



✓ *Ленин на митинге*

Вологодская областная универсальная научная библиотека
С картины художника И. И. Бродского.
www.booksite.ru

Советская Арктика

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

Год издания седьмой

№ 1

Издательство Главсевморпути

1941 г.

ПО ЗАВЕТАМ ЛЕНИНА

Доклад тов. А. С. Щербакова 21 января 1941 года на торжественно-траурном заседании в Большом театре, посвященном XVII годовщине со дня смерти В. И. Ленина

Товарищи!

Прошел еще один год со дня смерти Владимира Ильича Ленина. За истекшие семнадцать лет—после смерти Ленина, большевистская партия под руководством товарища Сталина, выполняя ленинские заветы, осуществляя ленинско-сталинские идеи во внешней и внутренней политике, обеспечила победу социализма, расцвет и укрепление силы и могущества СССР, его оборонной мощи.

Минувший год ознаменовался новыми победами социалистического строительства и крупными успехами внешней политики Советского государства.

Идет в гору наша промышленность. Объем промышленной продукции вырос за 1940 год на 11 процентов, продукция выросла более чем на 13 миллиардов рублей.

Особенно радует подъем, достигнутый в последние месяцы 1940 года на решающих участках тяжелой индустрии— в металлургии и угольной промышленности. Рост производства чугуна, стали, проката и угля создает благоприятные предпосылки для еще более мощного подъема социалистической промышленности в 1941 году. Надо учесть и тот положительный факт, что во второй половине 1940 года качество продукции, после опубликования Указа «Об ответственности за выпуск недоброкачественной или некомплектной продукции и за несоблюдение обязательных стандартов промышленными предприятиями», заметно улучшилось.

Крупных успехов добилось социалистическое земледелие на базе дальнейшего укрепления колхозного строя.

Валовой сбор зерновых в 1940 году близок к 7 миллиардам пудов. Повысился валовой выход и урожайность всех других культур— сахарной свеклы, картофеля, кормовых.

Успешно развивалось колхозное животноводство. В колхозах за 11 месяцев 1940 года организовано 42 тысячи новых животноводческих ферм, значительно выросло стадо крупного рогатого скота и особенно выросло поголовье свиней и овец.

Иstekший год ознаменован новыми успехами в развитии народного хозяйства, ростом социалистической промышленности в городе, колхозов и совхозов в деревне, ростом и укреплением Советского государства, ростом материального и культурного уровня трудящихся.

В результате мудрой и последовательной внешней политики Советского правительства, в 1940 году значительно расширилась наша территория, умножились силы Советского Союза, укрепились его рубежи. Обеспечена безопасность северо-западных границ СССР и города Ленинграда.

Бессарабия, незаконно отторгнутая более 20 лет назад от нашей страны, теперь снова стала советской. Советской стала Северная Буковина. Красное знамя прочно утвердилось на берегах Балтийского моря — Литва, Латвия и Эстония вошли в состав Советского Союза.

Братскую семью народов СССР теперь составляют 16 Советских Союзных Республик, а население страны социализма увеличилось до 193 миллионов человек.

На-днях закончились выборы депутатов в Верховный Совет СССР от новых республик и областей.

Народы этих республик и областей отныне стали хозяевами своей судьбы, единодушным голосованием за кандидатов блока коммунистов и беспартийных они выразили свою волю строить новую жизнь вместе со всеми трудящимися Советского Союза. Ленинско-сталинская идея интернационализма, забота об укреплении и расширении дружбы между народами одержали еще одну замечательную победу.

Таковы, вкратце говоря, успехи народов страны Советов, достигнутые в истекшем году под руководством Советского правительства, ЦК ВКП(б) и нашего вождя товарища Сталина. (*Бурные аплодисменты.*)

I

Товарищи!

За последний год Советское правительство и ЦК ВКП(б) наметили и проводят ряд важнейших, имеющих историческое значение, мероприятий. Я имею в виду Указ «О переходе на восьмичасовой рабочий день, на семидневную рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений», Указ «О государственных трудовых резервах СССР», Указ «Об ответственности за выпуск недоброкачественной или некомплектной продукции и за несоблюдение обязательных стандартов промышленными предприятиями» и некоторые другие.

Эти мероприятия являются дальнейшим воплощением в жизнь заветов Ленина.

Историческое значение этих решений заключается в том, что они направлены к резкому увеличению производительности труда, к укреплению оборонной мощи страны, к установлению надлежащего порядка, дисциплины и организованности в народном хозяйстве.

Эти решения имеют не только важное, практическое значение на ближайшее время, но и определяют перспективу развития социалистической промышленности, в них проявлена сталинская забота о дальнейших путях строительства социализма и коммунизма.

Не сразу все поняли, что вопрос о государственных трудовых резервах — это вопрос о завтрашнем дне нашей социалистической промышленности, о перспективах ее развития.

Марксизм-ленинизм учит, что общество не может развиваться, не накапливая из года в год, а накапливать невозможно без расширенного воспроизводства из года в год, причем расширенное воспроизводство осуществляется как за счет роста производительности труда, так и за счет вовлечения в производство новых рабочих, путем расширения действующих предприятий и строительства новых фабрик и заводов.

Неизбежным спутником капитализма является наличие вынужденной к бездействию миллионной армии безработных, так называемой

резервной армии труда, терпеливо ожидающей у заводских ворот работы.

Резервная армия труда — неизбежный спутник капитализма. Как нельзя себе представить капитализм без кризисов и анархии производства, так не может быть капиталистического хозяйства и без резервной армии труда — миллионов безработных.

Таковыми же путями, как и в любой капиталистической стране, шло создание резервной армии труда в царской России.

Сотни тысяч и миллионы крестьян-бедняков по российским проселкам тянулись в города в поисках заработка, в поисках хоть каких-нибудь средств существования. Они становились в ряды резервной промышленной армии труда, обивали пороги фабрик и заводов в поисках работы. Другой источник пополнения резервной армии — это разоряющиеся ремесленники и мелкая городская буржуазия.

Так русские капиталисты и помещики создавали себе резервы рабочей силы.

Не то теперь положение у нас. В СССР уже давно и навсегда уничтожена безработица, этот страшный бич рабочего класса. Навсегда покончено с нищетой и разорением в деревне. У нас нет людей, которые вынуждены были бы стучаться и проситься на фабрики и заводы. Колхозники стали обеспеченными людьми. Это значит, что теперь исчезли старые источники, которые обеспечивали приток рабочей силы в промышленность. Между тем рабочий класс должен постоянно пополняться. Промышленность у нас непрестанно растет, строятся новые фабрики и заводы, расширяются старые, все это требует новых рабочих. Без непрерывного притока рабочей силы нельзя развивать нашу промышленность, двигать вперед народное хозяйство.

Перед Советским государством встала важнейшая задача — создать новые источники пополнения рабочего класса.

Теперь надеяться на самотек в притоке рабочих кадров — это значит обресть нашу промышленность на хроническую нехватку рабочих, серьезно затормозить развитие нашей промышленности.

Плановое социалистическое хозяйство предполагает, что государство планирует материальные фонды, денежные средства и рабочую силу. Правильно распределить финансы, технику, оборудование и другие материальные фонды, направить их туда, куда нужно, это важнейшая составная часть планирования, но для того, чтобы по-настоящему руководить народным хозяйством, надо планировать трудовые резервы. Этот рычаг планового социалистического хозяйства надо также крепко держать в руках государства, планомерно и организованно готовить трудовые резервы и иметь возможность маневрировать этими резервами в интересах социалистической промышленности.

Партия и Советское правительство не могут не проявлять также заботы и о качестве пополнения рядов рабочего класса. Нельзя допустить, чтобы на заводы шли всякие неудачники, люди, ни на что не способные, лодыри и тому подобные элементы, нельзя засорять рабочий класс случайными людьми.

Огромное политическое и хозяйственное значение Указа о трудовых резервах в том и состоит, что им решаются все эти вопросы. Государство начало проводить организованную подготовку новых кадров квалифицированных рабочих в ремесленных и железнодорожных училищах и школах фабрично-заводского обучения.

Это решение партии и правительства проводится с присущим большевикам размахом. Призвано 600 тысяч подростков и юношей, которые уже начали свою учебу. Из года в год это дело будет расширяться. Это означает, что в ближайшее время наша страна получит

новые кадры квалифицированных, политически воспитанных молодых рабочих, горящих желанием отдать свои силы на благо родины, на укрепление ее могущества.

Указ Президиума Верховного Совета СССР «О переходе на восьмичасовой рабочий день, на семидневную рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений» означает важнейшую меру по установлению порядка и дисциплины на предприятиях и в учреждениях. Направлен этот Указ против тех, кто право на труд понял, как право определять себе место работы по своему усмотрению, не считаясь с интересами и нуждами государства, как право бегать с предприятия на предприятие по принципу «куда хочу, туда и ворочу», против тех, кто в погоне за длинным рублем создавал недопустимую текучесть на производстве.

Ущерб, нанесенный промышленности прогульщиками за годы второй пятилетки, измеряется миллиардами рублей.

Товарищ Ленин учил: «Тот, кто отступает теперь от порядка дисциплины, тот впускает врагов в свою среду» (т. XXVII, стр. 45).

Товарищ Сталин учит:

«Десятки и сотни тысяч рабочих дней теряются для промышленности ввиду прогулов. Сотни тысяч и миллионы пропадают ввиду этого в ущерб нашей промышленности, в ущерб индустрии. Мы не можем двинуть вперед нашу индустрию, мы не можем поднять заработную плату, если не прекратятся прогулы, если производительность труда застрянет на одной точке».

Советское правительство в полном соответствии с интересами страны и народа приняло решительные меры к обузданию летунов, прогульщиков и прочих дезорганизаторов производства.

Что касается перехода на восьмичасовой рабочий день и семидневную рабочую неделю, — то и это мероприятие партии и правительства было целиком и полностью поддержано трудящимися нашей страны, как мероприятие, усиливающее хозяйственную и оборонную мощь Советского государства.

Прошло почти семь месяцев, как проводится в жизнь Указ Президиума Верховного Совета СССР и сейчас уже ощутимо видны результаты работы по-новому. Известно, что во второй половине истекшего года все отрасли хозяйства стали работать лучше. Указ безусловно сыграл огромную положительную роль в улучшении работы промышленности.

II

Производительность труда — это в последнем счете самое важное, самое главное для победы нового общественного строя — не раз учил Ленин.

Товарищ Сталин постоянно учит, что социализм может победить только на базе высокой производительности труда.

«Почему капитализм разбил и преодолел феодализм? — говорил товарищ Сталин — Потому, что он создал более высокие нормы производительности труда, он дал возможность обществу получать несравненно больше продуктов, чем это имело место при феодальных порядках. Потому, что он сделал общество более богатым. Почему может, должен и обязательно победит социализм капиталистическую систему хозяйства? Потому, что он может дать более высокие образцы труда, более высокую производительность труда, чем капиталистическая система хозяйства. Потому, что он может дать обществу больше продуктов и может сделать общество более богатым, чем капиталистическая система хозяйства» (И. Сталин, «Вопросы ленинизма», стр. 494).

В социалистическом строе хозяйства заложены огромные возможности для поднятия производительности труда.

Но возможность не есть еще действительность. И задача состоит в том, чтобы эти возможности и многочисленные резервы, какими мы располагаем, мобилизовать и использовать.

В экономическом соревновании с капитализмом социалистический строй уже показал свои преимущества.

За годы первой пятилетки производительность труда в промышленности выросла на 41 проц., во второй пятилетке на 82 проц.

Успешно идет рост производительности труда и в третьей пятилетке. Многие предприятия поставили перед собой задачу третью пятилетку по производительности выполнить в четыре года.

Как велико значение производительности труда в развитии народного хозяйства, показывает следующий пример: увеличение средней выработки каждым рабочим на 1 проц. равняется сейчас выпуску дополнительной продукции не менее чем на миллиард рублей.

В СССР немало сделано для повышения производительности труда. Но нам предстоит еще огромная работа в этом направлении.

Резервы для роста производительности труда в нашей стране исключительно велики. Они заложены, прежде всего, в передовой технике, которой оснащено наше народное хозяйство и которая далеко еще полностью не оседлана, они заложены в укреплении трудовой дисциплины, в дальнейшем развертывании стахановского движения и т. д.

Одним из важнейших факторов повышения производительности труда является культурный уровень наших кадров и всей массы трудящихся.

С точки зрения масштабов и темпов развития культуры наша страна не знает себе равной в истории. Великая Октябрьская Социалистическая Революция создала могучие предпосылки для подлинной культурной революции. Ныне эта культурная революция осуществляется в нашей стране, как важнейшая составная часть великой социалистической перестройки.

Однако великая цель, за которую борется наш народ — построение коммунизма в нашей стране, — предъявляет все новые и новые требования как к уровню культуры трудящихся, так и к уровню культуры кадров. И если судить с точки зрения необходимости перехода от социализма к коммунизму, а иначе мы судить и не можем, то культуры нам не хватает. Многое еще у нас осталось от старого — невежества, расхлябанности, нечеткости, терпимости к недостаткам.

Социалистический строй предполагает самую передовую технику, использование достижений передовой науки. Тем более нетерпимо, когда не хватает элементарной культуры, что проявляется довольно нередко.

Есть, например, немало цехов, где по условиям производства требуется исключительная чистота, а вместо этого в них грязь по-уши, — в результате огромный брак и низкая производительность.

Значительное количество оборудования — машин, станков, инструмента — портится и ломается в силу технической некультурности, когда со сложнейшей машиной обращаются, как с деревенской телегой. Как много у нас еще аварий на транспорте, на электростанциях — в результате расхлябанности и нечеткости, в результате того, что работают иногда по принципу «авось сойдет».

Недостаток культуры является серьезным препятствием к росту производительности труда, к более быстрому движению вперед нашего великого дела.

Вот почему надо упорно бороться за устранение этого препятствия, бороться за более высокую ступень культуры.

Или обратимся к такому резерву, как экономия и бережливость в народном хозяйстве.

Ленин настойчиво требовал беречь народную копейку, экономно расходовать каждый пуд угля, каждый пуд хлеба и т. д.

«Веди аккуратно и добросовестно счет денег, хозяйничай экономно, не лодырничай, не воруй, соблюдай строжайшую дисциплину в труде...» — писал товарищ Ленин.

Расходовать средства, материалы разумно и расчетливо, так, чтобы ни одна копейка народного добра не пропадала даром, — этому повседневно учит нас товарищ Сталин.

В отличие от капитализма, у нас в социалистическом плановом хозяйстве есть все условия для того, чтобы экономить народное добро. Но это наше преимущество не реализуется самотеклом. За экономию, как и за все на свете, надо бороться, бороться упорно.

К сожалению, у нас еще немало фактов беспечного, бесхозяйственного отношения к расходованию государственных средств, сырья, топлива, электроэнергии, оборудования и материалов.

У нас нехватает металла. А посмотрите на любом крупном заводе, сколько металла идет в стружку, в отходы, в брак. Большие потери несет народное хозяйство на неэкономном и бесхозяйственном расходовании сырья, топлива и электроэнергии. Много мы теряем также и от недостатков в работе наших торговых и снабженческих органов.

Наша страна богата. Это богатство с каждым днем множится и растет. Но у нас немало и насущных нужд. Резервов для повышения производительности труда у нас немало, они далеко не использованы. Как много можно сделать, если по-настоящему, по-хозяйски использовать все эти резервы для дальнейшего **повышения** производительности труда!

«Чтобы руководить нынче, надо уметь хозяйничать, надо знать и понимать хозяйство. На одной лишь трескотне... теперь далеко не уедешь» — учит нас товарищ Сталин.

III

Как велики возможности для повышения производительности труда, которые мы имеем в колхозах и совхозах, — об этом свидетельствует Всесоюзная сельскохозяйственная выставка.

Партия, правительство проявляют огромную заботу о развитии социалистического земледелия.

Партия и правительство учат колхозников — умело и по-хозяйски используйте землю, развивайте артельное хозяйство, так как в нем сила колхозов, в нем источник зажиточной жизни колхозников.

Работайте честно, делите колхозные доходы по труду, берегите колхозное добро — таков путь, который указан товарищем Сталиным для того, чтобы с каждым днем крепили наши колхозы.

Изменения в политике заготовок и закупок сельскохозяйственных продуктов, мероприятия по развитию общественного животноводства в колхозах создали новые возможности для роста колхозного производства.

Раньше тот колхоз, который хорошо работал, развивал все отрасли хозяйства, должен был и больше сдавать продукции. Теперь, при обязательной поставке продуктов с каждого гектара пашни, эта несправедливость ликвидирована. Политика заготовок продуктов сельского хозяйства поощряет теперь передовые колхозы и заставляет остальные колхозы подтягиваться до уровня передовых.

Колхозники делом ответили на эти мероприятия партии и правительства. Честным трудом они завоевали в этом году хороший урожай,

увеличили общественное стадо скота, развивают все другие отрасли хозяйства.

Больше стало хлеба, мяса, овощей и других продуктов.

Наше сельское хозяйство поднялось на новый, более высокий уровень.

В нашей стране 240 тысяч колхозов. Оснащенные самой передовой техникой, колхозы выросли теперь в непобедимую силу. Именно на этой основе последний год ознаменовался могучим проявлением народной колхозной инициативы, массовым народным движением по строительству дорог, каналов, колхозных водоемов, осушению болот, — работ, в которых на совершенно добровольных началах участвуют десятки и сотни тысяч колхозников. Этот сознательный и добровольный почин колхозников свидетельствует о том, как для миллионов крестьян стали близки и понятны интересы общественного хозяйства, интересы государства. И, нет сомнения, эта народная инициатива будет расти и шириться.

Чем лучше мы будем работать в городе и деревне, чем полнее используем преимущества и резервы советского хозяйства, — тем быстрее будет наше движение вперед — к коммунизму.

Успехи у нас серьезные. Но мы ни на минуту не должны забывать предупреждения товарища Сталина — не увлекаться достигнутыми успехами и не зазнаваться.

«Есть опасность, — говорил товарищ Сталин, — что кое-кто из наших товарищей, опьянев от успехов, зазнается вконец и начнет убаюкивать себя хвастливыми песнями, вроде того, что «нам теперь море по колено», что «можем хоть кого шапками закидать» и т. п.» («Вопросы ленинизма», стр. 483).

Принцип не увлекаться успехами и не зазнаваться — всегда являлся руководящим для нашей партии.

Однако предупреждение товарища Сталина в теперешней обстановке приобретает особую остроту и актуальность, и вот почему. В капиталистических странах бушует пламя второй мировой войны. Искры пожара этой войны разносятся по всему миру.

Советский Союз не участвует в войне, строго соблюдая политику мира и нейтралитета. Для того, чтобы проводить такую политику, надо постоянно подкреплять ее реальной силой.

Военная слабость нашей страны отошла в далекое прошлое. Опираясь на свою хозяйственную и оборонную мощь, СССР ведет ни от кого независимую политику, которая исходит только из интересов Советской страны.

Чтобы обезопасить нашу родину от опасности военного нападения, следуя завету Ленина, Советская власть создала могучую Красную Армию, оснастила ее новейшей техникой и обеспечила советскому народу мирный труд. В этом заключается величайшее достижение Советского правительства и нашей партии.

Но страна социализма растет и развивается в условиях капиталистического окружения. Мы не можем безучастно смотреть на то, что происходит за советскими рубежами. Международная обстановка сейчас особенно сложна и чревата всякими неожиданностями. В этих условиях необходимо проявить усиленную бдительность к делу внешней безопасности и к укреплению всех наших позиций.

Поэтому интересы обороны страны во всей нашей работе должны стоять на первом месте.

Изучая опыт первой империалистической войны, Ленин говорил:

«Ведь война многому научила, не только тому, что люди страдали, но и тому, что берет верх тот, у кого величайшая техника, организованность, дисциплина и лучшие машины; этому научила война

прекрасно, что научила. Учиться надо тому, что без машины, без дисциплины жить в современном обществе нельзя, — или надо преодолеть высшую технику, или быть раздавленным». (Том XXII, стр. 406.)

Эти слова были сказаны почти 23 года назад, но они не потеряли своего значения, и сегодня звучат столь же остро, как и тогда.

Вот почему никто не имеет права самоуспокаиваться, быть беспечным, «почивать на лаврах».

IV

Социализм победил в нашей стране, а это и есть выполнение основного завета Ленина. Социализм «уже вошел в быт, в повседневный быт народа... пронизывает всю жизнь народа» (Сталин).

Мы прошли большой путь. Но впереди перед нами еще более грандиозные задачи.

Мы должны превратить СССР в страну изобилия всех продуктов, подняться к высшей ступени развития человеческого общества — к коммунизму.

Догнать и перегнать в экономическом отношении наиболее развитые капиталистические страны Европы и Соединенные Штаты Америки — такова конкретная программа, указанная товарищем Сталиным в борьбе за строительство коммунизма.

Мы можем решить эту задачу в течение ближайших 10—15 лет. Для этого требуется — говорил товарищ Сталин на XVIII съезде партии — прежде всего серьезное и неукротимое желание идти вперед и готовность пойти на жертвы, пойти на серьезные капитальные вложения для всемерного расширения нашей социалистической промышленности.

Для этого требуется наличие высокой техники производства и высоких темпов развития промышленности.

В 1941 году мы должны сделать еще один серьезный шаг в решении этой задачи. Развертывается новое капитальное строительство в промышленности, серьезно должны двинуться вперед все отрасли народного хозяйства.

В области техники производства нами многое сделано. Ликвидирована техническая отсталость нашей страны, промышленность и сельское хозяйство оснащены передовой современной техникой.

Но техника не стоит на одном месте. Война, бешеная гонка вооружений особенно подстегнули развитие техники. В развитии техники мы отставать не можем. Конечно, выпускать старые, уже освоенные машины — проще и легче. Но не все то хорошо, что дается легко и просто. Надо неустанно двигать вперед технику и науку, надо неукоснительно работать над созданием новых машин, моторов, вооружения.

Техникой, особенно военной техникой, воплощенной в современных машинах, моторах, танках, самолетах — должны в совершенстве овладеть бойцы, воспитанные в духе беззаветной преданности Советской Родине и народу, воспитанные в духе неустрашимости и советского патриотизма. Каждый трудящийся Советской страны — является бойцом великой армии социализма.

Товарищ Сталин учит нас — нельзя жить, как трава растет, прошлого не анализировать, о будущем не думать, кругом не смотреть. А у некоторой части людей еще есть такая наклонность к беспечности. С этим мириться нельзя. Надо упорнее воспитывать трудящихся в духе социалистической дисциплины и организованности, в духе повышения требовательности к себе и к другим.

Надо упорнее воспитывать всех бойцов великой армии социализма в духе умения жертвовать за Родину, в духе героизма, смелости и бесстрашия в бою, беспощадности к врагам коммунизма.

Великие задачи по строительству коммунизма, а также международная обстановка, в которой мы живем, требуют от всех нас работать еще более самоотверженно, закалять волю, не пасовать перед трудностями, не зазнаваться, не упиваться успехами. Сейчас больше, чем когда-либо требуется организованность, собранность, готовность пойти на необходимые жертвы. Необходимо постоянно учиться и переучиваться, изучать свой собственный опыт и опыт других и в особенности опыт войны.

Не быть рутинерами, ломать старые нормы и традиции, если они устарели, заменять их новыми — таков долг каждого ленинца-сталинца.

Всему этому у нас есть у кого учиться, кому подражать.

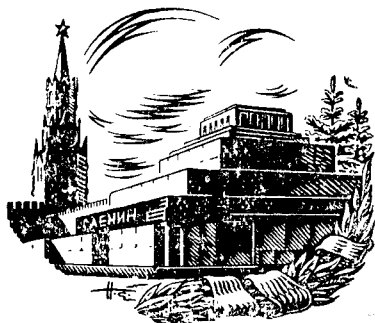
Во всем следовать Ленину! Во всем следовать Сталину! (*Аплодисменты.*) Во всем быть такими, как Ленин, как Сталин!

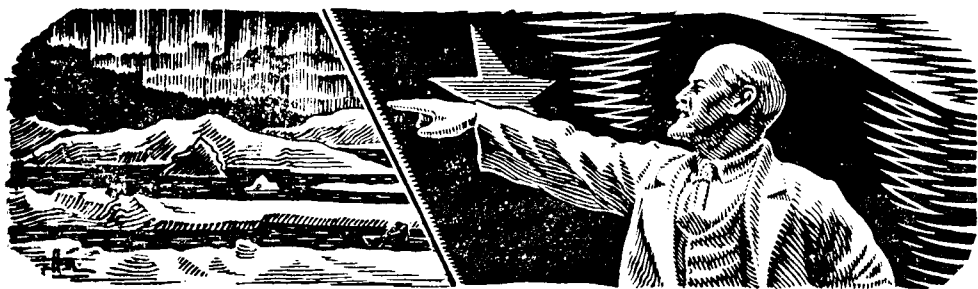
Какие только средства не пускали в ход враги, чтобы задуть нашу революцию, отнять у народа завоеванную власть, отнять плоды его труда и борьбы. А народы страны Советов, как и при Ленине, под руководством Сталина—смело и непреклонно идут своей дорогой к коммунизму. (*Аплодисменты.*)

И если бы кто вздумал помешать этому движению вперед — то, следуя завету Ленина, «Мы должны отучить их так, чтобы они детям, внукам и правнукам своим заказали этой штуки не делать» (Ленин).

