. Но подход к этому острову и вход в Колючинскую губу были закрыты сплоченными льдами.

Тогда «Вайгач» выполнил другую задачу: сделал гидрологические разрезы от мыса Сердце-Камень до мыса Хоп на американском берегу и дальше до мыса принца Валлийского, а оттуда до мыса Дежнева. Здесь оба ледокола встретились 21 сентября. На следующий день обошли с описанием мыс Дежнева и 23 сентября пошли к заливу Провидения, а оттуда во Владивосток.

Работы экспедиции в 1911 г. дали хорошую опору для исправления на карте береговой черты до устья реки Колымы, большое количество глубин, материалы для составления лоции, опись необитаемого тогда острова Врангеля, материалы по морским течениям, приливо-отливным и метеорологическим явлениям,



Подача водолазу воздуха при помощи воздушного насоса на ледоколе «Вайгач» в 1911 г.

а также морской и наземной фауны и флоры и образцы горных пород и грунта. Всего было пройдено с описью 750 миль вдоль береговой черты, определено 600 точек, взято 2000 пеленгов, при среднем расстоянии между точками в 1,5 мили. Берег нанесен на карту на основании 10 береговых астрономических пунктов, среднее расстояние между которыми 80 миль. С промером пройдено 2500 миль, измерено 2900 глубин.

В навигацию 1912 г. экспедиция должна была произвести морскую опись части восточного побережья Камчатки, а затем продолжить опись берега и прилежащих островов от устья реки Колымы до устья реки Лены. На этом же пути нужно было произвести судовой промер и выполнить ряд других заданий. Если состояние льдов позволит, экспедиция должна была продвигаться с описью на запад от устья реки Лены, с расчетом добраться до г. Александровска на Мурманском берегу.

Всю обширную программу работ выполнить не удалось. Суда вышли из бухты Золотой Рог (Владивосток) 13 июня. После работ на Камчатке они только 22 июля вошли в Северный ледовитый океан. Там они встретили значительные массы льда. 29 июля подошли к мысу Медвежьему — конечному пункту описи прошлого года. Отсюда прошли к островам Медвежьим. 2 самых крупных из них уже имели наименования: Крестовский и Четырехстолбовой, а остальные 4 получили названия от участников экспедиции по именам их прежних исследователей — Лисова, Пушкарева, Леонтьева и Андреева.

После описи этих островов и астрономических наблюдений суда пошли к острову Ближнему в группе Новосибирских островов, идя большей частью вдаль от берега из-за мелководья. В дальнейшем ледокол «Таймыр» шел с описью вдоль материка, а «Вайгач» обследовал все южные острова группы Новосибирских и пролив Санникова.

26 августа суда встретились в бухте Тикси, где на мели стоял опустошенный корпус шхуны «Заря», на которой плавал Толль.

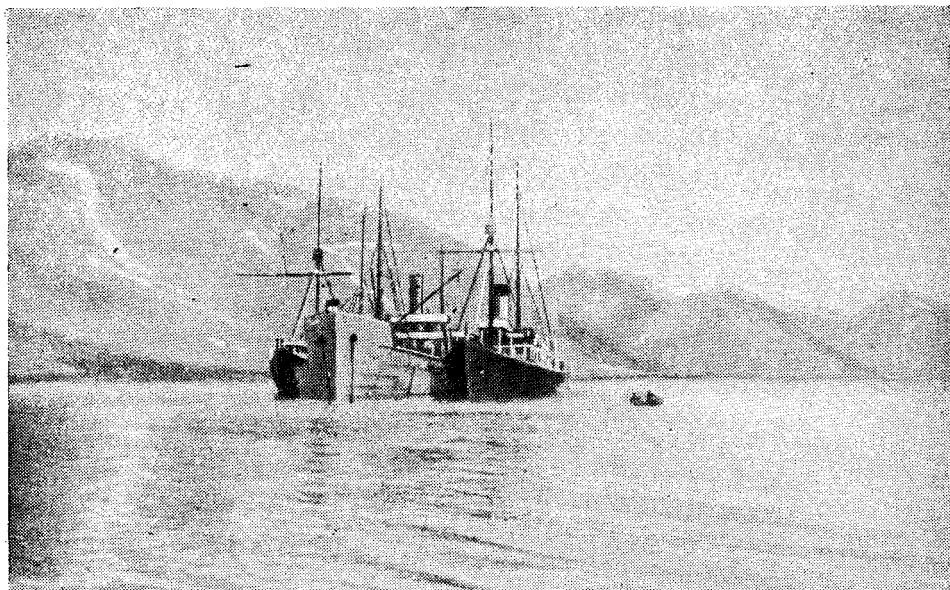
Выйдя из бухты Тикси и огибая обширную дельту реки Лены, суда из-за мелководья не смогли приблизиться к берегу и направились к островам, которые расположены близ северо-восточного побережья Таймырского полуострова. Однако довольно сплоченный лед затруднял плавание. Суда несколько дней бесплодно пытались двигаться вперед. 5 сентября начали обратный путь во Владивосток. Льды, туманы, штормы вступили в единоборство с судами, но силы природы оказались побежденными, и 23 октября суда пришли во Владивосток.

После работы экспедиции в 1912 г. необследованной в навигационном отношении оставалась только часть Северного морского пути между устьями рек Лены и Енисея. Этот отрезок пути предполагалось обследовать в следующем году.

Неожиданные географические открытия, которые были сделаны экспедицией в следующем 1913 г., поновому осветили возможность плаванья судов вдоль берегов Таймырского полуострова.

В этом году суда вышли из Владивостока 9 июля. После захода на Камчатку они 20 июля пришли в залив Провидения. Здесь 24 июля внезапно тяжело заболел начальник экспедиции И. С. Сергеев. Больного доставили в Новомариинск на реке Анадырь. Там было получено распоряжение о возвращении заболевшего во Владивосток и о назначении начальником экспедиции нового командира ледокола «Таймыр» Б. А. Вилькицкого.

Вскоре после начала плаванья в Северном ледовитом океане было встречено большое количество довольно сплоченного льда. «Вайгач» пытался подойти к острову Врангеля, но непроходимые льды не пропустили его. Чаунская губа оказалась свободной ото льда, можно было произвести опись и промер



«Таймыр» и «Вайгач» в бухте Провидения в 1912 г. бункеруются с транспорта «Тобол»

этого огромного залива, до того совершенно не обследованного.

Неподалеку от Медвежьих островов суда экспедиции разделились: «Вайгач» отправился вдоль берега материка, продолжая работы предыдущего года, «Таймыр» пошел на север, чтобы обойти с севера Новосибирские острова.

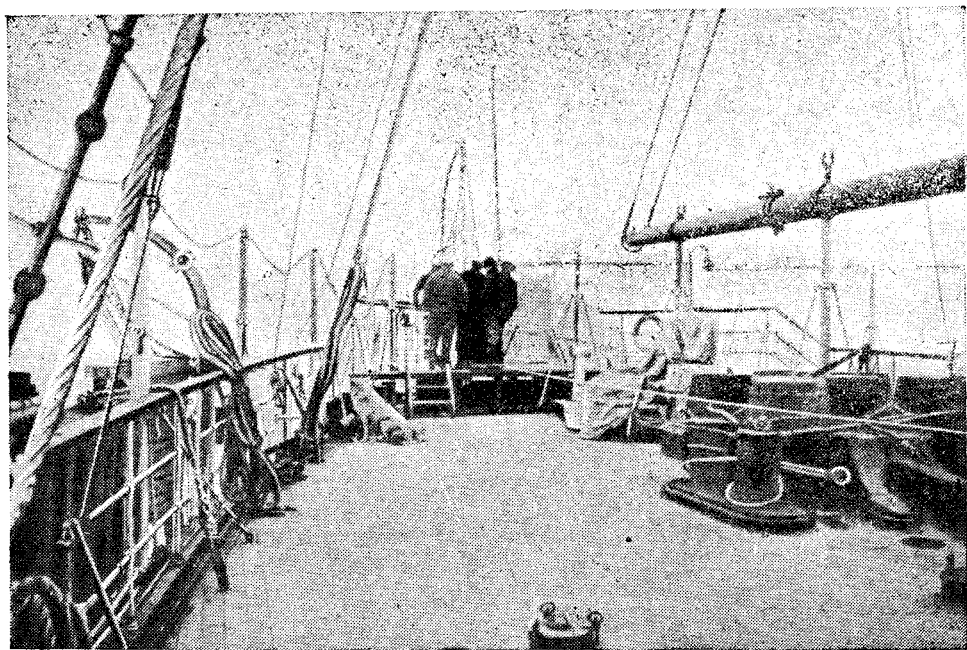
Кроме того «Таймыр» должен был пройти в район, где, по предположениям, находилась так называемая Земля Санникова. Однако ни во время этого плавания в районе предполагаемой земли, ни во время обратного похода в том же году совместно с «Вайгачом» никаких следов земли не было обнаружено. Не было видно признаков Земли Санникова и в следующем, 1914 г., когда оба ледокола снова прошли этим путем к берегам Таймырского полуострова.

Однако во время отдельного плавания «Таймыра» было все же сделано географическое открытие. 30 августа 1913 г. неподалеку от восточной оконечности острова Новая Сибирь был неожиданно обнаружен неизвестный ранее небольшой скалистый остров, получивший впоследствии название острова

Вилькицкого, в честь незадолго до этого умершего известного гидрографа, отца начальника экспедиции.

Любопытно, что невдалеке от этого острова в следующем году был обнаружен еще один новый остров — Жохова, причем этот остров можно было видеть уже проходя возле острова Вилькицкого. Однако во время посещения острова Вилькицкого в 1913 г. и при обходе вокруг него ледокола «Таймыр» второго острова никто не заметил, хотя погода была ясная и видимость хорошая. Повидимому, все были так увлечены сделанным географическим открытием, что сосредоточили свое внимание исключительно на этом острове, а когда отходили от него — уже сгустились сумерки.

Попытка пройти затем к мысу Челюскину и дальше на запад на этот раз также не могла осуществиться. Было уже начало сентября. За 12—14 миль до мыса Челюскина начинался невзломанный лед толщиной более 1 м, простиравшийся от берега материка к северу. Идя вдоль кромки этого льда, участники экспедиции заметили милях в 20 от мыса Челюскина низ-



На «Вайгаче» поднимают трал

менный остров, который теперь называется Малый Таймыр. За ним неделей позже был обнаружен еще один остров, названный островом Старокадомского.

Продвигаясь дальше вдоль края невзломанного льда, на рассвете 3 сентября 1913 г. заметили возвышенную гористую землю, оказавшуюся началом большого архипелага, известного ныне под именем Северной земли. «Таймыр» и «Вайгач» прошли по неширокому свободному пространству между берегом и беспредельными массами сплоченного битого льда, простиравшимися к востоку. Извилистый берег временами прерывался заливами или проливами, закрытыми сплошным, невзломанным льдом. Суда достигли, наконец, северо-восточной оконечности Северной земли около $81^{\circ}10'$ с. ш. Так как прохода на запад не было и здесь, пришлось возвращаться во Владивосток.

До этого времени мимо мыса Челюскина прошли только суда трех экспедиций: Норденшельда («Вега» и «Лена»), Нансена («Фрам») и Тол-

ля («Заря»). Никто из них тогда не знал, что они проходили не открытым морем, а довольно длинным и сравнительно нешироким проливом. Между тем, с возвышенного мыса Челюскина в ясные дни можно отчетливо видеть высокий берег южного острова Северной земли.

На обратном пути во Владивосток ледоколы подошли к возвышенному острову Беннета, сделали опись его, а береговая партия, обойдя весь остров, доставила на «Таймыр» геологическую коллекцию, собранную геологом Толлем. На том месте острова, где была избушка Толля и трех его спутников, нашли только развалины и пришедшие в негодность предметы обихода.

Подойдя к берегу материка, суда экспедиции произвели промер Колочинской губы. 5 октября они вышли в Берингов пролив.

Во Владивосток ледоколы вернулись 25 ноября. За время плавания они прошли более 13 000 миль, из них с морской описью более 1000 миль (1800 км) береговой черты. Было взято 13 000 пеленгов и определено 3200 точек. С проме-

ром пройдено более 5500 миль (10 000 км), измерено 5180 глубин. Данные различных наблюдений, как и в предыдущие годы, были обширны и представляли большую ценность.

Последнее плавание судов экспедиции началось 7 июля 1914 г. В этот день «Таймыр» и «Вайгач» в последний раз ушли из бухты Золотой Рог и больше во Владивосток не возвращались.

На пути к Беринговому проливу был сделан промер в области одной из самых глубоких впадин морского дна — неподалеку от восточного берега острова Иезо. Лот оборвался, когда был опущен на глубину около 9000 м, поэтому действительная глубина этой впадины так и не была определена.

Когда суда экспедиции находились у берегов Чукотского полуострова, началась мировая война. Ледоколы получили распоряжение идти Северным морским путем в Архангельск, продолжая гидрографические работы.

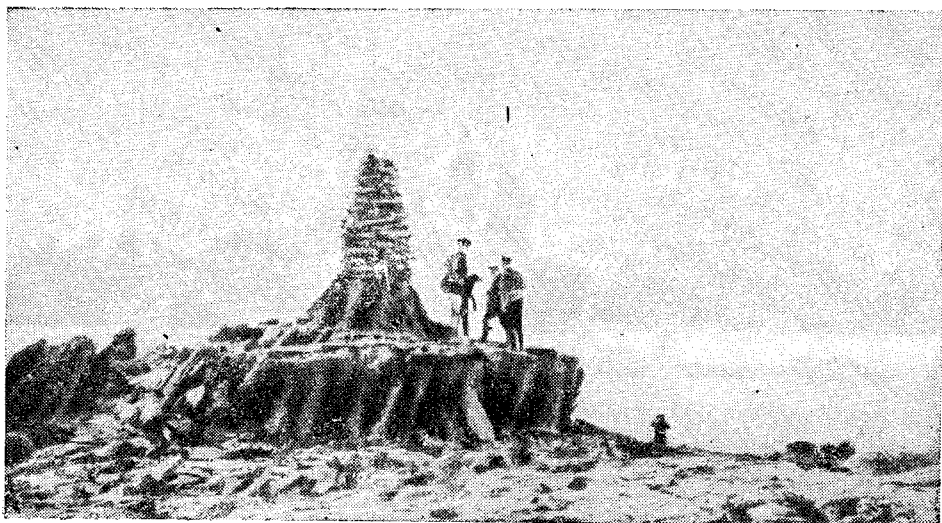
Попытка «Вайгача» подойти к острову Врангеля опять оказалась безуспешной из-за скопления тяжелых льдов.

