

Советская Арктика

91 (с11) (05)

с 56

0-170316

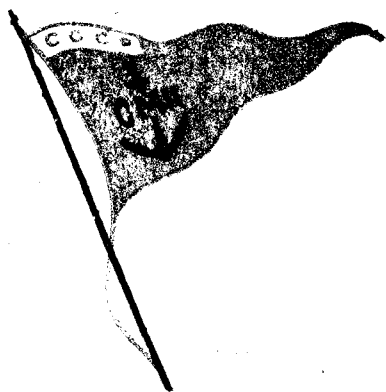
116



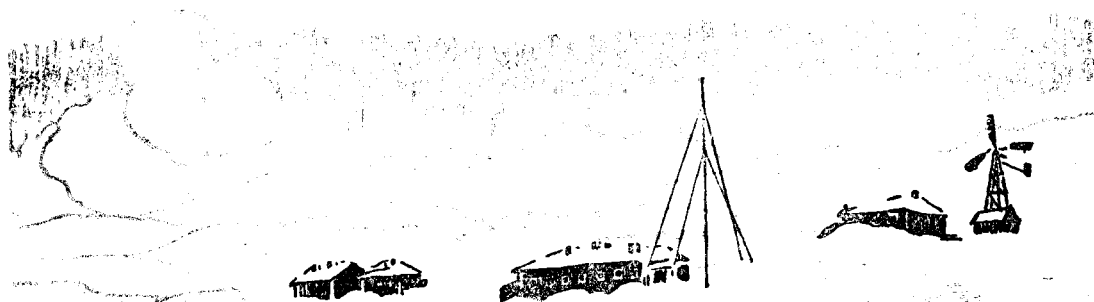
№ 10

ОКТАБРЬ 1940

Советская Арктика



915071
170316



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

● Издательство Главсевморпути ●

Советская Арктика

№ 10 • ОКТЯБРЬ • 1940

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

- Т. Лейзаренко — О политическом и культурном кругозоре полярника 3

ПРЕВРАТИМ СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ В НОРМАЛЬНО ДЕЙСТВУЮЩУЮ ВОДНУЮ МАГИСТРАЛЬ

- Э. Логунов — Опыт погрузки судов в Архангельске . 13
А. Марголин — Нужен ли карбасосплав по реке Лене 21
И. Лукашевич — Отчего получают излишние накладные расходы? 29
П. Клименко — Улучшить оперативную отчетность . 31

ЗНАТНЫЕ ЛЮДИ АРКТИКИ

- М. Величко — Семья Харитоновичей 33
Т. Караева — Полярный летчик Махоткин 40

В ЦЕНТРАЛЬНОМ ПОЛЯРНОМ БАССЕЙНЕ

(Материалы героического дрейфа ледокольного
парохода «Г. Седов»)

- К. Бадигин — Наши метеорологические наблюдения . 49

СОВЕТЫ МОЛОДЫМ ПОЛЯРНИКАМ

- Н. Синадский — О борьбе с цынгой 58

РУССКИЕ ПУТЕШЕСТВЕННИКИ И ИССЛЕДОВАТЕЛИ АРКТИКИ

- Вл. Попов-Штарк — Эдуард Толль 65

БИБЛИОГРАФИЯ

- К истории советских арктических кораблей . . . : 72

- ПО СТРАНИЦАМ ИНОСТРАННОЙ ПЕЧАТИ . . 75

- НОВОСТИ АРКТИКИ 77



Т. ЛЕЙЗАРЕНКО

О ПОЛИТИЧЕСКОМ И КУЛЬТУРНОМ КРУГОЗОРЕ ПОЛЯРНИКА



Марксистско-ленинское учение о коммунистическом обществе, где «исчезает иерархия людей при разделении труда, а с нею и противоречие между умственным и физическим трудом»¹, находит свое практическое осуществление в стране победившего социализма. Советский народ под руководством партии Ленина — Сталина создает новую, социалистическую экономику и культуру.

Говоря о преимуществах в отношении того лучшего, что создано в области культуры предшествующими общественно-экономическими формациями, Ленин не раз указывал на необходимость освоения культурного наследия прошлого. Он писал: «Нужно взять всю культуру, которую капитализм оставил, и из нее построить социализм. Нужно взять всю науку, технику, все знания, искусство. Без этого мы жизнь коммунистического общества построить не можем»².

Товарищ Сталин, подчеркивая политическое значение ленинского лозунга о культурной революции, говорил на XV съезде ВКП(б): «Культурное развитие рабочего класса и трудящихся масс крестьянства не только в смысле развития грамотности, хотя грамотность является основой всякой культурности, но, прежде всего, в смысле приобретения навыков и умения войти в дело управления страной, является основным рычагом улучшения государственного и всякого иного аппарата. В этом смысл и значение ленинского лозунга о культурной революции»³.

В течение тысячелетий наука, теория были достоянием ограниченной группы людей. И лишь советская власть открыла двери в науку, дав возможность широким массам трудящихся приобщиться к ней, обеспечила все материальные условия для роста наших кадров. Только в условиях советской власти, победы социализма, могли развернуться таланты народов нашей страны. Уничтожение эксплуататорских классов

¹ Из Программы Коминтерна.

² В. И. Ленин, Соч., т. XXIV, стр. 65.

³ И. Сталин, Политический отчет Центрального Комитета XV съезду ВКП(б).

и эксплуатации, победа и безраздельное господство социалистической собственности, расцвет социалистического демократизма—все это обеспечивает свободное политическое и культурное развитие каждого советского труженика. Именно на этой основе пышно расцветает народное творчество, подняты на гигантскую высоту искусство, театр, кино, музыка, живопись, архитектура, расширяется политический и культурный горизонт трудящихся.

Теория марксизма-ленинизма непобедима. Она дает возможность проникать в самые глубины исторического процесса, познать до дна его закономерности. Марксистско-ленинская наука является подлинной вершиной научных достижений человечества.

Подлинный большевик должен уметь правильно ориентироваться в сложной современной обстановке, уметь бороться, защищать и проводить в жизнь линию партии. Чтобы успешно осуществить это на деле, надо быть образованным, высококультурным, политически развитым человеком. Надо уметь сочетать практический организационный опыт со знанием великой теории — марксизма-ленинизма. Нашим кадрам необходимо систематически работать над расширением своего политического и культурного кругозора.

Под непосредственным руководством товарища Сталина создан такой замечательный труд, как «Краткий курс истории ВКП(б)», являющийся энциклопедией большевизма. Глубоко изучать этот труд, воплотивший в себе всю мудрость идей большевистской партии, — такова первейшая обязанность всех наших кадров, нашей интеллигенции. Ленин и Сталин, вожди партии и советского народа, наши учителя, — энциклопедически высокообразованные люди. Они стоят на вершине достигнутых человечеством знаний. К этому должны стремиться наши кадры.

Перед советскими полярниками поставлены партией и правительством огромные задачи. По решению XVIII съезда ВКП(б), Северный морской путь должен быть превращен к концу третьей пятилетки в нормально действующую водную магистраль, обеспечивающую планомерную связь с Дальним Востоком. Выполняя эту основную свою задачу, кадры полярников должны в совершенстве овладеть большевизмом.

«Почему мы, большевики, — говорил товарищ Молотов на I Всесоюзном совещании работников высшей школы в мае 1938 г., — придаем такое большое значение идейно-политическому воспитанию? Почему? Потому что размах нашего дела, размах дела социализма, требует этого. Размах нашего дела настолько велик, проводимое советской властью переустройство жизни вносит такие коренные изменения, что в наших условиях нельзя замыкаться только в повседневные дела и текущие нужды, а необходимо сознательно относиться к генеральному пути нашего развития, к историческим событиям, участниками которых мы являемся. Мы, большевики, считаем, что верным компасом в исторических событиях может служить ленинизм, раскрывающий их действительную сущность».

Многие товарищи, по-настоящему овладевающие теорией марксизма-ленинизма, заметно растут на работе. Вот что пишет т. Якушева Ольга Константиновна, работающая врачом на полярной станции Маточкин Шар:

«Раньше я каждую свободную минуту уделяла тому, чтобы совершенствоваться в области познания медицины, но этого было мало. Мне хорошо запомнились слова товарища Сталина, сказанные им на XVIII съезде ВКП(б). Он говорил: «Нет необходимости, чтобы специалист-медик был вместе с тем специалистом по физике или ботанике и наоборот. Но есть одна отрасль науки, знание которой должно быть обязательным для большевиков всех отраслей науки, — это



Слушатели курсов командно-политического состава при Колымо-Индигирском политотделе в Зырянке в 1940 г.

марксистско-ленинская наука об обществе, о законах развития общества, о законах развития пролетарской революции, о законах развития социалистического строительства, о победе коммунизма». После того как я серьезно занялась своим политическим самообразованием, — пишет Ольга Константиновна, — и медицина по-другому выглядит. Глубже осмысливаешь свою работу».

Тов. Якушева много читает, с увлечением работает над основами марксизма-ленинизма. Чувствуется ее производственный рост. Она систематически совершенствует свои знания, повышает свою квалификацию и заслуженно пользуется авторитетом среди полярников и местного национального населения.

Тов. Якушева прочитала ряд произведений Ленина: «Что такое «друзья народа» и как они воюют против социал-демократов?», «Что делать?», «Детская болезнь «левизны» в коммунизме»; работы Сталина: «Об основах ленинизма», «Лондонский съезд РСДРП» (записки делегата), «Год великого перелома»; Энгельса: «Диалектика природы» и др. Ольга Константиновна читает и художественную литературу.

Она часто по радио запрашивает ответы на вопросы, которые для нее непонятны, например: «как понимать «непрерывность революции», «отрицают ли большевики реформы», «кто такие децисты» и много других вопросов. Отдел пропаганды Политуправления установил с т. Якушевой постоянную связь, оказывая ей помощь в политическом самообразовании.

Политический и культурный рост дал возможность т. Якушевой выступать с рядом популярных лекций перед коллективом на такие те-

мы: «Что дала советская власть женщине», «Дарвин и его учение», «Борьба Ленина с ликвидаторами и экономистами».

Тов. Сусллов, работник Арктического института, изучая шестую главу «Краткого курса истории ВКП(б)», составил очень интересные таблицы по вопросам концентрации и централизации капитала накануне первой империалистической войны. В процессе этой работы он исследовал отдельные архивные документы, справочники, экономические обзоры.

Бывший начальник одной гидрографической экспедиции, т. Алексеев, в своей книжке «Зимовка на «Торосе» пишет о том, что, тщательно готовясь к экспедиции, он позаботился, чтобы участники ее не отстали в культурном отношении от коллективов Большой земли. В судовой библиотеке «Тороса» были подобраны все необходимые книги: полное собрание сочинений Ленина, все вышедшие из печати работы Сталина, 500 томов художественной и много технической литературы.

Зимовка на «Торосе» прошла успешно не только с точки зрения производственной работы. Участники экспедиции значительно расширили свой культурно-политический кругозор. Занятия по самообразованию пользовались большой популярностью среди коллектива. Начав с небольшого, полярники в дальнейшем перешли к серьезной, углубленной работе над собой, к изучению отдельных книг, насыщенных историко-философско-теоретическим содержанием.

С особым интересом, как пишет начальник экспедиции т. Алексеев, полярники отнеслись к лекциям по истории партии. Слушатели заранее тщательно готовились к лекциям, и у каждого были свои вопросы к лектору. Но часто было и так, что местный лектор затруднялся ответить на заданный вопрос. Тогда на помощь приходило радио, которое приносило с Большой земли исчерпывающий ответ по затронутому вопросу. За Полярным кругом труженики, осваивающие Северный морской путь, получали необходимые ответы, чтобы еще более вооружить себя необходимыми знаниями.

Почти все участники экспедиции во время зимовки изучили курс михеевской астрономии и другие науки.

Систематическая учеба на «Торосе» значительно способствовала производственной работе. Коллектив провел большие научные исследования Северной морской трассы, дав в руки капитанам судов новые материалы для успешного плавания.

Полярники на опыте убедились, что без расширения своего культурного и политического кругозора, без систематической работы над собой трудно осуществлять поставленные задачи.

Большой интерес представляет письмо полярника Иванова, в котором он рассказывает, как повышает свой теоретический и культурный уровень:

«Усвоение марксистско-ленинской теории, диалектического и исторического материализма, истории, географии и т. д. дает мне возможность правильно ориентироваться в сущности самых различных явлений общественной жизни прошлого и настоящего. Мне понятно, например, почему норвежский композитор Григ не мог писать таких величественных симфоний, призывающих к борьбе с тиранией, к борьбе за свободу человека, которые писал Бетховен. Слушая произведения современной музыкальной школы Франции, — чувствуешь в них упадок буржуазной культуры. Читаешь в газетах о притязаниях Японии на Голландскую Индию и Французский Индо-Китай — и становятся понятны корни этих притязаний. Точно так же отдаешь себе ясный отчет, почему США так усиленно оказывают помощь Англии: крах Британии приведет к серьезным затруднениям США на мировой арене. По-

нимаешь, почему Германия в этой войне избрала тактику молниеносного, стремительного удара, и т. д. и т. п. Но это можно уловить, только ориентируясь в общем арсенале человеческих знаний.

Все это я прекрасно прочувствовал на своем опыте. Опираясь на марксистско-ленинскую теорию, на диалектический материализм и на опыт других наук, мне удалось наметить более или менее правильный путь в своих исследованиях в области ледовых прогнозов, определить перспективы развития прогностической деятельности. А это очень важно, чтобы не двигаться наощупь, не разбрасываться, не шарахаться из стороны в сторону».

Повышенная культура в работе, добросовестное отношение к порученному делу, творческая инициатива — таков стиль работы гидролога т. Иванова. За активное участие в освоении Сталинской трассы Северного морского пути т. Иванов Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР награжден орденом «Знак Почета».

Интерес полярников к истории нашей родины, истории народов и государств других стран — огромный. Если радиоволны приносят в Арктику весточку о том, что вышла в свет новая книга или документы по истории, интеллигенция, руководящие кадры сейчас же шлют запросы: «Первым отходящим самолетом прошу направить вышедшую книгу».

Непрерывно повышать свою производственно-деловую квалификацию, участвовать в политической жизни страны, регулярно работать над собой начальник штаба N-ской авиагруппы т. Протасов научился, еще будучи бойцом и командиром Красной армии. Сейчас т. Протасов серьезно занимается изучением истории народов СССР. Он никогда не ссылается на «объективные» причины, которыми нередко оправдывают свою политическую отсталость некоторые работники. Тов. Протасов находит время для самообразования.

Он хорошо изучил и разобрал такие исторические темы, как народное движение в русском государстве XVII века и борьба русского народа за свою независимость в XVIII веке. Изучая историю партии, он подробно ознакомился с историей XIX века, изучил материалы Отечественной войны и ряд других исторических документов, характеризующих этот период. Интересуясь историей, т. Протасов прочитал также известные произведения: Герцена «Былое и думы» и Толстого «Война и мир».

* * *

Тов. Александров в своей статье в газете «Правда» «О культурном кругозоре большевика» писал о том, что нельзя стать образованным, культурным человеком нашей эпохи, будучи равнодушным к художественной литературе — и классической и современной, русской и иностранной. Чтобы понять все значение художественной литературы, стоит только вспомнить, сколь часто обращаются к ее образам Маркс, Энгельс, Ленин, Сталин, используя эти образы как боевое оружие партии пролетариата.

Любимейшим занятием советских полярников в свободное время является чтение художественной литературы, творческие литературные вечера, особенно на полярных станциях. Книжным фондам отдельных полярных станций и других пунктов Арктики могут позавидовать многие библиотеки даже Большой земли. Например, на полярной станции мыса Желания библиотека укомплектована прекрасной художественной литературой. Здесь мы находим полное собрание сочинений Гончарова, Короленко, Пушкина, Гоголя, Щедрина, Островского, Толстого, Горького, много книг Ромэн Роллана, Эмиль Золя, Шекспира, Гюго и др.

Большое место занимают в библиотеке книги писателей Новикова-Прибоя, Серафимовича, Н. Островского, Шолохова, Маяковского и др.

Здесь установился обычай: в свободное время, особенно в полярную ночь, устраивать литературные собеседования по той или иной прочитанной книге. Постоянными участниками таких собеседований являются врач т. Добрынин, аэролог т. Снегирев, молодой радиотехник комсомолец т. Низовцев. Последний только за прошлый год прочел десятки книг, в числе которых «Мать», «Мещане», «Жизнь Клима Самгина» Горького, «На защиту нового мира», «Клерамбо» Ромэн Роллана, «Город в степи» Серафимовича и много других.

На полярной станции острова Генриетта библиотечный фонд составляет 900 томов. В распоряжении полярников острова Вайгача находится библиотека более чем в 1 000 томов.

Библиотеки ледоколов «И. Сталин», «Л. Каганович», «Красин», ледореза «Литке» и др. насчитывают каждая несколько тысяч томов. Моряки арктического флота проявляют исключительный интерес к художественной литературе. Много уделяется внимания проведению литературных дискуссий, литературных вечеров. Совсем недавно был организован очень интересный горьковский вечер на ледоколе «И. Сталин». Доклад о творчестве Горького сделал редактор газеты т. Любович. Выступавшие товарищи показали глубокое знание творчества А. М. Горького.

В 1940 г. Политуправление Главсевморпути пополнило библиотеки ледоколов, полярных станций и предприятий Севморпути новой политической и художественной литературой более чем на полмиллиона рублей.

Большим событием в культурной жизни полярников в 1940 г. было открытие радиоцентра на мысе Шмидта. В радиотрансляционные центры на остров Диксон и мыс Шмидта были посланы квалифицированные лекторы Политуправления тт. Головин и Шкребец и дикторы Всесоюзного радиокомитета тт. Телятников и Анохин, о работе которых с удовлетворением отзываются слушатели-полярники.

Радиоцентры Арктики регулярно снабжаются большим количеством материалов для радиопередач на политические темы, для литературно-музыкальных и детских передач, а также тонфильмами, составленными в основном из классической музыки, опер и оперетт советских композиторов.

Для иллюстрации радиовещания в Арктике приведем план передач радиоцентра острова Диксон за последнюю пятидневку мая 1940 г.

- 27/V 17.00 — 17.45 Лекция «Основные черты марксистско-диалектического метода».
- 17.45 — 18.00 Ответы на вопросы полярников.
- 18.00 — 18.30 Московские и арктические известия.
- 18.30 — 20.00 Литературно-музыкальная передача.
- 28/V 17.00 — 17.30 Статья «Второе Баку».
- 17.30 — 18.00 Вестник — международное обозрение.
- 18.00 — 18.30 Московские и арктические известия.
- 18.30 — 19.00 Литературная передача. Горький — «В людях».
- 19.00 — 20.00 2-я симфония Бородина (тонфильм).
- 29/V 17.00 — 17.40 Лекция «Роль идей в общественном развитии».
- 17.40 — 18.00 Музыка (песни из кинофильмов).
- 18.00 — 18.15 Московские известия.
- 18.15 — 20.00 Монтаж оперы «Руслан и Людмила».
- 30/V 17.00 — 20.00 Передача художественной самодеятельности полярников Диксона.



В кают-компании ледокола «И. Сталин»

31/V 17.00 — 17.45 Лекция о работе Сталина «Марксизм и национальный вопрос».

17.45 — 18.00 Музыка.

18.00 — 18.30 Московские и арктические известия.

18.30 — 19.00 Литературная передача. Отрывки из произведений Чехова.

19.00 — 20.00 Концерт (граммзапись).

В суровых условиях Арктики выковываются мужественные и смелые люди, которых никогда не покидают бодрость духа и жизнерадостность. У полярников огромный интерес к музыке, к песне. Да оно и понятно: музыка обогащает человека, помогает ему жить и бороться.

В навигацию 1939 г. проф. Московской государственной консерватории т. Дьяков, побывавший в Арктике, писал: «Когда мы впервые выезжали в Арктику, перед нами возник вопрос, с каким репертуаром можно выступать среди народов Севера и полярников. Мы много дискутировали в консерватории, что дать полярникам. Остановились на продвижении классической музыки. И мы не ошиблись. Когда выступали артисты Московской консерватории на полярных станциях, среди народов Крайнего севера с программой, составленной в основном из произведений композиторов Бородина, Даргомыжского, Чайковского, Глинки и других, я сам видел, с какой жадностью слушали полярники эти концерты. В своих отзывах и пожеланиях полярники просили исполнить отдельные отрывки из опер «Князь Игорь», «Пиковая дама» и др.

Артисты с особым удовлетворением, со свойственной им темпераментностью удовлетворяли запросы полярников».

С большим интересом слушают полярники радиоконцерты, организуемые Всесоюзным радиокомитетом. В декаду советской музыки были представлены произведения композиторов всех союзных республик. Декада показала, что творчество советских композиторов и исполнительское мастерство выходят на первое место не только в нашей стране, но и за ее рубежами. Особенно радостно и знаменательно то, что выдающиеся музыкальные ценности создаются композиторами всех народов нашей многонациональной родины.

Политуправление получило от полярников много писем-откликов по поводу радиоконцертов. Все они наполнены чувством радости за то, что в нашей стране, где бы человек ни находился,—для него родиной, партией, Сталиным создаются все условия для культурного роста.

* * *

Одна из неотложных задач пропагандистской работы — вооружить наши кадры знанием экономики предприятия. Известно, что культура работы на предприятии, на корабле, в учреждении прежде всего определяется четким планированием и организованностью. «Планы, — говорил товарищ Молотов на XVIII съезде ВКП(б), — дают нам единство воли и единство цели во всем народном труде».

К сожалению, у нас еще находятся руководители, которые все делают по интуиции, организуют работу не по научному методу. И совершенно правильно сделали отдельные партийные организации, когда поставили перед собой задачу — привить вкус к научному методу организации и планирования, к вопросам экономики.

На строительстве Мурманского судоремонтного завода для хозяйственных руководителей был организован цикл лекций по вопросам: «Основная экономическая задача СССР и борьба за производительность труда», «Организация и планирование труда и зарплаты», «Баланс промышленного предприятия и его анализ», «Финансово-хозяйственный расчет в промышленном строительстве», «Статистический бухгалтерский учет на предприятии», «О методе строительства доков» и др.

Лекции читали экономисты, бухгалтеры, инженеры. Они часто иллюстрировали основные теоретические положения фактами из производственной жизни строительства. Эти лекции значительно помогли руководящим работникам, партийно-хозяйственному активу по-настоящему вникнуть в экономику своего производства и расширить кругозор наших кадров.

Чтобы помочь товарищам в изучении политической экономии, была прочитана также лекция на тему: «Как работать над «Капиталом» К. Маркса».

Совершенно иная картина наблюдается на заводе им. Побезимова. Здесь укоренилась негодная практика — работать «на авось». Это тяжело отражается на производстве. Заводское и внутрицеховое планирование поставлено плохо. У многих начальников цехов план не в почете. Когда мы спросили одного начальника цеха, как планируется работа в цехе, он ответил: «Обратитесь в плановый отдел, а мы работаем по заданиям главного инженера».

До сих пор многие руководящие работники — начальники отделов, цехов — не умеют читать баланс, передоверяя целиком все это дело главному бухгалтеру. В силу этого они не могут понять по-настоящему, что такое хозрасчет, себестоимость, не могут разобраться в существе работы завода.

Нет сомнения, что если бы парторганизация по-серьезному взялась и помогла хозяйственным руководителям в их экономическом образовании, результаты были бы в пользу работы завода.

Дельный экономист, — учил Ленин, — вместо пустяковых тезисов засядет за изучение отчета, цифр, данных, проанализирует собственный практический вывод и скажет: «Ошибка там-то, исправить ее надо так-то».

Партийные организации должны оказывать повседневную помощь партийно-хозяйственному активу в познании вопросов экономики. Изучение этих вопросов поможет нашим хозяйственным кадрам овладеть новыми высотами культуры.

* * *

Культурный и политический кругозор советских полярников непрерывно расширяется. Об этом свидетельствует возросший интерес к овладению марксизмом-ленинизмом, интерес к истории народов СССР, литературе, музыке и т. д.

Однако в нашей среде имеется еще немало людей, которые не осознавали важности и необходимости повышения своего идейно-политического и культурного уровня. Есть еще отдельные руководители, которые из-за чрезмерных заседаний и совещаний не находят времени для самообразования.

Перед нами планы работ сангарских организаций, из которых мы видим, что их руководители чрезмерно увлекаются заседательской суетней. Нет почти ни одного дня, чтобы руководящие кадры не были на каком-нибудь совещании или заседании. Спрашивается: как можно руководить, когда сами руководители не умеют находить время для самообразования, для своего идейно-политического роста?

Ленин решительно выступал против таких руководителей, которые то и делают, что заседают да пишут резолюции, и к тому же не проверяют их выполнения. Ленин одобрил стихотворение поэта Маяковского, который незабываемо ярко в своем произведении «Прозаседавшиеся» высмеял заседательскую суетню.

У нас еще находятся люди, которые оправдывают свое идейное убожество ссылкой на загруженность работой, на якобы «нехватку времени». Это пустые отговорки, давно опровергнутые жизнью. На проверке такая «сгсрхзагруженность» всегда оказывается ложной, не вызываемой действительными требованиями.

У нас есть и такие люди, которые непрочь преувеличить свои «знания». Когда перед ними ставишь вопрос о необходимости систематически работать над собой, то нередко получаешь ответ: «Мне это все уже известно». Когда же с такими товарищами побеседуешь откровенно, то оказывается, что они весьма отстали и в теоретическом и в культурном отношении.

Встречаются и такие руководители, которые не посещают лекций и консультаций, рассуждая при этом так: «Я руководитель, меня могут спросить, и если я не отвечу, то потеряю авторитет среди товарищей». Так, например, рассуждал бывший управляющий трестом «Нордвикстрой» т. Куц. За время пребывания в Арктике он не посетил ни одной лекции, не занимался самообразованием. Такое пренебрежительное отношение к теории отрицательно отразилось на практической работе т. Куца.

Тов. Ц., работавший начальником одной полярной станции, за два года пребывания на станции не прочел ни одной книги. Свою производственную квалификацию он также не повышал. Молодежь, работающая на этой полярной станции, перегнала своего «руководителя».

Вместо того чтобы поинтересоваться, что нового есть в технической литературе по метеорологии, по вопросам пуска радиозондов и т. д., т. Ц. работал по-старинке. В результате, пущенные радиозонды не давали никакой эффективности. А когда товарищи указывали ему, что необходимо руководствоваться последними техническими данными, т. Ц. обвинял их, что они под него «подкапываются» и т. д.

Управление полярных станций вынуждено было освободить такого «руководителя» и вместо него назначить другого работника. Новый начальник станции, комсомолец, регулярно следит за новинками по своей специальности, систематически повышает свой культурный и технический уровень. Работа полярной станции значительно улучшилась.

Заместитель директора Качугской судовой верфи т. Петров не работает над повышением своего идейно-политического и технического уровня. И неудивительно, что даже элементарные вопросы организации производства, труда и планирования ему часто непонятны. Он неспособен рассматривать свое производство как составную часть освоения Северного морского пути. Разрешая отдельные вопросы, он подходит к ним с точки зрения узкого делаяги, не видя перспектив их дальнейшего развития.

Отставание отдельных товарищей в идейно-политическом и культурном развитии заслуживает общественного осуждения. Необходимо создать общественное мнение против тех, кто упорно не работает над повышением своего культурного и политического кругозора, чтобы этим людям было стыдно за свое невежество, за свою теоретическую отсталость, чтобы они почувствовали жгучую потребность сесть за книгу, учиться, обогащать свой теоретический багаж.

Именно сейчас, когда партия и правительство поставили перед нами задачу борьбы за железную трудовую дисциплину, за высокое качество выпускаемой продукции, за высокую производительность труда, за большевистское освоение Северной морской трассы, — политическая и теоретическая подготовка кадров советских полярников приобретает особое значение.

Только отсталые люди могут рассуждать, что можно отложить свою теоретическую подготовку. Подлинные большевики всегда сочетали и сочетают повседневную практическую работу с упорной теоретической учебой, ибо одно без другого немислимо.

«Ленинец, — говорил товарищ Сталин на XVIII съезде ВКП(б), — не может быть только специалистом облюбованной им отрасли науки, — он должен быть вместе с тем политиком-общественником, живо интересующимся судьбой своей страны, знакомым с законами общественного развития, умеющим пользоваться этими законами и стремящимся быть активным участником политического руководства страной. Это будет, конечно, дополнительной нагрузкой для большевиков-специалистов. Но это будет такая нагрузка, результаты которой окупятся с лихвой».





Превратим Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль

Э. ЛОГУНОВ

ОПЫТ ПОГРУЗКИ СУДОВ В АРХАНГЕЛЬСКЕ ¹



год знаменателен для арктической навигационной практики во многих отношениях. В частности, он является пятым годом регулярного плавания грузовых кораблей по всей трассе Северного морского пути и вторым годом его коммерческой эксплуатации.

В 1940 г. из Архангельского порта в различные пункты Арктики, по предварительному подсчету, отправлено в общей сложности свыше 26 тыс. т технических и продовольственных грузов, причем сверх плана погрузжено свыше 1,5 тыс. т. Это, бесспорно, серьезный вклад в дело дальнейшего освоения Крайнего севера, один из показателей того, что Северный морской путь успешно превращается в нормально действующую водную магистраль.

Погрузочные операции 1940 г. в Архангельске по крайней мере в два раза превышали погрузки, проводившиеся в прошлые годы. И совершенно бесспорными оказались разговоры об отсутствии в Архангельске необходимых условий к такому масштабу работ. Причальный фронт, складское хозяйство, рейдовый флот и автотранспорт вполне обеспечивали подготовку и отгрузку этого количества грузов. В преднавигационный период грузы прибывали на место, в общем, довольно интенсивно, особенно грузы Торгового управления. Таким образом, до начала отгрузочных операций в Архангельске были налицо вполне благоприятные условия для их успешного проведения.

По сравнению с прошлыми годами, архангельские организации Северного пути отгрузили в Арктику огромное количество свежих овощей урожая этого года, в том числе даже красные помидоры.

Погрузить необходимое количество живого скота многим казалось невозможным. Выручило впервые примененное строительство на судах двухэтажных скотных дворов с влагонепроницаемым полом (на второй этаж грузили свиней). Этот опыт себя блестяще оправдал. Почти весь имевшийся скот был отправлен.

При обработке судов Архангельским агентством Мурманского арктического пароходства применялся проверенный в прошлую навига-

¹ Печатается в порядке предложения.

цию метод: к пароходам прикреплялись конкретные лица, ответственные за весь процесс работы — от бункеровки до ухода судов от причалов на рейд. Для этой цели Архангельское агентство Мурманского арктического пароходства привлекло групповых капитанов, дожидавшихся ухода судов в море, — тт. А. Г. Корельского, А. Я. Штумпфа, Ф. И. Воробьева, а также штурмана резерва т. В. П. Корельского. Используя свой многолетний опыт, они помогли организации Севморпути комплектовать суда, налаживать погрузку, на ходу перестраивать процесс работы из-за дефектности каргопланов, составленных аквизиторами порта, а также из-за несвоевременной подачи грузов и др.

Однако эти положительные стороны работы агентства не дают основания успокаиваться, тем более что агентство использовало далеко не все имевшиеся у него возможности для четкой и налаженной работы.

Отдельные звенья агентства в напряженный период погрузки работали недостаточно согласованно, и зачастую сектор эксплуатации, группа эксплуатации на Бакарице, отдел снабжения и рейдовый флот напоминали персонажей из знаменитой басни Крылова «Лебедь, рак и щука».

Как Мурманское арктическое пароходство помогало своему агентству в проведении навигации? Серьезную помощь Архангельскому агентству оказал только заместитель начальника пароходства т. Н. И. Сокольский, сумевший за короткое пребывание в Архангельске организовать консолидированную группу и наладить методику ее работы. Остальные представители пароходства посещали агентство «на летам», не оставляя заметного следа своего пребывания. Наглядным примером этому может служить «бурная деятельность» работника коммерческой части пароходства т. Иванова. В Архангельск он приехал еще в мае. Что же он успел сделать? Буквально ничего. Даже такое поручение, как собрать складской и оперативный аппарат Торгового отделения и Арктикснаба, чтобы проинструктировать его по вопросам комплектования грузов, он не выполнил.