Да здравствует ленинизм!

Да здравствует и живет многие годы товарищ Сталин! (*Аплодисменты, все встают, оркестр исполняет «Интернационал».*)





К. ЕГОРОВ и С. СЛАВИН

В. И. ЛЕНИН и ОСВОЕНИЕ СОВЕТСКОЙ АРКТИКИ¹



Мы живем в эпоху бурного роста производительных сил Советской Арктики. По указаниям великих гениев человечества Ленина и Сталина, раскрываются и ставятся на службу социалистическому хозяйству несметные богатства недр земли, реконструируется промысловое хозяйство, приобщены к социалистическому хозяйству и передовой социалистической культуре народы Севера. Сквозь льды арктических морей проложены мореходные трассы, десятки и сотни тысяч тонн различных грузов направляются ежегодно ледовитыми морями из Европейской части СССР в районы Крайнего севера и на Дальний Восток. Гудками пароходов огласились реки Крайнего севера, не знавшие ранее иных судов, кроме рыбацкой «ветки».

Разительны изменения, происшедшие в Советской Арктике за последние два десятка лет.

Дика была территория Арктики, неприступными считались ее моря. Около четырех веков борьбы за освоение Северного морского пути насчитывает человечество. Только в последней четверти XIX века начато было плавание пароходов к устьям рек Оби и Енисея через Карское море. Много пытливых и смелых людей погибло в борьбе со стихией Арктики. Царское правительство не интересовалось освоением Северного морского пути. Противоречия между отдельными капиталистическими группами привели даже к тому, что известный уже путь через Карское море не получил сколько-нибудь значительного развития.

С первых же дней установления советской власти дело изучения и освоения Арктики — морских путей, богатств ее недр, — хозяйственный и культурный подъем народов, населяющих ее огромную террито-

¹ По материалам архива Института Маркса—Энгельса—Ленина при ЦК ВКП(б), Центрального архива Октябрьской революции, Военно-морского архива, Комсевморпути и другим, выявленным и обработанным Бюро экономических исследований Главсевморпути.

рию, становятся предметом неустанного внимания и забот советского правительства и лично В. И. Ленина.

Первые попытки изучения документов государственных архивов, относящихся к 1918—1922 гг., показывают, сколь велико ленинское наследие и в освоении Северного морского пути и в развитии производительных сил Арктики. Многие ленинские указания, гениальные по своей прозорливости, живы и сегодня, когда под руководством великого Сталина одержаны решающие победы в борьбе за освоение Арктики.

Изучение и освоение Арктики являлись частью ленинской программы восстановления и реконструкции на социалистической основе разрушенного империалистической и гражданской войнами хозяйства Советской страны. В первые же дни начавшейся после брестского мира передышки были предприняты меры к изучению и установлению нормальных плаваний по Карскому морю, имевших крупнейшее экономическое и политическое значение.

2 июля 1918 г. В. И. Ленин подписал первое постановление советского правительства, по которому 1 млн. рублей был ассигнован на организацию гидрографической экспедиции в моря Северного ледовитого океана.

На ассигнованные правительством деньги были созданы два гидрографических отряда: первый — в западно-сибирском районе для обследования и оборудования бассейна восточной части Баренцова моря, всего Самоедского берега к востоку от Канина Носа, проливов Новой Земли, всего Карского моря с устьями Оби, Таза и Енисея и далее до меридиана мыса Челюскина; второй — для обследования восточно-сибирского района, включающего воды Ледовитого океана от меридиана мыса Челюскина до меридиана мыса Дежнева. Таким образом, намечалось обследование морей Советской Арктики, по которым ныне проходит трасса Северного морского пути.

Обе экспедиции были хорошо снаряжены. Им были даны суда, частью взятые из военной флотилии Северного ледовитого океана. Было получено разрешение советского правительства на передачу экспедиции ледокольных гидрографических судов «Таймыр» и «Вайгач»; ледокола «Соловей Будимирович»; парохода «Север»; лихтера «Север» на Енисее; транспортов «Самоед», «Бакан»; сторожевого судна «Копчик»; четырех строившихся на заводе в Петрограде судов: «Алтайр», «Арктур», «Вега», «Сириус»; четырех строившихся парусно-моторных ботов: «Нептун», «Уран», «Сатурн», «Меркурий»; шести новых железных лихтеров по 250 т грузоподъемностью; трех моторных катеров; шестнадцати гребных судов; около шестидесяти моторных двигателей для шлюпок и других установок; около двенадцати радиостанций разной мощности; шесть комплектов тракторных автомобильных саней для путешествия по тундре и Новой Земле и огромное количество разного другого имущества, материалов, запасов продуктов. Такого богатого снаряжения не знала тогда ни одна экспедиция в мире!

Предполагалось также использовать авиацию для наблюдений над ледяным покровом и для изучения малоизвестных местностей; намечалось использование и аэросаней.

Такое снаряжение экспедиции в трудные годы для молодой советской власти свидетельствует об огромном государственном значении, которое придавал В. И. Ленин вопросам освоения Арктики.

В 1918 г. советские организации приступили к созданию хлебной экспедиции для вывоза хлеба из Сибири по Оби и Енисею, а затем Карским морем в Архангельск и Мурманск для снабжения северных районов и промышленных центров: Москвы, Ленинграда и др.

В ленинский план приступа к социалистическому строительству входили организация социалистического труда и производства и разработка естественных богатств приемами новейшей техники, которая дала бы основу невиданного прогресса производительных сил.

К реализации этой части плана на Севере следует прежде всего отнести геологические исследования месторождений угля на Печоре, нефти на Ухте, угля и полиметаллов в Норильском районе, угля в Тунгусском бассейне.

Эти исследования, план которых был утвержден Совнаркомом, производились с целью предоставить «наибольшее обеспечение теперешней (1918 г. — К. Е. и С. С.) Российской Советской Республики (без Украины и без занятых немцами областей) возможности самостоятельно снабдить себя всеми главнейшими видами сырья и промышленности»².

Этими исследованиями и разработками имелось в виду также обеспечить северные районы своим углем и создать печорскую и енисейскую угольные базы на побережье Северного ледовитого океана для снабжения морского и речного флота.

Проявляя повседневную заботу о развитии морских товарообменных операций Сибири с европейским Севером РСФСР и западноевропейскими странами, советское правительство уделяло огромное внимание созданию портов на побережье Северного ледовитого океана. Архангельский порт имел большое народнохозяйственное значение. Через него экспортировались за границу громадное количество лесных грузов, а также лен, масло, хлеб. В этот порт прибывали импортные товары. Советское правительство тотчас же после Октябрьской революции приступило к реконструкции, расширению и благоустройству Архангельского порта, на что были выделены специальные ассигнования.

В 1918 г. начаты работы по сооружению Мурманского порта и портов в устье рек Оби и Енисея; проводились изыскания портов в Кемь, Сороке, Мезени и Индиге.

Интервенция стран Антанты и гражданская война 1918—1920 гг. помешали осуществлению ленинского плана приступа к социалистическому строительству, затормозили развитие производительных сил Крайнего севера и сорвали в те годы реализацию советского плана освоения Арктики.

Военная оккупация Сибири и Дальнего Востока сорвала развертывание намеченных экспедиций. Гидрографический отряд Западного сектора Арктики, отправившийся из Архангельска, был вскоре захвачен интервентами—англичанами. Отряд Восточного сектора, выехавший из Ленинграда в Иркутск и Владивосток для следования в Арктику по Лене, а также через Берингов пролив, был в июле 1918 г. захвачен интервентами в Сибири.

Приостановлены были начавшиеся по указаниям Ленина разведки на нефть на Ухте и на уголь в Норильске, реконструкция Архангельского порта, строительство портов в устьях Оби и Енисея и пр.

Борьба с интервентами и белыми бандами стала в центре внимания советского правительства.

Вскоре после изгнания интервентов и белогвардейцев с Севера возобновляются работы по изучению и освоению морей Северного ледовитого океана и природных богатств Севера. Окруженная со всех сторон блокадой Антанты, не закончив еще войну с белопольской Польшей и с Врангелем, Страна Советов уделяла большое

² Ленин, Сочинения, т. XXII, стр. 434.

внимание открывающимся возможностям доставки сибирского хлеба через Обь, Енисей и Карское море в Архангельск и Мурманск. Тревожное положение на юге требовало пристального внимания к запасам угля на Печоре, нефти на Ухте. Продовольственные затруднения в стране вызывали мероприятия по развитию рыболовства и зверобойного промысла в Баренцовом море.

После окончания гражданской войны и полного изгнания интервентов еще более усиливается внимание советского правительства и лично товарища Ленина к вопросам освоения Севера. Все больше и больше средств отпускается на северные гидрографические и геологические экспедиции, шире становится фронт исследовательских работ, связанных с практическими нуждами народного хозяйства страны.

Изучение документов в архивах Совета народных комиссаров, Совета труда и обороны и других центральных учреждений периода 1920—1922 гг., изучение документов, подписанных В. И. Лениным или имеющих его пометки, еще шире раскрывают в отдельных мероприятиях советского правительства ленинский замысел в деле освоения Севера на много лет вперед.

В 1920 г. уже направились гидрографические экспедиции в Белое море, в устье Оби, Енисея и Лены и началась подготовка первой советской морской товарообменной операции из Сибири в Архангельск.

27 августа 1919 г. по декрету, подписанному В. И. Лениным, был организован Сибирский революционный комитет, на который были возложены все работы по восстановлению разрушенного войной хозяйства Сибири. 20 апреля 1920 г. Сибревком создал специальный Комитет Северного морского пути. Согласно утвержденному Положению о Комитете, на него было возложено всестороннее оборудование, усовершенствование и изучение Северного морского пути «в целях превращения его в артерию постоянной практической связи, а также для технической организации и осуществления товарообмена с заграницей и транспортировки грузов в Европейскую Россию этим путем через устья рек Оби, Енисея, Лены и Колымы».

Комитет объединил в своих руках все работы по освоению Северного морского пути. В том же 1920 г. Комитет осуществил первую товарообменную экспедицию через Карское море, доставив в Архангельск хлеб из Сибири.

В экспедиции участвовало 16 судов. Вывезено было из Сибири 10 373 т груза, из которых в Обской губе принято 9 658 и на Енисее — 715 т.

В условиях тяжелых продовольственных затруднений, какие испытывала молодая Советская республика в 1920 г., эта операция имела крупнейшее значение.

29 июля 1920 г. Совет народных комиссаров, под председательством В. И. Ленина, постановил ассигновать 41,3 млн. рублей для обеспечения безопасности кораблевождения по всем морям Северного ледовитого океана. Такие ассигнования дали возможность организовать необходимые работы в Белом и Карском морях, в устьях Оби, Енисея и Лены.

Гидрографические работы организованной экспедиции были сосредоточены в 1920 г. в проливах Югорский Шар и Карские Ворота.

В результате работ экспедиции были определены астрономические пункты: в Югорском Шаре у радиостанции, на мысе Меньшикова и в губе Каменке — на Новой Земле, а также на острове Вайгач, возле радиостанции.

Промер велся преимущественно судовой. В Югорском Шаре промером покрыта площадь у западного входа в Югорский Шар и в бух-

те Варнека. В Карских Воротах промер охватил прибрежную полосу от островов Чирачьего до мыса Болванского. Установлены гидрологические посты возле радиостанций и в бухте Варнека. В районе работ экспедиции производились геофизические наблюдения.

Экспедиция доставила снабжение и смену личного состава на радиостанцию Югорский Шар, Вайгач и Диксон, восстановила радиостанцию Маре-Сале. Она содействовала проводке судов хлебной экспедиции от Югорского Шара до бухты Находка в Обской губе.

Енисейский отряд произвел астрономо-геодезические работы и определил астрономические пункты в низовьях реки Енисея. Им произведены триангуляция и топографическая съемка на Енисее (Бреховские острова и остров Диксон), промерные работы в Енисейском заливе, гидрологические и магнитометрические наблюдения. От Диксона до Обской губы велась ледовая разведка.

На Енисее был огражден корабельный фарватер от Усть-Енисейского порта до самого устья.

В помощь товарообменной экспедиции совершено плавание в пролив Малыгина, на западный берег Ямала и на восток вплоть до устья реки Пясины.

Ленская гидрографическая экспедиция в 1920 г. также выполнила значительные работы. Она произвела инструментальную съемку берегов главной Быковской протоки с прилегающими островами; сделала подробный промер фарватера, ведущего к мысу Быкова из бухты Тикси; нашла новый фарватер в заливе Неелова от Быковской протоки на юг к перешейку, отделяющему залив от бухты Тикси; обставила фарватер в Быковской протоке, в заливе Неелова и морской фарватер поворотными и створными знаками; произвела промер бухты Тикси; сделала рекогносцировочную маршрутную съемку Трофимовской и Оленекской проток.

На основе работ экспедиции, использования материалов Русской полярной экспедиции 1902 г. и съемки 1912 г. были составлены три карты устья Лены: проток Быковской, Трофимовской и Оленекской.

Все эти работы гидрографических отрядов имели большое значение в организации дальнейших плаваний в устья Оби, Енисея и Лены.

К 1921 г. относится ряд важнейших декретов и постановлений правительства, подписанных В. И. Лениным, определяющих широкую программу работ на далеком Севере.

1 апреля 1921 г. Ленин подписал постановление Совета труда и обороны о производстве работ в ряде портов и в их числе в Мурманском и Архангельском. Эти работы признаны «имеющими государственное значение и подлежащими включению в программу ударных работ республики». В постановлении даются указания об отпуске необходимых денежных средств, материалов и о выделении рабочей силы. Совет труда и обороны в заседаниях под председательством В. И. Ленина и А. Д. Цюрупы неоднократно возвращается к вопросам строительства Мурманского и расширения Архангельского портов, уделяя им большое внимание.

Постановлением Совета труда и обороны от 25 мая 1921 г., также подписанным В. И. Лениным, в программу государственного строительства включено и сооружение порта в устье реки Енисея: постройка ряжевой пристани, столовой, хлебопекарни, двух казарм, двух пакугаузов, бани, прачечной и др. 600 рабочих было определено для производства этих работ. Из-за исключительных трудностей строительства на Крайнем севере сооружение Усть-Енисейского порта удалось осуществить лишь в 1923 г.

Изыскания места строительства порта в Обской губе, в непосредственной близости от устья реки Оби, производились в 1920 и 1921 гг. Комитетом Северного морского пути; была обнаружена бухта, названная Новым портом, признанная наиболее удобной для перегрузочных работ. В этой бухте и был позднее построен порт, через который осуществлялись перегрузочные работы с прибывающих по реке Оби речных судов на морские пароходы карских рейсов.

Комитетом Северного морского пути произведены были в 1921 г. изыскания угольного месторождения в Норильске, где выявлены угли, пригодные для морского флота.

Для организации доставки угля произведены были изыскания трассы железной дороги Норильск — Дудинка (населенный пункт на Енисее, ставший позднее центром Таймырского национального округа).

Так закладывались тогда основы местной топливной базы для Северного морского пути. Позднейшими изысканиями в Норильске выявлено крупнейшее месторождение полиметаллических руд. В годы сталинских пятилеток в Норильске создан крупный промышленный центр, построена железная дорога Норильск—Дудинка. По ней и дальше по Енисею доставляются десятки тысяч тонн угля на Диксон, эту бункерную базу Северного морского пути, для снабжения углем всего флота, плавающего в Карском море.

27 мая 1921 г. Совет труда и обороны вынес постановление «Об организации экспедиции в Сибирь через Карское море». Помимо перевозки хлеба из Сибири для европейского Севера, на Карскую экспедицию 1921 г. были возложены задачи экспорта сибирских товаров за границу для получения валюты, в которой крайне нуждалась тогда страна. Эта экспедиция должна была завезти для Сибири из-за границы импортные товары: сельскохозяйственные машины, химические товары и др.

Для осуществления таких перевозок требовалось не только подготовить морской флот, но создать флот на реках Оби и Енисее, не знавших ранее такого объема перевозок. Белые и интервенты разрушили и захватили большую часть Северного флота. Поэтому понадобилось зафрахтовать иностранный флот или купить за границей пароходы для осуществления морских перевозок.

В. И. Ленин лично следил за подготовкой и осуществлением Карской экспедиции. В записке Управлению делами Совнаркома Ленин требовал:

«Запросите факты, проверьте их. Проверьте лично и дважды. Потом поговорите по прямому проводу»³.

Как видно из сохранившихся записей переговоров по прямому проводу, которые велись тогда Управлением делами Совнаркома с Сибревкомом, Ленин лично систематически контролировал осуществление Карских операций.

За границей было закуплено пять пароходов, на которых были поставлены ледовые крепления. Они составляли заграничный отряд экспедиции, который возглавлял ледокол «Ленин». Этот отряд должен был доставить импортные грузы в устье реки Оби и вывезти оттуда экспортные грузы. Архангельский отряд экспедиции состоял из семи пароходов, из которых три ледокольных. К флотилии, кроме того, присоединилось еще несколько судов. В задачу архангельского отряда входил вывоз сибирского хлеба и других продовольственных грузов в Архангельск.

Несмотря на тяжелые ледовые условия 1921 г., экспедиция была успешно завершена.

³ Ленинский сборник, XX, стр. 262

Всего Карской операцией 1921 г. было вывезено из Усть-Енисейского и Нового портов 13 714 т грузов и завезено 10 363 т грузов для Сибири.

В 1922 г. Совет труда и обороны вынес несколько решений об организации Карских операций. В результате этих операций было вывезено из Сибири для экспорта 5 837 т грузов и ввезено в Сибирь 7 790 т.

Карские рейсы, начавшиеся в 1920 и 1921 гг., уже за первые два года намного превысили перевозки по Карскому морю за все предшествовавшие сорок четыре года плаваний по нему. В последующие годы так называемые Карские операции стали обыденными рейсами полностью освоенного плавания. После постройки в 1929 г. порта и лесопромышленного центра в Игарке (725 км от устья реки Енисей) сюда стали приходить ежегодно десятки иностранных пароходов за экспортным лесом.

К 1921 г. относится декрет о Пловучем морском научном институте (Пловморнине), представляющий ленинскую программу изучения Советской Арктики.

«В целях всестороннего и планомерного исследования Северных морей, их островов, побережий, имеющих в настоящее время Государственно-важное значение, — говорится в первом пункте декрета, — учредить при Народном Комиссариате Просвещения Пловучий Морской Научный Институт с отделениями: биологическим, гидрологическим, метеорологическим и геологическо-минералогическим».

Четвертый пункт гласит: «Районом деятельности Института определить Северный Ледовитый океан с его морями и устьями рек, островами и прилегающими к нему побережьями РСФСР, Европы и Азии».

Этими двумя пунктами декрета определяется программа изучения морей Северного ледовитого океана на много лет вперед. Исключительная важность, которая придавалась В. И. Лениным организации Пловморнина, видна из пятого пункта декрета:

«Поручить соответствующим учреждениям снабжение Института углем, жидким топливом, оборудованием и продовольствием наравне с учреждениями первостепенной государственной важности».

В объяснительной записке научного сектора Наркомпроса к проекту декрета указывалось:

«Всестороннее и планомерное изучение Северного моря и его островов в настоящее время, когда Северное море является единственным выходом республики в мировой океан, является особенно важным и неотложным и имеет не только научное, но экономическое и политическое значение, как охрана Севера».

Первую экспедицию Пловморнин в 1921 г. осуществил на ледокольном пароходе «Малыгин» под начальством директора института, старого большевика проф. И. И. Месяцева. Хорошо оборудованная экспедиция провела большие работы в Баренцовом и Карском морях. Для дальнейших работ института было построено специальное исследовательское судно «Персей».

«Персей», действительно оказавшийся прекрасным исследовательским судном, действующим и сейчас в советских арктических водах, до сих пор является пловучим океанографическим институтом.

За 84 плавания «Персей» прошел в общей сложности свыше 120 000 миль, проведя в плавании около 2 000 дней. На «Персее» проведена огромная работа по исследованию Баренцова, Карского, Белого и Гренландского морей.

Но не на одном «Персее» велись исследования морей Арктики. Ленинская программа изучения северных морей осуществлялась и про-

Подлежит опубликованию

Д Е К Р Е Т

пр. № 644 п. 20

1. В целях всестороннего и планомерного исследования Северных морей, их островов, побережий, имеющих в настоящее время Государственно-важное значение, учредить при Народном Комиссариате Просвещения Плавучий Морской Научный Институт с отделениями; биологическим, гидрологическим, метеорологическим и геологическо-минералогическим.
2. Организованный при НК Просвещения Пловучий Морской Биологический Институт ввести в состав учрежденного настоящим декретом Института в качестве его биологического отделения.
3. Положение об Институте поручить разработать Наркомпросу, по соглашению с Морским ведомством и В.С.Н.Х.
- 4.- Районом деятельности Института определить Северный Ледовитый океан с его морями и устьями рек, островами и прилегающими к нему побережьями Р.С.Ф.С.Р. Европы и Азии.
5. Поручить соответствующим учреждениям снабжение Института углем, жидким топливом, оборудованием и продовольствием наравне с учреждениями первостепенной государственной важности.
6. Установление норм снабжения продовольствием ученого состава Института возложить на Комиссию по Снабжению рабочих при Народном Комиссариате Продовольствия.

Председатель Совета
Народных Комиссаров

В.И. Ленин

Москва - Кремль
10/III-21 г.

Фотокопия декрета Совета Народных Комиссаров об учреждении Плавучего Морского Научного Института

Подлинник хранится в институте Маркса-Энгельса-Ленина при ЦК ВКП(б)

должает осуществляться и сейчас многочисленными судами в Западном и Восточном секторах Арктики, обеспечивая безопасное плавание по великой Северной водной магистрали, завоеванной советскими людьми под руководством великого Сталина.

В. И. Ленин видел, что наиболее важным из северных промыслов для государства, имеющим богатейшие перспективы для своего развития, является Мурманский промысловый район. Поэтому и забота его в первую очередь была направлена на развитие мурманских промыслов.

Приведем выдержки из некоторых постановлений Совета труда и обороны, подписанных Лениным, ярко свидетельствующих о значении, которое В. И. Ленин придавал этому делу.

В постановлении от 30 марта 1921 г. говорится:

«1. Поручить Компроду войти в Совет Внешней Торговли с ходатайством о закупке для Мурманского Областного Управления по рыболовству и рыбной промышленности орудий лова и промыслового оборудования.

2. Предложить Главрыбе войти немедленно в Плановую Комиссию при Главкомгосоре с ходатайством о постройке жилищ на Мурманском побережье для промысловых рабочих. Признать постройку этих работ срочной».

И через короткое время, 29 апреля, Совет труда и обороны постановляет:

«Ассигновать в распоряжение Главрыбы один миллион сто тысяч (1.100.000) золотого фонда для экстренной закупки предметов оборудования, необходимых для того, чтобы не пропустить рыбный лов на Мурманском побережье, и поставить на вид Главрыбе нераспорядительность, проявленную ею в этом вопросе».

В. И. Ленин обращается со специальными письмами к авторитетным знатокам северных промыслов.

Так, 5 августа 1921 г. В. И. Ленин посылает телефонограмму проф. Н. М. Книповичу, в которой просит его дать свои предложения о постановке рыбного дела на Мурмане. Ответное письмо Книповича нестрит пометками Владимира Ильича, в особенности то место в письме, где Н. М. Книпович обращает особое внимание на необходимость со стороны Главрыбы бережного отношения к личной инициативе, энергии, заинтересованности рыбаков, организации артелей и посылки научно-промысловых экспедиций⁴.

Так в 1921 г. ленинскими декретами и указаниями были заложены основы развития рыбного и зверобойного промыслов, принявших впоследствии огромные размеры, особенно по лову рыбы у мурманских берегов.

В. И. Ленин интересовался деятельностью Северной научно-промысловой экспедиции ВСНХ, предшественницей которой являлась Комиссия по изучению и практическому использованию русского Севера, организованная в 1918 г. президиумом ВСНХ.

Северной экспедицией был организован ряд исследований в отдаленных районах Севера по различным отраслям хозяйства: горного дела, рыбного хозяйства и гидрографии северных морей. В первый же год деятельности экспедиции — в 1920 г. — ею было направлено 10 отрядов, работавших в Баренцовом море по изучению траллового лова, в Белом море по изучению биологии сельди и семги, на Печоре, на Кольском полуострове по изучению Хибинского массива, в Большеземельской тундре и др.

⁴ Ленинский сборник, XXIII, стр. 164—168.

В течение 1921 г. был снаряжен 21 экспедиционный отряд. Из них кольский отряд под руководством акад. А. Е. Ферсмана обследовал Хибинский массив, где обнаружил ценные ископаемые. Работами 1921, 1922 и 1923 гг. на Кольском полуострове было подготовлено создание здесь впоследствии крупнейшего промышленного центра.