На пути к острову Новая Сибирь 27 августа 1914 г. был открыт остров Жохова, относящийся к

группе островов Де-Лонга. Вскоре ледоколы вошли в пролив Б. Вилькицкого и наконец 1 сентября обогнули мыс Челюскина. Однако в западной части пролива суда были крепко зажаты льдом, освободиться из которого им тогда не удалось.

8 сентября ледокол «Таймыр» подвергся сильному сжатию между двумя колоссальными ледяными полями и корпус его получил значительные повреждения. Особенно сильно пострадал левый борт судна: погнулось около 70 шпангоутов, в 20 местах шпангоуты лопнули. Смяло у бортов 9 водонепроницаемых переборок, в которых образовались щели. Многие заклепки были срезаны. Появилась течь, причем вода проникла даже в 2 каюты. Течь удалось быстро ликвидировать, однако в случае повторения сжатия судно грозила большая опасность. Корпус его был значительно ослаблен, а поврежденные водонепроницаемые переборки больше не соответствовали своему назначению. К счастью, сжатие вскоре прекратилось и судно удалось продвинуть в небольшую полынью.

Следующие дни были опять тревожными. Экипаж готовился уже покинуть судно. Густой туман и частые снегопады резко ухудшали



Л. М. Старокадомский (справа) и другие участники экспедиции на мысе Челюскина в 1914 г.



Торосы в районе мыса Челюскина, которые во время сжатия повредили несколько шпангоутов у «Таймыра» в 1914 г. Когда сжатие прекратилось и опасность минувала, команда ледокола удачно провела охоту на белого медведя

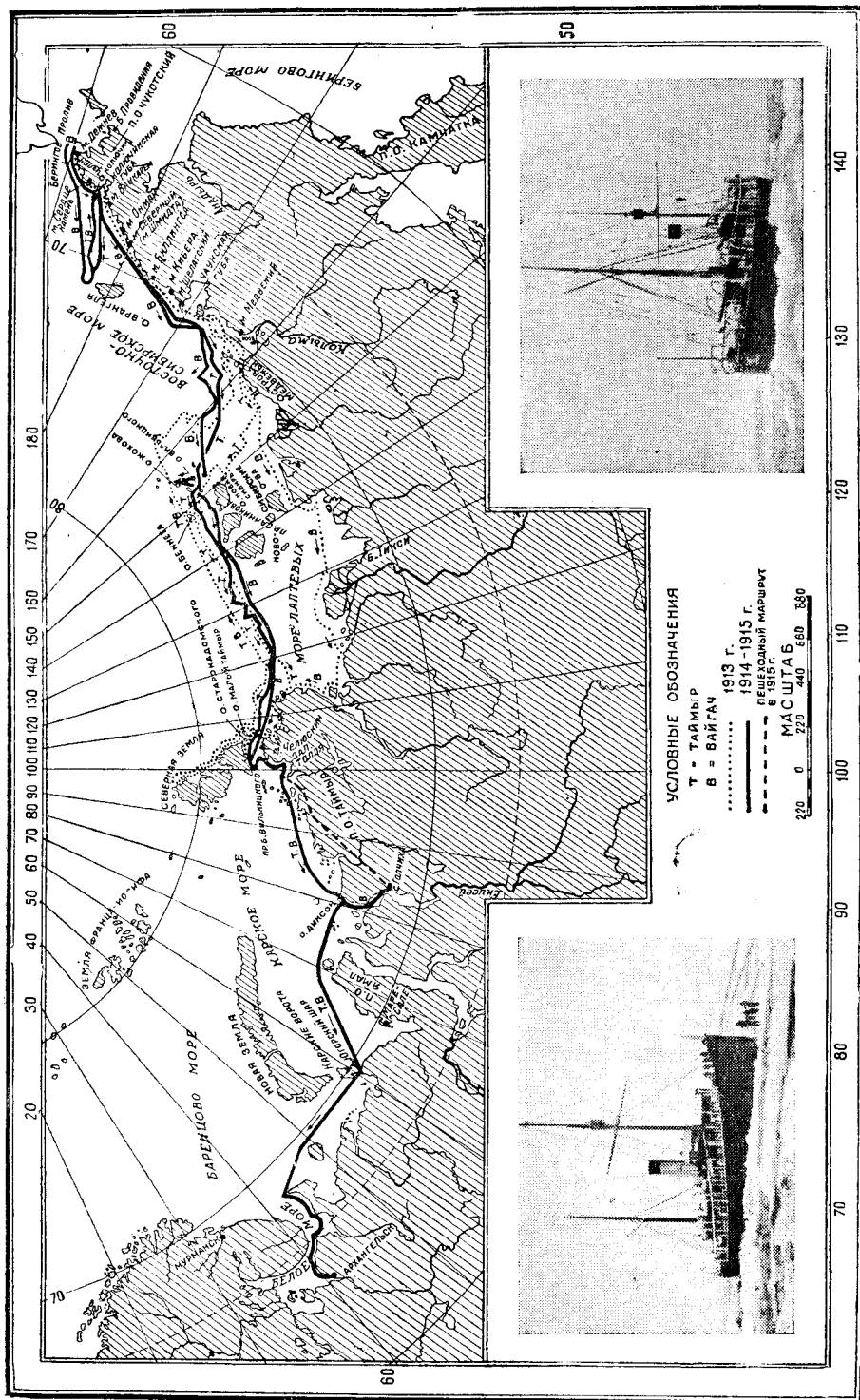
видимость. Лед все время был в движении, заставляя постоянно держаться настороже и уберегать корабль от надвигавшихся ледяных полей и нагромождений. Особенно тревожно было 22 сентября, когда гибель судна казалась неизбежной. Но вскоре ветер резко изменился. Вместо упорного юго-западного ветра наступило затишье, а спустя несколько часов подул северо-восточный ветер. Сжатие льда прекратилось, он начал расходиться, появились полыньи, а вблизи берега образовалась полоса чистой воды. Этой передышкой воспользовались, чтобы отвести судно в более безопасное место, где оно и осталось на зимовку, так как уже на следующий день температура воздуха упала до -10° и стал быстро нарастать молодой лед.

Ледокол сначала находился в заливе Толля, в 2 милях от западного берега Таймырского полуострова. Спустя некоторое время опять началась подвижка льда, вместе с которым увлекалось и судно. К 20 октября «Таймыр» оказался в 6 милях от берега, где и оставался

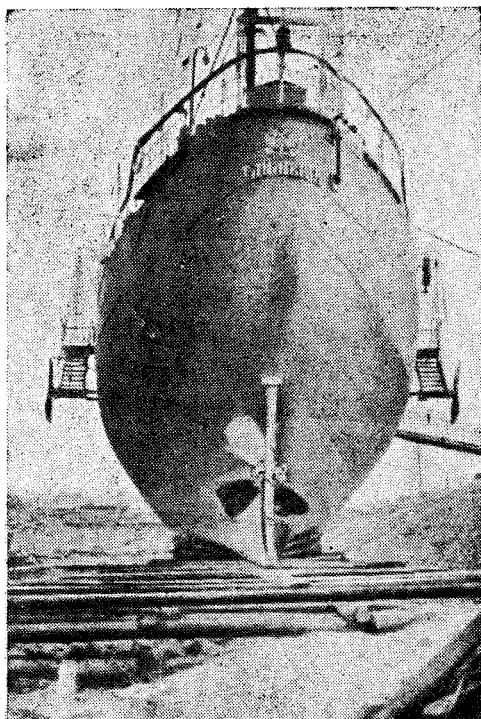
затем в продолжение всей зимовки. Второе судно экспедиции было задержано во льду дальше от берега, километрах в 30 от первого.

По маломощному радиотелеграфу, которым были снабжены ледоколы, можно было поддерживать связь не больше чем на 300 миль. Так как расстояние до ближайшей мощной станции в проливе Югорский Шар было гораздо большим, то ледоколы не имели связи с материковыми станциями с 12 августа 1914 г. до 20 января 1915 г. В этот день, через посредство зимовавшего в Карском море судна поисковой экспедиции «Эклипс», удалось связаться с радиостанцией Югорский Шар, а через нее — с центром.

Для зимовавших участников экспедиции отсутствие постоянной связи с берегом было тяжелым лишением. Они не получали сведений о жизни и событиях за пределами зимующего судна, не могли ничего сообщить о своих нуждах, о положении судна, о планах, возможностях. В таком тяжелом положении были все полярные экспедиции прежних времен, в таком же поло-



Маршруты плавания экспедиции на «Таймыре» и «Вайгаче» в 1913—1915 г.



«Таймыр» после экспедиции в Архангельском доке

жении были долгое время участники экспедиции на «Таймыре» и «Вайгаче».

С наступлением светлого времени года установленная радиосвязь снова прекратилась в половине марта 1915 г.

Зимовка ледокола «Таймыр» протекала в общем благополучно. Несмотря на сравнительную скудость снабжения пищевыми продуктами, только у 2—3 человек в начале лета наблюдались первоначальные признаки цынги, быстро затем исчезнувшие.

На «Вайгаче» во время зимовки умерли: лейтенант Жохов от острого воспаления почек и кочегар Ладонищев от аппендицита. Было несколько случаев легких цынготных заболеваний.

19 мая 20 чел. из экипажа ледокола «Таймыр» вместе с такой же партией с другого ледокола были отправлены к месту зимовки судна «Эклипс», откуда они должны были

пойти к устью Енисея. Во время пребывания этих партий на «Эклипсе» там умер от перитонита матрос «Вайгача» Мячин.

На острове Диксон в помощь экспедиции соорудили радиостанция и жилой дом. Туда должны были пройти суда экспедиции, когда бы им удалось освободиться из ледяных оков.

Суда освободились ото льда и ушли с места зимней стоянки 19 августа 1915 г. 30 августа они подошли к острову Диксон. Береговая партия пришла к устью Енисея в селение Гольчиху еще 19 августа и 6 сентября была доставлена на остров Диксон ледоколом «Вайгач».

16 сентября суда экспедиции прибыли в г. Архангельск, где им была устроена торжественная встреча. 14 октября 1915 г. гидрографическая экспедиция Северного ледовитого океана была расформирована, и почти весь судовой состав был распределен по другим кораблям или береговым учреждениям военно-морского ведомства.

III

В результате многолетних планомерных работ гидрографической экспедиции Северного ледовитого океана значительно пополнились сведения о Великом северном морском пути и были до некоторой степени изучены условия плавания судов от Берингова пролива до острова Диксон. На основании полученных материалов можно было уже составить мореходные карты с обозначением большого количества глубин, с правильно нанесенной линией берега. Собрано много данных о течениях, о температуре и составе воды на разных глубинах в различных частях Ледовитого океана; о состоянии, образовании и таянии ледяного покрова, особенно на месте зимовки судов экспедиции. Ряд исследований касался состава морского льда и содержания в морской воде свободного кислорода. Огромное количество метеорологических наблюдений в этом малоизученном районе значительно обогатило нау-

ку о климате полярных областей.

Все эти материалы и непосредственный опыт судовождения в Ледовитом океане дали возможность приступить к составлению лоции. «Материалы по лоции Северного ледовитого океана» были составлены по различным участкам пути отдельными участниками экспедиции. Гидрограф Б. В. Давыдов составил материалы для района от мыса Дежнева до реки Колымы (в 1912 г.), К. К. Неупокоев — для района от мыса Дежнева до мыса Челюскина и восточного берега Северной земли (в 1922 г.). К лоции он прибавил указания о плавании и управлении судном во льду. А. Соколов составил материалы для района от реки Колымы до реки Лены (в 1929 г.).

Эти материалы и изданные мореходные карты были первым и основным вкладом в дело успешного освоения Великого северного морского пути.

Кроме того, за время работы экспедиции бессменными врачами ее Э. Е. Арнгольдом (умершим в

1920 г.) и автором этой статьи были собраны: обширный материал для изучения морской и береговой фауны (тысячи экземпляров животных различных классов); большое количество образцов планктона, собранного как с поверхности моря во время хода судна, так и с разных глубин во время стоянок; образцы наземных цветковых растений, а также геологических пород, собранные во всех посещенных судами пунктах, в том числе и на новооткрытых островах. Все эти материалы ежегодно, по возвращении из плавания, поступали в соответственные учреждения Академии наук. Часть минералогических сборов была быстро использована. Ботанические же и зоологические сборы обрабатывались чрезвычайно неторопливо и только в тех случаях, если они интересовали каких-либо специалистов.

После окончания экспедиции и неотложного ремонта ледоколы несли ледокольную службу в Белом море, а затем снова были использованы в качестве гидрографических судов.

Вл. ПОПОВ-ШТАРК

ОСТРОВ ВРАНГЕЛЯ

(Происхождение географических названий)



Едва ли какой-либо другой остров или земля Советского сектора Арктики столь долго не давалась в руки полярным исследователям прошлого, как этот остров. Еще в XVII столетии чукчи рассказывали русским про неизвестную большую землю, лежащую к северу от Чукотского полуострова. Первые сведения, доставленные об этой земле в Россию, приписывают сибирскому казаку Михайлу Стадухину — основателю Нижне-Колымского острога.

В 1664 г. Стадухин, выйдя из этого острога на кочках в Ледовитый океан, проплыл к востоку около 250 верст до Чаунской губы и тем же путем вернулся обратно. Во время своего пребывания среди чукчей смелый мореход наслушался много

рассказов о земле заморской, которая, по их мнению, была обширна и далеко простиралась к северо-востоку.

После первых слухов о существовании неизвестной земли многие пытались ее найти и впервые ступить на нее ногой. Особенно настойчиво добивался этого лейтенант русского флота Ф. П. Врангель, который в течение четырех лет — с 1820 по 1824 г. — производил научное исследование Чукотского полуострова и прилегающих к нему вод на участке от устья Колымы до Колычинской губы.

Экспедиционный отряд Врангеля в составе мичмана Матюшкина, штурмана Козьмина, доктора Кибера и нескольких якутских казаков несколько раз упорно пробивался к северу по морскому льду. В поисках этой неведомой земли они часто



Ф. П. Врангель

Рис. художн. Е. Протопопова

рисковали жизнью, но их смелые попытки так и не увенчались успехом.

Однажды Врангель, сидя в своей палатке на мысе Шелагском и потчuya чаем чукотского старшину — Камакая, хорошо знавшего свой край, стал расспрашивать об интересовавшей его земле. Камакай рассказал ему, что между мысом Ерри (Шелагский) и Ир-Кайпио (Северным) близ устья одной речки с невысоких прибрежных скал в ясные летние дни на севере бывают видны высокие, покрытые снегом горы. В прежние годы оттуда по льду приходили большие стада оленей, но, преследуемые чукчами и истребляемые волками, они теперь уже не показываются.

Камакай высказал предположение, что эти горы находятся не на острове, а на такой же обширной земле, как и его родина — Чукотка.

Этот рассказ Камакая еще сильнее разжег любопытство Врангеля и заставил его сделать еще несколько попыток достигнуть неведомой земли.

