

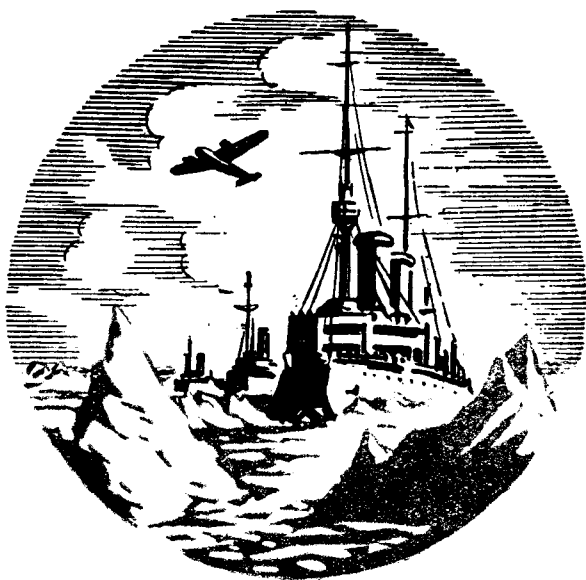
# Советская Арктика

91 (с11) (05)

с 56

0-170315

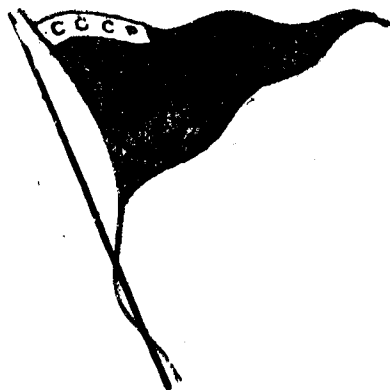
116



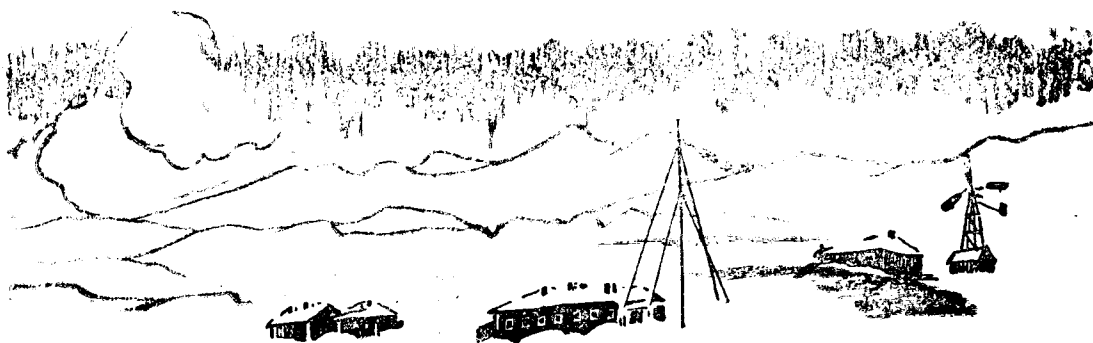
№ 9

СЕНТЯБРЬ — 1940

# Советская Арктика



120315.



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

● Издательство Главсевморпути ●

МОСКВА  
1935

# Советская Арктика

№ 9 • Сентябрь • 1940 г.

## СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

### ПРЕВРАТИМ СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ В НОРМАЛЬНО ДЕЙСТВУЮЩУЮ ВОДНУЮ МАГИСТРАЛЬ

К. Бадигин — О дисциплине на судах арктического флота . . . . .	3
В. Рыжов — Снизить себестоимость погрузочно-разгрузочных работ в портах . . . . .	18
М. Назаров — Совмещение профессий на полярных станциях . . . . .	21
В. Сдобников, А. Романов — О мясных ресурсах в Арктике . . . . .	23

### ЗНАТНЫЕ ЛЮДИ АРКТИКИ

А. Сизаков — Полярный врач А. П. Смоленский . . . . .	27
-------------------------------------------------------	----

### ЖИЗНЬ ПОЛЯРНЫХ СТАНЦИЙ

П. Жуковский — Полярная станция Уэлен . . . . .	31
А. Демин — В заливе Благополучия . . . . .	37

### РУССКИЕ ПУТЕШЕСТВЕННИКИ И ИССЛЕ- ДОВАТЕЛИ АРКТИКИ

П. Башмаков — Лейтенант Василий Прончищев . . . . .	40
Вл. Попов-Штарк — Полярные плаванья Ивана Бахова и Никиты Шалаурова . . . . .	

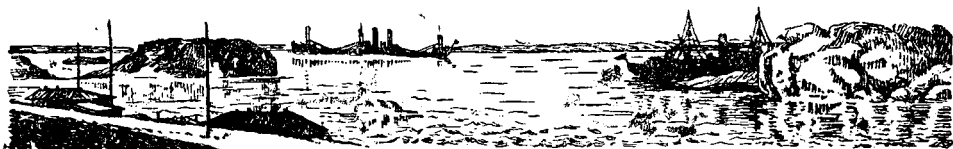
### КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ

П. Башмаков — Ошибки, снижающие ценность книги . . . . .	53
К истории советских арктических кораблей . . . . .	55
Новые книги об Арктике . . . . .	59

### ПО СТРАНИЦАМ ИНОСТРАННОЙ ПЕЧАТИ

Эскимосская собака . . . . .	62
------------------------------	----

НОВОСТИ АРКТИКИ . . . . .	64
---------------------------	----

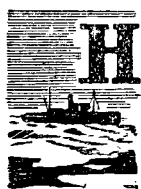


## Превратим Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль

**К. БАДИГИН**

Герой Советского Союза

### О ДИСЦИПЛИНЕ НА СУДАХ АРКТИЧЕСКОГО ФЛОТА



Нет ничего опаснее на корабле, а тем более на корабле, который участвует в полярной экспедиции, чем падение дисциплины, ослабление единоначалия, понижение авторитета командира. Немало трагедий разыгралось в ледяных просторах Арктики и Антарктики из-за того, что в трудную минуту люди действовали недостаточно сплоченно, вступали в пререкания, допускали самовольные поступки, идущие вразрез с планами и волей командира.

Взять хотя бы трагическую историю «Святой Анны», штурман которой Альбанов вместе с значительной группой моряков покинул дрейфующий корабль и ушел к берегам Земли Франца-Иосифа. Как известно, капитан «Святой Анны» и начальник экспедиции лейтенант Брусилов санкционировали уход этой группы, и история оправдала поступок Альбанова. Но ни в коем случае не может быть оправдан факт затяжной, острой склоки между командирами «Святой Анны», которая предшествовала этому поступку.

Эта склока превратила в настоящую пытку совместную жизнь моряков на дрейфующем корабле и в значительной мере предопределила трагический исход экспедиции. Когда экипаж «Святой Анны» разделился на две части, то обе они были настолько ослаблены, что не смогли противостоять стихии. Только два человека — штурман Альбанов и матрос Конрад — остались в живых и спаслись. Все остальные погибли.

Сильные, волевые исследователи прошлого, чьи имена вошли в историю географических открытий, прекрасно учитывали значение дисциплины и старались всеми доступными им методами поддерживать ее на должном уровне. Они действовали так, как подсказывала мораль современного им капиталистического общества: дисциплина в полярных экспедициях поддерживалась прежде всего силой морального давления и физического воздействия, прямым запугиванием и реальной угрозой расправы.

Когда экспедиция лейтенанта Прили попала в тяжелые условия и жестоко страдала от голода, ее начальник, не задумываясь, расстрелял



одного из моряков, который был уличен в том, что тайком съел сыромятные ремни.

Когда лейтенант Де Лонг направлялся в плавание на «Жаннете», правительство Соединенных Штатов Америки дало ему права и полномочия адмирала в отдельном плавании. Это означало, что он вправе был повесить на рее без суда и следствия любого провинившегося участника экспедиции.

Когда Альбанов с группой моряков направился со «Святой Анны» к берегам Земли Франца-Иосифа, он записал в своем дневнике: «...Объявил, что за пропажу продуктов будут отвечать все, так как я буду принужден уменьшить порции. Но если я кого-нибудь поймаю на месте преступления, то собственноручно застрелю негодяя...»

Уподобляя подчиненного человека скотине, буржуазная мораль оправдывает любые насильственные меры воздействия на него. Кулачная расправа, издевательства, угроза смерти — вот несложный арсенал мер, которыми поддерживалась дисциплина в полярных экспедициях, организованных в капиталистических странах.

Но дисциплина, которая зиждется исключительно на страхе, боязни наказания, — это плохая дисциплина. Она исключает понятие взаимопомощи, лишает человека инициативы, превращает его в бездушный автомат. Ее принципы противоречат самой сути творчества, парализуют мысль человека. И вполне естественно, что в нашей стране дисциплина строится на совершенно иных началах.

Основываясь на прямых указаниях Ленина и Сталина, исходя из партийных решений, широко используя блестящий опыт Красной Армии и Военно-Морского Флота, советские полярники вместе со всем народом вырабатывают принципиально новую, социалистическую, сознательную дисциплину. В ней удачно сочетаются безусловное повиновение командиру и творческая инициатива, безотказное и быстрое исполнение приказа начальника и строгий учет индивидуальных возможностей каждого работника.

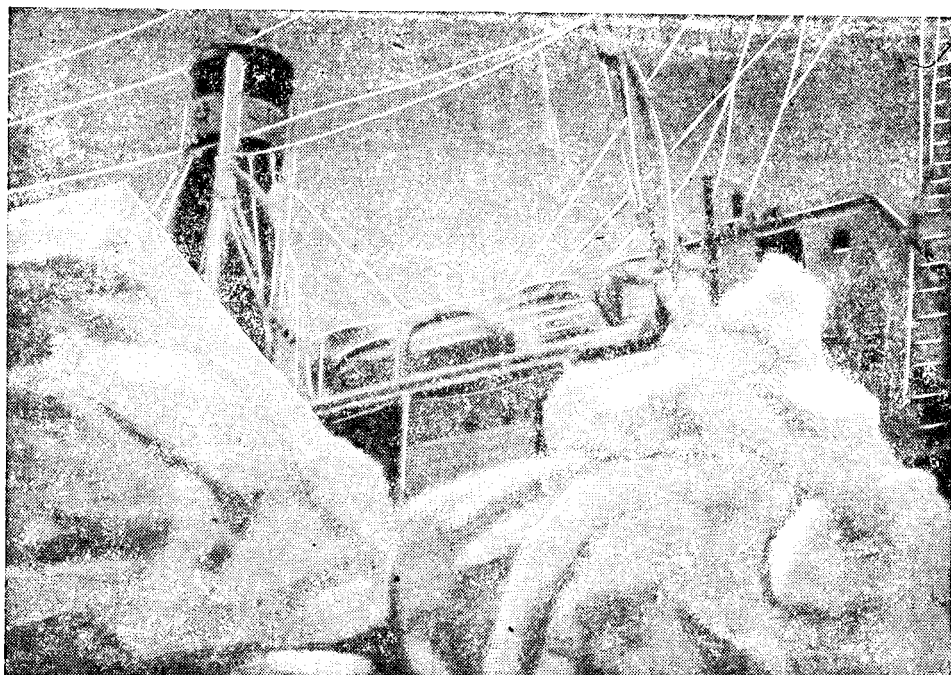
Коллектив ледокольного парохода «Георгий Седов» рассматривал себя одним из отрядов советской армии полярников и не был склонен делать какую-то скидку на исключительное своеобразие обстановки дрейфа. Глубоко ошибается тот, кто думает, что на борту нашего «Седова» существовало подобие какой-то артели «Дружба», где все строилось на простых приятельских отношениях, все решалось коллективно, все делалось так, чтобы кто-нибудь не остался в обиде.

Нет, все эти 812 дней дрейфа «Георгий Седов» представлял собой боевое судно советского арктического флота, где действовали в полную силу дисциплинарный устав и устав внутренней службы советского торгового флота, где единоначалие являлось важнейшей движущей силой, а трудовая дисциплина — основой всего жизненного уклада. Именно поэтому нам удалось успешно закончить дрейф, сохранить жизнь людей, судно и сделать все, что было возможно, для советской науки.

\* \* \*

Как известно, коллектив «Георгия Седова» сложился не сразу. В марте 1938 г., когда я принимал корабль, мне пришлось столкнуться с весьма сложной обстановкой. Частые ледовые атаки, которые судно испытывало в эту зиму, не только причинили существенный материальный ущерб, но и угнетающим образом воздействовали на психику наименее устойчивой части экипажа. Это привело к значительному упадку трудовой дисциплины.

Экипаж корабля был укомплектован чрезвычайно халатно. К сожалению, работники территориальных управлений в навигацию 1937 г.



*«Седов» во льдах*

не учли (да и теперь работники парокhodств частенько не учитывают), что в Арктике, как нигде, требуются высококультурные, технически образованные, волевые и сильные командиры.

Капитаны, получившие лишь с натяжкой нормальное морское образование и не повысившие после этого своей квалификации,—не капитаны Арктики. Ремесленники, несколько не интересующиеся своим делом, работающие лишь бы отбыть в море положенный срок, не могут пользоваться и не пользуются необходимым авторитетом. Они не в состоянии принять в трудную минуту правильное решение и не в силах обеспечить его выполнение: недостаток знаний неизбежно вызовет колебания, ослабит волю судоводителя.

Между тем, в Арктике до сих пор плавают довольно много капитанов, которые полагаются лишь на свой «полярный нюх», на интуицию и упорно игнорируют прямые директивы партии о том, что руководитель-командир обязан в совершенстве знать технику своего дела, не отставать от современных требований науки, быть на уровне последних ее достижений.

Не в меньшей степени сказанное относится к помощникам капитана — штурманам. В Арктике, где до сих пор так много белых пятен, где каждый рейс приносит что-либо новое, особенно значительна и ответственна роль штурмана. Однако в парокhodствах Главсевморпути почему-то преобладают штурманы-«восьмимесячники», люди без должной подготовки, без необходимых знаний. Многие из них не только не умеют как следует определяться в море, но даже и компаса толком не знают. В довершение ко всему штурманы в значительной мере загружены техническими обязанностями, не имеющими никакого отношения к их специальности: третий штурман ведает судовыми тряпками—отдает в стирку белье, получает со склада судовое имущество, отвечает за инвентарь; второй штурман ведает судовой кассой и продовольствием;

старшему штурману, ввиду малочисленности палубной команды, порой приходится брать на себя обязанности боцмана.

В то же время в состав арктических экспедиций включают таких работников, как астроном, магнитолог, метеоролог, электронавигатор, — людей, работу которых могут свободно выполнять технически образованные штурманы. Не проще ли было бы включать в судовой состав завхоза, который принимал бы на себя все хозяйственные обязанности, обременяющие штурманов? Ведь арктический навигатор с нормальным морским образованием должен обладать вполне достаточным кругозором для того, чтобы с необходимой точностью самостоятельно вести и астрономические, и магнитные, и метеорологические наблюдения. И уж во всяком случае он должен как следует разбираться в электронавигационном хозяйстве корабля!

Штурман арктического флота должен по своей квалификации быть гораздо выше штурмана совторгфлота. Нынешняя же практика пароходств Главсевморпути показывает обратное. Только тогда, когда наш штурман превратится из бухгалтера и кладовщика в настоящего командира, в настоящего помощника капитана, он приобретет необходимый авторитет у команды и сумеет поддерживать дисциплину на должном уровне.

Все эти существеннейшие недостатки, словно в капле воды, отражались в практике работы на «Седове». Когда я знакомился с командирами корабля, мне порой казалось, что я попал в пловучий госпиталь, а не на арктическое судно. Престарелый и больной капитан, несмотря на все свои усилия, физически не мог организовать дело так, как этого требует сложная обстановка дрейфа. Его старший помощник, человек слабовольный и больной, не пользовался никаким авторитетом в глазах команды. Остальные командиры по разным причинам также не могли быть оставлены на корабле. Старший механик — глубокий старик и больной человек — был беспомощен в суровой обстановке почти беспрерывных авралов.

В результате авторитет командиров упал, слово начальника перестало быть непререкаемым законом. Начались перебранки. Приказы не выполнялись. Дело дошло до того, что кто-то умудрился разбить компас и выпить из его камеры спирт. Виновника так и не нашли.

Когда я принял у командира книгу приказов и перелистал ее, передо мной открылась весьма грустная картина. Взыскания сыпались, как из рога изобилия, назавтра они отменялись, потом выносились снова. Мера взыскания потеряла свою силу и вес.

Да и как могли на судне уважать приказы, если они противоречили один другому. Приказ № 13 от 14 октября 1937 г., например, гласил:

«За вторичный невыход на вахту вследствие пьянки кочегар 2-го класса С. по приходе в порт снимается с судна».

А вслед за этим в приказе № 14 говорилось:

«Приказ № 13 отменяется — т. С. прогул сделан не был, так как не вышел на вахту вследствие взятого им выходного дня».

Некоторое время спустя подобная история повторяется. В приказе № 23 от 1 декабря 1937 г. сказано:

«За неоднократное игнорирование моих распоряжений и исполнения приказов завхозом л/п «Георгий Седов» Ф. последнего от работы отстранить».

А месяц спустя и этот приказ был изменен:

«На основании справки н-ка экспедиции о том, что Ф. формально завхозом экспедиции не был, приказ за № 23 отменяю».

*Капитан ледокольного  
парохода «Г. Седов»  
К. С. Бадигин и помполит  
Д. Г. Трофимов  
на палубе парохода  
Фото Н. Шарыпова*



Требовалось решительно освежить обстановку на судне. Никого из старых командиров «Седова» нельзя было оставить, — все они нуждались в немедленной отправке на материк. Было решено отправить с судна и большую часть команды; взамен уезжающих перевели на «Седова» целую группу новых людей, хорошо проявивших себя во время зимовки.

Своим старшим помощником я избрал Андрея Георгиевича Ефремова, который прекрасно работал на «Малыгине». На должность старшего механика назначил комсомольца Николая Розова, третьего механика «Садко». С «Садко» же перешли старший машинист Токарев и водолаз Щелин. Из числа седовцев были отобраны наиболее выдержанные и сильные работники — судовой врач Соболевский, радист Полянский, матрос Буторин, машинист Алферов, кочегар Шарыпов, повар Шемякинский.

Одним из первых шагов решительной перестройки всего жизненного уклада на корабле было резкое поднятие авторитета командиров. Если до этого с помощниками капитана и механиками некоторые члены экипажа попросту не считались, то теперь я со всей четкостью и определенностью заявил членам экипажа, что каждое распоряжение, исходящее от командира, является непрекаемым и должно выполняться немедленно.

По старой памяти некоторые члены экипажа пытались действовать попрежнему. Поэтому я вынужден был прибегнуть к серьезнейшей мере взыскания, которая показала, что теперь попытки игнорировать

командиров безнаказанно не пройдут. 17 апреля 1938 г. я подписал следующий приказ:

«16 апреля сего года кочегару 1-го класса Б. было отдано распоряжение о чистке камелька в кают-компании. Этого распоряжения Б. не выполнил, несмотря на напоминание старшего помощника капитана Ефремова. Когда же старший помощник Ефремов снова обратился к Б. с вопросом о причинах невыполнения распоряжения, то кочегар Б. начал фугаться площадной бранью по адресу старшего помощника, сопровождая свою брань угрозами. Считаю поступок Б. недопустимым на судне Советского флота, позорящим звание советского моряка и являющимся самым тяжким дисциплинарным проступком. Поэтому на основании дисциплинарного устава службы на судах Советского Торгового флота увольняю Б. от должности с сего числа без выходного пособия. К месту найма Б. отправляется как пассажир.

Предупреждаю весь экипаж и пассажиров, что все распоряжения старшего помощника должны немедленно выполняться. Учитывая серьезность положения зимующих в дрейфе судов, особенно в настоящий момент, связанный с летными операциями, всякое невыполнение распоряжений или недобросовестное их выполнение в дальнейшем буду рассматривать как саботаж...»

Через день Б. был вывезен как пассажир на самолете в Тикси. Эта история взбудоражила весь коллектив и заставила людей иными глазами взглянуть на вещи, которые до этого казались им обыденными. Появилась необходимая подтянутость, исчезла расхлябанность, вредная медлительность. И когда эвакуация улетающих на материк зимовщиков закончилась, все прекрасно понимали, что корабль при всех условиях остается кораблем и никому не дано права безнаказанно нарушать элементарные основы дисциплины.

\* \* \*

Обязательное условие нормальной работы и жизни на корабле — четкое, неуклонное соблюдение строго определенного графика и стопроцентная загрузка людей полезным делом. Практика показывает, что, когда люди сидят без дела или живут расхлябанной, безалаберной жизнью, склоки и недоразумения размножаются быстрее самых плодovitых микробов. Чтобы избежать этого, как только закончилась эвакуация лишних людей, я составил твердое расписание всей жизни на корабле:

- 7 ч. 30 м. — подъем.
- 7 ч. 30 м. — 8 ч. 30 м. — уборка и хозяйственные работы.
- 8 ч. 30 м. — 9 ч. — завтрак.
- 9 ч. — 12 ч. 30 м. — судовые работы.
- 12 ч. 30 м. — 14 ч. — обеденный перерыв и отдых.
- 14 ч. — 17 ч. 30 м. — судовые работы.
- 18 ч. — 18 ч. 30 м. — ужин.
- 22 ч. — 22 ч. 30 м. — вечерний чай.
- 23 ч. — начало ночного отдыха.

Командиры «Седова» выдерживали это расписание до самого конца дрейфа, — оно несколько видоизменялось лишь в зависимости от времени года. Строгая последовательность и повторяемость суточного распорядка привели к тому, что экипаж судна действовал слаженно и дружно. Не было вялости, разболтанности, неорганизованного шатания взад и вперед.

Всякое опоздание на судовые работы, задержка, несоблюдение установленных сроков расценивались всем коллективом как преступление против железного закона внутреннего распорядка и вызывали всеобщее осуждение.

За соблюдением распорядка внимательно следили вахтенные начальники, располагавшие всей полнотой власти, как и во время свободного плавания. Инструкция вахтенным начальникам гласила:

«Вахтенный начальник:

1. Вступая на вахту, обязан ознакомиться детально с общим состоянием судна, льда и погоды на время приема вахты; ознакомиться со всеми произ-

водимыми судовыми работами как по палубной, так и машинной части; принять к сведению и исполнению все распоряжения капитана от сменяющегося вахтенного начальника.

2. Во время вахты несет полную ответственность за сохранность и безопасность судна и благополучие личного состава. В помощь вахтенному начальнику назначается вахтенный.

3. Следит за точным соблюдением распорядка дня, своевременной побудкой, проведением физзарядки, подачей пищи, началом и окончанием работ.

4. О всех случаях, могущих оказать влияние на безопасность судна и людей, немедленно докладывает капитану.

5. Строго следит за состоянием противопожарных бочек, горением камельков и других огней, а также не допускает перерасхода угля.

6. Следит за аварийным запасом, находящимся на льду.

7. Ведет метеорологические наблюдения в установленные сроки.

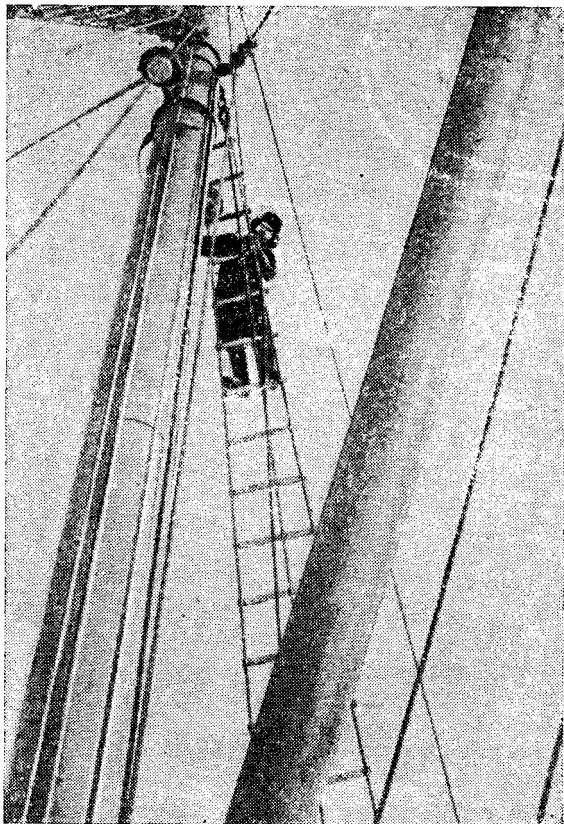
8. По окончании вахты сообщает сменяющему его вахтенному начальнику все указанное в п. 1 настоящей инструкции.

9. Через 15 минут по вступлении на вахту измеряет и записывает температуру в жилых помещениях.

Старший помощник заблаговременно составлял производственные задания, за выполнением которых следили вахтенные начальники.

Работы хватало для всех. Рабочий день на корабле был загружен полностью. Но труд может быть разным: одно дело — труд ради труда, тяжелая физическая работа, лишенная творческого начала, и совсем иное дело — труд, интересовавший человека, увлекающий его, заставляющий забыть обо всех трудностях и неудобствах окружающей обстановки. Командиры «Седова» старались в первую очередь занять людей именно таким творческим трудом, который воспринимается людьми не как тягостное бремя, а как радостное, захватывающее, жизнеутверждающее начало.

На «Седове» были свои стахановцы, свои изобретатели, свои рационализаторы. Нам удалось организовать соревнование палубной и машинной команд таким образом, что каждый стремился вложить в общий коллективный труд и свою — пусть хотя бы самую маленькую — частичку инициативы. Так, Буторин стал инициатором и практическим исполнителем трудной и важнейшей работы, — он приготавливал трос для глубоководных измерений, варил олифу. Так, Токарев превратился в непревзойденного мастера сложнейших приборов, необходимых нам для научной работы. Так, Шарыпов внес предложение об использовании безмена



*Машинист «Г. Седова» И. М. Недзвецкий  
красит мачту*

*Фото В. Буйницкого*

для определения момента касания дна тросом глубоководной лебедки.

Конечно, ничто в мире не возникает само собой. Командирам «Седова» приходилось применять достаточно много такта, выдержки и терпения для того, чтобы должным образом направлять творческую деятельность членов экипажа. Но все затраченные усилия вознаграждались сторицей, когда во-время подсказанный совет находил благоприятную почву и из разработанного сообща замысла вырастало большое и нужное для науки дело.

\* \* \*

Небольшой коллектив, создавшийся на судне в апреле 1938 г. после отлета самолетов, явился основным ядром, вокруг которого был сформирован полгода спустя экипаж «Седова» в его окончательном виде. После того как предпринятая «Ермаком» попытка вывести корабль из дрейфа не удалась, я вынужден был по ряду обстоятельств отпустить с корабля старшего механика Розова, водолаза Щелина и повара Шемякинського. С «Ермака» к нам перешли: новый старший механик Трофимов, машинист Недзвецкий, радист Бекасов, матрос Гаманков, кочегар Гетман и повар Мегер.

За исключением Трофимова, эти работники не имели достаточно-го полярного опыта и морских навыков. Но коллектив наших «старичков» прекрасно помог новичкам быстро войти в колею, овладеть производственными навыками, воспринять дух сознательной творческой дисциплины.

Своеобразная кристаллизация коллектива, ядром которого явились «старожилы» корабля, началась с первого же дня одиночного дрейфа «Седова», с первого часа этого дня. Вот что записал я тогда в своем дневнике:

«Теперь, когда все пути к отступлению отрезаны, каждый проникнут одной мыслью, одной идеей: не подкачать, не сдрейфить, дружными усилиями довести начатое дело до конца.

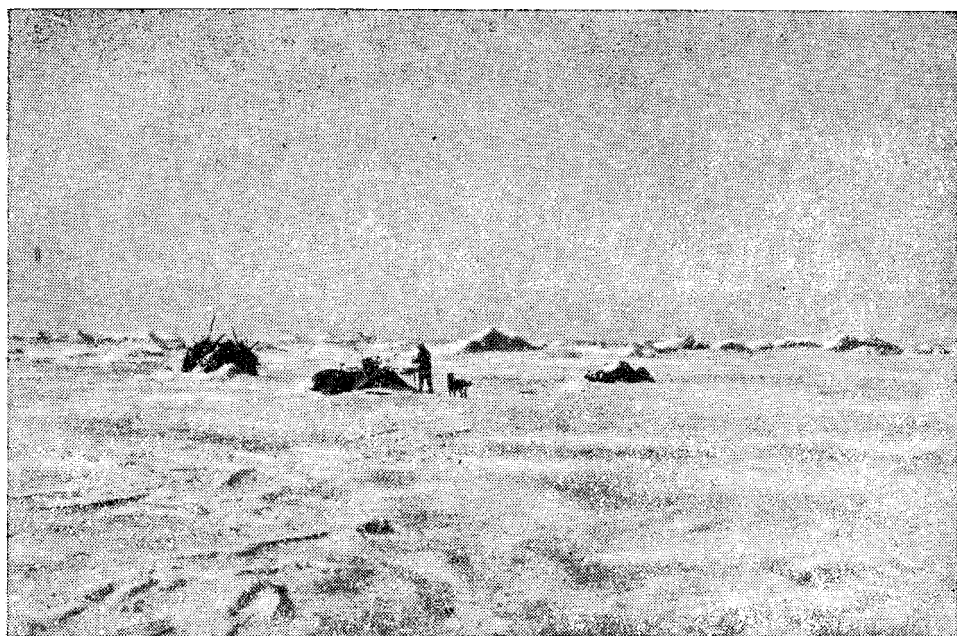
Ответственность сплачивает и объединяет людей. Она напоминает нам: как вы ни различны по своим характерам и вкусам, как ни различен ваш жизненный опыт, — теперь вы одно целое; как бы трудно вам ни приходилось, — вы должны объединенными усилиями коллектива преодолеть трудности и выйти победителями из борьбы.

Люди понимают это и помогают новичкам быстрее осваивать технику дела.