Интерес В. И. Ленина к работам Северной научно-промысловой экспедиции виден из упомянутой записки В. И. Ленина Н. М. Книповичу, являвшемуся членом ученого совета экспедиции, и пометок Владимира Ильича на письме Н. М. Книповича, в котором последний жалуется на недостаточное внимание Главрыбы к работе экспедиции.

Развитие производительных сил Крайнего севера происходило в те годы при активном участии народов Севера. Ленинско-сталинская национальная политика обеспечила возрождение народов Севера и приобщение их к социалистической экономике и культуре. Непосредственное руководство в этой области осуществлялось Народным комиссариатом по делам национальностей, который возглавлялся ближайшим соратником Ленина — И. В. Сталиным.

Еще в 1918 г. Наркомнац развернул большую работу по экономическому и культурному возрождению народов Севера, но эта деятельность была прервана начавшейся военной интервенцией и гражданской войной.

Возобновлена она была в 1920 г., после изгнания интервентов и белогвардейцев, в борьбе против которых народы Севера принимали активное участие.

16 мая 1921 г. Коллегия Наркомнаца, под председательством И. В. Сталина, вынесла постановление об экспедиции в Зырянскую область для всестороннего изучения и развития природных богатств Печорского края.

На этом же заседании Коллегии Наркомнаца были рассмотрены вопросы об организации отдела национальных меньшинств при Сибревкоме и об автономии Якутии.

Забота о возрождении народов Севера и приобщении их к социалистическому строительству видна из ряда постановлений Наркомнаца. 13 марта 1922 г. Коллегией Наркомнаца вынесено решение об организации подотдела «по охране и управлению первобытных племен Севера России».

В постановлении указано: «Непосредственными задачами отдела считать:

- а) организацию управления первобытными племенами, применительно к их культурным, бытовым особенностям и условиям их жизни,
- б) охрану туземных племен от всякой эксплуатации,
- в) снабжение туземцев через соответственные органы необходимыми средствами производства, одеждой и продовольствием,
- г) урегулирование пользования охотничьими и рыболовными участками, а также местами выпаса оленей,
- д) всестороннее изучение жизни и хозяйственного быта туземных племен в целях безболезненного приобщения их к новой социалистической культуре Советской России, сообразуясь со своеобразными природными условиями их жизни, их первобытным патриархальным коммунизмом и отсюда вытекающим укладом психологии»⁵.

Деятельность полярного подотдела была чрезвычайно плодотворна. На базе его работ был создан при Наркомнаце Комитет Севера, через год реорганизованный в Комитет содействия народностям Севера при ВЦИКе.

Приведенные материалы достаточно отчетливо рисуют роль В. И. Ленина в деле освоения Советской Арктики. Нет сомнения, что дальнейшее изучение документов, относящихся к 1917—1923 гг., откроет нам ряд новых фактов ленинской заботы о развитии Арктики.

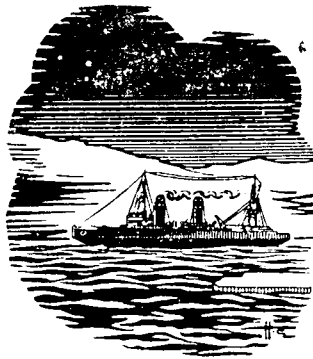
Так же, как и во всех других делах Советского государства, ближайшим соратником Ленина являлся И. В. Сталин, ставший после смерти В. И. Ленина великим продолжателем его дела.

Вся дальнейшая деятельность по освоению Советской Арктики после смерти В. И. Ленина проводится под непосредственным руководством И. В. Сталина.

В годы сталинских пятилеток проведена огромная работа по развитию производительных сил Советской Арктики.

Гению Сталина принадлежит решение крупнейших задач в этой области. По его инициативе, при повседневном его внимании и руководстве проложен Северный морской путь, великая магистраль для планомерной связи с Дальним Востоком; богатства недр Советского Севера поставлены на службу социалистическому государству; в наиболее отдаленных районах Арктики созданы новые промышленные центры.

Ленинско-сталинский замысел освоения Арктики претворяется в жизнь.





**Полностью используем
все транспортные возможности
Северного морского пути!**

К. БАДИГИН
Герой Советского Союза

СКВОЗНЫЕ РЕЙСЫ С ЗАПАДА НА ВОСТОК И С ВОСТОКА НА ЗАПАД

Успехи советских полярников в освоении Северного морского пути общеизвестны. Без преувеличений можно сказать, что за последнее десятилетие сделано во много раз больше, чем за всю историю арктического мореплавания.

Благодаря неустанным заботам партии и правительства, благодаря личному руководству товарища Сталина советские полярники одержали славные победы. Приобретен большой опыт плавания в сложных ледовых условиях. Выросли кадры опытных полярных моряков. Создан мощный ледокольный флот. Оборудованы промежуточные базы. Широко разветвлена сеть метео- и радиостанций.

Целый ряд сквозных рейсов — особенно рейс парохода «Моссовет» в 1937 г., опыт которого незаслуженно забыт, — показал, что задача успешной переброски грузов с запада на восток и с востока на запад вполне разрешима.

Но именно эти неоспоримые успехи заставляют нас, советских полярников, критически отнестись к практическим результатам нашей работы: сделано много — значит, можно и нужно сделать еще больше. Именно теперь настало время по-хозяйски заняться реальной коммерческой стороной дела.

Государство расходует колоссальные средства на содержание целой армии полярников, на обслуживание сети полярных станций, на строительство и ремонт арктических кораблей. Все эти огромные капиталовложения государство делает для того, чтобы практически освоить кратчайшую сквозную трассу, связывающую Европейскую часть СССР с Дальним Востоком. Северный морской путь дает реальную возможность разгрузить великую Сибирскую железнодорожную магистраль от перевозок многих грузов с запада на восток и с востока на запад, избавиться от необходимости везти грузы вокруг света и тратить на эту перевозку валюту.

Тем не менее каждый полярник прекрасно знает, что проблема настоящего использования сквозной арктической трассы до сих пор далеко еще не решена.

Очень хорошо, конечно, что за последние годы налажено коммерческое судоходство к устьям Енисея, Лены, Колымы с запада

и с востока (хотя и в этом отношении можно и нужно делать больше). Но почему при этом забыли о сквозных коммерческих рейсах? Напомним весьма поучительный список сквозных рейсов, совершенных нашими транспортными судами:

Г о д ы	Названия судов	Дата окончания рейса
1932	„Сибиряков“	1 октября
1933	„Челюскин“ (в дрейфе)	5 ноября
1935	„Ванетти“ и „Искра“	31 августа
1936	„Литке“ и 6 других судов	23 сентября
1936	„Сталинград“ и „Крестьянин“	5 октября
1936	„Рабочий“, „Правда“, „Володарский“	7 октября
1937	„Моссовет“	15 августа

Казалось бы, после рекордного рейса «Моссовета», который не только прошел в сверхранний срок Берингов пролив, но и успел проделать большую часть второго сквозного рейса с коммерческим грузом¹, мы были бы обязаны еще смелее и шире практиковать сквозные рейсы. Однако на практике за последние три года (1938, 1939, 1940) мы фактически почти не продвинулись вперед в разрешении этой задачи.

Возможны два пути увеличения перевозок по Северной морской трассе. Первый путь — это увеличение количества транспортных судов. Но средство это потребует много времени для осуществления. Не всякое судно может плавать в Арктике, — для полярного судоходства требуются корабли, обладающие прочным корпусом, специально приспособленные к условиям ледового плавания. Построить большой торговый флот для арктических морей — вовсе не так легко. Поэтому назрела необходимость, не снимая вопроса о строительстве флота, стать на второй путь — увеличения перевозок: ускорить обороты кораблей по арктической трассе. Можно

и должно увеличить количество рейсов, ускорить их, и тогда то же количество судов сможет перевезти гораздо больше грузов.

Постараемся показать это хотя бы на примере того же парохода «Моссовет».

Пароход «Моссовет» встал под погрузку в Ленинградском торговом порту 2 июля 1937 г. По плану предполагалось, что он должен совершить рейс Ленинград — Петропавловск-на-Камчатке по Северному морскому пути за 56 суток; в обратный рейс отправится из Петропавловска 1 сентября (на стоянку и погрузку у берегов Камчатки предполагалось затратить несколько дней). На обратном пути «Моссовет» должен был пройти пролив Вилькицкого 30 сентября.

Уже предварительное ознакомление с планом показывает, что в нем были скрыты значительные резервы.

Тот факт, что конечным пунктом рейса был определен Петропавловск, а не бухта Провидения (являющаяся естественным рубежом Северного морского пути), вынудил «Моссовет» затратить около 9 суток на преодоление 2540 миль по трассе: бухта Провидения — Петропавловск — бухта Провидения.

Рейс Ленинград — Мурманск протяжением 2240 миль, отнявший у

¹ «Моссовет» успел бы завершить и этот второй рейс, если бы не путаные, а порой и явно противоречившие здравому смыслу директивы тогдашнего руководства проводки.

«Моссовета» более 8 суток, также должен быть исключен из расчета арктических сквозных рейсов.

Как же «Моссовет» фактически выполнил план?

Из Мурманска он вышел в 22 часа 19 июля, с суточным опозданием против графика. Дальнейшее следование его может быть представлено в виде такой таблицы:

Участок пути	Время пути	Ходовые часы	Дрейф	Стоянка в часах
Мурманск—Матшар (492 мили)	22 ч. 19.VII— 22 ч. 21.VII—	47 ч. (самостоятельно)	—	—
Матшар—Диксон (517 миль)	22 ч. 21.VII— 24 ч. 24.VII—	58 ч. (из них 15 ч. во льдах самостоятельно)	—	16 ч. (из-за шторма)
Диксон	24 ч. 24.VII— 13 ч. 27.VII—	—	—	61 ч. (8 ч. бункеровка; 53 ч. в ожидании очереди, а затем — распоряжения о выходе)
Диксон—мыс Челюскина (465 миль, фактически проделано 648)	13 ч. 27.VII— 8 ч. 1.VIII—	101 ч. (шли с помощью „Ермака“ и разведки т. Махоткина)	14	—
Мыс Челюскина—пролив Дм. Лаптева (680 миль, фактически пройдено 917; потеряно 5 суток из-за несогласованной работы ледоколов)	8 ч. 1.VIII— 23 ч. 10.VIII—	119 ч. (с помощью „Ермака“ и „Литке“)	112	—
Пролив Дм. Лаптева—траверз бухты Провидения (1 316 миль)	23 ч. 10.VIII— 24 ч. 15.VIII—	120 ч. (самостоятельно)	—	1 ч.

Вся арктическая трасса от Мурманска до траверза бухты Провидения была пройдена пароходом «Моссовет» всего за 27 суток. Если из этого срока исключить 7 суток, затраченных на бесцельную проволочку у Диксона и на бессмысленное ожидание ледокола во льдах моря Лаптевых, то окажется, что весь этот путь «Моссовет»

мог проделать и за 20 дней. Если же исчислять арктическую трассу от Диксона, который, по существу, следует считать ее исходным пунктом, то получится, что для прохождения сквозным путем при правильной организации дела требуется не более 15 суток.

Еще интереснее данные обратного рейса парохода «Моссовет»:

Участок пути	Время пути	Ходовые часы
Траверз мыс Дежнева—пролив Дм. Лаптева (1 146 миль) . . .	16 ч. 29.VIII— 14 ч. 2.IX	94 ч. (самостоятельно)
Пролив Дм. Лаптева—пролив Вилькицкого (фактически сделано 735 миль)	14 ч. 2.IX — 7 ч. 7.IX	113 ч. (с частичной помощью „Литке“, причем на ряде этапов „Моссовет“ был вынужден выполнять несвойственные ему функции лидера проводки судов)

Таким образом, на обратном пути «Моссовет» подошел к проливу Вилькицкого на 23 суток раньше планового срока, покрыв расстояние от мыса Дежнева до пролива Вилькицкого за 9½ суток. Располагая большим запасом угля и воды и находясь в прекрасном состоянии, он имел все возможности закончить свой рейс досрочно, но руководство проводки прикрепило его к обезугленному каравану слабых, малоомощных судов. Капитан парохода «Моссовет» т. Бочек был назначен старшим капитаном каравана, и ему было запрещено уходить в самостоятельное плавание.

Выполняя разведку, «Моссовет» к 1 часу дня 10 сентября фактически прошел пролив Вилькицкого. Но затем, согласно распоряжению руководства проводки, он не двинулся дальше на запад, а отдал якорь у мыса Голудного. В дальнейшем ряд ошибок руководства проводки, анализ которых не входит в задачу данной статьи, привел к зимовке всего каравана и к прекращению так блестяще начатого и в значительной мере проведенного двойного сквозного рейса парохода «Моссовет».

Крайне интересны коммерческие итоги этого замечательного рейса. Пароход «Моссовет» перевыполнил свой карго-план на 6% по весу и на 7,6% по кубатуре. Он доставил за какие-нибудь полтора месяца из Ленинграда в Петропавловск-на-Камчатке 2 623,5 т генеральных грузов, в том числе 1 070 т муки, 709,4 т сахара, 288,4 т консервов, большой груз кондитерских и мучных изделий, посуду, мыло, свечи, лыжи и другие самые разнообразные грузы.

Транспортировка этих грузов кругосветным путем, через тропики, обошлась бы гораздо дороже, продоллась бы дольше, и качество доставленных продуктов ухудшилось бы.

Небезынтересно напомнить следующий официальный отзыв, врученный капитану парохода «Моссовет»

представителем Акционерного Камчатского общества (АКО):

«Первый опыт перевозки грузов Северным морским путем для снабжения Камчатки показал, что путь этот дает значительные преимущества перед южным путем не только потому, что он короче и на него затрачивается меньше времени, но особенно потому, что доставляемые этим путем грузы доходят в лучшем состоянии. Особенно показательными являются в этом отношении продовольственные грузы, как-то: мука, сахар, макароны, вермишель, кондитерские изделия и пр.

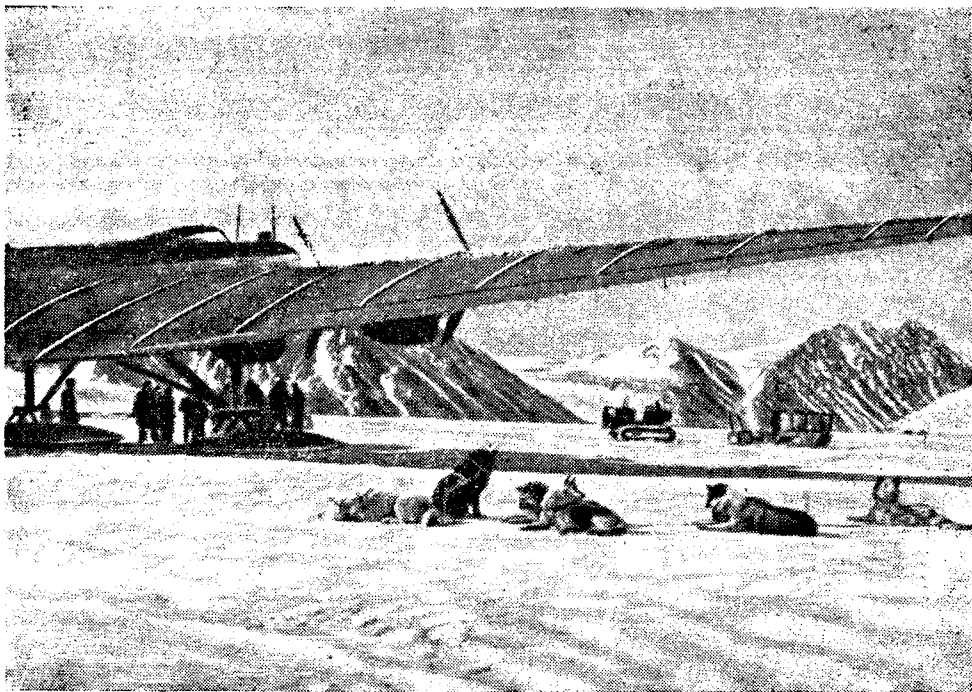
Совершенная перевозка показала, что коммерческие условия перевозки Северным морским путем вполне благоприятствуют требованиям наилучшей сохранности грузов.

Мука, прибывшая на пароходе «Моссовет», несмотря на малоудовлетворительное качество упаковки, была в совершенно сухом виде, не имея никаких признаков ухудшения из-за длительной перевозки. То же относится к сахару, который не приобрел никакой дополнительной влажности, свойственной южному пути. В совершенно безукоризненном состоянии пришли мучные и кондитерские изделия и прочие грузы...

...Перевозка грузов Северным морским путем для снабжения Камчатки должна в дальнейшем развиваться именно по трассе Северного морского пути».

Три года миновало с тех пор, как были написаны эти приятные сердцу полярных моряков слова. Увы! за эти три года ни Камчатка, ни Дальний Восток не получили ни одной тонны грузов, перевезенных по Северному морскому пути. Как и встарь, мука и сахар, мыло и гвозди, сапоги и кровати путешествуют на кораблях вокруг света или в поездах по великой Сибирской магистрали.

За три года был проведен лишь один двойной рейс по трассе Северного морского пути — рейс ледокола «И. Сталин» в 1939 г. Сам по себе этот рейс, конечно, интере-



Самолет «Н-169» в бухте Провидения зимой 1940 г.

Фото В. Фроленко

сен и значителен, но он не имел и не мог иметь коммерческого значения. Кроме того, рейс ледокола не может считаться типичным и показательным для решения проблемы грузовых перевозок, вся тяжесть которых должна ложиться на транспортные суда. Поэтому в данной статье мы не входим в подробности этого рейса.

Продолжим анализ эксплуатационных показателей плавания парохода «Моссовет». Как мы уже отмечали выше, судно прошло по всей трассе Северного морского пути, от Мурманска до бухты Провидения, за 27 суток. Если бы ему не пришлось из-за нераспорядительности руководства проводкой терять время на непроизводительные простои, оно прошло бы этот путь за 20 суток. Путь от Диксона до бухты Провидения судно могло бы пройти и за 15 суток.

Обратный путь от Берингова пролива до пролива Вилькицкого он совершил за 10 суток. И если бы

пароходу «Моссовет» не пришлось спускаться до Петропавловска-на-Камчатке, если бы создана была перевалочная база в бухте Провидения, то пароход «Моссовет» был бы на обратном пути у пролива Вилькицкого не 7 сентября, а 29 августа (по фактической затрате времени), или же 22 августа (если исключить время, затраченное впускать у Диксона на ожидание очереди к буксировке и в море Лаптевых — на ожидание ледокола).

Предположим, что на Диксоне была бы создана вторая перевалочная база. Тогда пароход «Моссовет» мог бы подойти к Диксону 2 сентября, по первому варианту, или 26 августа, по второму варианту. Здесь он мог бы сдать свой груз, предназначенный к отправке на запад, и принять новый груз для Дальнего Востока, заранее доставленный сюда судами местного следования.

Здесь, конечно, следует сделать оговорку: эти и дальнейшие расче-

ты сделаны предположительно, причем я намеренно оставляю в стороне все специфические особенности навигации 1937 г., начиная с невообразимой путаницы в организации проводки судов и разведки и кончая своеобразно и необычно сложившимися природными условиями, выходящими за пределы среднегодовых норм.

Пусть на погрузо-разгрузочные операции у Диксона будет затрачено 5 суток². Тогда «Моссовет» мог бы уйти с Диксона во второй сквозной рейс 7 сентября, по первому варианту, или 31 августа, по второму варианту.

В бухту Провидения он мог бы прибыть вторично 26 сентября, по первому варианту, или 14 сентября, по второму варианту³.

Таким образом, даже в тех условиях (выход из Мурманска с опозданием на сутки против плана; потеря дорогих 12 дней на организационные неполадки) пароход «Моссовет» мог бы трижды за одну навигацию пройти пролив Вилькицкого и связать Европейскую часть Союза с Дальним Востоком тройным сквозным рейсом, если бы, конечно, были созданы мощные, хорошо оборудованные перевалочные базы на Диксоне и в бухте Провидения.

В том же случае, если бы эти 12 дней не были потеряны, можно было бы проделать и четвертый, завершающий рейс. Вот соответствующий (сугубо ориентировочный, конечно) расчет, исходящий из реальных показателей рейса того же «Моссовета»:

Участок пути	Время пути
Бухта Провидения . . .	Погрузка и выгрузка 14.IX—19.IX
Бухта Провидения—пролив Дм. Лаптева . . .	19.IX—23.IX
Пролив Дм. Лаптева—пролив Вилькицкого .	23.IX—28.IX
Пролив Вилькицкого—Диксон	28.IX—2.X ⁴

Этот ориентировочный график — напряженный, но в то же время вполне реальный. Приход в Мурманск 7 октября не выходит из норм, допустимых в арктической навигации.

Конечно, все эти предложения являются лишь сугубо ориентировочной наметкой, требующей серьезной и вдумчивой опытной проверки. Но бесспорно то, что за одну навигацию коммерческий корабль может не только проделать рейс в оба конца по Северному морскому пути, но и после этого рейса останется известный довольно солидный резерв времени, который можно будет использовать если не для полного повторного рейса по всей трассе Северного морского пути, то хотя бы для частичного (типа Ленских, Карских или Колымских экспедиций).

Зато в перспективе вполне возможно прохождение Северного морского пути четыре раза в одну навигацию. Что такая идея осуществима — прекрасно показал опыт парохода «Моссовет». Никто ведь не сможет оспаривать тот факт, что этот корабль в довольно трудной обстановке 1937 г., почти без помощи ледоколов, потеряв 7 суток из-за нераспорядительности руководства и 9 суток на плавание от Берингова пролива к Петропавловску-на-Камчатке и обратно, сумел

² Напомню, что «Моссовет» прибыл в Петропавловск в 6 часов 20 августа, а в обратный рейс вышел в 20 часов 24 августа, затратив на все погрузо-разгрузочные операции 4 суток 14 часов. А ведь Петропавловский порт, как известно, отнюдь не располагает мощными механизированными средствами.

³ Я снимаю те пять дней, которые пароход «Моссовет» бесцельно тратил в море Лаптевых на ожидание ледокола.

⁴ Конечно, такое быстрое продвижение можно было бы обеспечить лишь при четкой и оперативной работе ледоколов и авиаразведки, чего в 1937 г. мы не имели.

вторично пройти пролив Вилькицкого 10 сентября.

Тут возникает, конечно, целая группа вопросов. Хорошо, скажут нам, в 1937 г. такой замысел при известных условиях мог бы удался. Но что бы вы сделали, если бы повторилась хотя бы такая ситуация, как в 1934 г., когда пролив Вилькицкого оставался нескрытым до 20 августа? Что бы вы сделали, если бы пролив Дмитрия Лаптева оказался забытым льдами? Как бы вы поступили, если бы в Карском море или в море Лаптевых образовался ледяной мешок? И как вообще можно планировать рейсы по Северному морскому пути с точностью до одного дня, если здесь ледовая обстановка меняется ежедневно, если морякам в Арктике так часто приходится обращаться к испытанной формуле: «Терпение—лучшая добродетель полярника»?

Все это, конечно, законные, справедливые вопросы. Но уже прошло то время, когда такие вопросы повергали капитанов в священный трепет перед судьбой и заставляли их складывать руки и терпеливо ждать, пока эта судьба не смилостивится над ними и не развеет льды. Мы обязаны творчески дерзать, обоснованно, если дело требует, рисковать, а главное — продуманно до мелочей бороться за выполнение планов.

Старая тактическая истина гласит: нельзя быть везде одинаково сильным. Надо выбирать труднейшие участки, на них сосредоточивать основные силы и тем самым обеспечивать победу.

К сожалению, мы далеко не всегда считаемся с этой истиной. Наши силы распылены на огромном пространстве, и мы почему-то до сих пор обслуживаем всю гигантскую трассу от Мурманска до Владивостока, протяжением в 8 240 миль, в то время как собственно Северным морским путем пора уже считать лишь отрезок пути от проливов Новой Земли до бухты Провидения, протяжением около 3 250 миль.

В самом деле, Баренцево и Берингово моря, не говоря уже о более южных, достаточно доступны для торговых кораблей, и обслуживание этих участков трассы должно находиться целиком в руках Наркомморфлота. Мы же должны сосредоточить все свои усилия на собственно Северном морском пути, то есть на ледовитой его части. Вот почему назрела необходимость создать два мощных перевалочных порта, на Диксоне и в бухте Провидения, и организовать перевозку коммерческих грузов между этими базами на кораблях Главсевморпути, обладающих специальными качествами для плавания во льдах.

К Диксону и к бухте Провидения корабли Наркомморфлота могут подходить без особых затруднений (особенно к бухте Провидения, которая покрывается льдом лишь в конце ноября), поэтому разгрузка перевалочных баз может производиться в течение более длительного срока, чем тот, который отводится для арктической навигации.