Вот как описывает сам Врангель один из таких походов: «По мере передвижения вперед состояние ледяного покрова становилось все менее и менее надежным, так как мы приближались к границе между (материковым) припаем и дрейфующими льдами. Бесчисленные, по всем направлениям разбегающиеся во льду щели, выступавшая из них мутная вода, мокрый снег, смешанный с земляными и песчаными частицами, — все это уподобляло разоруженную поверхность льда необозримому болоту. Судьба наша зависела от дуновения ветра. Каждый несколько сильный

шквал мог совершенно раздробить или разогнать поддерживавшие нас глыбы и превратить место, где мы стояли, в открытое море».

Наконец, партия достигла 74° 52' северной широты, но лед стал уже совсем ченадежен, собаки сильно изнурились, а нарты почти все поломались. Тогда Врангель послал вперед на разведку Матюшкина. Вернувшись, последний рассказывал:

«Море свергало с себя оковы зимы. Огромные ледяные поля, поднимаясь почти перпендикулярно на хребтах бушующих волн, с треском сшибались и исчезали в пенящейся пучине и потом снова показывались на изрытой поверхности моря, покрытые илом и песком. Невозможно представить себе что-нибудь подобное сему ужасному разрушению».

Больше продолжать поиски Врангель не мог. Экспедиция закончила свои работы и вынуждена была уехать. Но он был настолько убежден в существовании земли к северу от мыса Якан, что на своей карте Чукотского моря 1823 г. провел от этого мыса прямую пунктирную линию к северу, топографически обозначив там горы. Рядом он сделал надпись: «горы видятся с мыса Якан в летнее время».

Но кто же фактически открыл эту землю, называемую островом Врангеля, если самому ему не пришлось на ней побывать?

Сочинение Врангеля вышло за границы почти на три десятка лет раньше, чем на русском языке в России, поэтому европейские и американские географы и мореплаватели давно знали о полуоткрытии Врангелем новой земли в северо-восточной части Ледовитого океана. Среди них настолько упрочилось представление о ней, как об обширной полярной земле, что немецкий географ Петерман уверял капитана Де-Лонга перед его трагической экспедицией к Северному полюсу, что стоит ему выйти из восточных врат Арктики — Берингова пролива — в океан, как он встретит обширную землю, простирающуюся почти от Аляски до самого полюса. Дальше он сможет пробираться вдоль побережья этой земли на судне или даже пешком и легко сможет достигнуть полюса...

Однако со времени поисков Врангеля прошло 26 лет, прежде чем в этот район полярного бассейна попало экспедиционное судно.

ОСТРОВ ГЕРАЛЬД

Остров Геральд, расположенный недалеко от острова Врангеля, представляет собой пустынную скалу. Он всегда играл роль ориентира для подхода к острову Врангеля с востока. В 1849 г. к этой скале подошел на английском судне «Геральд» капитан Келлет, который разыскивал пропавшую экспедицию Франклина.

Капитан Келлет высадился на этой скале, назвав ее «островом Геральд» в честь своего судна.

С самой высокой точки этого острова он увидел к западу сушу. Она показалась ему обширной, с высокими горами, уходящими далеко на север. Честолюбивый Келлет, вопреки неписанному правилу моряков всего мира не называть открытые ими острова или земли своими именами, назвал ее «Землю Келлета» (по другим версиям — «Землю Полювер», т. е. именем второго его судна).

ПРОЛИВ ЛОНГА И МЫС ФОМЫ

Китобой — народ предприимчивый и подвижной. Поиски в море своей добычи — кита — часто приводили их в такие высокие широты, которые редко посещались другими мореплавателями. Нередко их плавание заканчивались новыми географическими открытиями. Китобоям принадлежит честь открытия новых островов и земель в океанских просторах.

Одним из таких смелых и предприимчивых китобоев был капитан Лонг, побывавший на своем судне «Нил» в 1867 г. в Чукотском море. Ему удалось довольно близко подойти к «Земле Келлета».

Лонг прошел вдоль всего южного берега этой земли на расстоянии 15—18 миль и нанес на карту ее очертания. Честный китобой, знакомый с трудами Врангеля, в знак уважения к его смелым попыткам на протяжении 4 лет достигнуть этой земли, переименовал ее в «Землю Врангеля».

Первым увидевшим остров с мачты «Нила» оказался матрос Томас. В честь этого матроса высокий западный мыс острова был назван Лонгом «мысом Томаса». Впоследствии это название было переделано на русский лад, и он стал называться «мысом Фомы».

Лонгу удалось пройти на запад до меридиана 170° 20'. Это подтвердило, что остров отделен от побережья Чукотского полуострова широким проливом, который последующими мореплавателями и был назван «проливом Лонга». Это название удержалось на всех современных картах Арктики.

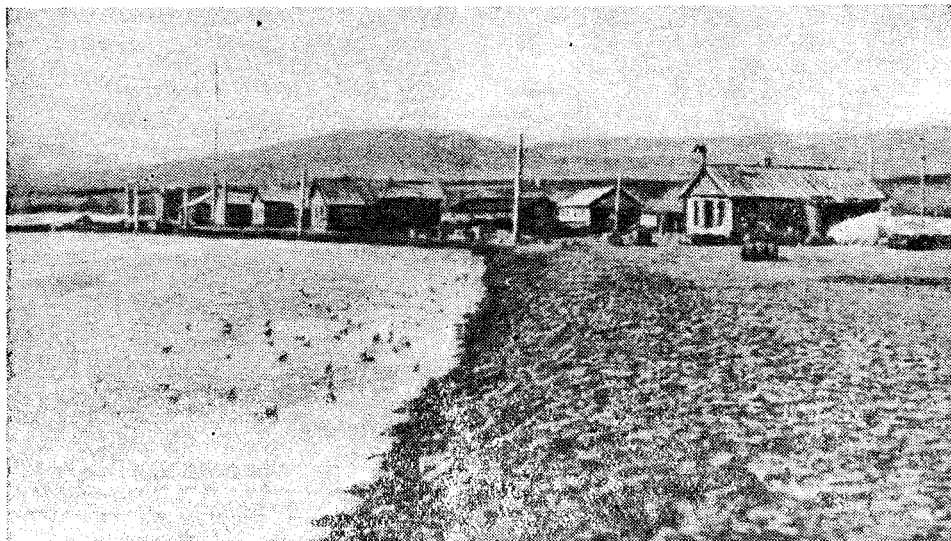
МЫС ГАВАЙИ И БЛОССОМ

Что может быть общего между суровым полярным островом Врангеля и Гавайскими островами, лежащими в Тихом океане, на которых растут тропические растения? Кем и почему могли быть даны эти два географических названия хмурым скалистым мысам на восточном берегу острова?

Происхождение географических названий мысов Гавайи и Блоссом (что значит цветущий) объясняется, однако, довольно просто. Капитан Лонг, судно которого «Нил» было приписано к одному из гавайских портов, занес сюда эти экзотические имена. Повидимому, при взгляде на этот негостеприимный, обледеневший клочок полярной земли и свинцовых облаков, нависших над нею, он вспомнил высокое и ясное небо Гавайских островов, буйную их растительность, аромат цветов и мягкие очертания их ландшафтов. Оттуда его судно выходило в свои плаванья и туда возвращалось из своих скитаний в морях Арктики, куда преследования зверобоев постепенно оттеснили китов из более теплых вод Тихого океана.

БУХТА РОДЖЕРСА

Неизвестность судьбы полярной экспедиции Де-Лонга привела в волнение широкие круги американского общества. Начались ее поиски. В 1880 г. в Чукотское



Полярная станция и поселок на острове Врангеля

море было отправлено таможенное судно «Корвин», которое должно было оказать помощь трем китобойным судам, погибшим там в 1879 г., а потом посетить остров Врангеля в надежде найти там Де-Лонга. Однако из-за большой ледовитости Чукотского моря сделать это в том же году капитану Хуперу, командовавшему судном «Корвин», не удалось.

В 1881 г. Хупер снова отправился туда же. На этот раз «Корвину» удалось подойти к восточному берегу острова Врангеля. Здесь, около устья одной речки, высадились партия лейтенанта Рейнольдса. Это были первые люди, ступившие на остров. Географическое название острова — «Новая Колумбия», данное ему Рейнольдсом, не удержалось за ним. Маленькая речка, названная им рекою Клерк, сохранила за собой это название до сих пор, лишившись только последней буквы — «к».

В том же году к острову подошло американское китобойное судно «Роджерс», также в поисках пропавшей «Жаннеты» (судно, на котором плавала экспедиция Де-Лонга). Участники экспедиции высадились на южном его берегу в прекрасной бухте. Один из участников этой экспедиции журналист Гильдер, описывая стоянку в ней «Роджерса», дал ей следующую характеристику: «Бухта, которую мы открыли, в будущем, вероятно, окажется очень полезной не одному мореплавателю».

Эта бухта действительно стала конечным пунктом всех последующих плаваний к острову Врангеля. В отношении условий стоянки судна она не вызвала никаких сомнений, в противоположность другой бухте на том же берегу, которую называли «Сомнительной». Первая же бухта получила название «бухты Роджерса» в память впервые вошедшего в нее судна.

Первые исследователи острова Врангеля с судна «Роджерс» оставили здесь целый ряд географических названий, закрепленных за различными горами, мысами, косами, бухтами и реками. Так, наиболее высокая возвышенность острова носит имя начальника этой экспедиции лейтенанта Берри. Он первый обследовал центральную часть острова, поднялся на нее и определил высоту «пики Берри» в 760 м. Имя мишмана Уэринга присвоено одному из восточных мысов острова, потому что Уэринг обошел в шлюпке со своей партией восточное и северо-восточное побережья острова. В этой экспедиции увековечена даже память журналиста Гильдера, чьим именем назван один из западных мысов острова Врангеля.

Партии этой экспедиции впервые набросали приблизительный географический «портрет» острова.

В бухте Роджерса впоследствии разместился советский промысловый поселок с радиостанцией, ставший маленькой столицей острова Врангеля.

Начало советизации острова Врангеля относится к 1924 г., когда сюда прибыл из Владивостока ледокольный корабль

«Красный Октябрь» под командой капитана Давыдова. Обогнув юго-восточный мыс Гавайи, 19 августа судно стало на якорь в бухте Роджерса. Там были обнаружены промысловая изба, построенная из плавника, и мачта. В избе находилось продовольствие и кое-какие промысловые снасти. По всему было видно, что изба покинута людьми совсем недавно. Вблизи нее валялись три сопревшие медвежьи шкуры.

В тот же день прибывшие на «Красном Октябре» советские люди приступили к сооружению новой мачты для подъема флага СССР на возвышенном берегу бухты. Сверху мачты был вставлен железный стержень, на котором мог свободно вращаться насаженный на петли флаг, вырезанный из железного листа с начальными буквами нашего государства. Вся мачта и флаг были окрашены красной краской.

Флаг был поднят 20 августа под радостное «ура» и ружейный салют присутствующих. На срубленной старой мачте была прикреплена железная доска с надписью на двух языках: «Пролетарии всех стран, соединяйтесь! Гидрографическая экспедиция Дальнего Востока, 19 августа 1924 г.».

В тот же день «Красный Октябрь» двинулся дальше вдоль южного берега к западу. В бухте Сомнительной была обнаружена еще одна промысловая изба, развешанные для просушки медвежьи шкуры и палатки с припасами. Но людей и здесь не оказалось. Найдена была только бутылка с запиской на английском языке, сообщавшая, что колонисты переселились на 7—8 миль к западу.

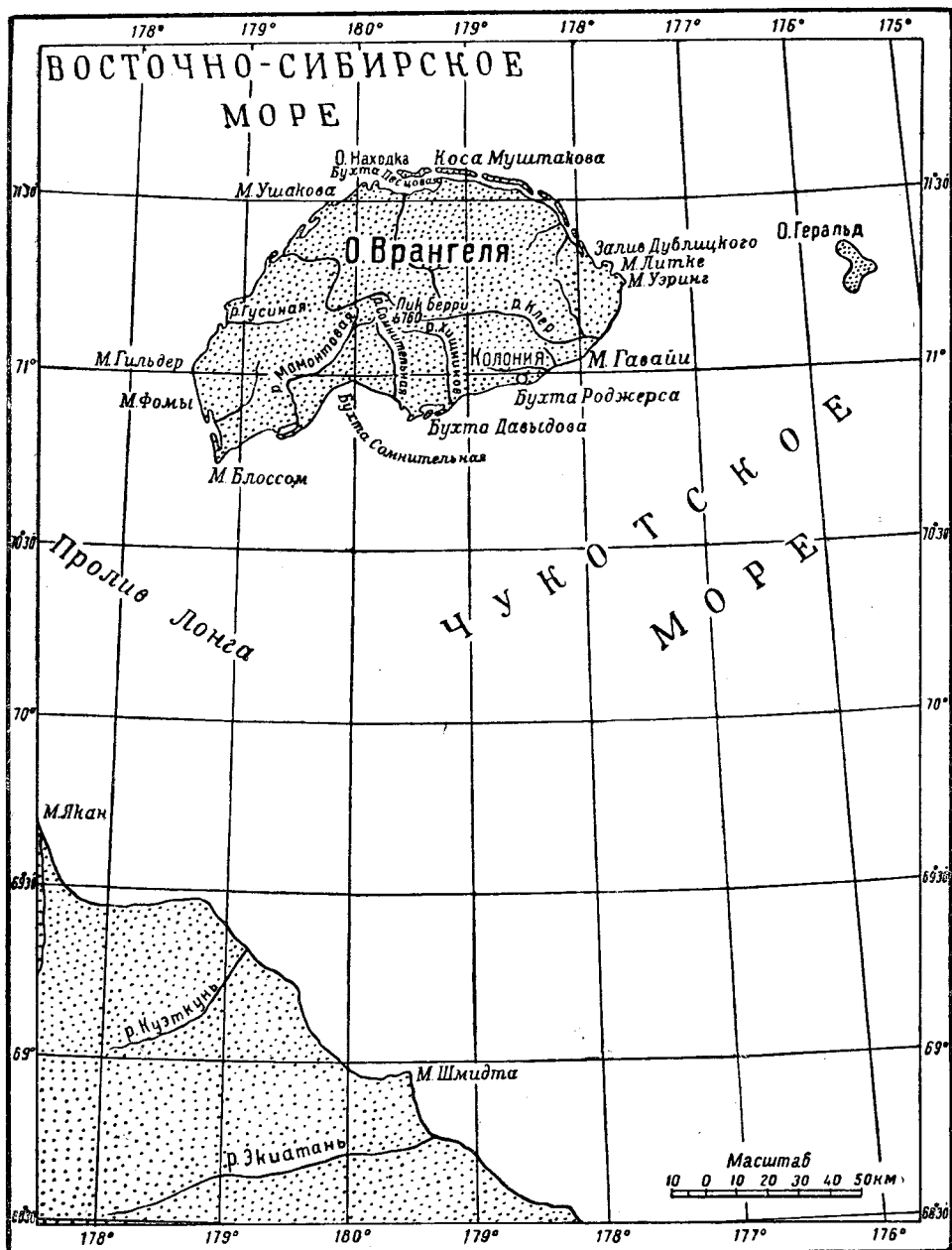
В это же время участники нашей экспедиции заметили к западу дым от костра, которым, очевидно, колонисты давали знать о своем местопребывании судну, сочтя его за американское, пришедшее их сменить. Вскоре показалась байдарка с пятью людьми.