Фактического влияния на оперативную работу агентства пароходство не оказывало, да и не могло оказывать, будучи территориально оторвано. Кроме того, размах и значение работ требовали непосредственного руководства Главсевморпути. Агентство, лишь формально придерживаясь субординации, ограничивалось посылкой в Мурманск копий всех сводок и информации, направляемых в центр.

Где же реальная польза от ликвидации Архангельской морской конторы? Ее нет! Конкретное руководство подменено мелкой опекой пароходства и излишней писаниной. Бумажный поток в агентстве значительно возрос, и нередко в нем тонут живые дела. Каждый день почти приносит агентству многочисленные приказы, директивы, отношения. Но обнаружить в них деловые указания по тем или другим вопросам невозможно. Нет в них ни слова и о том, как агентство должно было подготовиться к приходу пароходов «Сталинград» и «Дежнев». Между тем именно эти пароходы, направленные самим пароходством, пришли в Архангельск, не имея на борту необходимого оборудования для погрузки. На «Сталинграде» не было тросов на тяжеловесных стрелах. Не было на этих пароходах полагавшегося количества спасательных приборов, спецодежды, инструмента и т. п.

Вся переписка между агентством и пароходством посвящена третьестепенным, а зачастую и «кляузным» вопросам. Мелкая опека, бумажное руководство, ограничение агентства в правах безусловно отражаются и на темпах и на качестве его работы. Опыт навигации этого года и исключительное значение Архангельска в эксплуатационном и коммерческом освоении Северного морского пути действительно дикту-

ют необходимость создать в Архангельске самостоятельное арктическое пароходство, подчиненное непосредственно Москве. Это можно сделать за счет разукрупнения непомерно разбухшего аппарата Мурманского арктического пароходства. Это тем более необходимо, что все остальные архангельские организации Севморпути непосредственно подчиняются центру.

* * *

Чтобы своевременно и высококачественно подготовиться к навигации 1940 г. и улучшить работу всех организаций и предприятий Севморпути, в приказе по Главному управлению Севморпути от 31 января с. г. указывалось, в частности, что необходимо «закончить завоз товаров и материалов в порты отправления: по Архангельску и Мурманску 1 июля 1940 г...».

Этот пункт приказа непосредственно относится и к Архангельскому отделению Арктикснаба. По сравнению с прошлым годом условия его работы были несравненно более благоприятными. Достаточно сказать, что оперативная деятельность отделения Арктикснаба была своевременно обеспечена средствами, а основные грузы поступали значительно оживленнее, чем в прошлые годы. И все же отделение работало из рук вон плохо.

До самого окончания отгрузок не был известен даже перечень товаров, отправляемых потребителю. А при такой системе невозможно было установить, прибыл ли полностью груз для того или другого потребителя не только в запланированный срок, но даже к моменту постановки судов под погрузку. Каждому грузу отделение радовалось, точно ребенок новогоднему подарку, потому что оно работало в неведении как о базах, от которых должен поступить груз, так и о его ассортименте. Все эти сведения работники отделения черпали в большинстве из извещений, которые, кстати сказать, зачастую получались значительно позже груза.

В чем же причина столь плохой работы Архангельского отделения Арктикснаба?

В первую очередь — в никудышной, безобразной работе Центрального Арктикснаба и его Карачаровской базы, не обеспечивших отделения ни соответствующей предварительной информацией о характере, количествах и сроках присылки грузов, ни достаточным живым руководством в подготовительный период.

Вот лишь некоторые «образцы» «руководящей» деятельности Центрального Арктикснаба.

Отгрузки на Колыму и Индигирку были переключены из Архангельска в Мурманск еще 5 апреля. Но грузы для них засылались в Архангельск вплоть до конца июля. А грузы янского, тиксинского и нордвикского направлений не только упорно прибывали в Архангельск, но и разнаряжались центральным аппаратом Арктикснаба в самые поздние сроки — вплоть до первых чисел августа. Надо ли удивляться, что многие грузы не попали на пароходы?

Немало было и таких случаев, когда, например, груз для полярной станции Уединение отправили из Москвы в Архангельск 16 июля, т. е. в то время, когда ледокольный пароход «Сибиряков» уже давно был в рейсе.

На Карачаровской базе производилось так называемое комплектование грузов. Но какая могла быть польза от этого комплектования, если в Архангельске приходилось распаковывать каждое место, чтобы проверить его содержимое? А проверять принуждали обстоятельства: то

груз присылали без документов, то в худой таре, то прибывали вoportу изменения в спецификациях и т. п.

Неполадки в работе центрального аппарата Арктикснаба и Карачаровской базы, несомненно, крайне отрицательно влияли на работу Архангельского отделения Арктикснаба. Но в этом ли только корень зла? Где же личная инициатива коллектива отделения? Ведь успешно бороться с неполадками, преодолевать трудности можно лишь тогда, когда каждый работник проявляет творческую инициативу, когда мысли и воля всего коллектива направлены к единой цели. Была ли такая мобилизация работников в самом отделении? Нет, ее не было. Если проанализировать работу бухгалтерии и планового отдела, то окажется, что главный бухгалтер т. Рудаков и старший плановик т. Пальма всячески оберегали вверенный им аппарат и самих себя от «переработки». Вместо упорной борьбы за успешное проведение отгрузки они зачастую возглавляли формальную, поверхностную работу аппарата, ограничивая ее рамками «от сих до сих».

Неосведомленность и отсутствие плановости в работе приводили к тому, что по большинству арктических пунктов и направлений отделение Арктикснаба не могло сообщить агентству морского пароходства, как обеспечен реальными грузами выделенный лимит на тоннаж. Это вызывало исключительное напряжение при комплектовании судов, вынуждало неоднократно ломать и изменять порядок следования пароходов. Так как многие грузы приходили в Архангельск с запозданием, то отделение предьявляло их к погрузке огромными партиями не только накануне постановки судов к причалам, но уже и после составления каргопланов.

Нарушался нормальный процесс погрузки, а это порождало авралы, лишало возможности проверить истинную потребность клиентов в тех или иных грузах, порождало путаницу грузов в трюмах кораблей.

Практика засылки ненужных товаров и материалов продолжалась и в этом году.

В Кожевниково, например, для гидроотряда было намечено отправить 25 т угля. Зачем? Ведь там имеется уголь местной добычи. Туда же отправлено для Нордвикской экспедиции 95 т угля марки «МК», хотя специалисты утверждают, что на месте с успехом можно отобрать кожевнический или тиксинский уголь не худшего качества. Пытались отправить в Усть-Таймыр и на Челюскин 80 т глины и песка для строительства, хотя они там имеются в изобилии.

Это безусловно антигосударственные тенденции.

Как ни странно, но новый порядок распределения лимитов на тоннаж не между грузополучателями, а между отправителями (Арктикснабом и Торговым управлением) создал широкое поле для проявления антигосударственных тенденций. Отправители, оправдываясь своим незнанием, какой груз для получателя является первоочередным, зачастую «пропихивали» свои коммерческие грузы (Торговое управление). Их тревожила больше забота о «честь» своего ведомства, нежели самое дело.

Например, Нордвикская экспедиция уменьшила свою потребность в продовольствии больше чем на 200 т против плана. Зато около 200 т дополнительных технических грузов для этой же экспедиции оказалось в Арктикснабе. Но когда администрация экспедиции пыталась заменить продовольствие техническим оборудованием, оказалось, что пронырливые люди из Архангельского отделения Торгового управления уже заполнили «пробел» своими внеплановыми грузами для торговых организаций.

Необходимо ликвидировать систему распределения лимитов на тоннаж между отправителями. Опыт коммерческой навигации этого года

настойчиво требует восстановления ранее уже практиковавшегося порядка: лимиты на тоннаж распределяются непосредственно между получателями грузов и договоры на перевозки заключаются с ними.

Задачи коммерческой работы восприняты работниками Архангельского отделения Торгового управления крайне своеобразно. Хозрасчет, по их мнению, — это значит: суметь покрыть чужими средствами свои перерасходы, вызванные отсутствием бережного отношения к государственным материальным ценностям. Исходя, видимо, из этих понятий, договоры между Торговым управлением и клиентурой построены так, что все переплаты на фрахте, возникшие даже по вине работников Торгового управления, полностью оплачиваются... клиентами. Следовательно, зачем повышать и улучшать качество своей работы? Ведь все равно расплачиваться будет клиент.

Документооборот, принятый отделением в конце мая, оказался крайне сложным и запутанным. Впоследствии он сильно тормозил работу и приводил к огромным переплатам на фрахте, но это по упомянутой выше причине никого в отделении особенно не беспокоило.

Наряды выписывались людьми совершенно неквалифицированными или такими товароведами, как Веревкин и Новиков, которые зарекомендовали себя с плохой стороны еще в прошлую навигацию. Неудивительно, что наряды пестрели ошибками. Контроль отсутствовал: зачем себя утруждать, если за ошибки расплачивается клиент?

Сидит товаровед Веревкин (группа продовольственных товаров) и, видимо, мечтая о чем-то совершенно постороннем, выписывает для экспедиции гидрографического судна «Визе» продукты в количествах, предусмотренных для островов Краснофлотских, т. е. в 3—4 раза больше необходимого.

Одновременно он «уравновешивает» расход, выписав для экспедиции на острова Краснофлотские продовольственные товары в количествах, предусмотренных для гидрографического судна «Вест», т. е. в 2 раза меньше, чем нужно. Но и этот факт не встревожил руководителей отделения. Когда эта ошибка была вскрыта, они поспешили возвратить с транзитных складов излишне выписанные продовольственные товары, дослать недоданное и сочли вопрос исчерпанным. Но исчерпан ли он в действительности? Разве это только случайный, единичный эпизод? Ведь в группе промтоваров (начальник т. Удин) «забыли» выписать наряды на топоры, вилы и проч. для полярных станций и экспедиций, обслуживаемых ледокольным пароходом «Сибиряков». Через две недели в группе спохватились, засуетились и даже предъявили эти грузы к отправке, хотя судно к тому времени было уже давно в море.

Государственный подход к решению поставленных задач — первоочередная обязанность каждого руководителя, каждого коммуниста, всех работающих. Между тем именно этого в Торговом отделении часто не чувствовалось. Здесь были факты надувательства и обмана, стремления побольше содрать с клиента, пополнить свою кассу, чтобы блеснуть затем перед центром своими «коммерческими успехами», показать «безубыточную» работу и покрыть огромные прорехи, порождаемые нерадивостью и бесхозяйственностью.

Если взять складское хозяйство, то и здесь в течение всего навигационного периода два склада Торгового отделения более чем наполовину пустовали, в то время как значительная часть грузов лежала под открытым небом. Мыло, свечи, хозяйственные товары от такого хранения портились.

Почему это произошло? Кто конкретный виновник этой бесхозяйственности? На этот вопрос не найти вразумительного ответа в отде-

лении. Нам кажется, это произошло в первую очередь из-за лёгкомысленного подхода Торгового управления к подбору руководящего состава отделения, отсутствия тщательного контроля за работой отделения, отсутствия серьёзной конкретной помощи отделению в период подготовки к навигации.

Сейчас Торговое управление Главсевморпути и его местные отделения ликвидированы. Функции снабжения наших хозяйственных и бюджетных организаций продовольствием переданы отделению Арктикснаба. Понятно, насколько возрастает его значение. Поэтому уже в течение зимы Арктикснабом должна быть проделана большая подготовительная работа.

В зимний период необходимо подобрать и расставить кадры Архангельского отделения Арктикснаба вплоть до склада и секций. Здесь предстоит большая и ответственная работа. Надо раз и навсегда освободить наши отделения, склады, секции от неквалифицированных случайных людей. Сейчас для наведения большевистского порядка во всех звеньях Севморпути созданы самые благоприятные условия. Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня открывает огромные возможности, для того чтобы укомплектовать аппарат и по-большевистски наладить работу.

Ещё задолго до начала весны надо серьёзно и тщательно проинструктировать аппарат, ознакомить его с процессом документооборота, техникой документации и обработки грузов.

Наконец, практика работы Архангельского порта в эту навигацию особенно убедительно показала, что в Архангельске необходимо создать самостоятельный погрузочный участок Севморпути, и к этому нужно готовиться теперь же.

В подготовительной работе сильно сказались также отсутствие удовлетворительных справочников по кубатуре грузов, по их комплектации и разбивке. Это приводило к просчетам в кубатуре, к путанице в комплектации и дальнейшему дроблению в процессе самой погрузки и без того мелких, неправильно составленных партий грузов. Бюро экономических исследований Главсевморпути было бы крайне необходимо взять на себя инициативу в разработке таких справочников, с обязательным учетом специфической разнокалиберности арктических грузов, отправляемых на каждом судне, а также особенностей разгрузки этих грузов в арктических портах (перегрузка на баржи, разгрузка на рейде и т. д.). Это принесло бы огромную пользу грузовым операциям, и такую работу следовало бы считать одной из первоочередных в тематическом плане бюро.

* * *

Договор с Архангельским морским портом был заключен еще в марте 1940 г. Несмотря на это, портовая администрация не торопилась подготовиться к предстоящей обработке и погрузке значительно возросшего количества арктических судов. Больше того, проявлялась тенденция под всякими предлогами уклониться, а если не удавалось, то отсрочить сроки приема грузов на транзитные склады. В результате, приемка грузов фактически началась только во второй половине мая, и то до середины июня эта работа проводилась в одну смену, а в выходные дни склады бывали вовсе закрыты.

План размещения арктических грузов на складах начали составлять накануне самой погрузки, и товары буквально сваливались в общую кучу. О подразделении грузов по очередности отправок, об отметках места их хранения (на документах) не приходилось и мечтать. К тому

же среди кладовщиков оказались случайные люди, иногда проходимцы и воры. Были и такие случаи: кладовщики Сивков и Шукин были сняты с работы за воровство и пьянство, а через 10 дней администрация порта снова пригласила их на ту же работу.

В результате безответственности, царившей в порту, значительная часть документов на принятые портом грузы была утеряна. Уже в процессе самой погрузки то и дело приходилось для порта снимать копии с документов отправителей. Так, только за 21 июля одно Торговое отделение сделало порту свыше 40 копий погруз-ордеров на давно сданные грузы. Без преувеличения можно сказать, что львиная доля простоев происходила из-за розыска грузов и документов к ним.

Не лучше был организован и труд грузчиков. По непонятным причинам грузчики должны были являться к началу смены не к борту корабля, т. е. на 2-ю Бакарицу, а на свой приписной участок — Левый или Правый берег. Пока смена доставлялась к месту погрузки, проходило не менее часа. Но и тут грузчикам к работе было не так легко приступить: во-первых, нет гужевого транспорта. Где же возчики? Они, оказывается, обязаны являться на конебазу, находящуюся на Левом берегу, в 9 км от погруз-участка. К началу смены возчики являлись в лучшем случае с опозданием на 2 часа. Во-вторых, нет кладовщиков; в-третьих, еще не подготовлены грузы и т. д. и т. п.

Чтобы обеспечить погрузку, организации Севморпути, в ущерб собственным работам, значительную часть грузов подвозили своим транспортом непосредственно к борту корабля. Кроме того, в помощь порту выделялись на круглосуточную работу 4—8 автомашин. Однако этот транспорт плохо использовался портом: то не было грузчиков (?), то никак не могли разыскать грузы.

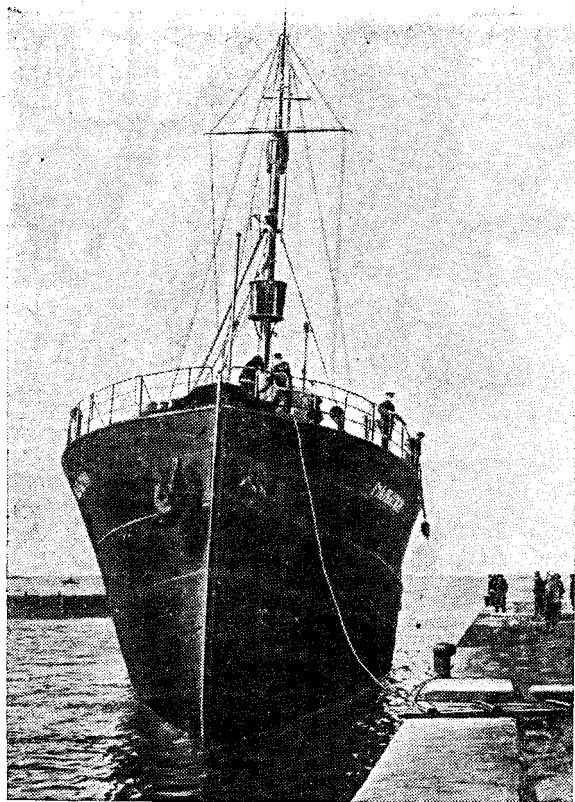
Нераспорядительность и безответственность, царившие в порту, доводили дело до анекдотов. Во время погрузки парохода «Крестьянин» бригада грузчиков простояла 4 часа. Почему? Ждали лошадей. А где же были лошади? Они стояли столько же времени между складами в ожидании работы. Во время погрузки парохода «Кара» кладовщик порта заставил простоять бригаду грузчиков 2,5 часа, потому что никак не мог разыскать груз... весом в 9 кг.

Перечень этих позорных фактов, к сожалению, можно продолжить. Но и приведенных достаточно, чтобы убедиться в абсолютной вздорности утверждений администрации порта о нехватке рабочей силы и отсутствии необходимых условий для успешной работы.

Людей, готовых бороться за план погрузки, в порту много. Вот лучшие из них: бригада Д. А. Шендрика, бригады тт. Ковалья, Янина, Ткаченко, Пospelова и др. Они готовы с честью выполнить задания правительства. Но их стахановский труд растворяется в обилии неурядиц, неполадок, бестолочи, в плохом руководстве.

Погрузочный участок не был обеспечен даже самым элементарным инвентарем — тачками, тележками, металлическими стропами, крючьями для площадок и т. д. Не было предохранительных сеток, и груз нередко падал в воду. Не было баков для питьевой воды, а когда они появились, то не оказывалось... кружек.

Организациям Севморпути пришлось не только своим транспортом подвозить грузы к кораблю, но комплектовать и направлять в распоряжение порта бригады грузчиков из едущих в Арктику рабочих, гидрографов, научных работников и т. д. — всего до 200 человек, производить иной раз ремонт причалов, своими силами производить выписку коносаментов (причем выписка коносаментов своими силами обошлась Севморпути значительно дешевле; по приблизительным под-



В Архангельском порту

счетах, за нее выплачено 10 — 12 тыс. рублей вместо 75 — 100 тыс., которые пришлось бы уплатить порту).

Какой же необходимо сделать вывод из всех этих фактов?

В первую очередь совершенно необходимо добиться коренного улучшения работы порта, наведения в нем порядка. Но сможет ли Архангельский порт и при этом условии примениться к специфической работе с арктическими судами?

Есть много оснований утверждать, что даже при значительном улучшении всей своей работы порт будет тормозить погрузку и излишне задерживать эти суда у причалов. Вот почему возникает вопрос о самостоятельной организации погрузки в навигацию 1941 г. Что это даст организациям Севморпути?

Во-первых, будет боль-

ше ответственности за своевременную погрузку и отправку судов.

Во-вторых, располагая своими бригадами грузчиков, транспортом, персоналом кладовых и складов, Севморпуть будет иметь возможность маневрировать и направлять рабочую силу, в зависимости от требований момента, на тот или другой участок.

В-третьих, упростятся грузовые операции и значительно снизится их стоимость. В нынешнюю навигацию по меньшей мере 80% всех работ было проведено силами Севморпути. Кроме того, груз хранился на складах, временно переданных порту организациями Севморпути, транспорт и грузчики предоставлялись также нашими организациями, и, несмотря на все это, Севморпуть оплачивает порту фактическую стоимость его затрат плюс 330% портовых наложений. В интересах государственной финансовой дисциплины нельзя допускать такой перерасход средств.

Наконец, обособленность и отдаленность причалов Севморпути от основных участков порта также подтверждает целесообразность организации самостоятельной погрузки.

* * *

Вот некоторые предварительные итоги и выводы, которые, как нам кажется, необходимо сделать из опыта погрузочных работ в Архангельске в 1940 г.

К третьей коммерческой навигации в 1941 г. надо готовиться уже сейчас.

НУЖЕН ЛИ КАРБАСОСПЛАВ ПО РЕКЕ ЛЕНЕ¹



Ежегодно в 25—80 км от Лены, в ее верхнем течении (участок Качуг—Жигалово), местные промышленные артели, по заказу товарозавозящих организаций (в том числе и Главсевморпути), строят по 1 500—2 000 карбасов². В конце апреля их подтаскивают к берегу для погрузки, а в середине мая первые карбасы отправляются вниз по течению.

Перевозки карбасами сопряжены со многими эксплуатационными трудностями, в особенности в годы, когда резко изменяется горизонт воды на участке Качуг—Усть-Кут. При низкой воде пружы большое время находятся в плавании, карбасы часто садятся на мель и подолгу простаивают. Вокруг них начинает осаждаться песок и ил, т. е. мель разрастается и затягивает судоходный фарватер. Все это приводит к тому, что тоннаж используется плохо, стоимость перевозок увеличивается.

Гарантийные горизонты воды, т. е. допускающие свободный сплав, для участка Качуг—Жигалово установлены в 70 см, для Жигалово—Усть-Кут — 80 см. В 1938 г. на обоих участках почти в течение всей навигации глубины не падали ниже гарантийных, а в 1939 г. они лишь в мае были на нормальном уровне, затем стали резко уменьшаться и к концу навигации упали

на одном участке до 28 см, на другом — до 17 см.

Первый, наиболее тяжелый участок сплава (Качуг—Жигалово) изобилует перекатами; здесь на протяжении 160 км их насчитывается до 77, причем на трех из них³ глубины не превышают 0,3 м.

На втором участке (Жигалово—Усть-Кут), протяжением в 340 км, имеется 121 перекат. Только ниже Усть-Кута количество перекатов резко уменьшается, а минимальные глубины на них не ниже 0,9—1 м.

Народнохозяйственные потери от карбасосплава очень большие. Ежегодно на строительство карбасов вырубаются леса по обе стороны Лены. Некогда мощная тайга, тянувшаяся по берегам ее, теперь далеко отошла от реки, и карбасы приходится строить в 25—80 км от берега. Уничтожение строевого леса, в свою очередь, вызывает обмеление реки и ухудшает условия судоходства.

На один карбас обычно расходуется свыше 100 кубометров леса (в зависимости от грузоподъемности), который в дальнейшем, после сплава, используется просто на дрова. Это, конечно, нерационально. Ведь на постройку карбасов затрачивается много средств и рабочей силы. Например, на карбасы, выстроенные для Главсевморпути в 1940 г., использовано около 20 тыс. кубометров леса, а для всех организаций, пользующихся карбасосплавом, — 250—300 тыс. кубометров.

По калькуляции себестоимости карбасосплава, убытки Главсевморпути, связанные только с постройкой карбасов (кроме эксплуатации их), составят в 1940 г. 610 тыс. рублей, а по всем организациям

¹ Печатается в порядке предложения.

² Карбас — плоскодонное, сплавное судно квадратной формы, с невысокими бортами, строящееся на одну навигацию, для одного сплава. Карбасы плывут «связками», т. е. группами по 4 штуки. Экипаж каждой такой связки состоит из лоцмана и нескольких плотовых. До Усть-Кута и Киренска они идут самосплавом, а оттуда часть из них буксируется судами Ленского госпароходства или судами Главсевморпути.

³ См. сб. «Якутия», стр. 591, изд. Всесоюзной академии наук, Ленинград, 1927 г.

грузоотправителям — около 5 млн. рублей. Покрываются эти опромные убытки за счет высокого тарифа на перевозимые грузы.

Кроме того, на карбасосплаве крайне неэффективно используется дефицитная в Иркутской области рабочая сила. В 1939 г., например, только на сплаве прuzzов Главсевморпути было занято 407 человек, а по всем организациям — до 5 тыс. человек. Эти люди в период летних сельскохозяйственных работ отрываются на сплав на 2—3 месяца.

Грузы очень медленно доставляются к месту назначения. Например, 500 км от Качуга до Усть-Кута карбасы проходят за 10 дней; 1 280 км до Пеледуга — за 28 дней и 2 465 км до Якутска — за 40 дней. За день в среднем связка карбасов проплывает лишь 45—60 км, в зависимости от плеса реки.

Грузы, доставляемые на карбасах, часто заливаются водой, портятся и замерзают в пути. В 1939 г., например, в 410 км от Якутска замерзло около 600 т грузов Главсевморпути (16 карбасов).

Из-за всех этих причин карбасосплава крайне дорог, убыточен и даже вреден. 1 тонно-километр карбасосплава обходится государству в 8—9 раз дороже перевозок по железной дороге и в 6—7 раз дороже, чем доставка по Северному морскому пути.

Этот «дедовский» способ транспортировки прuzzов оправдывался только слабым развитием других путей завоза. От этого способа пора в ближайшем будущем отказаться, особенно по системе Главсевморпути.

II

До революции купцы и предприниматели, занимавшиеся перевозкой грузов в Якутию, усиленно использовали карбасосплава, эксплуатируя труд сплавщиков. Грузооборот в те годы был ограничен, флот на реке Лене был карликовый, а близость леса к сплавным участкам делала карбасосплава выгодным для част-

ных хозяев способом транспортировки.

Северный морской путь к устью Лены и к устьям якутских рек вообще не существовал. Два гужевых тракта (Шалашниковский и Ангара-Ленский), выходящие к Жигалово и Усть-Куту, находились в жалком состоянии. Царское правительство не вкладывало средств в реконструкцию транспортных путей. Частный же капитал довольствовался карбасосплавом.

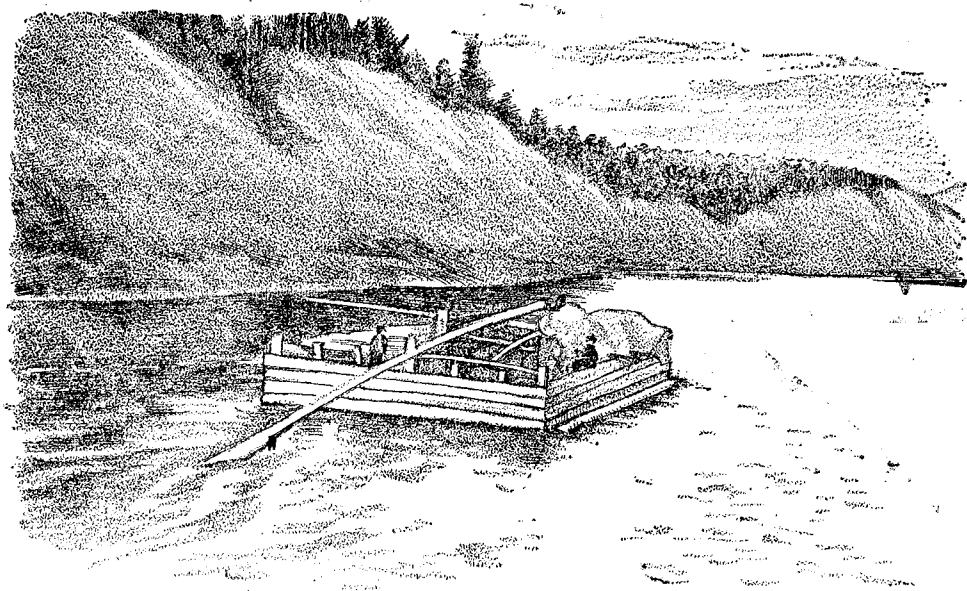
За советский период, особенно за последние десять лет, картина резко изменилась. Твердо проложен морской путь к устьям Лены, Яны и других рек, куда ежегодно доставляются десятки тысяч тонн различных грузов, перевозимых далее речным флотом в Якутск, Верхоянск и другие центры республики. Ангара-Ленский гужевой тракт (Заярск—Усть-Кут) значительно реконструирован и превращен в автомобильную дорогу, действующую круглый год. При этих условиях карбасосплава остается пережитком и должен быть заменен перевозкой прuzzов по Северному морскому пути и Ангара-Ленскому тракту.

Мы считаем, что в 1941 г. эти грузы нужно отправлять в основном по Северному морскому пути, так как Ангара-Ленский тракт до сих пор еще не обеспечивает доставки всех находящихся в Заярске (в начале лета) грузов на реку Лену в такие сроки, чтобы они попадали на места в ту же навигацию⁴.

Северный морской путь, по сравнению с карбасосплавом, имеет огромные преимущества. Некоторые недостатки его связаны с большой отдаленностью от него пунктов, снабжаемых сейчас при помощи карбасов.

Сравним эти два способа завоза грузов в различные пункты, взяв за критерий для 1940/41 г.: сроки доставки грузов в пункты назначения при отправке их через

⁴ Подробно о возможностях использования Ангара-Ленского тракта см. раздел IV данной статьи.



Карбас на реке Лене

Иркутск на карбасах и по Северному морскому пути; тарифную стоимость и себестоимость доставки грузов в эти пункты по обоим направлениям; номенклатуру и срочность грузов, т. е. возможность несколько более позднего поступления их, без ущерба для нормальной производственной деятельности предприятия; возможность перевозки грузов, снимаемых с карбасосплава, по Северному морскому пути или по другим путям.

Сроки доставки грузов на Крайнем севере имеют особое значение. Здесь перевозка массовых грузов осуществляется лишь в летний период, и раннее их получение очень важно для нормальной работы предприятий и для снабжения населения. Более короткий период пребывания грузов в пути ускоряет также оборот государственных средств, сокращает проценты за кредит, уплачиваемые банку, и т. д.

Нами составлены графики движения и прибытия грузов по обоим вариантам пути, для чего использованы отчетные данные речного отдела Морского управления и Арктикснаба Главсевморпути за 1939 г.

На основании всех расчетов⁵ мы получили график нахождения грузов в пути по обоим вариантам (табл. 1, см. стр. 24).

⁵ При расчетах мы учитывали пробег грузов по железным дорогам, хранение грузов на складах и т. п. Например, для варианта с карбасосплавом пробег по железным дорогам от станции отправления до Иркутска принят, в среднем, в 1½ месяца, а время хранения грузов на складах в Иркутске и Качуге определено в 80 дней.

Сроки плавания карбасов по Лене приняты по транспортно-финансовому плану Иркутского отделения Арктикснаба на 1940 г. Время, необходимое для перегрузки в Якутске (для грузов, следующих на Север) и перевозки по Лене ниже Якутска, рассчитано по отчетным графикам движения судов Северо-Якутского пароходства за 1939 г.

По морскому варианту пробег грузов по железной дороге до Архангельска принят в 15 дней. Хранение на складах в Архангельске, в связи с более поздним началом отгрузки, значительно меньше, чем в Иркутске, — в среднем 55 дней.

Срок перевозки морским путем до Тикси принят в 25 дней. Время, необходимое для перевалки груза на речные суда в Тикси, рассчитано с учетом того, что они не смогут забрать сразу весь груз и некоторое время часть груза будет находиться в Тикси. Сроки перевозки по Лене до Якутска приняты по отчетному графику речного отдела за 1939 г. По пунктам же, находящимся южнее Якутска, сроки определены расчетным путем,

Таблица 1

Пункты назначения грузов	Время пробега (в днях)		Эконом. во врем. (в днях)	
	Через Иркутск	Через Архангельск	Через Иркутск	Через Архангельск
Усть-Кут	134	175	41	—
Киренск	140	170	30	—
Витим	148	165	17	—
Олекминск	155	160	5	—
Чуран	160	157	—	3
Пеледуй	148	165	17	—
Якутск	165	155	—	10
Сангары	172	127	—	45
Жиганск	187	125	—	62
Джарджан	190	123	—	67
Булун	195	118	—	77
Оленек	200	108	—	92
Верхоянск	223	125	—	103
Вилуйские пристани (Сунтар, Вилуйск и др.)	190	140	—	50

Таким образом, по всем грузополучающим пунктам — от Якутска и севернее — значительно экономней по времени морской вариант (через Архангельск). Иркутское направление по затратам времени выгоднее (из крупных пунктов) только для Пеледуя.