Перевалочные базы должны располагать двумя-тремя причалами, хорошими складскими помещениями, хорошо оборудованными рейдовыми стоянками, соответствующим рейдовым флотом, небольшими рейдовыми ледоколами.

Вовсе необязательно оборудовать эти базы мощными и дорогостоящими механическими погрузо-разгрузочными средствами. При четкой организации труда можно и без таких средств произвести выгрузку и погрузку в сжатые сроки.

Мне вспоминается такой пример. Несколько лет назад на одном из судов Совторгфлота нам пришлось везти 2 800 т льна из Ленинграда в порт Дунди (Шотландия). В Ленинградском порту, оборудованном по последнему слову техники, лен погрузили за 2½ суток. Порт Дунди не располагает такими средствами, и мы, моряки судна, предпо-

лагали, что здесь придется провести несколько суток. Каково же было наше удивление, когда шотландские грузчики, пользуясь одними судовыми лебедками, начисто разгрузили трюмы за шесть часов! Да и тот же пароход «Моссовет», который в Ленинграде грузили около 7 суток, в Петропавловске-на-Камчатке, отнюдь не располагающим удобной базой, удалось разгрузить за семь смен, то есть за 2 суток 8 часов.

Может возникнуть такой вопрос: а будет ли экономически выгодно дважды переваливать грузы — в бухте Провидения и на Диксоне? Да, это выгодно. Не надо забывать, что камчатские грузы (главным образом рыбу и рыбные продукты) все равно приходится переваливать во Владивостоке, откуда их развозят в разные места, главным образом дальними маршрутами. Гораздо выгоднее устроить перевалочную базу в бухте Провидения, которая ближе к Камчатке, чем Владивосток, и отсюда везти эти грузы на запад кратчайшим путем, по Северному морскому пути.

Таковы некоторые исходные предпосылки организации регулярных сквозных рейсов. Теперь попытаемся разобраться в некоторых практических вопросах этих рейсов.

Одним из основных недостатков нашей работы является своеобразный «арктический» консерватизм — слепое копирование одних и тех же маршрутов вдоль берегов Сибири.

На пройденном этапе, когда мы не располагали достаточным опытом и не знали как следует даже этой трассы, такая осторожность была целесообразна. Но теперь, когда вдоль берегов Сибири прошло много десятков кораблей, когда фарватер здесь более или менее хорошо изучен, когда условия плавания по этой трассе более или менее определились, — пора подумать и о новых путях в Арктике.

Между тем мы все еще шагу-пываем эти пути крайне робко и нерешительно и по большей части плаваем под самым берегом, хотя некоторые опытные плавания показали, что путь с востока на запад и с запада на восток лежит не только у материка.

В 1940 г., например, ледокол «И. Сталин» без особых затруднений проводил транспортные суда вокруг мыса Желания, тогда как проливы Новой Земли были забиты льдом.

Пролив Вилькицкого был закрыт в 1940 г. до 6 августа. Но за три дня до этого, 3 августа, маленький зверобойный бот «Нерпа», выполнявший разведку, сумел достичь мыса Молотова.

Такие примеры наблюдались и прежде. Но до сих пор никто не подумал хотя бы о том, чтобы изучить, подвергнуть постоянному наблюдению ледовую обстановку у мыса Молотова. В какое время здесь наиболее благоприятные условия — мы не знаем. А ведь каждому моряку известно, как сильно лимитирует нас пролив Вилькицкого.

Только один корабль, «Сибиряков», еще в 1932 г., в середине августа, обогнул Северную Землю с севера. Прошло восемь лет с тех пор, но этот смелый опыт ни разу не был повторен.

По пальцам можно пересчитать и суда, огибавшие с севера Ново-Сибирские острова и мыс Желания.

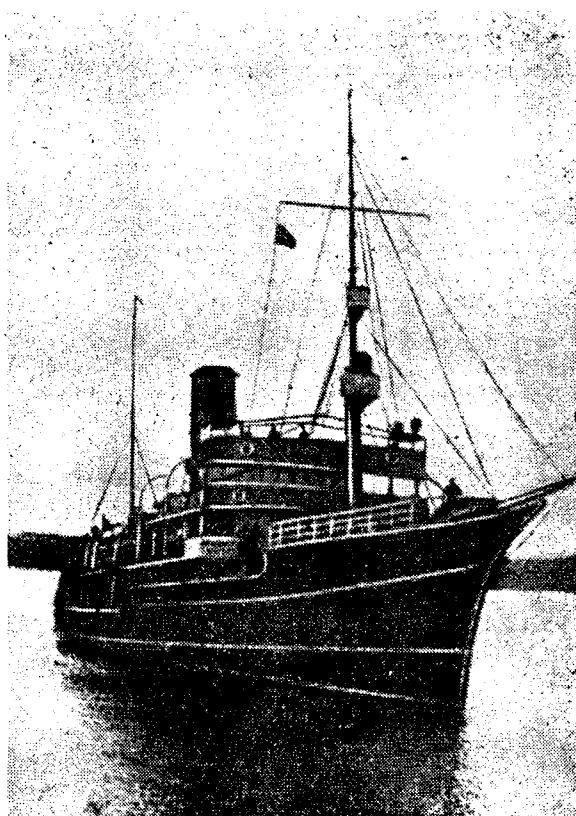
А пролив Шокальского? Сколько разговоров велось и ведется вокруг него! Разве не ясно всякому, что пролив Шокальского по отношению к проливу Вилькицкого может играть ту же роль, что и Маточкин Шар по отношению к Югорскому Шару? За всю историю мореплавания только два судна, «Таймыр» и «Русанов», прошли проливом Шокальского в том же 1932 г., весьма знаменательном для мореплавания в районе Северной Земли. Прошли без всякого труда, по чистой воде, в двадцатых числах августа.

Казалось бы, блестящее, замечательное начало, сулящее большие перспективы. А что произошло дальше? Плавания «Таймыра» и «Русанова» оказались первыми и последними. Сейчас, восемь лет спустя, мы знаем о проливе Шокальского немногим больше, чем тогда. И мы жестоко поплатились за свое неведение в 1937 г., когда вход в пролив Вилькицкого из моря Лаптевых был закрыт, а в пролив Шокальского мы не рискнули сунуться, так как почти ничего о нем не знали. А ведь море с востока у пролива Шокальского в 1937 г. было открыто!

Чтобы превратить Северный морской путь в нормально и надежно действующую магистраль, необходимо разобрать и в совершенстве знать все варианты этого пути.

Закрывают пути через Югорский Шар и Маточин Шар — мы должны пройти вокруг мыса Желания. Закрыт пролив Вилькицкого — надо иметь в резерве пролив Шокальского. Закрывает и этот пролив — надо иметь еще один резервный вариант, вокруг Северной Земли. Закрывает пролив Дмитрия Лаптева — надо знать, как обстоит дело на севере от острова Котельного, и попытаться использовать этот вариант, и т. д.

Было бы желательно усилить организацию постоянных метео- и радиостанций, а также авиабаз на всех участках трасс вариантов и в первую очередь на мысе Молотова и в проливе Шокальского, в проливе Санникова и на северном побережье острова Врангеля. Надо восстановить станцию на острове Генриетты, а если это не удастся, перенести ее на остров Жохова, где са-



Ледорез «Литке» на рейде в Мурманском порту

Фото В. Классон

ма природа создала прекрасные естественные условия для полярной станции и авиабазы.

Наши полярные станции располагают большими резервами, за счет которых можно произвести без излишних затрат разукрупнение этих станций путем совмещения профессий, сокращения штатов и т. д.

Особое внимание надо уделить авиаразведке. Теперь уже всякий полярный моряк знает, какое огромное значение она имеет в четкой организации навигации. В 1940 г. мы имели довольно сложную ледовую обстановку в море Лаптевых, во многом напоминающую обстановку 1937 г. Но благодаря четкой организации проводки и хорошо поставленной авиаразведке удалось провести навигацию в установленные сроки и без всяких потерь.

Вот что значит плавать с открытыми глазами!

Большие задержки возникают из-за того, что суда, следующие сквозным маршрутом, бывают вынуждены заходить для пополнения запасов топлива и воды в промежуточные пункты. Всякий моряк знает, что зайти в Тикси, например, — значит наверняка потерять 4—5 суток. И это в горячее время навигации, когда буквально каждый час является решающим.

Поэтому мы считаем целесообразным организовать питание кораблей сквозного следования топливом и водой с пловучих баз. Такие пловучие базы должны располагаться на пути следования. В случаях необходимости они должны подходить по вызову к кораблю, который почему-либо испытывает нужду в топливе или воде.

Корабли сквозного плавания должны пользоваться преимущественным обслуживанием ледоколов и авиаразведки. В конце концов, успех рейсов этих кораблей решает успех всей навигации. Кроме того, только сквозные перевозки грузов могут оправдать колоссальные финансовые затраты государства на Северный морской путь.

Приведем ориентировочный график сквозного следования, который можно было бы положить в основу опытного, практического решения этой задачи. График этот исходит из приведенных выше ориентировочных расчетов, основанных на данных плавания парохода «Моссовет».

Нужно начинать сквозные рейсы не с запада, а с востока, поскольку основной «камень преткновения» — Северная Земля и ее проливы — лежит дальше от бухты Провидения, чем от Диксона, а Чукотское море для плавания ранним летом доступнее, нежели другие моря.

Войти в Берингов пролив с грузом камчатской рыбы можно очень рано — ну, хотя бы в начале июля. Пароход, отправившийся в сквоз-

ной рейс и располагающий достаточным запасом топлива, будет иметь и достаточно времени, чтобы до 1 августа (ориентировочный срок вскрытия пролива Вилькицкого) попытаться испробовать северные варианты: быть может, ему удастся пройти мимо Ново-Сибирских островов и Северной Земли в более ранние сроки.

Но допустим, что такая попытка не удастся и пароход пройдет обычным путем, через пролив Вилькицкого, 1 августа — в тот срок, в какой прошел через него пароход «Моссовет». Тогда в дальнейшем ориентировочный график его движения может сложиться так:

Путь следования	Время следования	Стоянка для погрузки и выгрузки
М. Челюскина—Диксон	1.VIII—3.VIII	—
Диксон	—	3.VIII—8.VIII
Диксон—мыс Челюскина	8.VIII—11.VIII	—
Мыс Челюскина—бухта Провидения	11.VIII—21.VIII	—
Бухта Провидения	—	21.VIII—26.VIII
Бухта Провидения—мыс Челюскина	26.VIII—6.IX	—
Мыс Челюскина—Диксон	6.IX—9.IX	—
Диксон	—	9.IX—14.IX
Диксон—мыс Челюскина	14.IX—17.IX	—
Мыс Челюскина—бухта Провидения	17.IX—27.IX	—

Далее пароход следует по назначению, не производя перевалки грузов.

Конечно, график этот сугубо ориентировочный, но нам он кажется вполне реальным и осуществимым.

Было время, когда даже сама мысль о сквозном походе через Арктику казалась несбыточной утопией. Но теперь весь мир убедился в том, что эта задача уже осуществима.

Было время, когда думали, что осуществить коммерческие перевозки в Арктике не удастся. Но те-

перь весь мир знает, что и эта задача выполнена.

Большевикам не к лицу останавливаться на половине пути и топтаться на месте. Новые времена — новые задачи. Партия и правительство поставили перед нами, партийными и непартийными большевиками Арктики, во весь рост новую

гигантскую задачу — принять на себя большую часть грузовых перевозок, которые до сих пор шли через Суэц и через Панаму, а также по Сибирской магистрали.

Мы, советские полярники, обязаны выполнить эту задачу так, как учит нас партия, как учит нас товарищ Сталин.



Б. ИВАНОВ

Старший гидролог Арктического института

О СЕВЕРНЫХ ВАРИАНТАХ ПЛАВАНИЯ



Наши технические возможности вполне позволяют уже сейчас осуществлять двойные сквозные рейсы. Но научное обоснование наиболее выгодных вариантов пути еще отстаёт от этих требований. В каждой арктической навигации мы больше сосредоточиваемся на конкретных текущих задачах, не уделяя нужного внимания изучению общей обстановки. Это особенно сказалось на работе авиации. Все свои ресурсы она отдавала большей частью на тактические разведки. Систематическим изучением ледового режима морей, обследованием общих ледовых условий полярная авиация занималась очень мало. Только изредка и то только по своей инициативе некоторые летчики осматривали всю обстановку.

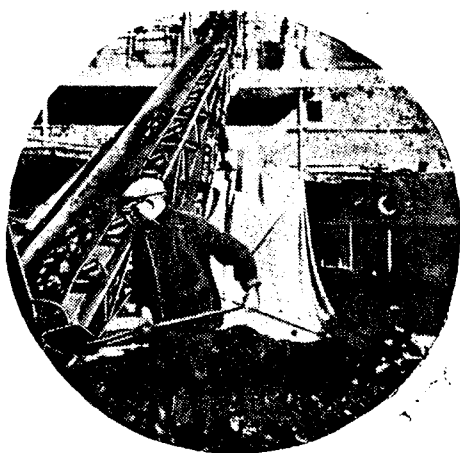
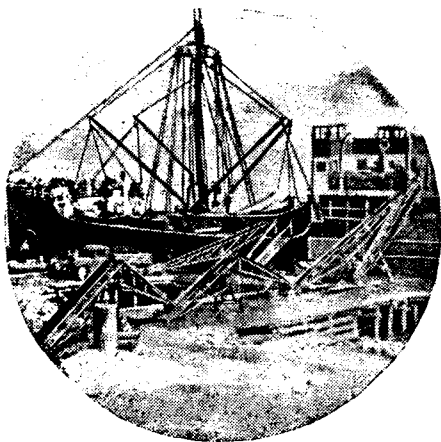
Почти ни разу не освещались крайние северные районы морей, особенно такие важные районы, как от мыса Молотова до Ново-Сибирских островов и от Ново-Сибирских островов до острова Врангеля. А ведь эти районы сейчас, в связи с необходимостью проводить

двойные сквозные рейсы, приобретают особо важное значение.

На северные варианты плаваний по Северному морскому пути не следует смотреть как на нечто модное, временное, преходящее. При двойных сквозных рейсах они становятся очень актуальными. Чтобы успеть провести два сквозных рейса, необходимо расширить навигационное время — главным образом за счёт более раннего выхода на трассу. И вот тут-то северные варианты более выгодны, чем южные.

Навигацию надо начинать с севера, а не с юга, а южными вариантами продолжать и заканчивать ее. Это может показаться несколько парадоксальным, но тем не менее это не только правильно, но и закономерно.

Море обычно начинает очищаться с севера. Сначала разрезаются льды в северных районах морей, на их границе с Центральным Полярным бассейном, а затем это разрежение волной прокатывается в южные районы. Там льды разрезаются уже за счёт уплотнения льдов на север.



Первая механизированная бункеровка в порту бухты Провидения в 1940 г.

Фото Ф. Шипилова

Без некоторого разрежения льдов на севере не могут разредиться они и на юге, а тем более не может от них совсем очиститься море. Льдам, располагающимся на юге, некуда было бы податься. Потребовалось бы длительное и сильное воздействие южных ветров, для того чтобы сдвинуть весь лед к северу и образовать полынью в прибрежных южных районах. Однако льды южных районов уже в начале лета приобретают некоторую подвижность, и очень часто достаточно бывает слабого южного ветра, чтобы они отошли к северу.

Пройти с запада на восток северными районами морей можно значительно раньше, чем обычными южными вариантами Северного морского пути. Но это не значит, что плавание в северных районах, по маршруту Мурманск — мыс Молотова — севернее Ново-Сибирских островов и острова Врангеля, — дело легкое, не сопряженное с трудностями. Трудности здесь могут быть и в отдельных случаях даже очень большие, но преодолеть их вполне возможно.

Эту особенность ледового режима, наиболее заметную в западных арктических морях, трудно еще объяснить. Она, повидимому, связана с некоторыми особенностями

весеннего ветрового режима. В это время обычно господствуют северные и северо-восточные ветры. В южных районах морей они, как правило, умеренной силы, а в северных районах — более слабые. Такое неравное действие ветров на льды, у которых наблюдается постоянная тенденция движения к центральным областям Северного ледовитого океана, создает разрыв между льдами крайних северных районов и льдами более южных районов. В Карском море этот разрыв должен быть особенно большим, так как нормальному выносу льдов к северу здесь препятствует мелководье на границе с центральной областью Арктического бассейна.

Меньший разрыв льдов в преднавигационный период может быть восточнее мыса Молотова, до 130-го меридиана. Этот участок может оказаться наиболее трудным в северном варианте, так как на северо-восточные районы Северной Земли чаще всего нажимают полярные льды. Восточнее 130-го меридиана, до северных берегов Ново-Сибирских островов, обстановка может оказаться более легкой. Это объясняется тем, что господствующие здесь весной и в начале лета восточные ветры отжимают льды к северо-западу и образуют

севернее и северо-западнее Ново-Сибирских островов большие пространства чистой воды.

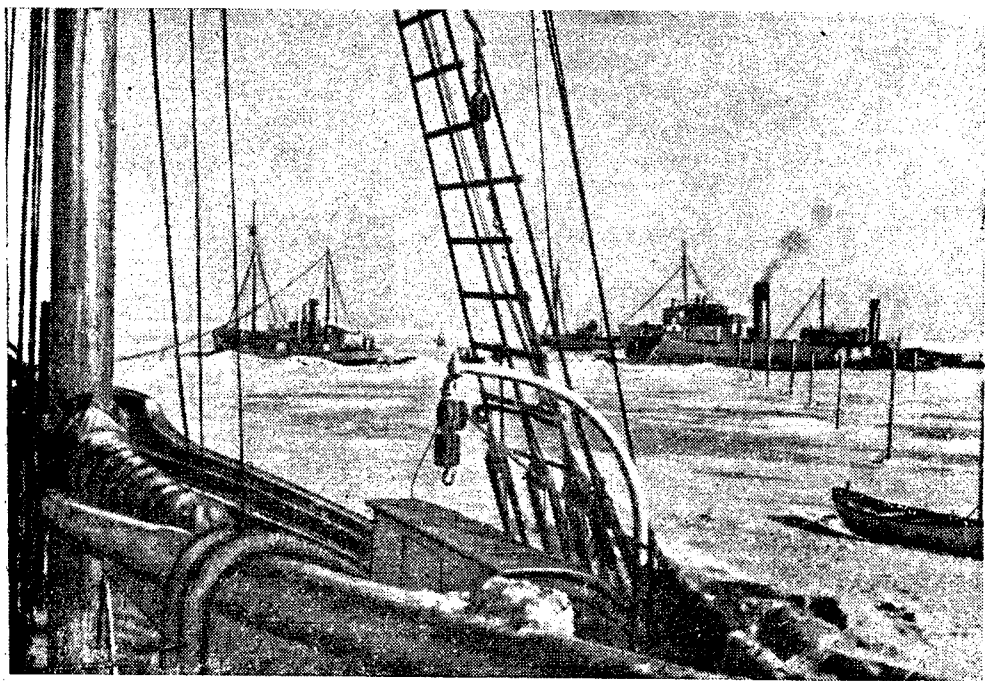
Меня часто спрашивали, почему я при составлении краткосрочного прогноза всегда стараюсь выяснить, что делается на крайнем севере морей. Я обращаю на это внимание именно потому, что по обстановке на севере можно отчетливо представить себе перспективу развития обстановки на юге. В тех случаях, когда удавалось выяснить условия на севере, прогнозы для юга оказывались наиболее удачными.

К сожалению, до последнего времени у нас не были установлены регулярные наблюдения за северными районами, и поэтому сейчас нет материала, который полностью бы подтверждал наличие такой закономерности в развитии ледовой обстановки в преднавигационный период. О ней можно судить только по косвенным данным, на основании случайных материалов.

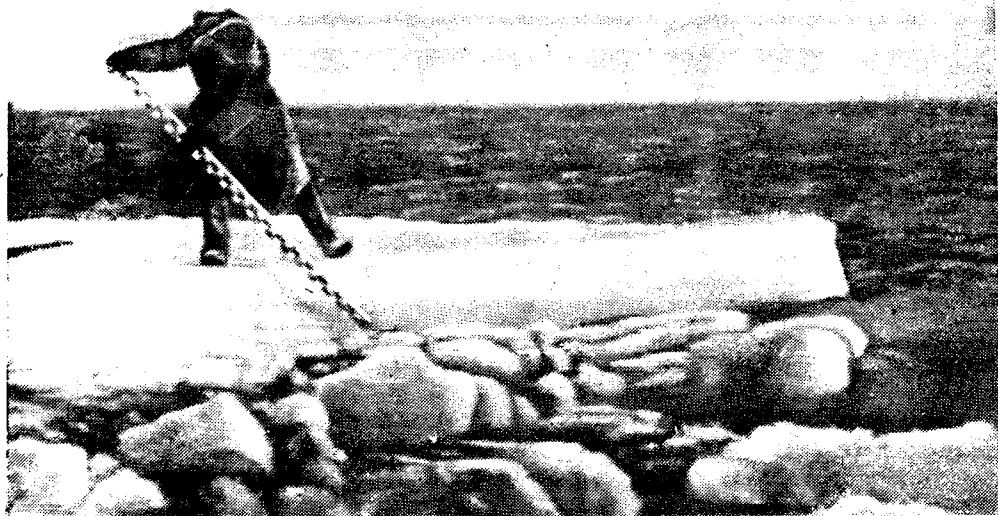
В 1933 г. в прибрежных районах на восток от Диксона до конца

августа невозможно было плавать даже с помощью мощных ледоколов. В это же время к северу от острова Визе до широты $80^{\circ}30'$ уже в начале августа льды были заметно разрежены, и бот «Нерпа» свободно достиг района острова Ушакова. А ведь 1933 г. в Карском море был весьма ледовитым. Не исключена возможность, что такие разреженные льды тянулись и в сторону мыса Молотова, но об этом судить трудно из-за отсутствия фактических данных. Однако уже в конце августа «Седов» и «Челюскин» встретили здесь сплоченные льды, а в южных районах в это время льды стали разрезаться.

Таким образом, наша тактика во время плавания должна заключаться в том, чтобы своевременно обнаружить возможность прохода среди разреженных льдов и сразу же ее использовать, а не тогда, когда эта возможность начинает исчезать. Нужно использовать ее не тогда, когда она, достигнув своего наивысшего развития, начинает переходить в свое отрицание,



Морские суда на отстое в порту Тикси



Измерение толщины льда по кромке припая на мысе Желания

Фото А. Некрасова

а тогда, когда эта возможность еще только начинает проявляться. Например, если бы «Седов» и «Челюскин» пришли в район острова Ушакова на месяц раньше, а не после того, как здесь льды сплотились до 10 баллов, им бы, возможно, и удалось пробиться на восток гораздо раньше и легче.

В 1936 г. суда во главе с ледоколами долго стояли перед тяжелыми ледяными преградами, нагромодившимися в прибрежных районах к востоку от Диксона. В то же время «Сибиряков», пройдя мимо острова Уединения, пробился в район острова Домашнего и далее, к проливу Шокальского. Но «Сибиряков» шел вслепую, авиаразведка его не обслуживала. Он попал в эти районы, когда уже начались подвижки льдов с юга на север. Может быть, полумесяцем раньше «Сибирякову» удалось бы пройти здесь с еще меньшими трудностями.

Если бы авиаразведка с самого

начала лета освещала состояние льдов северных районов, то вполне вероятно, что проводку судов из Карского в море Лаптевых можно было бы осуществлять значительно раньше. В те годы мало проявляли инициативы, дожидались, пока откроется обычная прибрежная тропа, и упускали другие возможности.

В 1937 г., когда южные районы моря Лаптевых были забиты сплошными льдами, с северной стороны Ново-Сибирских островов льды были уже значительно разрежены. Материалы 1938 г. тоже подтверждают это явление. Весьма показателен в этом отношении и 1940 г.

К сожалению, все материалы отрывочны и не систематизированы. По ним очень трудно составить конкретное представление о той возможности, которую здесь нам дает ледовый режим. Мы не следили за ней, не изучали, а без этого невозможно делать определенных выводов на будущее. Мы хорошо знаем

свои прибрежные районы, но очень мало — о более северных районах. А двойные сквозные рейсы, повидимому, будут производиться именно в северных районах, на границе между окраинными морями и Центральным Полярным бассейном.

Многие наши капитаны готовы биться в тяжелых льдах, только бы не отрываться от берегов. Отдельных капитанов, которые проявляли инициативу, пытались использовать некоторые особенности ледового режима и открывали новые возможности мореплавания по Северному морскому пути, подчас называли в свое время чуть ли не дезорганизаторами.

Необходимо установить регулярное и систематическое изучение ледового режима всех морей целиком, а не только наиболее известных участков и проторенных троп. Уже с весны 1941 г. нужно начать всестороннее обследование ледовых условий в северных районах наших морей, чтобы в самом начале уловить все возможности плавания в них. Плавать нужно начинать тогда, когда благоприятные условия только еще возникают. Эту возможность надо вырывать у природы, а не дожидаться, когда она сама придет.