Вот люди спускаются на лед, чтобы собрать оставшиеся на нем ящики с продовольствием. Легко и привычно соскальзывает по веревочному шторм-трапу Буторин. Новичок Гетман спускается также легко, но в его движениях чувствуется какая-то подчеркнутая, чуть-чуть показная щеголеватость. Буторину это не нравится, и он немного настороженно наблюдает за молодым моряком, только что произведенным из камбузников в кочегары.

Новичок берется за ящики и начинает воровать их так ловко и энергично, будто всю жизнь только этим делом и занимался. Но Буторин опять немного недоволен: темп слишком быстрый, человек скоро устанет и тогда станет работать медленно. И действительно, когда я отхожу в сторону, Гетман устало переводит дух и присаживается на ящик.

Боцман подходит к нему и начинает что-то объяснять. Потом он показывает, как надо работать: неторопливо, методично и



*Седовцы проверяют аварийные запасы*

*Фото В. Буйницкого*

спокойно. Его движениями можно залюбоваться: ни одного лишнего жеста. Когда Буторин работает, никогда не скажешь, что он спешит закончить порученное ему дело. Но потом неизменно оказывается, что он справился с ним раньше других.

Гетман внимательно смотрит. Потом он сам принимается за дело, стараясь копировать движения боцмана. Буторин доволен, и когда они поднимаются на палубу, я уже слышу мирную дружескую беседу о ловле трески, — найдена общая тема: оказывается, Гетман добывал треску на боте «Молотов».

Вот новичок — радист Бекасов — вступает на дежурство. Ему надо передать радиограмму на «Ермак». Недостаточно опытный, он теряется в новой обстановке и не может включить передатчик. Дядя Саша<sup>1</sup> спокойно и внимательно показывает ему, что и как надо сделать, и следит за работой своего нового помощника. Волнуясь, Бекасов дергается всем телом, нажимая на ключ.

Тогда дядя Саша отцовски обнимает его и говорит:

— Спокойнее, Коля! Ты же не балерина. Зачем танцуешь?..

И сразу исчезает официальная обстановка, молодой радист успокаивается и начинает работать не так напряженно, но зато более грамотно.

А в трюме под руководством нового старшего механика Трофимова уже идет перегрузка угля с одного борта на другой. Я приказал выровнять крен, изменяя положение центра тяжести.

И вот вся машинная команда с участием палубной перебрасывает лопатами уголь с левого борта на правый. Работа тяжелая, грязная. Но люди стараются подбодрить друг друга удачной шуткой, веселой репликой.

<sup>1</sup> А. А. Полянский, старший радист «Г. Седова». (Ред.)



Заглядываю на камбуз. Застаю немного растерянного повара. Мокрый и красный, он колдует над плитой, с которой доносится невыносимый чад. На столе валяется раскрытая книга — до невозможности затрепанный «Справочник кашевара полевой тракторной бригады», издания 1930 г. Это сомнительное кулинарное пособие подарил камбузнику кто-то из поваров «Ермака». Увы! В нем нет ни одного рецепта, как сделать аппетитное блюдо из яичного порошка или сушеной капусты. Полевые бригады имеют возможность пользоваться более свежими продуктами.

Вся обстановка в камбузе красноречиво свидетельствует, что нашему повару впервые приходится заниматься этим делом. Питомец солнечной Одессы, он всего с полгода назад перекочевал в Арктику. А поварской стаж его еще меньше: только в июне он поступил на «Ермак» камбузником, то есть кухонным рабочим, выражаясь на языке сухопутных людей.

Прискорбно, конечно, что мы будем лишены кулинарных деликатесов. Но зачем намекать на это человеку, который и так чувствует себя неловко? Тем более, что у него есть самолюбие...

Сконфуженный повар прикрывает свою растерянность напускной развязностью и начинает уверять меня:

— А мы с вами, Константин Сергеевич, старые знакомые. Ей-богу не вру: мы с вами где-то встречались, Константин Сергеевич...

...Разные, очень не похожие друг на друга люди собрались на корабле! И к каждому из них надо будет найти свой особенный подход, к каждому из них надо подобрать отдельный ключик. Много еще воды утечет, пока все они станут настоящими полярными моряками. Но они все-таки станут ими».

Мы, «старожилы» корабля, уже свыклись с обстановкой дрейфующей зимовки. Ни меня, ни Андрея Георгиевича<sup>2</sup>, ни Соболевского, ни тем более опытных северян Буторина, Полянского и других нисколько не удручали грязные камельки, холодные каюты, обеды из консервов, отсутствие валенок и прочие неудобства. На людей же, только что пришедших к нам, все эти безотрадные детали неизбежно должны были производить удручающее впечатление. Я это прекрасно понимал и поэтому очень осторожно подходил к новичкам. Рубить с плеча было бы крайне вредно, и для того, чтобы они освоились в новых для них условиях, требовалось известное время.

Это не значило, что мы должны были делать какие-то скидки новым людям. Ничто так вредно и разлагающе не действует на человека, как мелочная опека, ненужная лесть, снисходительность. Новые члены экипажа наравне со старыми получали производственные задания. Но командиры старались организовать дело так, чтобы работа эта приходилась им по плечу и чтобы всегда поблизости оказывался кто-нибудь из «старичков», кто мог бы в нужную минуту помочь советом, указанием, личным примером.

К каждому человеку требуется свой подход. Это азбучная истина, но, к сожалению, она соблюдается далеко не всегда. Мы же старались поступить именно так.

Приведу пример. Иван Гетман, порывистый и увлекающийся молодой человек, успел к 25 годам сменить добрый десяток специальностей. Чертежник московского института, вагонщик в шахте № 1-бис в Донбассе, монтер на Шпицбергене, доброволец Красной Армии, матрос Ленинградского торгового порта, рыбак треста «Мурманрыба» — та-

<sup>2</sup> А. Г. Ефремов, старший помощник капитана «Г. Седова». (Ред.)

*Врач «Г. Седова»  
А. П. Соболевский  
за измерением толщины  
льда в районе дрейфа*

*Фото В. Буйницкого*



ков далеко не полный послужной список Гетмана. В сущности за эти годы он так и не приобрел настоящей профессии. Всюду его томила жажда чего-то нового, всюду ему казалось, что он делает еще не то, что хотелось бы. А за что именно надо ему взяться, он сам хорошо не знал.

И вот—Арктика, ледокол «Ермак», ледокольный пароход «Седов». Необыкновенная обстановка, необычные трудности, непривычная жизнь. Даже при всем желании покинуть корабль и еще раз сменить специальность невозможно. Гетман вынужден до конца пройти весь путь корабля. Сознание этой мысли дается ему нелегко. Мы все видим, как трудно приходится порой нашему молодому кочегару. Периоды самозабвенного увлечения работой внезапно сменяются унынием, упадком сил. Потом снова начинается подъем энергии и снова некоторый спад.

Коллектив это видит. Но никто не позволит себе кольнуть товарища укором. Наоборот, с ним обращаются так же ровно и просто, как с остальными, — никаких упреков, насмешек, но и никаких поправок, ослаблений. Коллектив ждет, что он найдет в себе достаточно сил, чтобы стать вровень с остальными. А я, как будто бы между делом, даю ему книги об исследованиях Арктики и Антарктики.

И книга оказывает чудесное влияние. Она рассказывает молодому кочегару об испытаниях наших предшественников, находившихся в не-

измеримо более трудных условиях, нежели мы. Она показывает ему, как подлинно мужественные люди преодолевали труднейшие препятствия. Она учит его, как должен вести себя человек, если он высоко ценит свое достоинство и сознает свой долг перед родиной.

Гетман читает книги запоем, одну за другой. Постепенно он становится какой-то ходячей энциклопедией, — у него уже можно получить исчерпывающие справки о всех походах и экспедициях в Арктике и Антарктике. Особенно любит он рассказывать своим товарищам о трагической гибели Джона Франклина и его 123 спутников, которые совершили величайший подвиг, открыв северо-западный проход через Арктику, но заплатили своей жизнью за плохую организацию похода. Одним из виновников трагедии Франклина был алчный купец, который, гонясь за наживой, снабдил экспедицию гнилыми консервами. Их пришлось в первую же зимовку выкинуть за борт; люди были вынуждены покинуть корабль и идти пешком к населенным пунктам. В пути они все погибли.

Этот факт произвел огромное впечатление на Гетмана, и он не устал повторять:

— Какая подлость! Нет, подумай, — какая подлость! Да я бы его, гада, на виселицу!..

Из книг молодой кочегар узнал, что Бэрду приходилось выпрашивать у богачей гроши на снаряжение своей экспедиции, что Уилкинс вынужден был отправиться к полюсу на дряхлой подводной лодке времен империалистической войны только потому, что у него нехватило денег на сооружение хорошего корабля.

Параллель с нашими, советскими экспедициями напрашивается сама собой. И молодой кочегар начинает работать как-то ровнее, спокойнее. Гетман чувствует, что он, как и все мы, в долгу перед родиной за ту заботу и внимание, которыми окружен наш коллектив...

Партийная организация, идя навстречу запросам команды, организует политическую учебу. Революционная теория освещает нашу практику, помогает экипажу «Седова» глубже почувствовать значение выполняемой работы. Из истории большевистской партии мы черпаем примеры самоотверженного служения делу рабочего класса. Высказывания Ленина и Сталина о подборе кадров, о работе с кадрами, о воспитании революционной дисциплины учат нас правильно подходить к решению этих задач в сложной обстановке дрейфа.

Мне при этом оказывает большую помощь опыт комсомольской и партийной работы, — до того, как я перешел на «Седова», мне много лет пришлось провести на политической работе. Плавая на судах, я выполнял обязанности секретаря комсомольских комитетов, редактора стенгазет и т. д.

\* \* \*

Было бы ошибкой думать, что только методом убеждения можно воспитывать у людей сознательное отношение к труду. Этот метод очень хорош, слов нет. Все же иногда бывает целесообразно обратиться и к методу принуждения, воспитательное значение которого также неоспоримо.

При умелом использовании административное воздействие может существенно помочь человеку осознать допущенные им серьезные ошибки.

В печати неоднократно подчеркивалось, что коллектив «Седова» отнюдь не состоял из каких-то святых, непогрешимых людей. Бывали и у нас срывы в работе, допускали и седовцы ошибки. И когда это было нужно, виновные достаточно строго наказывались, причем весь коллектив единодушно подкреплял наказание силой своего авторитета.

17 ноября 1938 г., например, в кают-компании был вывешен такой приказ:

«За разгильдяйство и недобросовестное отношение к работе, отражающиеся на состоянии всего экипажа, т. Н. перевожу на должность матроса 2-го класса с оплатой по низшей ставке — 190 руб. в месяц с сего числа».

На другой же день партийно-комсомольская группа поставила отчет т. Н. Весь коллектив сурово критиковал его за серьезные ошибки, допущенные в производственной работе. Не было и тени какой-либо семейственности, попыток личными приятельскими отношениями укрыть виновного. Со всей строгостью и беспощадностью товарищи указывали молодому работнику на тягостные последствия его ошибок.

Провинившийся член экипажа глубоко переживал все это. Чужствовалось, что наложенное взыскание и серьезная деловая критика произвели на него очень сильное впечатление.

Признавая свои ошибки, он давал честное слово комсомольца, что они больше не повторятся.

Поскольку цель, которую я преследовал, налагая на т. Н. взыскание, была уже достигнута, теперь можно было снять его. И некоторое время спустя я это сделал.

К мерам взыскания я прибегал не часто.

За 812 дней дрейфа они применялись всего несколько раз. Тем больший эффект давало их применение.

\* \* \*

Во всякой длительной экспедиции, в которой участвует небольшая группа людей, неизбежно возникает серьезная опасность панибратства и семейственности. Такая опасность была реальна и на нашем судне, тем более, что часть командиров была выдвинута из рядовых моряков, — они еще недавно работали наравне со своими подчиненными.

Конечно, очень хорошо, когда в коллективе создаются хорошие, дружеские отношения. Но очень плохо, когда эти отношения начинают, так сказать, перекрывать собою отношения служебные, дисциплинарные.

Мы были бы плохими моряками, если бы допустили стирание границ между командирами и рядовыми членами экипажа. Как ни сердеч-



*Старший помощник капитана «Г. Седова»  
А. Г. Ефремов отсчитывает глубоководный термометр*

*Фото В. Буйницкого*

ны были наши отношения во внеслужебное время, но на работе командир должен был оставаться командиром, матрос — матросом, кочегар — кочегаром. Особенно важно было соблюсти правильные отношения в наиболее сложные и трудные моменты ледовых авралов. Немногого достигли бы мы, если бы в решающие минуты авралов обращались друг с другом, как Андрияша с Митей или Витя с Колей.

Поэтому, как только обнаружились первые признаки известной семейственности в коллективе, я немедленно созвал экипаж и произвел проверку знания устава внутренней службы советского торгового флота. Выяснилось, что большинство знает его недостаточно твердо. Пришлось усадить людей за книгу, чтобы они уточнили представления о взаимоотношениях командиров и подчиненных.

Было воспрещено в служебное время, а также в кают-компании обращаться друг к другу на «ты» и употреблять уменьшительные имена. Категорически изгнали из употребления грубые выражения. Все эти, на первый взгляд незначительные изменения на деле сыграли большую роль: появилась необходимая подтянутость, четкость, возросло уважение к командиру.

Отмечу попутно, что действующие в торговом флоте уставы в значительной мере устарели и нуждаются в существенных дополнениях и изменениях. Составленные 16 лет назад, они не учитывают накопившегося за это время опыта и не дают ответа на целый ряд острых вопросов.

Основной недостаток уставов, на мой взгляд, заключается в том, что они рассматривают судно лишь с юридической точки зрения — как часть территории СССР. Если взаимоотношения капитана и членов экипажа в уставах разобраны достаточно полно, то в вопросе о правах помощников капитана и механиков много путаницы и неясностей. Все взаимоотношения этих командиров и подчиненных, весь служебный распорядок разработаны лишь для вахтенных. Человек, отбывший вахту, на торговом судне рассматривается уставом, как лицо гражданское, никому не подчиненное и попросту проживающее на судне, как в любом населенном пункте СССР.

Даже для лиц, не посвященных в специфику мореплавания, должна быть ясна абсурдность такой постановки вопроса. Палуба корабля — не городской бульвар, и койка матроса — не кровать в общежитии. На судне во все время плавания требуется особая подтянутость, настороженность, готовность к авралу в любой час и любую минуту. Море не любит халатности и не терпит разгильдяйства.

Уставы следовало бы пересмотреть с точки зрения командных взаимоотношений не только на вахте, но и во все время плавания. Кое-что следует заимствовать из устава Военно-Морского флота. Во всяком случае, пора кончать со штатскими традициями, когда служебные отношения командира и подчиненных на судне ограничиваются восемью часами в сутки. Пора четко и определенно сформулировать права и обязанности командиров во все время работы судна.

Арктическому флоту пора было бы разработать свой собственный устав, учитывающий особенности ледовых плаваний — их продолжительность, техническую сложность, возможность зимовок. Частично такой устав можно было бы с успехом применять и на береговых зимовках. Нет нужды доказывать, что точная регламентация распорядка и всего жизненного уклада на кораблях и полярных станциях помогла бы решительно укрепить трудовую дисциплину в Арктике и повысить авторитет командиров.

Особое внимание я обращал на выполнение служебных распоряжений. Никаких возражений, пререканий, никаких дискуссий по поводу

приказа на «Седове» не допускалось. Как бы ни было трудно задание, какого бы мнения о нем ни придерживался тот, кому отдан приказ,— это задание должно быть выполнено во что бы то ни стало: командир, начальник на судне, обладает всей полнотой власти, и только он может и должен решать, как надо поступать в данный момент.

Вспоминается, как во время технического экзамена на одном из судов, на котором мне пришлось плавать, капитан задал экзаменуемому матросу вопрос:

— Как бы вы поступили, например, если бы я приказал вам затопить судно?

— Конечно, приказ не выполнил бы...

Капитан поставил этому матросу отметку «плохо» и разъяснил ему, какой неисправимый вред может принести своевольное толкование приказов подчиненными: в практике военного времени, например, капитан может быть вынужден пожертвовать судном, если на то им получено соответствующее указание, если это в интересах родины.

Обстановка может сложиться так, что командир не будет вправе передавать подчиненным мотивы, заставляющие его принять меры, которые на первый взгляд покажутся непонятными его подчиненным. В таких обстоятельствах всякие критические суждения, а тем более прямой отказ от выполнения приказа могут привести к крайне тяжелым, подчас неисправимым последствиям. Подчиненный вправе заявить, что он не согласен с приказом, вправе добиться занесения его мнения в вахтенный журнал, но он обязан все же выполнить этот приказ.

Стараясь воспитывать людей в духе подлинной боевой дисциплины, я требовал строжайшего соблюдения распоряжений командиров. И справедливость требует отметить, что авторитет приказа нам удалось поднять на должный уровень. Никакого митингования, никакого артельного подхода к решению вопросов на корабле не было. И хотя иные приказания вызывали у некоторых членов экипажа известные сомнения, они всегда выполнялись четко и безотказно.

Так было, например, в критический для нас момент аварии 26 сентября 1938 г., когда корабль внезапно накренился на 30 градусов и вода через неисправный холодильник ворвалась в машинное отделение. Вода прибывала так быстро, что откачать ее брандспойтом не удавалось, невзирая на все усилия экипажа. Корабль кренился все сильнее. Еще немного, и произошла бы катастрофа: грузы на судне могли сдвинуться, обрушиться на левый борт и усилить крен до критического момента.

Я приказал старшему механику немедленно поднять пары во вспомогательном котле и пустить в ход мощные паровые водоотливные средства. Механик возразил:

— Но ведь для этого потребуется 12 часов!

Я ответил:

— А вы поднимите за три!..

— Хорошо, но я предупреждаю, что у нас потекут дымогарные трубы!

Сомневающийся в правильности приказа механик все же выполнил его. Дымогарные трубы действительно дали течь. С формальной точки зрения судну был нанесен ущерб. Но зато нам удалось быстро привести в действие водоотливные средства и тем самым предотвратить возможность катастрофы. Можно ли после этого жалеть о потекших трубах, которые не так уж трудно отремонтировать?

Вспоминается еще один поучительный случай, когда некоторые члены экипажа сомневались в правильности приказа, но выполнили его и после этого сами убедились, что распоряжение было целесообразно.

Это история о том, как нам удалось использовать теплые воды Гольфстрима для отогревания замерзших шлангов. Развешанные осенью 1939 г. на палубе для просушки, эти шланги были захвачены внезапно наступившим морозом и превратились в подобие камня. Внести их в теплое помещение нельзя было, — замерзшие шланги не прошли бы ни одну дверь. Но добиться, чтобы они оттаяли, надо было во что бы то ни стало: они могли нам потребоваться в любой день и час для юткачки воды во время аварии, для наполнения котлов и т. д. Из несложных подсчетов было ясно, что шланги можно привести в нормальный вид, если опустить их в относительно теплую воду Гольфстрима, которая скрытана в толще океана.

Люди недоверчиво отнеслись к этой затее, им казалось невероятным, чтобы шланги могли оттаять подо льдом, в пучине океана. Но приказ есть приказ. Его выполнили быстро и четко. Шланги были спущены более чем на сто метров под воду, попали в струю Гольфстрима с положительной температурой и оттаяли. Некоторое время спустя, готовясь к выходу из дрейфа, мы уже пользовались ими.

Подобных примеров можно было бы привести немало. И если нам удалось сохранить судно и благополучно завершить дрейф, то во многом мы этим обязаны четкости и исполнительности, какие существовали в нашем крепко слаженном коллективе.

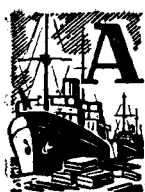
Таким образом, создание твердой, прямолинейной дисциплины явилось одной из основ нашей деятельности. Сознательное отношение людей «Седова» к труду, готовность во имя родины преодолеть любые трудности, отсутствие болезненных раздоров в среде командиров, активная помощь командирам со стороны партийно-комсомольского ядра — вот слагаемые успеха, которым эта деятельность увенчалась.

Без ложного демократизма, без панибратства, работая дружно и сплоченно, воспитанные партией Ленина—Сталина, окруженные теплым вниманием и заботами родины, люди «Г. Седова» сумели выдержать все испытания.

---

**В. РЫЖОВ**

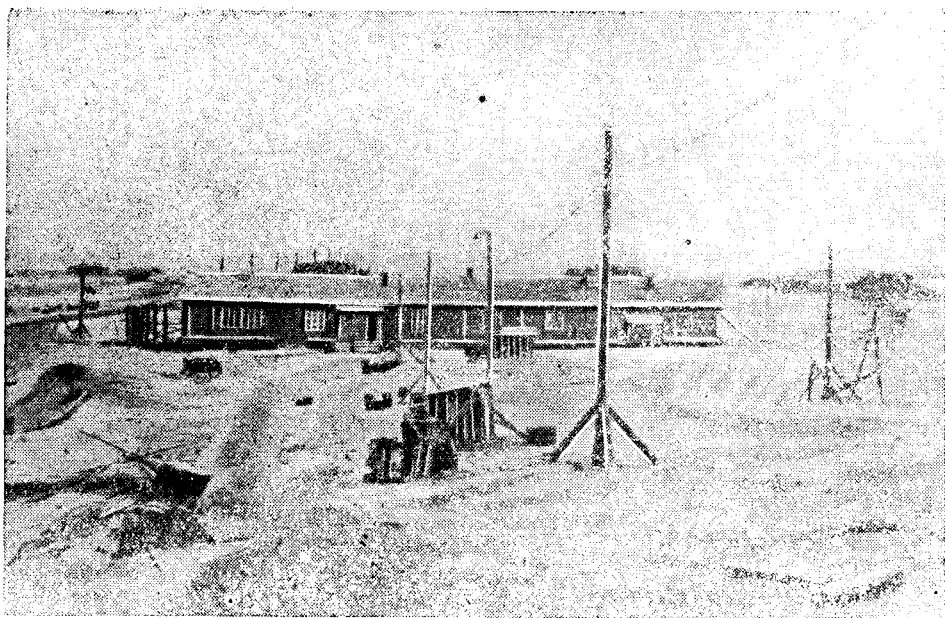
## СНИЗИТЬ СЕБЕСТОИМОСТЬ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ РАБОТ В ПОРТАХ



А рктическая навигация 1939 г. показала, что производственная деятельность наших портов стоит еще на низком уровне: флот нередко простаивает, погрузочно-разгрузочные операции затягиваются. На погрузочных операциях в порту Тикси, например, было перерасходовано около миллиона рублей. Далеко не все руководители портов бережно, расчетливо относятся к государственными средствам.

Погрузка судов и разгрузка их в портах Диксон, Тикси, Провидение

в большинстве своем проводились в навигацию 1939 г. кустарным способом — вручную. Механизация была применена только на Диксоне, где механизмами было выполнено 28% всего грузооборота; Тикси же и Провидение свою работу строили главным образом на ручном труде грузчиков и на судовых лебедках. Здесь не были благоустроены причальные линии, не хватало рейдовых пловучих средств. Неудивительно, что себестоимость одной тонно-операции в порту Тикси за навигацию 1939 г. составила свыше 29 руб. вместо 16 руб. по плану.



На острове Диксон

Фото М. Федорчук

Механизация перегрузочных операций может дать огромную пользу. Она резко увеличит производительность труда, облегчит труд грузчиков, снизит себестоимость всей работы. Опыт порта Диксон в навигацию 1939 г. показал, что, несмотря на существенные недостатки в состоянии механизации угольного причала о. Конус, пропускная способность его была увеличена в несколько раз. Суда обрабатывались досрочно, как правило бункеровка в сутки составляла 400—600 т. вместо судно-суточной нормы в 250 т. Норма выработки грузчика в смену составила 16,6 тонно-операции вместо 9,05 тонно-операции при работе вручную.

Наши порты в основном являются перевалочными пунктами. Исключительное значение в этих портах имеет правильная согласованность графика подхода морских и речных судов. Такая согласованность обеспечивает непосредственную перевалку грузов сразу с борта на борт, снижает стоимость перевалки одной тонны груза.

Однако в прошлом году сплошь

и рядом морские и речные суда приходили в порт несогласованно, нарушая плановую работу. Порты вынуждены были затрачивать на переработку грузов много ценного времени. Нередко приходилось перегружать грузы с морских судов в рейдовые баржи, везти их на берег и опять грузить на другое судно. Эта бесплановость порождала большое количество тонно-операций и повышала их стоимость.

Стоимость перегрузочных операций зависит от того, на какое расстояние переносится груз на берегу и какая высота укладки груза. Так, например, если уголь переносится на расстояние до 20 м, норма одного грузчика в смену составляет 9,2 т, при расценке за тонну 4 руб. 35 коп. Но стоит увеличить это расстояние до 100 м, как норма снижается до 5,5 т и соответственно увеличиваются расценки. То же самое получается и при укладке груза на большую высоту.

При организации работы необходимо выбирать соответствующее место складов и установить нужную высоту штабеля. Тем самым



будут значительно сокращены расходы по переработке грузов.

В эту навигацию надо принять все меры к тому, чтобы снизить стоимость перевалочных работ. Порты должны стать рентабельными и покрывать все свои расходы по погрузке и разгрузке собственными доходами. Для этого необходимо шире внедрить механизацию, правильно организовать погрузочно-разгрузочные процессы, бороться за бережное отношение к советскому рублю, за мобилизацию всех резервов и за выполнение финансовых планов. Надо добиться бесперебойной работы портов. Быстрее и дешевле нужно перемещать грузы; пропускная способность каждого порта должна быть увеличена.

В 1940 г. мы имеем для этого больше возможностей, чем в прошлом году.

Порты получили транспортеры нескольких типов, трейферы, машину Флусса, тельферы, краны-дерринки.

Коллектив механизаторов Диксона сконструировал и изготовил стационарный 65-метровый транспортер, который устранит потери рабочего времени, имевшиеся в навигацию прошлого года.

В результате внедрения механизации сокращен завоз грузчиков в порты на 100 человек. Для первого года одно лишь это (не учитывая увеличения производительности труда) даст экономию в полмиллиона рублей.

Порты должны работать строго по плану. К чему приводит бесплановость, можно видеть из прошлогоднего опыта, когда были массовые простои грузчиков, механизаторов, а следовательно и судов. Грузчики зачастую выходили на работу в «пожарном» порядке. Доставка их к месту работы часто задерживалась из-за недостатка пловучих средств.

За навигацию 1939 г. по этим причинам было потеряно в порту

Тикси только на оплаченных простоях 756 человеко-смен и в порту Диксон 938 человеко-смен. Это значит, что из числа завезенных в эти порты грузчиков 30 человек совершенно не работали всю навигацию, получая зарплату, питание и пользуясь другими услугами.

Правильная организация труда неразрывно связана с правильно установленной заработной платой. Однако в этом деле есть до сих пор много недостатков.

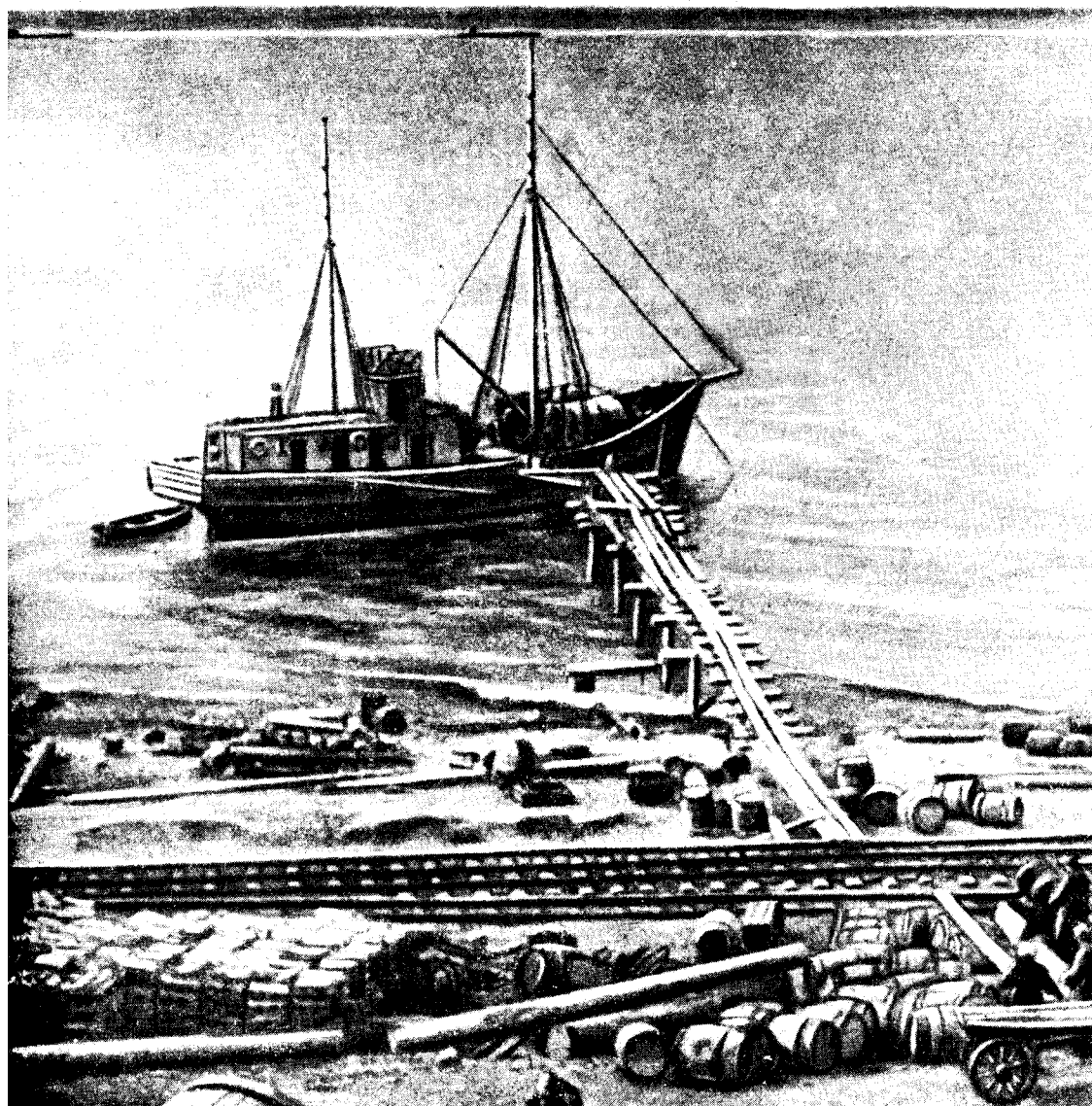
На Диксоне, например, расчеты с бригадами в начале навигации были запутаны. Грузчики не знали своего заработка на протяжении нескольких недель, что создавало излишнюю нервозность и не стимулировало производительности труда.