В дальнейшем выяснилось, что в байдарке находились американец Чарльз Уэльс и четверо эскимосов из Номы на Аляске, что на острове находится всего 14 человек, доставленных сюда в 1923 г. на шхуне «Дональдсен» канадской компанией Стефансона для зверобойных промыслов. Они оказались браконьерами, хозяйничавшими на чужой земле, не получив для этого соответствующих прав от советских органов власти.

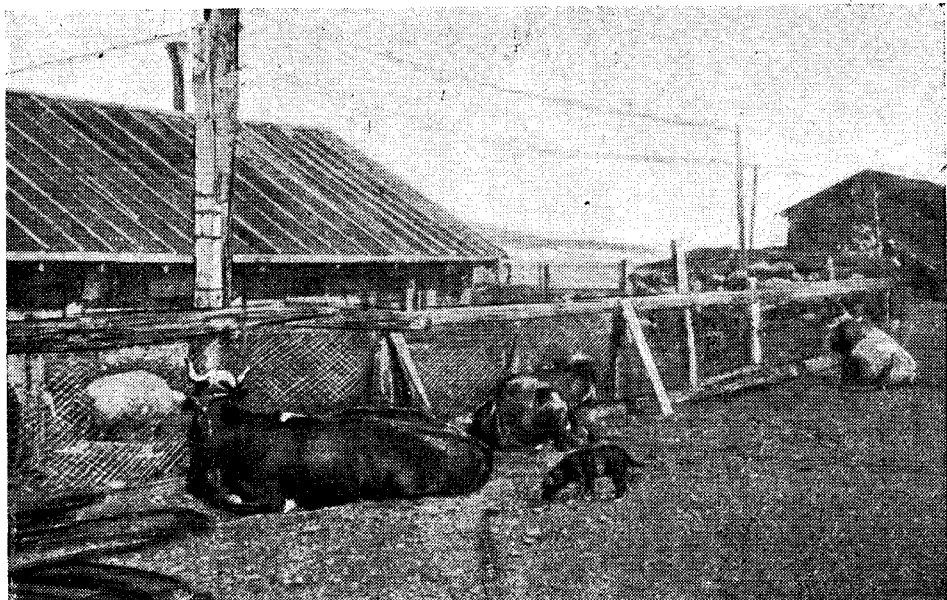
Всю колонию пришлось забрать на борт «Красного Октября» и доставить во Владивосток, сдав их советским властям для дальнейшего водворения на родину.

РЕКА ХИЩНИКОВ

Браконьерство иностранцев сопровождалось хищническим ведением промысла: по-всякому — и в бухте Роджерса, и в Сомнительной, и в устье одной безымянной речки — гнили выброшенные на берег и в во-



Карта острова Врангеля



Скотный двор на острове Врангеля

де туши моржей, лишь обезглавленные ради их бивней («моржовая кость»). Ни сало, ни шкуры, ни мясо не были использованы. Поэтому речка, впадающая в море на южном берегу, между двумя бухтами, в устье которой было много неразделанных туш моржей, получила название «реки Хищников».

Это название характеризует то возмущение, которое вызвало хищничество иностранцев у советских граждан, пришедших сюда, чтобы положить начало настоящему хозяйственному освоению советского острова.

Богатства острова Врангеля велики и при социалистическом хозяйствовании могут служить большим источником ценного сырья.

БУХТА ДАВИДОВА

Хорошо защищенная бухта на южном берегу острова между устьем реки Хищников и бухтой Сомнительной названа «бухтой Давыдова». Происхождение ее географического названия связано с капитаном Б. В. Давыдовым — водителем первого советского судна «Красный Октябрь», пришедшего к берегам острова из Владивостока.

Б. В. Давыдов принадлежал к числу выдающихся моряков-гидрографов. По окончании Гидрографического отделения Морской академии и после прохождения практических работ по астрономии и геодезии в Пулковской обсерватории он был назначен в 1911 г. командиром гидрографического судна «Таймыр», входившего в состав гидрографической экспедиции Северного ледовитого океана.

На «Таймыре» Давыдов совершил два плавания: первое от Берингова пролива до устья Колымы в 1911 г. и второе — от того же пролива до восточного побережья Таймырского полуострова в 1922 г. Новые карты этих участков Северного морского пути явились результатом его двухлетней работы. В 1913 г. Давыдов был назначен начальником гидрографической экспедиции в восточной части Ледовитого океана. Длина заснятой под его непосредственным руководством береговой линии равнялась 6000 морских миль; определено было 111 астрономических пунктов, из них 106 лично Давыдовым.

Капитальным трудом Давыдова явилась «Лоция побережий РСФСР, Охотского моря и восточного побережья Камчатки с о. Карагинским включительно». Этот труд представляет собой не только лоцию, но и физико-географическое описание районов, которые были охвачены его работами и наблюдениями.

В 1923 г. т. Давыдов был назначен начальником Управления по обеспечению безопасности кораблевождения на Дальнем Востоке.

В 1924 г. т. Давыдов провел рискованную операцию по постановке ограждений в Амурском лимане.

Именно такой энергичный человек, хорошо знающий условия плавания на Дальнем Востоке и в Северном ледовитом океане, нужен был в качестве начальника от ответственного похода на остров Врангеля. Эту свою задачу Давыдов блестяще выполнил.

МЫС УШАКОВА

Через два года после водружения советского флага на острове Врангеля советское правительство решило положить начало его практическому освоению, организовав там полярную станцию и промысловую колонию из добровольцев. Наиболее приспособленными людьми для опромысливания новой советской территории являлись, конечно, эскимосы и чукчи.

Начальником острова был назначен Г. А. Ушаков. Он набрал 51 чел. колонистов в бухте Провидения и на мысе Чаплина.

1926 г. был в ледовом отношении благоприятным в районе острова Врангеля. Пароход «Ставрополь» свободно достиг бухты Роджерса, где предполагалось основать поселок колонии.

Три года руководил Ушаков работой по освоению острова, исследуя его вдоль и поперек. С первых же дней прибытия на остров он начал заготовки моржового и медвежьего мяса. Как только был построен поселок, все силы колонии были сосредоточены на охоте.

В труднейших условиях, проскальзывая на вельботе между плывучими льдинами, люди били моржей, буксируя их туши к берегу. Охотники нередко рисковали жизнью, лишь бы обеспечить себя свежим мясом, предохранявшим их от заболевания цынгой.

У начальника острова с эскимосами были прекрасные отношения.

Ушаков провел большую научную работу на острове, создал на побережье несколько промысловых баз, в труднейших условиях осуществил картирование острова, поддерживал дисциплину и хорошее настроение среди колонистов. При этом Ушакову пришлось работать без связи с Большой землей, так как радиостанция была построена только по окончании его работы, с приходом новой смены в 1923 г.

В память деятельности Ушакова на острове Врангеля один из мысов на его северном берегу получил у последующих зимовщиков географическое название «Мыса Ушакова».

МЫС ЛИТКЕ И ЗАЛИВ ДУБЛИЦКОГО

История острова Врангеля тесно переплетена с плаванием к нему советского ледореза «Литке». Имя дальневосточного капитана К. А. Дублицкого связано как с походом сюда «Литке», так и парохода «Совет».

На исходе третьей зимовки на острове, в 1929 г., запасы продовольствия приходили к концу. Решено было послать туда со сменой и новым продовольствием надежное судно под надежным командованием. Капитан Дублицкий, неоднократно ходивший в Колыму, был поставлен во главе этой экспедиции, отправленной на ледорезе «Литке».



Просушка песцовых шкурок на острове Врангеля

Покинув Владивосток 14 июля 1928 г., «Литке» 5 августа вошел в Чукотское море, но, затираемый льдами, лишь 29 августа достиг бухты Роджерса.

Приход «Литке» явился большим событием в жизни колонии. Он доставил не только продовольствие и смену, но и полное оборудование радиостанции, без которой она была отрезана от Большой земли и являлась «безгласной» и «безответной». Отныне она получила «голос» и могла посылать и получать через эфир все необходимые сведения.

На восточном берегу острова Врангеля в связи с этим походом появились два географических названия: мыс Литке и залив Дублицкого.

Географическое название «Мыс Литке» естественно связывается с именем замечательного русского моряка Федора Петровича Литке, совершившего четырехкратное плавание в Баренцовом море и обследовавшего почти все западное побережье Новой Земли. Это имя украшает собою целый ряд географических точек Арктики, в том числе и один из мысов острова Врангеля. Литке был современник, друг и соратник Врангеля по исследованию Арктики.

ГОРА МАЯЧНАЯ

В августе 1932 г. советская колония острова Врангеля ожидала прибытия парохода «Совет». Но достигнуть острова этому пароходу было очень трудно, так как он совсем не был приспособлен к ледовым плаваниям в морях Арктики, а остров на этот раз был окружен плотным кольцом льдов. Однако наступал четвертый год бессменной зимовки, и «Совету» надо было во что бы то ни стало пробиться к острову. Связь между колонистами и пароходом поддерживалась по радио.

На острове с нетерпением ждали его прибытия. Ежедневно, вооруженный подзорной трубой, начальник острова А. И.

Минеев поднимался на гору, находившуюся вблизи колонии, и всматривался в море, пытаясь разгадать состояние льдов. Поднимались на нее и колонисты-эскимосы, чтобы поскорее увидеть пароход.

Однажды во время таких наблюдений спутник Минеева Павлов в бинокль увидел пароход. Эта весть быстро облетела всю колонию, и все захотели собственными глазами убедиться в появлении судна.

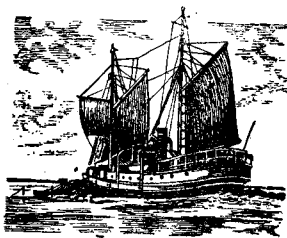
Капитан «Совета» Дублицкий дал тем временем знать на остров, чтобы для лучшей видимости подхода к колонии был зажжен на берегу большой огонь, который был бы виден с корабля.

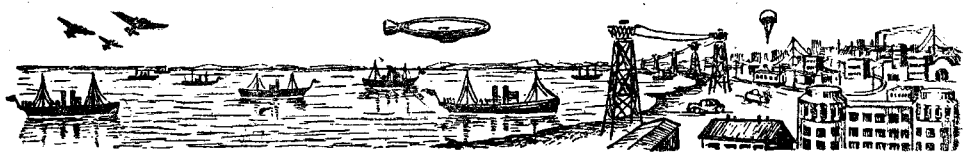
Развести такой костер не составляло бы труда, если бы у зимовщиков имелась в изобилии сухая древесина, дававшая пламя, а не дым, который при низкой облачности и дальности расстояния (15—20 миль) все равно с корабля нельзя было бы различить.

Единственный материал, имевшийся в изобилии под руками, был мох. Из него и решил начальник острова устроить огромный костер. Чтобы пламя было еще сильнее, колонисты решили подбросить в костер пустые бочки из-под сахара.

Костер развели на полугоре, чтобы пламя не терялось в пространстве, а пылало на фоне ее склона. Из бочек соорудили пирамиду, а их наполнили и обложили с внешней стороны мхом. Получился высокий конусообразный «жертвенник». Полив его керосином, колонисты разожгли величественный костер. Получилось эффектное зрелище. Гигантский костер клочкотал и полыхал, посылая в небо 6—7-метровый столб пламени. Капитан Дублицкий потом рассказал, что огонь был виден прекрасно. С палубы «Совета» казалось, что пылает не просто костер, а часть острова обжата пламенем.

С того времени эта безымянная гора получила свое географическое название — «Маячная».

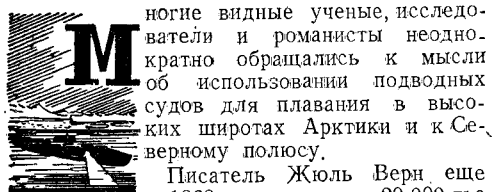




Окно в будущее

А. ТАРАСОВ

В АРКТИКУ ПОД ВОДОЙ



Многие видные ученые, исследователи и романисты неоднократно обращались к мысли об использовании подводных судов для плавания в высоких широтах Арктики и к Северному полюсу.

Писатель Жюль Верн еще в 1868 г. в романе «20 000 лье под водой» гениально описал возможности использования подводного судна для самых разнообразных, научно-исследовательских работ и в частности для проникновения к полюсу под водой и подо льдом. Жюль Верн написал свой роман о капитане подводного судна «Наутилус» еще до подводной экспедиции в глубины океана, проводившейся с судна «Челленджер» при помощи глубоководных снарядов.

Американский путешественник и исследователь полярных областей Джорж Губерт Уилкинс в 1931 г. пытался на подводной лодке достичь Северного полюса. Уилкинс выпросил у правительства США старую подводную лодку, предназначенную на слом. Собрав необходимые средства, Уилкинс немного ее переделал, стараясь приспособить для плавания в Арктике: была срезана башня, укреплен носовая часть. Он назвал лодку «Наутилусом» в память описанного Жюль Верном подводного судна. Из оборудования Уилкинс взял: ледовые буры, жироскопический компас, прибор для изучения глубины океана, лебедку для океанографических работ. Он приспособил камеру для спуска приборов в воду. Под руководством Уилкинса впервые в истории полярного плавания подводная лодка «Наутилус» достигла 81°59' с. ш. Этой широты лодка достигла только как надводное судно.

Дойдя до сплошных льдов, «Наутилус» не смог опуститься и плыть к Северному полюсу подо льдом. За 12 часов до этого

один из механиков с вредительской целью испортил горизонтальные рули. Погружаться и всплывать стало невозможно. Поэтому Уилкинс решил отложить временно свою экспедицию на Северный полюс и вернулся в Северную Америку.

Все же экспедиция Уилкинса на подводной лодке «Наутилус», по отзывам прессы обоих полушарий, дала очень много ценных результатов. Незадолго до начала второй империалистической войны Уилкинс предполагал совершить экспедицию к Северному полюсу на более оборудованной подводной лодке. Однако война на морях помешала осуществить эту идею.

Знатоки Арктики и Антарктики—Ричард Бэрд, Стифансон, Уилкинс, а также советский профессор Н. Zubov—считают, что подводная лодка может быть очень полезна для изучения Арктики и Антарктики. Специально построенное и оборудованное для эксплуатационного плавания в Арктике, подводное арктическое судно сможет во многом помочь освоению великого Северного морского пути.