Корабли, которым придется совершать двойные сквозные рейсы, должны быть под парами уже к началу июня, чтобы немедленно воспользоваться теми возможностями, которые обнаружит авиаразведка.

Основываясь на тех отрывочных данных о ледовом режиме северных морей, которыми мы сейчас располагаем, я считаю, что для арктической навигации можно вырвать у природы еще целый месяц. Этого будет вполне достаточно, чтобы обеспечить нормальное выполнение двойных сквозных рейсов.

Многое в этом деле будет зави-



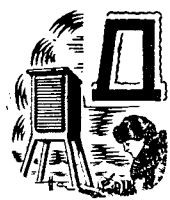
*Водопровод для снабжения водой судов
в Арктике*

Фото Ф. Шипилова

сеть от работы авиации, но и роль Ледовой службы значительно повышается. Задача Ледовой службы будет заключаться не только в том, чтобы пересказывать наблюденные самолетами, — она должна эти наблюдения объяснить, показать их смысл и раскрыть их перспективу. Она обязана направить самолет туда, где можно рассчитывать, что появятся благоприятные условия для навигации, должна указать, на что летчикам нужно обратить особое внимание, и т. д. Если Ледовая служба будет хорошо налажена, она поможет внести известную организованность в работу авиации и флота.

Необходимо только, чтобы Ледовая служба в 1941 г. была поставлена в такие условия, при которых она могла бы полностью проявить свою инициативу.

Лс.

О СЛУЖБЕ ПОГОДЫ ГЛАВСЕВМОРПУТИ¹

Для успешной работы на Севере морского флота и авиации исключительное значение имеет хорошо организованная Служба погоды. Благодаря ей мореплавание и полеты на Севере делаются более безопасными, значительно рациональнее могут организовываться и проводиться различные операции на трассе.

Служба погоды приобретает еще большее значение, когда мы вплотную подходим к осуществлению основной нашей задачи — превратить Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль, по которой можно было бы надежно, на коммерческих началах, осуществлять мореплавание.

Однако существующие до сих пор организационные формы Службы погоды не удовлетворяют возросших практических потребностей и не соответствуют дальнейшему движению вперед самой науки о предсказании погоды.

В 1938 г. был ликвидирован Сектор службы погоды Гидрометеорологического отдела Управления полярных станций. После этого руководство Бюро погоды на местах осуществлялось отчасти Гидрометотделом, отчасти оперативной группой Арктического научно-исследовательского института в Москве. Эта двойственность привела к тому, что Гидрометотдел не мог оперативно, а тем более научно-методически руководить этой работой, так как у него не было необходимых специалистов-синоптиков. Последние были переданы в оперативную группу Арктического института. Оператив-

ная группа самоустранилась от руководства, так как организационно не имела административной связи с местными Бюро погоды. Впоследствии в Арктическом институте вместо оперативной группы был создан информационный сектор, но положение от этого не изменилось. Таким образом, местные Бюро погоды в Амдерме, на острове Диксон, на мысе Шмидта, в бухте Тикси и в Анадыре в значительной степени были предоставлены самим себе. Ни настоящего руководства, ни контроля за их работой, по существу, не было.

В Бюро погоды вся работа проводится двумя, редко тремя синоптиками. Пять-шесть лет тому назад такой штат Бюро погоды кое-как еще мог обслужить нужды морской и воздушной навигации, вернее — отдельных плаваний и полетов. Но с развитием за последние пять лет мореплавания и особенно полярной авиации Бюро погоды при этом штате не может обеспечить нормального обслуживания.

Оправдывая заниженные штаты, обычно ссылаются на «особые условия» работы в Арктике. Зимой будто бы в Бюро погоды нечего делать, а содержание работников обходится слишком дорого. В действительности же Бюро погоды работает круглый год. И зимой составляются четыре синоптические карты в сутки, ежедневно даются прогнозы погоды, четыре раза в сутки собираются и передаются «всем, всем» синоптические сводки со станций своих районов и т. д. Одним словом, и зимой проводится обычное круглосуточное дежурство, так как данные о погоде в полярных районах нужны для всей Службы погоды Союза в течение всего года.

«Особые арктические условия»

¹ В порядке предложения.

для прогностической работы заключаются в том, что там работать значительно сложнее и труднее, чем в средних широтах. Сеть синоптических станций здесь очень редкая. Совершенно отсутствуют данные к северу от района, для которого прогнозируется погода (практически работа проводится по так называемой «обрезанной» с севера карте). «Подстилающая поверхность», оказывающая исключительно большое влияние на явления погоды, здесь чрезвычайно сложна. Часть поверхности моря открыта, часть покрыта льдом, непрерывно меняющим свое расположение. В устьях мощных сибирских рек есть районы со смешанной морской и речной водой, по берегам тянется тундра и т. д. Все это действительно создает «особые условия» в Арктике для прогностической работы. Но эти особые условия требуют усиления Бюро погоды, а отнюдь не его ослабления.

Непроизводительные расходы в связи с недостаточным учетом условий погоды, убытки, причиняемые ежегодно штормовой погодой плаванию по Северному морскому пути, в десятки раз превышают расходы на содержание работников Службы погоды. Хорошо организованная, полноценная Служба погоды, несомненно, может предостеречь от непроизводительных расходов и значительно сократить убытки от аварий и катастроф при туманах и штормах. Можно привести десятки примеров, когда правильный прогноз давал возможность избежать происшествий как в морских операциях, так и в работе авиации.

Как не соответствуют штаты существующих Бюро погоды объему их работы — видно из отчетных материалов, ежегодно составляемых работниками Бюро погоды, но их, очевидно, мало кто читает.

Синоптики сильно загружены технической работой: они составляют синоптические карты, контролируют, подбирают и передают ежедневные синоптические сводки, де-

кадные и месячные метеорологические сводки и т. п. Синоптики не только не могут проводить нормальную прогностическую работу, но даже необходимого анализа самих синоптических карт.

На составление прогнозов остается очень мало времени, вернее — его совсем не остается. Почему в самом маленьком Бюро погоды Управления гидрометеорологической службы для составления четырех синоптических карт в сутки имеется не менее трех квалифицированных техников, а в полярных Бюро погоды столько же карт должны составлять синоптики «между делом»? Мы затрачиваем обычно около семидесяти процентов всего нашего времени на составление этих карт. Тридцать процентов времени освобождается не за счет наших «исключительных способностей», а за счет сокращения объема карты, то есть основного материала для прогнозов. Освобождаемое таким весьма нерациональным способом время целиком отдается прогностической работе по обслуживанию авиации. На обслуживание же мореплавания времени не остается. Его приходится проводить формально, не учитывая действительных запросов и специфических условий работы каждого судна. Просто составлялись общие ежедневные прогнозы по всему району и передавались «всем, всем» по радио.

Недостаточное количество работников особенно начало сказываться с конца 1939 г., когда техническая работа по кодировке синоптического материала увеличилась в несколько раз. Так, из ответа за 1939/40 г. Бюро погоды в Амдерме мы видим, что два синоптика, работая по 17 часов ежедневно, успевали составлять только две синоптические карты в сутки, причем далеко не в полном объеме.

Техническая работа в подобных условиях тоже сильно лимитируется. Неудивительно поэтому, что во всех Бюро погоды карты составляются сокращенные. Однако без полной карты нельзя хорошо проана-



лизировать атмосферу, а следовательно, нельзя дать и хороший прогноз.

Во всех Бюро погоды из-за недостатка времени никакие дополнительные материалы, даже непосредственно относящиеся к анализу синоптических карт, не обрабатывались. Например, аэрологический материал почти совершенно не использовался.

В связи с этим теоретические обоснования прогностической работы в полярных Бюро погоды находятся примерно на уровне 1930 г., тогда как именно за последнее десятилетие появилось много теоретических и практических приемов анализа атмосферы и прогнозов погоды.

Где же корни такого неправильного отношения к Службе погоды в аппарате Главсевморпути?

Прежде всего существующие организационные формы создавались без должной подготовительной работы, в основном самотеком. При организации Службы погоды не учитывались ее действительное значение и возможности. Не учитывались те условия, в которых протекает работа на местах при возрастающей потребности в сведениях о погоде для нужд мореплавания и авиации.

Несколько лет тому назад об Арктике существовало представление как о месте, куда едут не работать, а зимовать. Нам, например, так и объясняли, что «летом как-нибудь потерпите, поработаете, может быть несколько перенапрягаясь, но недолго, месяца два, а затем наступит затишье, нечто вроде спячки...»

Теперь такие представления изжиты. Сотни полярников своей стахановской работой доказали, что и зимой в Арктике не должны снижаться темпы и объем научной работы.

Почему же синоптики должны сворачивать свою деятельность и погружаться в зимнюю спячку?

Полярные станции, экспедиции, фактории, промысловые артели, строительные работы в портах, на авиабазах, наконец промышленные предприятия, рудники, шахты не только не перестают нуждаться в прогнозах погоды, но даже наоборот — именно зимой потребность в них особенно увеличивается. Суровая погода зимой в Арктике, с ее жесточайшими пургами в полярную ночь, настоятельно требует постоянного внимания к себе. Без учета элементов погоды нельзя планировать и проводить какие-либо работы. Например, руководство Норильского комбината настойчиво

добивалось, чтобы Бюро погоды на Диксоне обслуживало зимой комбинат прогнозами. Летом же оно сообщало, что надобность в прогнозах миновала и если это затруднительно, то прогнозы можно не высылать.

Режим погоды в Арктике нужно изучать непрерывно, круглый год, а это изучение возможно только на основе синоптических карт. Поэтому карты нужно составлять даже в тех случаях, когда нет надобности в прогнозах. Знание зимнего режима погоды в Арктике имеет исключительное значение для освоения Арктики, для изучения ледового режима и прогнозирования его на будущую навигацию.

Нет надобности организовывать научно-исследовательскую работу по общим вопросам синоптики. Эта работа в СССР концентрируется в Центральном институте погоды Главного управления гидрометеорологической службы. Но отдельные вопросы прогнозирования, с которыми постоянно приходится сталкиваться, надо исследовать на месте. Наиболее существенными элементами погоды, которые трудно предсказывать, являются штормы, туманы и т. п. Их можно было бы предсказывать гораздо лучше, если бы на месте были организованы специальные небольшие, имеющие прикладной характер исследования.

Для практической работы большое значение имеют исследования, стремящиеся систематизировать синоптические процессы в Арктике, а также суммировать опыт отдельных работников. Такие исследования повышают качество прогнозов, поэтому их необходимо ор-

ганизовать в системе Главсевморпути.

Люди, руководящие работой Бюро погоды, обязаны систематически внедрять в их прогностическую деятельность новейшие достижения науки о предсказании погоды.

В Главсевморпути существовала порочная система комплектования Бюро погоды. При этой системе синоптики после окончания договорного срока работы в Арктике принуждены были либо увольняться, либо сразу же по истечении отпуска уезжать снова в одно из полярных Бюро погоды.

Теперь, после Указа Верховного Совета о запрещении самовольного ухода работников из учреждений и с предприятий, нужно особо тщательно разработать вопрос о целе-



Старший гидрометеоролог полярной станции мыс Желания т. Соколов меняет ленту гелиографа

Фото А. Некрасова

сообразном использовании кадров полярников. До последнего времени мы теряли много хороших кадров. Производственный опыт не передавался, преемственность в работе нарушалась. Этим, в частности, объясняется недостаточная укомплектованность даже небольших штатов Бюро погоды. В них иногда попадают случайные, недостаточно квалифицированные люди.

В Главсевморпути синоптикам не обеспечено периодическое повышение квалификации. А это мероприятие совершенно необходимо, так как за два-три года работы в Арктике они неизбежно отстают от быстрого продвижения вперед современной науки.

В Восточном секторе Арктики плохо налажена радиосвязь. Это лимитирует сбор метеорологических данных для составления синоптических карт. Например, в Бюро погоды на мысе Шмидта и в бухте Тикси в течение долгого времени на синоптические карты наносились данные всего лишь шести-двенадцати станций. Подобная карта не может служить основанием для ответственной прогностической работы.

Радиосвязь не только должна обеспечить сбор синоптических данных со станций своего района и систематический обмен сводками между полярными Бюро погоды, но обеспечить и уверенный, регулярный сбор метеорологических данных с больших территорий, прилегающих к данному району. Так, например, для Бюро погоды на мысе Шмидта необходимы синоптические сводки из Тикси, Якутска, Анадыря, Нагаева, Камчатки, Сан-Франциско и Хабаровска. Только при этих условиях возможна нормальная работа по анализу атмосферных процессов и предсказанию погоды.

Синоптическая карта большого района теперь особенно нужна для нового вида оперативного обслуживания навигации — прогнозирования состояния льда. Успешно составлять краткосрочные ледовые прогнозы можно, только зная прог-

нозы условий погоды, в частности ветра и температуры, в те же периоды. Однако достаточно хорошо разработанного метода для предсказания погоды на короткие сроки сейчас еще нет.

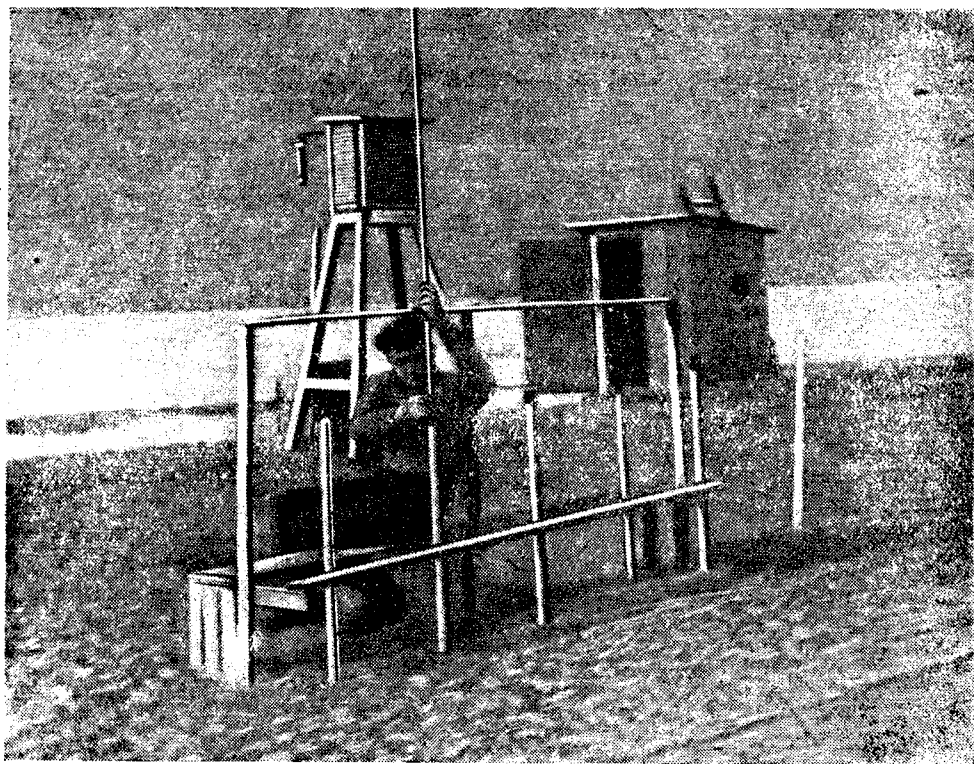
Чем обширнее район будет освещаться данными о наблюдаемой погоде на синоптической карте, тем на больший срок можно сделать заключения об ожидаемых условиях погоды в данном районе. Таким образом, хорошая работа Службы ледовых прогнозов во многом будет зависеть от того, как обеспечена Служба погоды радиосвязью. Правильные же ледовые прогнозы на 3—5 дней во время навигации нередко могут решить успех всей навигации.

Таковы основные недостатки Службы погоды Главсевморпути.

В августе 1940 г. Коллегией Главсевморпути принято решение о передаче Службы погоды в Арктический научно-исследовательский институт. Там создан объединенный Отдел службы льда и погоды. Это мероприятие создает предпосылки для существенного улучшения работы Службы погоды.

В Арктический институт от Управления полярных станций переходит вся Служба погоды, а в Отдел службы льда и погоды войдут все работники местных Бюро погоды. Кроме зимовочного состава, в штат Бюро погоды введены экспедиционные группы, выезжающие на места лишь на период навигации (4—5 месяцев в году). В остальное время они должны работать в Ленинграде, непосредственно в Отделе службы льда и погоды. Таким образом создается резервная группа специалистов, которая по возвращении из экспедиции будет заниматься научно-исследовательской работой, повышать свою квалификацию и т. д. Кроме того, эта группа может служить резервом для подбора людей на зимнюю работу в Бюро погоды. Таким образом частично разрешается основная проблема — сохранение кадров.

Бюро погоды предполагается со-



Вытяжные термометры на полярной станции Уэлен

хранить в тех же пунктах, где они были и раньше. Но, к сожалению, штаты Бюро погоды оставлены прежними, то есть один синоптик и один или два техника-синоптика. Мы считаем что такая «экономия на зарплате» может обойтись для дела очень дорого. Наименьший состав Бюро погоды можно допустить на зиму в три человека, но они обязательно должны быть полноценными, квалифицированными синоптиками. Техников же можно завозить только на навигацию, когда синоптики должны быть освобождены от технической работы.

Руководство Бюро погоды пока не сосредоточено в одном центре, в одних руках. В самом отделе нет оформленного сектора или группы по Службе погоды. В период навигации, когда все специалисты-синоптики уедут на трассу (то есть в течение 4—5 месяцев в году), в отделе некому будет руководить работой Бюро погоды на местах. Это

существенный недостаток организационной структуры.

Еще более усложняется руководство местными Бюро погоды в связи с территориальной оторванностью Отдела службы льда и погоды от руководящих органов Главсевморпути и различных центральных учреждений, имеющих отношение к работе Службы погоды. К таким учреждениям относятся Главное управление гидрометеорологической службы, Центральный институт погоды, Наркомсвязь, Радиоцентр Главсевморпути и другие организации, находящиеся в Москве. Из-за этого значительную часть функций по руководству Бюро погоды на местах приходится передавать «группе информации» Отдела службы льда и погоды, находящейся в Москве. Это можно было бы только приветствовать, если бы штаты этой группы не оставались прежними. Наличие состав работников сейчас может

справиться только с той работой по информации, ради которой и существовала эта группа до сих пор.

Кроме того, часть функций по руководству, повидимому, будет сохранена и за Гидрометотделом Управления полярных станций. Таким образом, Бюро погоды на местах получит тройное руководство, но ни одна из этих организаций не сможет по-настоящему руководить их работой.

Необходимо создать самостоятельный, отчетливо оформленный центр по оперативному и научно-методическому руководству Службой погоды на трассе Северного морского пути. Целесообразнее, видимо, чтобы такой руководящий центр находился в Москве.

До сих пор в Главсевморпути нет синоптического архива, собранного по всей трассе, без которого нельзя проводить никаких научно-исследовательских работ по синоптике. Этот огромный недостаток, допущенный в прошлом, не устраняется и сейчас. Необходимо создать при Арктическом институте такой архив синоптических карт за прошлые годы.

Для архива нужны все четыре карты, выпускаемые за сутки, чтобы тщательно и детально можно было анализировать сравнительно непродолжительные синоптические процессы над морями Советской Арктики. К сожалению, не везде эти карты составляются четыре раза в сутки. Если мы действительно хотим изучать фактический режим погоды, влияние его на операции вдоль Северного морского пути и хотим хорошо предсказывать этот режим, то необходимо регулярно и систематически составлять такие карты.

Необходимо также заново составить четырехсрочные карты и за прошлые годы, примерно с 1934 г., когда сеть полярных станций была уже достаточно развита.

Текущие синоптические карты лучше составлять в том руководящем центре, о создании которого сказано выше. Это позволит нала-

дить систематический контроль как за работой всех полярных станций, так и всех Бюро погоды. Полные синоптические карты за все четыре срока могут составляться и на Диксоне, если там будет создано центральное полярное бюро погоды. Штат для этого должен состоять из трех техников и двух-трех синоптиков в течение круглого года. Кроме того, должен быть, конечно, обеспечен прием соответствующего материала по радио.

Если на Диксоне будут составляться четыре полные синоптические карты в сутки, это повысит качество всей прогностической работы в Карском море. Неудобство здесь заключается в том, что текущий материал трудно будет использовать для научно-исследовательской работы. Этого неудобства можно избежать, если по истечении года пересылать карты в архив Арктического института.

В работе всех полярных Бюро погоды необходимо обеспечить единую систему. Существующий разноречивый в работе, отсутствие четких инструкций и руководств вызывают немало упущений и дефектов. В частности, должна быть введена единая система документации всей работы Бюро погоды. Разработанных, а тем более отпечатанных типографским способом различных форм документации сейчас нет. На местах много труда затрачивают на разработку этих форм, их расчерчивание и т. д.

Радиослужба Главсевморпути обязана обеспечить связью насущные нужды Службы погоды.

Особенно улучшить радиосвязь нужно в Восточном секторе Арктики. Соседние (а может быть, и все) полярные Бюро погоды должны обязательно обмениваться синоптическими сводками. Для каждого Бюро погоды нужно установить необходимый минимум синоптических сводок, систематический прием которых Радиослужба была бы обязана обеспечить.

Существующая сеть полярных станций еще не дает необходимых

данных для нормальной прогностической работы в Арктике. Нужно расширить эту сеть. В первую очередь необходимо создать станции в самых северных пунктах трассы, которые могут дать наиболее ценные данные. Такие станции, как Баренцбург или на острове Рудольфа, для прогнозирования в Карском море имеют гораздо большее значение, чем любая станция, непосредственно расположенная в Карском море. Такое же значение имеет станция на острове Генриетты для Восточного сектора Арктики, поэтому ее необходимо сохранить. Нужно открыть станцию на мысе Молотова (Северная Земля). Важно организовать станции и в устьях больших сибирских рек. Они имели бы тактическое значение в непосредственной работе по обслуживанию морской, речной и воздушной навигации.

Аэрологические наблюдения за последние годы приобрели чрезвычайно большой вес в прогностической работе во всем мире. Сейчас каждый синоптик в своей текущей работе обязательно пользуется аэрологическими данными. Но аэрологические наблюдения в Арктике находятся еще на весьма низком уровне. Сеть полярных станций, производящих эти наблюдения, явно недостаточна. За исключением отдельных пунктов, аэрологические наблюдения производятся нерегулярно и в очень небольшом масштабе.

За последнее время особенно оживленному обсуждению подвергается вопрос о Ледовой службе, о ее организационных формах и взаимосвязи со Службой погоды. Я имею в виду так называемые «оперативные ледовые группы», занимающиеся оперативной, информационной и прогностической работой по ледовому режиму непосредственно на трассе Северного морского пути. До сих пор такие группы были при штабах проводки, а также при местных Бюро погоды. В обоих слу-

чаях они не имели органической связи с этими Бюро погоды.

Решение Коллегии Главсевморпути о передаче всей Службы погоды Арктическому институту, где до сих пор концентрировалась только Ледовая служба, и создание объединенного Отдела службы льда и погоды положат конец этой разобщенности двух смежных разделов обслуживания мореплавания в Арктике. Совместная работа прогнозистов-гидрологов и синоптиков, несомненно, повысит качество ледовых прогнозов и поможет выработать соответствующие методы.

Но нельзя забывать, что Служба погоды имеет и свои самостоятельные задачи, не только связанные с прогнозированием ледовых условий. Обслуживание мореплавания и авиации данными о погоде попрежнему остается основной задачей Службы погоды. Прогнозирование погоды на 3—5 дней, необходимое для прогнозов состояния льда, является совершенно самостоятельной задачей как по методам ее разрешения, так и в организационном отношении. Этой работой должны заниматься специальные синоптики, так как нельзя смешивать предсказание погоды на ближайшие 30—36 часов и на 3—5 дней. Мы считаем, что синоптик, выезжающий вместе с гидрологом на трассу в Бюро погоды на время навигации для обслуживания Ледовой службы, не должен использоваться в текущей оперативной работе этого Бюро погоды.

При штабе морских операций также необходимо, по нашему мнению, сохранить такую группу в составе синоптика и гидролога в качестве консультантов. Иначе начальники операций, вынужденные непрерывно изменять места своего нахождения, не смогут получать правильного представления о фактических ледовых условиях и погоде, а также о предстоящих их изменениях.



ПЛАВАНИЕ ЭКСПЕДИЦИОННОГО СУДНА „АКАДЕМИК ШОКАЛЬСКИЙ“



Наряду с другими экспедициями в навигацию 1940 г. Арктический научно-исследовательский институт Главсевморпути организовал экспедицию в море Лаптевых. Расположенное в средней части Северного морского пути, море Лаптевых, как и Восточно-Сибирское, является более труднодоступным и менее изученным, чем Карское или Чукотское море. Успех плавания в море Лаптевых или в Восточно-Сибирском море во многом зависит от ледовых условий, сложившихся в Карском и в Чукотском морях. Этим и объясняется, что до сих пор почти не удавалось осуществить специальные экспедиции по изучению этих морей. Все, что мы знали о море Лаптевых, было добыто главным образом из попутных наблюдений, сделанных с судов, проходивших через это море преимущественно с транспортными целями. Поэтому работа, проделанная экспедицией в море Лаптевых, имеет большое значение для изучения и освоения Северного морского пути.