В Тикси было еще хуже. Кроме недостатков, имевшихся на Диксоне, здесь незаконно повышались установленные расценки, разбазаривались государственные средства. Все это привело к перерасходу фонда заработной платы грузчиков свыше чем на 700 тыс. руб. и к снижению производительности труда. Норма выработки человека в смену составила 7,7 тонно-операции при стоимости каждой в 15 руб., тогда как планом была предусмотрена выработка 8 тонно-операций при стоимости 5 руб.

Такое положение можно объяснить плохо поставленным учетом и отчетностью по грузовым операциям. Отсутствовал контроль, и не было проверки исполнения. Нормами и заработной платой никто по существу как следует не занимался.

Опыт показал также, что зачастую работники портов в погоне за повышением производительности труда забывают о качестве работы—о сохранении грузов, бережном к ним отношении. Например, в Тикси в результате небрежного обращения с грузами было предъявлено претензий за порчу и недостачу грузов в сумме 220 тыс. руб.

С этим надо покончить. Над



привлекать виновников порчи грузов к строжайшей ответственности.

Необходимо иметь в портах исправный такелаж. Малейшая его неисправность сразу отзывается на выработке грузчика и приводит к порче груза и даже к несчастным случаям. Например, «заусенцы» на стальном стропе в виде торчащих концов проволоки колот руки грузчиков, усложняют и замедляют процесс работы.

По вине отдельных работников, допускающих небрежность и халатность, инвентарь и такелаж после употребления зачастую разбрасываются по разным местам или сваливаются в кучу под открытым небом. От атмосферных осадков металлический такелаж ржавеет, а пеньковый преет и гниет. Все эти потери в общей сложности ложатся большим бременем на расходы по

переработке грузов, удорожая их стоимость.

Надо улучшить и культурно-бытовые условия рабочих. В портах до сих пор еще не организовано как следует питание грузчиков во время работы на рейде, не всегда бывает горячая пища и даже питьевая вода. Некоторые руководители портов не придают этому большого значения, считают «мелочами», а по сути дела от этих «мелочей» во многом зависит производительность труда.

Проводя упорную борьбу за использование всех внутренних ресурсов, улучшая эксплуатацию портов, правильно организуя финансовую и коммерческую деятельность, коллективы портов Тикси, Диксон и Провиденция добьются значительных успехов.

**М. НАЗАРОВ**

## СОВМЕЩЕНИЕ ПРОФЕССИЙ НА ПОЛЯРНЫХ СТАНЦИЯХ



В ноябре текущего года исполняется пять лет со дня исторической речи товарища Сталина на Всесоюзном совещании стахановцев. Марксистское предвидение гениального вождя полностью оправдалось. За эти годы стахановское движение гигантски выросло: оно охватило миллионы работников социалистической промышленности и колхозных полей. Сейчас нет ни одного предприятия, колхоза, учреждения или школы в нашей необъятной советской стране, где не было бы стахановцев, ударников, отличников.

За последние годы выросли новые формы стахановского движения: многостаночничество и совмещение профессий.

Движение за совмещение профессий нашло живой отклик среди

работников Арктики, в частности на полярных станциях.

Совмещение профессий на полярных станциях частично практиковалось и раньше, оно подсказано было самой жизнью и вытекало из условий работы.

Можно указать ряд полярных станций, в плане которых имеются гидрологические исследования, требующие выездов на собаках. Однако безрассудно было бы содержать в штате станции в течение двух лет или даже одного года каюра, который нужен три-четыре раза за весь зимний период. Поэтому на таких станциях должность каюра совмещалась с должностью служителя, а на других станциях должность служителя зачастую совмещалась с должностью повара.

От совмещения этих простейших специальностей в дальнейшем перешли к более сложным. Уже в

1939 г. на малых станциях с составом в три-четыре человека работали девятнадцать радиотехников, совмещавших профессию механиков. Опыт 1939 г. показал, что такое совмещение вполне возможно без всякого ущерба для дела и что оно дает большую экономию средств. По самым скромным подсчетам затраты на содержание одного полярника в год составляют не менее 20 тыс. руб. Следовательно, сокращение двух десятков радистов и механиков дает экономию в 400 тыс. руб. Кроме того, уплотнение рабочего дня укрепляет трудовую дисциплину и создает условия, при которых значительно ускоряется очищение системы Главсевморпути от разгильдяев, лодырей, рвачей и бездельников.

Изучение работы полярных станций за 1939 г. показало широкие возможности к совмещению профессий не только радиотехника-механика, но и других специальностей, например: радиста-метеонаблюдателя, механика-метеонаблюдателя, аэролога-гидрометеоролога и др. На существующих курсах повышения квалификации полярных работников при Главсевморпути созданы специальные отделения по изучению второй, дополнительной профессии, куда были отобраны лучшие работники-полярники, проверенные на работе в Арктике. Всего по овладению второй специальностью обучалось 58 чел., из них: из отделения радиотехников-механиков 11 чел., механиков-метеонаблюдателей — 12 чел., аэрологов-гидрометеорологов — 13 чел.; 19 радистов изучали пишущую машинку и 3 гидрометеоролога — радиodelo. Все они в этом году поехали в Арктику, имея запас знаний по второй специальности.

В течение минувшей зимы на полярных станциях широко развернулась учеба по овладению второй профессией в кружках и в индивидуальном порядке. Всего занималось 97 чел.

На полярной станции бухты Тихой в ноябре 1939 г. организовался

кружок по изучению азбуки Морзе под руководством радиотехника т. Москвина. О ходе занятий участники кружка рассказывают так:

«В специально оборудованном классе 6 полярников упорно преодолевали первый трудный этап приема на слух до 30 знаков в минуту. В январе класс опустел, — учащиеся перешли на практику. В квартирах учеников установлены зумеры, создано 6 радиостанций, управляемых из радиоаппаратной. С соблюдением всех правил радиобмена ведется двухсторонняя связь. Дежурный радиотехник ежедневно отводит 30 минут для тренировочной передачи»<sup>1</sup>.

К весне товарищи Дрицкий, Петров, Кремер, Канаки и Ледохович добились приема 60—80 знаков, а аэролог т. Мараев — до 100 знаков в минуту. Вполне естественно, что почти все они в навигацию смогут нести самостоятельно вахту.

На полярной станции острова Уединения в зимний период аэролог Патруев подготовил двух помощников: актинометриста Гневушева и врача Вайсберга, а начальник станции т. Шманев овладел радиodelом — передает и принимает в среднем 50 знаков в минуту.

В Малых Кармакулах метеоролог т. Свирненко освоил радиodelo: уже в апреле он самостоятельно передавал метеосводки. На той же станции радиотехник т. Геннадиев освоил метео и может в период навигации самостоятельно проводить метеонаблюдения.

На острове Котельном старший зимовки радиотехник т. Пронин совместно с механиком т. Дорошенко в порядке социалистического обязательства подготовились к навигации как метеорологи-наблюдатели. Занятия на Котельном проводились индивидуально. Каждый получал помощь в виде консультаций и практических занятий.

На полярной станции острова Четырехстолбового осваивают вторую специальность моториста шесть человек: тт. Смирнов, Ложников, Чу-

<sup>1</sup> См. «Радиобюллетень № 369 за 1940 г.

каев, Зебрин, Ковалев и Кондратенко, из них трое могут уже проводить работу самостоятельно.

В этом году на полярной станции острова Врангеля на время навигации потребовалось оборудовать выносную радию и гидрометеорологический пункт на мысе Литке, расположенном в 100 км от станции. Коллектив дружно взялся за работу, подготовил всю необходимую аппаратуру и приборы. Радиооператором-мотористом на выносной пункт был подготовлен учитель т. Самойлов.

На острове Вайгач старший зимовки механик т. Бодунов освоил работу метеонаблюдателя и может самостоятельно проводить наблюдения.

На Югорском Шаре повар т. Лаптев осваивает специальность моториста, гидрометеоролог т. Хабаров — радиооператора и начальник станции т. Кульман — аэролога.

Подобных примеров можно привести множество. Почти нет ни одной полярной станции, где не осваивалась бы вторая специальность. Нельзя, конечно, упрощать это дело, считая, что таким путем можно подготовить законченного специалиста. Для глубокого изучения той или иной профессии требуются целые годы. Но помощников и заместителей основных специалистов подготовить в короткий срок вполне возможно и тем самым значительно удешевить стои-

мость эксплуатации трассы Северного морского пути.

Недавно руководством Главсевморпути издан специальный приказ о дополнительной зарплате для работников, владеющих второй специальностью и направляемых в Арктику для работы по совместительству. Этот приказ несомненно явится стимулом для овладения второй специальностью.

Управлению учебных заведений Главсевморпути совместно с администрацией курсов полярников надо составить типовые программы по специальностям для занятий в кружках и индивидуальной работы по изучению дополнительных профессий. Сейчас руководители кружков самостоятельно определяют объем учебного материала и сами составляют программы для занятий. Это приводит часто к тому, что программы иногда далеко не совершенны, отсутствует стройность и последовательность в изучении дисциплин.

Весьма полезным будет и еще одно мероприятие: на наш взгляд, при школе или курсах полярников надо организовать экстернат. Многие работники полярных станций, усердно изучавшие на зимовках вторую профессию, могут сдать положенные испытания на звание метеонаблюдателя, радиооператора, моториста без прохождения курсов. Это будет вознаграждением за упорную и серьезную самостоятельную работу над собой.

**В. СДОБНИКОВ**  
**А. РОМАНОВ**

## О МЯСНЫХ РЕСУРСАХ В АРКТИКЕ



Успех освоения Северного морского пути во многом зависит от правильной организации продовольственного снабжения. Необходимо создавать местные продовольственные базы, которые могли бы значительно сократить завоз (на север) продовольствия. Арктика может быть обеспечена собственным мясом, молочными продуктами, рыбой и овощами.

Много мяса в Арктике может дать дикий северный олень. На всем протяжении азиатского сектора Арктики в больших количествах дикий олень сохранился лишь в двух районах — на Таймыре и между реками Яной и Индигиркой. Дикие олени обитают также и в Ленско-Хатангском районе. Ямало-Ненецкий национальный округ и особенно бассейны рек Колымы и Анадыря, некогда славившиеся обилием дикого оленя, теперь очень бедны им.

Размеры оленьего стада, обитающего на Таймыре, точно не известны. По данным отдельных исследователей, восточная ветвь таймырского стада, переправляющаяся на правобережье реки Хатанги, насчитывает не меньше 50—80 тыс. голов. Условно принимая, что эта ветвь составляет  $\frac{1}{3}$  таймырского стада, можно предполагать, что общее количество оленей на Таймыре равно 150—240 тыс. голов. Специальных промыслово-фаунистических исследований Центрального и Западного Таймыра не было. Однако побывавшие в этих районах геологические и топографические партии обнаруживали в них большое количество диких оленей.

Характер кочевков оленей в этих частях Таймыра также не изучен. Возможно, что кочевки здесь происходят широким фронтом и олени стада не скопляются в отдельных местах, как это наблюдается в других районах. Возможно и обратное. Необходимо путем авиаразведок выяснить расположение основных путей осенних кочевков оленей и учесть поголовье. Поиски возможных скоплений кочующих стад осенью следует прежде всего организовать по реке Пясино.

Для удовлетворения потребности в мясе населения Норильска, Дудинки и Игарки необходимо в первую очередь использовать самую западную ветвь таймырского стада, проходящего на юг по водоразделу рек Пясины и Енисея. По имеющимся данным, массовый ход оленей на юг наблюдается здесь в октябре, причем олени идут стадами по 50—500 голов в каждом.

Лучше снабжаться оленьим мясом может Нордвикстрой. Река Хатанга (в нижнем течении) и Хатангский залив вытянуты с юго-запада на северо-восток; поэтому они являются преградой для оленьих стад, идущих осенью на юг. Эти стада в огромном количестве скопляются по левому берегу залива и нижнего течения Хатанги и дожидаются ледостава, после чего переходят на правый берег (между селением Хатангой и мысом Б. Корги). Еще большие стада оленей скопляются в районе между полуостровом Кресты и мысом Б. Корги. Переходят они через реку обычно тотчас же после ледостава, в октябре — начале ноября. На левом берегу Хатанги стада оленей появляются в конце сентября.

Местное население, кочующее на территории тундры и лесотундры между реками Хатангой и Анабаром и по левобережью Хатангского залива, ежегодно добывает более 6000 голов дикого оленя. Дополнительный отстрел для нужд Нордвикстроя еще 3—4 тысяч голов не нанесет урона запасам этого животного.

Наиболее целесообразно промысливать дикого оленя осенью на левобережье реки Хатанги против устья реки Попигаия и мыса Б. Корга. Промысливать могут бригады охотников, составленные либо из работников Нордвикстроя, либо из местных промысленников. На период промысла необходимо снабдить их хорошим оружием, например трехлинейными винтовками последних образцов, и достаточным количеством патронов. Необходимо, чтобы во главе бригад находился специалист-охотовед, та



*Подкормка оленя*





*Стадо оленей в тундре*

как неумелая организация промысла отпугнет оленей от переправы на правобережье Хатанги. Отстрелу должны подвергаться исключительно взрослые самцы и яловые самки, что нетрудно установить по величине животного и наличию при нем теленка. Чтобы определить потребное количество промышленников для промысла дикого оленя в этом районе, нужно исходить из расчета средней добычи одним хорошо снаряженным и опытным охотником в течение осеннего сезона около 100 голов оленей.

К востоку дикий олень в значительном количестве встречается в районе низовья рек Оленека и Лены. Лето проводят олени главным образом на островах дельты Лены и в северной оконечности гор — хребтов Чекановского и Хараулахского. Охотятся за ними здесь осенью, а на островах дельты Лены и летом. На зимовку эти олени уходят в горы хребтов Хараулахского и Чекановского. Большие стада оленей переходят реку Оленек в нижнем течении и зимуют в районе при- тундровых лесов между реками Анабаром и Оленеком. Хотя число оленей ленско- оленевского стада в последние годы значительно сократилось, все же здесь можно ежегодно добывать несколько сот голов оленя для порта Тикси. Необходимо только предварительно разведать стада и опре-

делить пункты переправы их через протоки Лены и Оленека.

Далее на восток много дикого оленя сохранилось в районе между реками Яной и Индигиркой. Местные промышленники в некоторые годы добывали здесь до 30 000 оленей. Можно предполагать, что общее количество оленей в этих местах превышает 100, а может быть и 200 тыс. голов. Здесь также необходимы разведка и учет поголовья. Если предположение о размерах имеющегося в этом районе стада диких оленей подтвердится, можно будет заготавливать не менее 1000 т мяса ежегодно.

Олени стада, обитающие в этом междуречье, в массе своей также представлены так называемым «ходовым», т. е. кочующим, оленем, который лето проводит в приморской тундре, а на зиму уходит к югу, в лесную зону. Движение на север начинается в апреле-мае, на юг — в августе-сентябре. Основная масса оленей движется по западной части бассейна Индигирки, пересекая верховья рек Уяндины и Селентныха. Часть оленей после лета уходит в лесную область между Индигиркой и Алазеей. Основной путь кочевков оленей яно-индигирского стада удален от населенных пунктов. Поэтому большое значение для промысла приобретают хранение и перевозка убитых оленей к местам потребления.

Важно, чтобы промысел был сосредоточен в немногих пунктах, расположенных на речных путях сообщения. Единственными реками, по которым продукция промысла может быть вывезена (по льду на машинах или оленях) к населенным пунктам на Индигирке, являются здесь реки Уяндина и Селенгия и их притоки. На них и следует наметить пункты для промысла, временно забросив сюда бригады из местных охотников. Так же как и в других районах, промышленлять оленей нужно осенью, когда они наиболее упитаны, когда легче их добыть и сохранить продукцию.

Какие способы охоты на оленя практикуются в этом районе? Способы эти разнообразны: охота с нарт, когда охотник подъезжает к стаду оленей с подветренной стороны на расстояние выстрела; охота с помощью «манщика», т. е. домашнего оленя, за которым прячется промышленник. В низовьях Индигирки еще издавна применяется охота «на плаву», т. е. в момент переправы стад с одного берега реки на другой. Этот способ наиболее эффективен.

Необходимо искать и новые, более совершенные способы охоты. В частности, следует как опыт применить в промысле самолет (разведка стад, подгон оленей к месту промысла и др.). Желательно также применять большие загоны, при которых возможен убой в одном месте многих сотен оленей.

Эксплуатация стад диких оленей может быть организована двумя путями: 1) постепенного уничтожения дикого оленя и замены его стадами домашних оленей и 2) сохранения поголовья дикого оленя и рациональной, плановой его эксплуатации. В настоящее время, когда основные стада дикого оленя на Севере (таймырское и яно-индигирское) занимают районы, в которых домашнее оленеводство или не развито, или развито очень слабо, необходимо сохранить поголовье оленей и планово его использовать. Нужно только предварительно широко разведать стада, учесть поголовье и установить нормы, сроки и места отстрела.

Много мяса дикого оленя для нужд предприятий Северного морского пути может быть заготовлено у местного населе-

ния. Нужно только заинтересовать промышленников, организовать заготовки, увеличить снабжение местного населения продуктами питания, в первую очередь мукой и крупой.

\*\*\*

Кроме дикого оленя, источником мяса может быть лось, довольно многочисленный в некоторых районах Крайнего севера. Однако лоси держатся не стадами, а разрозненно—в одиночку или семьями. Охота на них значительно менее добычлива, чем на оленя; весьма затруднительна транспортировка убитых животных.

Рекомендовать добычу лосей можно лишь для тех мест, где будет обеспечена доставка добытых животных к местам потребления. Разумеется, промысел лося может быть организован лишь там, где добыча его не запрещена.

Из промысловых птиц наибольшее значение в мясных ресурсах севера имеет куропатка—многочисленная и легко добываемая птица. Правда, запасы куропатки подвержены резким колебаниям по годам, но в урожайные годы охотники добывали по нескольку сот куропаток (до 500—600 шт.). Вся продукция прежде потреблялась на месте, так как некуда и не на чем было ее вывозить. По всему Северу добыча куропатки может быть доведена до нескольких сотен тысяч штук в год.

Этот промысел необходимо стимулировать. Через фактории и другие организации надо наладить массовые заготовки куропатки. Среди местного населения необходимо провести разъяснительную работу и добиться, чтобы главное внимание промыслу куропатки уделялось не весной, как это наблюдается сейчас, а осенью и зимой, когда куропаток значительно больше и упитанность их лучше, чем весной.

Значительное количество мяса может дать также водоплавающая птица (гусь, утка) в богатых ею районах (дельты крупных рек, равнинная тундра с большим количеством озер и др.). Необходимо лишь безусловно запретить сбор яиц летом. Уничтожение яиц привело к тому, что дичь во многих местах сильно сократилась и промысел приходит в упадок.







## Знатные люди Арктики

### ПОЛЯРНЫЙ ВРАЧ А. П. СМОЛЕНСКИЙ



**К**апитан судна «Мурманец» т. Сулаков слег в постель. Случилось это в море зимой 1940 г. «Мурманец» не мог быстро пробраться к берегу. Его окружали сплошные ледяные поля. А больному требовалась неотложная медицинская помощь.

Что делать? Как спасти жизнь капитана?

О случившемся сообщили в эфир. Дали позывные находящимся в Белом море арктическим кораблям.

Радиоволну с «Мурманца» перехватили радисты ледокола «И. Сталин». Текст радиограммы передали судовому врачу Александру Петровичу Смоленскому.

В это время «Сталин» находился в ста с лишним милях от «Мурманца». Врач дал медицинскую консультацию по радио. Но вскоре с «Мурманца» сообщили, что здоровье больного ухудшается.

Командиры ледокола «И. Сталин» решили пробиваться к «Мурманцу». Каждый метр льда брался с боя. Но так длилось недолго. Непроходимые торосистые льды окончательно преградили путь ледоколу.

Всегда спокойный, Александр Петрович начал волноваться. И когда стало очевидным, что дальнейшее продвижение ледокола невозможно, Смоленский, ни минуты не раздумывая, решил идти пешком. Он быстро собрал необходимые медикаменты и, получив разрешение командования, сошел за борт. Товарищи пожелали ему счастливого пути.

Вот он прошел первые сто метров. Оглянулся назад. С корабля машут шапками, рукавицами. До Александра Петровича доносится звук человеческого голоса, но слов не разобрать.

Ориентиром у него служил все еще видневшийся ледокол. С каждой пройденной милей путь становился все тяжелей. Чаще стали встречаться большие наносы снега, пропаки. Через некоторые из них пришлось переползать на животе, придерживаясь одной рукой, так как в другой были медикаменты. Снег забивался под воротник, в рукава.

Позади уже несколько миль. Из-за высокого снежного наноса чуть видна мачта ледокола «И. Сталин». Александр Петрович чувствует усталость. Одежда покрылась инеем. Напрягая силы, он идет вперед.

Прошел еще час тяжелого пешего перехода. Вдали показалась черная точка. То был «Мурманец».

Вот уже остались последние метры пути. На палубе показались люди. Им по радио сообщили, что к «Мурманцу» вышел врач,

Собравшиеся горячо приветствуют долгожданного гостя. Его приглашают в кают-компанию, советуют выпить стакан чаю. Но, быстро сменив меховую одежду на белый халат, врач спешит к больному.

Осмотрев больного, врач предложил перенести его в лазарет на ледокол «И. Сталин»: больному нужен абсолютный покой при стационарном лечении.

Требование врача было выполнено.

В течение пяти недель ухаживал Александр Петрович за больным. На исходе пятой недели Сулаков стал самостоятельно подниматься с постели.

По прибытии ледокола в порт выздоравливающего высадили на берег. Капитан Сулаков, покидая ледокол, крепко пожал руку Смоленскому. Он не находил слов, чтобы отблагодарить врача за исключительно чуткое к себе отношение.

— Почему вы скупитесь и не рассказываете подробно о вашем доблестном поступке? — спрашиваем мы Смоленского.

— Что про это говорить, — спокойно отвечает он. — Ведь то, что сделал я, обязан сделать каждый врач, это наш прямой долг.

За семилетнюю работу в Арктике Александр Петрович много раз оказывал неотложную помощь, спасая жизнь человека.

В одну из навигаций Смоленский плавал на «Красине». К какой бы полярной станции пароход ни подходил, где бы он ни вставал на рейд — везде и всегда находилось много работы врачу.

Полярная станция залива Кожевникова. У жены полярника Болотникова начались роды. Проходили они тяжело. Роженица была при смерти. Местный медицинский работник не смог помочь больной.

Полярники знали, что недалеко от залива находится «Красин», а на нем есть опытный врач — Александр Петрович Смоленский. Решили его пригласить. Полярник, которого командировали к врачу, вернулся быстро. Следом за ним вошел и Смоленский.

Помощь была, как никогда, своевременной. Роженица и новорожденный были спасены.

На острове Бегичева проживала небольшая группа охотников-промышленников. От неизвестной причины среди обитателей острова началось массовое заболевание. Поблизости не было ни больницы, ни здравпункта. Запросили по радио Нордвикскую нефтяную экспедицию, не сможет ли она выслать врача.

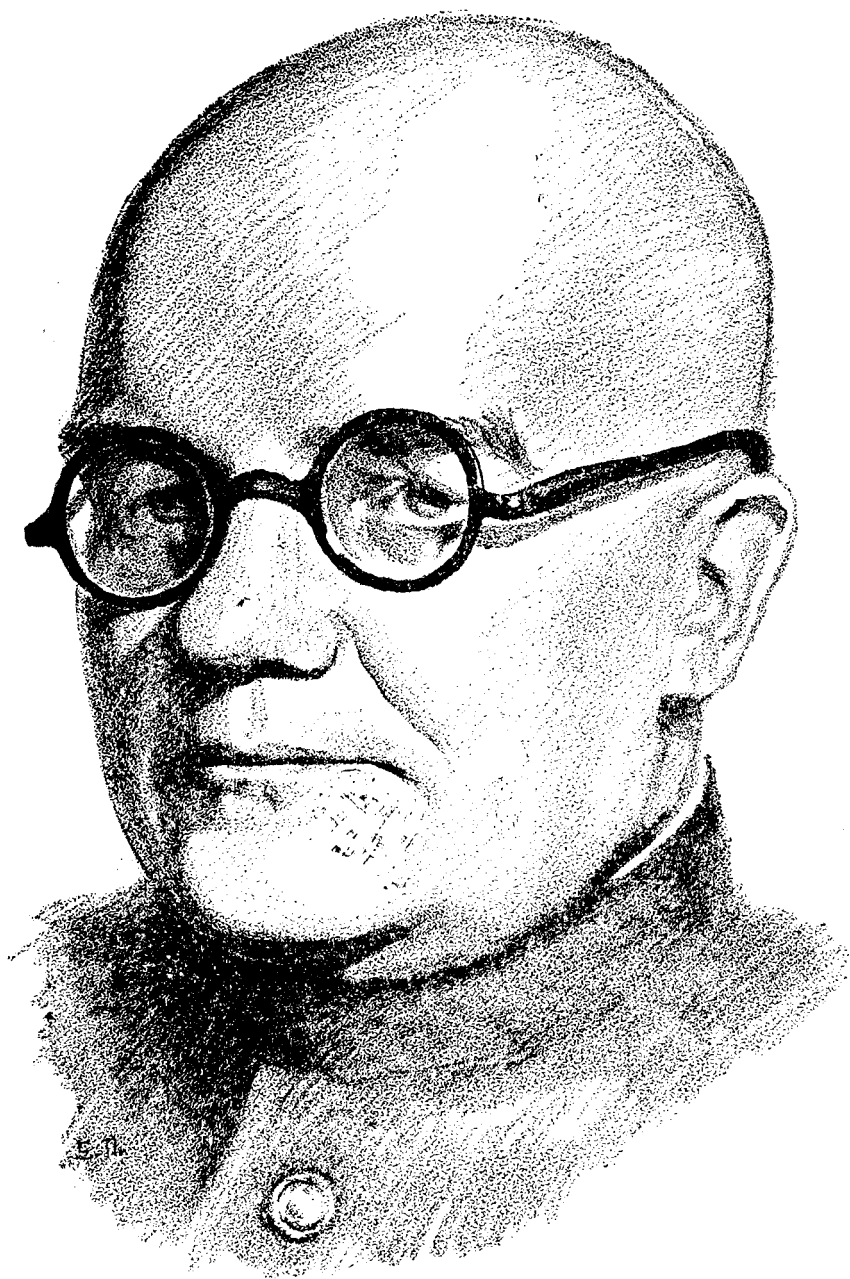
На Нордвике в это время работал Александр Петрович. Как и всегда в таких случаях, он сейчас же собрался на остров Бегичева.

Быстро снарядили собачью упряжку. Сильный мороз и другие трудности пути не испугали смелого врача-энтузиаста. Поездка на остров была проведена мастерски. Жители острова и не предполагали, что врач может прибыть так скоро.

В первые же дни доктор Смоленский облегчил страдания больных. В результате своевременного врачебного вмешательства эпидемия среди жителей острова Бегичева приостановилась. Александр Петрович уехал только тогда, когда вылечил всех. Уезжая, он рассказал жителям острова, как предостеречь себя от заболеваний, оставил им лекарства. Провожать врача вышло все население острова.

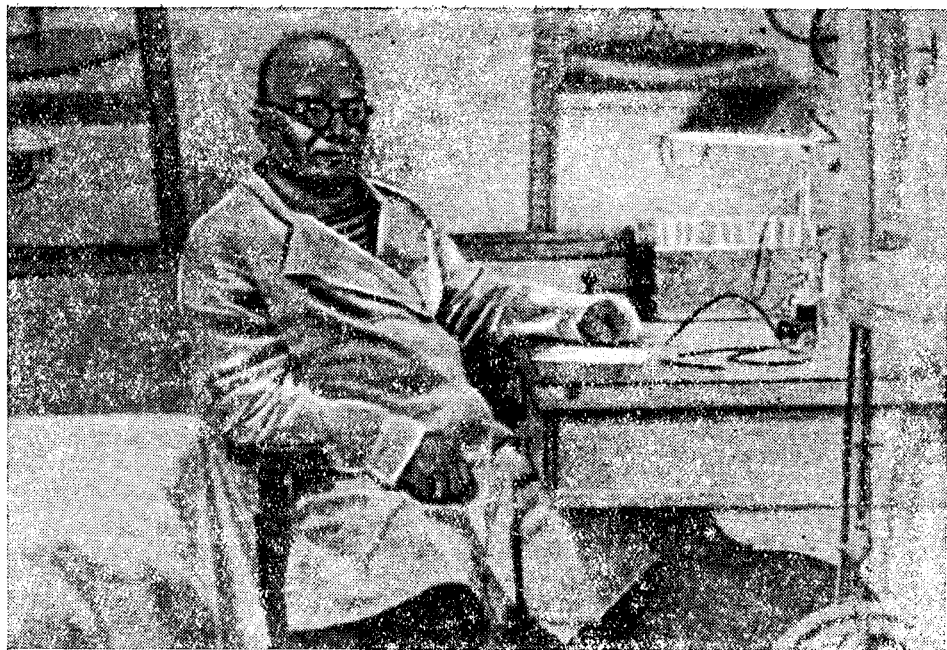
В 1933 г. Главное управление Севморпути приняло решение построить на острове Белом новую станцию. Туда выехало 10 полярников. Среди них был врач Смоленский.