Существующие подводные лодки без специального переоборудования, конечно, не могут быть успешно применены в высоких широтах Северного ледовитого океана.

Арктическое подводное судно должно иметь специфические конструктивные особенности, гарантирующие успешность его применения в Арктике¹.

В верхней части такого судна должны находиться лыжи-полосы с амортизаторами для смягчения ударов при подъеме его к поверхности ледяного поля. Там же должны быть специальные выдвижные установки для протавления ледяного поля, находящегося непосредственно над судном.

¹ Проект подводной лодки, описанный в этой статье, принадлежит автору статьи инженеру А. Тарасову.

Благодаря этим установкам экипаж подводного судна может подниматься на поверхность ледяного поля даже в самых суровых местах Арктики и Антарктики. Лед расплавляется автогенным пламенем, выходящим из выдвижных конусов над подводным судном. В обычном состоянии люки автогенных аппаратов герметически задраены стальным жалюзи. В нужный момент жалюзи открываются автоматически, и из каждого люка через конус поднимается кверху целая система трубок, из которых вырывается сильное автогенное пламя. Оно, как известно, в воде не гаснет.

Растопив лед, судно всплывает наверх и приступает к выполнению своих научно-исследовательских и океанографических работ. Все автогенные установки приводятся в движение (т. е. опускаются и выдвигаются) посредством особого гидравлического устройства.

Особенностями арктического подводного судна также должны являться: мощное освещение наружной подводной среды вокруг судна и симметрично расположенные обзорные иллюминаторы для наблюдения под водою.

Таким образом это арктическое подводное судно должно быть «зрячим» под водою и подо льдом, что очень важно в условиях Арктики.

Такое арктическое подводное судно можно использовать также и в качестве надводного скоростного глиссера. Это достигается благодаря тому, что в кормовой части в герметических отсеках находятся мощные авиационные двигатели с воздушными трехлопастными винтами.

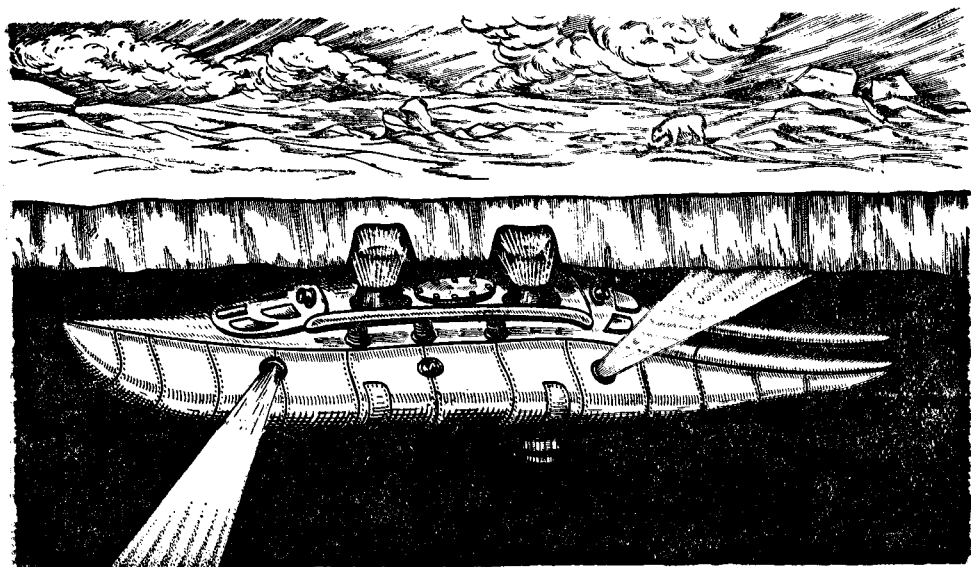
После того как подводное судно поднимется на поверхность, а впереди есть

большое пространство чистой воды, по сигналу могут открываться кормовые люки. Из них выдвигаются на передвижных рамах авиадвигатели, расположенные попарно тандемом. Таким образом, судно в надводном состоянии может в кратчайший срок пройти большие пространства. Это даст возможность судну выполнять самые разнообразные задания по связи с отдаленными полярными станциями и оказывать помощь экипажам судов, терпящих бедствие.

Посреди палубы намечается большой люк, ведущий в гидравлическую камеру и внутрь судна. Гидравлическая камера предназначена для автоматического выбрасывания из подводного судна наверх специальных «подводных парашютов», представляющих собою автоматически всплывающие эллиптические снаряды. Внутри этих снарядов-эллипсов могут находиться люди, собаки, провизия или оборудование.

В бортовой части подводного судна надо устроить два водолазных люка. Через один из них водолазы могут выходить (в неглубоком месте) на морское дно, а через другой — возвращаться обратно в судно. У каждого из этих люков внутри судна должны быть двойные отсеки с различным атмосферным давлением. Это нужно сделать для того, чтобы входящие и выходящие из судна водолазы не подвергались сразу резкой перемене атмосферного давления, а привыкали бы к нему постепенно.

В передней части подводного судна должен быть расположен отсек, в котором находится глубоководный, автоматически управляемый батистат. По мере необходимости он, наподобие торпеды, может выпускаться из передней части судна. Опустившись на глубину и произведя не-



Проект подводной лодки для арктического плавания

обходимые операции, он сможет подняться **наверх** до уровня самого судна и **втягиваться** внутрь его. Между отплывшим глубоководным батистатом и подводным судном связь все время может поддерживаться по радиокompасу или так называемому подводному радиомаяку, а также с помощью ультракоротких радиоволн.

На судне должно быть несколько помещений для экипажа и участников экспедиции. В носовой части — рубка штурмана и командира экспедиции, далее — отсеки оборудования, научно-исследовательских приборов, помещение батистата, лаборатория, кают-компания, отсеки водоплазов, помещение механиков, провиантская камера, радио- и метеорологическая станция, общий боковой коридор, гидравлическая камера, запасные подводные парашюты, авиадвигатели, жилые каюты.

Такому подводному арктическому судну **не** будут страшны сплошные ледяные поля, пурга, арктические туманы и полярная ночь.

Область так называемого «полюса недоступности», лежащего за Северным полюсом в сторону Американского континента, **до** сих пор сравнительно мало изучена.

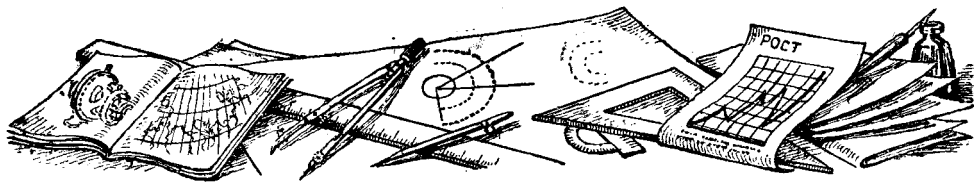
Здесь исследователям предстоит проделать большую работу. В этих труднодоступных частях земного шара универсальное подводное судно смогло бы оказать большую помощь науке. Организация постоянно возвращающейся в район Северного полюса подводной научно-исследовательской базы также могла бы быть очень полезна.

Подводные арктические суда помогут человечеству разрешить много тайн Ледовитого океана, полюса недоступности и северных морей. К таким еще мало разрешенным «тайнам» относятся критические температуры в различных частях водных просторов Арктики, глубины морей и жизнь в них.

Арктические подводные лодки могли бы иметь свои базы в Западном секторе в Мурманске и Архангельске, а в Восточном — в Николаевске и Владивостоке. Это сократило бы радиус действия подводных арктических судов и значительно увеличило бы их маневренность во время различных операций, а также ускорило бы связь зимой с полярными станциями.

В дальнейшем можно было бы организовать кратчайшие рейсы из СССР в Америку через Северный полюс под водой.





Рационализаторская мысль

НЕПОТЕЮЩИЕ СТЕКЛА



Изобретатель С. С. Громов, автор многих изобретений, предложил Главсевморпути пленку, похожую на целлофан, которая обладает следующим свойством: наклеенная на стекло с внутренней стороны очков, кабин самолета, трактора, автомашины и т. д., она предохраняет стекло от запотевания.

Зимой 1939-40 г. Бюро изобретений Главсевморпути сделало более двух десятков очков, которые были даны пилотам и шоферам для испытаний. Испытания показали хорошие результаты.

В этом году очки и пленка посылаются на ряд полярных станций для испытания их в условиях Крайнего севера.

Пленку можно окрашивать в любой цвет, что очень важно при изготовлении светофильтров. Наклеив такую пленку на обычные простые очки, можно превратить их в консервы, предохраняющие глаза от яркого света.

Недостатком пленки является ее слабая прочность. С ней нужно очень осторожно обращаться. Но при правильном и аккуратном обращении пленка сохраняется очень долго.

Наклеенная на стекло пленка не производит никаких оптических искажений. Стоимость ее при массовом изготовлении ничтожна, а методика наклейки чрезвычайно проста.

ТРАКТОРНЫЕ ПРИЦЕПНЫЕ САНИ

В 1939 г. Бюро изобретений Главсевморпути разработало специальный тип тракторных саней грузоподъемностью в 10 т. Эти сани отличаются от существующих типов саней тем, что они состоят из трех полозов, причем средний полоз является одновременно и тяглом. За него можно цеплять следующие сани и сами сани прицеплять к трактору.

Этот полоз расположен на 200 мм выше, чем два крайних. При большой нагрузке и при передвижении по рыхлому сне-

гу (когда сани начинают в него глубоко врезаться) вступает в работу третий полоз. Он уменьшает удельное давление саней на поверхность.

Управление полярной авиации изготовило по данным ему чертежам несколько таких саней и применяет их в Арктике.

Большое достоинство этих саней — простота изготовления. Они могут быть изготовлены плотником любой полярной станции. Материалом для них служит плавник или завезенные бруссы и круглый лес.

На саях такого типа можно перевозить всевозможные грузы, строительные материалы, горючее в бочках и т. д.

НОВЫЙ СПОСОБ СУШКИ ШТУКАТУРКИ

В Бюро изобретений Главсевморпути поступило рационализаторское предложение жестянщика объединенного строительства т. Огурцова — новый способ сушки штукатурки.

Зимой на строительстве для сушки оштукатуренных стен и потолков применяется весьма примитивный способ: на жаровни накладывается горящий древесный уголь. Излучаемое им тепло поднимает температуру помещения и высушивает штукатурку.

Этот примитивный способ требует большого количества древесного угля, а сушка производится очень медленно.

Тов. Огурцов предложил другой способ сушки, более эффективный. Вблизи от того места, которое необходимо высушить, он ставит лист железа, нагревая его паяльной лампой. Когда лист нагревается, он начинает излучать тепло и просушивать штукатурку.

Такой способ позволяет сократить время, необходимое на сушку, примерно в 5 раз. Получается также большая экономия топлива, не говоря уже о том, что этот способ наиболее безопасен в пожарном отношении. Кроме того, от горящего угля всегда получается грязный осадок на стенах, чего совершенно не бывает при сушке железным листом.

Бюро изобретений Главсевморпути автора предложения премировало.





Критика и библиография

К ИСТОРИИ СОВЕТСКИХ АРКТИЧЕСКИХ КОРАБЛЕЙ

(Библиографический указатель¹)

1. ЛЕДОКОЛ «ЕРМАК» (построен в 1898 г.)

Макаров С. О. (1848—1904). «Ермак» во льдах. В 2 частях СПб, 1901, 507 + XXI.

Первый опыт применения ледокола для исследования полярных стран (1899—1901 гг.).

Семенов В. Адмирал Степан Осипович Макаров («Вестник Европы», 1910, № 3, стр. 61—85).

Краткий биографический очерк.

Палибин И. В. Первая научная экспедиция ледокола «Ермак» (К 35-летию плавания). «Известия Гос. географического об-ва», 1936, том 68, № 6, стр. 799—805).

Вольский Ал. Макаров и ледокол «Ермак» («Советская Арктика», 1938, № 6, стр. 91—101).

Северная морская экспедиция министерства путей сообщения на реку Енисей в 1905 году. СПб, 1906, 94 стр.

Плавание каравана 22 судов под начальством подполковника И. С. Сергеева от Мурманска до г. Енисейска на р. Енисее. «Ермак» сопровождал эту экспедицию, но около о. Вайгач сел на 16-футовую каменную банку.

Мосолов Н. Из прошлого ледокола «Ермак». (По материалам совещания старых ермаковцев и Ленинградского отделения Центрального исторического архива). («Советская Арктика», 1939, № 12, стр. 92—96).

Эпизоды из истории ледокола «Ермак» за 1914—1921 гг.

¹ Библиография охватывает литературу, относящуюся к основным ныне действующим советским арктическим кораблям, и указывает ее по алфавиту названий этих кораблей. В начале литературы по каждому кораблю указываются работы общего характера, освещающие его историю за ряд лет; дальнейшая литература приводится в хронологическом порядке плаваний корабля, а по каждому плаванью — по годам издания и затем по алфавиту авторов.

Вторая Ленская морская экспедиция (1934 г.). «Бюллетень Арктического института», 1934, № 8—9, стр. 305).

Петров Ю. Полярное плавание ледокола «Ермак» в 1934 г. («Бюллетень Арктического института», 1935, № 1—2, стр. 4—6).

В 1934 г. «Ермак» впервые за советское время появился в полярных морях и лидировал 2-ю Ленскую коммерческую экспедицию и Карскую операцию этого года (последнюю совместно с лдц «Малыгин»), о чем и говорят две предыдущие статьи.

Беседа с В. И. Ворониным. («Советская Арктика», 1936, № 1, стр. 68—69).

Об участии ледокола «Ермак» в навигации 1935 г.

Гаккель Я. Я. Из Мурманска во Владивосток («Советская Арктика», 1936, № 2, стр. 50—54).

Розе Н. На «Ермаке» по Северному морскому пути («Вестник знания», 1936, № 5, стр. 372—373).

Броунштейн В. «Ермак» во льдах. Л. Изд. Главнокоморту. 1938, 240 стр. (см. отрицательные рецензии в журнале «Проблемы Арктики», 1939, № 2, стр. 121—123 и журнале «Советская Арктика», 1939 г., № 6, стр. 105).

Гаккель Я. Я. Научные результаты экспедиции сквозного плавания на п/х «Ванцетти» в 1935 году. Гидрологические, метеорологические и гидрографические работы. Л. 1938 г., 63 стр. («Труды Арктического института», том 129).

В 1935 г. впервые в истории мореплавания были осуществлены сквозные рейсы из Владивостока в Мурманск на грузовых пароходах («Анадырь» и «Сталинград») и обратно (пароходы «Искра» и «Ванцетти»). «Ермак» был лидером в Западном секторе Арктики (от пролива Вилькицкого к в. стоку). Предыдущие 5 работ и относятся к этому плаванью.