Эта экспедиция была проведена на экспедиционном судне «Академик Шокальский» (капитан Д. М. Аполюнов). Ею произведена рекогносцировочная гидрологическая съемка значительной части моря Лаптевых. Работа носила комплексный научный характер; кроме гидрологических, велись также магнитные, гравитационные и многие другие наблюдения.

Экспедиции пришлось преодолеть ряд трудностей. Каждая из них угрожала полностью сорвать навигационный план судна. Эти по-

мехи начались с непроизводительного захода судна из порта приписки, Мурманска, в Архангельск, где были заготовлены продовольственные запасы экспедиции. На другой день после выхода из Архангельска в Белом море на судне поломались (повидимому, о плавник) три лопасти винта. Из-за этого ему пришлось зайти в одну из бухт Белого моря, где оно было поставлено на осушку¹. Все это оттянуло начало работ на целых три недели. Во время рейса поломался еще вал масляного насоса, что вызвало шестидесятичасовой простой судна², а за несколько дней до начала плавания в проливе Вилькицкого вторично поломалась об лед лопасть гребного винта.

Особенно же отрицательно сказался на всей работе экспедиции непроизводительный простой судна в Архангельске из-за длительных процедур, связанных с получением продовольствия и горючего, а также вторичное повреждение винта, из-за которого в течение всего дальнейшего плавания машина работала только средним и малым ходами.

На обратном пути, когда судно было только в районе острова Уединения, несмотря на принятые предосторожности, дейдвуд стал давать сильную течь. Машиной можно было пользоваться только при работе самым малым ходом (скорость 1—2 узла). С тех пор нам

¹ Пользуясь приливо-отливами, экипаж судна и экспедиционный состав в течение двух суток своими силами заменили поврежденный винт новым.

² Новый вал для масляного насоса был изготовлен на ледоколе «И. Сталин» по чертежу, переданному по радио. На наше судно его доставил ледокол «Ленин».



Экспедиционное судно «Академик Шокальский» на осушке в одной из бухт Белого моря

Фото Я. Гаккель

пришлось рассчитывать на ветер и паруса, а машину побережь для подхода к берегу. Из-за долго державшейся штилевой погоды и неблагоприятных ветров «Академик Шокальский» только через три недели смог преодолеть последнюю тысячу миль и войти в Мурманск.

Экспедиция выполнила 164 гидрологические глубоководные станции при плане в 138 станций. В судовой гидрохимической лаборатории сделано 3 997 различных анализов (вместо 2 760 по плану). План работ экспедиции перевыполнен почти по всем показателям.

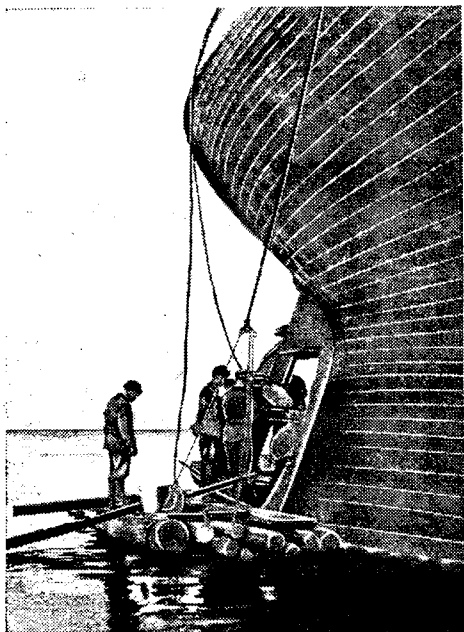
Опытные гравитационные наблюдения во время рейса на судне такого типа проводились впервые. Они делались С. Е. Александровским при помощи нового маятникового прибора его же конструкции и дали положительные результаты.

Сверх плана экспедиция сделала два разреза вдоль западной границы пролива Вилькицкого и от мы-

са Неупокоева к мысу Желания. Не предусмотрен был планом и заход на острова Гейберга, откуда «Академик Шокальский» снял по окончании навигации персонал наблюдательного пункта. Попутно здесь удалось нанести на карту северную группу островов Гейберга. Число их и положение на прежних картах считались сомнительными. Нанесены на карту также острова, обнаруженные с борта «Академика Шокальского» при подходе его к проливу Шокальского³.

Произведено большое число астрономических обсерваций (1 425 высот светил, измеренных в 218 точках). Благодаря им все сделанные наблюдения нанесены на карту с максимальной точностью. Такое большое количество астрономических обсерваций удалось сделать потому, что на «Академике Шо-

³ Повидимому, это так называемые острова Опасные, положение которых также считалось сомнительным.



Смена гребного вала на судне «Академик Шокальский» во время отлива

Фото Я. Гаккель

кальском», помимо обычных методов определения места корабля, применялся метод, практикующийся в авиации, — при помощи авиасекстанта. Этот прибор, хотя и с меньшей точностью, позволяет делать обсервацию даже тогда, когда естественный горизонт закрыт туманом. А такая погода в Арктике, как известно, преобладает.

Во время экспедиции проведено более 500 наблюдений над магнитным компасом. После дальнейшей обработки вместе с магнитными наблюдениями, произведенными со льда и с берега, они послужат исчерпывающим материалом для изучения поведения магнитного компаса в Арктике (изменения девиации). Магнитный компас в Арктике работает по-иному, чем в средних широтах, и там им пользоваться очень трудно. На судне «Академик Шокальский» магнитному компасу уделялось большое внимание. Время от времени материалы наблюдения над ним обрабатывались, и в распоряжении судоводителя всегда имелась свежая таблица девиации.

При общем перевыполнении плана работ судно покрыло 5 300 миль вместо плановых 5 500. Это частично объясняется тем, что из Архангельска в море Лаптевых и обратно в Мурманск (не заходя на Диксон) судно «Академик Шокальский» прошло кратчайшим путем — вокруг мыса Желания и мыса Непокоева — и через пролив Вилькицкого, вопреки традициям, северной его частью, где обычно никто не ходит.

Выбранный вариант пути частично позволил наверстать время, потерянное при снаряжении экспедиции в порту отправления. Так, несмотря на трехнедельное запоздание, связанное с выходом в море и со сменой винта в Белом море, пролив Вилькицкого мы прошли с опозданием всего лишь в 6 дней по сравнению с плановым сроком.

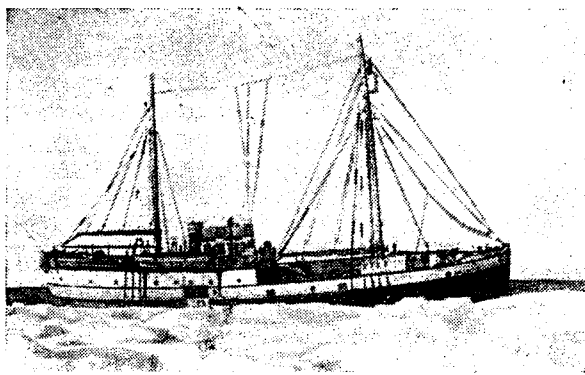
Интересно привести еще некоторые цифры. На все стоянки на многочисленных гидрологических станциях, то есть на свои основные работы, экспедиция затратила в общей сложности всего 101 час, а на одну стоянку в Архангельске, куда судно заходило для снабжения продовольствием и горючим, пришлось затратить 223 часа. Вот где попусту тратят драгоценное время, золотые дни арктической навигации, все суда, уходящие в Арктику. Такой порядок (вернее, беспорядок) работы наших снабженческих организаций — Арктикснаба и торговых контор — стал неизменной традицией. Например, если все операции по снабжению маленького судна небольшими запасами продуктов и горючего производятся за 9 суток, это считается достижением. Обычно же на такие операции уходит 10—12 суток.

Это тем более странно, что все как будто заготовлено заранее. Есть и разрядки, и фонды, и товар уже расфасован, и счета выписаны. Аппараты этих контор в период подготовки к навигации работают официально без выходных дней, по 12 часов, а неофициально — и того больше. Все как будто работают по-ударному.

Команды судов выделя-
ют специальных толкачей
для проталкивания много-
численных экземпляров на-
рядов, накладных, счетов и
прочего через различных
товароведов, «завов», «по-
мов», «бухов», через скла-
ды, конторы, разбросанные
по всему городу и приго-
родам. Нужно согласовать
каждый мелкий вопрос и
получить целый ряд под-
писей на каждой бумажке
после прохождения всех
звеньев сложной цепи, от
начальника конторы или
начальника Арктикснаба до заве-
дующего складом. Часто быва-
ет, что того или иного товароведа или
зава на месте не застанешь, и его
приходится разыскивать по всему
городу и в пригородных складах.

К сожалению, это повторяется
из года в год, и успех всей
навигации сплошь и рядом
продолжает предрешаться
не в Арктике, а в Арктик-
снабе.

Работники некоторых полярных
станций, как это ни странно, до сих
пор еще не знают, что основная
обязанность станций — обслужи-
вание судов, находящихся в море.
Некоторые станции не несут судов-
ых вахт, а если и несут, то фор-
мально, не следя за эфиром. На-
пример, капитану «Академика Шо-
кальского», подходившему темной
сентябрьской ночью к острову Уеди-
нения в свежую погоду, потребова-
лось узнать, горит ли на острове



Судно «Академик Шокальский» у ледяного поля
Фото Я. Гаккель

маячный огонь. Несмотря на то что
судно находилось близко к стан-
ции, прямой связи с ней даже в
срок судовой вахты установить не
удалось. Пришлось посылать теле-
грамму на остров Уединения через
Диксон (!).

Аналогичные эпизоды происходи-
ли при попытках связаться с поляр-
ной станцией мыса Желания, когда
наше судно находилось в Баренцо-
вом море, поблизости от станции.
Последствия от такой «работы» от-
дельных полярных станций могут
быть очень печальными.

Подобные серьезные недостатки
в работе отдельных звеньев систе-
мы Главсевморпути должны быть
изжиты в кратчайший срок. Они
крепко тормозят выполнение ответ-
ственной задачи, стоящей перед
полярниками в 1941 г., — произво-
дить по Северному морскому пути
сквозные (с востока на запад и об-
ратно) и двойные рейсы судов в
одну навигацию.



НА ПАРОХОДЕ „ЮКАГИР“



Впервые на «Колымскую землю», открытую русскими казаками лет триста назад, в истощенную, ограбленную «соболиной казною» страну пришли большевики — строить города и поселки, прокладывать новые дороги, развивать промышленность и земледелие, возродить вымиравшие прежде народности.

На наших глазах развивается огромный край, тающий в себе неисчислимые богатства.

Приятно сознавать, что в этой большой стройке есть частица и твоего труда, твоих усилий. Больше пяти лет работаю я на Колыме. Колымский флот, играющий большую роль в освоении Крайнего севера, создан в последние десять лет. Огромная река, о которой еще встарину говорили, что «Колыма-де река велика есть, с Лену реку», стала судоходной. Даже в стремительные и порожистые ее верховья теперь заходят суда. Речные караваны с техническими и продовольственными грузами появляются нынче и у Сеймчана, и у Среднишкана, и возле Усть-Утинного.

Колымо-Индигирское пароходство — одно из самых молодых пароходств в нашей стране. В 1931 г. капитан А. П. Бочек переключил с Лены на Колыму первый пароход «Ленин». Этим было положено начало Колымскому флоту. Спустя год на Колыме появились пароходы «Тунгус» и «Юкагир». С тех пор ежегодно с Качугской судовой верфи перегонялись сюда пароходы, катеры, баржи и кунгасы.

Колымо-Индигирское пароходство насчитывает теперь свыше 20 пароходов, множество катеров и около 200 барж.

Из года в год растет население этого недавно пустынного края. В одной только Новой Зырянке, где находится управление нашим пароходством, около тысячи постоянных жителей. Быстро строятся Лабуя. Везде новые школы, клубы, больницы, жилые дома. В последние годы мы создали даже свои молочные, свиноводческие и птицеводческие фермы. Недавно в Лабуе появились огурцы и редис, выращенные на колымской земле.

До приезда на Крайний север мне никогда не приходилось работать речником — по образованию я штурман дальнего плавания. Речное судоходство имеет много своих довольно сложных особенностей. Прежде чем начать командовать судном, надо было кое-чему поучиться у речников. Я пошел в помощники к старому,

хорошо знающему речное дело капитану «Юкагира» В. В. Казанцеву.

В те годы на Колыме не было никакой обстановки — суда водили по береговому приметам. Выручали только глаза, наблюдательность да знание реки. Целыми сутками не покидал я вахты, изучая все капризы реки и тщательно заносив все замеченное в записную книжку.

Но и сейчас, хорошо зная Колыму, я попрежнему внимательно присматриваюсь к фарватеру. Атлас Колымы издан в 1928 г. и с тех пор ни разу не корректировался. Приходится в него самому то и дело вносить поправки.

За двенадцать лет река заметно изменилась. В иных местах она за одну навигацию два-три раза меняет свое русло. В нижнем плесе — от устья до Средне-Колымска — Колыма достаточно глубока для речных пароходов. Суда с осадкой в 1,5 м могут пройти на всех перекатах даже в малую осеннюю воду. И все-таки судоводители нередко садятся здесь на мель.

В прошлом году, например, из бухты в реку вошел моторный катер «Максун». Осадка у него всего 60 см, но он тотчас же умудрился наскочить на мель. Были еще случаи, когда капитаны даже в ясную погоду, отлично видя ограждения кос и всю береговую обстановку, сажали суда на мель.

С «Юкагиром» этого не случалось.

Большей частью садятся на мель в туман. Берега, бакены, створные знаки и перевальные вехи — все обволакивается густой, плотной пеленой тумана. В июле и в августе, в самый разгар навигации, туманы на Колыме довольно частое явление. В туман и ночью некоторые капитаны категорически отказываются вести судно.

Однако в условиях навигации на Крайнем севере, длящейся не больше двух-трех месяцев, дорог каждый час, каждая минута. Терять на ночную стоянку 6—7 часов совершенно нецелесообразно.

Команда «Юкагира» работает в любую погоду, в любое время дня и ночи.

Ночью и в туманы плавать только под наметку¹ — таков закон, который неотступно выполняет палубная команда «Юкагира». На Колыме, где нет лоцманской службы, где капитаны в этом отношении предоставлены самим себе, наметка совершенно необходима. Тем более она необходима такому пароходу, как «Юкагир», с осадкой в 2,1 м.

Между Средне-Колымском и Кардуко-

¹ Наметка — шест с делениями, при помощи которого измеряются глубины реки во время плавания парохода.

во на каждом шагу караванам угрожают перекаты. Воды здесь в обрез, а перекаты узкие, с крутыми поворотами. Малейшая олошность — и баржа на мели.

Ночью и в туман приходится уменьшать ход, но плавание не прекращается. Если случайно и наскочишь на мель, то при скорости в 3—4 км в час можно легко сойти с злополучного места, дав полный ход назад.

Основная гарантия безопасности в нашей работе — это наметка. У нас даже сложилась такая поговорка: «На бакен надейся, а сам не плошай».

Осенью 1938 г. «Юкагир» шел последним рейсом вверх по Колыме. Неподалеку от заимки Помашкино вахтенный мапрос обнаружил подозрительное место. Другой и не обратил бы на него никакого внимания. По бакенам, отстоявшим довольно далеко от этого места, выходило, что здесь достаточно глубоко. «Юкагир» сейчас же застопорил ход и отдал якорь. Вслед за этим мы спустили шлюпку, чтобы проверить фарватер. Место оказалось действительно опасным. Пришлось прокладывать другой путь.

Случалось иногда на другой же день возвращаться по тому же изученному нами пути, но глубины мы брали неизменно: лишний раз проверить никогда не мешает.

Наметка помогает рулевому. На узких перекатах рулевой обычно нервничает. Идешь буквально «впритирку» к близко расположенным бакенам. Сойдешь немного в сторону — и судно на мели. Иначе чувствует себя рулевой, если он знает, что на вахте стоит опытный наметчик. Короткие сообщения наметчика — лучший ориентир для рулевого. Судно можно вести твердой, уверенной рукой.

Дело это хлопотное, тяжелое, и поэтому судоводители зачастую отказываются от наметки. Но в таком случае они всегда стоят перед опасностью или аварии, или непроизводительной стоянки.

При буксировке барж на Колыме мы из года в год первополняем рейсовый план. В каждый рейс берем в полтора раза больше груза, чем нам полагается. При этом мы нисколько не теряем в скорости.

Двухсототонный «Юкагир» должен, по правилам, брать 700—800 т груза — по 3,8 т на индикаторную силу. А он берет воз в 1100 т.

Мы достигли этого простейшими мероприятиями.

Все наши рейсовые пароходы пользуются буксиром длиной в 200 м. Баржа при этом находится на близком расстоянии от судна. Струя воды, поднимаемая винтом, неизбежно ударяется в баржу, тормозя ее ход.



Поселок Лабуга в 1940 г.

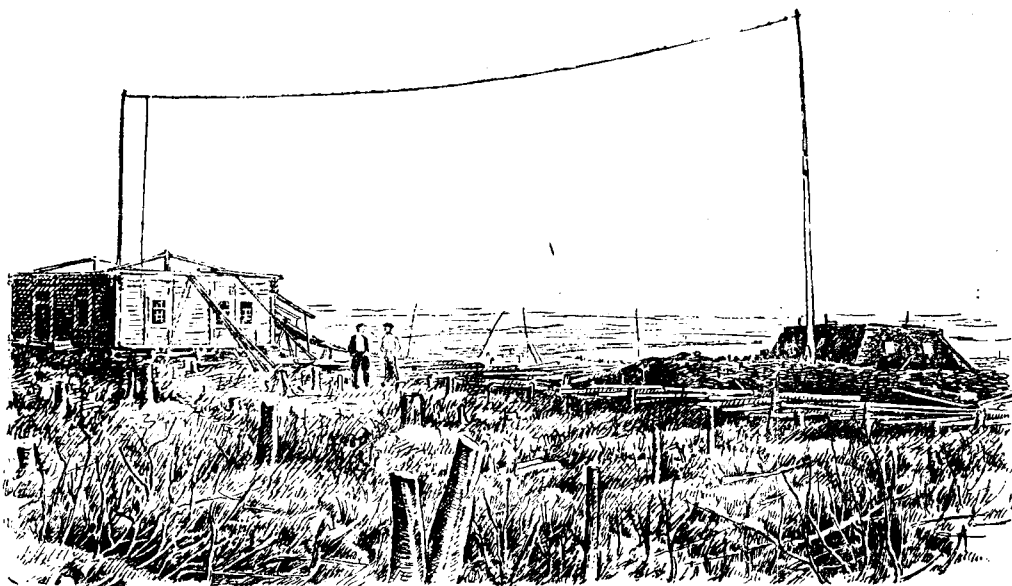
Не лучше ли удлинить буксир? — думалось мне. Струя от винта еще до встречи с баржей потеряла бы свою силу, и каравану осталось бы только преодолеть течение реки.

Мое предложение нашло горячую и единодушную поддержку команды. Буксир увеличили на 100 м, и баржи пошли свободным плавным ходом. Уже в следующий рейс мы буксировали свыше 1000 т груза.

Такой буксир теперь применяют почти на всех судах нашего пароходства. Однако увеличенный буксир можно применять только в нижнем плесе Колымы. В верхнем плесе, изобилующем крутыми поворотами, удлиненный буксир может принести много неприятностей. Баржу легко может забросить на мель или в протоку.

Успех рейса в значительной мере решает правильно составленный караван. Идя вниз по реке, мы берем иногда на буксир до 20 барж. В таких случаях каждая баржа должна быть поставлена на свое место.

Получив план-приказ, мы внимательно выясняем осадку каждой баржи. Баржи с наибольшей осадкой мы ставим впереди, а с наименьшей — сзади. Благодаря



Старая и новая радиостанции в Лабуге

этому задние баржи легко идут на разрезанной воде.

Опыт нас учит, что на мелководье судоводитель должен ориентироваться не столько на свое судно, сколько на идущие следом баржи. Статистика показывает, что большинство происшествий происходит из-за барж. У парохода осадка 1,2 м, а нагруженная доотказа баржа имеет двухметровую осадку. Иногда получается, что пароход проходит по мелководью, а караван барж застревает на этом же месте.

Весной, до прихода морских судов, «Юкагир» совершает рейсы на Колыме, а в конце июля — начале августа выходит на рейд.

Рейдовая работа длится в Амбарчике полтора-два месяца. До ледостава (то есть не позднее 25 сентября) надо успеть войти в затон. В последний рейс пароходы идут уже по льду. Каждая минута тут дорога.

В сутки на рейдовой работе мы совершаем двенадцать рейсов — по пять-шесть рейсов за вахту.

Как правило, «Юкагир» снимается с якоря и дает полный ход по первому же гудку морского судна. Время мы тратим лишь на выборку якоря. Через 3—4 минуты после гудка «Юкагир» уже подходит к борту морского судна.

Раньше бывало слышат гудок, и только тогда начинаются сборы. Бегают, суетятся, а толку мало — машина остыла. На прогрев машины уходило, по самым скромным подсчетам, 20—30 минут.

Мы с механиком стали обмениваться мнениями — нельзя ли машину всегда держать под парами. Механик предложил простой план: время от времени проворачивать машину, чтобы она не остывала;

тогда она постоянно будет в полной готовности.

С того дня у нас машина всегда подерживается в горячем состоянии. Уходя с мостика, я отдаю распоряжение: «Машину — в трехминутной готовности», и не было еще случая, чтобы это распоряжение осталось невыполненным. На одном этом «Юкагир» ежедневно экономит несколько часов.

А взять, например, выборку буксира.

По моим наблюдениям, на это дело уходит обыкновенно не меньше 15—30 минут, между тем время на эту операцию можно сократить втрое.

«Юкагир» пользуется двумя ходовыми буксирами — коротким и легким для штилевой погоды и более толстым для работы при свежей погоде. На легком буксире устроена гаucha (петля), которая позволяет обходиться без крепления буксира «восьмеркой» на кнехтах. Мы уже несколько лет применяем этот способ, и он ни разу нас не подвел. В шторм, разумеется, пользуемся тяжелым буксиром, и тут уже без «восьмерки» не обойдешься.

На рейдовой работе крайне важно следить за правильной укладкой буксира. Наспех брошенный буксир — враг рейдовика.

Котел на «Юкагире» старый, пониженной паропроизводительности. Несмотря на это, мы сумели все же за последнюю навигацию сэкономить 175 т угля. Мы этого добились главным образом во время работы на рейде. Давление в котле полагается держать по норме в 12 атмосфер, а мы решили снизить давление до 10 атмосфер. Скорость от этого не убавилась.

До последнего времени много пришлось нам повозиться с привальными брусьями. Во время шторма при швартовке они ударялись о толстую обшивку морских судов

и каждый раз ломались. Привальные бруссы приходилось менять каждый год, а то и несколько раз в навигацию.

Теперь мы от этого избавлены. Привальные бруссы мы устроили такие же, как и на флагмане «И. Сталин», прочные и надежные. Прежде привальные бруссы крепились к борту только лапками и болтами. А сейчас в скуловой носовой части примерно через каждый метр на лапки надевается коробчатая скоба из листового железа. Такая скоба хорошо предохраняет брус от разрушения.

Старший механик «Юкагира» Краснов — образец подлинного стахановца. Своим успехом пароход прежде всего обязан машинной команде, работающей под руководством т. Краснова. Стахановцы «Юкагира» — помощник механика Любенко, кочетар Зуев, масленщики Рогов и Родин — все воспитанники Краснова.

Федора Ипатьевича Краснова трудно представить себе без дела, на отдыхе. Он вечно занят: сегодня ему надо промыть котел, завтра он уже хлопочет над какой-то сломавшейся шпилькой, а то вдруг, освободившись от «текущих дел», начинает работать над каким-либо новым приспособлением. Недавно, например, он устроил на «Юкагире» водогончик для конденсации пара. Отработанные пары, выведенные за борт, раньше окутывали судно целым облаком и очень мешали в работе. Теперь пары после конденсации в

водогончике выходят наружу в виде безобидной струйки воды.

Самый строгий и требовательный осмотр машинного отделения никогда не обнаружит здесь даже следов технической нечистоты. Машина всегда содержится в порядке, смазка производится вовремя, пар в котле на норму. Команда постоянно следит за водомерными стеклами, за упорными подшипниками и т. п. При смене вахты топки всегда вычищены, а мусор, зола и шлак из топок сразу же выбрасываются за борт. В точно установленное время — не реже одного раза в месяц — производится промывка котла.

В предварительной дефектной ведомости, которую мы начинаем составлять с первых же дней навигации, регистрируются все поломки, даже самые незначительные, все неисправности. Осенью эти предварительные записи кладутся в основу судоремонтной дефектной ведомости. К осуждению и окончательному уточнению этой ведомости привлекается вся команда. Такой порядок подготовки к ремонту гарантирует судно от всяких случайностей, связанных с «забывчивостью».