Однако, помимо затраты времени, огромное значение для хозяйственных организаций имеют сроки прибытия грузов. Анализ этих сроков показывает, что через Иркутск грузы приходят все же значительно раньше, чем при морском варианте. Это объясняется более ранним началом навигации на реке (на карбасах — с 15 мая, морским путем — с 5—10 июля) и небольшим пробегом грузов по Лене.

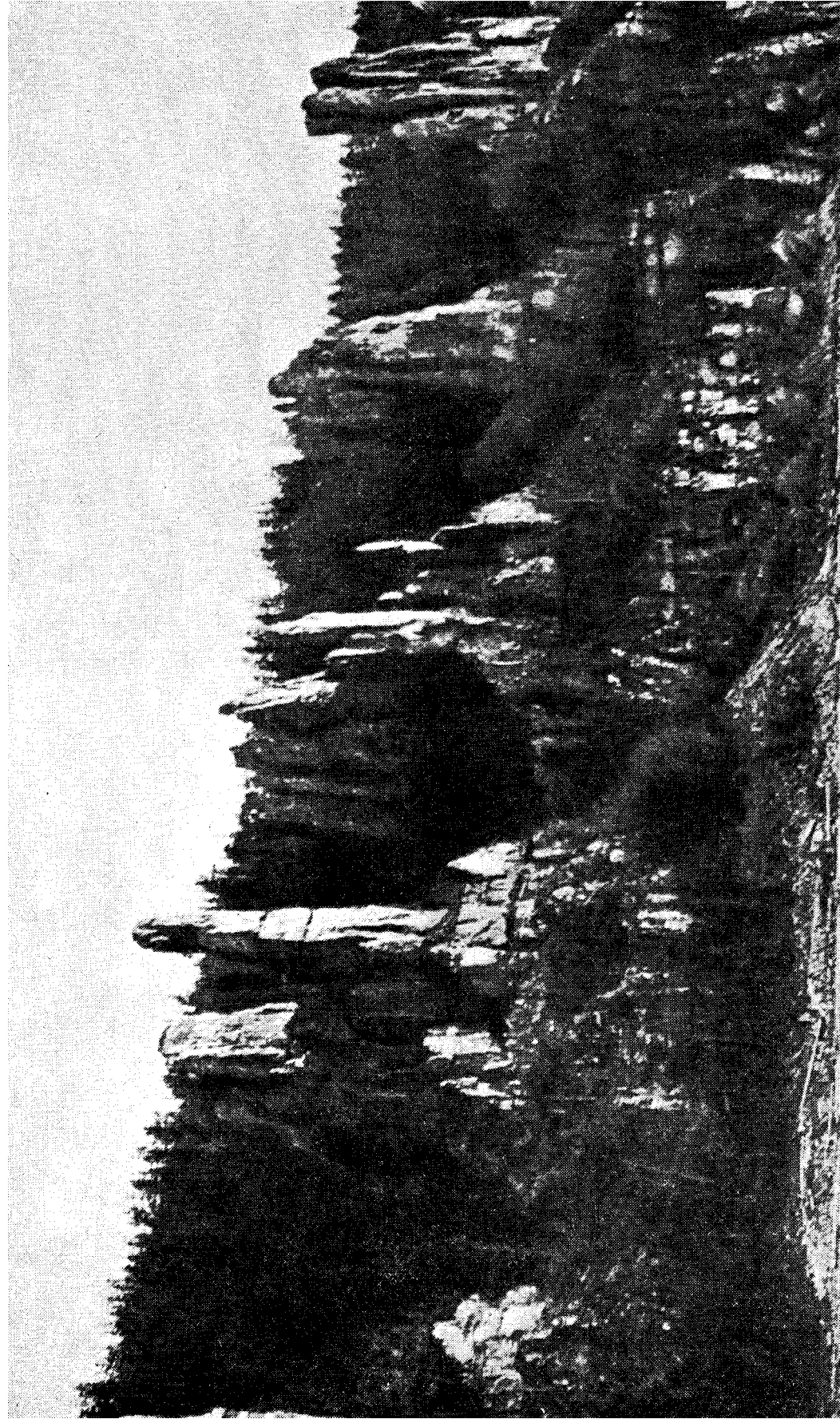
В некоторые пункты, например в Усть-Кут, грузы иркутским направлением попадают на 155 дней раньше, чем через Архангельск.

Однако морским путем грузы доставляются в Тикси в такие сроки, что в ту же навигацию они успевают попадать в большинство тех пунктов, в которые они попадают карбасосплавом.

Перейдем к стоимости доставки грузов. Нужно различать стоимость народнохозяйственную, т. е. сумму затрат (по себестоимости) на перевозку данного количества грузов по всем видам транспорта, и стоимость тарифную, которая исчисляется по установленным тарифам.

По себестоимости завоз грузов морским путем значительно выгоднее абсолютно для всех пунктов, даже для таких близко расположенных от Качуга, как Усть-Кут и Киренск. Экономия на 1 т очень большая — от 176 рублей для Усть-Кута и 1 300 рублей для Верхоянска. Если полностью ликвидировать карбасосплав, можно получить миллионы рублей государственной экономии.

Если же сравнить оба направления по тарифной стоимости, картина получится иная (так как тарифы отличаются от себестоимости). По некоторым пунктам южное направление и карбасосплав для многих грузов более выгодны. Например, в Пеледуй почти все грузы выгоднее завозить на карбасах (кроме нефти,



горного оборудования и такелажа). Начиная же от Якутска и севернее его и по тарифам выгоднее завозить морским путем (за исключением автомашин, которые проходят участок пути Иркутск — Качуг самоходом).

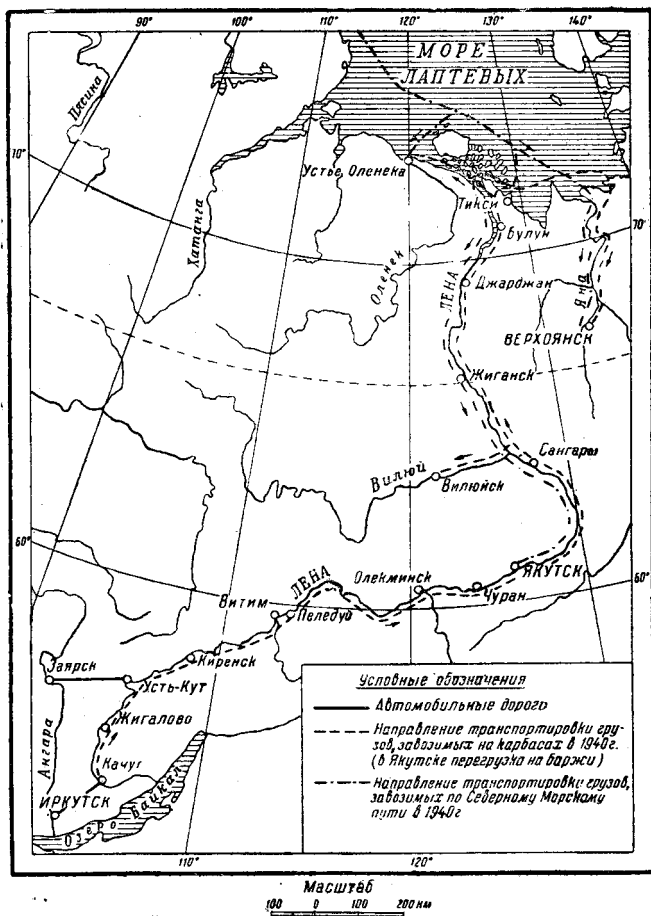
III

Объем грузоперевозок Главсевморпути на карбасах в 1940 г. значительно сократился против 1939 г. — по тоннажу составляет всего 57,2%. Однако он все же очень велик. Грузы из многочисленных пунктов отправления следуют сперва по железной дороге, затем сосредотачиваются в Иркутске; отсюда на автомашинах по Качугскому (Якутскому) тракту перевозятся в с Качут (266 км), где постепенно накапливаются в течение зимы и весны.

В 1940 г. на карбасах главным образом завозятся горючее и технические грузы, а также продовольствие и промтовары, идущие для контою бывшего Торгового управления Главсевморпути.

Основные потребители грузов карбасосплава в 1940 г. — Северо-Якутское пароходство, Якутский гидрографический отдел, Торговое управление, Пеледуйская судостроительная и др. Они завозят горючее, техническое снабжение, строительные материалы, станки, оборудование и т. д.

Важнейшие грузополучающие пункты — Пеледуй и Якутск, но много грузов, поступающих на карбасах, движется севернее Якутска,



Пути завоза в район реки Лены

переправляясь там с карбасов на баржи. Южнее Якутска поступает 33% всех грузов, идущих карбасосплавом, в Якутск — 39,3%, а севернее его — 27,7%.

Следовательно, в 1940 г. две трети всех грузов карбасосплава поступает в Якутск и севернее его, т. е. в те районы, которые экономически тяготеют к Северному морскому пути.

Сравнительный анализ преимуществ и недостатков обоих вариантов пути показал, что основной и, пожалуй, единственно положительной стороной карбасосплава является значительно более ранняя доставка грузов. Это обстоятельство не имело бы для 1941 г. существенного значения, если бы на местах имелись запасы необходимых грузов

на летний период (т. е. на то время, которое составляет разницу в сроках между доставкой грузов по морю и на карбасах). Поскольку таких запасов обычно не бывает, мы считаем, что карбасосплав и в 1941 г. неизбежен, однако размеры его могут быть резко уменьшены. На карбасах нужно завозить не все грузы для данного района на год, а только часть их, необходимую для нормальной работы предприятий на летний период (т. е. запас на 2—4 месяца). Все же остальные грузы должны завозиться Северным морским путем⁶.

Все пункты, обслуживаемые сейчас карбасосплавом, можно разделить на три группы, в зависимости от сроков, в какие они могут получать грузы, идущие Северным морским путем.

1. Город Якутск и пункты севернее его. Во все эти пункты грузы могут завозиться морским путем. Сюда относятся Булун, Жиганск, Джарджан, Сангары, Якутск, устье Оленека и Верхоянск. Бывшее Торговое управление Главсевморпути, несмотря на плановые предположения о доставке грузов в устье Оленека с юга, уже в 1940 г. сумело обеспечить их доставку из бухты Тикси и предполагало в 1941 г. повторить ту же операцию. Таким образом, основная масса технических грузов также может следовать морским путем.

Исключением из этой группы являются вилюйские пристани (Сунтар, Вилюйск, Нюрба). Через Тикси грузы для них могут поступать в навигационный период — 25 сентября. Однако река Вилюй к этому времени сильно мелеет, суда Ленского госпароходства с этого участка уходят, а отвлекать речной

буксир Главсевморпути для перевозки небольшого количества грузов нецелесообразно. Поэтому мы считаем возможным оставить и в 1941 г. перевозку грузов для вилюйских пристаней на карбасах до Якутска, с последующей перегрузкой и буксировкой судами Ленского госпароходства.

2. Пункты, находящиеся южнее Якутска, но в пределах Якутской АССР. Сюда относятся Чурач, Пеледуй, Олекминск и Витим. Основным из них по количеству тоннажа является Пеледуй. При прекращении карбасосплава для Пеледуйа следует учитывать два дополнительных обстоятельства.

Во-первых, стоимость завоза груза. По тарифам в Пеледуй выгоднее завозить грузы на карбасах, однако разница в пользу Иркутска незначительна — в среднем 150 рублей на 1 т, а по себестоимости завоз из Архангельска выгоднее на 467 рублей на 1 т. Поэтому мы считаем завоз морем на Пеледуй вполне допустимым.

Во-вторых, сроки доставки грузов. Сало на участках Киренск—Пеледуй появляется 15—18 октября, а ледостав происходит между 27 октября и 5 ноября.

На основании этих данных мы считаем, что, кроме Усть-Кута и Киренска, во все остальные пункты верховья Лены (севернее Киренска) можно завозить грузы, приходящие морским путем.

Чтобы устранить элементы риска в этом деле (в Пеледуй груз, пришедший морским путем, может поступить только к 20 октября), мы предлагаем изменить график движения грузов для Пеледуйа.

Из отчетного графика Речного отдела за 1939 г. мы видим, что суда Северо-Якутского пароходства приходили в Сангары с морскими грузами в середине сентября, но до Якутска не поднимались. Если все грузы, идущие для Пеледуйа (около 1 000 т), нагрузить в две пятисоттонные баржи и забуксировать их до Сангар, вместе с сангарским грузом, то отсюда эти баржи могут доста-

⁶ Это не распространяется только на грузы, идущие для гидрографических партий, для Сангарской сельскохозяйственной фермы и частично для Северо-Якутского пароходства, так как годовой цикл этих организаций заключается главным образом в летних работах. Получая горячее и другие грузы в сентябре—октябре, они упустят лучший период для своих работ.

вляться судами Ленского госпароходства, возвращающимися с реки Алдана. При этом варианте грузы будут доставлены в Пеледуй не позднее 1 октября.

Существуют опасения, что сроки прихода морских судов в Тикси (они значительно колеблются по отдельным годам) могут отразиться на своевременной передаче пеледуйских грузов Ленскому госпароходству. Поэтому, чтобы обеспечить бесперебойную производственную деятельность Пеледуйской судовой верфи, мы предлагаем на 1941 г. распределить завоз для нее таким образом, чтобы основная масса грузов завозилась на карбасах, а остальное количество их перебрасывалось по Ангаро-Ленскому тракту и по Северному морскому пути. Это распределение доставки грузов не поставит производства под угрозу и позволит в то же время испытать другие пути для учета их в плане завоза 1942 г. По Витиму, Олекминску и Чурану положение аналогичное с Пеледудом.

3. Пункты в верховьях Лены — Киренск, Усть-Кут и Заярск. Доставлять грузы сюда морским путем в ту же навигацию очень сложно. Стоимость при этом получается очень высокая — на 600—700 рублей за 1 т выше, чем при карбасосплаве. Поэтому в 1941 г. в данных пунктах можно завозить груз карбасосплавом.

Основываясь на этом разделении пунктов, а также на том, что в отдельные пункты можно завозить на карбасах только грузы, необходимые в летний период, можно уже сейчас наметить сокращение карбасосплава в 1941 г.

Для организаций Главсевморпути в 1941 г. нужно будет отправить карбасосплавом ориентировочно 1780 т груза. При средней нагрузке карбаса в 35,5 т это составит не более 50 карбасов, в то время как в 1940 г. было отправлено 155 карбасов.

Осуществив приведенные здесь предложения, можно будет уже в 1941 г. по системе Главсевморпути

в 3 раза сократить неэффективные карбасные перевозки и сэкономить для народного хозяйства значительные суммы, достигающие 2½—3 млн. рублей.

IV.

Дальнейшее сокращение и ликвидация карбасосплава возможны лишь при более интенсивном использовании в летнее время Ангаро-Ленского тракта.

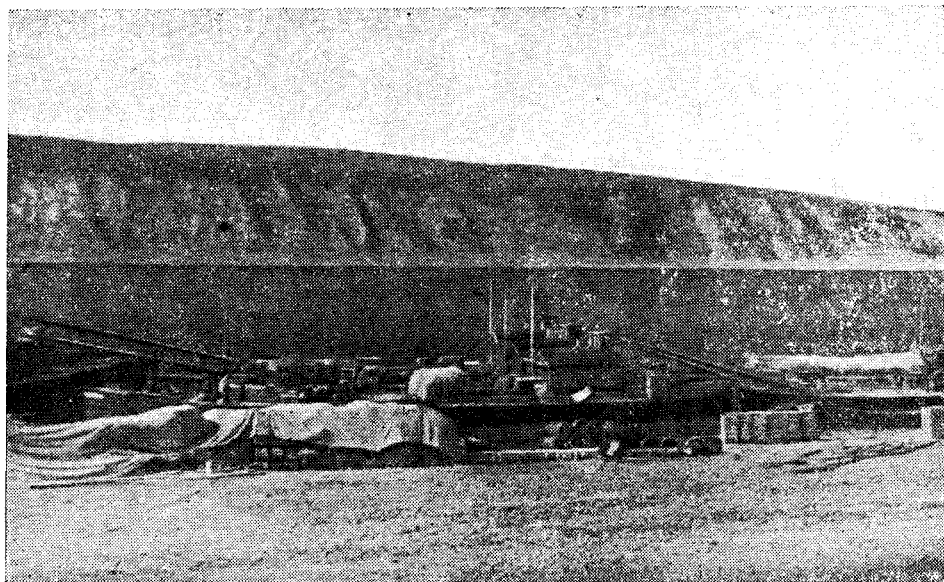
Ангаро-Ленский тракт соединяет реку Ангару с Леной (Заярск—Усть-Кут), протяжение его 277 км. Грузы на этот тракт начинают поступать водой из Иркутска с мая. Далее они перевозятся на автомашинах до Усть-Кута, где снова перегружаются в баржи.

Использование Ангаро-Ленского тракта дает полную возможность избежать карбасосплава. Однако из-за недостаточного количества машин, горючего и плохой организации работы только часть грузов, перевозимых по Ангаре, попадает в то же лето в Усть-Кут. Основная же масса грузов поступает в Заярск в порядке досрочного завоза, для перевозки в течение всей зимы и отправки по реке Лене в начале следующей навигации.

У нас сейчас нет достаточных материалов, характеризующих провозоспособность Ангаро-Ленского тракта при наличных транспортных средствах Главсевморпути. Поэтому нельзя точно определить количество грузов, которое может быть доставлено по Ангаро-Ленскому тракту в одну навигацию.

При уменьшении карбасосплава часть автопарка, обслуживающего сейчас Качугский тракт, может быть переброшена на Ангаро-Ленский тракт, что повысит возможность его использования.

Несмотря на все оговорки, мы считаем, что Ангаро-Ленский тракт может обеспечить в 1941 г. доставку сотен тонн груза для Пеледуйской судовой верфи в одну навигацию. Кроме того, по нему могут перевозиться в



Караван барж на реке Лене у Булуна

Фото В. Фроленко

1941 г. грузы для снабжения в 1942 г. Пеледуй, Витима, Олекминска, Чурана, Усть-Кута и Киренска.

Улучшив работу тракта и сосредоточив все грузы в Иркутске к началу навигации по Ангаре, можно будет начиная с 1942 г. обеспечить доставку грузов в эти пункты в одну навигацию. Для этого нужно только создать в них 1—2-месячный запас грузов до прихода новых из Усть-Кута⁷.

Ликвидировать карбасосплав для всех пунктов (от Усть-Кута до Булуна) можно было бы при депонировке необходимого количества грузов с 1941 по 1942 г. Но депонировка грузов всегда связана с омертвлением на длительный период материальных фондов и денежных

средств. Мы считаем, что к ней можно прибегать лишь в крайнем случае, если перевозка по Северному морскому пути, Ангаро-Ленскому тракту и доставка грузов в одну навигацию в южные пункты окажутся невыполнимыми.

Общее количество грузов, которое необходимо перевезти в 1941 г. в перечисленные выше пункты по морскому пути, составляет 2 760 т. Такое количество грузов может быть принято морским транспортом при условии, если доставка грузов на остров Диксон будет передана с транспортных судов Главсевморпути на суда Наркомата морского флота, которые в 1941 г. будут далеко не загружены. В 1940 г. на Диксон перевозится около 1 500 т. Если такой тоннаж освободится в 1941 г., он может быть использован под продовольственные и технические грузы, идущие на Лену, — они составляют 1 620 т. Горючее может быть туда доставлено в основном за счет дополнительного рейса танкера в Тикси (1 000—1 100), а остальное небольшое количество может быть погружено на палубы судов, идущих в Тикси.

⁷ Чтобы не преуменьшить возможности доставки грузов по Ангаро-Ленскому тракту в одну навигацию, необходимо было бы осенью этого же года командировать в Иркутск, Заярск, Усть-Кут компетентных работников Арктикснаба, которые на месте установят реальные возможности доставки грузов в 1941 г. по Ангаре и по тракту. По полученным материалам можно будет потом составить план 1941 г., уменьшив карбасосплав и передав договоры на постройку карбасов другим организациям.

По Ангаро-Ленскому тракту перевозка запроектированного количества грузов вполне реальна, так как уже в 1940 г. по этому тракту в летний период другими организациями завозится значительно большее количество грузов.

* * *

Объем карбасосплава по Главсевморпути в 1941 г. можно значительно снизить по сравнению с 1940 г.

Карбасосплавом в 1941 г. нужно доставлять только те грузы, которые действительно необходимы для бесперебойной работы предприятий на летние месяцы, до получения грузов морским путем, и в те пункты, относительно которых нет уверенности, что грузы с моря дойдут к ним в ту же навигацию.

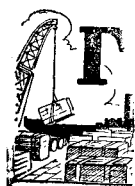
Чтобы провести опыт доставки грузов, прибывающих морским путем в Пеледуй, Витим, Олекминск в одну навигацию, необходимо теперь же договориться с Наркомречфлотом о доставке этих грузов от Якутска или от Сангар тягой Ленского госпароходства.

Чтобы грузы, снимаемые с карбасосплава, перевозить морским путем без добавочного морского тоннажа, необходимо суда Главсевморпути освободить от диксоновских грузов. Их нужно передать судам Наркомморфлота, идущим за норильским углем. Для перевозок же горючего надо организовать дополнительный рейс танкера в Тикси. Уменьшение количества грузов, идущих иркутским направлением, позволит значительно сократить штаты Иркутского отделения Арктикснаба.

Необходимо также уточнить ожидаемые товарные остатки к началу навигации 1941 г., чтобы там, где это возможно, продержаться до получения грузов, идущих с севера, не прибегая к помощи карбасосплава. Кроме того, надо, как мы уже говорили выше, уточнить возможности доставки грузов по Ангаро-Ленскому тракту в одну навигацию. Осуществление такой доставки позволит полностью ликвидировать карбасосплава, начиная с 1942 г., что сэкономит ежегодно миллионы государственных средств.

И. ЛУКАШЕВИЧ

ОТЧЕГО ПОЛУЧАЮТСЯ ИЗЛИШНИЕ НАКЛАДНЫЕ РАСХОДЫ?



Грузоперевозки по Северному морскому пути обходятся еще дорого. Наши хозяйственные организации часто не обращают внимания на излишние накладные расходы, на потери материальных ценностей из-за неправильного их хранения, на простой судов в портах и т. д. Нередко работа экипажа судна оценивается лишь по одному признаку: вышло оно по графику или нет, вернулось без зимовки или, наоборот, зазимовало. Не всегда учитываются полученные в пути повреждения и излишние накладные расходы, происшедшие по вине экипажа судна. А ведь все это увеличивает себестоимость перевозимого товара.

В Главсевморпути бессистемно проводится оперативный анализ работы морского и речного транспорта, пароходств, морских контор, портов, предприятий и т. д.

Это мешает своевременно сокращать расходы и лучше организовать эксплуатацию судов.

Необходимо обеспечить систематический оперативный анализ работы морских контор, пароходств и каждого судна в отдельности. Такой анализ выявит и хорошую и плохую работу той или иной организации Главсевморпути. От лиц, занимающихся планированием и анализом работы, надо требовать глубокого и всестороннего знания эксплуатации морского транспорта и спецификации плавания по Северному морскому пути. Нельзя планировать или анализировать, не умея производить качественный анализ технико-экономических процессов эксплуатации.

Одной из причин, влияющих на удорожание себестоимости перевозок по Северному морскому пути, является небрежливое отношение на судах к материальным ценностям. Наши суда, например, ежегод-

но снабжаются техническим аварийным материалом, но, как правило, он не возвращается обратно. А ведь в среднем каждое судно имеет таких материалов на 8—10 тыс. рублей. Этот расход можно сократить (до минимума, если все снаряжение по окончании рейса сдавать на склад в Мурманске.

Ежегодно допускаются большие потери зимовочного запаса продуктов и обмундирования. Часто продукты идут в очень плохой таре, плохо упакованными. На судах, как правило, нет хорошего сухого помещения для хранения продовольствия. Во время трехмесячного нахождения судна в Арктике тара часто ломается. После возвращения из рейса приходится продукты из зимовочного запаса продавать со скидкой от 5 до 40%. Тут еще некоторые наши «горе-коммерсанты» под предлогом, что «товар вернулся из экспедиции», произвольно устанавливают процент потери, страхуя себя на случай действительной порчи продуктов.

Как показывают расчеты, зимовочный запас одного судна обходится около 240 тыс. рублей. Ежегодная потеря бывает примерно в 15%, т. е. по каждому пароходу мы имеем около 36 тыс. рублей убытка. По всему же нашему и арендованному флоту убыток в 1939 г. выразился приблизительно в 800 тыс. рублей.

Эти потери можно избежать, изменив систему снабжения и расфасовки товаров на наших складах. Необходимо заказывать все продукты по номенклатуре арктического пайка непосредственно промышленности. Упаковка продовольствия должна выдерживать несколько перевалок и продолжительное хранение в судовых условиях. Тогда некоторые продукты можно будет хранить до двух лет, а остальные после рейса пускать в продажу без потерь. Не будет при этом многих накладных расходов по расфасовке, хранению на складах и т. д.

Заказывая зимовочные запасы непосредственно промышленности, мы избежим удорожания продуктов на 8%. Сейчас эти проценты берет Торговая контора для покрытия расходов на содержание аппарата по расфасовке и учету товаров в Мурманске.

Необходимо строго проверить и калькуляцию себестоимости эксплуатации судов Наркомморфлота.

Еще в 1936 г. в калькуляцию стоимости суточной арендной ставки было дополнительно включено 600 рублей на так называемый «предарктический ремонт» и 300 рублей на покрытие тонно-мильных. Арендная ставка тогда выросла до 2100 рублей за сутки.

С тех пор арендная ставка Наркомморфлота ежегодно повышается. Прибавляется сумма, получающаяся якобы из удорожания стоимости текущего ремонта. В чем же выражается предарктический ремонт? Ведь по постановлению правительства суда должны сдаваться исправными. Возвращая суда после арктического рейса

Наркомморфлоту, мы платим за все повреждения, полученные в Арктике, а потом принимаем те же суда снова в аренду и вторично платим за якобы произведенный предарктический ремонт.

На наш взгляд, пора уже пересмотреть арендную ставку, исключив из нее расходы на особый предарктический ремонт.

Стоимость топлива в общих расходах на перевозку одной тонны груза по Северному морскому пути составляет около 25%. Однако к учету расходов топлива мы часто относимся поверхностно.

В 1938 г., например, Морской отдел бывшего Дальневосточного Теруправления выплатил машинной команде парохода «Искра» за счет Мурманского морского отдела премию в размере 20 тыс. рублей. Когда же был проведен анализ отчета этого парохода, то выяснилось, что не только не было экономии топлива, но даже оказался пережог.

Чтобы правильно учесть расход топлива, необходимо учитывать работу механизмов на разных режимах: сколько времени машина работает полным, средним и малым ходом, сколько она стояла в готовности и в какой. Зная это, можно легко подсчитать количество действительно израсходованного топлива и смазки.

У нас до последнего времени за экономию топлива и смазки выплачивается по признаку: «судно плавало, и машины работали полной мощностью». При этом не учитывается, что при прохождении судна во льдах машины работают на 75% малым ходом, следовательно, и расход топлива соответственно сокращается.

В 1939 г., когда Главсевморпуть встал на путь коммерческой эксплуатации флота, потери значительно сократились. Но в этом направлении надо сделать еще очень много.

Эксплуатация флота в прошлом году показала, например, что стоимость одной тонно-мили обходилась до 20 копеек, включая и лежачую проводку, которая ложится на стоимость тонно-мили в сумме 10 с лишним копеек. Это очень высокая стоимость. Ее можно значительно сократить, если как следует взяться за снижение накладных расходов.

Достигнуть этого можно при условии, если судно не будет иметь непроизводительных простоев. Надо более планомерно проводить грузовые операции, правильно организовать труд грузчиков, максимально механизировать все погрузо-разгрузочные процессы и более эффективно использовать плавательные средства.

Подсчет показал, что себестоимость суточной эксплуатации судна (аренда, топливо, смазка, продовольствие, портовые расходы и др.) составляет 9542 рубля. Каждое судно в среднем везет 2700 т груза. Следовательно, суточный простой судна в порту увеличивает стоимость перевозки каждой тонны на 3 рубля 53 копейки (9542 : 2700).

Известно, что в прошлом году суда очень успешно прошли от Мурманска до

Тяксы. Однако и в Мурманске и в Тяксы они непроизводительно долго простаивали. Эффект успешной перевозки грузов из-за этих простоев был значительно снижен.

Надо повести решительную борьбу с простоями. За каждый простой должны нести строгую ответственность лица, его допустившие. Давно уже пора навести здесь порядок.

П. КЛИМЕНКО

УЛУЧШИТЬ ОПЕРАТИВНУЮ ОТЧЕТНОСТЬ



Одни и те же данные о грузах, перевезенных в 1939 г., были получены Центральным отделом речного транспорта трижды: в первый раз—по форме, утвержденной ЦУНХУ, второй—по бухгалтерскому отчету и, наконец, — по произвольно введенным формам. Управление учебных заведений Главсевморпути дважды получило одинаковые отчеты о движении ученичества: по форме ЦУНХУ и в приложении. То же самое наблюдается и по Управлению полярных станций и др.

Многие управления и отделы по несколько раз получали отчеты, содержащие одинаковые данные. Причем в этих данных нередко указывались различные цифры. Все это создавало путаницу, вызывало недоверие и загружало сотрудников периферии лишней работой.

Обилие различных форм учета отнюдь не улучшало работу управлений. Работники на местах были так загружены ими, что с трудом успевали их заполнить. Никакого анализа показателей не давалось.

Можно привести многочисленные примеры совершенно излишней и незаконно действующей отчетности. Так, по Арктикснаб произвольно были введены 2 формы с 2 600 показателями, по Горно-геологическому управлению — 4 с 3 423 показателями, по Управлению учебными заведениями — 4 с 655 показателями. В Центральном отделе речного транспорта действовало 20 форм с 10 000 показателями, а в Управлении по кадрам несколько форм насчитывало 9 600 показателей.

Некоторые начальники управлений и отделов, а также местные работники зачастую плохо знакомы со своей оперативной отчетностью. Не умея пользоваться утвержденными формами, они рассылают на места новые запросы, и в результате возникают различные «дикие», т. е. незаконные, формы отчетности.

Нередко изменялась периодичность представления сведений с мест. Например, Горно-геологическое управление изменило декадную отчетность по добыче угля на ежедневную. Аналогичные факты были и по отделу портов.

Часто отчеты посылаются не путем почтовой связи, а по телеграфу. Например,

Отдел речного транспорта незаконно заменил почтовую отчетность по флоту за навигацию 1939 г. (шесть форм) телеграфной. Центральный отдел кадров, буквально наводнивший формами многие управления и отделы, упорно требовал представления отчетных материалов по телеграфу. Большое количество телеграфной отчетности загружало радиосеть Главсевморпути и резко увеличивало административно-хозяйственные расходы местных организаций.

Насколько телеграфная отчетность дороже почтовой, видно из следующего примера: стоимость пересылки отчета почтой по одной из форм Горно-геологического управления не превышала 7—8 рублей. Передача этих же сведений по телеграфу (по требованию управления) стоила не менее 70 рублей, так как они содержали несколько сот слов.

По предложению Совнаркома СССР, в Главсевморпути была создана специальная комиссия, возглавляемая заместителем начальника Главсевморпути т. Ширшовым, которая пересмотрела всю действующую оперативную отчетность с целью ее сокращения и упрощения.

Комиссия тщательно ознакомилась с отчетностью по всем управлениям и отделам Главсевморпути и обнаружила, что этот важный участок работы находится в запущенном состоянии. До последнего времени оперативная отчетность была раздута, содержала элементы бюрократизма и препятствовала нормальной оперативной работе.

Большое количество отчетов, поступающих от местных организаций, никем не анализировалось и зачастую не использовалось в оперативной работе.