В таком небольшом коллективе, особенно в Арктике, любому полярнику приходится выполнять различные задания. Александр Петрович вместе со всем коллективом участвовал в авралах и в других работах, не входивших в круг его обязанностей. Не зная усталости, они много дней



А. П. СМОЛЕНСКИЙ

*Рис. художн. Е. Протопопова*



*А. П. Смоленский в судовом лазарете на ледоколе «И. Сталин»*

подряд перетаскивали грузы. Радист соревновался с метеорологом, врач — со старшим по зимовке и т. д.

Затем нужно было сооружать постройки. На этот раз Смоленскому пришлось быть плотником и печником. Навыки в этой работе он приобрел еще на фронтах империалистической, а затем гражданской войны.

Пришлось ему выполнять и работу шорника. Когда пароход уже скрылся с глаз, обнаружили, что собачья упряжь осталась на борту корабля. Нужно было самим сшить упряжь. Старший по зимовке поручил эту работу Смоленскому. Он хорошо выполнил задание.

Врач Смоленский не формально относится к своим обязанностям. В любом пункте Крайнего севера, в любых условиях он никогда не гнушается никакой работой.

Полярники, знающие Александра Петровича, любят и уважают его.

— Врач Смоленский, — говорят они, — очень много занимается профилактикой, у него никогда не заболеешь.

В свободное время Смоленский подолгу беседует с полярниками. Если заходит речь о влиянии полярной ночи на организм человека, Александр Петрович рассказывает о значении натренированного человеческого тела, спорте, физической нагрузке, как лучше организовать отдых, как избежать сердцебиения при физической работе, что надо предпринимать против одышки. Смоленский простым, понятным языком говорит об ультрафиолетовых лучах, о кровяных тельцах, о резком улучшении состояния здоровья во время полярного дня.

Большое внимание уделяет Александр Петрович местному населению. К нему часто приезжали за советом за 400 и более километров.

За приготовлением пищи на корабле обыкновенно следит врач. И на каком бы корабле т. Смоленский ни плавал, на какой бы полярной станции ни работал, он много заботы проявляет о литании полярников. Он следит за тем, чтобы завтраки, обеды, ужины готовились вкусно и сытно, чтобы пища содержала в себе больше витаминов.

И не случайно там, где работал врач Александр Петрович Смоленский, не было цынги. А это — лучшая оценка работы врача в условиях суровой Арктики.

О враче Смоленском полярники отзываются так:

— К нему больного приносят на носилках, а от него он уходит на собственных ногах.

Герой Советского Союза капитан ледокола «И. Сталин» т. Белосов, хорошо знающий т. Смоленского и по работе на ледоколе «Красин», пишет:

«За время работы на ледоколе т. Смоленский проявил себя всесторонне опытным врачом, неустанно заботившимся о здоровье экипажа. Благодаря систематическим осмотрам и принимаемым профилактическим мерам численно большой экипаж «Красина», находясь в арктическом рейсе, не имел ни одного серьезного заболевания».

Добросовестное, трудолюбивое и честное отношение к своим обязанностям выдвинуло врача Смоленского на ответственный участок. Сейчас он врач флагманского арктического ледокола «И. Сталин».

В прошлом году ледокол «И. Сталин» за одну навигацию прошел по Северному морскому пути с запада на восток и обратно. В этом беспримерном походе участвовал и т. Смоленский. Внимательно наблюдал он за членами экипажа. Как и во всех прошлых плаваниях, он уделял большое внимание профилактике.

Общественные организации ледокола объявили конкурс на лучшую по чистоте каюту. Врач Смоленский деятельно участвовал в конкурсе. Он регулярно обходил каюты, внимательно осматривал все уголки, давал советы, писал заключения в конкурсную жюри. Всего в конкурсе участвовало 32 каюты.

В этом году Александр Петрович принимал участие в экспедиции по выводу «Седова» из ледового плена. К этому рейсу он готовился особо тщательно. На него возлагались две задачи: оберегать здоровье команды ледокола «И. Сталин», отправлявшегося к 84-й параллели, и оказать необходимую помощь седовцам после 27-месячного дрейфа. С этой работой врач Смоленский справился блестяще.

В мае 1940 г. т. Смоленского вызвали вместе с другими полярниками в Москву, в Кремль. Здесь ему была вручена высокая награда правительства — орден Трудового Красного Знамени.

Сейчас врач-орденоносец снова на своем посту. Он участвует в работах второй арктической коммерческой навигации.

**А. СИВАКОВ**





## Жизнь полярных станций

П. ЖУКОВСКИЙ<sup>1</sup>

### ПОЛЯРНАЯ СТАНЦИЯ УЭЛЕН

**В** одном километре от чукотского селения Уэлен на галечной косе расположена полярная станция Уэлен.

В 1933 г. с мыса Дежнева сюда были доставлены первые три небольших домика, а через несколько месяцев, в феврале 1934 г., здесь уже самоотверженно работали по спасению челюскинцев полярники-орденоносцы: начальник станций т. Шоломов, метеоролог т. Хворостянский и комсомолка-радистка Людмила Шрадер.

Полярники, зимовавшие на полярной станции Уэлен в 1933—1934 гг., теперь, пожалуй, ее не узнали бы. Вместо трех тесных и неудобных домиков системы Свирина—15 зданий, в том числе четыре жилых дома, радиостанция, магнитная обсерватория, баня, свинарник и другие хозяйственные постройки. Все жилые помещения тщательно отремонтированы, комнаты обшиты фанерой, снаружи дома обиты тесом и покрашены. Вся станция и находящийся поблизости чукотский посёлок электрифицированы. Электричество не только в жилых комнатах,

оно освещает и метеорологическую площадку и улицу.

Полярная станция Уэлен — самый восточный пункт Советской Арктики. Она расположена на берегу Берингова пролива — ворот из Арктики в Тихий океан. Гидрологические исследования на этой станции ведутся с 1934 г., но организованы они были настолько плохо, что за первые 3 года гидрологи не собрали почти никаких сведений. Только весной 1937 г. начали производить гидрологические разрезы через Берингов пролив к берегам Аляски по треугольнику: Уэлен — Сердце-Камень — мыс Хоп — остров Ратманова — мыс Дежнева. Особенно много гидрологических разрезов было сделано зимой 1939/40 г. У станции был катер, на котором и производились эти исследования.

Работа гидрологов в этом пункте Арктики очень трудна. Чукотское море часто бывает не спокойно. Сильные штормы, неустойчивый припай, частое торошение льдов, а в самом проливе сильный дрейф льда зимой крайне затрудняют работу гидрологов.

В начале сентября 1938 г. группа наших гидрологов (тт. Суханов, Бордовский и Шумский) и моторист т. Егоров попали в небывалый

<sup>1</sup> П. И. Жуковский был начальником полярной станции Уэлен в 1938—1939 гг.

шторм. У катера слетел винт, а сам он, как футбольный мяч, был выброшен на камни. Гидрологи 21 день прожили среди утесов острова Ратманова. Они были вывезены оттуда самолетами.

Потеря катера не остановила, однако, гидрологических исследований.

На арендованном у колхоза вельботе и даже на своей шлюпке-шестерке гидрологи продолжали работу. Рискуя жизнью, они часто выходили в открытое море на 90—100 км от берега и к концу года выполнили программу на 450 %. Кроме того, в подарок XVIII съезду ВКП(б) мы провели 16-суточную станцию на припайе в 11—12 км от станции и полуинструментальную съемку уэленской лагуны. Горячую пищу гидрологам доставляли на лыжах.

Полярная станция Уэлен является опорным пунктом для освоения новых воздушных трасс. Большую роль поэтому играют здесь аэрологические и метеорологические наблюдения. Они помогают синоптикам образцово обслужить корабли и самолеты во время навигации. Наши метеорологи тт. Рудич и Ирецкий перевыполнили план с оценкой «отлично». Раньше эту работу проводили три метеоролога. Тов. Рудич и Ирецкий успевали еще помогать и гидрологам.

На полярной станции Уэлен имеется единственная на всем восточном побережье Арктики магнитная обсерватория. Она была оборудована в домике системы Свинина в мало благоприятных для работы условиях. Однако магнитолог т. Успенский, с большой любовью отнесшийся к своим обязанностям, успешно выполнил всю программу. Изыскивая различные способы, чтобы поддержать в павильонах необходимую температуру, он увеличил количество сроков наблюдений и сдал научные мате-

риалы за 2 года с оценкой на «отлично». Когда же в Уэлене была организована неполная средняя школа, т. Успенский нашел время и для того, чтобы преподавать в ней математику.

Радиостанция Уэлена, кроме судов и самолетов, обслуживает также и организации Чукотского района. Она могла бы удовлетворить нужды навигации и чукотского населения гораздо в большем объеме, но этому мешают частые магнитные бури в районе Уэлена. Настало уже время увеличить мощность радиостанции.

Селение Уэлен — центр Чукотского района, занимающего половину всей территории Чукотского национального округа и простирающегося на 800 км по побережью от бухты Преображения на юге до селения Ванкарем на севере. В районе 18 тысяч жителей. Все это возлагает на коллектив полярной станции Уэлен большие и почетные задачи по политическому и культурному обслуживанию местного населения.

Работники станции, партийные и непартийные большевики, принимали активное участие в работе местных организаций, помогали им выполнять директивы партии и правительства, оказывали населению врачебную, педагогическую и культурную помощь. Полярная станция очень скоро стала тем притягательным культурным центром, к которому обращаются с самыми различными запросами не только оседлое население Уэлена и других ближайших селений, но и кочевники.

Районным организациям огромного по территории Чукотского района было трудно, например, охватить все 18 тысяч человек во время переписи населения. Наш коллектив выделил в помощь им четырех товарищей: Божко, Ирецкого, Бордовского и Кровца. Они выполнили большую работу по пе-

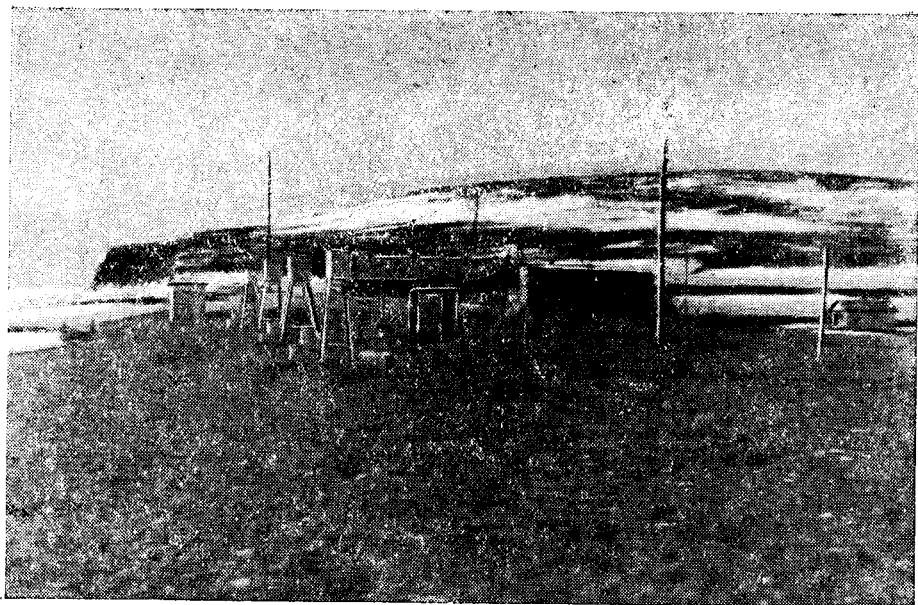
---

НА ВКЛЕЙКЕ: АЭРОЛОГ ПОЛЯРНОЙ СТАНЦИИ НА ОСТРОВЕ ДИКСОН О. М. ОЛИКОВА  
ЗАПИСЫВАЕТ ДАННЫЕ НАБЛЮДЕНИЙ ЗА ПОЛЕТОМ ШАРА-ПИЛОТА

*Фото Ал. Лесс*







*Общий вид полярной станции Уэлен*

*Фото В. Рудич*

реписи и получили за это благодарность от Чукотского райисполкома.

Работники станции коммунисты тт. Решетников, Бордовский и др. неоднократно на несколько месяцев выезжали в колхозы селений Инчоун, Каукан и Дежнев и на месте помогали колхозникам правильно организовать труд, социалистическое соревнование, учет и отчетность. Они помогли также вовлечь в охотничьи бригады женщин-чукчанок. Последнее мероприятие было особенно ценно для чукотских колхозов.

Коллектив полярной станции своими силами отремонтировал колхозам 18 руль-моторов, обеспечив своевременный выезд на охоту.

Не без участия коллектива полярной станции население Уэлена и ближайших сел стало отказываться от кабальных «услуг» шаманов и охотно пользуется теперь помощью врачей. Большую работу в этом отношении провел наш врач т. Божко. В течение двух лет он регулярно оказывал медицинскую помощь больным ближайших населенных пунктов. Авторитет советского врача у местного населения

был настолько велик, что за помощью к нему обращались не только в самых трудных случаях, когда шаман сам признавал свое бессилие, но даже и в тех случаях, когда можно было обойтись без врача. По настоянию т. Божко, на станции была оборудована специальная комната для приема больных из местного населения.

Пропагандисты и педагоги нашей станции периодически выезжали в ближайшие колхозы с докладами и беседами по важнейшим решениям партии и правительства, вели большую работу в местных школах. Тов. Бордовский был избран членом районного комитета ВКП(б). Тов. Успенский преподавал математику в пятом классе уэленской неполной средней школы. Я преподавал в школе историю народов СССР. Совместно с молодыми чукчами и эскимосами коллектив станции регулярно устраивал вечера самодеятельности, спектакли, киносеансы, на которые собиралось и взрослое население.

Но самая осязаемая помощь местному населению была оказана нашей станцией в 1938 г. Наш



*Снежный занос на полярной станции Уэлен*

*Фото Н. Ирецкого*

коллектив решил в порядке социалистического соревнования электрифицировать поселок Уэлен. За короткий срок была выполнена огромная работа. Для укладки кабеля на основной магистрали была прорыта канава длиной 1 400 м и глубиной 30—40 см. При этом пришлось выбросить около 3 500 кубометров мерзлой гальки. Заготовлено и доставлено плавом по лагуне в Уэлен 40 телеграфных столбов, проведен весь наружный и внутренний монтаж.

И вот, наконец, впервые на Чукотке в Уэлене зажглась лампочка Ильича. Трудно передать радость чукчей. Когда мы включили свет, в школе шли занятия. Ребята долго не могли успокоиться от восторга, бегая по всем классам и коридорам и проверяя, всюду ли горит такой свет. Не меньше радости было и у стариков. Они всем поселком собрались около школы и криками «какүмэ!»<sup>2</sup> приветствовали электричество.

<sup>2</sup> Возглас удивления у чукчей.

Сменив копотные жирники, керосиновые лампы и свечи, лампочка Ильича принесла чукчам большую радость и сыграла огромную революционизирующую роль в их быту. Электрический свет показал хозяевам яранг вековую грязь и копоть от жирников в углах полога и заставил женщин почистить свои жилища.

В электрификации поселка активное участие принимали сами колхозники-чукчи, и не только в качестве чернорабочих и землекопов. Двое молодых чукчей — Танат и Намырген, — обученные на полярной станции, участвовали в электрификации поселка в качестве механиков.

Раньше на Чукотке отдельными работниками высказывалось ошибочное мнение о том, что из эскимосов и чукчей нельзя подготовить специалистов. Выращиванию кадров из коренного населения не придавалось серьезного значения. Однако жизнь разбила эти отсталые настроения и доказала обратное. У молодежи местного населения

большая тяга к технике. Число молодых людей из коренных жителей, желающих учиться работать на машине, становится все больше и больше. На станцию с подобными просьбами приходят и девушки-чукчанки.

У нас на станции было четыре ученика: два эскимоса и двое чукчей. Мы организовали для них специальную школу по общеобразовательным и техническим дисциплинам. Учеба увязывалась с практикой на производстве. В программу обучения входили математика, физика, русский язык, электро- и радиотехника, моторное дело и история народов СССР. В результате кропотливой и настойчивой работы мы подготовили: двух радистов — Тутона и Лайвака, механика — Таната и моториста — Намыргена. В навигацию 1939 г. радисты Тутон и Лайвак уже самостоятельно несли вахту и работали с удаленными станциями на магистральной линии. Танат остался в штате нашей станции в качестве второго механика.

Вместе с основами технических знаний молодые эскимосы и чукчи приобретали на станции элементарные культурные навыки. Надо было видеть, с каким восхищением 15—16-летние парни из коренного местного населения впервые в своей жизни мылись в бане. Баня была первой ступенью на пути приобщения их к культуре.

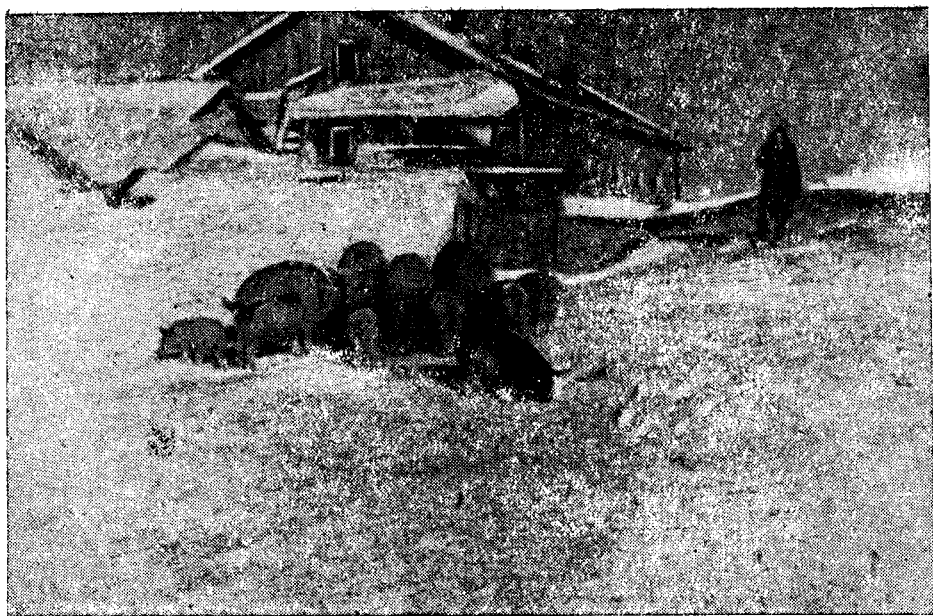
Молодые чукчи и эскимосы быстро усваивали культурные навыки работников станции. Они легко привыкли к постели и одеялу, научились стирать белье, носить европейские костюмы. Здесь, как и во всяком другом деле, большую роль сыграл личный пример. Кочевника-чукчу Намыргена мы поселили в одной комнате с гидрологом Бордовским. Коммунист Бордовский не докучал своему сожителю наставлениями о правилах поведения и призывами к культурной жизни. Намырген, видя, что всякий раз после бани Бордовский меняет по-

стельное белье, делал то же самое. Чукчи и эскимосы все чаще и чаще обращались к начальнику станции с просьбой помочь им материалами на устройство гардероба, штор и т. д. Они сами убирали свои комнаты, которые по чистоте и уюту скоро перестали отличаться от комнат работников станции.

Политическое сознание и активность наших учеников росли с каждым днем. Они были не только участниками, но сплошь и рядом инициаторами отдельных мероприятий.

Эскимос Тутон сначала принимал активное участие в оформлении стенгазеты, потом был избран членом редколлегии, а позднее — членом райкома ВЛКСМ. Красноречивей всего о росте сознательности наших учеников говорит следующий факт. Для многих эскимосов и чукчей, даже живущих на побережье, вследствие оставшихся религиозных предрассудков залезть в воду — целое событие, даже если бы в воде оказался погибающий человек или ценный груз. После того как молодые эскимосы и чукчи узнали в нашей школе, что такое революционная бдительность и охрана социалистической собственности, они стали вести себя иначе. Так, при выгрузке электрооборудования в воду упала четырехтонная катушка с кабелем. Механик т. Сычов моментально бросился спасать ценное имущество, а вслед за ним в воде оказались Лайвак и Намырген. Все трое пробыли в студеной воде до тех пор, пока не извлекли весь кабель.

Максимально используя самозаготовки, наш коллектив создал на станции вполне удовлетворительную продовольственную базу. До 1939 г. в Уэлен завозили коров на мясо. Обходилось это очень дорого, хотя и не вызывалось особой необходимостью. В Уэлене можно разводить свиней и покупать оленей на месте, получая таким образом более дешевое мясо. Свиньи хорошо переносят суровый северный климат и не требуют завозно-



*В 1935 г. полярники Уэлена купили в Петропавловске четырех поросят, а в 1939 г. уже имели от них стадо в 60 голов свиней. На снимке: часть стада свиней на выгуле.*

*Фото В. Рудич*

го корма, — можно кормить их отбросами из столовой и травой. В 1935 г. мы купили в Петропавловске 4 поросят, а в 1938—1939 гг. имели уже стадо в 60 голов. Это дало нам возможность круглый год иметь свежую свинину, малосоленный шпик. Мы наделили молодняком и полярников мыса Шелагского и др.

В заявках на 1939 г. мы уже отказались от завоза скота на мясо и сдали новой экспедиции 18 голов свиней, не считая молодняка. Уэлен богат также рыбой и дичью. Мы постоянно имели к столу свежую и малосоленную рыбу, а за весенне-летний период наши охотники в свободное от работы время заготовили около 1 500 уток.

Активное участие в создании собственной продовольственной базы принимал кладовщик-счетовод т. Решетников. На своем «незаметном» участке коммунист Решетников показал лицо члена партии. Благодаря его заботливому и внимательному отношению к своей работе нам не пришлось списывать

в расход ни одного килограмма испорченных продуктов.

В Уэлене очень большую роль играет собачий транспорт. Однако до 1939 г. ему не придавалось серьезного значения. Только в 1939 г. путем тщательного отбора и ухода за молодняком нам удалось вырастить выносливое и работоспособное племя собак.

\* \* \*

С каждым годом растет и укрепляется далекий Чукотский район. Уже теперь в районе пять неполных и одна полная средняя школы, две печатные газеты: «Советский Уэлен» — орган Чукотского политотдела Главсевморпути, в Уэлене, и «Чукотский полярник», в бухте Провидения. Растет и полярная станция Уэлен. Каждый год появляются новые постройки. Усиливается и расширяется работа коллектива станции среди местного населения.

Советские полярники на Чукотке с честью выполняют свои обязанности.

## В ЗАЛИВЕ БЛАГОПОЛУЧИЯ



Новоземельские проливы (Маточкин Шар, Карские ворота и Югорский Шар) являются «парадными» подъездами к арктическим морям. Особо важно поэтому изучить гидрологический и ледовый режим этих проливов.

В течение ряда лет здесь работали гидрографические экспедиции, а на берегах Новой земли создавались гидрометеорологические станции. Главные из них: мыс Желания, залив Благополучия, мыс Выходной, мыс Столбовой, Озерная и старейшие полярные станции на Вайгаче и в Югорском Шаре, существовавшие еще до Октябрьской революции.

Несмотря на плавание к берегам Новой земли многих экспедиций, она была изучена слабо. Только после Октябрьской революции Арктика и Крайний север стали изучаться систематически. Созданный в первые же годы советской власти Институт по изучению Севера<sup>2</sup> организовал ряд экспедиций в Арктику.

Одной из них была экспедиция в 1921 г. на Новую землю. Она должна была изучить и точно нанести на карту конфигурацию берега северного острова.

В конце июля при благоприятных ледовых условиях экспедиция на гидрографическом судне «Таймыр» обогнула с запада северную оконечность Новой земли — мыс Желания и спустилась на юг до широты 75° 45'. Там она открыла фиорд, глубоко вдающийся в сушу с юга на север (15—18 км). Этот фиорд был назван заливом Благополучия.

В 1925 г. в заливе Благополучия вновь побывала экспедиция, которая нанесла на карту контур берега залива. В том же году проф. Визе пересек Новую землю в широте 75—76°, определив по пути высоту ледникового панциря, идущего по горному хребту от залива Крестового до Ледяной гавани.

В 1932 г. район залива Благополучия опять посещается научно-исследовательской экспедицией. Участники ее вышли из Русской гавани (на западной стороне острова) и пересекли Новую землю. Им пришлось преодолеть большие трудности, поднимаясь и спускаясь по ледникам, изобилующим множеством трещин.

Зимой 1932/33 г. в Русской гавани проводилось изучение ледникового щита.

<sup>1</sup> Тов. А. Демин в 1937/38 г. работал метеорологом на полярной станции залива Благополучия, а в 1938/39 г. на полярной станции Русская гавань.

<sup>2</sup> Теперь Арктический научно-исследовательский институт.

Впервые в истории исследования Арктики здесь были применены аэросани. Участники экспедиции дважды пересекли на аэросанях Новую землю из Русской гавани в залив Благополучия (расстояние по прямой 70—80 км).

В 1936 г. в заливе Благополучия решено было организовать полярную станцию. Для гидрологических и гидрографических исследований туда направился ледокольный пароход «Мальгин». Экспедиция на «Мальгине» изучала фарватер подхода к будущей станции. Гидрографическая партия пробыла здесь 26 дней.

Когда работа была окончена, в залив вошел пароход «Аркос», на борту которого были строители, коллектив будущей станции и грузы.

Первоначально предполагалось построить станцию на западном берегу залива у подножья Кедро-Ливанского утеса высотой 350 м. Этот проект был явно неудачным. Научные данные такой станции были бы неполноценны. Коллектив станции настоял на том, чтобы построить ее на восточном берегу залива, на перешейке полуострова Сомнений. Это место было характерным для данного района.

Полуостров Сомнений представляет собой вытянувшийся с севера на юг «язык», прикрывающий залив от восточных штормовых ветров. Рельеф самого полуострова холмистый. К морю спускается обрывистый берег, высотой до 40 м. Перешеек полуострова низменный и ровный; в северной части его расположены два пресноводных озера.

В рекордно короткие сроки были построены жилой дом полярной станции, радиорубка и продуктовый склад. Для строительства частично был использован местный строительный материал — плавник. Одновременно производилась планировка и нивелировка метеоплощадки.

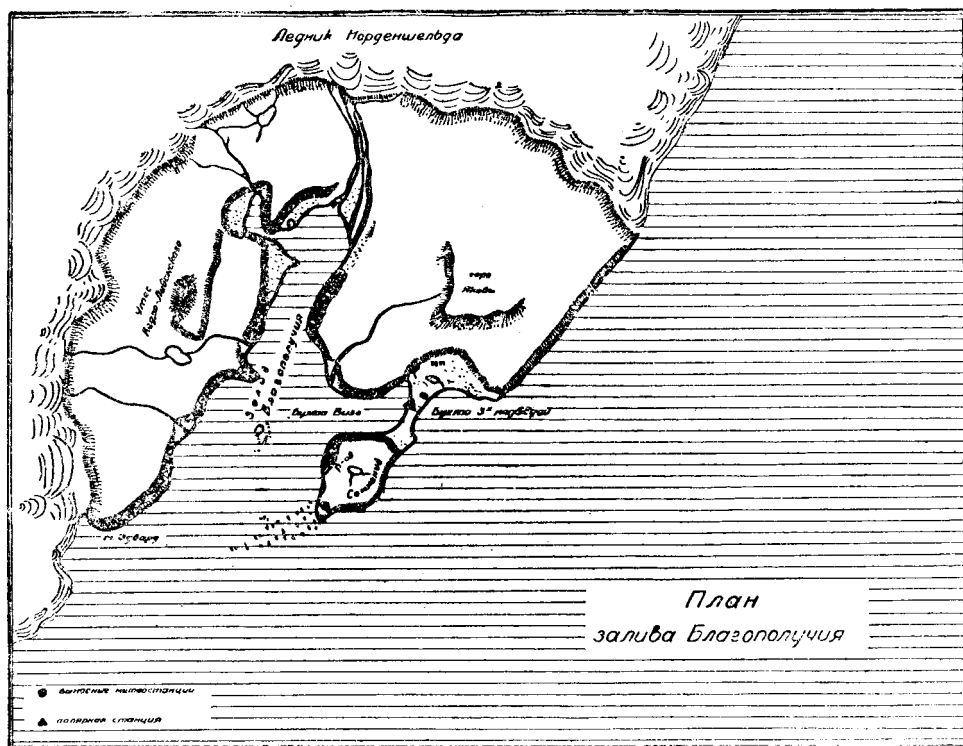
10 ноября 1936 г. полярной станцией залива Благополучия была дана первая метеосводка. Радиосвязь была установлена немного раньше.

Глубокой осенью зверобойный бот Ленгосторга взял на борт плотников, достраивавших станцию. На долгую полярную ночь полярники остались одни. Радио было единственной связью с материком.

В течение всей зимы коллектив благоустроивал жилые помещения, радиорубку, монтировал силовое хозяйство.

В конце июня 1937 г. в залив пришел ледокольный пароход «Таймыр». В столь раннее время на такой широте в Карском море не было еще ни одно свободноплавающее судно.

Летом этого же года Новую землю и



залив Благополучия посетили геологи, а затем и туристы.

В октябре на полярную станцию прибыла смена в составе семи человек, среди них три научных работника. Выгрузка продовольствия и научного оборудования закончилась быстро. Пароход ушел, увозя первых жителей залива Благополучия.

Началась полярная жизнь новой смены. Закончив уборку грузов, коллектив станции приступил к работе. Нужно было отремонтировать печи, оборудовать гидролабораторию, установить экспериментальный ветродвигатель, выстроить скотник для двух коров и трех свиней.

Когда начал увеличиваться день, полярники стали выполнять обширную программу гидрометеорологических наблюдений—проводить 30-суточную футшточную серию. Были проведены и три суточные гидрологические станции. По окончании футшточной серии измерялись глубины в заливе по фарватеру. Для этого пришлось прорубить более 100 лунок в метровом льду.

В мае полярники провели сверх плана 15-суточную гидрологическую станцию. Был выяснен гидрологический режим прибрежного района.