Пароход «Юкагир» признан лучшим в Колымо-Индибирском пароходстве. Наше судно работает безаварийно. Судоремонт 1939/40 г. мы закончили еще в апреле, на 20 дней раньше срока. «Юкагир» получил за это переходящий вымпел пароходства.

А. Леликов

А. ЛЕЛИКОВ

Зам. начальника Колымо-Индибирского пароходства

УРОКИ НАВИГАЦИИ НА КОЛЫМЕ



навигацию 1940 г. вскрылись большие недостатки в работе Колымо-Индибирского пароходства.

Правда, план перевозок грузов в тоннах, тонно-километрах и по доходам от перевозок был перевыполнен. Однако пароходство в

1940 г. все же не использовало всех возможностей. За навигацию не был выполнен ни один эксплуатационный измеритель работы флота. Производительность одной лошадиной силы в валовые сутки составляла только 62,3%. Ходовое время заняло лишь 40,1% всего эксплуатационного времени. Все эти цифры показывают, что флот на Колыме используется крайне неэффективно.

За навигацию произошло 77 аварий, давших убытков в 58 тыс. рублей. Это говорит о слабой судоводительской квалификации

некоторых речников и об отсутствии должной трудовой дисциплины среди плавсостава. 35 аварий произошло из-за неправильного управления судами, халатности комсостава, из-за того, что одновременно не были приняты меры предосторожности.

По этим причинам 32 судна вынуждены были стать на ремонт в затоны еще в середине навигации. В конце же навигации многие пароходы и баржи не смогли попасть в намеченные по плану места стоянки. Они вынуждены были зимовать и ремонтироваться на случайных пунктах, не имеющих ни акватории для весеннего стоянки, ни оборудования для ремонта.

Общие аварийные потери выразились в 31 367 сило-суток. Анализ аварий показывает, что многие из них произошли из-за одних и тех же ошибок, допущенных судоводителями.

Чтобы предотвратить аварийность, прежде всего нужно улучшить обстановку пути. В будущую навигацию обязательно

надо ввести световую обстановку, увеличить количество береговых пловучих знаков и т. д. Это обеспечит безопасное плавание в любое время дня и ночи. Фарватер Колымы сильно засорен корчами. Зимой нужно построить корчеподъемники для обслуживания главным образом среднего и верхнего плесов.

В 1941 г. необходимо перестроить работу обстановочных партий, укрупнив их участки с 40—50 км до 130—150 км, предоставив в распоряжение каждой из них катер. На нем старшина обстановочной партии обязан беспрерывно объезжать свой участок, исправлять пловучую обстановку и проводить караваны судов. Лучшие из освобождающихся старшин должны быть направлены на перекаты, чтобы постоянно за ними наблюдать и проводить через них суда.

До сих пор мы пользуемся атласом, составленным по материалам экспедиции 1929 г. Естественно, что за это время русло реки настолько изменилось, что плавать с таким атласом становится трудно. Тщательно прокорректировать этот атлас — первейшая задача пароходства.

Однако все эти мероприятия не могут разрешить проблему коренного улучшения судоходных путей Колымы, особенно на плесе Зырянка—Переправа.

На Колыму обязательно нужно доставить землечерпалки, чтобы углубить фарватер на перекатах до глубин, позволяющих плавать судам с полной нагрузкой в продолжение всей навигации.

8 аварий в 1940 г. произошло из-за плохого качества судоремонта.

Качество ремонта — вот сейчас главное в работе заводов.

Нужно линейных механиков сделать ответственными за приемку деталей. Они должны запрещать ставить на суда детали пониженного качества. Необходимо ввести премиальную систему оплаты труда, по которой все работы, принятые с оценкой «отлично», должны оплачиваться по повышенным расценкам. Это будет стимулировать повышение качества выпускаемой продукции.

В навигацию 1940 г. в Колымо-Инди-гирском речном пароходстве не было, по существу, навигационного и месячного графика работы флота. Не было также и порейсового планирования.

На 1941 г. необходимо составить оперативный навигационный график работы флота, планировать работу судна не по средним навигационным измерениям, а на основе провозной способности флота. Планы-приказы необходимо выдавать на рейс на основе паспортных характеристик судов.

Премиально-прогрессивная система оплаты труда плавсостава должна предусматривать премирование за перевыполнение месячных планов судами.

Пароходство сможет провести эти мероприятия, если перестроит всю диспетчерскую работу по руководству флотом и введет круглосуточные диспетчерские дежурства. Роль диспетчера должна под-

няться до уровня действительного руководителя речными операциями.

Необходимо в корне перестроить и коммерческую работу в пароходстве, улучшить коммерческую документацию. Максимально должна быть поднята ответственность шкипера и кладовщика за сохранность груза, за его качественное хранение, исключая возможность подмочки и порчи.

Все работники, которые принимают, перевозят и хранят грузы, должны пройти курсы техминимума. Очень важно выпустить для них специальную популярную брошюру о правилах низовой коммерческой работы.

В навигацию 1941 г. пароходство должно перевозить лес в плотках непосредственно до морских судов, без перевалки его в низовых Колымы на баржи. Выводить плоты в Восточно-Сибирское море, в котором часто бушуют штормы, конечно, рискованно, и это будет производиться впервые. Однако освоение морской сигарообразной или пучкообразной сплотки разрешит и эту задачу. Если принять, что на морские суда пойдет с верховьев Колымы до 12 тыс. кубометров леса, экономия от предполагаемой операции, помимо освобождения тоннажа в 40 тыс. тонносуток, выразится в 1 млн. рублей (учитывая дополнительные затраты на усиленную сплотку). Подготовкой этого вида сплава нужно заниматься уже сейчас и за зиму сплотить сигарообразные и пучкообразные плоты для отправки их весенней водой.

До сих пор горючее по Колыме перевозилось только в таре. Это задерживало погрузо-разгрузочные работы на рейде реки и приводило к утечке при разливе и перевозке до 10% горючего. В будущую навигацию горючее должно перевозиться наливом. Для этого в зиму 1941 г. две железные баржи должны быть переделаны в наливные.

Анализ простоев флота показывает, что максимальные простои падают на ожидание погрузо-разгрузочных работ. Осуществляемая сейчас механизация погрузки угля на Зырянке (траншейно-транспортная) по самым минимальным подсчетам, увеличивает нормы в два раза. Благодаря этому резко сократятся стоянки флота.

В навигацию 1940 г. порт Амбарчик выполнил нормы грузовых работ по всем морским судам в среднем на 141,3%. Только по одному судну «Ванцетти» фактическая стоянка превысила плановую. Дальнейшее сокращение стоянок флота в Амбарчике должно идти такими путями: не менее 80% всего грузооборота порта должны составить грузовые операции с морскими судами непосредственно на речные, минуя берег; не менее 70% нормы угля также должно подаваться на морские суда прямо с борта баржи.

Стоянки морских судов под выгрузкой на рейде порта Амбарчик могут быть доведены до 70% существующих плановых норм за счет пополнения порта необходимым рейдовым тоннажем.

Четкость перевалочных работ в порту

Амбарчик зависит от портов отправления. В навигацию 1940 г. на пароходе «Революционер», прибывшем с запада, скверно были погружены генеральные грузы (положены они были не по коносаментам, не по портам назначения — из-за этого пришлось лишний раз переваливать грузы на берег для сортировки). На многих пароходах партии грузов, предназначенные для ближайших к Амбарчику пристаней, были положены сверху, и при перевалке на речные баржи они оказывались внизу, в трюме баржи. На пути следования речных казанов приходилось производить внутреннюю перевалку. При утверждении карт-планов следует это учитывать и распределять грузы в трюме в последовательно-сти пристаней назначения.

Арктикснаб в 1940 г. отправил все грузы на последних пароходах. В связи с юзным временем невозможно было их как следует рассортировать. По Колыме был сорван завоз в загон Сеймчан, так как навигация на верхнем плесе закрылась 15 сентября. Грузы же для него пришли в Амбарчик в конце первой декады сентября и, естественно, не могли дойти до назначения.

Контроль исполнения, то есть инспекторские осмотры судов, в прошлую навига-

цию не производился. Пароходство должно ввести систематические — не менее трех раз в навигацию — инспекторские осмотры судов. Для этой работы нужно подбирать высококвалифицированных капитанов-наставников и действенный судовой надзор, систематически проверяющий состояние судна.

В 1940 г. 1 032 сило-суток, или 15,5% всего навигационного времени, буксиры верхнего плеса Сеймчан—Зырянка потеряли на погрузке топлива (дров). Расчеты показывают, что при переходе на уголь на стоянки уйдет всего 4—5% навигационного времени.

Несмотря на дорогостоящий уголь, обшая экономия от перехода флота верхнего плеса с дров на уголь выразится в 129 тыс. рублей. В 1941 г. надо все суда перевести на уголь.

Зимой пароходство должно пропустить через курсы техминимума (без отрыва от производства) 190 человек. Из местных жителей предполагается подготовить 50 человек плавсостава. Все условия, для того чтобы выполнить эту программу, у нас есть. Нужно только организовать это дело и постоянно контролировать его выполнение.





ПОЛЯРНАЯ АВИАЦИЯ НА СЛУЖБЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Л. КРУЗЕ

Пилот полярной авиации

СУХОПУТНЫЕ САМОЛЕТЫ В АРКТИКЕ¹



В 1941 г. будут вводиться двойные рейсы грузовых и транспортных судов. Чтобы обеспечить нормальное проведение этих рейсов, нам нужно перестроить свою работу, мобилизовать все силы, все резервы.

Новые требования предъявляются и к полярной авиации. Полярные летчики должны всесторонне осветить ледовой разведкой трассу Северного морского пути.

Самолеты полярной авиации своей многолетней практикой доказали, что их роль в освоении Северного морского пути и в развитии народного хозяйства Крайнего севера очень велика. С каждым годом возрастали объем и интенсивность работы полярной авиации. Соответственно этому увеличивались ее самолетомоторный парк и техническое оснащение.

Однако как и в какое время года мы летаем в Арктике?

Весь самолетный парк обычно значительную часть времени простаивает, то выжидая ледостав, то пережидая ледоход. Это значит, что весной и в первую половину

лета, а затем, начиная с ранней осени вплоть до зимы, самолеты фактически не обслуживают морскую навигацию. В самые трудные и напряженные времена года авиация в Арктике обычно отсутствует.

При переходе морского флота на двойные рейсы суда будут значительно раньше начинать навигацию и как можно позже ее заканчивать. Аналогично этому и самолеты должны, не считаясь ни с ледоходами, ни с ледоставами, начинать разведку ранней весной и заканчивать ее уже в зимних условиях.

Готова ли наша авиация к такой работе?

Прежде чем ответить на этот вопрос, необходимо проверить наше техническое оснащение. К сожалению, в большом самолетомоторном парке полярной авиации наряду с прекрасной материальной частью имеются еще самолеты, качество которых недалеко ушло от «рабской» техники.

Это своего рода самолетные «гибриды», на которых с трудом можно летать зимой на лыжах, а летом на поплавках. Специфические особенности этих «гибридов» совершенно исключают возможность использовать их на основной нашей работе, то есть на ледовой

¹ Статья печатается в порядке предложения.

разведке и на дальних транспортных магистралях.

В основном же полярная авиация располагает двумя резко различными типами самолетов: морскими и сухопутными. Какой из них лучше и выгоднее использовать в Арктике? Какой тип самолета сможет полнее и в то же время рентабельнее обслужить возросшие требования народного хозяйства Севера?

Этот вопрос неоднократно дискутировался в кругах полярной авиации и всегда решался в пользу гидросамолетов. Здесь в первую очередь сказывалась традиция — уже 20 лет полярные летчики летают в Арктике почти исключительно на гидросамолетах. И это понятно: работы в прошлом было значительно меньше, и протекала она почти исключительно летом.

Центральными путями сообщения на Севере являются многоводные реки и моря, у берегов которых сосредоточены все население и все промышленные пункты. Поэтому для связи со всеми этими пунктами наиболее удобным был гидросамолет.

Морские машины имели много преимуществ по сравнению с тогдашними сухопутными самолетами. Во-первых, при эксплуатации гидросамолетов не нужно было производить довольно значительных затрат на строительство и оборудование аэродромов. Во-вторых, работая в основном только летом, гидросамолеты гарантировали безопасность полетов над морем. И, в-третьих, морские машины располагали большей дальностью полета и грузоподъемностью, чем сухопутные машины того времени.

Так возникла легенда о том, что в Арктике может работать только гидросамолет, а сухопутные машины неприемлемы.

Однако быстро развивающееся народное хозяйство Севера требовало от полярной авиации, чтобы ее самолеты летали не только летом, но и зимой, поддерживали регулярную связь с населенными пунктами в течение круглого года. Эти тре-

бования оказались не под силу гидросамолетам. Им пришлось уступить этот участок работы сухопутным машинам. Первые робкие попытки летать зимой быстро превратились в большую разведывательную и регулярную транспортную работу.

На сухопутных машинах отважные советские летчики достигли Северного полюса, снимали людей с дрейфующих караванов судов, оказывали помощь вмерзшим судам, доставляли почту и грузы на самые отдаленные зимовки.

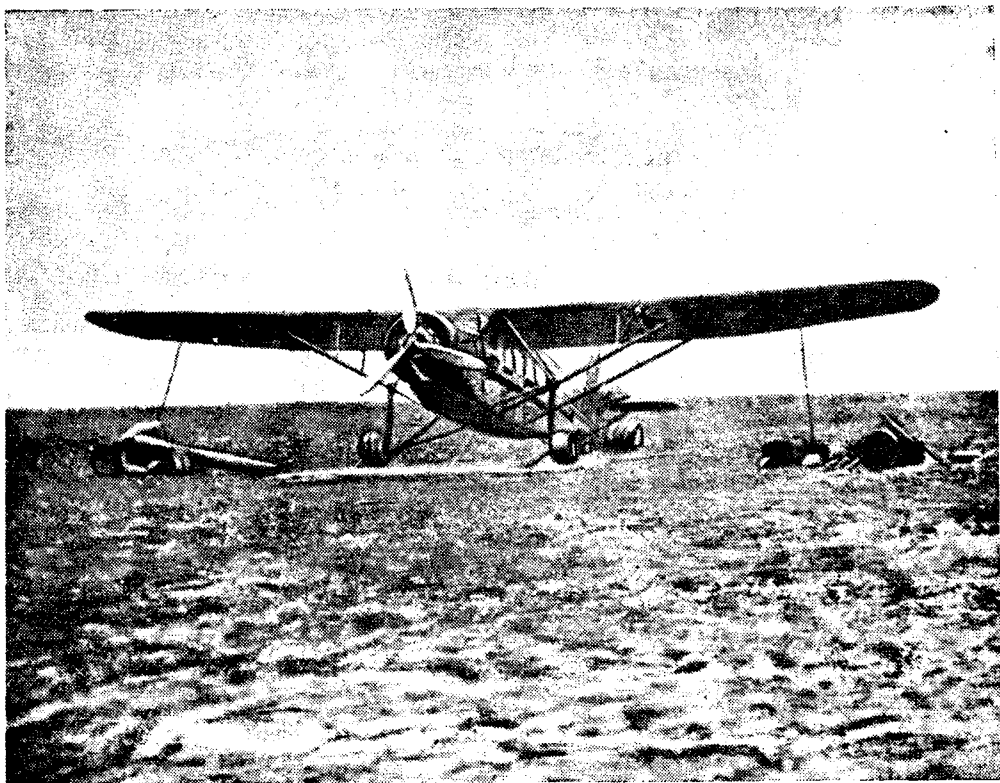
Удельный вес зимней работы полярной авиации с каждым годом возрастал. Выполнять ее могли только сухопутные машины. А гидросамолеты в это время стояли в ангарах. Обнаружился их крайне короткий навигационный период. Гидросамолеты часто оказывались беспомощными и на ледовой разведке. В самый ответственный период морских операций — осенью, когда суда еще плавают, — гидросамолеты принуждены были прекращать работу в море из-за раннего ледостава.

Новые сухопутные машины превзошли своей грузоподъемностью и радиусом полета исконные преимущества гидросамолетов. Но традиция была слишком сильна. Машинный парк продолжал пополняться почти исключительно гидросамолетами. Долголетней практикой была узаконена посезонная эксплуатация: зимой — сухопутные самолеты, летом — морские машины.

Таким образом, в полярной авиации образовался двойной комплект материальной части, который используется в течение года всего на 20—30% каждый. В остальное время машины стоят.

Такая расточительность едва ли была допустима даже при прежнем объеме работы и совершенно немыслима сейчас, когда Главсевморпути вступило в новый этап работы, когда на каждом участке, в каждом эвене идет энергичная большевистская мобилизация резервов.

Традиции хороши лишь до тех



Сухопутный самолет на баллонах в тундре в районе мыса Челюскина

Фото В. Камразе

пор, пока они не превращаются в «предельный барьер» на пути нашего дальнейшего продвижения вперед.

Летать сейчас на морских самолетах в Арктике — все равно что летать на сухопутных машинах через Атлантический океан.

Нам могут возразить, что в Арктике нет сухопутных аэродромов, потому и летать на сухопутных машинах невозможно. Мы на личном опыте убедились, что это препятствие вполне преодолимо.

В 1939 г. на мыс Челюскина были доставлены два самолета «Сталь-2». Они должны были практически доказать возможность летать летом в Арктике на сухопутных машинах. Летчик Еременко на одной машине, я на другой проделали ряд разведочных полетов и убедились в целесообразности эксплуатации именно сухопутных самолетов.

Секрет успеха был прост. Вместо обычных колес на самолетах были установлены баллоны с очень незначительной удельной нагрузкой на единицу поверхности.

В летней мокрой тундре мы расчистили аэродром, то есть попросту убрали камни. Почва на этой площадке была отвратительной. Достаточно сказать, что болотный сапог со сравнительно малой удельной нагрузкой погружался в почву на 9—10 см, а поставленный на каблук — до 13—15 см. И все же эта площадка оказалась хорошим аэродромом. Оба самолета легко стартовали и садились, не оставляя за собой даже следа. С этого «основного аэродрома» мы произвели около двадцати полетов. С какими особенностями мы столкнулись при взлетах и посадках в тундре?

В районе мыса Челюскина тундра имеет болотистые полосы, перемежающиеся с полосами шифера,

Из земли выпирают острые камни, поставленные на ребро. Мы садились на такие площадки без всяких аварий. Баллоны, наскочив на острые камни, эластично обжимали их и, даже не вызвав действия основных амортизаторов, легко проходили через эти препятствия.

Коснувшись земли, на таких болотистых площадках надо не только не убирать газ, но даже несколько его прибавлять, чтобы иметь возможность подрулить к более высокому и сухому месту. Резкая остановка здесь невозможна, потому что она увеличивает удельный вес машины. Самолет моментально погрузится в болото по самые полуоси.

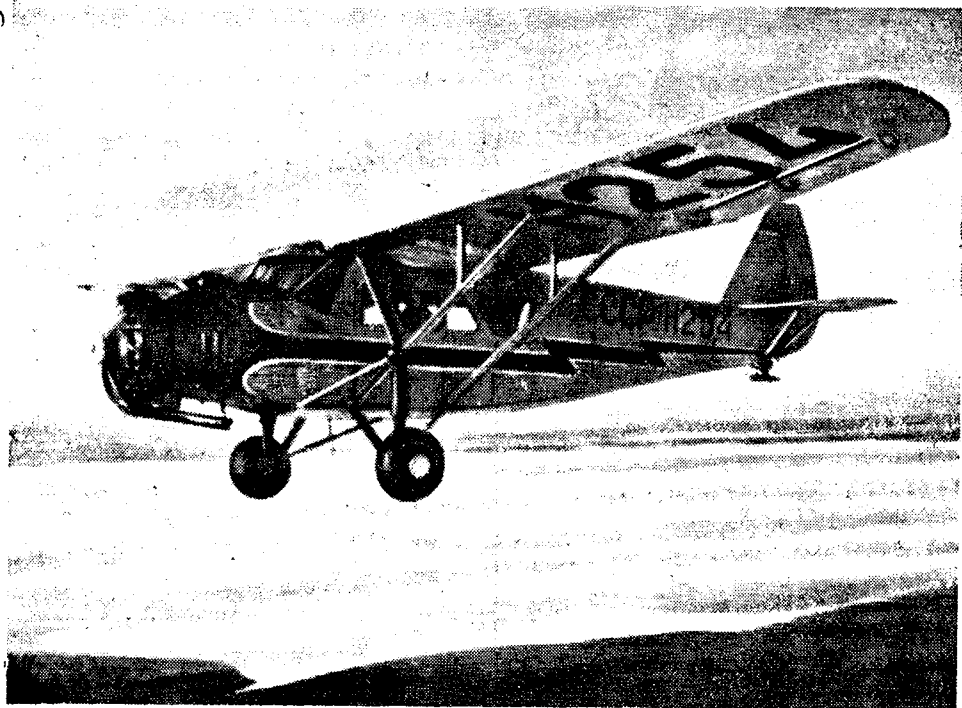
Полеты сопровождалась и некоторыми другими трудностями. Куда бы мы ни летели, отовсюду приходили телеграммы: «Принять не можем. Посадка сухопутных самолетов невозможна». Нас чурались, точно прокаженных. Приходилось летать на свой страх и риск. Мы садились на площадки с кочками

размером до 15 см, взлетали с болотистых мест. Баллоны отлично выдерживали все испытания.

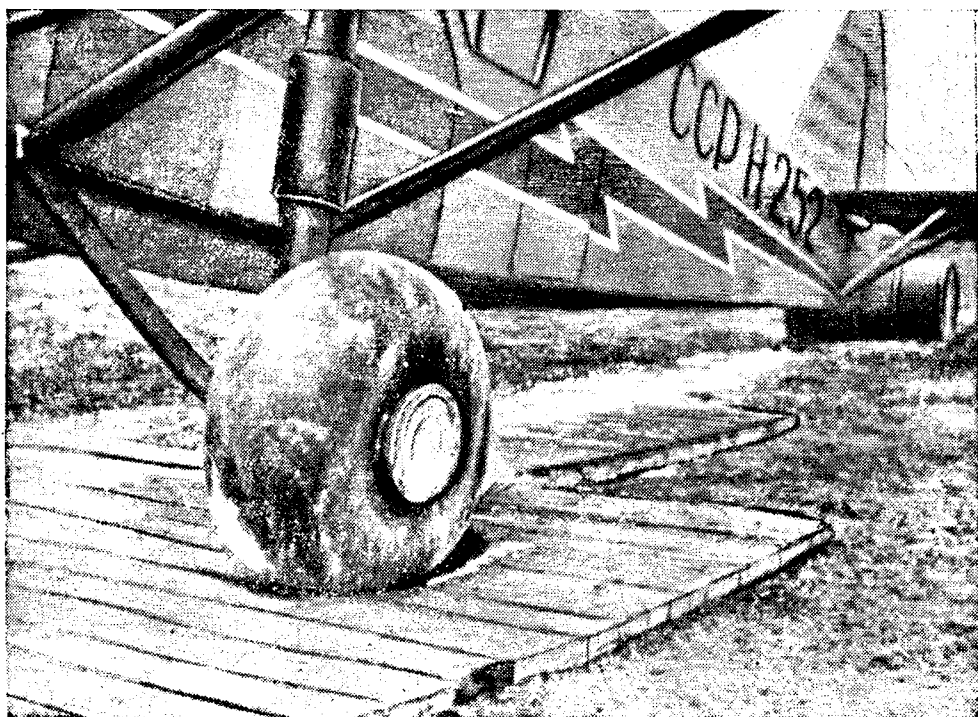
Мы побывали на открытых тундровых площадках мыса Стерлегова, Диксона, Гыдоямо, садились на песок в Амдерме.

Очень серьезному испытанию подверглись баллоны в Гыдоямо. К моменту нашего прилета здесь выпал довольно глубокий — не менее 25 см глубиной — липкий снег. Он перемешался со смерзшимся вереском. Посадочная коса превратилась в вязкую, сильно тормозящую массу. Ни лыжи, ни колеса здесь не прошли бы. Баллоны же наших самолетов, имевших меньшую удельную нагрузку, пригибая вереск, легко скользили по рыхлому снегу. Без всякой подготовительной работы машины довольно легко взлетели с этого «аэродрома».

Но ведь, кроме таких плохих посадочных мест, в Арктике есть немало прекрасных песчаных «пляжей», на которые самолеты на баллонах могут легко садиться. Таки-



Самолет на баллонах в воздухе



Баллон сухопутного самолета

Фото В. Камразе

ми «пляжами» усеяно почти все побережье.

Опыты применения баллонов в 1939 г., а затем полеты «Р-6» в 1940 г. говорят о том, что настало время переходить на круглогодичные рейсы самолетов, в первую очередь на ледовой разведке и на линии Москва—Анадырь.

Самолет на баллонах должен базироваться на сухопутных аэродромах и тундровых посадочных площадках. Тогда он сумеет летать в любое время года, а также в периоды ледостава и ледохода.