Излишняя отчетность, расплывшаяся по вине некоторых руководителей управлений и отделов, сейчас резко сокращается, без ущерба для руководства производственной и оперативной работой. Отменены многочисленные незаконные формы и частично сокращено количество утвержденных форм.

Комиссия установила, что на 10 июля 1940 г. в Главсевморпути действовало 206 форм оперативной отчетности с 56 200 показателями. Из них незаконными оказались 81 с 43 000 показателей.

Комиссия сочла возможным оставить 112 форм с 10 600 показателями, причем формы не только сокращены, но и частично изменены, т. е. оставлены наиболее важные и существенные показатели.

Сокращение количества форм отчетности в свою очередь улучшит ее качество, значительно облегчит работу управлений и отделов Главсевморпути. Работникам на местах легче будет оформлять сведения, и они смогут повысить качество отчетов, которое все еще сильно хромает.

Нередки случаи, когда местные работники искажали посылаемые данные. Так, по Качугской судоверфи в сведения о заготовке леса в первом квартале 1940 г. были включены данные за ноябрь и декабрь 1939 г. Строительное управление, отчитываясь о выполнении плана лесозаготовок, включило в свои данные лес, закупленный у других заготовителей.

Часто наблюдался разрыв между бухгалтерской и оперативной отчетностью. Например, по оперативным данным расход зарплаты по Торговому управлению за 1939 г. составил 15,8 млн. рублей, а в годовом бухгалтерском отчете была указана цифра на 2,7 млн. рублей выше.

Центральный отдел речного транспорта получил от Северо-Якутского речного пароходства отчет по труду за апрель 1939 г. Число работников в нем было указано 937, а фонд зарплаты — 2 209,2 тыс. рублей. Эти данные вызвали сомнения. На дополнительный запрос были получены уточненные данные, и оказалось, что число работников не 937, а 1004 человека, фонд же зарплаты 725,1 тыс. рублей, т. е. втрое меньше, чем было указано раньше.

Излишнее количество отчетов приводило к тому, что многие сведения застре-

вали в отделах и не могли оперативно использоваться. Например, данные о работе по лесопилению на Пеледуйской верфи, полученные Центральным отделом речного транспорта дважды — по почте и по телеграфу, совершенно не были использованы в оперативной работе и, как установила комиссия, являлись совершенно ненужными. Точно так же не была использована чрезвычайно громоздкая отчетность о работе автотранспорта.

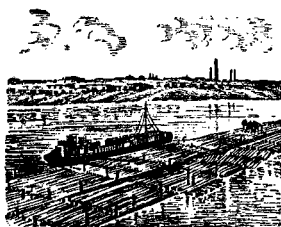
Большое количество всевозможных форм отчетности и показателей, несомненно, было на-руку жуликам и проходимцам, скрывавшимся на Севере. В их интересах было так запутывать дело, чтобы в центре не могли разобраться.

Реорганизация оперативной отчетности делает ее более действенной. В этом необходима также помощь со стороны местных работников. Их предложения, а также сигналы о введении незаконных форм помогут работникам Главсевморпути следить за тем, чтобы отчетность не запутывалась и не усложнялась.

По приказу начальника Главсевморпути И. Д. Папанина, управления или отделы не имеют права самостоятельно, без согласования с ЦУНХУ, вводить новые формы отчетности.

Излишние формы отчетности, ненужные для народнохозяйственного учета и для оперативно-производственной деятельности должны быть совершенно ликвидированы.

Отчетность должна точно, а не искаженно отражать действительное состояние хозяйства на местах, помогать нашим хозяйственникам улучшить всю производственную работу предприятий Главсевморпути, помогать бороться за большевистскую экономию средств.





Знатные люди Арктики

СЕМЬЯ ХАРИТОНОВИЧЕЙ



Ледокол «Ермак» уже четвертые сутки пробивался к острову Домашнему.

На носу корабля, напряженно вглядываясь в горизонт, стояли трое будущих полярников, ехавших на смену зимовщикам полярной станции острова Домашнего.

И новым зимовщикам и экипажу ледокола хотелось как можно скорее достигнуть затерянного во льдах острова. О людях, работающих там, рассказывали, как о робинзонах.

Но ледокол продвигался очень медленно. Кругом, сколько хватало глаз, лежали безбрежные торосистые ледяные поля. На горизонте, словно цепь мелких островов, вырисовывались айсберги. Кое-где заплатами чернели небольшие разводья.

Через радиостов связались мы с полярниками острова Домашнего и осаждали их расспросами:

— Как жизнь?

— Ничего. Ждем вас, собираемся в дорогу.

— Как чувствует себя малыш?

— Хорошо. Пробивайтесь скорее, по медвежьей шкуре подарим каждому радисту.

Но ледоколу так и не удалось подойти к острову. Его окружали непроходимые льды.

Наступала осень 1939 г. Заморозки покрыли льдом бирюзовые пятна снежиц. Туманы все чаще и чаще окутывали ледокол такой густой пеленой, что с капитанского мостика невозможно было увидеть нос корабля. Радисты сидели в рубке мрачные, злясь на льды, зимовщики забили в каюты, разряжая нервное ожидание сном...

...И вот, спустя почти год, мне пришлось встретиться с одним из жителей острова Домашнего.

Высокий, с обветренным лицом человек сидел передо мной, крепко сжимая в больших узловатых пальцах дневник. На новом кителе красовался орден «Знак Почета».

Это был Борис Григорьевич Харитонович — начальник полярной станции острова Домашнего.

Он показал дневник, исписанный бисерным почерком, с вклейками множества снимков медведей и грандиозных айсбергов. Дневник весь пропах чадом жилья, где жгли белушье сало. Скупно и спокойно, с неутраченным еще белорусским акцентом, Харитонович рассказывал о жизни и работе на острове. Он беспощадно уничтожал легенды, рисовавшие полярников робинзонами. Экзотика блекла, и постепенно вырисовывались будни жизни, труда и забот небольшого коллектива лю-



Н. И. Харитонович с сыном Роальдом на полярной станции острова Домашнего

дей, честно трудившихся на благо своей родины, как трудятся тысячи полярников. Именно эти трудовые будни поднимают их, делают героями.

* * *

Осенью 1938 г. ледокольный пароход «Садко» пробился к острову Домашнему. 22 сентября с борта парохода на каменистый пустынный берег сошли зимовщики. Их было четверо: комсомолец Борис Григорьевич Харитонович, его жена Нонна Иосифовна с двухмесячным сыном Роальдом и девятнадцатилетний Николай Алексеевич Андреев.

Окна единственного домика были заколочены — полярная станция с весны стояла на консервации. Чтобы попасть в домик, пришлось снимать дверь с петель — в тамбур и в сарайчик намело много снега. В домике все стояло так, будто люди только что покинули его: на полу — раскрытые чемоданы, на столе — посуда, на нарах — старая, по-

ношенная одежда, матрацы, подушки... Но сыростью и холодом веяло от стен, от каждой вещи.

— Вот, Нонна, мы и дома, — сказал Харитонович. — Будем устроиваться.

И новые жители острова начали «устроиваться». Растопить печку оказалось невозможно: дым не шел в забитую снегом и обледеневшую внутри трубу. Выручил камелек. Кто-то из команды ледокола «Садко» вспомнил о валявшемся в трюме камельке, которым пользовались садковцы во время дрейфа зимой 1937/38 г. Камелек весело загоготал в домике.

Команда парохода выгружала для зимовщиков запас угля, продуктов, упряжку собак, корову, свинью, корм животным. Время пролетело в спешке, почти без сна: моряки спешили уйти из этих ледовых мест, полярники торопились наладить движок для зарядки аккумуляторов, пустить в ход радиостанцию.

Незаметно подошло время прощания. С отчаливающего от берега катера закричали:

— Счастливо зимовать!

— Счастливо плавать! — ответили полярники.

И когда стоявший на рейде пароход дал прощальные гудки, они сняли шапки и долго молча стояли на пустынном берегу, глядя на удаляющийся корабль.

Начинались полярные будни. Надо было хорошенько подготовиться к наступающей полярной зиме с ее мраком и пургой: перевезти на склады выгруженные на берегу запасы (а одного угля 35 тонн!), утеплить скотный сарай, оборудовать жилой дом, создать в нем уют.



Б. Г. ХАРИТОНОВИЧ

Рис. художн. Е. Протопопова

Главное — с первых же дней организовать бесперебойную работу полярной станции: установить метеобудку с приборами, регулярно вести метеорологические наблюдения, держать связь с Большой землей...

— И все это, друзья, — говорил за чаем Харитонович, — надо сделать быстро и отлично. А будет трудно, — шутил он, — попросим юного полярника помочь.

Молодой полярник Роальд, на редкость спокойный, в это время безмятежно спал в ящике из-под спичек, пристроенном посреди комнаты. ... Наступила зима.

Если бы кто-нибудь из экипажа «Садко» зашел в это время в домик полярной станции острова Домашнего, он вряд ли узнал бы в чистой, уютно обставленной комнате тот самый барак, который застали зимовщики. На месте нар стояла кровать, в углу, отгороженная занавеской, — койка Николая Андреева. Меблировка комнаты обогатилась мягким диваном, сооруженным из ящиков, старых матрацев и одеял. Стены выкрашены свежей краской, на окнах — занавески, на столе — чистая скатерть. И на всем этом лежала печать трудолюбивой женской руки.

Нонна Иосифовна, исполнявшая обязанности повара полярной станции, расширила свои функции далеко за пределы штатного расписания. Она уже обучилась делать метеонаблюдения и часто помогала мужу, совмещавшему, кроме руководства зимовкой, две профессии: радиста и метеоролога.

Но не только домик изменился. Борис Григорьевич вместе с мотористом Андреевым привели в порядок все хозяйство полярной станции и реконструировали рацию. Аппаратура на станции была старая, кустарного производства, проводка совсем одряхлела. Полярники день и ночь не покидали рации и электросиловой, пока не установили новые аккумуляторы, новый распределительный щит, радиоаппаратуру. Помещение силовой обили жестью и окрасили.



Общий вид полярной станции на острове Домашнем

Об этой кропотливой работе Харитонович так же скуп, как и обо всем, говорил:

— Мы там кое-что новое сделали.

Полярники, часто ездившие на охоту на соседний остров Голомянный (в 17 километрах от острова Домашнего), восстановили там разрушенный медведями домик. В эти поездки Харитонович заметил, что льды у острова Голомянного все время дрейфуют, а у острова Домашнего стоит неподвижный припай.

— А что, друзья, не организовать ли нам ледовые наблюдения с острова Голомянного? — предложил Борис Григорьевич.

Ледовые наблюдения с этого острова не входили в план работы станции. Но полярники решили, что сведения о состоянии льдов, об их движении в районе острова могут быть полезны для навигации. Они организовали эти наблюдения точно и регулярно. На острове появилась вышка, чтобы можно было видеть большую площадь льда. Рация стала передавать дополнительные сводки. Постепенно появился вкус к этому делу — стали фотографировать льды, торосы, айсберги, собирая наглядный материал для ледовой службы Главсевморпути.

Однажды, наблюдая за дрейфующими льдами, у самого берега увидели на одной из галечных кос черный шар. Шар оказался алюминиевым, с двумя ушками. Его, видно, долго носили льды, он побывал в ледовых переделках — нельзя было разобрать на нем тисненную надпись, еле заметны были отдельные латинские буквы. Вскоре нашли другой, выброшенный на берег шар. Он оказался отлитым из стекла. Льды его не тронули.

Находки заинтересовали полярников. Когда они узнали, что это буи, брошенные какой-то полярной станцией мира, чтобы потом по ним судить о направлении дрейфа льдов, решили отправить в путь и свои буи — с острова Домашнего. По радио проконсультировались, как приготовить их. Дело оказалось сложным. Но раз нет специальных буюв,



Собачья упряжка на острове Домашнем

решили сделать простые: сверлили в чурбаке отверстие, закладывали туда стеклянный патрон с запиской, сообщавшей дату и место отправления, заделывали отверстие пробкой и на одной из дрейфующих льдин отправляли буй в неведомое путешествие.

Когда зашел разговор о передаче опыта коллектива полярной станции острова Домашнего, Харитонович удивился:

— Да какой же у нас опыт? Ну, просто — работали. Я даже не знаю, о чем и рассказать. Вот мы еще делали вне программы гидрологические наблюдения. Так всем же известно, как они делаются, было бы желание...

Осенью 1939 г. полярники острова Домашнего готовились к отъезду на Большую землю. Они укладывали свои охотничьи трофеи — 10 медвежьих и 60 песцовых шкур, проверяли оборудование.

В один из этих дней Харитонович за вечерним чаем завел разговор.

— Вот из этого сарая, — он обвел взглядом комнату, — Нонна сделала настоящую горницу. На рации и в силовой у нас, Николай, тоже порядок. А вот кругом дома грязновато. Не почистить ли нам территорию станции, друзья?

Утром в комнате остался только один обитатель острова, привыкший часами просиживать в своем ящике с игрушками. Он оставался один и в следующие дни, пока всю грязь и мусор, накопившиеся на территории станции еще от прошлых зимовок, вывозили на лед и пока с берега возили гальку, чтобы посыпать все дорожки...

Но «Ермак» не пробился к острову. Он увозил обратно и смену зимовщиков и печника, который должен был переложить негодную печь в доме.

Наступала тяжелая зима — вторая полярная ночь. Снова предстояло по ночам подбрасывать в камелек белушье сало, чтоб не холодно было Роальду, да и Нонна Иосифовна в это время нуждалась в тепле. Но это еще не беда. Хуже было то, что продукты остались однообразные, да и их мало. Надо было резать корову, лишить Роальда и Нонну Иосифовну молока. Пришлось убить мелкежат, пойманных для зоопарка. И все же, когда полярникам сообщили, что за ними думают послать из Москвы специальный самолет, они соблазнились обсудить: стоит ли в такое время гнать машину ради них, наступает полярная ночь, летчик будет рисковать своей жизнью, да и каких средств это будет стоить государству...

Решающее слово должна была сказать Нонна Иосифовна. Она имела на это право: она готовилась стать матерью второго ребенка.

— Сообщи, Борис, в Москву — до весны продержимся. А уж я как-нибудь буду стараться получше готовить и кормить вас. Не пропадем.

Зимовщики аккуратно продолжали наблюдения, в установленные сроки в Москву передавали метеосводки. Вечерами Нонна Иосифовна часто сидела на радиостанции то за ключом, то с наушниками, овладевая искусством радииста.

— Мало ли что может случиться, Нонна. Вот мы с Николаем часто уходим на охоту, ты остаешься одна с Роальдом... Ты должна в любое время заменить меня, — говорил Борис Григорьевич.

Нонна Иосифовна еще в прошлую зиму научилась передавать и принимать на слух 30 знаков.

Моторист Андреев, не знавший как следует даже арифметики, усиленно занялся самообразованием. К отъезду с острова он уже изучал алгебру.

Дружный коллектив жил, работал и учился. И в это тяжелое время зимовки полярники решили заняться гидрологическими наблюдениями. На льду пролива построили снежный домик, оборудовали его лебедкой

и в ноябре 1939 г. провели месячную серию ежечасных фушточных наблюдений, сделали 7 гидрологических станций.

— Зимой нам «помогала» нерпа, — рассказывает т. Харитонович. — Она не давала замерзать проруби. Когда мы уходили из снежного домика, нерпа пользовалась нашей прорубью как лункой, чтобы подышать.

* * *

... В марте 1940 г. один из многих самолетов, облетающих полярные станции, доставил на остров Домашний смену. Роальд, прибывший двухмесячным ребенком на остров на борту ледокольного парохода, покидал остров вместе с отцом, матерью и дядей Колей на борту воздушного корабля, который вел летчик Черевичный. С Диксона на материк полярники летели на самолете под управлением Махоткина. Но полет пришлось прервать в Амдерме: Нонне Иосифовне нужен был родильный дом.

Роальд, уроженец острова Диксона, и его брат, родившийся в Амдерме, — потомки настоящих советских полярников, — когда-нибудь возьмут пропавший белушиным салом дневник отца и узнают из него о том, как полярники острова Домашнего десять дней трудились, сооружая аэродром, прочтут запись от 28 ноября, в которой рассказывается о буднях зимовки:

«Нонна больна... Коля готовит обед, я смотрю за малышом. Сегодня всю ночь стирал пеленки. Погода тихая, полыхает северное сияние. Сейчас буду работать с островом Уединения. Доктор с острова консультирует лечение».

Из дневника потомки жителей острова Домашнего узнают, как отец и мать встречали на острове новый, 1939 год:

«Сделали елку, используя для нее в качестве ствола бильярдный кий, а для веток — прутья веника. Развесили печенье, орехи, конфеты. Сделали кое-какие игрушки. Кукла, наряженная в белую шкурку, изображала деда-мороза. Но малышу только пять месяцев, так что он в елке еще ничего не смыслит».

* * *

9 апреля 1939 г. Харитонович сделал следующую запись в дневнике:

«Скучновато. Самое плохое время. Нет охоты. Большие морозы — 42 градуса. Надоели холода. Из-за холодов не появляются птицы — все было бы веселее... Хочется перемены, зелени, реки с теплой водой. Мечтаю о совхозе, домике над рекой, саде, огороде — совсем как старик. А знаю: отдохну — и опять потянет в Арктику».

Из родной Белоруссии в Арктику Бориса Григорьевича привел сложный и вместе с тем простой путь, каким приходят тысячи полярников. «Няня, — говорит он, — мне с детства любовь к Арктике не прививала». В 1927 г. он окончил девятилетку. Увлекался радио. Стал коротковолновиком. Уехал в Ленинград и поступил работать в секцию коротких волн Общества друзей радио. Почти весь заработок тратил на экспериментирование. Но он не любил долго сидеть на одном месте. В нем жило непреодолимое желание посмотреть белый свет и сделать что-нибудь свое... Он едет в Иркутск, оттуда в Минск, работает на радиофикации сплавных рек. Ему удастся впервые установить на плоту приемно-передаточную станцию. Успех окрыляет. Борис Григорьевич едет в Ленинград, поступает на радиозавод, работает радиотехником и по вечерам учится в Электротехническом институте. Ночами он по-прежнему просиживает за коротковолновым передатчиком. В 1933 г.

завод изготовлял аппаратуру для радиоцентра Диксона. Харитонович отправился в Арктику устанавливать эту аппаратуру.

За установкой аппаратуры на Диксоне прошла первая зимовка. Но дело не только в установке. Надо узнать, как она будет работать. И Борис Григорьевич остается еще на год на Диксоне начальником передающего пункта. Ему посчастливилось обслуживать исторический перелет Чкалова на остров Удд, перелеты Молокова, прокладывающего в то время полярную авиатрассу.

В 1936 г. Харитонович возвращается на Большую землю — в отпуск. Он работает над новой системой подачи сигналов для пеленгации судов. В следующем году он опять едет на Диксон, на сей раз вместе с женой, и работает начальником радиоцентра.

В 1937 г. правительство наградило Харитоновича орденом «Знак Почета».

Есть люди, которые всю жизнь боятся сдвинуться с насиженного места. Новое их пугает. Харитонович не боится тронуться в путь. Стремление побывать в новых районах, где потруднее, внести во всякое дело свое творчество владеет им, и это стремление хорошо поддерживает подруга жизни Нонна Иосифовна, ставшая полярницей. И когда осенью 1938 г. возникла необходимость вновь открыть законсервированную полярную станцию на острове Домашнем, Харитоновичи решили ехать туда.

На Диксоне еще не перестали говорить о новости — рождении у молодой четы Харитоновичей сына, еще не утвердили за ним как следует имени, и вдруг поездка, и куда! Это решение даже в среде полярников вызвало удивление:

— Борис Григорьевич, а как ребенок?

— Помогать будет отцу, — улыбнулся Харитонович.

До консервации на острове Домашнем работали пять человек. Харитоновичу, ехавшему старшим зимовки, предложили подобрать работников на остров. Он подобрал. И когда его спросили: «Не мало ли?» — ответил:

— Мы и втроем справимся.

Теперь он считает, что на маленьких полярных станциях вполне могут справиться два человека, но для этого надо подобрать людей, которые могли бы совмещать несколько профессий. Лучше всего: радист-моторист, метеоролог-гидролог, причем оба они, в случае нужды, должны уметь заменить один другого. Это трудно, но возможно. Харитонович совмещал на Домашнем несколько профессий. Он был старшим зимовки, радиотехником, метеорологом и гидрологом.

За самоотверженную работу в Арктике Борис Григорьевич и Нонна Иосифовна Харитоновичи в этом году награждены правительством медалями «За трудовую доблесть».

О планах на ближайшее время Борис Григорьевич говорит, как о давно решенном вопросе: отдохнуть и снова в Арктику.

— И куда-нибудь подальше! Хочется мне организовать полярную станцию на мысе Молотова. Это самый северный мыс Северной земли.

М. ВЕЛИЧКО

ПОЛЯРНЫЙ ЛЕТЧИК МАХОТКИН



Летом 1928 г. в бухгалтерии ленинградского завода «Прогресс» сидел у раскрытого окна молодой человек лет двадцати четырех. В комнате столы образовали сложные лабиринты проходов. За столами, погрузившись в разграфленные ведомости, сидели люди. Сухо стучали костяшки счетов, трещали и позванивали арифмометры.

Молодой человек недавно пришел из армии. После долгих пехотных маршей, ночных атак и привалов на вечерней заре ему трудно привыкать к однообразию счетной работы и спокойной размеренности своей теперешней жизни.

Перед глазами молодого счетовода Василия Михайловича Махоткина встает такой же летний день прошлого, 1927 года... Нестерпимо печет солнце... По дороге, поднимая облака желтой густой пыли, проходит стрелковая колонна. Кустарник по обе стороны дороги обещает тенистую прохладу. Но привала делать нельзя: «на позициях» ждут подкреплений.

В воздухе слышится гул приближающихся моторов, и над колонной появляются «вражеские» самолеты. Ища укрытия, пехота рассыпается по кустам. Один из самолетов летает над ней особенно низко, почти касаясь веток кустарника. Мастерство этого летчика вызвало особенное восхищение Махоткина. Ему показалось тогда очень обидным лежать, уткнувшись лицом в траву, и ждать, когда перестанет реветь мотор этого неистового самолета. Захотелось стряхнуть с себя дорожную пыль и так же взмыть вверх, рассекая воздух послушными стальными крыльями...

Фамилия летчика была Чкалов.

Воспоминания об этом полете Чкалова не давали покоя Махоткину. Именно поэтому на заводе не было более активного ошоавиахимовца, чем Махоткин. Он занимался во всех кружках, которые хотя бы частично касались авиации.

В этом же 1928 г. в Ленинград приехал Фритиоф Нансен. В Таврическом дворце он читал доклад о международном обществе «Аэро-арктика».

Шагая по торцовым мостовым ленинградских улиц, Василий Михайлович вспоминал о своем первом «знакомстве» с Нансеном. Это было в деревне. На бревенчатых стенах старой школы натянута простыня, и на ней — сияющий круг волшебного фонаря. Перед глазами притихших деревенских ребят проходят суровые арктические пейзажи, вмерзнувший в лед «Фрам», портреты Нансена и его спутников.

Голос учителя, рассказывающего об отважном полярном исследователе, звучит особенно торжественно и впечатляюще в тишине умолкшего класса.

Образ Нансена долго занимал воображение ребят. И вот теперь, спустя пятнадцать лет, Махоткин увидел его живого. Полярный исследователь рисовал картины будущего завоевания Арктики с воздуха. Он рассказывал о перелетах Амундсена и Бэрда через Северный полюс, о полетах первых полярных летчиков.

Для Махоткина авиация теперь получила новый смысл. Если быть летчиком, то обязательно полярным!

1928 год был богат полярными событиями. Нобиле на дирижабле «Италия» пролетел над Северным полюсом и на обратном пути потерпел аварию. В поисках воздухоплавателей принимало участие несколько стран. Советский Союз занимал среди них ведущее место. Ледоколы



ПОЛЯРНЫЙ ЛЕТЧИК ОРДЕНОНОСЕЦ В. М. МАХОТКИН

Рис. художн. Е. Протопопова

«Красин» и «Малыгин», самолеты лютлярных летчиков Чухновского и Бабушкина были в центре внимания всей страны.

В Московско-наровском доме культуры ленинградцы устроили торжественную встречу советским лютлярникам, вернувшимся победителями из этой экспедиции.

После рассказов Чухновского о полетах на Севере у Махоткина окончательно созрело решение. Осенью этого же года он поступил в теоретическую школу летчиков. В те годы теоретическая и практическая подготовка проводилась отдельно. Закончив теорию в один год, Василий Михайлович уехал в практическую двухгодичную школу морских летчиков.

В 1931 г. наконец сбылась давнишний мечта Махоткина — он стал летчиком.

Работая в гражданской авиации, в Баку он встретил лютлярного штурмана А. Д. Алексеева (ныне летчик, Герой Советского Союза) и летавшего на Север летчика Кржижевского. Алексеев много и увлекательно рассказывал о Севере.

Пассажирские линии Баку — Красноводск, Баку — Тифлис, где полеты почти всегда проходили при ясной, благоприятной погоде, не удовлетворяли Махоткина. Ему хотелось испытать свои силы в сложной метеорологической обстановке, прокладывать новые пути над бескрайней тундрой, летать над торосистыми лютлярными льдами.

Узнав о желании Махоткина работать на Севере, Аэрофлот перевел его в Иркутск.

Зимой над северными равнинами, где нет лесов и хорошо заметных визуальных ориентиров, а особенно над тундрой, летать очень трудно. Реки, берег моря, возвышенности — все скрывается под снегом, сливаясь в одну белую плоскость. Даже хорошо знакомые летом места зимой с самолета можно не узнать.

В таких районах не только при туманах или метелях, но и просто в пасмурную погоду летчику приходится летать слепым полетом. Поэтому чем скорее летчик откажется от визуальной ориентировки, не будет «цепляться» за землю, а перейдет на счисление, тем быстрее он освоит полеты над тундрой в зимних условиях.

Как-то раз в Иркутске, взлетая в тумане, Василий Михайлович потерял землю. Под белым снежным покровом не было ни одного черного пятна, за которое можно было бы «уцепиться». Летчик решил снизиться и найти землю. Белизна съедала пространство. Казалось, что до земли еще далеко, как вдруг перед глазами мелькнули две высокие сухие травинки, торчащие из-под снега, раздался страшный треск, и через секунду он с бортмехаником уже лежал под грудой обломков самолета. Оба члена экипажа остались почти невредимы.

Этот печальный урок многому научил Махоткина. Он стал больше думать о методах летной работы и с тех пор неизменно придерживается выработанных для себя правил. По его выражению, летчику больше всего нужно бояться земли и не стараться разглядеть ее в тумане, а доверяться в таких случаях исключительно приборам.

В тундре и над ровной снежной поверхностью он ниже, чем на 200 м, никогда с тех пор не летает.

Людам свойственно иногда сомневаться в правильности своих действий. Для летчиков это особенно опасно. В обстановке сложного полета такие сомнения возникают очень часто. Если летчик не будет их подавлять, они могут привести к аварии.

Летя в хорошей обстановке, пилот верит показаниям всех своих приборов и летит спокойно. Но когда он попадает в плохую погоду и вынужден идти слепым полетом, его часто начинают мучить сомне-

ния. Он не верит показаниям приборов, ему кажется, что самолет идет с креном или не точно по курсу и т. д.

Здесь начинается внутренняя борьба. Чем скорее летчик сможет отрешиться от этих сомнений, тем скорее он вытренируется.

Зимой 1938 г. Махоткин однажды вылетел с острова Русского на мыс Стерлегова. Минут через тридцать он заметил, что картушка была слабо закреплена и от вибрации сдвинулась, показывая не 200°, как было нужно, а 260°. При таком курсе летчик мог уйти далеко в море.

Исправив курс, он вскоре вышел к берегу. Погода была неважная. И вот Махоткину стало казаться, что он уже давно прошел мыс Стерлегова и идет в шхерах Минина, хотя курс на компасе показывал, что он Стерлегова еще не достиг. Ему очень хотелось сесть, спокойно, не торопясь, подумать и определиться. Но он взял себя в руки, не поддавшись этому «голосу сомнения» и вскоре точно вышел к Стерлегову.

Чтобы вытренировать свою волю и приобрести необходимые навыки, летчику нужно пройти суровую школу полетов при любых условиях и в любую погоду.

Такой школой для Махоткина были полеты в 1933 г., в Ленинграде, на местных линиях, где он летал на «Ш-2» и «У-2», полагаясь исключительно на свои силы и знания, так как эти полеты тогда совершенно не обслуживались.

В январе 1934 г. Махоткин добился перевода в Полярную авиацию Главсевморпути. Зимой работал на Енисейской авиалинии, а летом полетел на ледовую разведку. Это было его первое знакомство с Арктикой.

Никаких пособий по ледовым разведкам не существовало. Опыт передавался устно. Василий Михайлович расспрашивал всех опытных летчиков об их методах ледовых разведок. От капитанов узнавал, в каком льду суда могут проходить и какого они не осият.

Вылетев на первую разведку с острова Диксон, Махоткин увидел столько всевозможных льдов и так подробно старался все записать, что ему буквально не хватало времени, чтобы управлять самолетом, смотреть на льды и фиксировать всю обстановку. Летчик Алексеев на Диксоне помог ему составить первое донесение, выкинув большую часть его записей.

Вскоре он научился записывать только самые необходимые и характерные данные. И, несмотря на то, что летал без штурмана, времени на все хватало.

Перед полетом в Арктику Махоткин наслушался «охотничьих» рассказов об арктических туманах, метелях и прочих ужасах. Вылетев из Усть-Порта на Диксон, он попал в сильный туман, но упорно продолжал полет, так как решил, что в Арктике всегда туман. С трудом он добрался до места назначения. Вылетев на первую ледовую разведку, опять попал в туман, но вернуться не решился. Вспомнил, как некоторые товарищи развивали теорию, что если в море застигнет туман, то нужно садиться на воду и дрейфовать хоть несколько суток. Последовав этому совету, Василий Михайлович сбавил газ и посадил машину в море. Вдруг из тумана стала вырисовываться огромная белая льдина, неумолимо надвигавшаяся на самолет. Летчик едва успел оторвать машину от воды и перемахнуть через эту льдину. Поняв свою ошибку и не желая больше рисковать, он тут же снова взлетел и вернулся на Диксон.

На практике испытав негодность этой «теории», Махоткин никогда больше из-за плохой погоды не производит посадок. Попадая в силь-

ный туман, он или возвращается обратно на базу, или летит вперед, стараясь пробить неблагоприятный фронт.

В воздухе нельзя быть пассивным по отношению к погоде. Это может привести к аварии. Бороться с плохой погодой в Арктике можно, только хорошо зная своего противника. А раз летчик хорошо понимает погоду, знает границы снегопада, тумана и т. д., то он может спокойно идти в слепой полет.

Теперь Махоткин всегда летает по точному расписанию. Заранее зная прогнозы погоды, он за два дня назначает день и час вылета и предупреждает о полете все радиостанции, расположенные на его пути.