В июне лед быстро стал разрушаться и гидрологические исследования со льда пришлось прекратить. Во время последнего гидрологического разреза гидрологи, попав на тонкий, подтаивший лед, провалились в воду вместе с упряжкой собак и всем оборудованием. Все люди и собаки отделались только купаньем в ледяной

воде, а часть оборудования, в том числе вертушка Экмана-Мерца и батометр Кнудсена, утонула.

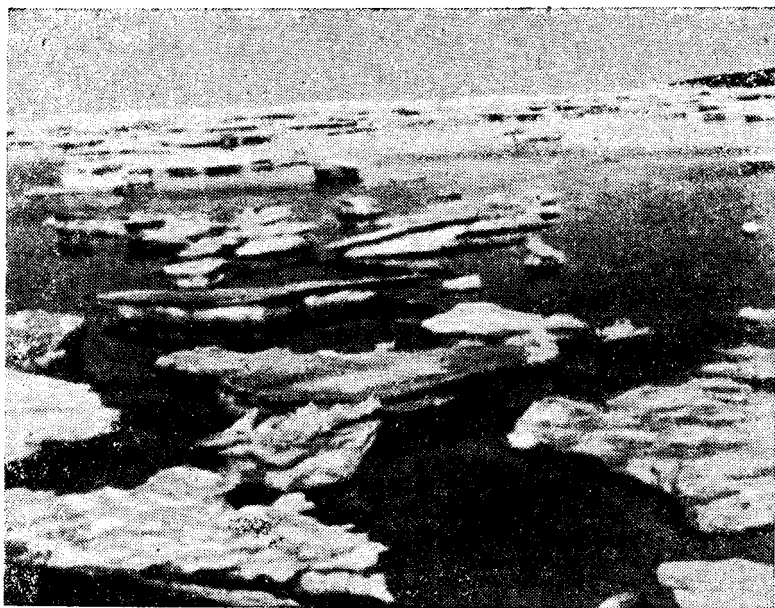
Научные работники переключились на другую работу—провели 15-суточную выносную метеорологическую станцию на мысе Опасном.

В июле бухта Визе и залив освободились от оков массивного льда. Возобновилась гидрологическая работа. Установили футшток (его трижды ломало плавающими льдинами), началась вторая месячная ежечасная футшточная серия. Ежедневно проводили гидрологические разрезы. Кроме того, научные работники подготовились к 15-суточной выносной метеорологической станции на ледниках Норденшельда.

В августе, закончив некоторые хозяйственные дела, в частности заготовив 50 м<sup>3</sup> плавника, коллектив начал перебрасывать на ледники снаряжение и оборудование метеостанции. Эта работа доставила немало хлопот. Подъем на ледники был очень труден, а оборудования для метеоплощадки много: психометрическая будка, термометр, гигрограф, комплект термометров, психрометр Асмана, подставка для будки, шест для флюгера, флюгарка, а также топор, лопата, лешня и винтовка. Во время подъема этого оборудования был очень густой туман. Для того чтобы иметь ориентировку при спуске, приходилось при подъеме разбрасывать на пути камешки.

Метеоплощадка была оборудована на леднике на высоте 270—280 м над уровнем моря. Палатку же опасно было располагать на леднике, поэтому ее разбили у его

Мелкобитый  
лед  
в заливе  
Благополучия



подножья. Расстояние между палаткой и метеоплощадкой равнялось 3—3,5 км.

7 августа 1938 г. выносная метеостанция на ледниках Норденшельда начала свою деятельность.

Оставив для работы на леднике всего одного метеоролога, экспедиционная группа вернулась на станцию. Через 7 дней метеорологу была прислана смена и пополнены запасы горючего и продовольствия. Следующие 8 дней на выносной метеостанции работал автор этих строк.

Данные, полученные на ледниковой метеостанции, были очень ценны. Это была первая метеостанция на ледниковом панцире Новой земли.

Коллектив с большой энергией выполнял научную и хозяйственную работу. С декадных гидрологических разрезов мы вскоре перешли на пятидневные, несмотря на то, что наступила полоса осенних штормов.

Во время проведения одного из гидрологических разрезов мотор на катере «закапризничал», а поднявшийся штормовой ветер сорвал катер с якоря. Только благодаря случайности люди и катер избежали гибели. Катер с большой скоростью продрейфовал между двумя «банками», о которые с грохотом разбивались семибалльные штормовые волны. Вскоре катер выбросило на пологий галечный берег. На

другой день гидрологи, проделав 40-километровый пеший переход вокруг залива, вернулись на станцию.

Катер после этого пришлось ремонтировать на месте и буксировать через весь залив к станции.

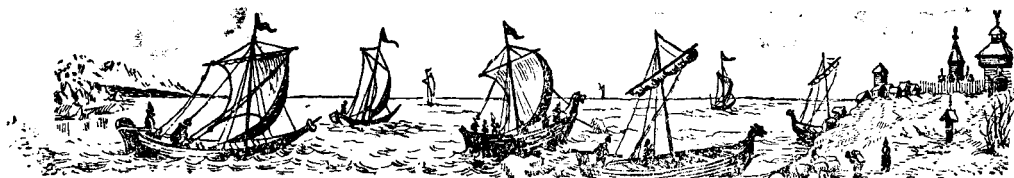
28 сентября 1938 г. на станцию прибыла новая смена.

\* \* \*

Полярная станция залива Благополучия дает хорошую ориентацию в метеорологических условиях при ледовых авиаразведках в западной части Карского моря. Этот район может быть использован как промежуточный пункт для авиаразведок и перелетов из Амдермы на Землю Франца-Иосифа. Залив Благополучия находится на одинаковом расстоянии от этих пунктов.

В районе Благополучия имеются богатые лежки на льду нерпы и морского зайца. Были случаи, когда только в одном лишь заливе на льду лежало около 150—180 нерп. Здесь можно широко использовать промысловые богатства. Для этого нужно правильно организовать промысловое дело. Зимой можно наладить промысел песца, весной—нерпы, а летом—белухи. Последняя заходит в залив и бухты большими стадами.





## Русские путешественники и исследователи Арктики

П. БАШМАКОВ

### ЛЕЙТЕНАНТ ВАСИЛИЙ ПРОНЧИЩЕВ



17 апреля 1732 г. русское правительство издало указ об организации второй экспедиции Беринга, известной в истории под названием «Великой северной экспедиции». Продолжавшаяся в течение десяти лет (1733—1743), она по результатам своих исследований далеко вышла за пределы местного значения и впервые открыла миру берега Северного ледовитого океана от Югорского Шара до Берингова пролива.

До экспедиции Беринга берега Сибири знали только по рассказам промышленников, купцов и казаков, стремившихся на далекий Север ради ценной пушнины, моржовых и мамонтовых бивней. На основании их рассказов и составлялись первые карты северного побережья Азии. Правда, некоторые из казаков составляли «чертежи» пройденных ими путей, но это были лишь примитивные зарисовки, которые к тому же большей частью оставались неизвестными как русским составителям карт, так и иностранным географам. Отсюда понятно, что берега Ледовитого

океана изображались в грубо извращенном виде<sup>1</sup>.

Только после исследований Великой северной экспедиции северный берег Азии стал изображаться на картах в общем в том виде, к какому мы теперь привыкли все. На протяжении более полутора столетий большая часть береговой черты Сибири наносилась на карты по данным только этой экспедиции.

Конечно, данные экспедиции Беринга не всегда были верны, но это объясняется несовершенством тогдашних мореходных и геодези-

<sup>1</sup> Для иллюстрации этого в статье (стр. 42) приводится снимок Сибири с «чертежа» Петра Годунова (1667)—первой русской печатной карты. Север на чертежах того времени обозначался внизу, юг (полдень) вверху, восток налево, запад направо. Никакой географической сетки и масштаба на чертежах не было.

Берег от Белого моря (в правом нижнем углу) до реки Оленек (в левом нижнем углу) показан на «чертеже» идущим по параллели, т. е. в общем «прямолинейно». Немного выше Оленека обозначена Лена; у середины левой рамки написано (под туглом) «Камчатка»; выше ее обозначена река Амур, а в левом верхнем углу — царство Китайское и город Китай, обнесенные стенами с башнями, внешняя из этих стен, очевидно, Великая китайская стена; в правом верхнем углу показана Водга с Астраханью.



ческих инструментов и применявшихся методов работы. Имея в виду примитивность тогдашних инструментов (градшток, квадрантов и пр.) и отсутствие таких приборов, как хронометр (изобретен в 1761 г.), с помощью которого теперь географическая долгота места определяется легко и точно, приходится удивляться точности работы наших первых русских исследователей Северного морского пути. К славной плеяде их принадлежит и лейтенант Василий Прончищев.

К сожалению, никаких биографических данных, предшествовавших его деятельности по описи берегов Сибири, до сих пор не найдено. Известно только, что он происходил из рода обедневших калужских помещиков и был соседом по имению таких же захудалых помещиков Челюскиных, один из которых, штурман Семен Челюскин, работал потом у берегов Сибири вместе с Прончищевым.

Известный морской писатель Ф. Веселого в своей книге «Очерк русской морской истории» (1875 г.) упоминает имя мичмана Прончищева, участвовавшего в отряде Соимонова на Каспийском море в 1723 г. во время войны с Персией. Быть может, это был Василий Прончищев, тогда еще молодой мичман. Такое предположение тем более допустимо, что чиновничество офицеров того времени, не принадлежавших к знати, шло очень медленно. И нет ничего удивительного в том, что мичман Василий Прончищев только к началу Великой северной экспедиции дослужился до чина лейтенанта. Известные лейтенанты Харитон и Дмитрий Лаптевы в 1721 г. тоже были мичманами и лишь с 1734 г. стали лейтенантами.

Великая северная экспедиция под общим руководством Беринга, как известно, работала в составе семи отрядов, каждому из которых был отведен определенный участок. Опись берега к западу от устья реки Лены до устья реки Пясины

возлагалась на третий отряд, во главе которого стоял лейтенант Прончищев. Исходным пунктом для отряда был назначен Якутск.

Организация опромной экспедиции, доставка продовольствия и снаряжения, передвижение отрядов по бескрайним и бездорожным пространствам Сибири к исходным пунктам, постройка судов и т. п., — все это заняло немало времени. Только в 1735 г. отряд Прончищева был готов к плаванию.

В распоряжении Прончищева находилась дубель-шлюпка «Якутск», длиной 21 м, шириной 4,6 м и глубиной 2,1 м. Она принадлежала к типу мелкоосидящих судов, употреблявшихся для прибрежного плавания и ходивших под парусами и на веслах. Палубы дубель-шлюпки не имели.

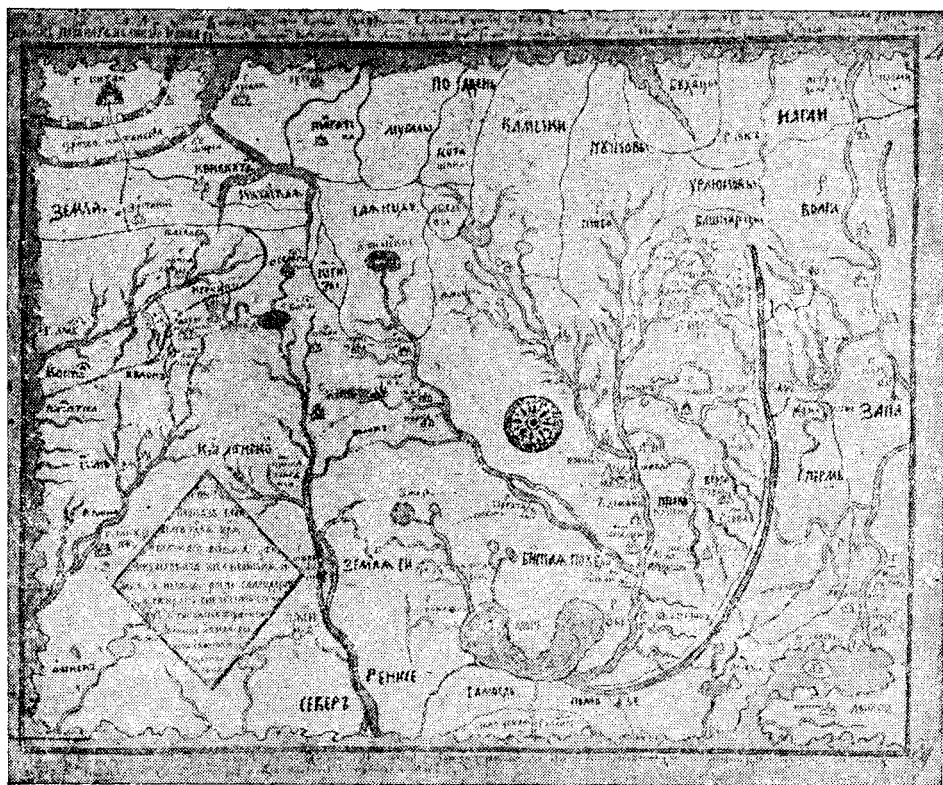
Отряд в составе начальника-лейтенанта В. Прончищева, подштурмана С. Челюскина, геодезиста Чекина, подлекаря, иеромонаха и 50 человек команды вышел из Якутска 30 июня 1735 г. в сопровождении нескольких провиантских лодок.

Прончищев незадолго до похода женился. Его молодая жена, Мария Прончищева, не захотела расстаться с мужем. Она сопровождала его в экспедиции и была первой европейской женщиной — участницей полярного плавания.

Одновременно с Прончищевым, на другой дубель-шлюпке «Иркутск», вышел в плавание четвертый отряд экспедиции под начальством лейтенанта Петра Ласиниуса. Последний имел задание обследовать берег к востоку от устья Лены до Берингова пролива.

Полтора месяца продолжалось плавание, то под веслами, то под парусами; пришлось проделать около 1 800 км пути по малоизвестной реке. Мощная река своими широкими просторами и величественными лесистыми берегами произвела на всех участников экспедиции глубокое впечатление.

13 августа обе дубель-шлюпки достигли дельты реки, из многочисленных рукавов которой они из-



Снимок с «чертежа» Сибири Петра Годунова 1667 г. (смотри сноску на стр. 40)

брали восточный — Быковскую протоку для выхода в Ледовитый океан. Отсюда уже начиналось плавание по неизвестному морю, полное трудностей, лишений и опасностей.

Подготовка к плаванию по морю заняла несколько дней. Первым, 20 августа, вышел в плавание лейтенант Ласиниус, направившись на восток.

Прончищев, готовясь к плаванию, задержался в устье Лены до 25 августа, а затем пошел на запад, огибая с севера острова, образующие обширную дельту Лены. Уже 27 августа он встретил большие льды. Избегая их, Прончищев держался берега, насколько позволяла осадка дубель-шлипки.

В первые дни сентября Прончищев дошел до реки Оленека, а 6-го числа вошел в устье этой реки, где ввиду начавшихся заморозков решено было зимовать. Место

для зимовки оказалось удобным. На берегу находилось много выжидного леса и небольшое селение, состоявшее из нескольких семей русских промышленников. Поблизости кочевали якуты. Здесь Прончищев построил из плавника несколько изб для своего отряда.

20 сентября река встала, а вскоре наступила и полярная ночь. С 14 ноября по 21 января солнце не показывалось над горизонтом. Зимовка прошла вполне благополучно.

Весной, 2 июля 1736 г., Оленек вскрылся, но в море в это время стоял еще невзломанный лед. Только 14 августа, когда лед отнесло от берега, судно могло начать плавание, взяв курс на северо-запад. Весь личный состав экспедиции был здоров, только сам Прончищев чувствовал недомогание.

Плавание до устья реки Анабары прошло без особых затрудне-

ний. Здесь, занимаясь промером и описью, Прончищев пробыл до 23 августа. Отсюда он посылал вверх по Анабаре геодезиста Чекина «для описания и осмотра руды, которая объявлена здешними обывателями».

Закончив работу, Прончищев двинулся дальше на запад, но уже в тот же день отряд встретил льды. Пришлось лавировать среди них при противном ветре, пробираясь «с великою опасностью». На другой день достигли Хатангской губы, где, высадившись на берег, нашли русское зимовье. В избах они нашли свежее испеченный хлеб, около изб бродило несколько собак, но людей не видели; повидимому, промышленники были где-то недалеко.

Дальнейшее плавание проходило также нелегко. Миновав устье Хатангской губы 28 августа, «Якутск» с трудом пробирался среди льдов мимо залива, покрытого невзломанным льдом. Вероятно, это был пролив между островами Петра и материком.

Все время приходилось бороться со льдами, которые преодолевали «через великую нужу», пробираясь иногда «узостью в несколько сажен».

В довершение ко всему болезнь Прончищева усиливалась: с каждым днем он чувствовал себя все хуже и хуже. Здоровье его жены — Марии Прончищевой — также было плохим. Оба они страдали одной болезнью, повидимому цингой. Все старания лекаря экспедиции помочь больным оказывались напрасными.

30 августа судно миновало еще одну большую губу, принятую Прончищевым за устье реки Таймыры, в чем его убеждали многочисленные стада белух и чаек, которых до этого не встречали. Не нужно удивляться этому ошибочному предположению Прончищева. Теперь мы знаем, что река Таймыра впадает в океан по западную сторону Таймырского полуострова, но тогда истинные очертания бере-

гов крайнего севера Азии были совершенно неизвестны. О существовании реки Таймыры, конечно, знали, но только со слов, а на русских «чертежах» и иностранных картах, о которых сказано выше, берега Сибири показывались искаженными до неузнаваемости.

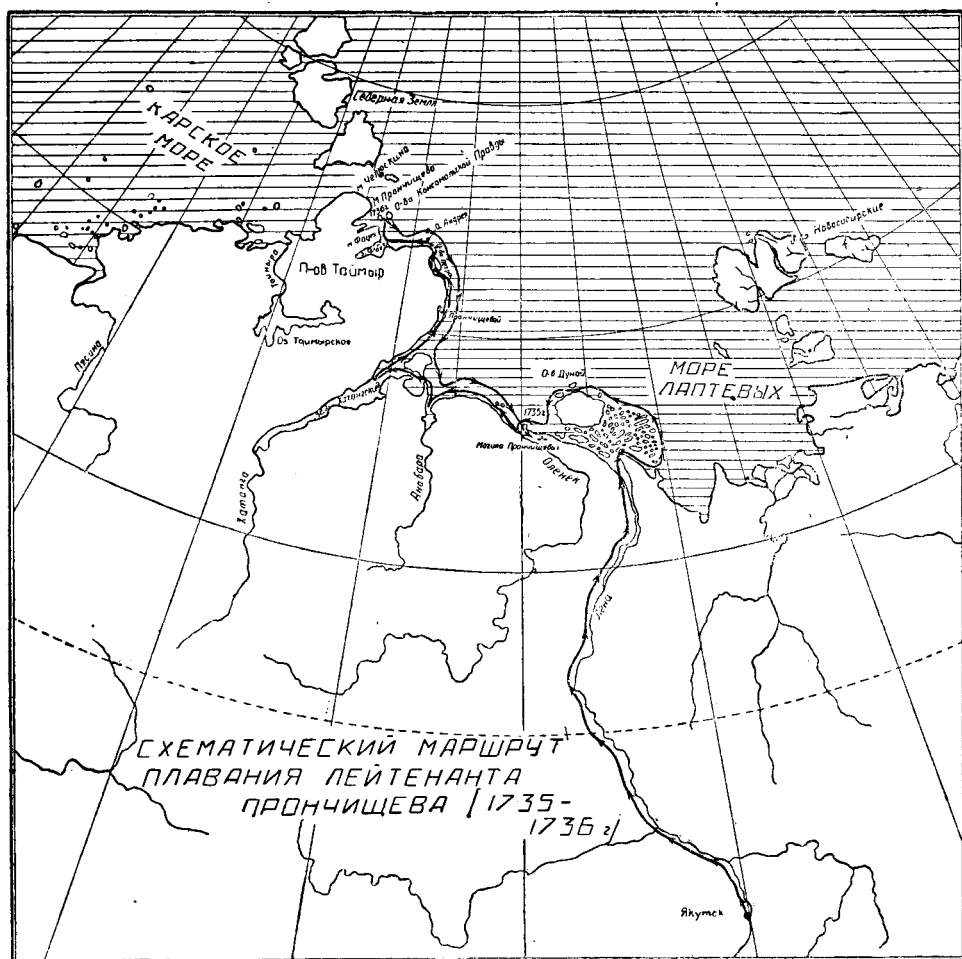
Встреченная Прончищевым губа, повидимому, была в действительности заливом Фаддея. Далее увидели два острова, разделенных проливом, шириною около мили. За этими островами пришлось изменить курс к северу, чтобы обойти сплошные невзломанные льды, примыкавшие к берегу. Дальше плыли «около льда, который подошел от самого берега в море, и очень гладок, уподобился якобы на озере, и приплесков на нем никаких нет, и признавали, что юный лед ни в какое лето не ломает»<sup>2</sup>. Глубина здесь была значительная, лот не доставал дна на 200 м. Судя по этой глубине, «Якутск» проходил от берега милях в 20—25, — так далеко в море простирался сплошной лед.

Чем дальше, тем льды становились тяжелее, а 31 августа, в широте 77° 29', судно попало «в самые глубокие льды», которым, когда туман пронесло, «и конца видеть не могли».

Положение судна стало очень опасным, льды грозили раздавить его каждую минуту. Было ясно, что дальнейшее плавание невозможно и надо уходить, чтобы не погубить всей экспедиции.

Уже совсем больной, не будучи в состоянии выходить из каюты, Прончищев пригласил к себе офицеров и унтер-офицеров. Он собрал «консилиум», чтобы решить вопрос, что предпринять дальше. Консилиум единогласно постановил, что «за невозможностью продолжать плавание дальше» необходимо возвращаться и, отыскав удобное место, встать на зимовку. Около полуночи 31 августа повернули к югу.

<sup>2</sup> Соколов А. «Северная экспедиция 1733—1743 гг.». Записки Гидрографического департамента, IX, 1851.



До какого же места дошел Прончищев? Если даже допустить в определенной им широте  $77^{\circ}29'$  ошибку, то все же, судя по описаниям пройденных им мест, видно, что он достиг района островов Комсомольской Правды (прежнее название—острова св. Самуила). Таким образом, он не дошел до самой северной оконечности Азии всего около 40 миль.

Широта, до которой поднялся Прончищев на «Якутске», была наивысшей из всех достигнутых судами, принимавшими участие в Великой северной экспедиции. Лишь 143 года спустя рекорд плавания у берегов Сибири, поставленный Прончищевым, был перекрыт известным Норденшельдом во время плавания на «Вега».

Крайне неблагоприятная ледовая

обстановка, а затем печально сложившаяся дальнейшая судьба Прончищева помешали ему стать первым мореплавателем у этой замечательной точки Азиатского континента.

Обратное плавание «Якутска» было сопряжено с неменьшими трудностями. Начались морозы, стоял штиль, образовывался молодой лед, через который пробивались греблей с огромным трудом и чрезвычайно медленно. Надежды выбраться из ледяного плена падали с каждым днем.

Только 3 сентября положение несколько улучшилось: задул крепкий северный ветер, и судно вместе со льдом понесло к югу. На другой день тем же сильным ветром лед, окружавший судно, разломало. Можно было двигаться вперед.

С попутным ветром добрались до устья реки Хатанги, но войти в реку не могли: она оказалась уже скованной льдом. Пришлось идти дальше на восток.

Изнуренные непрерывной борьбой со льдами в течение многих дней, люди несколько раз высаживались на берег в поисках подходящего места для зимовки или поселения. Но «жила никакого нигде не встретили», а «также и лесу мало» находилось по берегам.

8 сентября подошли к устью Оленека, но войти в реку помешал вдруг задувший сильный южный ветер. В течение шести дней судно держалось против устья реки, борясь с волнением и льдом. Весь экипаж от перенесенных трудов и холода находился на грани истощения и едва мог управлять парусами и веслами, покрывавшимися ледяной коркой.

Сам Прончищев был уже настолько болен, что совсем не выходил из каюты. Напрасно лекарь экспедиции и жена больного, сама чуть державшаяся на ногах, ухаживали за больным моряком, — болезнь не поддавалась лечению. 9 сентября доблестный Василий Прончищев скончался.

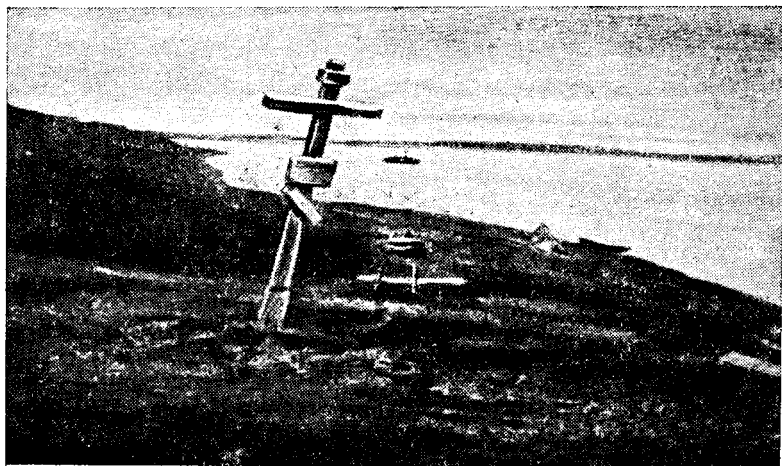
Смерть Прончищева причинила глубокое горе всей команде, которая очень любила своего командира. Приспущенный до половины

мачты флаг на «Якутске» говорил о несчастье, постигшем экспедицию.

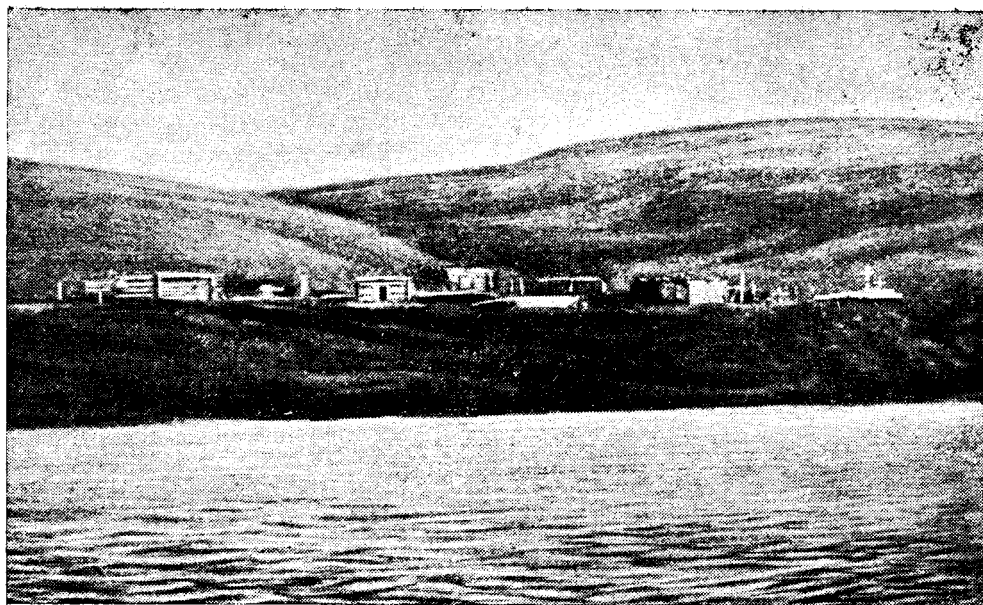
По смерти Прончищева командовать отрядом стал штурман Челюскин. К 14 сентября ветер ослабел, и обледенелому, запорошенному снегом «Якутску» удалось, наконец, войти в Оленек, где к общему для всех удовольствию остановились у прошлогоднего зимовья. По реке несло лед, берега были покрыты снегом, — словом, все говорило о скором наступлении долгой полярной ночи.

На высоком правом берегу реки вырыли могилу, и 17 сентября экспедиция похоронила в ней своего бывшего отважного начальника лейтенанта Прончищева. Ружейный залп, впервые раздавшийся в этом отдаленном и пустынном уголке Арктики, провожал в могилу одного из первых и самоотверженных исследователей Северного морского пути, отдавшего свою жизнь во славу и на благо своей родины.

Через тринадцать дней после смерти Прончищева последовала за ним в могилу и его жена, мужественная Мария Прончищева, стойко переносившая все тягости, лишения и невзгоды экспедиции. Светлый образ этой замечательной русской женщины дождется когда-нибудь пера поэта и будет достойно обрисован наряду со многими



Могилы  
Прончищевых



*Вид с моря на Усть-Оленекское селение*

другими славными русскими женщинами, составляющими гордость русского народа.

Две одинокие могилы, отмеченные крестами, долгое время оставались в неизвестности. Находились они где-либо южнее, в другом месте, а не на берегу Ледовитого океана, они вряд ли бы сохранились. Но благодаря суровому климату Арктики, препятствующему быстрому гниению дерева, один из крестов уцелел, и таким образом эти памятники тяжелых и вместе с тем славных трудов Великой северной экспедиции не затерялись бесследно, как многие другие.

В 1875 г. географу А. Л. Чекановскому удалось найти могилы В. и М. Прончищевых. Вот что он рассказывает об этом:

«Здесь (26 августа) мы поставили наш чум на побережье, у начала мыса Тулун, конечного утеса правого берега Оленека, у места, богатого воспоминаниями давно прошедших времен. Две жалкие почерневшие, лишаями поросшие гробницы высятся здесь над нами на береговом яру. Полусгнившие

доски гробниц рассеяны зимними пургами в беспорядке вокруг провалившихся, осевших могил. Малый, невзрачный, изыветрившийся, но не сгнивший крест без перекладины стоит одинокий, как столб на могиле самоубийцы. Следы надписи на нем еще приметны, да и предание еще на устах у жителей. Это могила злополучного Прончищева и его неустрашимой жены»<sup>3</sup>.