Белоусов Н. А. Сквозные рейсы. («Советская Арктика», 1936, № 6, стр. 25—26).

Подготовка ледокола «Ермак» к навигации 1936 г.

Воронин В. И. Ледокол «Ермак» в навигацию 1936 г. («Советская Арктика», 1936, № 10, стр. 36—37).

Таршис М. К. Кораблеисследовательские работы на ледоколах «Ермак» и «Красин» в навигацию 1936 г. («Проблемы Арктики», 1937 г., № 1, стр. 161).

Лоскутов С. Поход «Ермака» («Советское фото», 1938, № 7, стр. 12—13).

Поход из Кронштадта в феврале 1938 г. в Гренландское море на помощь папанинцам, снятым 19/II 1938 г. с плавающей льдины—станции «Северный полюс» д/п «Таймыр» и «Мурман».

Фарфель С. С. С папанинцами на «Ермаке» («Литературный современник», 1938, № 6, стр. 134—152).

Петриченко А. Н. Рейс ледокола «Ермак» на Землю Франца-Иосифа (май—июнь 1938 г.). («Проблемы Арктики», 1938, № 8, стр. 143—144).

Гаккель Я. Я. Арктическая навигация 1938 года. (Операции по вы-

воду из льдов зимовавших судов). («Проблемы Арктики», 1938, № 5—6, стр. 135).

Григорьев И. П. Поход «Ермака» («Наука и техника», 1938, № 23, стр. 9—10).

Вольский-Варис Я. Поход «Ермака» к каравану «Садко». (В навигацию 1938 года). («Советская Арктика», 1939, № 2, стр. 72—76).

Осенью 1937 г. в Арктике вынужденно зазимовало много судов («Садко», «Малыгин», «Седов», «Красин», «Ленин» и др.). Весной 1938 г. «Ермак» вырвал из ледового глеба часть этих судов, чему и посвящены три предыдущие статьи.

Награжденные ледокола «Ермак» (переходящим Красным знаменем Главсевморпути и ЦК профсоюза за образцовую стахановскую работу в Арктике). («Проблемы Арктики», 1939, № 4, стр. 71).

Мелешко В. Научные работы на ледоколе «Ермак» в 1939 г. («Проблемы Арктики», 1939, № 10—11, стр. 88—96).

Гидрологическая экспедиция Арктического института по изучению ледового режима полярных морей

II. ЛЕДОКОЛ «И. СТАЛИН» (построен в 1937 г.)

Матусевич Н. К. и Коганов С. М. Новые советские ледоколы («Советская Арктика», 1937, № 9, стр. 83—84).

Информация о строительстве ледоколов «И. Сталин», «В. Мелотов», «Л. Каганович» и «О. Шмидт».

Спуск на воду ледокола «Иосиф Сталин» (13/VIII 1937 г.).

III. ЛЕДОКОЛ «КРАСИН» (построен в 1917 г.)

Воронцова Л. А. В ледяных просторах. Подвиг ледокола «Красин». М. Госиздат, 1928, 24 стр.

Воронцова Л. А. На 81° северной широты. Записки участника экспедиции «Красина». Л. Изд. «Красной газеты», 1929, 80 стр.

Записки о необычайном. Из дневников журналистов, участников похода «Красина» и «Малыгина». М. Л. Гиз, 1929, 89 стр.

Миндлин Э. А. На «Красине». Повесть о днях Красинского похода. М. Л. «Земля и фабрика», 1929, 276 стр.

Розанов А. Красные звезды во льдах. (Описание похода ледоколов «Красин» и «Малыгин»). М. Л. 1929, 53 стр.

Суханов Вал. Затерты во льдах. Записки журналиста на «Красине». Л. «Прибой», 1929, 235 стр.

Том А. Под красной звездой (На «Красине»). М. «Московский рабочий», 1929, 206 стр.

Шпанов Н. Н. Во льды за «Италией». (Экспедиция на ледоколе «Красин»). М. Л. «Молодая гвардия», 1929, 222 стр.

Шпанов Н. Н. Подвиг во льдах. М. Л. «Молодая гвардия», 1930, 136 стр.

(«Проблемы Арктики», 1937, № 5, стр. 118).

Пивоваров А. Флагман Арктического флота. («Стахановец», 1938, № 7, стр. 70—72).

Январский А. Новые ледоколы «И. Сталин» и «Л. Каганович» («Советская Арктика», 1938, № 7, стр. 16—22).

Южин Д. Е. С «Красиным» — на спасение «Италии». Л. Красная звезда», 1928, 184 стр.

Десять вышеуказанных книг принадлежат журналистам—участникам похода ледокола «Красин» для спасения экипажа итальянского дирижабля «Италия», потерпевшего аварию на пути к Северному полюсу в 1928 году.

Поход «Красина». Сборник статей участников экспедиции (1928 г.). М. Л. «Земля и фабрика», 1930, 243 стр.

Научные работы экспедиции на «Красине» в 1928 г. Сборник статей. М. Л. ОГИЗ, 1931, 178 стр. («Труды Института по изучению Севера», вып. 50).

Бурман Л. В Новую Мангазею. Л. «Красная газета», 1930, 189 стр.

Зингер М. Сквозь льды в Сибирь. Очерки Карской экспедиции 1929 года. М. Л. «Земля и фабрика», 1930, 153 стр.

Итин В. Выход в море. Очерки. М. «Федерация», 1931, 224 стр.

Три вышеуказанные книги описывают 10-ю Карскую коммерческую экспедицию 1929 года, лидером которой был д/п «Красин».

Н. П. Полярный рейс ледокола «Красин» («Бюллетень Арктического института», 1932, № 3, стр. 52—53).

Рейс ледокола «Красин» («Бюллетень Арктического института», 1932, № 6, стр. 112—121).

Арнольд-Алябьев В. И. Научные работы Гидрометкомитета на «Красине» в Баренцовом море зимой в 1932 году. («Бюллетень Арктического института», 1932, № 7, стр. 155—158).

В декабре 1931 г. на помощь л/п «Малыгин», севшему на каменную банку вблизи о. Вайгач, был направлен л/к «Ленин», который был затерт льдами. 6/II 1932 г. на выручку «Ленину» был послан «Красин». Об этом плавании и рассказывают три предыдущие статьи.

Экспедиция ледокола «Красин» на Новую землю в марте—апреле 1933 г. («Бюллетень Арктического института», 1933, № 5, стр. 125—130).

Антонов Л. Плавание ледокола «Красин» к Новой земле зимой 1933 г. («Гидрография и кораблевождение», 1934, № 1, стр. 16—23).

Кальницкий Я. И. Огни в Арктике. Рассказ о первом в истории зимнем походе «Красина» к мысу Желания. 2-е изд. Харьков, 1935 г., 205 стр.

Три вышеуказанные работы описывают поход «Красина» в марте—апреле 1933 г. к Новой земле, когда впервые в истории мореплавания северная оконечность Новой земли (мыс Желания) была достигнута зимой.

Максимов И. Научные работы на борту ледокола «Красин» летом 1933 г. («Бюллетень Арктического института», 1933, № 11, стр. 334—335).

Ленская морская транспортная экспедиция 1933 года («Бюллетень Арктического института», 1934, № 5, стр. 216—218).

Зингер М. Э. Ленский поход. Очерки 1-й Ленской экспедиции ледокола «Красин», архангельских судов «Сталин», «Правда», «Володарский» и омского теплохода «Первая пятилетка» вокруг Таймырского полуострова к устью Лены, в бухту Тикси. Л. Ленинградское обл. изд-во, 1934 г., 85 стр.

IV. ЛЕДОКОЛ «ЛЕНИН» (построен в 1917 г.)

Вительс Л. Карская морская экспедиция 1930 г. («Бюллетень Арктического института», 1931, № 3—4, стр. 43—45).

Вительс Л. А. и Синягин А. А. Метеорологическое обслуживание Карской экспедиции в 1930 году. («Известия Главной геофизической обсерватории», 1931, № 1—2, стр. 38—42).

Лидерами Карской экспедиции 1930 года были л/к «Ленин» и л/п «Малыгин».

Антонов Л. Ледокол «Ленин» в Карской операции 1932 года. («Записки по гидрографии», 1933, № 2, стр. 75—83).

Антонов Л. Гидрологические работы, произведенные в 1932 г. с л/к «Ленин». («Бюллетень Арктического института», 1933, № 2, стр. 52).

Морозов Р. Ленский поход. М. «Молодая гвардия», 1934, 116 стр.

Три предыдущие работы посвящены первому опыту плавания грузовых судов из Архангельска в устье р. Лены в 1933 г. под проводкой ледокола «Красин».

Сакеллари Н. На «Красине» от Ленинграда через Панамский канал до Петропавловска на Камчатке в 1934 г. (для спасения со льда челюскинцев).

Чечулин А. С. Наблюдения за крупным морским зверем с борта ледокола «Красин» во время экспедиции в Берингово и Чукотское моря в 1934 г. («Северный морской путь», V, 1936, стр. 83—89).

Никulin Ал. С. «Красинным» в Арктике. («На рубеже». Хабаровск, 1936, № 1, стр. 112—121).

Плавание к о. Врангеля в 1935 г.

Рагаманов Г. Экспедиция на ледоколе «Красин» в 1935 г. («Бюллетень Арктического института», 1936, № 2, стр. 73—75).

Научные работы экспедиции на ледоколе «Красин» в 1935 году. Сборник статей сотрудников экспедиции. Л. Изд. Главсевморпути, 1936, 179 стр. Исследование северной части Чукотского моря.

Гаккель Я. Я. Из Мурманска во Владивосток. («Советская Арктика», 1936, № 2, стр. 50—54).

Проводка грузовых пароходов «Ванцетти» и «Искра» л/к «Красин» в навигацию 1935 года.

Таршис М. К. Кораблеисследовательские работы на ледоколах «Ермак» и «Красин» в навигацию 1936 г. («Проблемы Арктики», 1937, № 1, стр. 161).

Дзержевский Б. Карская экспедиция (1932 г.) и некоторые вопросы ее обслуживания. («Вестник Единой Гидрометеорологической службы», 1933, № 2—3, стр. 20—23).

Шевелев М. И. Карская экспедиция 1932 г. («Водный транспорт», 1933, № 2—3, стр. 34—35).

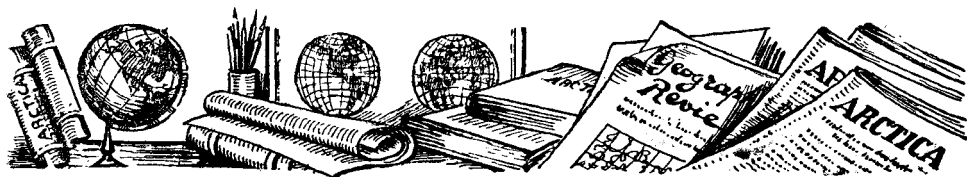
Виханов П. Н. На ледоколе «Ленин» («Советская Арктика», 1936, № 7, стр. 46—48). Подготовка к навигации 1936 года.

На ледоколе «Ленин» (Радиограмма помполита П. Н. Виханова). («Советская Арктика», 1936, № 11, стр. 111).

Краткая информация о стихановской работе на корабле в навигацию 1936 года.

Куфтин А. Партийная работа на ледоколе «Ленин». («Советская Арктика», 1939, № 2, стр. 57—59).

(Продолжение в следующем номере.)



По страницам иностранной печати

ПЕРВЫЙ ПАРОХОД В АРКТИКЕ

Английский географический журнал «Geographical Journal» (№ 2, 1940 г.) поместил интересную справку о первом пароходе, посетившем Арктику. Речь идет о судне «Победа» («Victory»), на котором знаменитый Джон Росс отплыл в 1829 г. из Лондона в канадскую Арктику.

Несколько лет тому назад инспектор «Американской Гудсоновской компании» Вильям Гибсон обнаружил часть на острове короля Вильгельма, частью на полуострове Бутия куски металлического котла. Остатки исторического судна, много лет служившие эскимосам для разных хозяйственных надобностей, были затем экспонированы в Лондоне. Эта находка и заставила вспомнить о любопытных приключениях первого парохода, отправившегося во льды Арктики.

Уже в 1828 г. капитан Джон Росс подал докладную записку в морское министерство Англии, доказывая преимущества парохода в ледовой обстановке. Адмиралтейство отнеслось, однако, холодно к предложению Росса. Последнему удалось заинтересовать в своем начинании одного из тогдашних лондонских шерифов, Феликса Бута, который и предоставил в распоряжение Росса необходимые средства. После длительных поисков Росс остановил свой выбор на стоявшем в Ливерпуле пакетботе «Победа» («Victory»), ранее совершавшем регулярные рейсы на остров Мэн. Этому незавидному кораблю и суждено было войти в историю, как первому пароходу, проникшему в арктические льды. Росс описывает путешествие в книге «Рассказ о втором путешествии», в частности, рассказывает о паровой машине, которой корабль был снабжен, вернее — о тех разочарованиях и зловключениях, которые экспедиции пришлось вынести из-за нее.

Первоначальное водоизмещение судна составляло 85 т. После некоторой перестройки емкость его была доведена до 150 т. «Что касается машины, — пишет Росс, — то она была изготовлена в мастерской Брейзуэйт и Эриксона. Это была

запатентованная конструкторами машина, гребные колеса которой можно было в одну минуту приподнять. Машина не имела вытяжной трубы. Колеса приводились в движение воздушными мехами. Паровой котел подогревался при помощи продолженных через него труб, как это сейчас наблюдается повсюду».

Росс, повидимому, уже с самого начала не очень доверял всей этой махине. Еще до отплытия из устья Темзы в мае 1829 г. он отмечал в своем дневнике «грубо-небрежную работу конструкторов нашей отвратительной машины».

Вскоре была обнаружена течь в паровых котлах, а температура в машинном отделении оказалась совершенно невыносимой для человека. Максимальная скорость достигла 5 миль в час, средняя же скорость хода не превышала трех миль.

Несмотря на исключительное внимание и уход, которыми машина была окружена в пути, она оказалась малопривлекательной.

В общем, к концу путешествия, по мере приближения к зимней стоянке, Росс и его спутники считали свою «Победу» не столько пароходом, сколько парусным судном. «Машина оказалась уже не только бесполезной — она была в тягость, в бремя, поскольку занимала, вместе с питавшим ее горючим, две трети нашего тоннажа».

В конце концов начальник экспедиции решил избавиться от этого ненужного балласта. Было решено разобрать машину на части, как только корабль вмерзнет в лед. Несколько дней спустя «Победа» достигла порта Феликс к югу от порта Шерифа, а 20 октября того же года последние части машины были выброшены за борт.