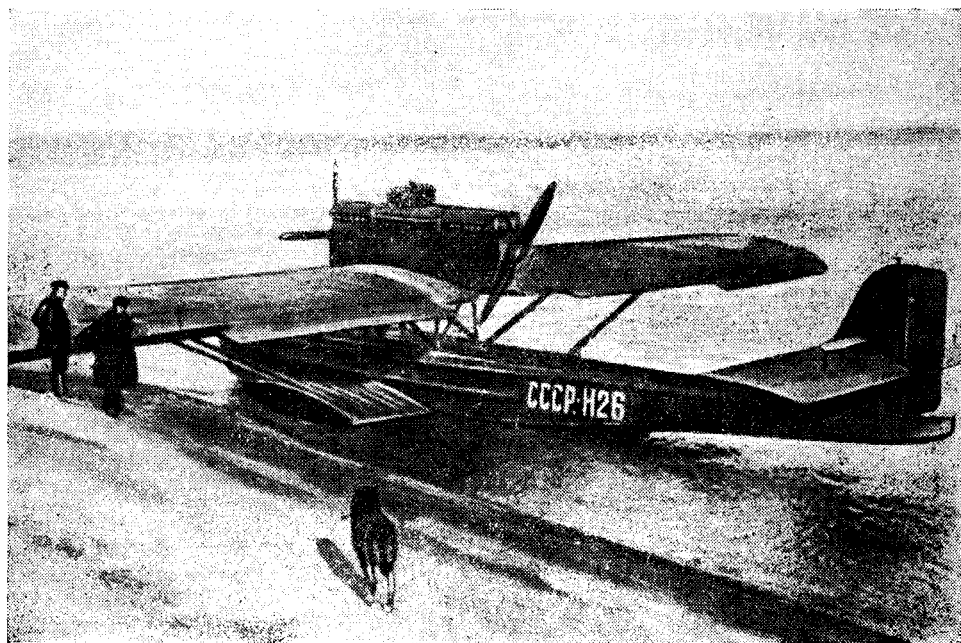
В 1935 г. среди многих летчиков существовало мнение, что зимой в Арктике очень трудно и даже нецелесообразно летать на двухмоторном самолете. Для разогрева двух моторов затрачивается много времени и сил, нужно воздушное охлаждение и т. д., а если один из моторов выйдет из строя, на другом все равно не улетишь.

Летая зимой 1935 г. по Енисейской линии на двухмоторном самолете, Махоткин убедился в неправильности этого мнения.

Расстояние от Красноярска до Дудинки в 2 000 км самолеты Махоткина и Черевичного всю зиму пролетали, не имея ни одной сводки о погоде. На борту самолетов не было радио. Несмотря на эти неблагоприятные условия, у обоих самолетов, летавших на линии, не было ни одной вынужденной посадки, ни одной поломки, ни одного возвращения с пути. Моторы работали прекрасно и даже в зимних условиях не доставляли экипажам больших хлопот.

Летом Махоткин снова работал на ледовой разведке в Карском море, а весной и осенью завозил людей и грузы в Норильск, где в тот год начиналось строительство.

Однажды он летел с пассажирами из Норильска в Дудинку на «Дорнье-Валь». В воздухе вдруг начало трясти кормовой мотор. Огля-



Первый самолет в Волочанке (1934 г.). У самолета справа В. М. Махоткин



Самолет «Н-128» летчика Махоткина на вынужденной посадке на мысе Болванском (о. Вайгач) во время экспедиции на Землю Франца-Иосифа в 1936 г.

девшись по сторонам, Василий Михайлович увидел под самым самолетом небольшое озеро. Он выключил кормовой мотор и решил сесть. Был уже конец осени. До ближайшего поселка не меньше 60 км, а еды на самолете почти не было. При осмотре выяснилось, что в кормовом моторе сломался коленчатый вал. Привезти новый мотор никто бы не смог, так как в этом районе уже кончались полеты. На одном моторе на «Дорнье-Валь» никто никогда не взлетал.

Махоткин, высадив на берег людей, выгрузив грузы, все же решил попытаться взлететь, так как это был почти единственный выход. Озера для разбега нехватило. Пришлось, быстро развернувшись, пересечь его в обратном направлении. Только тогда самолет оторвался от воды и Махоткин улетел в Дудинку. В тот же день с летчиком Липпом, на его самолете, Махоткин слетал на озеро и вывез оттуда людей и грузы.

Из Дудинки Махоткин перегнал свою машину в Красноярск. Машина, максимально разгруженная, была очень легкой, ее сильно болтало и резко бросало воздушными потоками. Иногда приходилось садиться на реку, чтобы не разбить самолет о высокие скалистые берега Енисея. Пролетев некоторое время по воде, самолет снова взлетал.

До 1936 г. Махоткин зимой над тундрой и морем никогда не летал. Не участвовал он и в дальних экспедициях. Поэтому экспедиционный полет в эту зиму вносил в практику молодого полярного летчика много нового.

Впервые два самолета, под управлением товарищей Водопьянова и Махоткина, летели на Землю Франца-Иосифа. Они были первыми разведчиками последующей экспедиции на Северный полюс.

Перелет был очень сложный. Не раз обоим самолетам приходилось возвращаться обратно, производить вынужденные посадки, попадать в сложные синоптические условия. На некоторых участках самолеты теряли друг друга из виду и снова соединялись через несколько суток.

Но задача была выполнена и путь к полюсу до 83³⁰ с. ш. разведан.

Через три недели самолеты стартовали в обратный путь. Вскоре на машине Водопьянова затрясло мотор. Пришлось возвращаться. Махоткин, увидя, что самолет его спутника быстро теряет высоту, тоже повернул обратно.

Вслед за первым самолетом, дотянувшим до бухты Тихой, пошел на посадку второй. Махоткин сбавил газ, и вот уже лыжи его машины коснулись льда, запорошенного снегом. Вдруг неожиданный сильный толчок — левая лыжа резлетелась в щепы и самолет скапотировал. Виной этой аварии оказался небольшой ропак, которого из-под снега совсем не было видно.

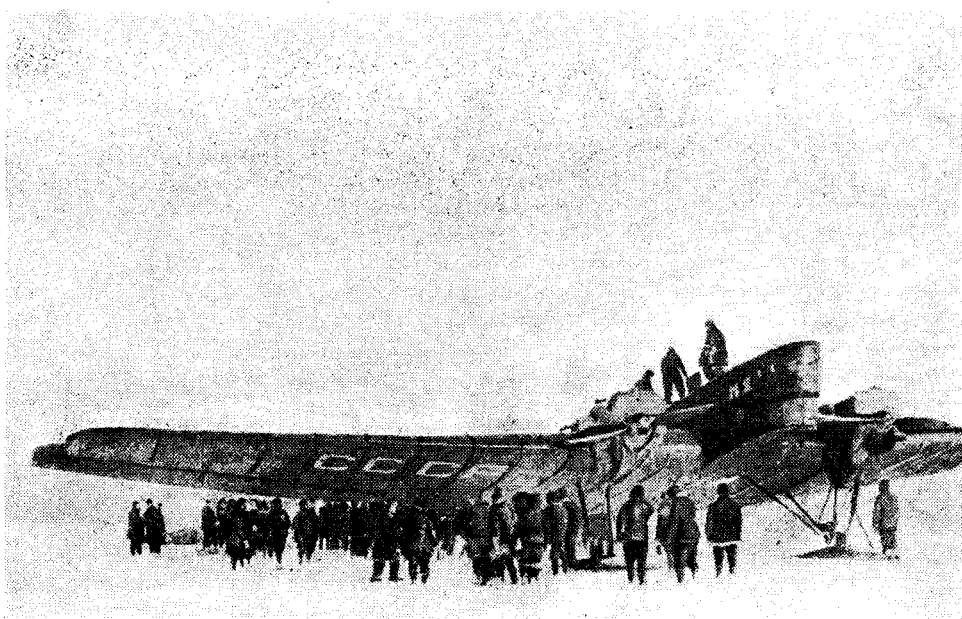
Теперь обе машины вышли из строя: на одной не работал мотор, на другой поломаны лыжи, разбит винт и помято крыло. В бухте Тихой отремонтировать обе машины невозможно. Выход мог быть только один: из двух машин собрать одну. Махоткин предложил взять с его самолета мотор и поставить на уцелевший. Через несколько дней Водопьянов улетел, а Махоткин прожил все лето в Тихой.

На имевшихся в Тихой самолетах «Ш-2» и «У-2» он за лето облетел почти весь архипелаг, помогая научным работникам станции знакомиться с воздуха с местными условиями.

Зимой 1937 г., как и в прошлые годы, Махоткин работал на Енисейской линии, а весной выполнял отдельные срочные задания. В конце марта ему пришлось завозить продовольствие на мыс Оловянный, где зимовало всего два человека — Кремер и Голубев. С мыса Челоскина он вылетел при хорошей погоде, а с Оловянного давали сводку — шторм в 10 баллов и видимость — 0. Летчик взял курс через остров Большевик. На карте высота его хребта показана в 500 м, в действительности же оказалось, что она превышает 1 000 м. Сильные потоки воздуха, срывающиеся с хребта, бросали самолет, как игрушку. Пришлось изменить направление и зайти в пролив Шокальского с его восточного входа. С воздуха хорошо была видна густая снежная пыль на земле, а самолет в то время летел при ясной погоде. Сквозь снежную кисею летчик заметил на льду большой костер и подле него двух человек. Когда же самолет снизился до 30 м, он попал в бешеный снежный вихрь. Видимость моментально пропала, и посадку пришлось производить вслепую. Летчик передал полярникам продовольствие и сейчас же вслепую стартовал в обратный путь. Выйдя из пролива Шокальского, он снова попал в хорошую штилевую погоду.

Взлетать в такие метели или при низких радиационных туманах Махоткин всегда старается, следя за солнцем, которое обычно в это время проглядывает и служит хорошим помощником пилотажным приборам.

Вскоре с Махоткиным произошел курьезный случай. Его экипажу поручили разыскать летчика Антюшева, у которого произошла вынужденная посадка в районе Гыдо-Яма. Но точных координат он сообщить не мог. Махоткин вылетел с Диксона. Через несколько часов полета он по радио получил сообщение, что Антюшева разыскала санная партия. Можно было возвращаться назад, но в это время на его самолете останавливаются сразу оба мотора. Пришлось самому идти на вынужденную посадку. При осмотре моторов оказалось, что от сильной конденсации водяных паров, попадавших из воздуха, в бензиновых баках закупорились трубки. Чтобы привести их в порядок, пришлось проканителиться почти пять суток. Жить экипажу пришлось это время в самодельном юнечном домике — «иглу».



Самолет «Н-175» у каравана «Литке» зимой 1938 г.

Хотя экипаж и не нуждался в посторонней помощи, но все же необходимо было астрономически определиться.

Командир самолета и штурман Петров вытащили из своих кабин по секстану. Но вскоре, к взаимному удивлению, поняли, что ни тот, ни другой не умеют им пользоваться. Пришлось положить секстаны на место, а самим целый день пробродить вокруг места посадки, чтобы определиться по наиболее характерным ориентирам.

После этого случая Махоткин изучил астрономическую ориентировку и научился пользоваться секстаном.

В навигацию 1937 г. экипаж Махоткина один обслуживал ледовую разведку. Большинство летчиков в тот год участвовало в полюсной экспедиции.

Льда в Карском море было очень немного, и один самолет там вполне справлялся с разведками.

Вообще по количеству льда навигация 1937 г. была одной из легких, но преобладающие северо-западные ветры согнали весь лед к проливу Вилькицкого и закрыли выход в море Лаптевых. Пролив Шокальского был чист от льда, о чем сообщал Махоткин в своих донесениях. Однако, по существовавшим тогда предрассудкам, он считался неудобным для мореплавания, и суда им не пошли.

Без прогнозов полярное мореплавание невозможно. Данные своих разведок Махоткин всегда рассматривает как «сырье» для прогнозов. Если моряки будут пользоваться только этими данными, они могут часто попадать в очень трудные положения. Например, большое развье, обнаруженное разведкой, всегда привлекает моряков. Но, не зная дальнейших прогнозов, они в этом развье могут попасть в ловушку. При изменившихся ветрах развье может быстро сомкнуться, и корабли будут затерты льдами.

Это мнение Махоткина оспаривалось отдельными работниками Полярной авиации, но сама жизнь показала, что он в этом вопросе прав.

Особенно ярко это подтвердилось в этом году на примере ледокола

«Ленин». Ледовая разведка сообщила, что в море Лаптевых под берегом есть полоса чистой воды. «Ленин», ведя караван судов, решил воспользоваться этим разводьем, но пройти в залив Кожевникова не успел. Ветер изменился, льды прижало к берегу, и караван в них простоял более 5 дней.

Зимой 1938 г., работая, как всегда, на Енисейской линии, Махоткин получил распоряжение завезти каравану «Литке» продовольствие, вывезти оттуда больных, а также перебросить на материк полярников с острова Домашнего. Выполняя это задание, самолет «Н-175» сделал два рейса из Красноярск до Северной земли и к каравану «Литке».

В этом, казалось бы, рядовом задании Махоткин ощутил, что работа полярного летчика полна огромной значимости и содержания. От успехов его полетов зависела жизнь больных зимовщиков и питание остающихся.

Ледовые разведки — любимая работа Махоткина. Летая каждый год в Карском море, он хорошо изучил льды и синоптическую обстановку в этом районе. С высоты в 300 м он, как в открытой книге, читает по льдам условия для плавания арктических кораблей.

Сейчас самое сложное в ледовой разведке — это определить качество льда, т. е. его толщину и крепость. С самолета это может определить только очень опытный разведчик.

Летая в навигацию 1940 г. в районе острова Русского, Махоткин видел здесь 10-балльный лед. Но по тому, как он был разрушен, по цвету льда, сквозь который как бы просвечивала вода, Махоткин убедился, что жить этому льду недолго, он скоро должен растаять. Махоткин рискнул указать это в своем донесении. Прогноз его целиком оправдался: через несколько дней весь 10-балльный лед в этом районе растаял.

Помимо летних ледовых разведок, теперь Полярная авиация начала применять преднавигационные разведки. Особенно широко они были поставлены весной 1940 г.

Начав работу в этом году на Енисейской авиалинии, Махоткин на четырехмоторном самолете «Н-211» летал из Игарки в Красноярск, в Норильск, в бухту Кожевникова. В мае он вылетел на преднавигационную разведку, во время которой облетел все Карское море и выполнил план на 100 %.

Всю летнюю навигацию 1940 г. Махоткин снова нес ледовую вахту в Карском море, в проливах Вилькицкого и Шокальского, в западной части моря Лаптевых. Он налетал за это время 270 часов.

Ледовая разведка показала, что в некоторые годы раньше вскрывается северная часть Карского моря и кораблям легче проходить мимо мыса Желания, чем через южные проливы. Такая обстановка как раз сложилась в этом году. Пользуясь указаниями летчиков, работавших в Карском море, первые караваны судов легко прошли в обход мыса Желания, в то время как все новоземельские проливы были забиты льдом.

Махоткин считает, что вообще плавание под берегом — это пережиток прошлого, когда капитаны, не зная ледовой обстановки, старались держаться на всякий случай поближе к твердой земле. Многолетние же наблюдения доказали, что самые страшные для судов сжатия бывают именно у берегов. Льды, упираясь в неподатливые берега, начинают сильно тороситься и прессоваться.

* * *

Из девяти лет авиационного стажа Махоткина шесть лет занимает работа в Арктике, в Полярной авиации.

Махоткин — пилот 1-го класса.

За плодотворную работу на Севере правительство наградило Василия Михайловича Махоткина в 1937 г. орденом «Красная Звезда».

Работа в Арктике выковала из него волевого командира, требовательного как к себе, так и к своему экипажу.

На собственном опыте убедившись в трудности арктических полетов, Махоткин никогда не летает «на авось». Решая вопрос о вылете, он точно выясняет всю синоптическую обстановку на пути. Одних сводок с мест еще далеко не достаточно, так как там обстановка может быстро измениться. Для летчика, так же как и для моряка, необходимы прогнозы погоды.

Если в сводках указывается, что в таком-то пункте плохая видимость, Махоткин всегда старается выяснить, отчего она происходит: туман ли тому причиной, осадки или метель. Если это туман, то сливается ли он с облачностью или лежит тонкой пеленой над землей. В зависимости от этого и методы полета будут различные. В одном случае этот туман нужно пробивать, набирая высоту, в другом — такой метод будет бесполезен, и нужно идти слепым полетом.

По мнению Махоткина, летать можно почти в любую погоду, но только заранее зная все условия, которые могут встретиться на пути, чтобы соответственно на них реагировать. Летать на ледовую разведку в плохую погоду, конечно, тяжело. Из-за плохой видимости понижается качество наблюдений. Решаться на такой полет нужно только в случае крайней необходимости или зная, что фронт этой погоды можно легко пробить.

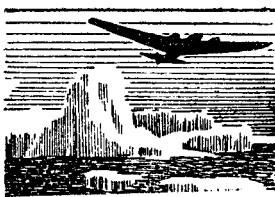
Вспоминая о прошедших годах своей работы в Арктике, Махоткин подчеркивает, что полярный летчик должен быть особенно чужд всякой застенчивости и трафарета.

В Арктике, особенно на ледовых разведках, когда самолет летает далеко от баз и на его пути трудно найти подходящие посадочные площадки, от смелости и находчивости пилота зачастую зависит жизнь экипажа и целостность самолета. Умение найти выход из любого трудного положения вырабатывается у летчика в результате большого практического опыта и серьезного его анализа.

За шесть лет работы в Арктике у Махоткина накопился богатый опыт. Он много думает над методами летной работы и ледовых разведок, тщательно анализирует как свой опыт, так и опыт своих товарищей и только после этого вырабатывает свои методы.

Ежегодно работая на линиях и на ледовых разведках, Махоткин часто выполняет и отдельные специальные задания. С далеких северных форпостов он вывозит больных; производит смены зимовщиков на полярных станциях, к которым не смогли пробиться ледоколы; задолго до начала морской навигации завозит полярникам продовольствие, почту и литературу. Каждую весну на полярных станциях Карского района с нетерпением ждут прилета Махоткина — первого гостя с Большой земли.

Т. КАРАБАЕВА






В Центральном полярном бассейне

(Материалы героического дрейфа ледокольного парохода „Г. Седов“)

К. БАДИГИН

*Герой Советского Союза,
капитан ледокольного
парохода „Г. Седов“*

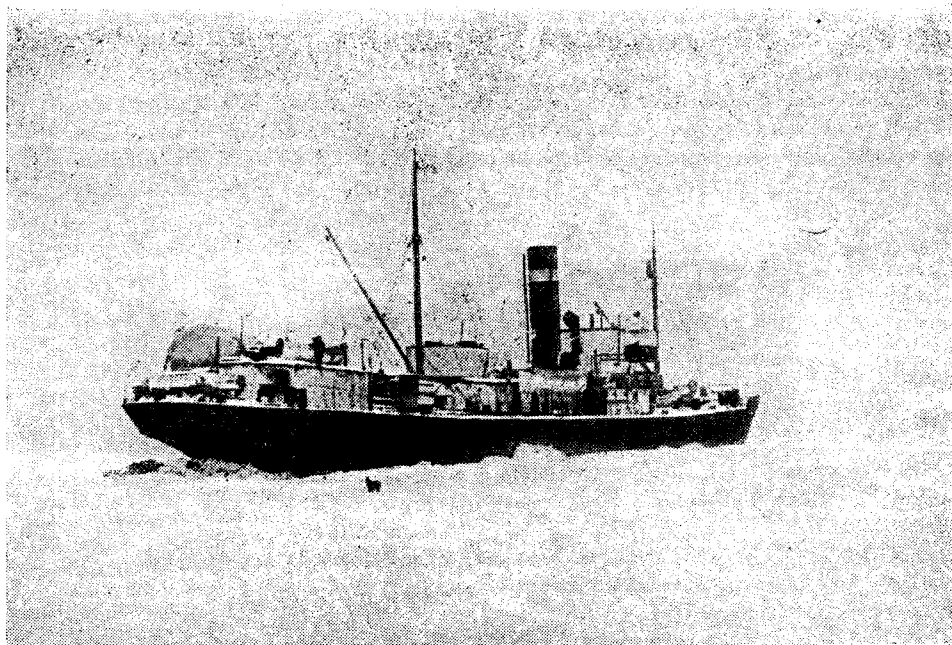
НАШИ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ НАБЛЮДЕНИЯ

 **Л**едокольный пароход «Г. Седов» попал в дрейф одновременно с «Садко» и «Малыгиным» осенью 1937 г. Корабль не готовился к тому, чтобы стать базой научной экспедиции. Он вынужден был пробыть в дрейфе 812 дней только потому, что у него было серьезно повреждено рулевое управление. Это помешало ледоколу «Ермак» вывести «Г. Седова» из льдов. Но вскоре после того, как пароход остался один, наш коллектив понял, что с этого момента мы и только мы несем всю ответственность перед родиной за научные наблюдения в районах дрейфа. Невзирая на то, что на судне фактически не было ни одного научного работника — специалиста своего дела, нам удалось наметить и выполнить весьма обширную программу исследований.

Вот некоторые цифры, характеризующие итоги нашей работы. За время самостоятельного дрейфа «Седова» с 1 сентября 1938 г. по 13 января 1940 г. было выполнено 415 астрономических наблюдений, измерено 37 глубин, проведено 78 магнитных станций и 10 суточных магнитных станций. В 60 пунктах были записаны показания прибора Венига Мейнеса, проведены 43 глубинные гидрологические станции, в 10 пунктах измерены на различных глубинах элементы морских течений и в 10 пунктах собраны планктонные организмы. Проведено свыше 5 000 метеорологических наблюдений.

Как же были организованы на судне метеорологические наблюдения — наиболее насущные из всех научных работ с точки зрения практических нужд народного хозяйства?

До того, как «Г. Седов» остался продолжать дрейф самостоятельно, метеорологические наблюдения были сосредоточены на борту «Садко», где они проводились всего четыре раза в сутки. Когда же функции дрейфующей метеорологической станции принял на себя «Седов», путем несложных подсчетов я определил, что мы можем и должны проводить наблюдения через каждые два часа. Эти наблюдения были разделены между вахтенными командирами. Вел их по очереди старший помощник Ефремов, астроном-геофизик Буйницкий, судовой врач Соболевский и я. В качестве подменного наблюдателя был привлечен к работе радист Бекасов, который довольно быстро освоил технику этой непривычной для него работы.



Ледокольный пароход «Г. Седов» в апреле 1939 г.

В программу наших наблюдений входили: температура воздуха в срок наблюдения; максимальная и минимальная температура между сроками; барометрическое давление в срок наблюдения по двум анемоидам; направление и сила ветра (анемометром Фуса); облачность; горизонтальная видимость; количество выпавших осадков — измерение раз в сутки в 0 часов по поясному времени; записи давления, температуры и влажности барографом, термографом и гигрографом; наблюдения за полярными сияниями.

На «Седове» не было подготовлено оборудование для наблюдений. Мы не располагали даже такой вещью, как метеобудка. Поэтому метеорологическую работу пришлось начинать с поисков и изготовления оборудования.

К счастью, на борту «Седова» случайно оказалось несколько ящиков с грузами, принадлежавшими различным экспедициям. Мы вскрыли эти ящики и начали искать, нет ли в них нужных нам инструментов и приборов. Поиски дали кое-какие результаты. Нам удалось, однако, найти далеко не все, что требовалось.

Богатства наши были крайне неравномерны. Секстансов, например, было столько, что мы могли бы вооружить ими почти каждого члена экипажа; теодолитов набралось около десятка. Свои вычисления мы могли проверять по семи хронометрам большой точности. Биноклей отыскивали около двадцати. Многие же инструменты и приборы либо вовсе отсутствовали, либо были в минимальном количестве.

В частности, мы располагали только одним ртутным барометром. Его нам в последнюю минуту передали с борта уходящего на юг ледокола «Ермак». Как на беду, этот барометр почему-то начал капризничать. В это время и разыгрался один трагикомический эпизод, который показывает, насколько, в сущности, мало мы были искушены в тонкостях научных наблюдений.

Желая исправить барометр, мы вдвоем с Буйницким по несколько раз осматривали его, вертели так и сяк. Наконец Буйницкий посоветовал мне открыть какой-то краник. Я так и сделал. И... о ужас! Через мгновение все 760 миллиметров ртутного столба очутились на полу, разбежавшись неуловимыми серебристыми шариками. Как мы ни пытались загнать ртуть обратно, конечно, ничего не получалось. Надо полагать, что тень мудрого Торичелли вдоволь посмеялась над нами; нам же было не до смеха: второй барометр отсутствовал.

Пришлось ограничиться показаниями anerоидов, а они дают меньшую точность. Я распорядился учитывать давление воздуха по двум приборам.

Температуру наружного воздуха в первое время определяли психрометром Асмана.

Мы не имели возможности учитывать минимальную и максимальную температуру за время метеовахты: у нас не было метеобудки. А определения температуры наружного воздуха были крайне необходимы.

Мы начали рыться в книгах, отыскивая нужный совет — как выйти из создавшегося положения. Наконец, в книге «Руководство для метеонаблюдений» удалось найти эскиз будки. Устройство такой будки — дело довольно сложное. В ней с четырех сторон должны быть устроены деревянные жалюзи, для того чтобы внутри будки воздух не застаивался и сохранял ту же температуру и влажность, что и снаружи. В будке размещаются все необходимые для наблюдения приборы.

Сделать будку своими силами не так легко. Для этого нужно иметь не только чертежи, но и квалифицированных столяров. Все же я пригласил к себе в каюту Буторина и Гаманкова, показал рисунок, объяснил, зачем нам нужна такая будка.

— Сумеете сделать?

Боцман повертел книжку в руках, подумал и ответил:

— Надо попробовать.

На другой день я нашел свежее испеченных столяров в холодном, неотапливаемом твиндеке. Пристроив в углу нечто вроде верстака, они прилежно строгали дощечки от ящиков, приготавливая из них тонкие планочки для жалюзи.

Несмотря на все усердие, дело подвигалось вперед медленно. Тогда я посоветовал Буторину заменить деревянные планки обрезками фанеры. Распиливать фанеру было легче, чем превращать доски в тончайшие планочки. И через десять дней, 17 октября 1938 г., когда «Седов» уже приближался к 84-й параллели, сооружение будки было завершено. Ее выкрасили в серую краску, старательно отделали. Детище Буторина и Гаманкова было трудно отличить от фабричного.

Будку торжественно водрузили на палубу. Возле нее захопотал Буйницкий. Он разместил здесь целую лабораторию: два больших ртутных термометра Августа, регистрирующих температуру с точностью до 0,1°, спиртовой термометр, показывающий минимальную температуру за время вахты, и максимальный термометр, фиксирующий за то же время наибольшую температуру. Кроме того, в будке были установлены термограф и гигрограф.

Когда наша метеобудка вступила в строй, работа наблюдателей значительно облегчилась: теперь уже не надо было возиться с психрометром.

Нам нужно было во что бы то ни стало наладить измерение осадков. Для этой цели служит специальный прибор, который у нас отсутствовал, — стакан, защищенный от завихрений так называемой «защитой

Нифера», т. е. полым жестяным конусом. Этот конус охватывает металлический стакан и суживается книзу.

Стакан изготовил с большой точностью наш третий механик Алфиров. Для того же, чтобы изготовить «защиту Нифера», потребовался большой кусок жести, а жечь на борту ледокола отыскать было невозможно. Но не отказываться же из-за этого от наблюдения над осадками! И выход был найден: боцман Буторин предложил изготовить «защиту Нифера» из брезента. Он склепал два обруча — один шире, другой уже, соединил их распорками и натянул вокруг них брезентовый конус. Получилось то, что надо. Наш самодельный прибор работал прекрасно, хотя ему очень сильно доставалось от сжатий. Льды «не взлюбили» его, и несколько раз подряд столб, на котором стоял прибор, переламывало в щепы. Всякий раз приходилось устанавливать прибор заново.

К концу октября «Седов» и прилегающие к нему льды приобрели вид заправской метеорологической станции. На палубе красовалась метеобудка, в ста метрах от судна высился столб в 3,5 м, на вершине которого был укреплен стакан для измерения осадков. Чтобы удобнее было доставать его, у столба была поставлена лесенка. Повсюду торчали снегомерные рейки, вежи, отмечавшие места, где был просверлен лед для измерения его толщины, и так далее. Дорожки, протоптанные на снегу, многочисленные лыжницы довершали сходство нашего «ледяного двора» с обычным зимовочным пейзажем.

Наблюдения мы проводили круглые сутки по нечетным часам. Четыре раза в сутки — в час, семь, тринадцать и семнадцать часов по местному времени — составлялись сводки; их передавали по радио на Большую землю в сроки, установленные по московскому времени. Составление этих сводок, особенно в первое время, было сущим мучением для наших начинающих деятелей метеонауки. Особенно туго приходилось тогда, когда местное время менялось и срок составления сводки почти совпадал с радиосроком.

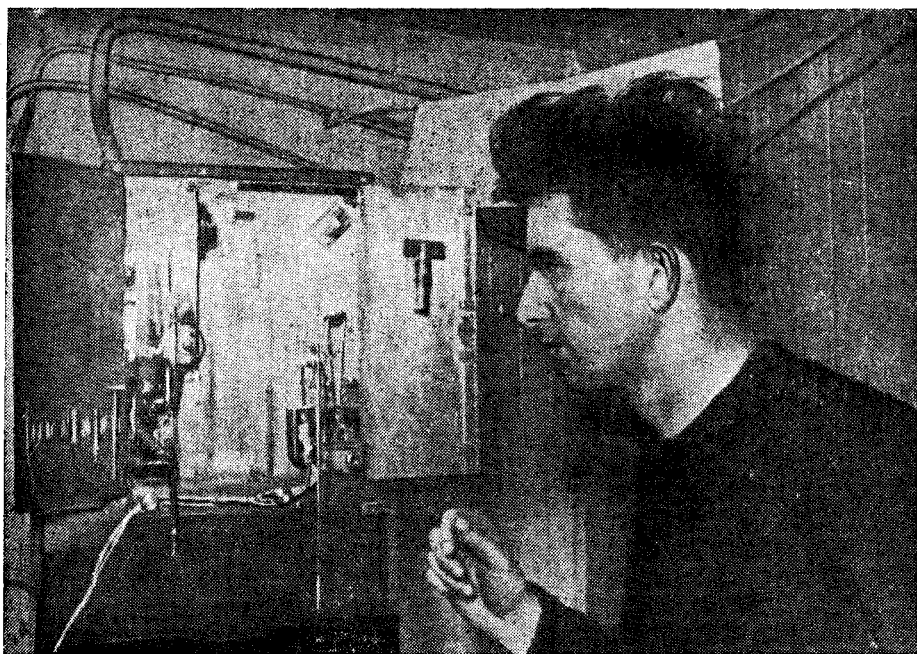
Бедняга-наблюдатель с проворством, которому позавидовал бы даже песец, прыгал от будки на мостик, где он должен был с помощью анемометра Фуса определить силу ветра, затем по так называемому «колдунчику» зафиксировать направление ветра, определить видимость по горизонту, характер облачности. С мостика наблюдатель скатывался кубарем, стремительно мчался в кают-компанию, где на отдельном столике стоял барограф, находились анероиды и хронометр. Получив все данные, наблюдатель хватался за шифр и строчил донесение, умоляюще оглядываясь на репродуктор. Вахтенный радист, включив трансляционную сеть, «взывал» на весь корабль:

— Напоминаю! До передачи осталось пять минут. Скорее несите сводку!..

Соболевский и Бекасов первое время были в больших неладах с облаками и ветром. Они нередко нуждались в консультациях, для того чтобы разобраться во всех тонкостях характера облаков и сверить взаимное положение «колдунчика» и румбов компаса. Но постепенно и доктор и радист, так же как и остальные наблюдатели, овладели техникой наблюдения и без особого труда справлялись с нею. К концу дрейфа каждому из нас нужно было не более пяти минут, для того чтобы составить и зашифровать сводку.

Андрей Георгиевич Ефремов тут же, на корабле, во время дрейфа производил первичную обработку собираемых нами данных.

Наши сводки давали возможность деятелям науки уже в период дрейфа сделать ряд существенных выводов, имеющих серьезное значе-



Гидрограф ледокольного парохода «Г. Седов» В. Х. Буйницкий производит наблюдения над силой тяжести при помощи прибора Венига-Мейнеса

Фото Д. Дебазова

ние для практических нужд мореплавания и представляющих теоретический интерес.

Большое значение имели наблюдения над ветром. Мы впервые в Центральном бассейне проводили наблюдения над ветрами на нескольких горизонтах — над самым льдом, в полуметре от поверхности льда, затем последовательно на высоте 2, 5, 12 и 18 м. Была проведена целая серия таких наблюдений, давших возможность науке уточнить представление о действии ветра на дрейф.