За 53 года до Чекановского здесь побывал один из членов экспедиции (1821—1823) лейтенанта Анжу — штурман Ильин. Он не нашел этих могил, по крайней мере не упоминает про крест, о котором говорит Чекановский. Но поблизости Ильин видел другое кладбище, среди которого он обнаружил один полусгнивший крест с надписью, говорившей, что тут погребен «морского флота подлекарь Иоанн Филатов, умерший в 1738 году», в последующие годы экспедиции.

<sup>3</sup> Чекановский А. Л. «Дневник экспедиции по р.р. Тунгузке, Оленеку и Лене в 1873—1875 г.г.». 1896 г.

Кладбище состояло из нескольких «братских ям, многие гробы наружу и открыты; другие хотя и были закладены камнями, но камни разворочены, кругом валяются кости и черепа», — сообщает Ильин<sup>4</sup>.

В устье Оленека Ильин нашел и развалины зимовья Прончищева, состоявшего из шести изб, двух бань, нескольких амбаров и других хозяйственных построек.

В 1893 г. известный полярный исследователь Э. Толль также побывал на могиле Прончищевых.

Следы этого зимовья видела еще в 1921 г. экспедиция к устьям рек Лены и Оленека, снаряженная Восточно-Сибирским управлением водного транспорта. Экспедиция нашла могилу «в печальном состоянии. Она почти сравнялась с землей, несколько сгнивших досок лежало наверху. Черный небольшой выветрившийся крест, сильно покосившийся, стоял в изголовье. Вертикальное дерево креста, видимо, очень древнее, вероятно еще с отдаленных времен Великой северной экспедиции, на что указывают с трудом разбираемые буквы, вырезанные на нем сверху вниз славянской вязью. Перекладина у креста много более позднего происхождения и является современницей прибитой к нему доски (вероятно, обе были прибиты Толлем. — П. Б.), уже треснувшей, с вырезанной надписью: «Герою и героине Прончищевым». Вблизи могилы находятся еще два сгнивших сруба, сравненных с землей... Видимо, они принадлежат спутникам Прончищева, здесь зимовавшим»<sup>5</sup>.

Имена этих славных людей увековечены на картах: именем Прон-

чищева назван один из мысов Таймырского полуострова (к востоку от мыса Челюскина), а одна из бухт на восточном берегу того же полуострова носит название бухты Марии Прончищевой.

После смерти Прончищева дело, начатое им, успешно закончили его преемники — штурман Семен Челюскин, геодезист Чекин и лейтенант Харитон Лаптев.

Только те, кто знает негостеприимные берега морей Ледовитого океана, кто знаком с бескрайними тундрами и с суровой природой Крайнего севера, — только те могут вполне представить себе и понять, какого огромного напряжения сил нравственных и физических потребовала эта работа от ее исполнителей. Ведь Прончищев и другие деятели Великой северной экспедиции являлись первыми полярными исследователями и не имели предшественников, опытом которых они могли бы воспользоваться. Поистине это были люди железной, непреклонной воли, люди высокого сознания служебного долга.

Современные советские полярные исследователи — достойные продолжатели этих замечательных людей. Вооруженные новейшими достижениями морской техники, чувствуя о себе заботу всей Советской страны, они достигли в изучении и освоении огромных полярных пространств таких блестящих результатов, о каких не может думать и мечтать даже самое богатое капиталистическое государство.

Плавание по Северному морскому пути, еще десять лет тому назад являвшееся выдающимся событием, стало теперь в навигационном отношении столь же обычным, как плавание и на других наших морях.

<sup>4</sup> Врангель Ф. «Путешествие по северным берегам Сибири и Ледовитому морю, совершенное в 1820—1824 гг.». СПб. 1841 г.

<sup>5</sup> Экспедиция 1921 г., подправив прежний крест на могиле Прончищева, поставила рядом новый и все это обнесла оградой. На снимке, приводимом в этой

статье (стр. 45), показана могила Прончищевых в том виде, как была она найдена экспедицией 1921 г. На следующем снимке (стр. 46) показан вид с моря Усть-Оленекского селения: справа видны старый и новые кресты на могиле Прончищевых.

## ПОЛЯРНЫЕ ПЛАВАНИЯ ИВАНА БАХОВА И НИКИТЫ ШАЛАУРОВА



Полярные плавание Бахова и Шалаурова неразрывно связаны между собой. Трудно говорить отдельно об этих русских пионерах исследования Северного морского пути XVIII века. Правда, имя Шалаурова сейчас гораздо известнее, чем имя Бахова. Это объясняется отнюдь не меньшими заслугами второго, а только тем, что о Шалаурове сохранилось больше исторических сведений. Шалауров был только продолжателем того дела, которое начал Бахов. Возможно, что без него Шалауров никогда бы не сделался полярным мореходом. Превосходство Бахова на этом поприще признавал и сам Шалауров, считавший его более опытным в «науке кораблевождения». Однако оба они вполне заслужили известность как предпринимчивые мореходы, стремившиеся почти 200 лет тому назад освоить плавание по северным морям на восток. Путь этот был открыт еще в 1648 г. Семеном Дежневым, но с тех пор его успели позабыть.

Разреши́в бо́льшую половину намеченной ими задачи, — пройдя океаном от устья реки Лены до Шелагского мыса, — оба морехода погибли — сначала Бахов, а года через три Шалауров. Невзгоды суровых полярных путешествий подкосили их жизни, не дав им довести до конца свой грандиозный план.

Сохранились материалы о первой морской экспедиции Бахова, совершенной им еще в 1748—1749 гг. с реки Анадырь на Камчатку. Об этой экспедиции рассказывает сам Бахов в своей челобитной от 1754 г., в которой он просит разрешить ему совершить подобную же экспедицию.

Великий Устюг дал Сибири немало первых исследователей и мореходов, начиная с Семена Дежнева. Выходцами из этого славного города были и Бахов с Шалауровым. По одним сведениям, оба они были купцами, по другим — Бахов был сильным морским офицером, и поэтому его впоследствии называли шкипером. Как бы там ни было, но его морские познания и навыки вызывали уважение со стороны его компаньона Шалаурова.

### ЭКСПЕДИЦИЯ БАХОВА ОТ АНАДЫРЯ ДО КАМЧАТКИ (1748—1749 гг.)

Находясь в 1746 г. в Анадырском остроге, Бахов задумал полярное плавание, которое он рассматривал, как первый шаг в осуществлении обширного плана. Этот план возник у него после экспедиции лей-

тенанта Дмитрия Лаптева в 1736—1741 гг. Отряд Лаптева чытался обогнуть Чукотский полуостров и выйти из Ледовитого в Тихий океан, но смог дойти только до устья реки Колымы. Бахов писал, что он возымел «рачительное желание о проведении из Анадыря-реки морской коммуникации в Камчатку, так как нового пути Лаптевым, с немалым казенным убытком, не сыскано...»

По всей вероятности, Бахов встречался в Анадыре с Лаптевым и слышал его рассказы о полярных плаваниях. Это могло навести его на мысль самому предпринять такое же плавание. Если его не пугали неудачи такого опытного флотского офицера, каким был Лаптев, значит он был уверен в себе и смело взялся за это трудное предприятие. Ему, очевидно, были ясны причины неудачи Лаптева, и он надеялся их избежать.

Его мысль — совершить предварительно более легкую часть общего плана (пройти морем с Анадыря на Камчатку) — свидетельствует о том, что весь план Бахова уже на Анадыре был обдуман зрело и в деталях.

Возможно, что мысль о Камчатке подал ему тот же Лаптев, замышлявший подобную экспедицию, но скоро отозванный в Якутск, а затем в Петербург.

Чтобы выполнить задуманное предприятие, Бахов вступил в компанию с устюжанином Никитой Шалауровым, жившим в то время в Якутске, и с купцом Иваном Жилкиным. Компания Бахов—Жилкин—Шалауров приступила к постройке в верховьях реки Анадыря на «собственный кошт» мореходного судна.

Строительный материал был дорог, и доставлять его из Якутска было трудно. Судно из-за этого строилось очень долго, без малого два с половиной года.

В 1748 г. Бахов получил из «полкового двора» в Анадыре дозвоительный указ, разрешивший ему задуманное плавание. Из компаньонов с Баховым отправился только Шалауров, другой же предпочел менее опасный путь, рассчитывая пробраться на Камчатку сухопутным.

Старшее место среди судовой команды, набранной из анадырских казаков и «гулящих людей», занял казак Тимофей Перевалов, носивший почему-то громкое звание «правлящего подпрапорщичью должность». Он считал себя каким-то начальником на судне, чего не признавал за ним Бахов. Перевалов же основывался на том, что имел от Анадырского полкового двора инструкцию «к примечанию с моря Анадырского устья, и для путевых осмотров и описи, и к познанию мореплавания».



Эта инструкция не давала, конечно, Перевалову права вмешиваться в управление судном и не ставила его выше Бахова, но на почве таких притязаний со стороны старшего матроса между ними возникли недоразумения.

Дойдя до Анадырского устья, Бахов долго отстаивался там, выжидая «способного ветра». Через месяц после начала плавания Бахов, дождавшись благоприятного ветра, двинулся «через глубокое и доброе Анадыря-реки устье» в открытое море.

После долгого и тяжелого плавания баховцы добрались осенью до одного из Командорских островов. Это был остров Беринга, у которого разбилось когда-то судно второй Камчатской экспедиции — пакетбот «Св. Петр» и где похоронен прах командора и многих участников этой экспедиции.

Предполагая встретить здесь промышленников с Камчатки и исследовать неизвестные Бахову острова, он послал на берег вельбот с людьми. Они вернулись через двое суток, не встретив никаких людей. Опасаясь жестоких штормов, Бахов решил пристать к острову, к которому подошли с большим трудом, едва пробравшись между каменистых мелей. Несколько дней судно, обремененное от груза, свежего на берег, благополучно стояло у берега. Но здесь настиг экспедицию шторм, во время которого судно сперва потерпело аварию, а потом и вовсе было разбито. Погибли даже все снасти.

После этого несчастья большинство команды бросило Бахова, и он с Шалауровым остался только в «пяти человеках». Остальная часть команды разбрелась по острову промышлять зверя и дичь. Бахов, однако, не растерялся и сейчас же решил строить новое судно. На острове не было леса — росли одни лишь кустарники и травы. Люди стали собирать плавник, выброшенный морем на берег. С наступлением зимы плавник откапывали из-под снега. Бревна обтесывали на месте и свозили к зимовью на 10 собаках, которых удалось спасти с разбитого судна.

Весной, когда ледяной припай отошел от берегов, лес доставляли к месту постройки судна морем, буксируя его с помощью уцелевших лодок. Железные части и некоторые снасти сняли с обломков разбитого беринговского судна «Св. Петр» для вновь сооружаемого судна. Несмотря на малые размеры, суденышко было закончено постройкой лишь к лету следующего 1749 г.

Работа баховцев подвигалась медленно, так как Перевалов сманил большинство людей команды присоединиться к другой компании, прибывшей весной на этот же остров с Камчатки для бобрового промысла. Однако, когда судно было почти готово, Перевалов с товарищами, не участвовавшими в его сооружении, поспешил примириться с Баховым, чтобы иметь возможность добраться до Камчатки.

Прибыв в Большерецк, баховцы здесь зазимовали. Дальнейшие скитания Бахова и Шалаурова в этот период оставили их «без всякого прибытка, а паче же со изнурением из собственного своего капитала».

## ПОЛЯРНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ БАХОВА

Неудачный поход экспедиции на Камчатку не ослабил энергии Бахова и Шалаурова. В 1754 г. они стали готовить новую морскую экспедицию, во время которой решили отыскать северный морской путь в Тихий океан.

В своей челобитной Бахов писал, что они с Шалауровым построили за свой счет морское судно на реке Лене и готовы в интересах государства отправиться на нем из устья Лены по Северному морю к востоку, чтобы отыскать новые острова, земли и звериные промыслы. Наряду с этим он предлагал составить без помощи геодезиста описания новооткрытых земель и уточнить расположение морских берегов. С местными жителями Севера Бахов обещал устанавливать мирные и дружеские отношения, не причиняя им никаких обид.

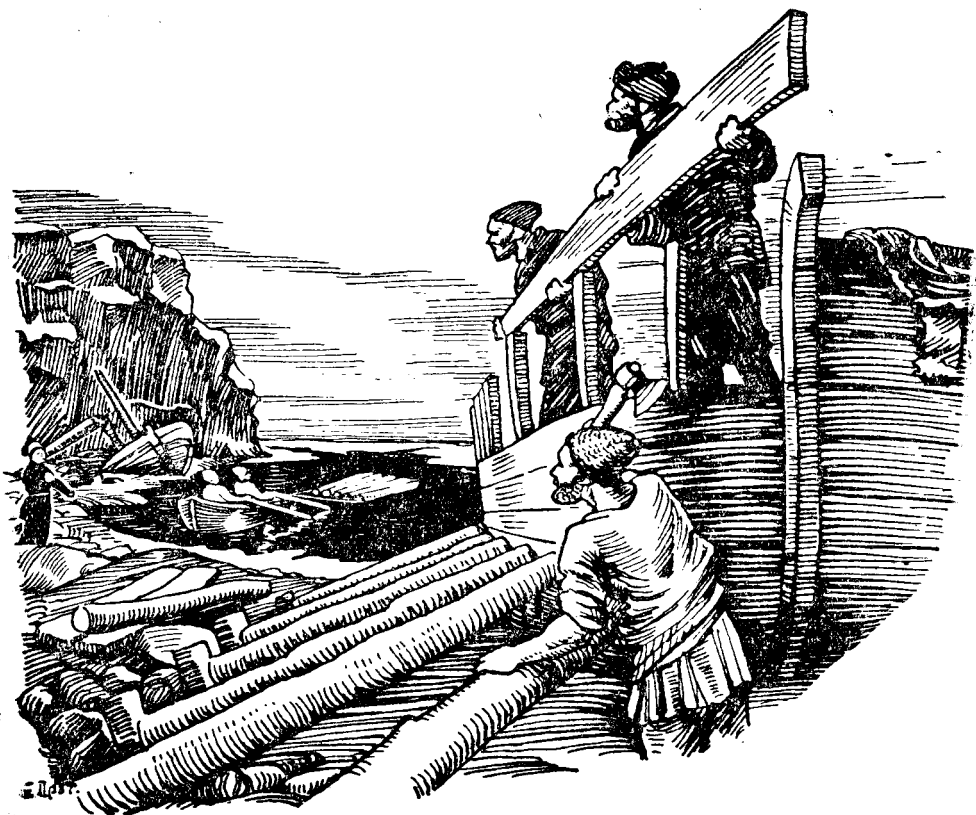
Но на всякий случай, для самообороны от немирных местных племен, он ходатайствовал о снабжении его экспедиции тремя небольшими пушками и соответственным количеством ядер и картечи.

Помня свои камчатские неудачи и придирчивое отношение местных властей, Бахов настаивал на оставлении его в ведении Иркутской губернской канцелярии, а не местных приказчиков, которые могут всячески его притеснять и чинить ему помехи.

Вице-губернатор Иркутской провинции Вульф переслал челобитную Бахова сибирскому губернатору Митлеву. В своем донесении он решительно поддерживает баховский проект, ссылаясь особенно на сенатский указ, где говорится между прочим: «удобнее без убытку казенного, если сами купцы и промышленники в отдаленные места, как Камчатка и иные неизведанные прежде места, сами будут сыскивать». Вульф добавляет к этому, что если Бахов выполнит свой план, тогда откроется более удобный путь для прохода казенных транспортов на Анадырь и Камчатку.

В своем ответе сибирский губернатор приводит любопытную выдержку из рапорта лейтенанта Дмитрия Лаптева о его полярном плавании 1739—1741 гг. Эта выдержка, по его мнению, должна была служить руководством для Бахова.

Лаптев писал в рапорте, что он вышел из устья Лены в Северное море в конце июля, в последних числах августа свободно дошел до устья Индигирки, где и провел зиму. Следующим летом он смог выйти в море только 30 июля и, продвигаясь вдоль берега, встретил уже массу льдов, как стоящих на мелях, так и свободно



*«Весной, когда ледяной припай отошел от берегов, лес доставляли к месту постройки судна морем, буксируя его с помощью уцелевших лодок»*

*Рис. художн. Е. Протопопова*

плавающих. В начале августа Лаптев подошел к устью реки Колымы, а оттуда направился дальше на восток вдоль Чукотского берега. Но вскоре вошел «в великие густые льды с очень узкими проходами между ними». Отсюда он вынужден был вернуться и зимовал в Нижне-Колымском остроге. Трехлетние попытки Лаптева пробиться в Тихий океан не удались и, по его словам, «довольно свидетельствовали, что морем в Камчатку ввиду препятствий со стороны льдов и дальности расстояния от века ходу не бывало».

Однако даже авторитет Лаптева не мог поколебать решения Бахова и Шалаурова повторить попытку «своего предшественника».

Сибирский губернатор тоже не верил в успех затей Бахова, но так как казна, на страже интересов которой он стоял, ничем не рисковала, он одобрял эту экспедицию, которая займется хотя бы описанием берегов.

Несмотря на удовлетворение всех просьб Бахова, они не скоро еще смогли пуститься в плавание. Ф. П. Врангель в своем «Историческом обозрении путешествий по Ледовитому океану» отмечает, что сенат-

ский указ о разрешении Бахову и Шалаурову предпринять путешествие для отыскания Северного морского пути на Камчатку издан в 1755 г. По словам того же Врангеля, они двинулись вниз по Лене на построенном ими галеоте лишь в 1760 г. (по иным сведениям в 1758 г.).

Из-за сильной ледовитости моря они смогли войти в этот год только до устья Яны, где и зимовали.

В июле 1761 г. галеот вышел из Яны в море. Чтобы избежать встречи со сплошными льдами, Бахов и Шалауров держались близ берегов. В это плавание им удалось миновать устья Индигирки и Алазеи, но между Медвежьих островов и материком галеот был затерт льдами. Освободившись от них, мореходы поспешили войти в устье Колымы, где и стали на вторую зимовку.

На берегу реки команда построила просторную избу, окружив ее снежным валом. Получилось нечто вроде крепости.

Перед наступлением зимы пошла вверх по реке рыба: нельма, максун, омуль. Зимовщики запаслись этой рыбой в надежде с ее помощью спастись от цынги. Однако эта болезнь, неизбежно связанная



«На берегу реки команда построила просторную избу, окружив ее снежным валом»

художн. Е. Протопопова

в прошлом с пребыванием человека в Арктике, настигла кое-кого из зимовщиков и сразила самого Ивана Бахова.

Шалауров остался руководителем экспедиции. К этому времени он накопил уже значительный опыт в полярных плаваниях.

В 1762 г. устье Колымы очистилось ото льдов в конце июля. Тогда Шалауров вышел из реки в море и вновь направился к востоку. Однако на этом участке галеот был прижат к берегу — «яру серого песку», получившему от Шалаурова название Песчаного мыса. Здесь галеот был затерт льдами. Шалауров очень хотел в это плавание достигнуть Шелагского мыса и обойти его, но встречные ветры заставили искать места для новой зимовки, не дойдя до этого мыса.

Судно вошло в губу, никем еще не описанную. Оно прошло в нее проливом между материком и островом Араутан. Шалауров стал искать здесь удобного места для постройки зимовья. Но поблизости не оказалось ни леса, ни плавника для постройки избу. Пройдя узким проливом между островом Сабадя и материком, моряки увидели чукотское становище. Они очень обрадовались, надеясь выменять у чукчей кое-что из продуктов их промысла. Однако чукчи убежали, оставив свои яранги пустыми.

Так и не найдя здесь места и, главное, леса для устройства зимовья, Шалауров вернулся в устье Колымы, в свое прошлогоднее зимовье.

В следующем году Шалауров решил еще раз попытаться обойти Шелагский мыс, но из-за недовольства команды ему пришлось возвратиться на Лену. Оттуда Шалауров ездил в Москву. Получив на этот раз денежную помощь от казны, он предпринял новое и последнее путешествие к Шелагскому мысу (в 1764 г.). Из этого плавания он уже не вернулся.

Различные слухи ходили в Сибири о судьбе, постигшей отважного и упорного мореплавателя. Лишь значительно позже русский полярный исследователь Арктики Ф. Ф. Матюшкин, участник экспедиции Врангеля 1820—1824 гг., наткнулся на следы последней зимовки Шалаурова.

Чукотский старшина Комакай рассказал ему, что в тундре к востоку от устья реки Воркона находятся остатки хижины, построенной, по словам его отца, русским, спасшимся с разбитого большого корабля. Много лет тому назад кочующие чукчи открыли эту хижину и нашли в ней несколько человеческих скелетов и черепов, обглоданных волками и песцами. Нашли они там еще немного провианта, табак и большие белые паруса, которыми была об-

тянута снаружи вся хижина. Неподалеку от нее лежали наковальня и другие железные предметы.

Рассказ заинтересовал Матюшкина, и он посетил эту тундру. В указанном месте действительно были развалины хижины. Прочность и способ кладки бревен говорили о том, что это сооружение было делом рук коренных сибиряков-русских. Хотя Матюшкин не обнаружил более никаких признаков, позволявших сделать определенные выводы о том, кто были погибшие путешественники, тем не менее все обстоятельства, место и самое время их гибели (в 1764 или 1765 г.) заставили его предположить, что именно здесь встретил смерть Шалауров. Шалауров был единственным мореплавателем, посетившим в те годы эту часть Ледовитого океана. Можно предположить, что Шалауров, обогнув наконец Шелагский мыс, потерпел кораблекрушение у пустынных берегов, где умер от цынги со всеми своими спутниками.

Жизнь этого человека была полна неутомимой деятельности и редкой предприимчивости.

Картографической памяткой долгих плаваний Шалаурова в поисках Северо-восточного морского пути является Коса Шалаурова, которая названа была так спутником Врангеля мичманом Ф. Ф. Матюшкиным в память гибели здесь отважного русского морехода. Эти же путешественники назвали именем Шалаурова небольшой скалистый островок к востоку от мыса Шелагского. И наконец на острове

Большом Ляховском имя его присвоено одному мысу. Таким образом, это имя повторяется на карте Арктики трижды, словно символизируя три его последних плавания к востоку.

## ЛИТЕРАТУРА О БАХОВЕ И ШАЛАУРОВЕ

**В. Берх.** Хронологическая история всех путешествий в северные полярные страны. СПб., 1821 и 1822 гг., стр. 144—145.

«Сибирский вестник», 1821 г., часть 16. История плавания россиян из рек Сибирских в Ледовитое море.

**В. Берх.** Несчастное плавание якутского купца Никиты Шалаурова по Ледовитому морю. «Сын отечества», 1819 г., часть 57, № 42, стр. 276—279, № 43, стр. 113—117.

Сенатский указ о дозволении купцам Бахову и Шалаурову предпринять путешествие для отыскания по Северному морю пути в Камчатку. Полное собрание законов Российской империи, Собрание 1, СПб., 1830 г., том 14, стр. 357—358.

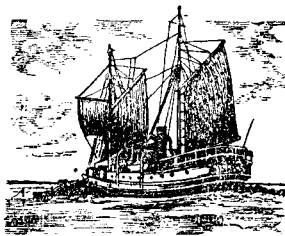
Энциклопедический словарь К. Крайя, XII, стр. 205.

Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона, т. 77, стр. 108.

Журнал Министерства народного просвещения, 1902 г., № 17.

**Стренцель.** Русские экспедиции для описания северных берегов Сибири и прилежащих островов 1734—1862 гг., «Кронштадтский вестник», 1876 г.

**Врангель.** Путешествие по северным берегам Сибири и Ледовитому морю. СПб., 1841 г.





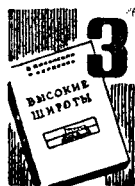
## Критика и библиография

П. БАШМАКОВ

### ОШИБКИ, СНИЖАЮЩИЕ ЦЕННОСТЬ КНИГИ

Э. Виленский, М. Черненко — «Высокие широты»

Издательство Главсевморпути, Ленинград, 1939 г., 280 стр.



а последние годы вышел ряд книг об Арктике. К добросовестным описаниям Арктики нужно отнести книгу Э. Виленского и М. Черненко «Высокие широты» о первой высокоширотной экспедиции на «Садко» в 1935 г. Книга правдиво показывает быт и работу научного и судового состава «Садко». Интересная и содержательная, она верно рисует Арктику, как она есть, и дает много сведений о северных морях.

Тем более досадно видеть в этой книге ошибки, неточные описания и определения.

Судя по содержанию, авторы книги поставили перед собой цель в популярной форме познакомить читателя с гидрологией и биологией океана вообще и в частности тех частей северных морей, где плавал «Садко», ознакомить его с приборами, методами и приемами океанографических исследований, раскрывающими тайны жизни и динамики моря.

Задача благодарная, но с решением ее авторы справились не вполне.

В главах книги: «Загадка «Земли Джиллиса», «Остров Белый», «На островах Неприметных», «Часы и минуты», в которых авторы не касаются упомянутых дисциплин, все обстоит хорошо. Но как только они переходят к тому или другому научному вопросу, — допускают ошибки. Это, к сожалению, и портит книгу.

На стр. 12 говорится, что, выйдя из Флоридского пролива, «воды Гольфстрима силой вращения земли прижимаются к восточным берегам Северной Америки»<sup>1</sup>. Это неверно. Пройдя в северном направлении через «узкость» между Флоридой с запада и Большой и Малой Багамскими мелями с востока, движение Гольфстрима в силу

своей большой первоначальной скорости продолжает и дальше идти в том же направлении, в каком тянется берег Американского континента. Вращение земли вокруг оси тут не при чем.

Затем правильнее будет сказать, что Гольфстрим, как значительно меньший по объему, чем Английское течение, не «захватывает» последнего, а только соединяется с ним восточной своей стороной.

Ветвь теплого течения, омывающая западный берег Гренландии, так называемое Западно-Гренландское течение, попадает сюда не от Нью-Фаундлендских банок, как это можно понять из предпоследнего абзаца на стр. 13, а является продолжением течения Ирмингера, идущего от Исландии и, в свою очередь, являющегося ветвью Атлантического течения.

На стр. 46 правильно говорится о вековом подъеме Фенно-Скандинавского щита и Шпицбергена, но тут же замечается, что «берега Евразии также упорно опускаются вниз», — неувязка, которая портит все.

«Цифры солёности (плотности) и температур складываются в карту разреза. Наиболее плотными и солеными являются воды южных океанов» (стр. 48). Здесь плотность отождествляется с солёностью, что неверно. Это два различных понятия. Правда, величина плотности зависит и от степени солёности, но в значительно большей мере она зависит от температуры воды. Плотность воды в океанах увеличивается от тропических широт к полюсам; следовательно, наиболее плотными являются воды не «южных морей», а лежащие в более высоких широтах.

Сущность способа (Вьеркнеса) «удельных объемов» для построения динамических карт разрезов, дающих картину течений (стр. 50), изложена так (да еще без пояс-

<sup>1</sup> Разрядка везде наша. — П. Б.

няющих чертежей), что не дает никакого представления ни об идее способа, ни о картах.

На стр. 53 сказано: «Планктон—это вся толща воды с ее микроскопическими обитателями»,—определение далеко не точное. Планктон—это совокупность мельчайшего растительного и животного населения данного морского (или пресноводного) бассейна, свободно плавающего на поверхности воды и в нижележащих ее слоях.

Если современная наука не ошибается в своих выводах, то непонятно, почему «через многие века исследователи нынешних глубин Гренландского моря могут притти к неправильному выводу, что эти глубочайшие впадины моря были в наше время прибрежными зонами», могут ошибиться, когда найдут в этих впадинах «донные отложения... прибрежного характера: большие валуны, грубые песчаные илы и гальку» (стр. 59—60). Если такие явления разгадывают современные ученые, то ученые далекого будущего, вооруженные гораздо большими знаниями, чем мы, вряд ли смогут притти к неправильным выводам. Сомнение весьма неосновательное.

Отметим крайне неясное описание вертушки Экмана-Мерца, изложенное на стр. 48—49. Данное к тому же без чертежа, хотя бы схематического, оно никого не может познакомить с этим действительно остроумным прибором. То же самое надо сказать об описаниях и других гидрологических приборов.

На стр. 33 сказано: «Ночью приходим к Нордкапу. Этот скалистый мыс безлюдного острова обычно считается крайней северной точкой Европы. Но еще севернее его лежит Нордкин, такой же гранитный островок, выдавшийся на несколько миль дальше к северу». Здесь неверно следующее: во-первых, остров Магерай, северной оконечностью которого является мыс Нордкап, не безлюдный остров,—на нем находится до шести селений с почтовыми отделениями, телеграфом, междугородными телефонными станциями; здесь есть больницы, заводы, конторы и пристани каботажного пароходства; во-вторых, Нордкин не «островок», а мыс—северная оконечность большого полуострова Нордкинхалвея.

Приметы предсказаний погоды, приведенные на стр. 32—33, названы «старыми поморскими приметами», что неверно. Означенные приметы выработаны английскими моряками и для удобства запоминания выражены ими в форме коротких стихов, которые перевел на русский язык советский капитан Д. А. Лухманов. Разумеется, и наши поморы имеют много примет ухудшения или улучшения погоды, и притом таких, которые совпадают с приметами иностранных моряков, но в стихах таких поморских примет нет.

Последние строки стихов изложены в цитируемой книге неправильно:

«Скачут стрелки вверх и вниз,

То погода—лишь каприз.

Ну, а если постепенно  
Стрелка вниз или вверх идет,  
Будет ветер непременно,  
И не скоро он пройдет».

Если стрелка идет вверх, то это не значит, что «будет ветер непременно». Подъем стрелки (у барометра-анероида), вообще говоря, сулит маловетрие или штиль. Другое дело, если она идет вниз,—в этом случае надо ожидать усиление ветра. По стихам же, как они даны в книге, выходит, что и подъем и падение стрелки одинаково сулят ветер. Кроме того, анероиды имеют не по несколько стрелок-указателей, а только по одной.

Приведенная выше примета правильно читается так:

«Скачет стрелка вверх и вниз,

То погоды лишь каприз.

Если ж медленно движенье,

Жди надолго измененья».

а какого—это надо судить по движению стрелки, куда она идет.