Последние упоминания Росса о злосчастной машине были сделаны десять месяцев спустя, при отплытии из порта Феликс. «Весьма вероятно, — пишет с горькой иронией Росс, — что эскимосы еще в течение длительного времени сумеют пользоваться для своих нужд запатентованным изобретением мистера Брейзуэита и мистера Эриксона».

Предвидение капитана Джона Росса целиком оправдалось...



Новости Арктики

В портах Арктики



В портах Диксон, Тикси и Провиденция закончен ремонт пловучих средств — катеров, буксиров, шхун, барж и т. п. Кроме того, порт Тикси пополнился новыми грузовыми рейдовыми судами, построенными на верфях Главсевморпути.

В мелководной бухте порта работает новый буксир, имеющий небольшую осадку. Буксир вполне обеспечивает маневровые работы рейдовых судов.

Особое внимание в этом году уделено механизации портов. Порт Диксон получил три транспортера для трюмных работ и машину Флусса, которая используется на бункеровочных операциях и складских работах.

Порт своими силами закончил постройку 60-метрового стационарного транспортера, устраняющего перебои в работе бункерной эстакады. Внесен ряд усовершенствований в конструкции передвижных ленточных транспортеров. Три передвижные электростанции заменены одной мощной стационарной электростанцией, вполне обеспечивающей бесперебойную работу всех механизмов в порту.

Погрузо-разгрузочные работы в Тикси в этом году будут механизированы. С первыми судами в порт придут стационарные и передвижные транспортеры разных конструкций, предназначенные для береговых и трюмных работ.

Ручной труд при разгрузке барж с углем полностью механизирован. Используется цепочка транспортеров, разгружающих уголь непосредственно из трюма.

Для механизации рейдовых работ порт получил четыре грейфера, из которых два — одноканатные, приспособленные для работы обыкновенной лебедкой.

В порту Провиденция установлено 12 передвижных транспортеров типа «Ленинец» и узкоколейная дорога с коппелевскими вагонетками. Перепрузочные работы здесь также механизированы.

Порты Арктики приступили к работе по-новому. Облегчен тяжелый труд грузчиков и ускорен процесс обработки транспортных и ледокольных судов.

Организация аппарата погрузочных участков прошла точно по намеченному плану. Грузчики и обслуживающий персонал приступили своевременно к работе.

Полярники осваивают вторую специальность

Наряду с выполнением программных работ 97 полярников упорно работают над овладением второй специальностью. На острове Врангеля учитель т. Самойлов подготовился к работе радиооператора и моториста. В навигацию он будет работать на выносном гидропункте на мысе Литке. На острове Уединения врач т. Вайсберг и актинометрист т. Гневушев овладели специальностью аэролога, а т. Патруев, работающий аэрологом, изучает сейчас метеорологию. Механик полярной станции Марс-Сале т. Корнеев освоил специальность метеонаблюдателя. На младших метеонаблюдателей подготовились механик мыса Ванкарем т. Любухин и повар-служитель т. Шмарин.

Первая посадка самолета у острова Генриетты

Недавно пилот т. Еременко произвел на самолете «СССР Н-276» смелый полет к мысу Челюскин к островам Де-Лонга. Весной в том же районе, несколько севернее острова Генриетты, летал т. Котов, но ни один самолет еще не приземлялся у этой отдаленной станции Восточного сектора Советской Арктики.

Тов. Еременко совершил посадку на льду вблизи полярной станции. Полярникам доставлена почта с Большой земли. Самолет благополучно возвратился на материк.

«С. Леваневский» построен

На заводе им. Марти построен товаро-пассажирский пароход ледокольного типа

«С. Леваневский». Это большой арктический корабль. Он оснащен новейшими навигационными приборами и радиостанцией. На судне имеются специальные помещения для научно-исследовательской работы, комфортабельные каюты для экипажа и пассажиров.

Осваиваются острова Ново-Сибирского архипелага

С каждым годом Ново-Сибирские острова, расположенные в море Лаптевых, все более осваиваются. Охотники добывают здесь голубых песцов, моржей, мамонтовую кость.

До последнего времени охота производилась только на пяти островах. Остальные три были мало изучены. В этом году будут освоены острова Бельковский и Новая Сибирь.

На острове Бельковском имеются большие лежбища моржей. Промыслово-охотничья станция обязалась начать в этом году добычу этих морских животных. Будет заготовлено три тонны моржового сала, шкуры и клыки. Здесь же начнется промысел и на песца.

Новая Сибирь — один из самых больших островов в архипелаге. Длина острова превышает 200 км, ширина его — 100 км. С 1929 г. Новая Сибирь никем не посещалась. Раньше сюда доходили отдаленные смельчаки-охотники, перебираясь на собаках через морские льды из Качацкого. Свыше 1 200 км надо было им пройти для того, чтобы попасть на остров Новая Сибирь.

На нем водятся множество песцов. Возможно, что там есть и богатые лежбища моржей. На острове имеются большие запасы мамонтовой кости.

Освоение острова Новая Сибирь представляет большой научный и хозяйственный интерес.

Новая полярная станция на острове Гейберга

На острове Гейберга (пролив Вилькицкого) приступила к работе новая полярная станция. Оборудование, жилой домик, продовольствие, горючее, стройматериалы завезены с полярной станции мыса Челюскин.

Для работы на острове Гейберга выделены радиотехник Угольников и механик Усачев.

На острове Гейберга т. Угольников выполняет обязанности радиста и метеоролога. Тов. Усачев работает механиком, и, кроме того, на нем лежат хозяйственные работы.

Геологическая экспедиция

Горно-геологическое управление Главсевморпути снарядило геологическую экспедицию для поисков угля и других полезных ископаемых в нижнем течении реки Колымы.

31 человек во главе с геологом И. Атласовым в июле выехали из Москвы. Они обследуют район между реками Малый Анной, Мысовая, Сивер и правобережьем реки Колымы. Цель экспедиции — составить общую геологическую карту угольного района.

Необходимость этой экспедиции вызвана тем, что единственное угольное месторождение на Колыме — Зорянка, снабжающее топливом суда в порту Амбарчик, удалено от трассы Северного морского пути более чем на 1000 км.

Работы экспедиции продлятся около полугода лет.

Рейс «Седова»

Ледокольный пароход «Г. Седов», совершивший легендарный дрейф во льдах Центрального полярного бассейна, отправился в арктический рейс. Он пойдет в северо-восточную часть еще недостаточно изученного Карского моря. Гидрографические исследования будут проводиться в районе от Диксона до мыса Челюскин.

Руководителем экспедиции на «Седове» назначен гидрограф В. Воробьев. На борту «Седова» будет проходить морскую летнюю практику группа студентов Гидрографического института Главсевморпути.

Возвращение «Седова» из экспедиции ожидается в октябре.

Научные работы на Северной земле

Коллектив полярной станции мыса Оловянного полностью подготовился к проведению навигации. Метео- и радиообслуживание судов и самолетов будет вестись бесперебойно.

Научные работники коллектива изучают гидрологический режим в проливе Шокальского. Сверх плана была проведена шестнадцатисуточная гидрологическая станция с изучением течения и химического состава воды. Будет проведен южный поперечный разрез Карского моря. Сейчас партия проводит продольный и поперечный северный разрез моря Лаптевых.

Узловая станция заполярной магистрали

Значение порта Тикси — узловой станции на трассе Северного морского пути — возрастает с каждым годом.

Впервые через порт началась транспортировка якутского леса для бухты Провидения. По Лене лес пойдет плотами, а затем будет перегружаться на морские пароходы. Вверх по реке, в Якутию, двинутся суда с продовольственными и промтоварными грузами, доставленными в Тикси на кораблях, совершающих рейсы по великой заполярной магистрали.

Навигацию встретили подготовленно

Полярники мыса Ванкарем хорошо подготовились к арктической навигации. Проведено в порядок силовое хозяйство, отремонтированы мотор, двигатель, динамомашины, полностью пересмотрен монтаж радиостанции, установлено три пере-

датчика и два приемника. Отремонтирован один запасный приемник, проверены научные приборы, подготовлено помещение для приема грузов.

Коллектив станции соревнуется с Ванкаремской факторией, школой, с медпунктом Колютино. Вызвали на социалистическое соревнование станцию мыса Шелатского.

Повар и механик станции освоили метеорологию. Они уже проводят самостоятельные наблюдения.

Анадырский радиоцентр передан Наркомсвязи

Постановлением Экономсовета СССР Анадырский радиоцентр Главсевморпути передан в систему Народного комиссариата связи. Комиссия из представителей Главсевморпути и Наркомсвязи уже закончила работу по сдаче и приемке оборудования и всего хозяйства радиоцентра.

Радиоцентр сдан подготовленным к обслуживанию второй коммерческой навигации на Северном морском пути. Оборудование выдержит длительную бесперебойную круглосуточную работу.

Новый коллектив радиоцентра Наркомсвязи включился в социалистическое соревнование с радиоцентром Диксона на лучшее обслуживание радиосвязью предстоящей навигации.

Овощи в Арктике

Уже несколько лет существуют тепличные хозяйства на острове Диксон, в бухте Тикси, на Игарке, в бухте Провидения и т. д. Всего во всех тепличных хозяйствах Арктики в этом году засеяно овощами свыше 2000 м².

С начала этого года в теплицах выращено 13 306 кг разных овощей: огурцов, салата, редиса, китайской капусты и т. д.

Лучшим из тепличных хозяйств Арктики является хозяйство в бухте Провидения. Теплицы здесь занимают 142 м². Уже получено пять с лишним тысяч килограммов разных овощей. В этом году первые овощи появились в марте.

Работники этих теплиц агроном товарищ Лопуха и тепличный мастер Шукин за успешную работу были награждены почетными грамотами.

Впервые в этом году начали выращивать овощи на острове Врангеля. В Тикси строится новая теплица металлической конструкции.

Драмкружок в Нордвикстрое

Готовясь к смотру художественной самодеятельности Севморпути, драмкружок центрального поселка Нордвикстроя недавно показал полярникам пьесу Островского «Бедность не порок». Хорошо сыграли роли гг. Копачева, Рындина, Затравкина и другие.

Драмкружок деятельно готовится к смотру. В репертуаре кружка имеются уже две крупные постановки, несколько скетчей.

Для обслуживания работников погрузочно-разгрузочных бригад на период навигации организуются агитбригады. Большую помощь драмкружку оказывает местком.

Ленинградский гидрографический институт в новом здании

С сентября Ленинградский гидрографический институт Главсевморпути переходит в новое здание на Малой Охте. В новом помещении будут оборудованы астрономическая обсерватория, кабинеты гидрологии, геодезии, гидрографии и др.

Строительство в Арктике

В Архангельске заканчивается заготовка срубов для экспедиционного строительства Гидрографического управления. С первым пароходом срубы будут отправлены в отдаленные пункты Арктики.

В Амдерме строится радиомачта. С навигацией этого года туда были завезены три дома для пеленгаторных станций.

29 полярных станций будут капитально отремонтированы. Первая бригада строителей по ремонту полярных станций уже выехала на места.

В Игарке заканчивается рубка ряжа для порта Диксон. Ряж будет доставлен на плаву. В совхозе «Полярник» построено овощехранилище и молочный склад. Заканчивается строительство жилого дома, телятника, скотного двора, бани и других хозяйственных построек.

В Хатанге и Пясине сооружаются метеорологические станции.

В Усть-Порту производится большое строительство для Усть-Енисейской экспедиции. Строятся буровые вышки, мастерские, дома и т. д.

В Дудинке сданы в эксплуатацию ветеринарная амбулатория и родильный дом. Начато строительство педагогического училища в Игарке и школы в Долганах.

В Якутске выстроены два жилых дома, четыре склада, авиационная мастерская, аэровокзал. Реконструируется здание гражданского аэровокзала.

На Сангархайском руднике закончено строительство 5 домов, больницы, гаража и дезокамеры. В Верхоянске строятся 2 дома, общежитие, пекарня и склады. В Усть-Янске выстроен новый жилой дом, в Жатайском затоне — дом и два барака.

В глубинных пунктах Якутской АССР строятся магазины, пекарни, фактории, склады охотничьих боеприпасов и другие здания.

В северных районах Якутии сооружаются четыре школы-интерната со службами. На Чукотке строится авиаремонтная мастерская и жилые дома.



Работа в карьере на острове Диксон (март 1940 г.)

Фото М. Федорчук

Строители порта прибыли на Диксон в 1939 г., с опозданием на полтора месяца. Рабочих завезли меньше, чем предусмотрено планом.

В начале строительных работ было много организационных неполадок. Несмотря на эти недочеты, Диксонстрой в 1939 г. выполнил большую работу. Основные объекты строительства почти полностью закончены. В ближайшие дни вводится в эксплуатацию жилой дом № 1. Заканчиваются отделочные работы в доме № 2, в амбулатории и бане.

Помимо титульного строительства построено несколько подсобных сооружений: продуктовый и материальный склады, снеготаялка, склад для аммонала, кузница, обогревательные помещения для рабочих, пристройка к электростанции, коровник и др.

Выросли ряды стахановцев и ударников. Всем на Диксоне известны имена лучших людей стройки — тт. Лобади́на, Сухоти́на, Жу́йкова, Косты́гина, Кию́цина, Забарова и других. Несмотря на морозы и пургу, эти товарищи показывали образцы социалистического труда. По ним равняются все остальные строители.

Большие задачи стоят перед коллективом Диксонстроя в 1940 г. Он должен соорудить глубоководный причал, построить дом для работников полярной авиации и т. п. Сейчас уже заготовлен камень и начали укладывать основание под упорный рж причала.

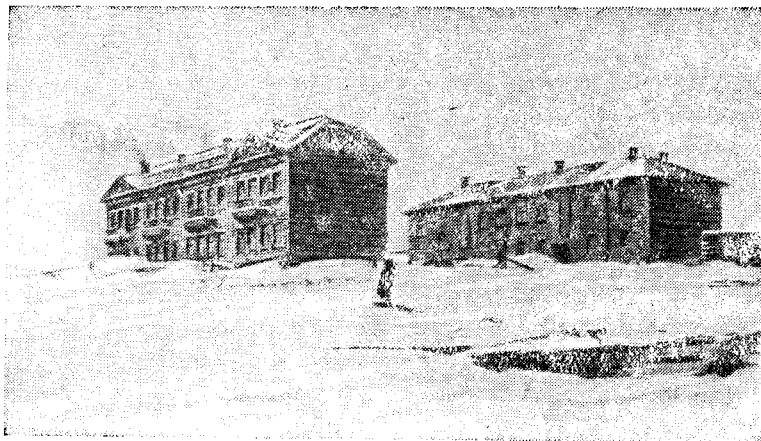
Строители взяли на себя обязательство широко развернуть социалистическое соревнование, уплотнить рабочее время, четко организовать труд, всемерно укреплять трудовую дисциплину и выполнить социалистический договор с «Тиксисстроём», построив порт хорошо, дешево и в срок.