Весьма тщательно учитывался нами характер северных сияний. Зимой 1938/39 г. северные сияния в высоких широтах наблюдались исключительно часто. Каждый ясный день в любое время можно было видеть то в одном краю горизонта, то в другом, а то и на всем горизонте изумительную игру призрачного света. Северное сияние приобретало самые различные формы. Вахтенные тщательно записывали данные о характере северного сияния, его интенсивности и направлении. Сейчас эти данные исследуются учеными.

Мало-помалу весь экипаж «Седова» приобрел большой вкус к исследовательской работе. Буквально не было на корабле ни одного человека, который не участвовал бы в той или иной мере в научных наблюдениях, в частности в метеорологических наблюдениях.

Проблемы метеорологии начали интересовать всех членов экипажа, независимо от их специальности. Уместно здесь вспомнить об одном из мелких, но забавных происшествий, которые вносили известное разнообразие в нашу суровую жизнь. Это история о том, как наши корабельные псы Джерри и Лыдинка лишили третьего механика Алферова лавров «короля погоды».

Как ни старались мы обогреть свою кают-компанию, на ее стенах нет-нет да и появлялся иней. Больше всего иней скоплялось на голов-

ках двух болтов, проходивших сквозь деревянную обшивку стен. С течением времени на этих головках образовались какие-то причудливые наросты ледяных кристаллов. Чем сильнее был мороз «на дворе», тем эти кристаллы становились солиднее. Когда же температура наружного воздуха повышалась, головки болтов оттаивали.

Наш третий механик, человек не по летам степенный и рассудительный, долго присматривался к этим болтам. Наконец он заявил безапелляционно:

— Не понимаю, зачем надо ходить на мороз к метеобудке, когда все данные для сводки можно получить здесь же, в кают-компании!

И он разработал целую систему наблюдений над болтами, доказывая, что с их помощью можно определять не только температуру наружного воздуха, но даже силу и направление ветра. Болты прозвали «универсальными научным прибором «Эскимос» имени Алферова». В течение нескольких недель наш третий механик исследовал свои болты, пытаясь предсказывать погоду. Иногда его предположения совпадали с данными приборов, и он гордо заявлял:

— Вот видите, мой аппарат никогда не ошибается.

Но в самый решающий момент, когда некоторые моряки уже готовы были признать за третьим механиком талант синоптика-провидца, произошло непредвиденное событие. Джерри и Лыдинка, объевшись жареной селедкой, ночью вдруг захотели пить. Воды они не нашли, и... «универсальный научный прибор» пал жертвой их жестких шершавых языков. Собаки вылизали болты до блеска, сняв с них весь лед. Наутро Алферов был потрясен неожиданной утратой. Но предпринять что-либо было уже поздно, к болтам надолго вернулся их прозаический облик.

Железная закономерность регулярных наблюдений крепко дисциплинировала людей. Даже в торжественные минуты, когда мы встречали ледокол «И. Сталин» во льдах Гренландского моря, Андрей Георгиевич Ефремов, стоявший на вахте, по привычке отправился к метеобудке, чтобы взять очередные сведения. Стрелка часов подходила к девяти, и исполнительный т. Ефремов считал невозможным пропустить срок.

Пять тысяч наблюдений, проведенных нами за время дрейфа, представляют собою огромную ценность для науки. Подготовленные данные еще не прошли полной научной обработки. Но уже и сейчас можно составить достаточно определенное суждение по ряду насущных вопросов.

На первом месте среди них бесспорно стоит проблема исследования дрейфа льдов.

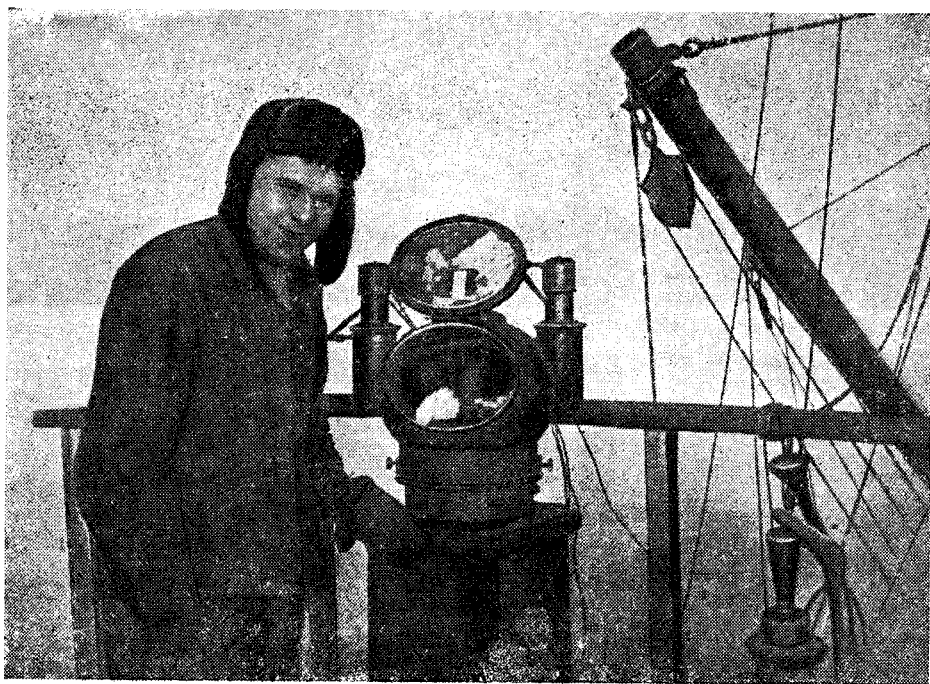
Нам удалось на протяжении длительного времени дрейфа проводить метеорологические наблюдения через каждые два часа. С достаточной полнотой мы смогли исследовать зависимость дрейфа от ветра. Эту зависимость удалось проследить с особенной точностью еще и потому, что «Седов» дрейфовал вдаль от берегов суши, там, где на движение льдов не влияет мелководье и близость земли.

Тщательный анализ и сопоставление данных метеорологических и астрономических наблюдений подтвердили справедливость известных положений Нансена:

1. Скорость ветрового дрейфа приблизительно в 50 раз меньше скорости ветра, вызывающего этот дрейф.

2. Дрейф льдов отклоняется от направления ветра на 30—40° вправо, что объясняется влиянием отклоняющей силы вращения земли.

На основании наших данных советским ученым теперь удалось дополнить эти законы новыми серьезными обобщениями. В частности, профессору Зубову удалось доказать справедливость таких положений:



Боцман ледокольного парохода «Г. Седов» Д. П. Буторин у магнитного компаса

Фото В. Буйницкого

1. Дрейф льдов направлен по изобарам, т. е. по линиям, соединяющим точки земной поверхности, где в один и тот же момент давление атмосферы одинаково. При этом дрейф направлен так, что область повышенного давления располагается справа, а область пониженного давления — слева от линии дрейфа.

2. Дрейф льдов происходит со скоростью, пропорциональной градиенту атмосферного давления, или, иначе говоря, обратно пропорциональной расстоянию между изобарами.

Первое правило рисуется в таком виде: в высоких широтах ветер, испытывая трение о землю и подчиняясь влиянию силы вращения земного шара, направляется примерно на $30\text{--}40^\circ$ влево от изобар. В то же время дрейф льдов отклоняется от направления ветра на $30\text{--}40^\circ$ вправо. Таким образом, эти отклонения, складываясь, взаимно погашают друг друга и льды в целом движутся вдоль изобар.

Второе правило можно пояснить так: если отсутствуют постоянные течения и искажающее влияние суши, то льды движутся со скоростью, пропорциональной ветру. Скорость же ветра в свою очередь пропорциональна разнице давления атмосферы. Чем гуще сеть изобар на карте, тем сильнее ветер в районе, положенном на карту.

Построение теоретических графиков дрейфов на основе собранных нами наблюдений над ветром подтвердило справедливость этих правил. Не нужно быть специалистом-ученым, чтобы понять, насколько велика практическая прикладная ценность гипотез, выведенных в итоге наших наблюдений. Использование новых правил значительно облегчит разработку ледовых прогнозов навигаций. Эти правила дают возможность уточнить и общий характер движения льдов в Центральном полярном бассейне.



Измерение толщины льда около ледокольного парохода «Г. Седов» весной 1939 г.

Фото В. Буйницкого

Чрезвычайно интересны данные наблюдений над температурой воздуха и воды. «Седову» удалось пройти путь с востока на запад за $26\frac{1}{2}$ месяцев, в то время как тот же самый путь отнял у «Фрама» около трех лет. Столь явное убыстрение темпа движения льдов в Центральном полярном бассейне находится в прямой связи с значительными изменениями теплового режима Арктики.

Нансен испытывал стужу до 52° мороза. Мы же за все время дрейфа лишь единственный раз зафиксировали мороз $44,1^{\circ}$. И это — невзирая на то, что мы дрейфовали значительно севернее «Фрама».

Зимние температуры воздуха были крайне неустойчивы. Термометр отмечал резкие скачки. Приведем для примера такие цифры (данные взяты за последние месяцы 1938 г.):

Месяц	Температура		
	Максимум	Минимум	Средняя
Сентябрь	+1,1°	—10,8°	—3,8°
Октябрь	+0,1°	—26,1°	—12,8°
Ноябрь	—8,2°	—35,0°	—21,5°
Декабрь	—3,3°	—38,2°	—22,4°

Иногда в течение одних лишь суток температура резко менялась на несколько десятков градусов.

В районе дрейфа зимой крайне незначительно выпадали осадки. В частности, зимой 1938/39 г. снежный покров в среднем не превышал 20—25 см. Дни с осадками были чрезвычайно редки. Очень часто стояла ясная морозная погода.

Летом, наоборот, мы почти не видели ясного неба. Все время стоял туман, часто шли дожди. Полеты самолетов над Центральным полярным бассейном в это лето были бы крайне затруднительны. При пони-

жении температуры быстро образовывалась изморозь, достигавшая толщины нескольких сантиметров.

Чрезвычайно любопытно зарегистрированное нами парадоксальное явление сильной оттепели с дождем в январе 1940 г., когда мы находились в Гренландском море и ждали встречи с ледоколом «И. Сталин». В эти дни на Большой земле стояли суровые морозы, превышавшие 40°. В нашем же районе термометры показывали положительную температуру, и дождь орошал снега и льды.

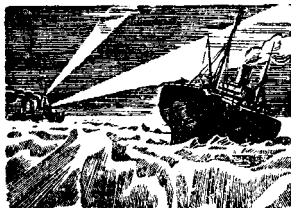
Измерения температур воды на различных горизонтах показали, что мощный слой приносимых Гольфстримом относительно теплых атлантических вод распространяется в Арктике далеко на север и на восток. Сравнение данных наших гидрологических станций со станциями Нансена показывает, что температуры глубинных вод атлантического происхождения за последние 45 лет значительно повысились.

Таковы некоторые сугубо предварительные данные наших наблюдений. Они не претендуют на исчерпывающую полноту, поскольку всю исследовательскую работу пришлось вести простым морякам арктического флота. Единственным законом, которому мы старались следовать, было старинное правило мореходов: «Пишем, что наблюдаем, а чего не наблюдаем, того не пишем».

Обстановка, в которой нам приходилось работать, далеко не напоминала той, которой располагают обычно исследовательские экспедиции. Достаточно сказать, что «Седову» за 812 дней дрейфа пришлось испытать свыше ста сжатий, причем некоторые сжатия угрожали целостности судна. Как часто нам приходилось обрывать научную станцию на самом интересном месте и менять свои приборы на пешни, буры, лопаты, отставив корабль от наступления льдов!

Большие затруднения мы испытывали из-за недостатка научного снаряжения. Многие приборы приходилось делать самим. Часто из какого-нибудь пустяка вырастала целая проблема. Порой, когда из-за сорванного болта или негодной проволоки задуманный опыт срывался в десятый или пятнадцатый раз, у нас невольно опускались руки. Но в такие трудные минуты нам всегда помогало сознание того, что наша работа жизненно необходима, что ее результатов ждет вся страна, что мы не одиноки, что за нашей работой внимательно следят руководители партии и правительства.

Стоило нам вспомнить, с каким вниманием следит за дрейфом «Седова» советский народ, стоило перечитать теплые слова дважды полученных приветствий товарищей Сталина и Молотова, и минутная слабость исчезала. Доверие и забота родины окрыляли нас, бодрили, придавали нам силы в борьбе со стихией.





Советы молодым полярникам

Н. СИНАДСКИЙ

Кандидат медицин-
ских наук

О БОРЬБЕ С ЦЫНГОЙ

I



занесенную снегом избушку можно было попасть только через узкую лазейку в огромном сугробе.

Когда на полатах в сыром промозглом воздухе тяжело засыпали охотники, ночью в избушку проникало косматое чудовище с огромной головой, быстро пробегавшее на тонких, точно у краба, лапках. Чудовище с наслаждением прилеплялось к гнилой солонине, плесневелым сухарям, причмокивая, лизало грязную, давно не мытую посуду, и с отвращением отскакивало от чисто вымытой посуды и свежего мяса.

Точно в своем доме, закончив осмотр избушки, чудовище забиралось на нары. Там оно нежно ласкало, приговаривая: «Ты мой, ты мой», опухших от сони лежебок, вонявших давно не мытым телом, и крепко целовало их в губы, урча от наслаждения, точно сосало. Мужики бледнели от этих поцелуев, глухо стонали, их лоб покрывался холодным потом.

Если чудовище находило среди спящих здорового, румяного крепыша, всласть наработавшегося на морозе, оно отскакивало от него, яростно рыча, захлебываясь бешеной трусливой злобой...

Так говорится в ненецкой сказке о цынге, болезни, развивающейся в условиях однообразного питания, при недостатке свежих продуктов, в особенности овощей.

Цынга была известна в глубокой древности. Она распространялась тогда, когда по каким-либо причинам начинался голод. Большие социальные потрясения, например войны, опустошительные эпидемии, нарушавшие жизнь страны, неурожай сопровождались развитием цынготных заболеваний. Цынга часто находит свои жертвы в рядах действующих армий: достаточно напомнить, например, цыngu у русских солдат во время осады Порт-Артура японцами или во время первой мировой войны.

Часто массовые заболевания цынгой бывали среди команд океанских кораблей, особенно во времена парусного флота, а также среди зимовавших участников прежних арктических экспедиций. Некоторые полярные экспедиции целиком погибали от цынги (например экспедиция штурмана Чиракина на Новую землю) или испытывали тяжелые бедствия (как экспедиция Розмыслова). Цынга была причиной преждевременной гибели Седова, начальника первой русской экспедиции на Северный полюс.

Во время голода цынга иногда распространяется очень широко, что

дает основание говорить об эпидемиях цынги. Например, во время голода 1849 г. среди крестьян голодающих районов было зарегистрировано 260 тыс. заболевших цынгой. Голод 1896 и 1907 гг. в России также сопровождался сильным распространением цынги. Эпидемии цынги в голодных районах обычно начинаются зимой и сильно развиваются к весне. Летом они прекращаются совершенно.

Появление цынги в виде эпидемий вызвало ошибочное предположение о том, что цынга — заразная болезнь. Она не заразительна. Заболевший цынгой может находиться в одном помещении со здоровыми, и цынга никому из них не передается, если будет налажено рациональное питание.

Цынга часто поражала участников морских полярных экспедиций, полчищ ссыльных и рыбацкую бедноту на Крайнем севере. Некоторые думали, что северные климатические условия — холод, сырость, отсутствие света в полярную ночь — вызывают заболевания цынгой. В действительности же неблагоприятные климатические условия, понижая устойчивость человеческого организма, лишь способствуют более быстрому появлению цынги в случае неполноценного питания. Цынга никогда не была типичным для Севера заболеванием.

Выяснить причины возникновения цынги смогли только после того, как Линд (1747 г.) доказал, что свежесжатый лимонный сок в короткий срок излечивает эту болезнь¹. Линд основывался на том, что на парусных судах, перевозивших свежие фрукты, никогда не наблюдалось среди команды случаев заболевания цынгой.

Однако потребовалось много лет, прежде чем окончательно стала известна причина этого заболевания.

В 1912 г. американские исследователи Хольст и Фрелих доказали,

что у морских свинок можно легко вызвать цынгу, если из их корма полностью удалить свежие растительные продукты. Опыты показали также, что морские свинки, получая зелень, подвергшуюся основательной варке или сушке, все равно заболевали. Если же свинкам, у которых уже началась цынга, прибавить свежей зелени или отвара из нее сока, болезнь прекращается. На этом основании Фрелих и Хольст высказали предположение о содержании какого-то особого вещества в зеленых частях растений, предохраняющего и излечивающего от заболевания. Это вещество Фрелих и Хольст назвали противоцинготным витамином, или фактором «С» — третьим по счету витамином, существование которого было доказано².

Сравнительно недавно удалось получить противоцинготный витамин в чистом кристаллическом виде. Из лимонного сока, особенно богатого витамином С, удалось выделить в кристаллическом виде так называемую аскорбиновую кислоту, которая обладает самой высокой противоцинготной активностью из всех известных до сих пор препаратов. Она обладает и другими присущими противоцинготному витамину свойствами: в водном растворе после кипячения она теряет свои противоцинготные качества. Чистая аскорбиновая кислота, с химической точки зрения, вещество весьма неустойчивое — быстро окисляется кислородом воздуха, теряя свои противоцинготные свойства. Получение аскорбиновой кислоты в чистом виде — весьма сложный технологический процесс.

II

Цынга — «коварная» болезнь: она подбирается медленно, постепенно подтачивая и разрушая организм. Первые признаки цынги настолько неопределенны, что требуется осно-

¹ Лимонная кислота, приготовленная химическим путем, не пригодна для лечения цынги, так как не обладает противоцинготными свойствами.

² А — противорахитический, В — противовеяритический и С — противоцинготный витамин.

вательный опыт, для того чтобы распознать ее. Заболевающий цынгой становится раздражителен, настроение его подавленное. Он быстро утомляется, теряет работоспособность, появляется желание лежать, понижается аппетит, иногда появляются запоры. Наряду с этим постепенно развивается малокровие.

На Севере, при частичном витаминном голодании, иногда процесс заболевания задерживается на этой первой стадии. Так как цынга на Севере появляется во второй половине зимы, «с выходом солнца», как говорят старожилы, — описанная выше картина развивается к весне. Обычно же процесс не задерживается на первой стадии и переходит в следующую. Во второй стадии цынги вначале отмечается только легкая ранимость сосудов: достаточно, например, легкого удара, чтобы образовался обширный синяк. Не подозревая о своей болезни, больной, попарившись в бане с веником, на следующий день с удивлением замечает, что все его тело покрыто синяками.

К концу второй стадии цынги часто появляются на коже мелкие кровоподтеки, величиной от булавочной головки до горошины, типичной коричневато-пурпурной окраски. Обычно эти кровоподтеки сидят в окружности основания кожного волоска и располагаются главным образом на ногах. Начинаясь на голених, они постепенно поднимаются выше и могут охватить все тело. Ветеринарный врач Кушаков, лекарь экспедиции Седова к Северному полюсу, наблюдая эту сыпь у заболевших цынгой участников экспедиции, предполагал, что имеет дело с каким-то неизвестным заболеванием, названным им «пятнистым ревматизмом».

Наряду с развитием кровотоочивости (синяки, кровоподтеки в коже, иногда в слизистой оболочке глаз) появляются тупые тянущие боли в мышцах спины и ног; легко развиваются судороги. Если, например, ребром ладони слегка ударить больного по расслабленному бицепсу,

возникает судорожное сокращение его — болезненный, плотный мышечный валик.

У людей, не заботящихся о чистоте рта (особенно если на зубах есть винный камень), самым ранним признаком второй стадии цынги может быть отечность и разрыхление сосочков десен. Сосочки десен не только разрыхляются, но вокруг зубов даже частично омертвевают. На них появляется зеленовато-черный грязный налет, зубы начинают шататься, и изо рта заболевшего исходит отвратительный запах гнили.

В более поздних стадиях цынги к описанным явлениям присоединяются кровоизлияния в мышцы. Чаще всего кровоподтеки располагаются в области геленостопных суставов, подколенной ямки, икроножных мышц. Так как кровоподтеки всегда происходят от ушиба, даже легкого, например от отдачи винтовки при выстреле, от удара ногой при прыжке, толчка сиделищем о жесткий стул и т. п., — кровоизлияние может быть в любом месте. В особенно тяжелых случаях кровоподтеки захватывают мышцы брюшной стенки, что причиняет больному жесточайшие боли. Автору этих строк пришлось читать дневник промышленника Рослякова, погибшего от цынги на Новой земле. Последняя запись его дневника гласила:

«Ноги примерзли к койке, от боли не могу ни сесть, ни пошевелиться. Нашедшего мое тело прошу предать погребению на сухой земле»³.

Сама по себе цынга редко приводит к смерти. Смертельный исход бывает только в исключительных

³ В 1924 г., вместе с товарищами, промышленник Росляков из становища Рында был штормом унесен в море на боте. Бот был выброшен на берег Новой земли у Железных ворот (Петуховский Шар). Трое из команды бота погибли в тундре, отправившись искать жилье. Старик-норвежец погиб на палубе: он до того обессилел от голода и цынги, что не смог заползти в каюту и был съеден песцами. Росляков умер в каюте, на койке, к которой примерз.

случаях, когда больным не оказывают никакой помощи, т. е. в случаях, подобных гибели Рослякова. Довольно высокая смертность от цынги происходит от того, что она, ослабляя организм, способствует развитию других болезней, протекающих в более тяжелой форме. Чаще всего больные цынгой погибают от нагноения межмышечного кровоизлияния, воспаления легких, выпотного плеврита и тяжелых, изнурительных поносов, уносящих последние силы и жизнь больных.

III

Цынга, если ее своевременно распознать, легко излечивается без следа. Чтобы излечить больного, нужно добавлять в его пищу свежие продукты, богатые противоцинготным витамином: лимон, апельсин, черную смородину, ягоды шиповника, шпинат, брюссельскую капусту. Особенно много противоцинготного витамина содержится в лимоне. Пяти граммов свежего лимона, т. е. одного ломтика в сутки, достаточно для предохранения взрослого человека от цынги. Так как нагревание разрушает противоцинготный витамин, лимон не следует класть в чай. Лучше всего сосать ломтики сырого лимона с сахаром.

Работающим в Арктике полезно знать, что печень животных довольно богата противоцинготным витамином, поэтому употребление ее в пищу рекомендуется. Особенно полезна сырая печень больным во второй стадии цынги. Богаче всего по содержанию антицинготного витамина печень травоядных, на Севере — оленя. Печень же морского зайца (лахтака), особенно беременных самок, а также белого медведя ядовита и совершенно непригодна в пищу ни в сыром, ни в вареном виде.

В Советском Союзе на снабжение свежими овощами населения заполярных районов обращено серьезное внимание, поэтому в Советской Арктике наблюдаются лишь единичные случаи заболевания цын-

гой. Чаще всего в этом бывает повинен сам заболевший. Мне, например, пришлось наблюдать случай цынги у зимовщика, который питался несколько месяцев кряду консервами, копченостями, печеньем, шоколадом и портвейном. Этот товарищ почти не работал физически и обычно лежал на постели с книгой в руках.

Для предупреждения цынги на Севере прежде всего применяется полноценное рациональное питание с обязательным добавлением к пище или свежих овощей, или противоцинготных концентратов.

Не менее важно соблюдать и бытовой режим: правильно распределять труд и отдых, регламентировать продолжительность сна, обязательно применять физическую зарядку на воздухе, прогулки или игру в волейбол.

Необходимо также соблюдать и гигиенические правила: поддерживать чистоту в помещениях, особенно чистоту воздуха в них, регулярно мыть тело, чистить зубы. Для полоскания рта полезно употреблять вяжущие растворы. Для этой цели на полярные станции присылается таннин (0,5% раствора) и настойка ратаны (1/2 чайной ложки на стакан). Цель всех этих мероприятий — укрепить организм, сделать его более устойчивым от болезней.

Мы считаем, что полезно вводить в пищу пряности, особенно во время полярной ночи. Они существенно улучшают аппетит. Особенно полезен во время полярной ночи красный стручковый перец, обладающий способностью возбуждать пищеварительную деятельность желудка и улучшать аппетит.

Свежий репчатый лук и чеснок⁴ содержат мало противоцинготного витамина и от заболевания цынгой в полной мере предохранить не могут. Однако употреблять их в пищу в сыром виде в период поляр-

⁴ Одна человеко-доза противоцинготного витамина содержится в 500 г свежего репчатого лука, лежалый чеснок вообще не содержит витамина С.

ной ночи совершенно необходимо, так как они улучшают аппетит и работу пищеварительных органов. Наилучшим средством, возбуждающим аппетит и тонизирующим желудочно-кишечный тракт, является соленая черемша, в изобилии растущая в лесах нашего Дальнего Востока.

Для борьбы с цынгой наша промышленность выработала очень действенные средства. В СССР есть заводы, которые приготавливают концентраты из растительных продуктов, богатых противоцинготным витамином. Наши витаминные заводы освоили производство противоцинготного витамина и аскорбиновой кислоты в чистом виде.

Аскорбиновая кислота очень дорога. В чистом виде она применяется только для лечебных целей. Для предупреждения цынготных заболеваний широко применяются различные концентраты противоцинготного витамина.

Для приготовления противоцинготных препаратов наши заводы витаминных концентратов обычно перерабатывают ягоды черной смородины, шиповника и молодую свежую хвою. При переработке молодой хвои не удается полностью отделить смолистые вещества — про-

тивоцинготные препараты из нее обладают неприятным смолистым привкусом и при длительном их употреблении могут вредно отразиться на организме.

Высокоактивные концентраты из шиповника, в особенности изготовленные для Севера витаминизированные конфеты-драже, приятны на вкус и по внешнему виду. Такое витаминизированное драже мы применяли среди детей на Новой земле. Школьники, регулярно получавшие драже, дали лучшие показатели физического развития, чем их сверстники, не получавшие драже⁵.

В последние годы поступили в продажу прессованные таблетки из витаминизированного зеленого чая. Доктор Никитин применил эти таблетки в Арктике в 1937/38 г. с лечебной и профилактической целью и дал о них хороший отзыв.

Концентраты из ягод черной смородины, сохраняющие приятный кисловатый привкус, являются наилучшими и наиболее широко применимыми.

Промышленность выпускает на рынок противоцинготные концен-

⁵ Существенным недостатком в упаковке витаминизированного драже является отсутствие на ней точных указаний об активности данного препарата.



Сеговцы играют на льду в волейбол

траты из черной смородины либо в виде сухого порошка, спрессованного в таблетки, содержащие 20 антицинготных единиц⁶ каждая, либо в виде полужидких густых экстрактов. На флаконах с полужидким экстрактом указывается, сколько человеко-доз содержится в данном флаконе и когда он приготовлен, так как противоцинготные концентраты имеют ограниченный срок хранения⁷.

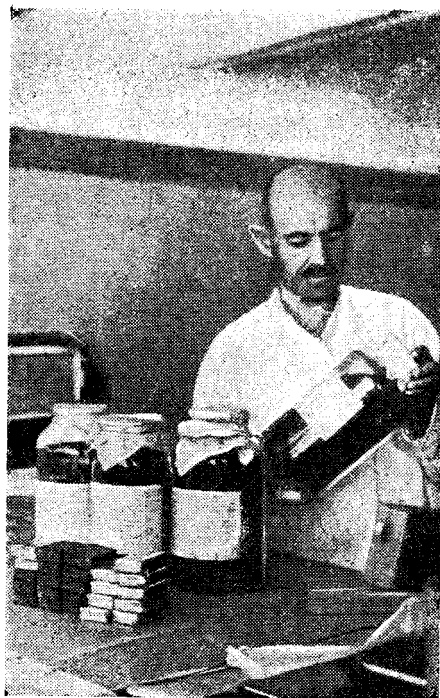
Сухие препараты более устойчивы и сохраняют активности до года. На сохранение активности препарата значительно влияет способ хранения: на свету, в сыром месте препарат быстро теряет активность. Так как кислород воздуха разрушает противоцинготный витамин, необходимо тщательно следить за укупоркой банок. Всякое нарушение герметичности укупорки способствует порче витамина. Банки с витаминными концентратами необходимо периодически тщательно осматривать.

Наиболее удобным способом использования концентратов мы считаем применявшийся нами на финском фронте. Противоцинготные препараты закладывались непосредственно в пищу перед ее раздачей бойцам. Удобнее всего было пользоваться полужидкими экстрактами, но и применение таблеток не создавало особых затруднений: их только измельчали в порошок перед засыпкой в котлы.

На некоторых участках финского фронта, особенно в заполярных районах, снабжение частей свежими овощами было затруднено оторванностью от баз и жестокими морозами. Широко практикуя добавление противоцинготных концентратов, мы

⁶ Антицинготной единицей принято называть наименьшее суточное количество этого витамина, предохраняющее белую крысу от заболевания цингой. Человеку необходимо принимать с пищей не менее 20 таких единиц в сутки, что и считается одной человеко-дозой.

⁷ Жидкие препараты по истечении полугода с момента приготовления значительно теряют свои свойства. Они полностью сохраняют свою целебную силу только в течение трех месяцев.



Витаминизированные концентраты для Арктики, приготовленные в Московском институте инженеров общественного питания

полностью предупредили цинготные заболевания на фронте.

Как уже было сказано, противоцинготный витамин — аскорбиновая кислота — химически весьма неустойчив и легко окисляется. Кипячение или длительное нагревание ускоряет разрушение витамина (особенно кипячение в плохо луженом медном котле, так как соли меди ускоряют разрушение витамина). Учитывая это, мы добавляли в пищу (обычно в супы) витаминный концентрат по окончании варки, минут за 12—15 до раздачи. Бульон, к которому добавлен антицинготный концентрат, приобретает оттенок крепкого чая и приятный вкус.

Такой способ добавления в пищу витаминного концентрата мы считаем наиболее применимым в практике больших столовых на арктических предприятиях.

На полярных станциях суточную профилактическую дозу витамина

С мы обычно давали либо в остуженном компоте из сушеных фруктов, либо в ягодных морсах, к которым добавляли жидкий концентрат.

Если приходится пользоваться концентратом из хвои, для улучшения вкуса нужно добавлять в каждую порцию фруктового витаминизированного питья 30—40 г коньяка.

Противоцинготный витамин регулирует в организме обмен веществ. На Севере это его значение особенно возрастает, так как недостаток солнечного света во время полярной ночи приводит к нарушениям процессов обмена веществ.

Овощи обладают сравнительно слабой противоцинготной активностью. Например, одна человеко-доза витамина содержится в 900 г квашеной капусты, 800 г вареной моркови. Наиболее богат свежий, не подвергавшийся заморзанию картофель: 130 г вареного картофеля содержат одну человеко-дозу. Квашеные огурцы и помидоры вообще

не обладают противоцинготными свойствами.

Так как на Севере потребность в витамине С выше, чем в умеренных широтах, к обычному рациону вполне уместно добавлять на каждого человека одну человеко-дозу противоцинготного концентрата. Особенно необходима такая добавка по окончании полярной ночи, вне зависимости от того, есть ли свежие овощи или уже израсходованы, так как потребность организма в аскорбиновой кислоте значительно возрастает, а длительное хранение понижает противоцинготные качества продуктов. По окончании полярной ночи необходимо иметь на каждого человека не менее трех человеко-доз витамина в суточном рационе. С момента появления солнца и до установления полярного дня потребность в противоцинготном витамине возрастает. В этот период мы особенно рекомендуем полярникам пользоваться витаминными концентратами.





Русские путешественники и исследователи Арктики

ВЛ. ПОПОВ - ШТАРК

ЭДУАРД ТОЛЛЬ



Крупный русский ученый и популярный путешественник Эдуард Васильевич Толль родился в Ревеле в 1858 г. Он окончил Дерптский университет, в котором изучал медицину, минералогию и зоологию.

Получив степень кандидата естественных наук, Толль в 1882 г. в качестве натуралиста принял участие в экспедиции, отправившейся в Алжир и на Болеарские острова. Вернувшись из этой южной экспедиции, молодой ученый в 1885 г. отправился в полярную экспедицию, возглавляемую Бунге.