«Берег острова Соломбала,—говорится на стр. 20,—образует извилистые, широкогорлые бухты». На самом деле их нет ни одной.

«В Архангельске круглые сутки светит тусклое северное солнце» (стр. 20). Не точно: во-первых, так бывает только за Полярным кругом, а Архангельск находится южнее его на два градуса. Солнце здесь заходит и летом. Во-вторых, почему оно всегда «тусклое»? Сами же авторы во многих местах книги аттестуют его очень ярким.

Почему «правый борт во время дрейфа—всегда с наветренной стороны» (стр. 62),—непонятно. Если «Садко» при стоянках на гидрологических станциях должен был ложиться в дрейф обязательно правым бортом на ветер, предположим, из-за расположения на нем гидрологических приборов,—это другое дело, а то можно понять и так, что все суда вообще ложатся в дрейф только правым бортом на ветер.

Каким-то набором слов звучит фраза (стр. 64): «Запутывая вконец счет времени, в два часа ночи из облачной марли в центр небосклона, в зенит, выбралось яркое и, пожалуй, даже жаркое солнце». Кроме того, здесь сообщено еще и то, чего на Севере не бывает: солнце находилось в зените наблюдателя (над его головой), да еще в два часа ночи! Общеизвестно, что солнце можно наблюдать в зените только между тропиками и нигде больше.

«В августе 1773 года здесь (у Семи островов Шпицбергена.—П. Б.) был затерт льдами Парри»,—сообщается на стр. 94. Неверно! Парри был здесь в 1827 г., начав отсюда свой поход к полюсу по льдам со шлюпками на санях, причем судно его льдом не затирало. Если говорить о судах какой-либо экспедиции, затертых льдами у Семи островов на севере Шпицбергена в августе 1773 г.,

то это случилось с английскими капитанами Фипсом и Лутвичем.

На стр. 125 сообщается, что Родион Иванов (кормщик) зимовал «на Новой земле в глинобитной хижине». Названный кормщик потерпел крушение в районе Шараповых кошек, у западного берега полуострова Я-Мала, и на них провел зиму в глинобитной хижине, а не на Новой земле.

Совершенно ошибочно замечание (стр. 250), что «днем ее огонь (автоматического маяка-мигалки. — П. Б.) с трудом можно разглядеть». Нужно прямо сказать, что днем огни мигалок вообще не видны.

Больше, чем сомнительно, чтобы «за росли лесом знаменитые Ямальские волокы меж реками и озерами» (стр. 261). Быть может, кустарником (ёры), да и то вряд ли, так как на широте реки Мутной этот кустарник, причем не выше чем в полроста человека, растет преимущественно не на водоразделах (т. е. высоких местах), а в низинах.

Отметим и следующее, правда, к Арктике не относящееся. На стр. 228 говорится: «Александр Македонский, ворвавшись в Индию, впервые увидел слонов». Это неверно. Он имел с ними дело еще за несколько лет до вторжения в Индию, —

в битве при Гавгамелах, сражаясь с персидским царем Дарием.

Вот некоторые из замеченных нами ошибок и неточностей. Отметим также отсутствие в книге фотографий и рисунков, как необходимых иллюстраций к описанным в книге животным и растениям. Одно только описание не может дать верное представление об этих разнообразных обитателях океана. То же самое надо сказать и об инструментах и приборах, применявшихся при океанографических исследованиях: чертежи, схемы и снимки тех и других помогли бы легче понять идею их устройства и действия.

Гольфстриму и его продолжениям — Атлантическому, Норвежскому и Нордкапскому течениям — уделено в книге немало внимания, причем роль и значение их для Европы вообще и в особенности для западной части Советской Арктики то и дело в книге подчеркиваются. Поэтому следовало бы дать в книге и карту названных течений.

Все же, несмотря на все ее недостатки, книга «Высокие широты» резко выделяется живым показом исследовательской работы советских арктических экспедиций. В этом отношении она может быть поставлена в ряд удачных книг.

## К ИСТОРИИ СОВЕТСКИХ АРКТИЧЕСКИХ КОРАБЛЕЙ <sup>1</sup>

(Библиографический указатель книг и журнальных статей)

В. ЛЕДОРЕЗ „ЛИТКЕ“ (построен в 1909 г.)

Зингер М. «Литке», ты сделал хорошо! («Новый мир», 1934, № 12, стр. 130—138.)

Беллетристическая «биография» л/р «Литке» (плаванья 1920, 1929, 1931—1932 гг.).

Голубовский. Тридцатилетие «Литке». («Проблемы Арктики», 1939, № 9, стр. 95.)

Краткая информация о важнейших плаваниях корабля.

Ратманов Г. С. К гидрологии Восточно-Сибирского моря. («Исследование морей СССР», вып. 13, 1930, стр. 1—103.)

Отчет о работах автора во время экспедиции «Литке» к о. Врангеля в 1929 г. (для доставки продовольствия зимовщикам).

Рихтер З. У белого пятна. Спасательная экспедиция ледореза «Литке» на остров Врангеля (1929 г.). (М. «Федерация», 1931, 238 стр., 2-е исправл. изд., М. 1931, 240 стр.)

Рихтер З. На «Литке» к острову Врангеля. Записки участника спасательной экспедиции. (М. «Молодая гвардия», 1931, 88 стр.)

Корольков Ю. В тропики на ледорезе. (Рейс «Федора Литке»). (М. «Московский рабочий», 1930, № 112 стр.)

Трублаини М. До Арктики через тропики. (Харьков—Киев. «Молодой большевик», 1931, 454 стр., на украинском языке.)

Плавание к о. Врангеля в 1929 г. было совершено из Ленинграда через Атлантический и Тихий океаны, о чем и рассказывают книги Королькова и Трублаини.

Лавров А. Экспедиции СССР и США по оказанию помощи «Ставрополю» и «Нанук». («Морской сборник», 1930, № 1, стр. 57—65.)

На обратном пути из Владивостока в Колыму у мыса Северного в ноябре—декабре 1929 г. зазимовали советский пароход «Ставрополь» и американская шхуна «Нанук». На выручку «Ставрополя» был отправлен из Владивостока (после похода на о. Врангеля) л/р «Литке», о чем и рассказывается в первой части статьи.

Том А. Последние параллели. Записки репортера. (М.—Л. «Молодая гвардия», 1931, 199 стр.)

Первый очерк в книге посвящен тому же рейсу «Литке» на помощь «Ставрополю».

<sup>1</sup> Продолжение, смотри «Советскую Арктику» № 8.

Зимний рейс ледореза «Литке» в Охотское море. («Бюллетень Арктического института», 1932, № 6, стр. 129.)

Лукс К. Охотское море и зимний рейс 1931—1932 года («Советский Север», 1932, № 5, стр. 72—82.)

Обе статьи говорят о рейсе л/р «Литке» в декабре 1931 г.—мае 1932 г. из Владивостока на помощь затертым во льдах.

Зингер М. Разбуженный океан. Первая северо-восточная полярная Колымская экспедиция 1932—1933 г. (М. Московское товарищество писателей, 1934, 201 стр.)

Экспедиция из Владивостока на Колыму под руководством л/р «Литке» (на обратном пути зазимовал в Чукотском море).

Альфа. Экспедиция на ледорезе «Литке» 1934 г. (Беседа с В. Ю. Визе). («Вестник знания», 1934, № 8, стр. 537—539.)

Березкин В. Поход «Литке» в

1934 г. («Морской сборник», 1934, № 12, стр. 58—71.)

Визе В. Ю. Экспедиция на «Ф. Литке» в 1934 г. («Бюллетень Арктического института», 1934, № 10, стр. 351—353.)

[Визе В. Ю. «Литке» идет на запад. (М. «Молодая гвардия», 1935, 128 стр.)

Визе В. Ю. Владивосток-Мурманск на «Литке». (Л. Изд-во Главсевморпути, 1936, 154 стр.)

Научные результаты экспедиции на «Литке» в 1934 г. (Л. Изд-во Главсевморпути, 1935, 55 стр. «Труды Арктического института», том 29.)

Последние 6 работ посвящены историческому рейсу л/р «Литке» из Владивостока в Мурманск, проделанному в навигацию 1934 г. (по пути «Таймыра» и «Вайгача» в 1914—1915 гг.).

Мелешко В. П. Гидрологические работы на ледоколе «Литке» в 1937 году. («Проблемы Арктики», 1938, № 1, стр. 88—90.)

## VI. ЛЕДОКОЛЬНЫЙ ПАРОХОД „МАЛЫГИН“ (построен в 1912 г.)

Гарри А. Льды и люди. Поход «Малыгина». (М. Изд-во «Огонек», 1928, 48 стр.)

Гео Юр. 50 дней. Гибель дирижабля «Италия». (Л. «Прибой», 1928, 278 стр.)

Островский З. Над вечным льдом. Рассказы летчика М. Бабушкина, записанные на «Малыгине». (Л.—М. Гиз, 1929, 118 стр.)

Лорис-Меликов М. А. На «Малыгине» в полярных льдах. (Л. «Красная газета», 1928, 60 стр.)

Яковлев А. Ледовый поход «Малыгина». (М. «Работник просвещения», 1929, 80 стр.)

Он же. Север. Рассказы (М. Московское т-во писателей, 1932, 275 стр.)

Научные работы экспедиции на ледоколе «Малыгин» в Баренцовом море летом 1928 г. (М. Изд. ВСНХ, 1929, 111 стр. «Труды Института по изучению Севера», вып. 45.)

Поход «Малыгина». Сборник статей участников экспедиции. (М.—Л. Изд-во «Земля и фабрика», 1929, 199 стр.)

Восемь вышеуказанных книг посвящены участию ледокольного парохода «Малыгин» в спасении в 1928 г. экипажа погибшего дирижабля «Италия» (25/V 1928 г. дирижабль погиб, 13/VII 1928 г. экипаж был спасен).

Канторович В. Я. (Викторов В.) С Карской экспедицией по Северному морскому пути. (М. «Молодая гвардия», 1930, 205 стр.)

Описание Карской экспедиции 1928 г. (от Архангельска вверх по р. Оби—к г. Тобольску), лидером которой был ледокольный пароход «Малыгин».

Визе В. Экспедиция на ледо-

кольном пароходе «Малыгин» на Землю Франца-Иосифа и на Новую землю в 1931 г. («Бюллетень Арктического института», 1931, № 8, стр. 149—151.)

Он же. «Малытин» на Земле Франца-Иосифа. («Карело-Мурманский край», 1931, № 9—10, стр. 59—62.)

Левицкий К. И. «Малыгин» и «Щепелин» в Арктике. («Карело-Мурманский край», 1931, № 7—8, стр. 60—63.)

Соколов-Микитов И. Рассказы о походе ледокола «Малыгин». («Революция и природа», 1931, № 1, стр. 33—41.)

Он же. Путешествие на ледоколе «Малыгин». («Новый мир», 1932, № 1, стр. 76—111.)

Визе В. Ю. Рейс ледокола «Малыгин» на Землю Франца-Иосифа в 1931 г. (Л. 1933, 41 стр. «Труды Арктического института», том 6.)

Шесть вышеуказанных работ относятся к плаванию «Малыгина» на Землю Франца-Иосифа в 1931 г.

Экспедиция ВАИ на ледокольном пароходе «Малыгин» (в 1932 г. в район Земли Франца-Иосифа). («Бюллетень Арктического института», 1932, № 6, стр. 124—125, и № 7, стр. 162—163.)

Лупанова Н. П. Геологическая работа на Земле Франца-Иосифа летом 1932 г. («Бюллетень Арктического института», 1932, № 8—10, стр. 197—198.)

Пинегин Н. Экспедиция Арктического института на Землю Франца-Иосифа в 1932 г. на ледокольном пароходе «Малыгин». («Бюллетень Арктического института», 1932, № 8—10, стр. 193—196.)



**Сегаль А.** Новый форпост. Из блокнота участника арктического рейса «Малыгина» август-сентябрь 1932 г. (Л. Ленинградское обл. изд-во, 1933, 50 стр.)

**Рослов Н.** На краю земли. («Хозяйство Севера», Архангельск, 1934, № 5, стр. 18—28.)

О походе «Малыгина» на Землю Франца-Иосифа в 1932 г.

Научные результаты экспедиции на «Малыгине» на Землю Франца-Иосифа в 1932 г. Гидрология и метеорология. (Сборник статей. Л. Изд-во Главсевморпути, 1935, 52 стр. «Труды Арктического института», том 34.)

Авария ледокольного парохода «Малыгин». («Бюллетень Арктического института», 1933, № 1—2, стр. 16.)

29/XII 1932 г. во время плавания к Шпицбергену «Малыгин» сел на подводный камень.

Работы по подъему (по снятию) ледокольного парохода «Малыгин». («Бюллетень Арктического института», 1933, № 3, стр. 61.)

Снятие «Малыгина» с рифов. («Бюллетень Арктического института», 1933, № 4, стр. 93.)

24/III 1933 г. полустатонувший «Малыгин» был снят с рифов специальной экспедицией Эпрона.

Эпрон. Сборник статей по судоремонту, водолазному и аварийно-спасательному делу. (Вып. I. Л. 1933, 179 стр.)

В сборнике помещены, в частности, различные официальные документы о поднятии «Малыгина» (стр. 3—7) и статьи И. Соколова-Микитова «Вернулся к жизни» (стр. 8—10) и П. В. Симонова «На «Малыгине» в январе 1933 г.» (стр. 40—55) — о спасательной работе первой, неудавшейся, экспедиции при участии ледокола «Ленин».

**Бобрицкий Т.** Завоевание глубин. Эпизоды из жизни Эпрона. (Л. «Молодая гвардия», 1934, 226 стр.)

На стр. 167—207 о спасении «Малыгина».

**Розенфельд Мих.** Ледяные ночи. Документальные рассказы журналиста, участника необычайного путешествия в зимнюю Арктику. (М.—Л. «Молодая гвардия», 1934, 182 стр.)

**Садовский А.** Поединок в Айсфорде. (Л. Обл. изд-во, 1934, 134 стр.)

О поднятии «Малыгина» экспедицией Эпрона, о выводе его из льдов ледоколом «Красин» и о гибели на обратном пути участника спасательной экспедиции — парохода «Руслан».

**Арнольд-Алябьев В. И.** Научные работы в Карско-Ленской экспедиции на борту ледокольного

## VII. ЛЕДОКОЛЬНЫЙ ПАРОХОД

Экспедиция ВАИ на Северную землю и к Таймырскому полуострову. («Бюллетень Арктического института», 1932, № 6, стр. 122—124.)

Подготовка ледокольного парохода

парохода «Малыгин» в 1933 г. («Бюллетень Арктического института», 1935, № 5—6, стр. 145—146.)

**Головкин М. П.** К петрографии льда Карского моря. Кристаллооптические исследования льдов Карского моря во время экспедиционного рейса ледокольного парохода «Малыгин» в навигационный период 1934 г. («Труды Арктического института», том 60. Л. 1936, стр. 5—40.)

**Арнольд-Алябьев В. И.** Мощностное строение и полостность льда Карского моря по данным наблюдений на ледокольном пароходе «Малыгин» в 1934 г. («Труды Арктического института», том 110. Л. 1938, стр. 57—81.)

Работа гидрографической экспедиции на ледокольном пароходе «Малыгин», 1935 г. («Бюллетень Арктического института», 1935, № 9, стр. 289.)

**Киреев И. А.** Экспедиция на «Малыгине», 1935 г. («Советская Арктика», 1936, № 3, стр. 92—94.)

Он же. Гидрографическая экспедиция в навигацию 1935 г. на ледокольном пароходе «Малыгин». («Известия Гос. Географического об-ва», 1936, том 68, № 2, стр. 259—260.)

**Хмызникова В.** Экспедиция на ледокольном пароходе «Малыгин» в 1935 г. («Бюллетень Арктического института», 1936, № 1, стр. 16—19.)

**Григорьев И.** На «Малыгине» по Северному морскому пути. Из дневника полярника. («Советская Арктика», 1938, № 9, стр. 62—71.)

Очерк плаваний корабля в 1937 г.

Операция по снятию людей с дрейфующих судов «Садко», «Малыгин» и «Седов». («Проблемы Арктики», 1938, № 3, стр. 128—129.)

Указанные суда, вместе с рядом других, осенью 1937 г. зазимовали во льдах. Люди были сняты с них весной 1938 г. отрядом из трех тяжелых самолетов под руководством Героя Советского Союза летчика А. Д. Алексеева.

**Лактионов А.** Научная работа на дрейфующих судах «Садко», «Малыгин» и «Седов». («Проблемы Арктики», 1938, № 4, стр. 146.)

Сквозной рейс «Малыгина» Архангельск—Владивосток, 1939 г. («Проблемы Арктики», 1939, № 10—11, стр. 114.)

**Острекин М. Е.** Научные работы экспедиции сквозного плавания на ледокольном пароходе «Малыгин» в 1939 г. («Проблемы Арктики», 1939, № 12, стр. 87—89.)

## „РУСАНОВ“ (построен в 1939 г.)

«Русанов» к навигации 1932 г.

**Астрова М.** Рейс ледокольного парохода «Русанов» в августе—октябре 1933 г. в бухту Марии Прончищевой. («Бюллетень Арктиче-

ского института», 1933, № 11, стр. 340—341.)

**Лаппо С. Д.** Через карские льды в Хатангский залив. Плавание ледокольного парохода «Русанов» в 1934 г. («Северный морской путь», Приложение I, Л., 1936, стр. 5—23)

Рейс «Русанова» на Землю Франца-Иосифа, 1939 г. («Проблемы Арктики», 1939, № 10—11, стр. 114.)

**Шар-Баронов Л.** Четыре рейса ледокольного парохода «Вл. Русанов» в 1939 г. («Советская Арктика», 1940, № 3, стр. 10—20.)

## VIII. ЛЕДОКОЛЬНЫЙ ПАРОХОД „САДКО“ (построен в 1913 г.)

Пробный рейс ледокола «Садко». («Бюллетень Арктического института», 1934, № 6—7, стр. 268.)

Построенный в 1913 г. в Нью-Кэстле (Англия) для Канады, «Садко» (быв. «Линтрос») был куплен в 1915 г. царским правительством, а летом 1916 г. затонул; через 17 лет (в 1933 г.) «Садко» был поднят и 9/VII 1934 г. вышел в пробный рейс в Белое море.

Первый полярный рейс «Садко» в 1934 г. — к острову Уединения. («Бюллетень Арктического института», 1934, № 11—12, стр. 411.)

**Гернет Е. С.** Экспедиция 1934 г. на ледокольном пароходе «Садко». («Бюллетень Арктического института», 1935, № 1—2, стр. 11—13.)

«Садко» под советским флагом. Сборник статей сотрудников экспедиции 1-го рейса 1934 г. (Л. Изд-во Главсевморпути, 1935, 232 стр.)

Первая советская полярная экспедиция на ледокольном пароходе «Садко» в Карское море (с 22/VIII по 24/IX 1934 г.). К высоким широтам. («Советская Арктика», 1935, № 1, стр. 79.)

Предварительные сообщения об экспедиции «Садко» в навигацию 1935 г., чему посвящены и 11 нижеуказанных статей и книг.

**Ушаков, Zubov, Николаев, Володарский.** К высоким широтам. 1-я радиогр. «Садко» из Баренцбурга. («Советская Арктика», 1935, № 2, стр. 87.)

«Садко» закончил первый рейс, 1935 г. («Наука и техника», 1935, № 20, стр. 15.)

**Бабушкин М. С.** Над льдами. — **Зубов Н. Н.** Экспедиция «Садко», 1935 г. («Советская Арктика», 1936, № 1, стр. 28—50 и 51—55.)

**Березкин В.** Гидрологические работы в высокоширотной экспедиции Главсевморпути на ледокольном пароходе «Садко» в 1935 г. («Записки по гидрографии», 1936, № 2, стр. 52—75.)

**Лактионов А. Ф.** Экспедиция на ледокольном пароходе «Садко», 1935 г. («Северный морской путь», V, 1936, стр. 90—96.)

Поход «Садко», 1935 г. («География в школе», 1935, № 6, стр. 88—89.)

**Факидов И.** Рейс «Садко». Советская высокоширотная экспедиция 1935 г. («Наука и техника», 1935, № 23, стр. 11—12.)

**Черненко М.** 85 дней на ледоколе «Садко». («Большевистская печать», 1935, № 21, стр. 28—31.)

**Виленский Э. и Черненко М.** Высокие широты. (Л. Изд-во Главсевморпути, 1939, 280 стр.)

Научно-популярный очерк экспедиции «Садко» 1935 г.

Труды первой высокоширотной экспедиции на «Садко» в 1935 г. Том I, вып. 1. Под ред. Н. Н. Зубова. (Л. Изд-во Главсевморпути, 1939, 274 стр.)

Экспедиция на ледокольном пароходе «Садко» в 1936 году. («Бюллетень Арктического института», 1936, № 6, стр. 249, и № 10—11, стр. 457—459.)

Предварительные сообщения о высокоширотной экспедиции 1936 г.

**Жонголович И.** Определение силы тяжести на ледокольном пароходе «Садко» в 1935 и 1936 годах. («Бюллетень Арктического института», 1936, № 10—11, стр. 459—463.)

**Лаврентьев С. Ф.** Раннее плавание ледокольного парохода «Садко» к острову Рудольфа — июнь-июль 1937 г. («Проблемы Арктики», 1938, № 1, стр. 97—98.)

**Э. Б.** Высокоширотная экспедиция на ледокольном пароходе «Садко». («Проблемы Арктики», 1937, № 5, стр. 77—78.)

**Визе В. Ю.** Третья высокоширотная экспедиция на «Садко», 1937 г. («Проблемы Арктики», 1938, № 1, стр. 73—74.)

**Он же.** Высокоширотная экспедиция на «Садко». («Наша страна», 1938, № 5, стр. 18—20.)

Как указывает автор в специальной авторецензии на эту статью («Проблемы Арктики», 1938, № 4, стр. 159—160), редакция «Нашей страны» сильно исказила авторский текст статьи.

**Гордеев В.** О чем говорит дрейф каравана «Садко». («Советская Арктика», 1939, № 2, стр. 77—79.)

«Садко» находился в дрейфе с 28/IX 1937 г. по 24/IV 1938 г. и был выведен из дрейфа ледоколом «Ермак».

Гидрологические работы на ледокольном пароходе «Садко» в навигацию 1939 г. («Проблемы Арктики», 1939, № 10—11, стр. 114.)

(Окончание в следующем номере.)

## НОВЫЕ КНИГИ ОБ АРКТИКЕ

(МАЙ — ИЮНЬ 1940 г.)

**Анциферов В. Ломоносов и Северный морской путь.** Л.—М. Издательство Главсевморпути, 1940, 44 стр., с портретами и картами. Цена 75 коп. Тираж 15 000 экз.

Краткий популярный очерк о ломоносовском проекте прохода через Сибирский океан в Ост-Индию и описание экспедиции В. Я. Чичагова (1765—1766 гг.), организованной для осуществления этого проекта.

**Баскаков Н. К неведомым берегам.** Л. Издательство Главсевморпути, 1940, 248 стр., с иллюстрациями. Цена в переплете 7 руб. Тираж 15 000 экз.

Описание в беллетристической форме жизни и деятельности Беринга (1680—1741 гг.) и его полярных экспедиций.

**Владимиров Е. И. Героический рейс шхуны «Утренняя заря».** Л.—М. Издательство Главсевморпути, 1940, 48 стр., с иллюстрациями. Цена 1 руб. Тираж 10 000 экз.

Описание плавания шхуны «Утренняя заря» под командой капитана Шваненберга в 1876—1877 гг. из Енисейска по реке Енисею и Северному ледовитому океану в Петербург.

**Нансен Ф. Собрание сочинений,** томы II и III. Л. Издательство Главсевморпути, 1940, 492 + 480 стр., с иллюстрациями, портретами и картами. Цена в переплете по 15 руб. за том. Тираж 10 000 экз.

В этих томах помещена работа Нансена «Фрам» в полярном море», описывающая исторический дрейф автора в 1893—1896 гг. через Центральный полярный бассейн от Ново-Сибирских островов до Шпицбергена. Перевод З. И. Лопухиной. Сочинениям Нансена предпосланы его биографический очерк, написанный проф. В. Ю. Визе, и перечень книг и важнейших статей Нансена за 1884—1929 гг.

**Папанин И. Д. На полюсе** (2-е издание). М.—Л. Детиздат, 1940, 48 стр., с иллюстрациями. Цена в переплете 4 руб. Тираж 100 000 экз.

Рассказ для детей младшего возраста о работе на дрейфующей станции «Северный полюс».

Та же книга (в переводе с 1-го издания) вышла в Ленинграде, в издании Учпедгиза на нанайском (700 экз.), ненецком (2 200 экз.) и коряжском (750 экз.) языках.

**Бронтман Л. Через океан — в Америку.** Ереван. Армгиз, 1940, 96 стр., с иллюстрациями и портретами. Цена 1 руб. 50 коп. Тираж 3 000 экз. На армянском языке.

Очерк перелета В. Коккинаки и М. Гордиенко.

**Горбатов Б. Герой Советского Союза Василий Сергеевич Молоков.** (Биографический очерк.) Киев. Укргоснацмениздат, 1940, 28 стр. Цена

25 коп. Тираж 350 экз. На болгарском языке.

**Горбатов Б. Герой Советского Союза Петр Петрович Ширшов.** (Биографический очерк.) Киев. Укргоснацмениздат, 1940, 28 стр. Цена 20 коп. Тираж 5 000 экз. На польском языке.

**Жуков В. К. Опыт выморозки судов.** Л. Издательство Главсевморпути, 1940, 80 стр., с иллюстрациями. Цена 3 руб. Тираж 1 000 экз.

В книге описаны технические способы и мероприятия по защите судов от ледовых повреждений при стоянке их зимой в портах. Автор передает опыт своей работы в районе порта Тикси и в устьях рек Лены, Яны, Индигирки и Колымы за 1936—1938 гг. Последняя глава книги говорит о защите судов в ледовом дрейфе.

**Пантелеев И. Первый лесосплав в низовья Лены.** М.—Л. Издательство Главсевморпути, 1940, 16 стр., с иллюстрациями и чертежами. Цена 70 коп. Тираж 4 000 экз. (Политуправление Главсевморпути, Библиотека «Стахановцы Арктики», книжка 20.)

Опыт сплава леса плотами от Якутска до бухты Тикси для строительства порта в сентябре 1939 г.

**Попов-Штарк В. Миражи Арктики.** Л.—М. Издательство Главсевморпути, 1940, 20 стр. Цена 50 коп. Тираж 10 000 экз.

Передаются рассказы путешественников о явлениях полярной рефракции.

**Ивашина В. Записки бортмеханика.** М.—Л. Издательство Главсевморпути, 1940, 60 стр., с иллюстрациями и портретами. Цена 1 руб. 80 коп. Тираж 10 000 экз.

Очерки об арктических перелетах 1933—1937 гг.

**Ваули Пьеттомин.** Из истории социальных движений хантэ и ненцев в XIX веке. Омск. Областное издательство, 1940, 48 стр. Цена в переплете 1 руб. 25 коп. Тираж 5 000 экз. (Архивный отдел УНКВД по Омской области.)

Очерк движения 1839—1841 гг. хантэской и ненецкой бедноты под предводительством ненца Ваули Пьеттомина (в районе города Обдорска) против богатых оленеводов, русских купцов и царских чиновников. В приложении дан ряд документов этого движения.

**Арсеньев А. А. Олекмо-Витимская горная страна.** Геология правобережья реки Витима. М. Издательство Академии наук СССР, 1940, 46 стр., с иллюстрациями и картами. Цена 4 руб. 50 коп. Тираж 800 экз. (Труды Института геологических наук, выпуск 27, Геологическая серия, № 7.)

**Вейнберг Б. П. Лед.** Свойства, возникновение и исчезновение льда. Состав-

лено при участии В. Я. Альтбарга, В. И. Арнольд-Алябьева, М. П. Головкова и др. М. Государственное издательство технико-теоретической литературы, 1940, 524 стр., с иллюстрациями. Цена в переплете 20 руб. Тираж 2 000 экз.

Инструкция для производства береговых и экскурсионных наблюдений над ледяным покровом на морях: Л.—М. Гидрометеорологическое издательство, 1940, 102 стр., с иллюстрациями и схемами. Цена 2 руб. Тираж 1 500 экз.

Лаппо С. Д. Океанографический справочник арктических морей СССР. (Общая лощия.) Л.—М. Издательство Главсевморпути, 1940, 184 стр., с иллюстрациями, схемами и картами. Цена в переплете 5 руб. 50 коп. Тираж 10 000 экз.

Справочник представлен в виде свода океанографической терминологии, в котором излагается общее понятие об океанографических объектах с точки зрения физической географии. В книге собраны, по возможности, все океанографические термины, как общепринятые, так и местные, чисто народные.

В конце книги дан подробный алфавитный (предметный) указатель и ряд приложений.

Лощия Тихого океана. Северный берег острова Хонсю, берега острова Хоккайдо, южный и восточный берега острова Сахалина, острова Суинсо Сиото и Цисима Ретто. (На 1 января 1940 г. Составил Н. А. Мамонтов.) Издательство Гидрографического управления РКВМФ, 1940, XVI + 312 стр., с иллюстрациями и 4 вкладными листами карт и схем. Цена в переплете 15 руб. Тираж 1 650 экз.

Результаты наблюдений полярных магнитных обсерваторий 1936 и 1937 годов. Л.—М. Издательство Главсевморпути, 1940, 168 стр. Цена в переплете 35 руб. Тираж 250 экз. (Труды Арктического института, том 154.)

В настоящем томе помещены результаты обработки материалов четырех полярных магнитных обсерваторий: Маточкина Шара, бухты Тихой, острова Диксон и Уэлен — за 1937 г., а также результаты магнитных наблюдений по Уэлену за 1936 г.

Северный морской путь. XV. Сборник статей по гидрографии и мореплаванью. Л.—М. Издательство Главсевморпути, 1940, 54 стр. Цена 3 руб. Тираж 750 экз.