Коллектив Диксонстроя несомненно выполнит свои обязательства с честью.



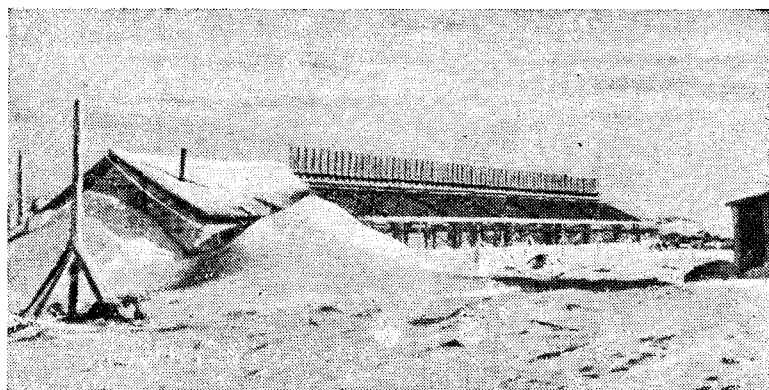
Подготовительные работы на месте строительства глубоководного причала в порту Диксон (март 1940 г.)

Фото М. Федорчук



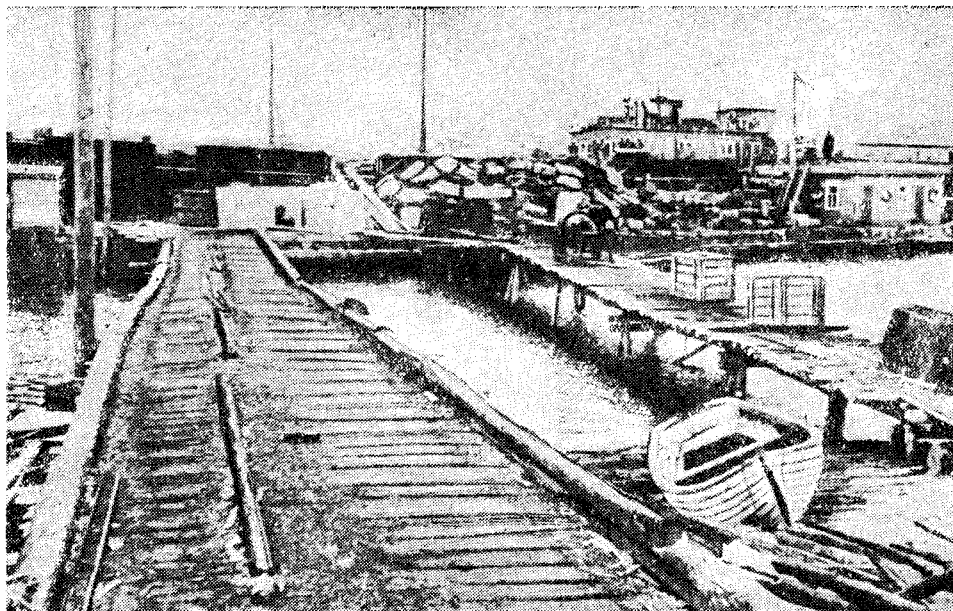
Двухэтажные дома в порту Диксон, строительство которых закончено весной 1940 г.

Фото М. Федорчук



Геплица, построенная в порту Диксон в 1939-40 г.

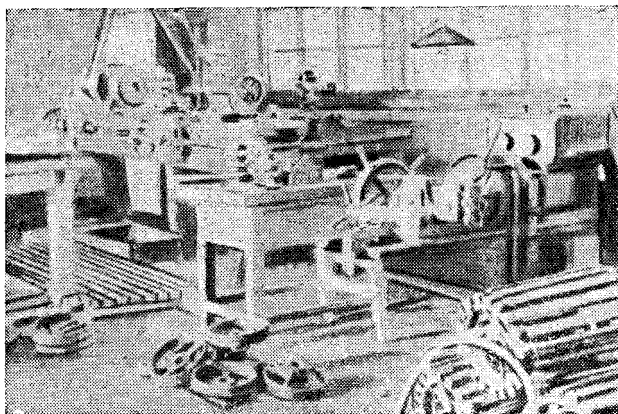
Фото М. Федорчук



Мелководный причал в порту Диксон, соединенный мостками с берегом

Фото М. Федорчук

МЕХАНИЧЕСКАЯ МАСТЕРСКАЯ В ПОРТУ ДИКСОН



*Токарные и болторезные
станки в механической ма-
стерской порта Диксон*

Фото М. Федорчук

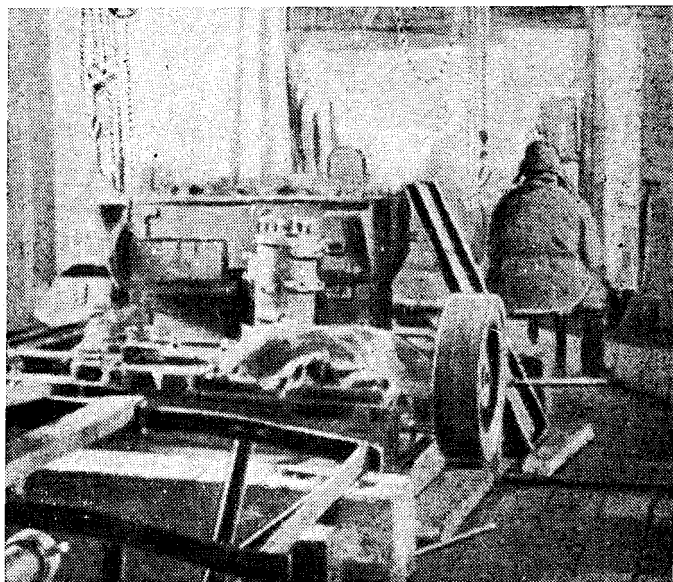
В 1938 г. в порту Диксон была создана механическая мастерская. Она разместилась в тесном помещении и была плохо оборудована. В 1939 г. мастерская значительно расширилась.

Если раньше площадь ее составляла всего 45 м², то теперь она доведена до 210 м². Увеличилось оборудование мастерской. В ней имеется сейчас три токарных станка, причем один из них универсальный — с фрезером и сверлильной колонкой. Установлены также строгальный, болторезный и сверлильный станки.

Работники механической мастерской хорошо освоили это оборудование. К концу 1939 г. в мастерской уже отремонтированы три двигателя — два «ЧТЗ-60» и один «ЧТЗ-65», отремонтированы шестерни ветродвигателя, изготовлена рама для электропилы и т. п.

В прошлую навигацию судоремонт начался лишь во второй половине января. В этом году судоремонт начался значительно раньше (ремонтировались катера). Выполнялись крупные заказы Диксонстроя.

Хорошие кадры и оборудование механической мастерской являются залогом того, что порт Диксон образцово проведет навигацию 1940 г.



*Двигатель, постав-
ленный для ремонта
на стенд в механи-
ческой мастерской*

Фото М. Федорчук

ПОДЪЕМ КАТЕРА „ПОЛЯРНЫЙ“

Для исследования места, где затонул катер «Полярный», спускается под лед водолаз (Диксон, март 1940 г.)

Фото М. Федорчук

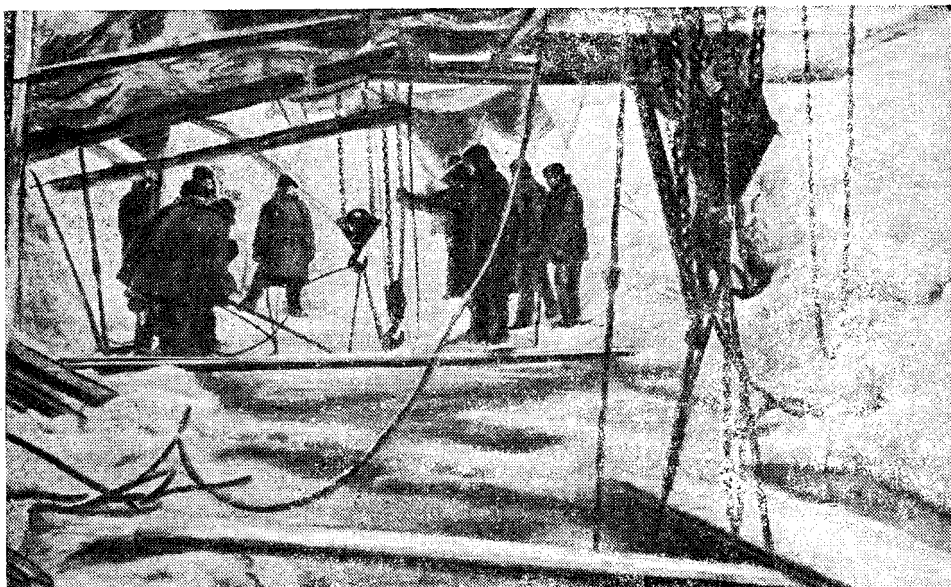


В ночь на 25 сентября 1939 г. в порту Диксон во время девятибалльного шторма волной был оторван ют борта брандвахты катер «Полярный». Прибитый к скалистому берегу бухты Лемберова, катер затонул. Осенью поднять катер не удалось. Зимой 1940 г., когда бухта покрылась льдом, начались подготовительные работы к подъему.

Весь этот процесс был связан с большими трудностями. На льду к этому времени образовался двухметровый снежный покров. Пришлось рыть котлован. Частая пурга очень мешала работе, за ночь она иногда заносила весь котлован, вырытый днем. Пришлось над котлованом установить стропила и накрыть их брезентом.

Толщина льда над катером достигала $4\frac{1}{2}$ м. Бригада рабочих проявила большое упорство, преодолевая это препятствие. Там, где было возможно, лед взрывали, а где он соприкасался с катером, — продавливали длинными пешнями. Весь взломанный лед отвозили на 50—60 м от майны.

Весной этого года катер, наконец, подняли.



Подготовка майны для подъема затонувшего катера

Фото М. Федорчук

Практика студентов арктических учебных заведений

48 студентов третьего курса Ленинградского гидрографического института уехали в июле на практику на Новую землю. Практика продлится два с половиной месяца.

Студенты четвертого курса этого института проходят судоводительскую практику на ледоколах «Ленин», «Сталин», ледорезе «Литке», ледокольном пароходе «Сибиряков» и других судах арктического флота. Практиканты пользуются всеми новейшими приборами и оборудованием. Капитаны судов несут ответственность за качество их практики.

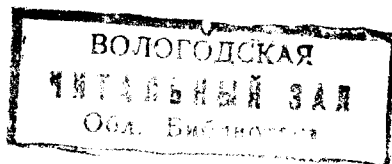
В конце июня закончилась технологическая практика студентов судомеханического отделения Мурманского морского техникума. Практика проходила на судоремонтном заводе.

10 студентов судоводительского отделения техникума вышли в арктическую навигацию в море на судах арктического

пароходства. Они зачислены в штат судов матросами 1-го класса.

Вышли в море также студенты, принятые в техникум в июле этого года. Посылка на практику студентов нового приема преследует цель ознакомить новичков с работой в море, с устройством корабля, а также выявить студентов, неспособных к морской службе.

Ленинградский гидрографический техникум отправил в этом году 53 студентов 1-го курса на геодезическую практику в Антропшино (Пушкинский район Ленинградской области). До них там проходили практику студенты 3-го курса, которые сейчас отправились с гидрографической экспедицией на Новую землю. Восемь студентов этого же курса ушли на «Малыгине» во Владивосток для производства гидрографических работ. Несколько студентов, работавших ранее в Гидрографическом управлении Главсевморпути, получили штатные должности в гидрографической экспедиции.



Редакционная коллегия:

П. П. ШИРШОВ
М. И. ШЕВЕЛЕВ
Э. Т. КРЕНКЕЛЬ
И. П. МАЗУРУК
В. Д. НОВИКОВ
А. И. МИНЕЕВ
С. В. СЛАВИН
С. Э. РУБИНЧИК
А. М. ГИНДИН

Художеств.-технич. редактор **М. А. Перельман**

Адрес редакции: Москва, Никитский бульв., д. 9. Тел. 2-17-53.

Сдано в набор 17/VII 1940 г. Подписано к печати 13/IX 1940 г. Бум. 70×108 см. 6¹/₂ печ. л.+2 вклейки
10,37 уч.-авт. л. 120,000 зн. в бум. л. Л-11174. Зак. тип. № 717. Тираж 10,600 экз.

Типография Профиздата, Москва, Крутицкий вал, 18.

Советская Арктика

п. 52
56

№ 8

• АВГУСТ •

1940 г.

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

В. М. Молотов — Внешняя политика Советского Союза	3
В. Рябчиков — В интересах социалистического государства, всего советского народа	10

ПРЕВРАТИМ СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ В НОРМАЛЬНО ДЕЙСТВУЮЩУЮ ВОДНУЮ МАГИСТРАЛЬ

К. Кондаков — Малокаботажные перевозки по Северному морскому пути	17
Д. Карелин — Повысим качество ледовых прогнозов	25
П. Жуковский — Об организации гидрологических работ	29
А. Шатуров — Подготовка кадров (Из опыта работы на ледоколе «И. Сталин»)	31

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

М. Кимбар — Курсы командно-политического состава Главсевморпути	35
--	----

ЗНАТНЫЕ ЛЮДИ АРКТИКИ

И. Файнбойм — Полярный штурман Падалко	38
---	----

В ЦЕНТРАЛЬНОМ ПОЛЯРНОМ БАССЕЙНЕ (Материалы героического дрейфа ледокольного парохода «Г. Седов»)

Д. Буторин — Рассказ боцмана	46
В. Гордеев — Ледяная подушка «Седова»	54

Трибуна Стахановца

С. Бубнов — Капитальный ремонт и эксплуатация ветродвигателя «Д-12».	57
---	----

ЖИЗНЬ ПОЛЯРНЫХ СТАНЦИЙ

Б. Харитонович — На острове Домашнем	60
М. Назаров — Социалистическое соревнование на полярных станциях	66

РУССКИЕ ПУТЕШЕСТВЕННИКИ И ИС- СЛЕДОВАТЕЛИ АРКТИКИ

Л. Старокадомский — Плавание на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» (1910—1915 гг.)	69
Вл. Попов-Штарк — Остров Врангеля (Происхождение географических названий)	81

ОКНО В БУДУЩЕЕ

А. Тарасов — В Арктику под водой	89
РАЦИОНАЛИЗАТОРСКАЯ МЫСЛЬ	92

КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ

К истории советских арктических кораблей (Библиографический указатель)	93
---	----

ПО СТРАНИЦАМ ИНОСТРАННОЙ ПЕЧАТИ

Первый пароход в Арктике	96
---	----

НОВОСТИ АРКТИКИ	97
----------------------------------	----

Цена 2 руб.

СОВ АРКТИ

ОБЛ БИБЛИОТЕКЕ
1.12