С тех пор он свою жизнь всецело посвятил исследованию Арктики, главным образом района Ново-Сибирских островов. Природа этого архипелага тщательно была изучена Толлем как во время этой первой экспедиции, так и в 1893 г., когда он организовал самостоятельную экспедицию на Север. Основная цель этой поездки — раскопать и доставить в Петербург труп мамонта, обнаруженный недалеко от реки Яны, а также исследовать реку Анабар. По просьбе Нансена, с которым они были друзьями, Толль должен был устроить для него несколько продовольственных складов на Ново-Сибирских островах (на случай гибели «Фрама») и доставить в устье Оленека ездовых собак.

Толлю удалось разыскать место залегания трупа мамонта и обследовать его. Оно находилось на реке Санга-Юрях. Сопровождавший Толля эвенк Слепцов рассказал ему об этой находке следующее:

23 года назад, проезжая мимо этой реки, он заметил, что из берегового утеса торчат два мамонтовых бивня. Выдолбив в промерзшей глинистой почве вокруг клыков яму, эвенк заметил, что клыки

соединены с головой, которая оказалась в полной сохранности.

Обогащенный этими сведениями, Толль приступил к поискам проматного животного, надеясь на ценный трофей. Однако его ждало разочарование: после тщательных поисков ему удалось обнаружить лишь часть скелета мамонта, две челюсти и т. п. Очевидно, здесь побывал уже кто-то из местных жителей, так как голова мамонта была разбита, лакомый мозг вынут, а на челюстях были следы топора.

Найденные кости и сухожилия поражали своей свежестью. По словам Толля, они имели такой вид, будто только что вышли из препараторной анатомического театра. Здесь, в устроенном самой природой ледяном погребе, они были предохранены от всякого разрушающего влияния.

После раскопок мамонта Толль отправился на Ново-Сибирские острова, где его внимание в эту экспедицию особенно привлекло поразительное явление природы — ископаемый каменный лед.

На Ново-Сибирских островах залегают толщи этого каменного льда большой мощности. Произведенные Толлем исследования внутренней структуры льда и глетчерных зерен привели его к заключению, что этот лед является видоизменением обычного. Он образовался из кристаллов снега под большим давлением лежащих выше пластов земли и камней, что предохраняло лед от таяния. Встретив подобные же образования в устье Лены, Толль заключил, что Ново-Сибирские острова некогда соединялись с материком.

Вообще он убедился, что эти острова представляют собой подлинный музей ледниковой эпохи. Помимо представителей ископаемой фауны, Толль находил здесь

замурованные остатки различных растений доледниковой эпохи.

Не исключена была возможность найти здесь остатки и современника мамонта—человека. Толля эти поиски очень интересовали, но они не увенчались успехом.

Вернувшись из этой экспедиции с массой впечатлений и интересных наблюдений, Толль стал мечтать о следующей экспедиции, которая дала бы ему возможность расширить круг своих исследований. Он надеялся открыть новые земли к северу от Ново-Сибирских островов.

После двух путешествий на Север «полярная бацилла» вызвала в нем еще большее стремление к неизвестному и неоткрытому, что таила в себе Арктика. Высокая оценка его второй экспедиции, а также мировой триумф его норвежского друга—Фритиофа Нансена—еще больше разожгли его стремления к новым исследованиям.

Мысль о новой большой экспедиции не оставляла Толля.

«В былые времена, — замечает Толль, — русские моряки много сделали для освещения берегов Ледовитого океана, но за последнее время на этом поприще подвизаются только скандинавы и американцы. Я уверен, что если мы не возьмемся за дело, то не пройдет и двух-трех лет, как отнято будет у нас последнее поле действия на Севере. Необходимо торопиться, но как организовать дорогостоящую экспедицию, как привлечь общественное внимание и заручиться правительственной поддержкой?»

На одном из заседаний Географического общества, созданного по случаю приезда Нансена в Петербург в 1898 г., Толль представил записку, в которой излагал свой проект новой экспедиции.

«В ясные летние дни с северной окраины острова Котельного виднеются четыре горы, чуть поднимающиеся над северным горизонтом, — это Земля Санникова, еще не достигнутая никем», — так начал Толль свое сообщение. Далее он подробно стал развивать свои взгляды о предполагаемом геологическом строении острова и его особенностях и в конце изложил план намечаемого путешествия.

Он считал, что летом нужно пройти



Э. В. Толль

Рис. художника Е. Протопопова

через Карское море к устью Лены и там зимовать. На следующий год экспедиция должна начать плавание на север. Надо забрать с собой три-четыре нарты с собаками, а также оленей и якутских лошадей. В августе экспедиция достигнет Земли Санникова, выгрузит там продовольствие на два года и оставит исследователей. После этого судно возвратится на материк, а на следующий год придет за исследователями. В экспедиции должны принять участие, кроме начальника ее, астроном, метеоролог и топограф-геодезист, а также два опытных промышленника-якута.

Ознакомившись с проектом Толля, Нансен подтвердил основательность предположений Толля о присутствии острова к северу от Ново-Сибирских островов. Однако Нансен посоветовал Толлю начать свои исследования с острова Беннета, более близкого к центру Полярного бассей-

на, чем предполагаемая Земля Санникова.

«Я не думаю, — сказал Нансен, — что бы это было более рискованно, потому что если бы нельзя было на следующий год вернуться на судно, то можно направиться на санях на Землю Санникова, где следует сделать предварительно склад продовольствия. Я искренне надеюсь, — закончил Нансен, — что экспедиция Толля скоро осуществится. Поистине важные вопросы ожидают разрешения на этих островах. Я могу упомянуть хотя бы только о вопросе расширения к северу той четвертичной флоры, столь великолепные образцы которой были найдены на Ново-Сибирских островах».

Отзыв Нансена о предприятии, задуманном Толлем, несомненно помог пробудить интерес к его плану не только среди широкой публики, но и правящих кругов. Вскоре появилась в «Записках Академии наук» статья Толля «Очерк геологии Ново-Сибирских островов и важнейшие задачи исследования полярных стран». Экспедицией Толля, Землею Санникова, заинтересовался президент Академии наук, а за ним и министр финансов Витте. На экспедицию Толля были отпущены средства.

Начальником экспедиции назначен был ее инициатор — Толль, взявший на себя все геологические работы. В помощь ему, для научных исследований, были назначены: лейтенант Матисен, исполнявший обязанности метеоролога, Бялыницкий-Бируля — в качестве старшего зоолога, Зеберг — астроном, Вальтер — врач экипажа, он же орнитолог, и др.

Командиром судна был лейтенант Коломейцев, позже замененный Матисеном, так как первый оказался сторонником палочного режима для матросов и вообще человеком грубым и неуживчивым.

Команда судна состояла из тринадцати человек, преимущественно из жителей северных губерний.

Среди команды находились два человека, сыгравшие впоследствии важную роль в судьбе экспедиции Толля, — боцман Бегичев и старший рулевой Железняков. Оба они были моряками военного флота, добровольно участвовавшими в экспедиции Толля.

Всего в экспедиции участвовало двадцать человек — количество, далеко не достаточное для такого сложного и трудного путешествия.

В Норвегии был приобретен предназначенный для ледовых плаваний «крепкий китобойный барк в 443 т водоизмещением. В Петербурге он был переоборудован и получил название «Заря».

Экспедиция захватила с собой необходимое оборудование для научных исследований и продовольствие на три года.

21 июня 1900 г. «Заря» отправилась в долгое плавание, полное неизвестности и неожиданностей.

2 июля «Заря» пришла в Берген, что-

бы получить здесь снаряжение, заготовленное при помощи Нансена. Сани, лыжи, походные керосиновые кухни, парусиновый каяк, теплое белье, консервы, всевозможные принадлежности полярного обихода, изготовленные на основе многолетнего опыта норвежских полярных мореходов, — все это было погружено в вместительные трюмы «Зари».

При входе в порт Александровск на «Заре» слышали несущийся с берега неистовый собачий вой и лай. Это встречали судно ездовые собаки, которые были доставлены для экспедиции из Восточной Сибири испытанными спутниками Толля Степаном Расторгуевым и Иннокентием Франтовым.

Собаки заняли почти всю палубу маленькой «Зари», которая превратилась в арену ожесточенных собачьих боев. Это заставило держать их на цепях, на почтительном расстоянии друг от друга.

Теперь оставалось последнее — встретить в Югорском Шаре шхуну с углем и перегрузить его на «Зарю». Но шхуна потерпела аварию, и «Заре» пришлось продолжать свой путь без добавочного запаса угля.

В Карское море вышли через Югорский Шар.

В середине августа «Заря» подошла к острову Диксону, откуда Толль решил начать работу по исследованию берегов Сибири.

«Полуночное солнце освещало этот каменный остров, за которым на горизонте выделялись горы северо-западной гундры, беспрерывно тянущиеся от Таймырского полуострова на протяжении 1000 верст. Это освещение было причиной странного оптического обмана: казалось, словно леса длинной полосой тянулись между вспаханymi полями», — такие впечатления занес Толль в свой дневник.

Дальнейшее плавание стало тяжелым и рискованным. Массивные льды затрудняли путь, а неисследованные шхеры заставляли быть все время настороже. Судно то и дело шаркалось днищем о подводные камни и два раза садилось на них.

«Заря» оказалась прекрасным судном, обладающим большой выносливостью и крепким форштевнем. Однако благоразумие подсказывало необходимость приблизиться к берегу.

«Заря» стала в безымянном заливе, названном Толлем в честь замечательного русского ученого и исследователя Арктики заливом Миддендорфа. Но зимовать здесь Толль не предполагал.

Выйдя как-то утром на палубу, моряки с грустью убедились, что вся тундра белая от выпавшего снега. Запахло зимой. Но Толль не хотел сдаваться. В пустом тумане, уклоняясь от встречи со льдами, «Заря» бродила во всех направлениях, однако к вечеру возвратилась на то же место, откуда вышла утром.

«Вчера был чудесный вечер, — пишет Толль, — красно-золотые лучи заходящего

большая освещали лед, залегший в проливе, окаймленном цепью коричневых гор. Я стоял на горе как бы среди сказочных каменных развалин. В открытых местах многочисленных морских рукавов отражалось оранжевое солнце, на горизонте виднелась темная полоса льдины. «Заря» одиноко стояла в одном из морских рукавов. Налево — горы Миддендорфа, а на восток от бухты — так называемая Черная гора. Все это представляло богатую красками картину северной тишины и уединенности, полную невыразимого очарования.

Что же делать, однако, что предпринять? — спрашивает он себя. — Мне впервые представляется теперь ясным, что это фатальная страна, что лед здесь долго держится в проливах и что с наступлением зимы дорога нам закрыта».

Никто больше уже не верил в возможность улучшения ледовых условий, и все стали ждать неизбежной зимовки.

В ночь на 26 сентября весь залив подернулся льдом, и Толль объявил здесь первую зимовку.

Стоянка «Зари» оказалась в двух милях от бухты Колин Арчера, рекомендованной ему в качестве зимней квартиры Нансеном, который сам зимовал в ней на «Фраме».

Зима быстро сковала рейд, и можно было уже свободно ходить по новому льду.

Понемногу все члены экспедиции втянулись в трудовую жизнь зимовщиков, изредка разнообразя ее экскурсиями в окрестности.

Как только между ближайшими островами и материком установилась надежная связь по льду, опрные стада северных оленей стали перебираться с них на юг. Зимовщики с нескрываемым любопытством наблюдали эти интересные и грандиозные кочевы оленей.

Наиболее значительную экскурсию с места зимовки Толль предпринял на мыс Челюскина. Однако на самый мыс они не попали, так как не нашли устроенного заранее продовольственного депо и вынуждены были повернуть обратно. Возвращаясь на «Зарю», путники попали в страшную пургу, длившуюся целых две недели. Во время пурги у них погибло пять лучших ездовых собак и сами они заболели.

Долгий, тяжкий год, проведенный путешественниками в бухте Миддендорфа, вредно отразился на их здоровье. У Толля на ногах появились отеки, у астронома Зеберга — слабость сердца и тоже отеки.

Но всему бывает конец. Наступил конец и зимовке «Зари». Полярная весна пришла с криком и гамом птичьих стай, с яркими цветами на проталинах. Вскоре взломался ледовый панцырь залива, и «Заря» освободилась от своего долгого плена. Это случилось 25 августа 1901 г.

Внезапное освобождение судна произвело на Толля и всех его спутников сильное впечатление.

Подойдя к мысу Челюскина, путешественники соорудили на берегу двухкаменный знак из плитняка с надписью:

«В память посещения мыса Русской полярной экспедицией».

Крайняя северная точка Таймырского полуострова была пройдена и путь «Зари» к Ново-Сибирским островам открыт, но судно направилось к северу от них, в тот заповедный район Арктики, где Толль ожидал встретить загадочную Землю Санникова — его мечту, его неуловимую «синюю птицу».

Черный лебедь — как называл Толль «Зарю» — плыл все дальше и дальше к северу по вспененным волнам полярного моря, а «синяя птица» Толля все ускользала и не давалась в руки. Но вера путешественника в ее существование была так велика, что никакие вахтенные записи об ее отсутствии не могли его разубедить.

Плывя воротник полушубка и засунув руки в карманы, сосредоточенный, погруженный в мысли, Толль прохаживался по палубе, когда его настиг доктор Вальтер и, схватив за рукав и указывая вперед, возбужденно сказал:

— Эдуард Васильевич, посмотрите-ка, ведь это должна быть Земля!..

Толль встрепенулся, и все поспешили направить бинокли в указанном направлении. Но, увы, это была уже известная земля — остров Беннета, впервые открытая американцем Де Лонгом во время полярного дрейфа его «Жаннеты».

Но и к этому острову подойти не смогли — широкая полоса берегового льда преградила путь «Заре».

Толлю пришлось прекратить на этот год поиски Земли Санникова, так как надвигалась вторая зима и надо было подумать о месте новой зимовки. Решили остановиться в лагуне Нерполах, в западной части острова Котельного, на котором Толль побывал уже во время своих предшествовавших экспедиций.

«Вчера побывал я на земле, впервые после мыса Челюскина. В третий раз вступаю я на остров Котельный. Два года я прощался с ним без предчувствия, что это не в последний раз. И этот приезд — не последний ли?» — замечает Толль в своем дневнике, как бы предчувствуя, что это именно последний этап его путешествия и что он не вернется более ни на него, ни на Большую землю.

То, чего не удалось достигнуть на «Заре», Толль задумал сделать собственными силами. Земля Санникова, ради которой было предпринято все путешествие, не давала ему покоя. И он начинает искать среди своих спутников выносливых, мужественных сподвижников для предстоящего шлюпочного-санного похода на остров Беннета. Толль надеялся, что по дороге он все же найдет загадочную землю и побывает на ней.

Наступает апрель. Толля охватывает дорожная лихорадка. Спутники выбраны.

Это астроном Зеберг, якут Василий Горохов и эвенок Николай Дьяконов. Командиру судна Толль оставляет инструкцию, по которой судно «Заря» должно было их снять с острова Беннета в случае, если они сами не вернутся в назначенный срок.

С наступлением весны Толль ушел на остров Беннета с тремя товарищами.

Напрасно, не дождавшись его возвращения, пыталась «Заря» пробиться на вельбучку Толля к берегам Беннета, напрасно отыскивали люди экспедиции следы его возвращения на острове Котельном и на других островах Ново-Сибирского архипелага — Толль и его спутники бесследно пропали.

* * *

В 1903 г. на поиски Толля отправилась из Петербурга спасательная экспедиция. В состав ее входили и участники экспедиции Толля: известный промышленник и следопыт Арктики Бегичев, открывший впоследствии остров в устье Хатанги, названный его именем, старший рулевой «Зари» Железняков и др. Экспедицию решено было проводить на одном из ботов, взятых с «Зари», а также на собаках. Благодаря энергии и распорядительности боцмана Бегичева бот из Тикси был доставлен на оленях в Казачье, откуда и должна была начаться эта экспедиция.

Надо было торопиться уходить на Ново-Сибирские острова: хотя морозы по ночам достигали 20°, но снег уже начинал таять.

В Индигирке и в окрестностях Казачье-го Бегичеву удалось найти 161 собаку. Из-за недостатка рыбы отошавших за зиму собак пришлось кормить оленьим мясом, иначе они были бы непригодны для трудного и долгого пути.

В середине мая поезд из 10 нарт, на которых ехали 17 участников экспедиции, тронулся в путь. Поезд замыкал вельбот, поставленный на 4 нарты, связанные вместе и запряженные 30 собаками. Тяжело нагруженные нарты могли передвигаться только в ночное время, когда подмораживало. Людям часто приходилось самим идти в лямках, помогая собакам тянуть нарты через торосистые льды.

На Большом Ляховском острове корм для собак кончился, и их силы пришлось поддерживать исключительно за счет охоты на зверя.

Вскоре начали экономить и свои запасы продовольствия, стали охотиться на оленей, гусей и уток. Самодельными ставными сетями ловили в тундровых речках даже лососей. Запасы свежей пищи предохраняли людей от заболевания цынгой, к чему их могло привести питание одними консервами.

В конце июля экспедиция погрузилась на вельбот и с большими трудностями добралась на нем до Земли Бунге, которой Толль дал это название в честь своего ученого шефа по прежнему путешествию на Ново-Сибирские острова.

На берегу Фаддеевского острова партия встретила группу боцмана Толстова, летовавшего там с четырьмя промышленниками-якутами. Они обошли весь северный берег Котельного, Землю Бунге и Фаддеевский остров, но нигде не встретили никаких следов партии Толля.

Ввиду бесплодности поисков на Ново-Сибирских островах экспедиция продолжила плавание на вельботе к острову Беннета. По найденным на этом острове документам можно восстановить события последних месяцев жизни Толля.

На острове Беннета, около мыса Эмма, поисковая экспедиция нашла план острова, вложенный в бутылку. По нему уже легко было найти и поварню, построенную толльевцами близ устья реки, за мысом Чернешева, на берегу бухты Павла Кёппена. Под грудой обледелых и занесенных снегом камней, сложенных внутри поварни, были найдены оставленные Толлем инструменты: круг Пистора, инклинатор, искусственный горизонт, фотоаппарат и проч. Там же находился документ, тисанный рукой самого Толля, следующего содержания:

«Прошу представить настоящий документ Президенту Академии Наук в С.-Петербурге.

В сопровождении астронома Ф. Г. Зеберга и двух промышленников — тунгуса Николая Дьяконова и якута Василия Горохова — я отправился 23 V/5 VI из зимней гавани «Зари» (губы Нерпичьей острова Котельного). Мы шли по северным берегам островов Котельного и Фаддеевского к мысу. Высокому острова Новой Сибири. 31 VI/13 VII взял курс на остров Беннета. Лед был в довольно разрушенном состоянии. 12/25 VII в расстоянии трех миль от мыса Высокого лед был окончательно разломан ветром. Приготовляясь к плаванью на байдарках, мы убили здесь последних собак. Отсюда нас понесло на льдине нашего лагеря в течение 4½ суток 48 миль по курсу. Заметив затем удаление нашей льдины на 10 миль к югу, оставили ее 18/31 июля. Проплыв благополучно на двух байдарках оставшиеся 23 мили до острова Беннета, 21 VII/3 VIII высадились у мыса Эмма.

По съемке астронома Зеберга, определившего сверх того здесь, как и по пути, магнитные элементы всего в 10 пунктах, остров Беннета не больше 200 квадратных верст. Остров Беннета представляет плоскогорье не выше 1 400 футов. По геологическому строению остров Беннета является продолжением Средне-Сибирского плоскогорья, сложенного и здесь из древнейших осадочных пород (кембрийских), прорезанного извержениями базальтов. Местами сохранились под потоками базальтов флэцы с остатками древесной растительности, именно хвойных. В долинах острова изредка лежат вымытые кости мамонтов и других четвертных животных.

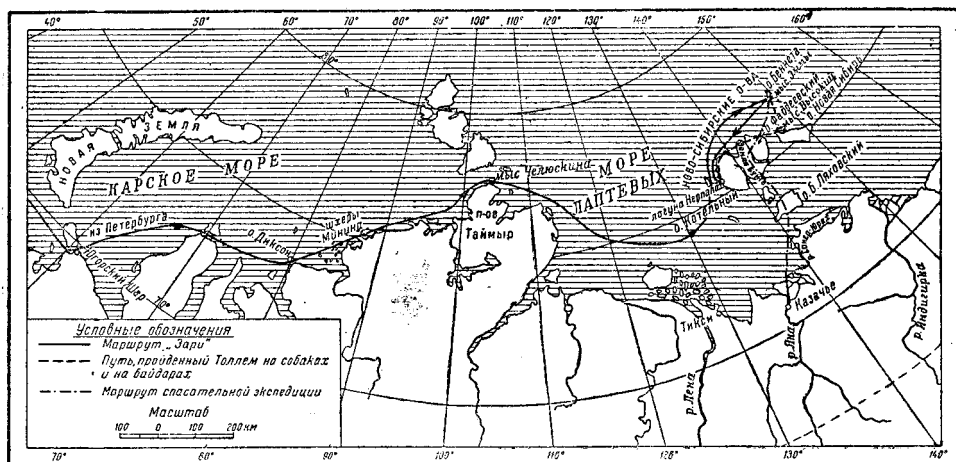


Схема маршрутов экспедиции Толля и спасательной экспедиции

Ныне живущим обитателем острова Беннета, кроме белого медведя и временного гостя — моржа, оказался олень: стадо в 30 голов водилось по скалистым пастбищам острова. Мы питались его мясом и шили себе необходимую для зимнего обратного пути обувь и одежду. Следующие птицы жили на этом острове: два вида гаг, один вид куликов, снегирь, пять видов чаек и между ними розовая. Пролетными птицами явились: орел, летевший с S на N, сокол — с N на S, и гуси, пролетавшие стаями с N на S. Вследствие туманов земли, откуда пролетали эти птицы, также не было видно, как и во время прошлой навигации Земли Санникова.

Мы оставили здесь следующие инструменты: круг Пистора с горизонтом, инклинометр Краузе, анемометр и фотографический аппарат «Нора» и многое другое.

Отправляемся сегодня на юг. Провизии имеем на 14—20 дней. Все здоровы.

76°38' ш. 149°42'

Губа Павла Кёппена,

Остров Беннета, 26 X/8 XI 1902 г.

Э. Толль».

Этот документ многое пояснил участникам спасательной экспедиции. Они поняли, что во время рискованного перехода по льду с Беннета на Ново-Сибирские острова, предпринятого в начале ноября, т. е. в такое время, когда морской лед еще недостаточно крепок и обычно находится в сильном движении, Толль и его спутники погибли.

Невольно возникает вопрос, почему же он ушел с острова в такое время, когда переход на Ново-Сибирские острова был очень затруднительным предприятием?

В это время солнца уже нет и только на 2—3 часа в ясные дни наступают сумерки от зари, появляющейся на юге. Остальное время стоит полярная ночь.

Морозы могут доходить в это время до 40°, причем открывающиеся полыньи и трещины, окутанные густыми испарениями, немедленно покрываются коркой льда или толстым слоем ледяных кристаллов, образующих кашеобразное месиво. Движение по нему крайне затруднительно не только для байдарки, но даже и для более тяжелой шлюпки. Корпус ее и весла быстро обмерзают. В октябре и ноябре часто возникают жестокие пурги или снежные штормы, которые в темноте на движущемся льде представляют серьезную опасность.

Очевидно, мотивом для ухода с острова в такое позднее время могло послужить только сознание абсолютной невозможности перезимовать на нем. Всего вероятнее, что у них было мало пищи. Они не использовали удобного времени для охоты и не сделали никаких запасов продовольствия. В хижине были найдены три медвежьи шкуры. Мяса этих трех медведей хватило бы партии на большую часть зимовки, но, очевидно, они своевременно не перенесли со льда это мясо. На острове было много птиц, на которых рассчитывал Толль при своем уходе с «Зари». Однако в поварне было найдено тридцать заряженных дробью и неиспользованных патронов. Все это доказывает, что толлецы не делали никаких запасов.

Возможно, что присутствие на острове оленей, а также надежда на скорый приход «Зари» послужили причиной такой непредусмотрительности. Когда же выяснилось, что на маленьком острове было всего одно стадо оленей в 30 голов, которое каждую минуту могло уйти от преследования на движущийся лед и исчезнуть в море, — готовить запасы было уже поздно: птицы улетели, медведей больше встретить не удалось. С наступлением полярной ночи оставалось либо умереть с голода и от цинги на зимовке,

либо пуститься в обратный путь с ограниченными запасами провизанта.

Выяснив, что партия Толля ушла с острова за девять месяцев до прихода спасательной экспедиции, участники ее решили при первом же попутном ветре идти обратно.

Взяв с собой все находки и небольшую часть минералогической коллекции, оставленной на острове Толлем, вельбот отвалил от острова Беннета и направился к югу.

Все найденные документы и геологические коллекции Толля были доставлены в Академию наук.

Умер Толль в расцвете духовных сил, которые позволили бы ему сделать еще многое для науки и познания Арктики. Его «синяя птица» — Земля Санникова — жила еще долгое время в умах полярных исследователей. Лишь совсем недавно идея о ее существовании была опровергнута полетами советских летчиков и рейсами судов в этом районе.

В память этого отважного путешественника и полярного исследователя одна из гор на острове Беннета носит название горы Толля. Его же именем назван и большой залив на западном побережье Таймырского полуострова.

ЛИТЕРАТУРА

Толль Э. В.

Экспедиция имп. Академии наук 1893 г. на Ново-Сибирские острова и побережье Ледовитого океана, Спб., 1894, 17 стр. (из XXX т. Изв. ИРГО).

Толль Э.

Ископаемые ледники Ново-Сибирских островов, их отношение к трупам мамонтов и ледниковому периоду. На осн. работ двух экспедиций, снаряж. имп. Академией наук в 1885/86 и 1893 гг., Спб., 1897, 137 стр.

(Записки имп. Русского геогр. о-ва, по общ. географ., т. XXXII, № 1.)

Толль Э.

Проект для снаряжения экспедиции к озеру Эсей и верховьям Анабара и Хатанги, «Известия имп. Русского геогр. о-ва», т. XXXI, 1895 (раздел — Приложение к журналам).

Толль Э.

Проект экспедиции на Землю Санникова, «Известия имп. Русского геогр. о-ва», т. XXXIV (раздел — Приложение к журналам).

Толль Э.

Очерк геологии Ново-Сибирских островов и важнейшие задачи исследования полярных стран, Спб., 1899, 20 стр.

(Записки имп. Академии наук, сер. 8; по физ.-мат. отд., т. 9, № 1.)

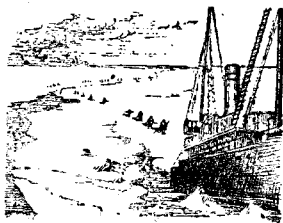
Островский Б. Г.

Безвременно ушедшие — Г. Я. Седов, В. А. Русанов, Г. Л. Брусилов и Э. В. Толль, Л., 1934.

Бергман Р.

Метеорологические наблюдения, произв. бароном Э. В. Толлем и лейт. флота Е. И. Шилейко в 1893 г. во время экспедиции на Ново-Сибирские о-ва и вдоль берегов Ледовитого океана. Обработано по оригинальным журналам Р. Бергман, Спб., 1895, 71 стр.

(Записки Академии наук, сер. 8, по физ.-мат. отделению, т. 2, № 3.)





Библиография

К ИСТОРИИ СОВЕТСКИХ АРКТИЧЕСКИХ КОРАБЛЕЙ¹

(Библиографический указатель книг и журнальных статей)

IX. ЛЕДОКОЛЬНЫЙ ПАРОХОД «СЕДОВ» (построен в 1909 г.)

Лактионов А. Ф. 30 лет работы ледокольного парохода «Георгий Седов». («Проблемы Арктики», 1939, № 4, стр. 75—77.)

К статье дается карта плаваний корабля за 1926—1939 гг.

Визе В. Ю. На Землю Франца-Иосифа. (М. Изд-во «Земля и фабрика», 1930, 176 стр.)

Книга посвящена плаванию ледокольного парохода «Седов» на Землю Франца-Иосифа (под руководством О. Ю. Шмидта и В. Ю. Визе) в 1929 г. для основания на ней постоянной научно-исследовательской станции, о чем говорят и 6 последующих книг.

Громов Б. Поход «Седова». Экспедиция «Седова» на Землю Франца-Иосифа в 1929 г. (М., «Молодая гвардия», 1930, 85 стр.)

Норд Б. П. Льды и люди. (Архангельск, 1931, 200 стр.)

Экслер И. Б. Страна ледяная. Советская экспедиция на Землю Франца-Иосифа в 1929 г. (М., «Работник просвещения», 1930, 52 стр.)

Он же. У края земли. Арктический поход «Седова». (М., «Федерация», 1930, 166 стр.)

Научные результаты экспедиции на Землю Франца-Иосифа летом 1929 г. Сборник статей (первый). Под ред. В. Ю. Визе. (М., Гостехиздат, 1931, 177 стр. «Труды института по изучению Севера», вып. 49.)

То же. (Второй сборник статей.) (Л., 1932, 314 стр. «Труды Арктического института», т. II.)

Экспедиция на «Седове» на Землю Франца-Иосифа и Северную землю в 1930 г. («Советский Север», 1930, № 9—12, стр. 251—254.)

Визе В. Ю. Экспедиция на «Седове» в 1930 г. («Новости картографии», 1931, № 1, стр. 7—8.)

Осенний рейс ледокольного парохода «Г. Седов» на Новую землю в 1930 г. («Бюллетень Арктического института», 1931, № 3—4, стр. 47—48.)

Норд Б. Флейта бодрости. (Архангельск, Севкрайиздат, 1931, 72 стр.)

Поход «Седова» в 1930 г. на Северную землю, обследованную впервые после открытия в 1913 г.

Ремизов Н. А. Границы ультрафиолетовой части солнечного спектра по наблюдениям 1930 г. на Новой земле и Земле Франца-Иосифа. («Известия Главной геофизической обсерватории», 1931, № 4, стр. 36—44.)

Соколов-Микитов И. Где живут птицы. Из книги «Поход «Седова». («Звезда», 1931, № 9, стр. 96—107.)

Он же. Море, люди, дни. («Новый мир», 1931, № 9, стр. 38—47.)

Он же. Мыс Флора. («Прожектор», 1931, № 22, стр. 16—17.)

Он же. Рассказы о походе «Седова». («Новый мир», 1931, № 6, стр. 39—52.)

Он же. Путь корабля. Воспоминания о первом арктическом походе ледокола «Георгий Седов». («Ленинград», 1940, № 2, стр. 10—11.)

Все пять работ писателя И. Соколова-Микитова описывают в беллетристической форме плавание ледокольного парохода «Седов» к Земле Франца-Иосифа в 1930 г.

Громов Б. Гибель Арктики. (М. — Л., «Молодая гвардия», 1932, 160 стр.)

Поход «Седова» в 1930 г. на Землю Франца-Иосифа и Северную землю.

Покровская А. К. Водитель «Седова», капитан В. И. Воронин.

¹ Окончание. См. №№ 8 и 9 за 1940 г.

(М. — Л., «Молодая гвардия», 1932, 158 стр.)

Муханов Л. В страну ледяного молчания. Поход ледокола «Георгий Седов» на Землю Франца-Иосифа и Землю Северную. 15/VI—14/IX 1930. Изд. 2-е. (Архангельск, 1934, 198 стр.)

Научные результаты арктической экспедиции на «Седове» в 1930 г. Гидрология и метеорология. (Л., 1933, 174 стр. «Труды Арктического института», том I.)

Иванов Б. Плавание ледокольного парохода «Г. Седов» в 1933 г. («Бюллетень Арктического института», 1934, № 10, стр. 354—357.)

Киреев И. А. Ветровой дрейф ледокольного парохода «Седов» при плавании в разреженном льду в 1934 г. («Северный морской путь», IV, 1936, стр. 5—35.)

Научные результаты экспедиции на ледокольном пароходе «Седов» в Карском море в 1934 г. Сборник статей, вып. 1 и 2. (Л., Изд-во Главсевморпути, 1936—1937, 210 + 134 стр. «Труды Арктического института», тт. 64 и 83.)