В сборник включено семь статей: 1. К. В. Бураковский и К. К. Дерюгин — Нуль глубин в морях Советской Арктики; 2. В. П. Орлов — Определение склонения по магнитному азимуту солида; 3. И. А. Киреев — Некоторые геологические и геоморфологические показатели в деле гидрографического изучения Карского моря; 4. И. И. Корчагинский — Опыты с маячным секторным

освещением; 5. Г. П. Колесников — Гыданский залив. Краткая историческая справка о плаваниях и описных работах; 6. И. М. Рогачов — Изменение средней осадки корабля при крене; 7. Н. А. Фохт — Плавание по прошлогоднему ежегоднику.

Труды Гидрографического института Главсевморпути, выпуск II. Л. Издательство Главсевморпути, 1940, 214 стр., с иллюстрациями и графикой. Цена 10 руб. Тираж 600 экз.

Содержание: 1. А. Иванов — К вопросу об отклонении свободно падающего тела к востоку вследствие вращения земли; 2. Н. Матусевич — Влияние неверного положения рейки на точность определения расстояния дальномерами; 3. П. Белонковский — Теорема Чебышева о конформных проекциях; 4. И. Жонголович — Вычисление элементов сомнеровых линий в полярной области; 5. Он же — Астрографии для быстрого определения места в широтах от 80° до полюса по наблюдаемым высотам двух ярких звезд и гринвичскому звездному времени; 6. Б. Никифоров — Выбор углов для наиболее точного определения положения точки из решения задачи Потенота; 7. Он же — Решение задачи Потенота по двум несоприкасающимся углам; 8. А. Розалиев — Уравнивание дополнительных пунктов триангуляции, определенных тремя прямыми засечками; 9. А. Ющенко — Об уравнивании простейших тригонометрических систем и о пользе чтения; 10. Г. Максимов — Створодальномерный метод промера; 11. Он же — Круговой галс; 12. А. Сухоруков — Особенности конструкции корпуса ледоколов; 13. Н. Маньков — Фотопроводимость монокристаллов серы; 14. В. Трояновский — Высокочувствительное гальванометрическое реле.

Вопросы животноводства в районах Крайнего севера. Сборник статей под редакцией Е. Ф. Лискуна и Д. М. Трошина. М. 1940, 88 стр., с иллюстрациями и графикой. Цена 4 руб. 25 коп. Тираж 1 300 экз. (Всесоюзная академия сельскохозяйственных наук имени В. И. Ленина. Комиссия Крайнего севера.)

Сборник является первой попыткой обобщения накопившегося опыта совхозов и колхозов Крайнего севера по вопросам племенной работы, содержания, кормления скота и воспитания молодняка. Сборник содержит шесть статей: 1. Б. В. Фандеев и Б. А. Рочев — Крупный рогатый скот на Печорском севере; 2. Б. В. Фандеев — Восточно-финский скот в совхозах Карело-Мурманского севера; 3. Е. А. Новиков — Холмогорский скот Карелии; 4. Н. Н. Коровецкая — Свиноводство на Обском севере; 5. М. И. Рогалевич — Коневодство Якутской ССР; 6. Он же — Коневодство Остяко-Вогульского национального округа.

Вопросы оленеводства Крайнего севера. Труды V расширенного пленума Комиссии Крайнего севера Всесоюзной академии сельскохозяйственных наук им. В. И. Ленина. Под редакцией Ф. Я. Гульчак и Д. М. Трошина. М. Редакционно-издательский сектор академии. 1940, 85 стр. Цена 3 руб. 50 коп. Тираж 1 200 экз.

Книга содержит восемь докладов, заслушанных на пленуме Комиссии Крайнего севера, прения по ним и постановления пленума по докладам об итогах научно-исследовательских работ по оленеводству в районах Крайнего севера.

Доклады, помещенные в сборнике: 1. Н. С. Ткаченко — Состояние и перспективы развития северного оленеводства. 2. В. Н. Андреев — Пастбища и пастбищеобороты в оленеводстве; 3. К. И. Скрябин — Современное состояние вопросов борьбы с главнейшими гельминтозами у северных оленей; 4. А. А. Владимиров — Проблема изучения так называемой «копытной болезни» оленей; 5. Ф. Я. Гульчак — Опыт паспортизации оленей в Ненецком оленеводческом совхозе; 6. Л. Д. Николаевский — Летне-осенние заболевания северных оленей; 7. А. К. Краснобаев — Итоги работы Обдорской научно-исследовательской ветеринарной опытной станции Наркомзема СССР; 8. М. П. Демьянович — Гипсультерапия чесотки северных оленей. Гульчак Ф. Я. Устройство корралей и их эксплуатация в оленеводстве. Л.—М. Издательство Главсевморпути, 1940, 72 стр., с иллюстрациями и чертежами. Цена 4 руб. Тираж 650 экз. (Труды Научно-исследовательского института полярного земледелия, животноводства и промыслового хозяйства. Серия «Оленеводство», вып. 10.)

В книге обобщен весь имеющийся литературный материал о деревянных стационарных корралах (изгородах) для пастбы оленей и описан опыт автора по внедрению в оленеводство Крайнего севера переносных веревочных корралей. На 71 стр. указана литература по этому вопросу (21 название).

Передовые оленеводческие хозяйства. М. Сельхозгиз, 1940, 32 стр., с иллюстрациями. Цена 50 коп. Тираж 3 000 экз.

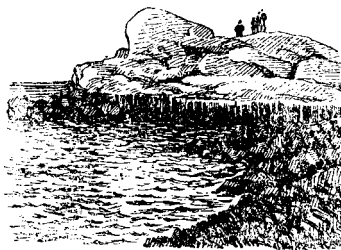
В книге содержатся статьи: Н. Н. Огановский — Оленеводство на Крайнем севере (Опыт оленеводческой фермы колхоза «Красная звезда» Булунского района Якутской АССР); Г. А. Самарин — Колхоз «Красный охотник», Тофаларского национального округа Иркутской области и др. Описанные в книге хозяйства являются участниками Всесоюзной сельскохозяйственной выставки 1940 г.

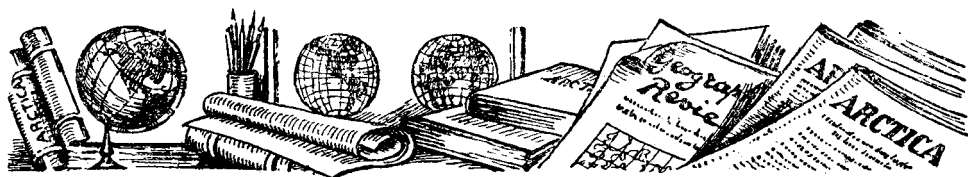
Сельскохозяйственное освоение Крайнего севера. (Материалы VI пленума Комиссии Крайнего севера Всесоюзной академии сельскохозяйственных наук им. В. И. Ленина.) Под редакцией И. Г. Эйхфельда и Д. М. Трошина. М. Редакционно-издательский сектор академии, 1940, 144 стр., с графикой и схемами. Цена 7 руб. 50 коп. Тираж 1 500 экз.

В книге помещены семь докладов, заслушанных на VI пленуме Комиссии Крайнего севера: 1. П. А. Турнас — Освоение новых земель и агротехника в Мурманской области; 2. А. Н. Скалозубов — Агротехника высоких урожаев в Остяко-Вогульском районе; 3. Ф. К. Лещенко — Развитие земледелия в низовьях Амура; 4. И. С. Лоскутов — Агротехника и севообороты в Туруханском районе Красноярского края; 5. А. Титлянов и Е. Лебедева — Работа Камчатской опытной станции; 6. П. А. Рочев — Практические мероприятия по повышению урожайности в Печорском крае; 7. Е. И. Цыпленкин — Мероприятия по повышению урожайности зерновых культур в Якутии.

Сериков И. А. Красноярский край. Экономико-географический обзор. Красноярск. Краевое издательство, 1940, 192 стр., с иллюстрациями, 2 вкладными листами иллюстраций и карт. Цена в переплете 3 руб. 40 коп. Тираж 10 000 экз.

На стр. 167—182 дан экономико-географический очерк Таймырского и Эвенкийского национальных округов Красноярского края.





## По страницам иностранной печати

### ЭСКИМОССКАЯ СОБАКА



**В** журнале «Канадиан джеографикел джорнал» (выходит в Оттаве, столице Канады) напечатан очерк канадского полярного исследователя Дьюи Сопера об эскимосской собаке. Даем этот очерк в сокращенном виде.

Эскимосская собака восточной Арктики представляет собой крепкое, красивое на вид животное весом от 50 до 80 английских фунтов, в зависимости от возраста, пола и других факторов. Особь, находящаяся в благоприятных условиях, достигает порой даже 90—100 и более фунтов. Средний рост у плеч составляет 20—25 дюймов. В целом животное обладает могучим телом с толстой шеей и массивной грудной клеткой, короткими сильными ногами и небольшими густо покрытыми шерстью ступнями. Зимой тело обрастает густой шерстью в три-четыре дюйма длиной, переходящей в подобие гривы на шее и плечах.

Уместно привести следующие слова Пирри: «Эскимосская собака сильное, великодушное животное. Бывают собаки крупнее ее, бывают и красивее; имеются собаки, которые работают не хуже ее и бегают, будучи хорошо накормленными, столь же быстро и столь же далеко. Но нет другой собаки в мире, которая была бы в состоянии работать столь продолжительное время при самой низкой температуре и даже без пищи...»

Выносливость эскимосской собаки поразительна. Она приводила в изумление всякого, кому приходилось наблюдать собаку во время продолжительной работы на протяжении самых суровых периодов зимы. Собака переносит самые низкие температуры без всякого затруднения и спит обычно на снегу, не нуждаясь ни в каком навесе — даже в самые жестокие морозы. Только в снежную бурю, при сильном порывистом ветре со снегопадом собаки стараются найти убежище вблизи иглу или

за прикрытием больших снежных холмов и т. п.

С исключительной стойкостью выносят эти животные и голод. Известны случаи, когда собачьи упряжки работали безустали в труднейших условиях в течение ряда недель, получая при этом самое скудное питание, а в иные дни — оставаясь вовсе без пищи. Во время моего путешествия вдоль западного побережья Баффинова залива зимой 1929 г. собаки находились в пути почти непрерывно в течение 35 дней, покрыв за это время около 900 миль. Дули сильные ветры и стоял жестокий мороз. Единственным видом питания служило мороженое тюленье или моржовое мясо, притом в чрезвычайно скромных дозах. Последнее два дня они не получали никакой пищи. Тем не менее собаки пришли к месту назначения почти в таком же хорошем состоянии, с каким за 35 дней до этого покинули стоянку.

Эскимосы Баффиновой земли и других районов запрягают своих собак особым способом, именуемым обычно «фен» (веер). Каждая из собак упряжки привязана к саням отдельной постромкой, причем длина каждой постромки строго соразмерена с остальными. Благодаря этому собака может занять наиболее удобное для себя место в упряжке. Это особенно удобно в пересеченной местности, при переходе через узкие пространства или по пловучим льдинам. Головная собака, наиболее умная и ученая из всей упряжки, привязана к самой длинной постромке, примерно футов в 25—30.

Опытная головная собака быстро усваивает приказ погонщика и дружно ведет за собой всю упряжку. Но иногда погонщику приходится прибегать и к кнуту в 20—30 футов длины. Эскимос владеет бичом настолько ловко, что он без труда опускает его именно на ту собаку, которой он хочет сделать «внушение».

Обычно упряжка состоит из 10—12 собак, в зависимости от обстоятельств. Охот-

ник, выходящий один на охоту за тюленями на пловучие льдины, ограничивается упряжкой в 5—6 собак.

Полярный исследователь, отправляющийся в длительное путешествие с большим грузом, обычно обзаводится упряжкой в 12—16 отборных собак. Такие упряжки способны без труда тянуть до 1 000—1 200 фунтов, делая по 25—30 миль в день на плотном снегу. С несколько меньшим грузом упряжка хороших собак может пройти до 50, 60 и даже 70 миль в день. Но такие темпы достижимы только в те-

чение сравнительно непродолжительного периода времени.

Эскимосские собаки могут быть использованы не только в течение 7—8 зимних месяцев, но и летом — для переброски грузов. Эскимосы изготавливают довольно примитивные грузовые седла из тюленьей кожи для перевозки тяжестей. Физически сильные собаки в состоянии перевозить на себе груз, равный половине их собственного веса. Такой способ применяется эскимосами во время их длительных охот на карибу (вид оленя), из кожи которого изготавливается зимняя одежда.



*Собачья упряжка на острове Врангеля*

Фото А. Клюге



## Новости Арктики

### Строительство на Крайнем севере

**В** районах Арктики строятся шесть новых жилых домов для Гидрографического управления и три других дома. Архангельская строительная контора погрузила на суда необходимые строительные материалы. Отправлено в Арктику несколько бригад рабочих для ремонта полярных станций.

\*\*\*

«Северстрой» производит строительные работы в Усть-Порту для Усть-Енисейской экспедиции. Срубы для зданий, заготовленные на строительном дворе в Игарке, уже доставлены в Усть-Порт.

В течение года в Усть-Порту будут построены хлебопекарня, столовая, овощехранилище, склады, гараж, котельная, жилой дом и другие постройки.

Особый интерес представляет строительство 43 балков — передвижных домов, транспортируемых тракторами. Балки предназначены для бани, амбулатории, прачечной, столовой, жилых домов и пр.

\*\*\*

В Хатангском районе закончен сплав леса и начато строительство пекарни, столовой, нескольких складов и жилищ.

### Первые караваны судов в Арктике

Навигация этого года протекала в своеобразных условиях. Ледовая обстановка, создавшаяся к моменту выхода первого каравана в Арктику, не позволила ему идти по обычному пути через один из Ново-земельских проливов. Первому каравану пришлось пройти много севернее. Он обошел Новую землю и прошел мимо мыса Желания.

Ледовая обстановка на пути каравана была благоприятной. Из восьми первых судов шесть прошли в караване ледокола «Сталин» на остров Диксон, а остальные два

следовали самостоятельно. Чтобы избежать осложнений при самостоятельном проходе судов у ледовой кромки мыса Желания, ледокольный пароход «Литке» нес вахту у мыса Желания и был готов в нужный момент оказать помощь судам.

За северной кромкой льда непрерывно следило зверобойное судно «Нерпа», специально направленное сюда для несения службы.

К концу июля в порту Диксон, после бункеровки угля, был досрочно сформирован караван из восьми судов. 1 августа ледокол «И. Сталин» повел караван в направлении к проливу Вилькицкого.

### Новый ряж в порту Диксон

На острове Диксон развернулось строительство порта.

В порту будет установлен большой ряж — деревянный причал — длиной в 110 м, шириной в 15 м.

Заготовка ряжа в порту Диксон была затруднена из-за отсутствия леса на острове. По предложению инженера Главсевморпути т. Будтолаева, было решено построить ряж на материке и с началом навигации доставить его в готовом виде на остров.

Рубка ряжа производилась в Игарке. С началом навигации работы велись на плаву.

В первых числах августа пароход «Клим Ворошилов», зафрахтованный Главсевморпути, взял ряж на буксир. Он доставил его из Игарки вниз по Енисею к острову Диксон.

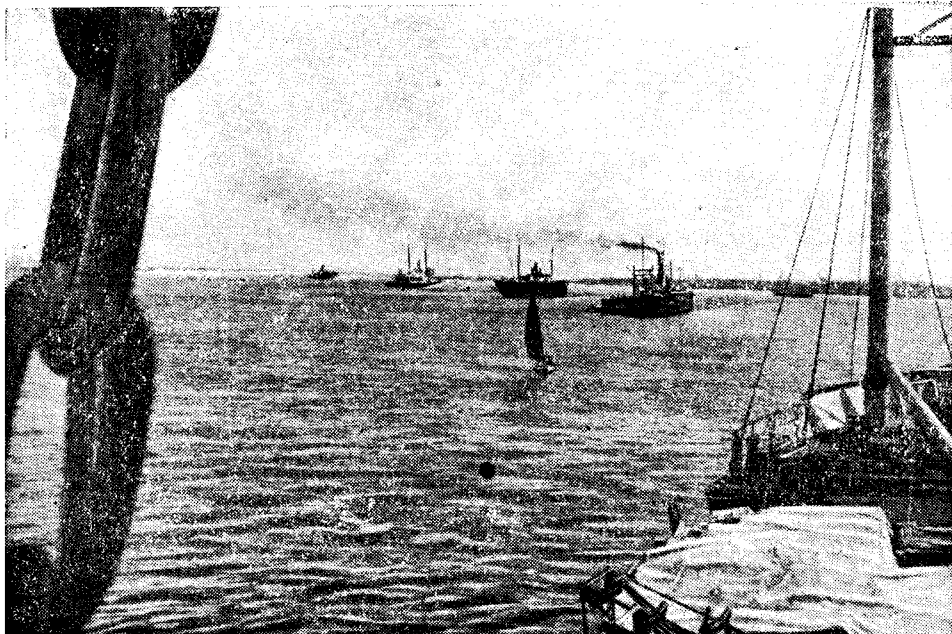
### Завоз молочного скота в Арктику

В этом году завозится молочный скот на Крайний север. Пароходом «Кара» доставлены из Архангельска в Нордвик 14 коров холмогорской породы и бык, в Сангарский совхоз завезено 12 племенных коров и бык. В совхозе «Полярный» на Игарке построена новая молочная ферма. Для фермы сюда доставлено 75 коров холмогорской породы и 2 быка. Скот перевезен по железной дороге до Красноярска, а оттуда до Игарки водным путем.

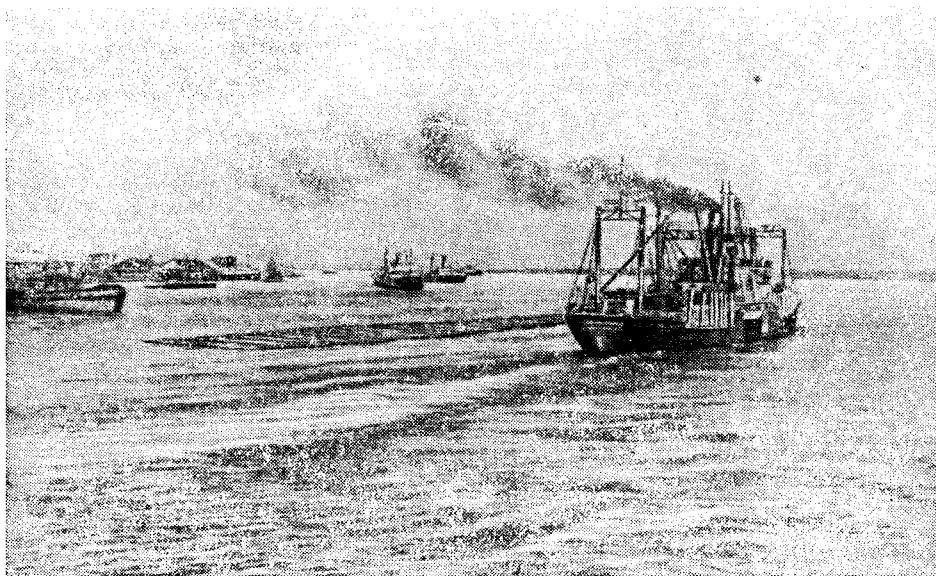


## АРКТИЧЕСКАЯ НАВИГАЦИЯ В 1940 г.

Фото Ал. Лесс



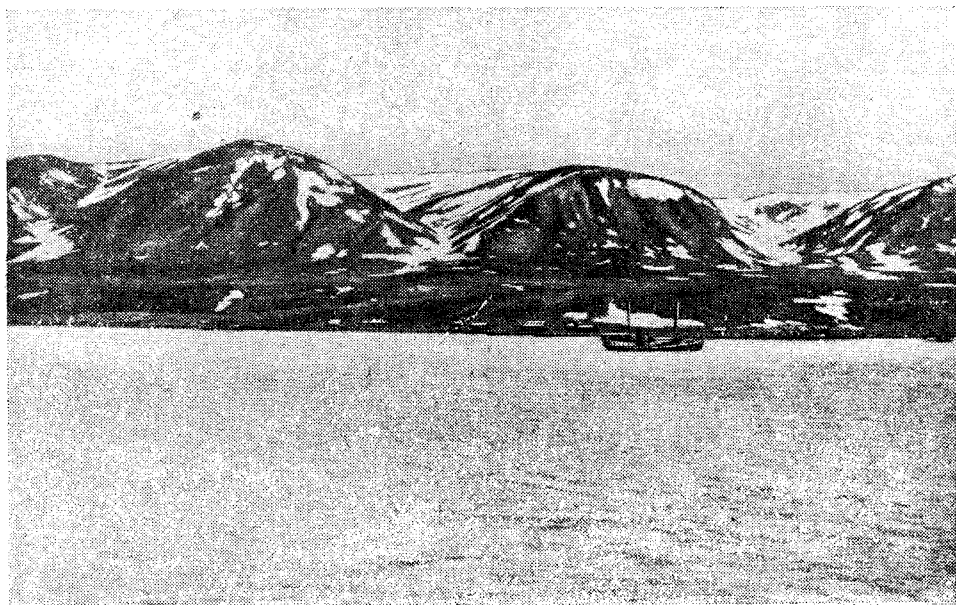
Архангельск. Июль. Торговый порт живет напряженной жизнью. Днем и ночью, не прекращаясь ни на минуту, идут погрузочные работы. Лучшие суда советского торгового флота энергично готовятся к выходу в Арктику. На снимке: рейд Архангельского торгового порта; погрузка судов, участвующих в арктической навигации 1940 г. Справа налево: «Диксон», «Сакко», «Аркос», «Революционер»



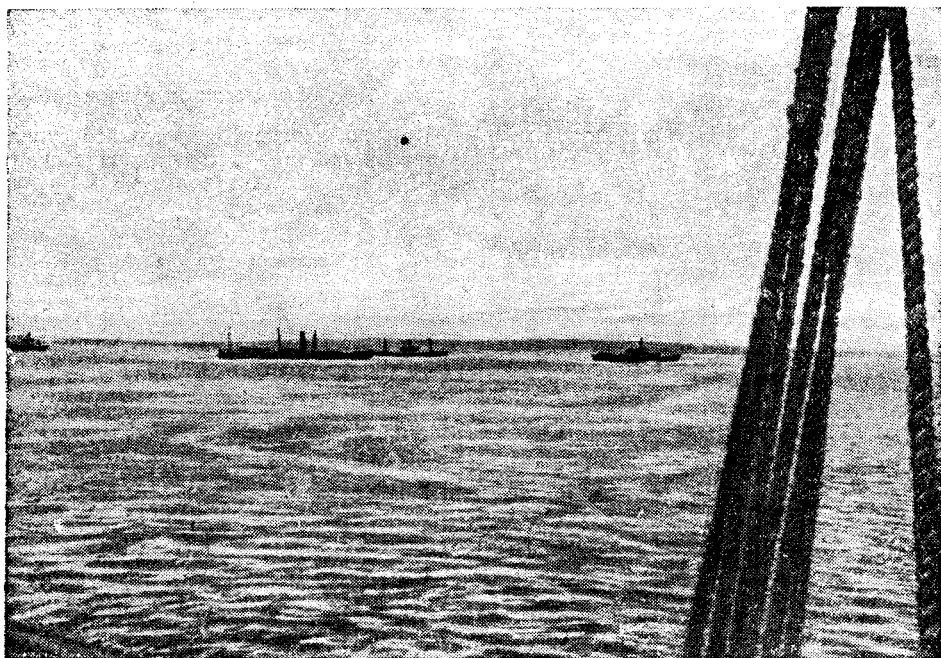
20 июля пароход «Революционер» тремя протяжными гудками простился с Архангельском и полным ходом направился к горлу Белого моря



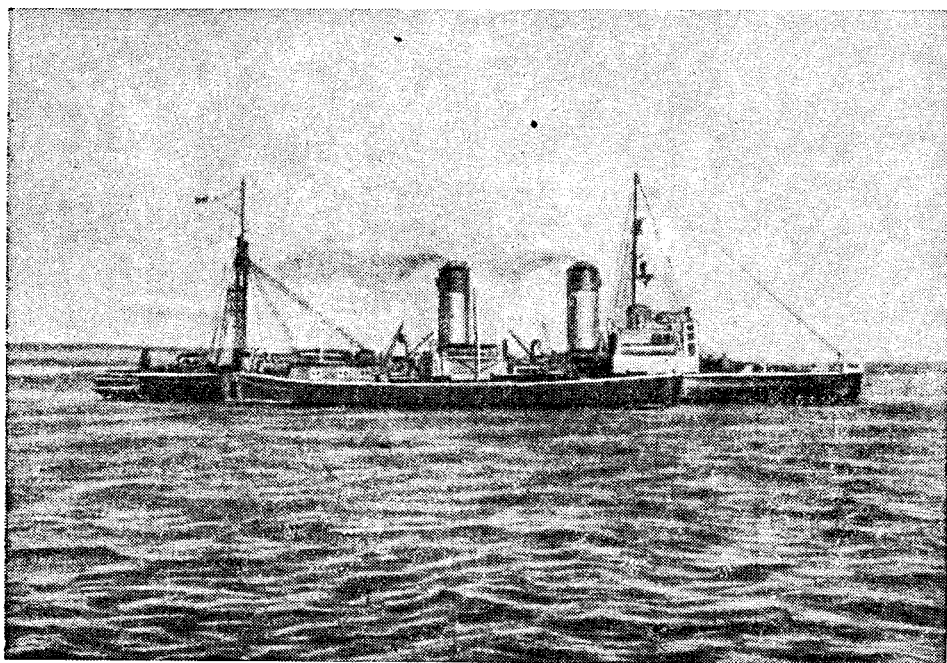
*В рейсе экипаж парохода «Диксон» широко развернул общественную работу: начали работать различные кружки, регулярно выходит стенная газета, демонстрируются звуковые кинофильмы. На снимке: занятия кружка ПВХО; руководитель кружка, старший помощник капитана парохода «Диксон» Н. П. Харюшев (слева), объясняет кочегару-стахановцу Г. С. Баранову устройство противогаса.*



*Пролив Маточкин Шар. Селение Лагерное. На переднем плане парусно-моторная шхуна «Норд». На борту «Норда» находится гидрографическая экспедиция, которая должна провести ряд гидрографических работ в различных пунктах Арктики.*



*На рассвете 28 июля суда первого арктического каравана прибыли на остров Диксон. Получив уголь, пароходы вечером 29 июля взяли курс на восток. Вслед за флагманом советского арктического флота — орденоносным ледоколом «И. Сталин» — двинулись в кильватер «Диксон», «Моссовет», «Правда», «Революционер», «Сакко», «Узбекистан». На снимке: суда первого каравана на рейде острова Диксон*



*Флагман советского арктического флота ордена Ленина ледокол «И. Сталин» бункеруется углем на рейде острова Диксон*

### Кружок английского языка в Тикси

Второй год на полярной станции Тикси существует кружок по изучению английского языка. Занятия в кружке проводятся регулярно 3 раза в месяц. В нем занимаются 6 работников станции. Руководит кружком полярница орденоносец-метеоролог т. Комова.

Со дня существования кружка проведено 53 занятия. За это время кружковцы научились читать небольшие рассказы, переводить их, ознакомились с английской грамматикой.

### Пионерлагерь на Чукотке

Впервые в этом году в бухте Провидения был открыт пионерский лагерь. В лагере отдыхало 24 пионера-школьника, отличника учебы, среди них 16 детей местных колхозников.

### Выставка «Освоение Арктики»

В Москве в Сокольническом парке культуры и отдыха в этом году открылась выставка Главсевморпути «Освоение Арктики».

За первый месяц выставку посетило 25 586 чел. Особенно большая посещаемость наблюдается в выходные дни, когда через выставку проходит до 4 тыс. чел.

Экспонаты выставки знакомят москвичей с работой по освоению трассы Северного морского пути, с деятельностью полярных станций, ростом хозяйства и подъемом культуры Севера.

Большое количество слушателей привлекла лекция капитана ледокольного

парохода «Г. Седов» Героя Советского Союза т. Бадигина, организованная культурно-массовым сектором Парка культуры и отдыха на открытой веранде парка.

### Ансамбль песни и пляски

Рабочий комитет Архангельской судовой организации организовал ансамбль песни и пляски. В ансамбле состоит более 50 рабочих и служащих судовой.

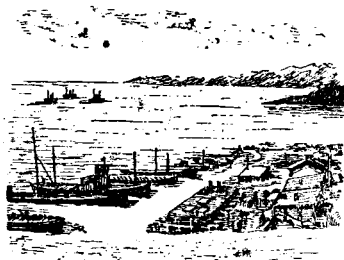
### Кино в тундре

В Хатангской тундре работает звуковая узкоплеченная кинопередвижка. Ненцы с большим интересом смотрят художественные кинофильмы: «Гайчи», «Девушка с характером» и др.

### Культинвентарь для Арктики

Политуправление и ЦК союза Севморпути для работников полярных станций, кораблей, портов, рудников, экспедиций, судововерфей, судоремонтного завода закупили на 350 тыс. руб. музыкальных инструментов, спортивного инвентаря, фотопринтеры, настольных игр и наглядных пособий по географии и военной работе.

Среди культурного инвентаря, направленного в Арктику, имеется: 3 комплекта инструментов духового оркестра, 3 комплекта домбрового, 9 — оркестра народных инструментов, 4 — шумового оркестра, 12 гармоний, 5 баянов, 70 патефонов, 5 000 пластинок, 355 пар лыж и т. д.



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, 2-43-86.

Сдано в набор 14/VIII 1940 г. Подписано к печати 9/X 1940 г. Бум. 70×118 см. 4 1/4 печ. л. +3 вклейки. 9,25 уч.-авт. л. 120.000 зн. в бум. л. Л 6759. Зак. тип. № 856. Тираж 11.000 экз.

Типография Профиздата. Москва, Крутицкий вал, 18.

Цена 2 руб.

СОВ АРХИВ

ОБЛ БИБЛИОТЕКЕ  
1.12