Дрейф «Седова». («Проблемы Арктики», 1939, № № 1—12.)

Краткие информации о ходе исторического дрейфа ледокольного парохода «Георгий Седов», начавшегося 23 октября 1937 г. и закончившегося в январе 1940 г. Этому дрейфу посвящены все последующие статьи и книги.

Зубов Н. Н. Дрейф «Седова». («Наука и жизнь», 1939, № 4, стр. 16—19.)

Он же. О дрейфе ледокольного парохода «Седов». («Северный морской путь», XIV, 1939, стр. 5—16.)

Бадигин К. На дрейфующем корабле. Передано по радио 1/II 1939 г. с борта «Седова». («Советская Арктика», 1939, № 3, стр. 44—53.)

Петриченко А. Дрейф «Седова» в сентябре и октябре 1939 г. Гидрологические наблюдения. («Проблемы Арктики», 1939, № 10—11, стр. 113—114.)

Он же. Дрейф ледокольного парохода «Седов». («Проблемы Арктики», 1940, № 1, стр. 100—101.)

Героический дрейф ледокола «Седов». (Л., Изд-во Главсевморпути, 1939, 46 стр.)

Зубов Н. Дрейф «Седова». («Советская Арктика», 1940, № 2, стр. 56—67.)

Лактионов А. Ф. Дрейф ледокольного парохода «Седов» в Центральном полярном бассейне. («Природа», 1940, № 2, стр. 12—17.)

Люди героического дрейфа. («Советская Арктика», 1940, № 2, стр. 1—67.)

Данный номер журнала почти целиком посвящен героическому дрейфу ледокола «Седов» (в связи с окончанием дрейфа). Здесь помещены: 1) приветствия товарищей Сталина и Молотова товарищам Бадигину, Трофимову, Папанину и Белоусову и командам ледоколов «Седов» и «И. Сталин» (который вывел «Седова» из дрейфа); 2) указы Президиума Верховного Совета СССР в связи с окончанием дрейфа; 3) биографии участников дрейфа; 4) статья проф. Н. Н. Зубова «Дрейф «Седова» и другие материалы. Трофимов Д. Жизнь на корабле. («Советская Арктика», 1940, № 3, стр. 3—9.)

Буйницкий В. Научная работа на «Седове». Шарыпов Н. От Ново-Сибирских островов до Шпицбергена. Соболевский А. Режим, питание и санитарные условия. («Советская Арктика», 1940, № 4, стр. 15—20, 21—30, 31—38.)

Ефремов А. Гидрологические наблюдения. Полянский А. Радиосвязь на «Седове». («Советская Арктика», 1940, № 5, стр. 45—52, 53—63.)

Хват Л. и Черненко М. Подвиг полярных моряков. («Индустрия социализма», 1940, № 2—3, стр. 53—57.)

Предварительные научные итоги дрейфа ледокола «Седов».

Доклады В. Х. Буйницкого и А. Г. Ефремова на расширенном заседании Президиума Академии наук СССР 16 февраля 1940 г. («Вестник Академии наук СССР», 1940, № 1—2, стр. 39—50.)

Шокальский Ю. М. Ледокол «Г. Седов» и его дрейф. («Вестник Академии наук СССР», 1940, № 1—2, стр. 34—38.)

Двадцать семь месяцев на дрейфующем корабле «Георгий Седов». Сборник составлен Л. Хват и М. Черненко. (М.—Л., Изд-во Главсевморпути, 1940, 352 стр.)

Х. ЛЕДОКОЛЬНЫЙ ПАРОХОД «СИБИРЯКОВ» (построен в 1909 г.)

30 лет работы «Сибирякова». («Проблемы Арктики», 1939, № 5, стр. 114.)

Экспедиция ВАИ для исследования Северо-восточного морского пути. («Бюллетень Арктического института», 1932, № 6, стр. 121—122.)

Предварительное сообщение о первом советском (четвертом в истории море-

плавания) сквозном рейсе Великим северным морским путем (из Архангельска во Владивосток) на ледокольном пароходе «Сибиряков» в 1932 г., чему посвящены и 13 нижеуказываемых статей и книг.

Экспедиция на ледокольном пароходе «Сибиряков». («Бюллетень Арктического института», 1932, № 8—10, стр. 189—190.)

Визе В. Плавание северо-восточным проходом на ледокольном пароходе «Сибиряков». («Бюллетень Арктического института», 1932, № 11—12, стр. 243—247.)

Он же. Научная работа на «Сибирякове». («Водный транспорт», 1932, № 2—3, стр. 25—26.)

Шмидт О. Ю. Сквозной северный морской путь. Сокращенная стенограмма доклада о походе «Сибирякова». («Советский север», 1933, № 1, стр. 63—71.)

Он же. Поход «Сибирякова» и проблема Северного морского пути. («Водный транспорт», 1933, № 2—3, стр. 24—25.)

Семенов С. Экспедиция на «Сибирякове» 1932 года. (Л., Ленгиз, 1933, 86 стр.)

Шнейдеров В. А. Поход «Сибирякова». (М., «Молодая гвардия», 1933, 208 стр.)

Экслер И. Б. Владимир Воронин, капитан ледокола «Сибиряков». (М.—Л., Гострансиздат, 1933, 32 стр.)

Визе В. Ю. На «Сибирякове» в Тихий океан. (Л., Изд-во Главсевморпути, 1934, 145 стр.)

Громов Б. В. Поход «Сибирякова». (М., «Советская литература», 1934, 252 стр.)

Ленц Л. Вожак морей и рек. Очерки. (М., Изд-во ЦС Освода, 1934, 44 стр.)

ХІ. ЛЕДОКОЛЬНЫЙ ПАРОХОД «ТАЙМЫР» (построен в 1908 г.)

Скайф Ф. Из Петербурга в Ленинград. 20 лет полярного плавания «Таймыра». («Всемирный следопыт», 1931, № 2, стр. 9—11.)

Максимов М. М. Походы «Таймыра». («Советская Арктика», 1936, № 9, стр. 104—106.)

Краткая информация о плаваниях 1909—1936 гг.

Арбнев Н. В. Северном ледовитом океане. От Владивостока до Таймырского полуострова на транспорте «Вайгач». (СПБ, 1913.)

Старокадомский Л. Открытие новых земель в Северном ледовитом океане. Плавание гидрографической экспедиции Северного ледовитого океана в 1913 г. («Морской сборник», 1915, №№ 1 и 2 и отдельной книжкой, П. 1915, 72 стр.)

Аригольд Э. Е. По заветному пути. Воспоминания о полярных плаваниях и открытиях на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» в экспедициях 1910—1915 гг. (М.—Л., Гиз, 1919, 196 стр.)

Ушаков П. На Новую землю! Научно-популярный очерк. Из экспедиционного дневника. (Л., Изд-во Гос. гидрологического института, 1929, 107 стр.)

Экспедиция ледокольного парохода «Таймыр» в августе—октябре 1929 г.

О капитане Воронине и механике Матвееве ледокольного парохода «Сибиряков».

Малер Б. Ю. Взрывные работы экспедиции на «Сибирякове» в 1932 г. (Сборник «Взрывное дело», вып. 9 (17), М. 1934, стр. 43—57.)

Научные результаты экспедиции на «Сибирякове» в 1932 г. Части 1-я и 2-я. (Л., 1933—1936. «Труды Арктического института», тт. 10 и 33.)

Визе В. Ю. Рейд ледокольного парохода «Сибиряков» к мысу Челюскина в 1933 г. («Бюллетень Арктического института», 1933, № 9—10, стр. 274—278.)

Авария ледокольного парохода «Сибиряков». («Проблемы Арктики», 1937, № 1, стр. 164.)

В ноябре 1936 г., на обратном пути от Новой земли, в Карских воротах корабль сел на подводный риф.

Работы по спасению ледокольного парохода «Сибиряков». («Проблемы Арктики», 1937, № 5, стр. 118.)

2/IX 1937 г. корабль был снят с подводной скалы Эпроном.

Крылов Ф. И. (нач. Эпрона). Как был спасен «Сибиряков». («Наука и техника», 1938, № 3, стр. 4—6.)

Он же. Авария и спасение ледокола «Сибиряков». (Л., «Звезда», 1938, № 7, стр. 183—197.)

Экспедиция Гидрографического управления на ледокольном пароходе «Таймыр» в 1932 г. в северо-восточную часть Карского моря. («Бюллетень Арктического института», 1932, № 8—10, стр. 199—200.)

Труды Таймырской гидрографической экспедиции. Части 1—3. (Л., Изд-во гидрографического отдела УМС РККА, 1935, 85 + 247 + 41 стр.)

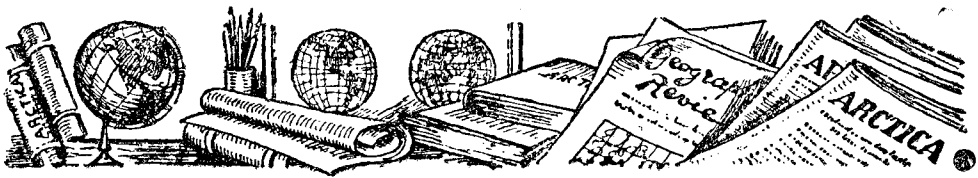
Плавание гидрографического судна «Таймыр» в северо-восточной части Карского моря в 1932 г.

Темин В. С экспедицией к легендарному лагерю. («Советское фото», 1938, № 7, стр. 8—11.)

Статья фотокора «Правды» на ледокольном пароходе «Таймыр», снявшем 19/II 1938 г. героическую четверку папанинцев с дрейфующей льдины — станции «Северный полюс» в Гренландском море.

Халип Я. На «Таймыре» к льдине Папанина. («Советское фото», 1938, № 7, стр. 3—7.)

Статья о том же специального корреспондента Союзфото. Обе статьи прекрасно иллюстрированы снимками с натуры.



По страницам иностранной печати

АНГЛИЙСКО-КАНАДСКАЯ АРКТИЧЕСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ

Английский географический журнал «Джеографикел джорнел» поместил обширный отчет лейтенанта Беннета об английско-канадской арктической экспедиции Маннинга. Приводим в сокращенном изложении отчет лейтенанта Беннета — участника этой экспедиции.

Английско-канадская арктическая экспедиция была организована при содействии английского королевского географического общества. Полный отчет о работе экспедиции можно будет составить только после возвращения тех ее членов, которые продолжают свою изыскательскую работу.

В апреле 1936 г. члены экспедиции съехались в Черчилле, на западном берегу Гудсонова залива. Этот пункт ныне соединен железной дорогой с наиболее плодородными провинциями страны, и благодаря этому канадская пшеница кратчайшим морским путем попадает в Европу. Но навигационный период в Гудсоновом заливе очень короток.

В Черчилле, по заказу экспедиции, был сооружен 30-футовый китобойный бот, который получил название «Полкет» (хорек). Небольшие размеры бота позволяли надеяться, что в случае шторма он сможет укрыться за массивом льда или в каком-нибудь небольшом заливчике. Незначительный вес его позволил бы в случае угрозы сжатия льдов вынести его на поверхность льда. Вместе с тем бот был достаточно вместителен и мог взять на борт все оборудование и запас продовольствия для небольшой экспедиции. Бот был снабжен мотором в 30 л. с., который приходилось то и дело чинить в пути.

Экспедиция двинулась в путь в начале июня. В состав ее входили следующие лица: Т. Х. Маннинг — начальник экспедиции и топограф, П. Д. Бэйрд — геолог и механик, Р. О. Брэй — орнитолог, Р. Дж. М. Килинг — врач, Дж. У. Роули — археолог.

Расстояние до поста Честерфилд, расположенного в 300 милях к северу от Черчилля, было пройдено быстро и без при-

ключений. Брэй решил провести лето в болотистой, богатой известковыми породами и изобилующей голубой уткой низине, у устья реки Боас, в западной части острова Саутгемптон. Он хотел произвести здесь тщательные наблюдения над этой птицей от периода спаривания до начала полета на юг. С большим трудом Брэй удалось отыскать клочок покрытой травой земли, окруженной талой водой, на котором он и разбил свою палатку. Остальные члены экспедиции решили использовать благоприятную погоду и двинуться дальше. Оставив Брэй все необходимое на лето, бот «Полкет» отправился в дальнейший путь.

После проведения специальных картографических вычислений на острове Вальрус (к юго-востоку от о. Саутгемптон) экспедиция собралась было продолжать путь, но внезапно налетел сильный шторм, причинивший немалые повреждения боту. Поскольку «Полкет» мог идти по ветру, приходилось дожидаться южного бриза. Только 13 августа, после полумесячного томительного ожидания, подул южный бриз, и «Полкет», подгоняемый попутным ветром, поплыл к Южному заливу, в Корал Харбор (о. Саутгемптон).

Там Килинг пересел на судно «Наскопи», а его место было занято лейтенантом Беннетом, прибывшим на этом же судне. Беннет привез с собой радиоустановку, предоставленную на время экспедиции Компанией беспроволочного телеграфа Маркони. Но использовать радиосаппаратуру так и не удалось. Теснота на «Полкете» была настолько велика, что громоздкую аппаратуру пришлось оставить на фактории в Корал Харбор.

Через три дня «Полкет» покинул Корал Харбор. На его борту находились Маннинг и Беннет. Бэйрд и Роули остались на фактории и присоединились к группе эскимо-

сов—охотников за карибу (канадский олень), направляющейся к земле Коутса (90 миль к югу).

«Полкет» с трудом пробивался через паковый лед, делая бесконечные зигзаги. Неподалеку от судна в море оказалась лодка с эскимосами—охотниками за моржами, и оба экипажа оказывали друг другу посильную помощь. «Полкет» стремился возможно скорее вернуться к орнитологу Брэю, продовольственные запасы которого должны были уже подходить к концу.

После ряда приключений «Полкет» подошел к стоянке Брэя. Взяв на борт самого Брэя, его имущество и коллекции, бот двинулся в дальнейший путь, неоднократно садясь на мель и с трудом выбираясь из дрейфующих льдов.

От мыса Мунн «Полкет» шел через пролив Кромера, отделяющий Южный остров от Белого острова, крутые берега которого были покрыты леденой свежего снега. Пролив Кромера пользуется дурной славой в дни лова китов, но на этот раз все обошлось благополучно, и «Полкет» вошел в залив герцога Йоркского. Парри, присвоивший заливу это наименование, во время своей второй экспедиции 1821 г. называл его одной из лучших естественных гаваней в мире. К сожалению, эта гавань 10 месяцев в году скована льдами.

Здесь произошла авария с судном, в результате которой мачта оказалась сломанной пополам.

За это время Бэйрд и Роули после неудачной охоты на карибу достигли на саях условленного места встречи, и на борту «Полкета» собрались все 5 участников экспедиции. Нужно было торопиться продолжать путь, так как приближалась

арктическая зима. Только в течение часа около полудня температура поднималась выше нуля.

2 октября экспедиция остановилась в удобной бухте на континентальном побережье. Бот вытащили на отлогий берег. Оттуда участники экспедиции прошли до ближайшего поста компании Гудсонова залива близ Рипалс-бей.

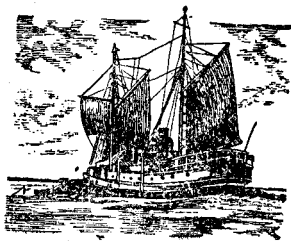
Бэй и Роули покинули Рипалс-бей в конце декабря. Часть пути их сопровождал и Маннинг. Они достигли Ингулика в середине января 1937 г. Позже они совершили большой путь вдоль южной части Земли Кокберна до Пайлинга на западном побережье Баффиновой земли. Роули дошел до Понд-Инлет, чтобы провести здесь лето и заняться раскопками. Бэй, получив дополнительные запасы провианта, провел лето 1937 г. в пути, у проливов Фюри Гекла, где он собрал свыше 400 видов пернатых.

В январе 1937 г. Бэйрд и Беннет дошли к заливу Росс в районе бухты Льва, где ими произведены астрономические и топографические вычисления.

3 февраля 1937 г. Маннинг и Беннет с двумя санными упряжками ушли к порту Уэйджер.

Восемь недель оставалась экспедиция на северном берегу замерзшего залива Уэйджер, наблюдая постоянные передвижки льдов. И лишь шторм, налетевший 1 августа, очистил залив на несколько дней от льда.

Маннинг повернул «Полкет» к Восточному заливу, где и оставался всю зиму. Летом 1938 г. Маннинг достиг мыса Дорсет.





Новости Арктики

Радиогазета в бухте Кожевникова

Редакция газеты «За индустриализацию Арктики» организовала регулярный выпуск один раз в неделю газеты по радио.

В Кожевниково установлено 114 репродукторов, радиогазету слушают 200—250 полярников. Перед микрофоном местного трансляционного узла газету читают дикторы-любители, среди них тт. Малышев, Малышева и Колядов.

Успехи физкультурников Пеледуя

В Пеледуе проведены спортивные соревнования по футболу, волейболу и легкой атлетике. В соревнованиях принимало участие 35 человек.

Первое место по всем видам спорта заняла команда Пеледуя. В ходе соревнований физкультурниками достигнуты неплохие показатели. Физкультурник Карпенко метнул гранату на 54 м 30 см, комсомолец Заболотский пробежал 100 м за 13 секунд. Лучшее время в беге на 1000 м показали комсомольцы Шандровский (175 секунд) и Арестов (178 секунд).

Испытания ледокольного парохода «С. Леваневский»

Ленинградский судостроительный завод имени Марти закончил ходовые испытания ледокольного парохода «С. Леваневский».

Новый корабль, предназначенный для плавания в арктических условиях, построен по типу ледокольного парохода «Челюскин», но значительно прочнее и совершеннее его. Длина парохода 104 м, ширина — 15 м. Мощность главной машины 2500 л.с. Корабль оборудован ремонтно-вспомогательными средствами, электросварочным агрегатом, механизмами для чеканки, клепки, сверловки, новейшими электронавигационными приборами и мощной радиоаппаратурой. Четыре трюма вмещают 2500 т груза.

На корабле хорошо оборудованы каюты и кубрики для команды и экспедиционного состава. На случай зимовки построено специальное помещение на нижней палубе корабля, рассчитанное на 60 чел. Для защиты от холода стены зимовочного помещения обиты пробковой изоляцией толщиной 0,2 м.

На 2,5 миллиона рублей товаров

В навигацию прошлого года в магазин залива Кожевникова было завезено товаров на сумму 1240 тыс. рублей.

В навигацию 1940 г. завезено различных товаров уже на 2,5 млн. рублей.

Парк культуры и отдыха в Качуге

В поселке Качугской судовой верфи в текущем году силами общественности у речки Качуг был оборудован парк культуры и отдыха.

Проект новой баржи

Инженер Пеледуйской судостроительной верфи т. Груздев разработал проект 1300-тонной беспалубной баржи. От судов обычного типа баржа этой конструкции отличается меньшей высотой борта и большей грузоподъемностью. Строительство ее начнется в конце 1940 г.

Телефонная станция в Пеледуе

На Пеледуйской судостроительной верфи оборудована телефонная станция. Уже установлено более 100 телефонных аппаратов.

Открылся музей Арктики

В Ленинграде после летнего ремонта открылся Музей Арктики. В музее реконструировано несколько отделов, установлено много новых экспонатов. В отделе, посвященном героическому дрейфу станции «Северный полюс», установлено свыше 1330 предметов, составлявших оборудование папанинского лагеря, красные стяги с портретами товарища Сталина и флаг СССР, под которым папанинцы совершили свой легендарный дрейф от Северного полюса до Гренландского моря.

Внимание посетителей музея привлекает коллекция медалей, выбитых в честь знаменитых полярных путешественников и путешественников, в том числе медалей в честь кругосветного путешествия под руководством Крузенштерна, похода на «Таймыре» и «Вайгаче», значки, продававшиеся в пользу организации первой русской экспедиции к Северному полюсу, которой руководил Седов.

В музее открыта картинная галлерея. Здесь собраны картины о Севере работы художников А. Борисова, И. Мешалкина и др.

Каучуконосы в Заполярье

Большой популярностью в полярных районах пользуется Нарьян-Марская зональная станция, руководимая участником Всесоюзной сельскохозяйственной выставки агрономом Кругликовым. Без смелых и удачных опыты широко известны. Под 68-й параллелью выращиваются помидоры, цветная капуста, морковь, огурцы, редис. Благодаря работе зональной станции с каждым годом все дальше на Север продвигаются такие зерновые культуры, как пшеница и ячмень.

Весной прошлого года на полях станции появилось новое, необычайное для северных широт каучуконосное растение — кок-сагыз. Всходы стали нормально развиваться. К осени розетка листьев и корневички по своим размерам ничем не уступали растениям такого же возраста, выращенным в южных условиях.

На зиму посевы кок-сагыза были оставлены в открытом грунте. И, несмотря на то что зима была исключительно суровая, ни одно растение не погибло.

Недавно работники Нарьян-Марской зональной станции сняли урожай семян кок-сагыза. Часть их отправлена во Всесоюзный научно-исследовательский институт растениеводства в Ленинграде для определения качества.

Подготовка «Ворошиловских стрелков»

На Мурманском судоремонтном заводе за последнее время подготовлено 59 значков «Ворошиловского стрелка» второй ступени. Среди них молодые токари ремонтно-механического цеха тт. Дорофеев, Раскевич, плотник т. Зуев, слесарь т. Макушкин, конструктор т. Исаев, рабочий радиощахты Подгорных и др.

Остров Колгуев

На острове Колгуев расположено около десятка становищ и селений. До революции коренное население острова влечило нищенское полудикое существование. Среди ненцев не было ни одного грамотного.

Советская власть вывела ненцев из нищеты. На острове открыты школа-семилетка, больница, клуб.

В центре острова, в становище Бугрино, пятый год существуют Красный чум и Дом ненца, являющиеся подлинными расадниками культуры. Среди населения с каждым годом все меньше становится неграмотных.

В этом году 11 ненцев-промышленников успешно закончили учебу в начальной школе. Среди них 56-летний охотник Василий Соболев и стахановцы-оленоводы Ледков и Алицин.

Охотники и олениводы приобщаются к культуре. В быт промышленников прочно вошли радиоприемник, патефон, звуковое кино. В островной библиотеке состоит 114 читателей. При библиотеке имеется книжная передвижка. В этом году она побывала в самых отдаленных уголках острова.

Социалистическое соревнование на пароходе «Ванцетти»

Включившись в социалистическое соревнование имени Третьей сталинской пятилетки, экипаж парохода «Ванцетти» успешно выполняет взятые на себя обязательства. Все члены экипажа охвачены индивидуальным соревнованием. Заключены договоры на социалистическое соревнование между машинной и палубной командами.

Первая проверка показала отличное состояние механизмов судна, которые работают бесперебойно. Это — результат хорошо проведенного ремонта своими силами, а также прикрепления отдельных механизмов к каждому члену экипажа.

На пароходе — 25 стахановцев, 6 ударников.

Одновременно с хорошей производственной работой моряки «Ванцетти» изучают историю партии, повышают свою техническую квалификацию.

Рыбный промысел в заливе Кожевникова

Чтобы пополнить свои продовольственные запасы, полярники Нордвикской экспедиции решили в этом году выловить не меньше 40 т рыбы. Фактически же выловлено уже свыше 50 т.

Рыба частично замораживается и солится. Заведующий столовой центрального поселка коммунист т. Карпов вместе с рабочим Ануровым по собственной инициативе организовали копчение рыбы.

Строительство промысловых ботов

На Новой Земле началось строительство промысловых ботов. Уже сдан в эксплуатацию бот «Матшар-1». Заканчивается постройкой «Матшар-2».

До сих пор промысловые суда доставлялись с Большой земли. Строительство ботов на месте значительно удешевляет их стоимость.

Освоили вторую специальность

Экспедиторы полярной станции Анадырь тт. Янковская и Баранова за время своей работы на станции дополнительно освоили вторую специальность — радиста. Они сейчас свободно принимают на слух по 40—50 знаков, также хорошо изучили чिटку и съемку андуляторной ленты.

Строительство на полярной станции Амдерма

Коллектив работников полярной станции Амдерма в этом году сверх плана своими силами построил жилой дом в 4 комнаты и склад для хранения продовольствия. Кроме того, заново переоборудован дом приемной радиостанции.

Полярники провели по плану большую производственную работу. Обслужено 70 рейсов самолетов. План передачи и приема радиোগраммы выполнен на 124%.

Начальником полярной станции новой смены назначен старый полярник, орденоседец, депутат Амдерминского поселкового совета т. Чивилев И. П.

Сплав больших плотов

В текущем году Якутстрой заготавливает большое количество гидротехнического леса для строительства портов в бухтах Тикси и Провидения.

Из Турукты до порта Тикси в июле был сплавлен плот объемом в 7 500 кубометров древесины. В сентябре по этому же маршруту был транспортирован плот объемом в 10 500 кубометров. Плоты такого большого объема чрезвычайно редки. Впервые сплав подобных плотов начали производить в 1939 г.

Водяное отопление в Арктике

До сих пор на Крайнем севере, в особенности на полярных станциях, жилища и служебные помещения отапливаются голландскими печами. При этом способом неэкономно расходуются топливо и труд людей, которые топят эти печи. При топке голландских печей помещения всегда загрязняются.

Голландское отопление небезопасно в пожарном отношении. Когда топят голландские печи, за ними нужно тщательно следить. Они всегда должны быть в полной исправности, чего на полярных станциях добиться трудно, так как в штате их, как правило, не бывает печников.

Голландские печи в Арктике не удовлетворяют и гигиеническим требованиям. Они создают предпосылки к ревматическим заболеваниям, так как во время топки нагреваются только верхние слои воздуха в помещении, а пол остается холодным.

В этом году в виде опыта на полярной станции острова Рудольфа будет испытано водяное отопление. Оно спроектировано по типу центрального водяного отопления, применяемого в вагонах, с той лишь разницей, что вместо котла в кухонную плиту вмазывается змеевик. Так как плита на полярной станции обычно топится большую часть суток, змеевик почти все время будет подопревать находящуюся в нем воду. Змеевик связан с установленными во всех комнатах и коридорах радиаторами таким образом, что вода в системе представляет замкнутую цепь. Нагреваясь в змеевике, вода по закону термосифона будет подниматься вверх, а на ее место более холодная вода будет приходить снизу.

Если испытания такой системы отопления дадут положительные результаты, можно будет и на далеком Севере создать культурный, гигиеничный и безопасный способ отопления. При таком способе значительно экономится топливо, полярники освобождаются от обязанности топить печи и таскать уголь, в помещениях получится дополнительная кубатура, которая сейчас занимается голландскими и уртермарковскими печами. Кроме того, при таком отоплении полярник может в

любое время иметь горячую воду и даже пользоваться ванной.

Нефть за Полярным кругом

В бухте Кожевникова обнаружено нефтеносное месторождение. Первая глубокая нефтяная скважина на нефтерождении «Илья» при пробной откачке одного из горизонтов дала большое количество нефти. Всего в этой скважине до глубины 1 272 м вскрыто 14 нефтеносных горизонтов.

Отпущено 8½ млн. руб. для ускоренного развертывания буровых работ на Нордвике. Для глубокого бурения нефти туда завезено два тяжелых роторных станка.

Научные работы арктического института

Коллегия Главсевморпути одобрила план научных работ Арктического научно-исследовательского института.

План предусматривает разработку 29 тем по морской гидрологии, 7 — по службе льда и погоды, 2 — по речной гидрологии, столько же тем по изучению морских млекопитающих и 22 темы по геофизике и земному магнетизму.

В план входит разработка методики долгосрочного и краткосрочного прогнозирования, изучение дрейфа льдов и ледового режима полярных морей, изучение приливотливных явлений в Полярном бассейне и др.

Кроме того, намечен ряд экспедиций по изучению гидрологических условий трассы Северного морского пути.

Строительство Жатайского затона

В районе Якутска начаты подготовительные работы к строительству Жатайского затона для отстоя судов речного флота Главсевморпути и Наркомата речного флота.

В 1941 г. развернется основное строительство, которое осуществит подрядным способом строительная контора Якутстрой.

В затоне будут сооружены судокотельные и механические цехи, деревообделочный комбинат и электростанция, которая будет давать электроэнергию местным предприятиям и для бытового обслуживания.

Предполагается также построить 12 жилых домов, клуб, столовую, баню, прачечную и др.

В затоне сейчас производятся дноуглубительные и берегоукрепительные работы. Технический проект и генеральная смета этого крупнейшего в Якутии строительства, осуществляемого Главсевморпути, уже утверждены.

Археологи в Якутии

По берегам рек Лены, Алдана, Индигирки, Колымы встречается много древних наскальных надписей, рисунков. Особенно

много их по берегам Лены. Иногда они занимают большие площади. Надписи на одном из утесов близ Якутска занимают 20 м².

Для изучения древних наскальных надписей Якутский научно-исследовательский институт языка и культуры совместно с Институтом истории материальной культуры имени Н. Я. Марра направляет на берег Лены специальную экспедицию. Прибывший из Ленинграда для руководства экспедицией профессор Окладников сделал несколько интересных археологических открытий в Якутске. Им обнаружены следы стоянки людей каменного века, остатки очага, различной утвари и др. Находкам — более 3 тыс. лет. Найдены также остатки плавильной мастерской бронзового века.

Радиоузлы в Арктике

Политуправление и ЦК союза Севморпути в этом году на многих кораблях, речных пароходах, полярных станциях и в аэропортах организовали радиоузлы.

Во все радиоузлы направлены материалы по историко-партийным и социально-экономическим темам — по 80 комплектов передач, большое количество пластинок для местного вещания и тонфильмы на 100 часов звучания.

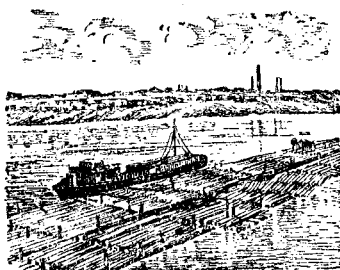
На организацию радиоузлов затрачено свыше 300 тыс. рублей.

Хроника

Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 6 сентября с. г. отнесен к категории рабочих поселков населенный пункт Амдерма Амдерминского района Ненецкого национального округа Архангельской области.

Для рассмотрения вопросов о награждении значком «Почетному полярнику», Почетной грамотой, Почетными грамотами за многолетнюю работу, а также о занесении лучших людей Главсевморпути в Книгу почета создана комиссия под председательством заместителя начальника Главсевморпути т. Кренкеля Э. Т. В комиссию, кроме т. Кренкеля, входят тт. Клыков И. М. — начальник Оргинструкторского отдела Политуправления, Кононов В. А. — председатель ЦК союза работников Севморпути, Погонин В. И. — начальник отдела руководящих органов, Абрамов В. Г. — секретарь парткома и Хохлов А. Г. — секретарь комиссии.

Приказом по Главсевморпути и. о. нач. Арктикснаба Хомский с работы снят и дело о нем направлено следственным органам. Исполняющим обязанности начальника Арктикснаба назначен т. Зайцев И. П.



Редакционная коллегия:

П. П. ШИРШОВ
М. И. ШЕВЕЛЕВ
Э. Т. КРЕНКЕЛЬ
И. П. МАЗУРУК
В. Д. НОВИКОВ
А. И. МИНЕЕВ
С. В. СЛ. ВИН
С. Э. РУБИНЧИК
А. М. ГИНДИН

Корректор О. А. Ковалевская

Художеств.-технич. редактор М. А. Перельман

Адрес редакции: Москва, Никитский бульв., д. 9. Тел. 2-17-53, 2-43-86.

Слано в набор 18/IX 1940 г. Подписано к печати 29/X 1940 г. Бум. 70×108 см. 5 печ. л. + 3 вклейки
7,98 уч.-авт. л. 109.312 зн. в бум. л. Л-6783. Зак. тип. 1030. Тираж 12.300 экз.

Типография Профиздата, Москва, Крутицкий вал, 18.

Цена 2 руб.

СОВ АРХИВА

ОБЛ БИБЛИОТЕКЕ
1.12