Но баллоны — это далеко не предел технических возможностей сухопутной авиации. Сейчас появились новые блестящие посадочные устройства — гусеницы. Начальник Управления полярной авиации Герой Советского Союза т. Мазурук и другие летчики, летавшие на самолете, снабженном гусеницами, в восторге от его посадочных и взлетных возможностей. Этот вид транспорта может быть применен в

Арктике еще более продуктивно, чем самолет на баллонах. Надо принять энергичные меры, чтобы арктические самолеты были снабжены гусеницами, и тогда безопасность посадки в тундре будет обеспечена.

Для приема самолетов, имеющих гусеницы, на всех арктических базах должны быть подготовлены соответствующие аэродромы.

Труднее строить аэродромы в тайге (по авиалиниям). Но опыты работы Ленской авиационной группы показывают, что и эта трудность вполне преодолима. Строить аэродромы в тайге могут даже небольшие коллективы (например, в Жиганске), располагающие самой элементарной механизацией. Надо только выбирать под аэродромы площадки с подходящим рельефом, не требующим земляных работ.

«Строить аэродромы — значит затрачивать колоссальные средства», возразят нам защитники гидросамолетов.

Это справедливое замечание. Однако необходимые средства надо изыскать из внутренних резервов. Прежде всего подсчитаем, что обойдется государству дешевле: содержать ли теперешний парк, в котором есть и сухопутные, и гидросамолеты, простаивающие во время ледостава и ледохода, или построить сухопутные аэродромы? Мы уверены, что наши экономисты и плановики, подсчитав все выгоды, придут к заключению о необходимости строительства аэродромов. Им надо будет подсчитать и все выгоды круглогодичной работы транспортных самолетов, которые смогут перевозить грузы и пассажиров даже в межнавигационный период (четыре простояных месяца), когда в Арктике никакой другой вид транспорта работать не может.

Самолет на гусеницах, базируясь на сухопутных аэродромах, сможет летать в любое время года. При необходимости, без особого риска, он будет садиться на лед даже вдали от берегов. Сухопутный самолет сумеет летать и в самое ответственное время года — в период ледостава.

«Но как же летать на ледовую разведку? — спросят нас. — Как летать над открытым морем?»

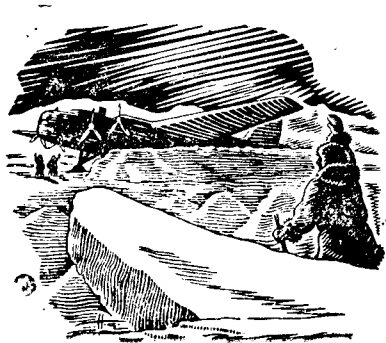
И на этот вопрос мы ответим: на сухопутных самолетах. Только в этом случае полярная авиация дол-

жна применять современные двухмоторные самолеты. Они могут идти и на одном моторе. К тому же качества этого типа машин значительно превосходят качества гидросамолетов.

Не надо забывать, что мы в основном работаем над льдом, а не над водой. В условиях же полета над битым льдом почти одинаковые шансы на благополучную посадку имеют и те и другие самолеты.

Мы не исключаем возможности, что для специальных заданий могут применяться и морские самолеты, но считаем лишь необходимым резко сократить удельный вес гидросамолетов в полярной авиации. На линейной же работе должны эксплуатироваться только сухопутные самолеты, которые на отдельных участках в исключительных случаях могут быть переставлены на поплавки. Мы имеем в виду те места, где еще слабо развита сеть аэродромов, а также где производится эпизодические полеты.

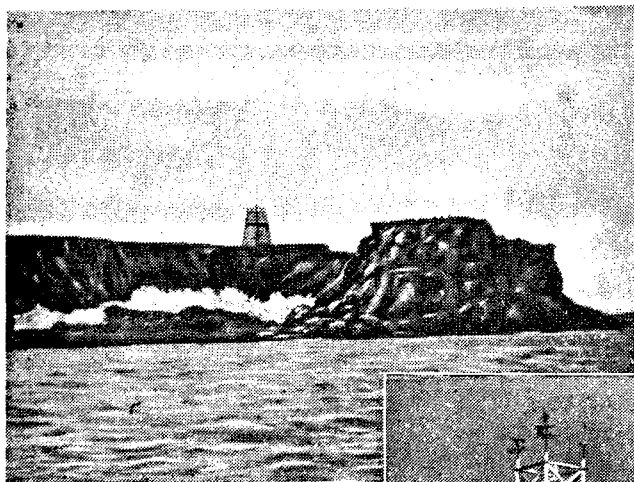
Понятно, что нельзя сразу перейти на сухопутные самолеты и сейчас же отказаться от гидросамолетов. Однако уже сейчас должен быть взят курс на замену морских машин сухопутными. Это поможет нам сэкономить огромные средства, повысить рентабельность самолетного парка, расширить нашу производственную деятельность.



Полярная станция

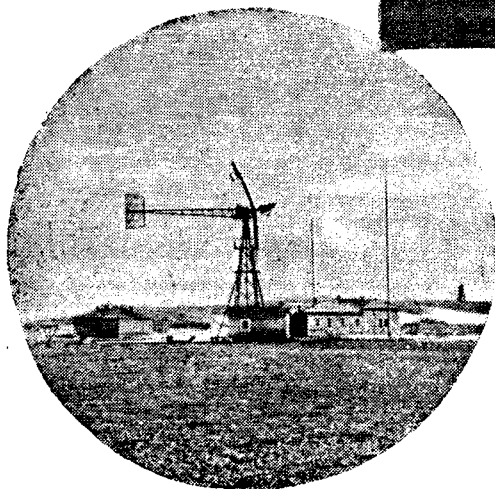
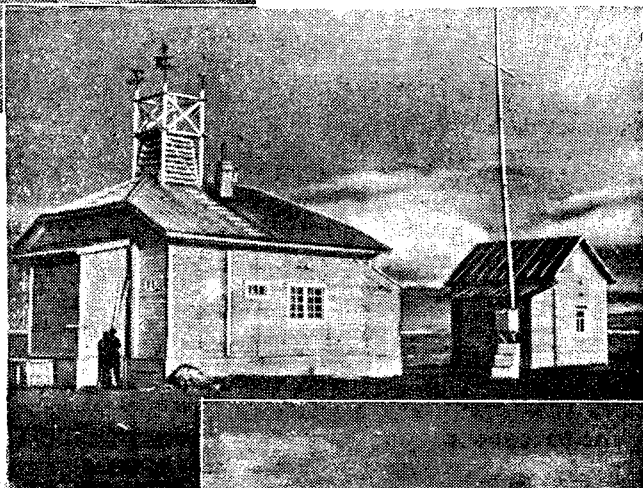
Текст А. Соколова

Фото А. Некрасова



Вид с моря на самую северную оконечность Новой Земли — мыс Желания

Общий вид полярной станции мыс Желания. На переднем плане ветродвигатель «Д-12»

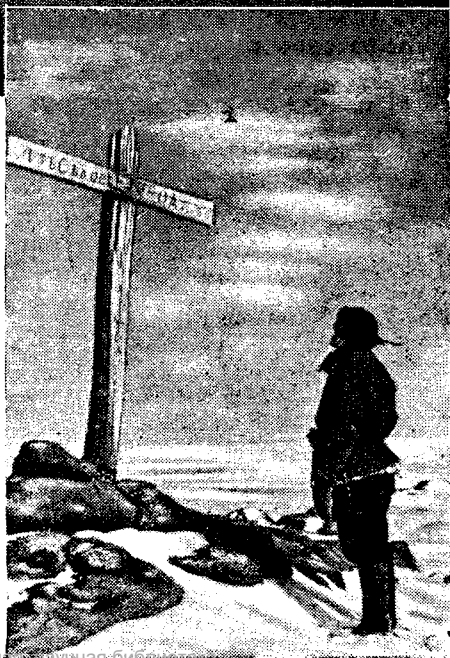


Астрономический знак, поставленный Г. Я. Седовым на мысе Желания 20 апреля 1913 г.

Мыс Желания — самая северная точка Новой Земли. Изучение климата и ледового режима этого района представляет большой практический интерес для эксплуатации Северного морского пути.

Полярная станция на мысе Желания организована в октябре 1931 г. С этого времени там ведутся непрерывные

Метеорологический дом и домик библиотеки



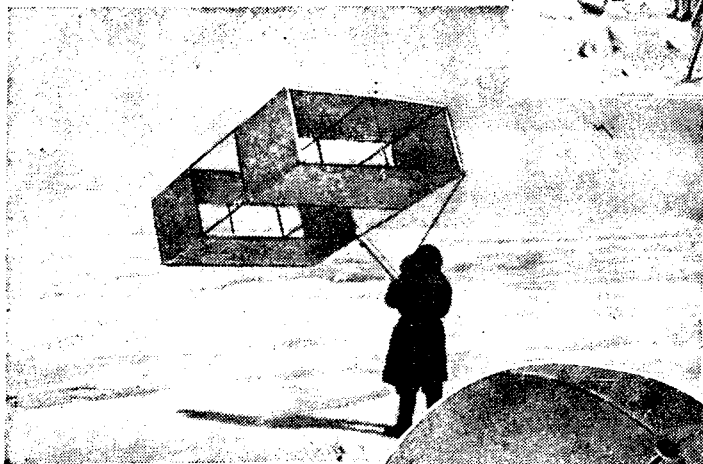
лес Желания



Аэролог Снегирев подготавливает радиозонды



Актинометрические наблюдения возле актинометрического павильона

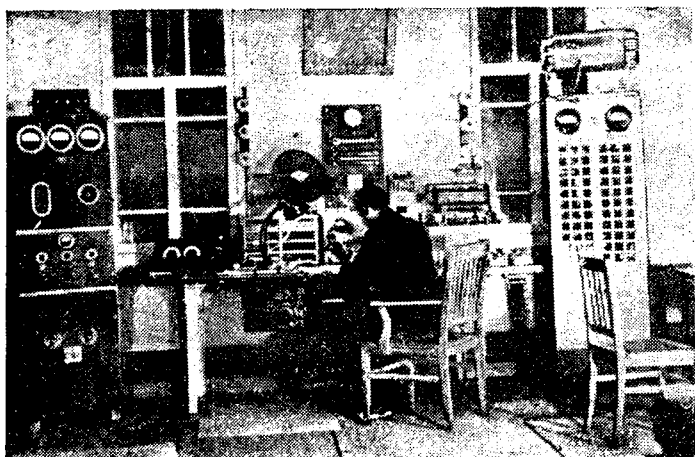


Аэролог запускает змей

Старший гидрометеоролог Соколов наполняет оболочку для радиозонда



наблюдения над погодой, с помощью змеев и радиозондов исследуются верхние слои атмосферы и изучается режим моря и льдов. Хорошо оборудованная радиостанция полностью обслуживает воздушные и морские суда во время навигации.



Старший по станции радист К. А. Расщепкин за радиоприемом.

Просторный, чистый и теплый дом, большая библиотека, звуковая кинопередвижка — все это создает культурные условия жизни, мало отличающиеся от материковых.

В 1938 г. полярники мыса Желания стахановским трудом и высокой трудовой дисциплиной завоевали переходящее красное знамя Главсевморпути.



В радиорубке мыса Желания

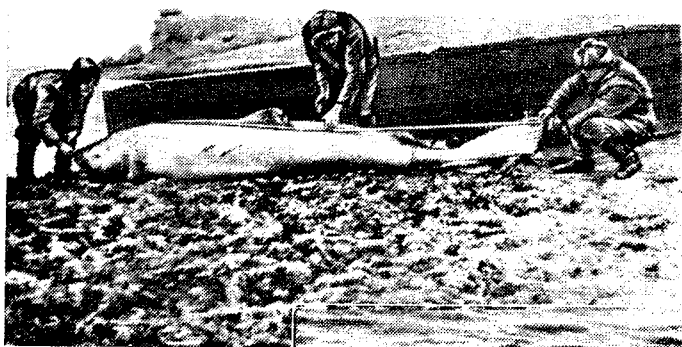
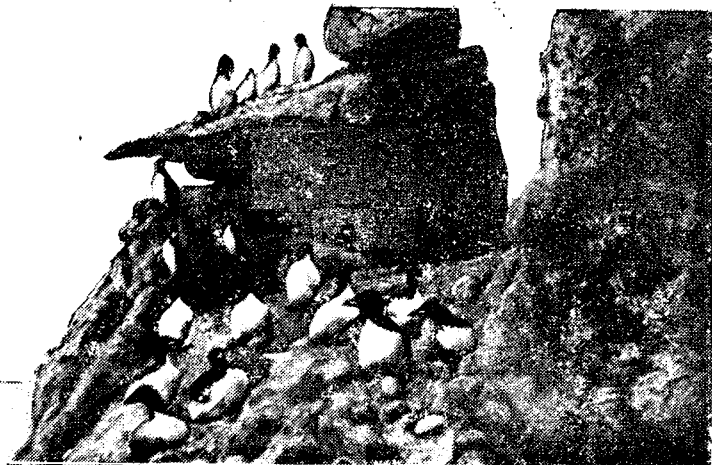


Врач станции Д. Т. Добрынин в амбулатории



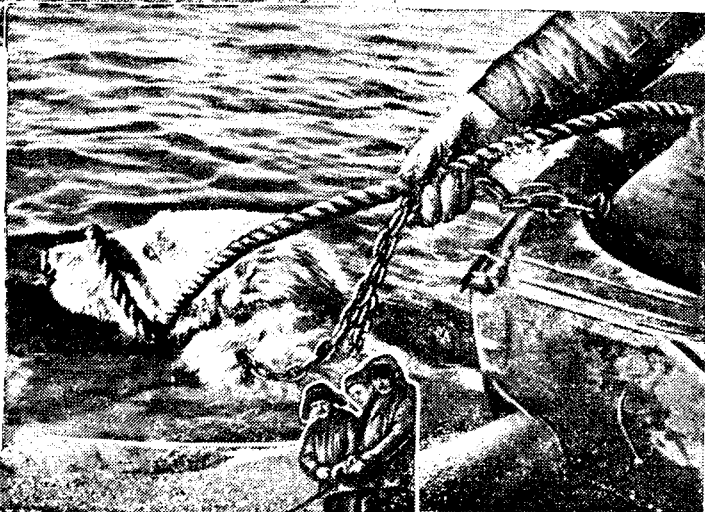
В мае полярники мыса Желания расчистили каток на соседнем озере.

В 18 км от мыса Желания расположены острова Малые Оранские, куда полярники ездят собирать яйца кайр. На снимке: кайры на птичьем базаре



Акула, попавшая в белушью сеть. Длина ее 3 м 60 см

В сентябре 1940 г. полярники при помощи белушьюй сети, канатов и цепей поймали в воде взрослого медведя



Медведь, запутавшийся в сети, вытаскен на берег



В. МАКЕЕВ

Помполит ледокола «Л. Каганович»

ИЗУЧЕНИЕ ИСТОРИИ ВКП(б) НА ЛЕДОКОЛЕ „Л. КАГАНОВИЧ“



а нашем ледоколе, так же как и во всей стране, неизмеримо растет интерес к изучению истории большевистской партии. Например, если во время арктической навигации 1939 г. на ледоколе изучали историю ВКП(б) 45—50 человек, причем главным образом коммунисты и комсомольцы, то в 1940 г. ее изучало уже 78 человек. Из них только 15 товарищей занимаются в кружках низового звена, а остальные, в том числе 24 беспартийных, изучают историю партии самостоятельно.

Партийная организация ледокола учла ошибки прошлого года в области постановки пропаганды. Она не только по-новому организовала партийно-политическую учебу, но и поставила ее в центр внимания всего партийно-комсомольского коллектива, всего экипажа. Главное внимание партийная организация уделила теоретической подготовке, марксистско-ленинскому воспитанию своей интеллигенции — командного состава.

Как же была организована партийно-политическая учеба команд-

ного состава? Для самостоятельно изучающих историю ВКП(б) был создан семинар, на котором занимались 15-го и 30-го числа каждого месяца. На семинаре, как правило, обсуждалась одна основная тема. Для того чтобы глубже изучить ее, за 15 дней до семинара подготавлился список подсобных тем с указанием необходимой литературы из классиков марксизма-ленинизма. Этот список раздавался всему командному составу, самостоятельно изучающему историю ВКП(б).

Мы сохраняли принцип добровольности, не допуская никакого принуждения в посещении семинара. Однако посещаемость его была хорошей, она составляла 95% к общему числу командного состава. На семинаре обыкновенно присутствовало 27—29 человек.

Споры по отдельным теоретическим вопросам, обмен мнениями оживляли работу семинара, делали ее интересной и содержательной.

Определенная система, организованность занятий значительно повысили ответственность за подготовку к семинару, за своевременное ведение конспектов, за качество изучения материалов по истории ВКП(б).

Например, если за первое полугодие 1940 г. отдельные командиры изучали в лучшем случае II—III главы «Краткого курса истории ВКП(б)», то за второе полугодие они закончили изучение VII главы. За исключением 3—4 человек, весь командный состав аккуратно ведет конспект, читает первоисточники — произведения Ленина и Сталина.

Особенно хорошо занимаются товарищи: А. В. Свиньин — сперрист, член ВКП(б), П. К. Клисун — заведующий продовольствием, член ВКП(б), А. И. Погорелкин — радист, комсомолец, А. И. Дедюрин — второй помощник капитана, кандидат ВКП(б); беспартийные товарищи: А. И. Коротков — третий механик, В. А. Василенко — старший механик и другие. Они добросовестно изучают историю ВКП(б), ведут конспекты, читают первоисточники. Например, Коротков до работы на ледоколе не изучал историю ВКП(б), а сейчас он уже законспектировал семь глав «Краткого курса», А. С. Кубасов, дублер старшего механика, до работы на ледоколе законспектировал всего три главы, а сейчас он также закончил конспектировать VII главу.

Теоретическая подготовка многих товарищей заметно повысилась. Тов. Клисун, например, стал активно выступать на занятиях семинара, причем научился в своих выступлениях отдельные теоретические положения подкреплять цитатами из Ленина и Сталина. Рост теоретической подготовки сказался и на его практической работе. Он делает доклады, проводит беседы среди обслуживающего персонала.

Раньше на собраниях или производственных совещаниях т. Василенко выступал только по тем вопросам, которые касались его непосредственно как старшего механика. Теперь он выступает по разнообразным вопросам, критикует ошибки отдельных товарищей, используя в своих выступлениях классиков марксизма.

Большую помощь в организации политической учебы среди команд-

ного состава оказывают капитан т. Готский, второй помощник т. Дедюрин, радист т. Погорелкин и другие. Эти товарищи окончили месячные политические курсы, организованные Политуправлением в 1940 г. во Владивостоке. Они продолжают самостоятельно работать над изучением «Краткого курса истории ВКП(б)», обрабатывают черновые конспекты, записанные на курсах. На семинарах они активно выступают, разъясняют отдельные вопросы, то есть играют ведущую роль среди слушателей семинара.

Семинар сыграл положительную роль и в углублении пропаганды истории большевистской партии. Например, капитан т. Готский, закончив изучение истории ВКП(б) по учебнику, сейчас работает над отдельными теоретическими вопросами по произведениям Ленина и Сталина и сам руководит семинаром. Старший машинист т. Романов, закончив изучение истории ВКП(б) по учебнику, сейчас работает над первоисточниками и руководит одним из кружков низового звена.

Некоторые товарищи, однако, не научились еще правильно использовать имеющееся у них время, свободное от производственной работы, они часто бывают поэтому неподготовленными к выступлениям на семинаре. Такие недостатки были у второго механика т. Осипенко, у судового врача т. Федорченко и других. Подобное отношение к делу ничем не может быть оправдано. На ледоколе есть библиотека, богатая книгами. У каждого командира в личном пользовании имеется популярная библиотечка политической литературы.

В 1940 г. значительно лучше было налажено изучение истории ВКП(б) и среди команды. 49 матросов изучают «Краткий курс истории ВКП(б)» самостоятельно. Среди них особенно хорошо работал член ВКП(б) машинный кладовщик А. М. Антонов. На протяжении всего арктического рейса он регулярно изучал историю ВКП(б), ходил на консультации, беседовал с пом-

политом по отдельным вопросам. Он прочитал работы Ленина «Шаг вперед, два шага назад», «Экономическое содержание народничества и критика его в книге г. Струве». Сейчас т. Антонов работает над VII главой «Краткого курса истории ВКП(б)».

Старшина кочегаров, принятый в 1940 г. в члены ВКП(б), П. А. Клещев, награжденный значком «Почетному полярнику», хорошо организует производственную работу своей вахты кочегаров и усидчиво работает над повышением своего теоретического уровня. Не имея среднего образования, но пользуясь консультациями, беседами, он упорно овладевает историей большевистской партии. Тов. Клещев изучает сейчас VII главу «Краткого курса истории ВКП(б)».

Машинист II класса Г. Н. Господинов изучает X главу «Краткого курса истории ВКП(б)», периодически читает произведения Ленина и Сталина.

Все эти примеры говорят о том, что на судне имеются неисчерпаемые возможности для более углубленного изучения истории партии.

На ледоколе «Л. Каганович» начиная с июля 1940 г. были организованы и систематически работали два кружка низового звена. Занятия в них проводились преимущественно в форме развернутой беседы. Но это совершенно не исключало возможности проводить вводные лекции, обобщать ту или другую тему путем выступления одного или двух слушателей. Например, кочегар-стахановец В. С. Сысоев

добровольно взялся выступить и обобщить тему «Теория и тактика большевистской партии в буржуазной и пролетарской революции». Не отличаясь особым красноречием, он, однако, правильно изложил материал и получил хорошую оценку от слушателей и руководителя кружка.

Кочегар I класса стахановец т. Харченко, награжденный похвальной грамотой Главсевморпути, взялся обобщить такую тему, как «Свержение царизма и образование Советов». Он также вполне справился с темой, хотя и не имеет достаточной общеобразовательной подготовки.

Хорошо занимались слушатели кружка, которым руководил т. Романов. Матрос-стахановец Рыжков, машинист-стахановец Тарануха — отличники политической учебы.

Сейчас т. Сысоев и т. Харченко приняты кандидатами в члены ВКП(б); подал заявление о вступлении в партию и т. Рыжков.

Парторганизация ледокола «Л. Каганович» поставила перед собой как одну из главных задач — всемерно укреплять и развивать все формы изучения истории партии, поскольку они не противоречат указаниям ЦК ВКП(б); добиваться, чтобы все члены экипажа изучали историю партии; повышать качество усвояемости; лучше организовать помощь самостоятельно изучающим «Краткий курс»; больше проводить популярных лекций по отдельным вопросам истории ВКП(б), привлекая к этому делу лиц из числа окончивших изучение «Краткого курса».





ЗНАТНЫЕ ЛЮДИ АРКТИКИ

НАЧАЛЬНИК ПОЛЯРНОЙ СТАНЦИИ Б. А. КРЕМЕР



ри арктических моря— Белое, Баренцево и Карское — лежали на пути «Сибирякова». Ледокольный пароход обогнул мыс Желания, посетил остров Уединения, мыс Челюскина и, взяв курс на север, вошел в североземельский пролив Шокальского. Он бросил якорь у мыса Оловянного, названного так за признаки олова, обнаруженного в прибрежных породах.

На берег пустынного мыса сошли с борта «Сибирякова» начальник новой полярной станции Э. Т. Кренкель, радиотехник А. А. Голубев, механик Н. Г. Мехреньгин и метеоролог Б. А. Кремер.

Североземельский мыс был не приветлив и суров. С возвышенности спускался в пролив Шокальского огромный ледник, покрывший без малого всю площадь мыса. На побережье кое-где возвышались обветренные каменные глыбы. Между ними стлался полярный мох, изредка попадались каменоломки.

Полярная станция создавалась на Оловянном впервые.

Арктический стаж Бориса Александровича Кремера исчислялся всего лишь несколькими днями плава-

ния на «Сибирякове» к Северной Земле. Среди своих товарищей он был самым молодым полярником.

Кренкель до этого зимовал в Маточкином Шаре и в бухте Тихой, участвовал в сквозных плаваниях на «Сибирякове» и на «Челюскине». Голубев получил арктическое крещение на Земле Франца-Иосифа. Мехреньгин неоднократно плавал на арктических судах. Для Кремера же Арктика была новым, неизведанным испытанием.

Инструктор-метеоролог Московского управления единой гидрометслужбы при Наркомземе СССР, он перешел в Главсевморпуть в 1935 г. Здесь в Полярном управлении Кремер встретился с Кренкем, только что окончившим курсы начальников полярных станций, и вместе с ним в том же году отправился на «Сибирякове» к далекому североземельскому мысу. Там он и начал проходить первый курс «высшей полярной школы».

Когда «Сибиряков» снялся с якоря и с моря донесся прощальный гудок, новая полярная станция вступила в строй действующих.

В двух километрах к северу от мыса, на берегу небольшой бухты, расположились жилой дом, продовольственный склад, баня. В шести-

десяти метрах от дома оборудовали метеоплощадку с лунком для ледовых наблюдений. Радиостанция регулярно стала передавать на Большую землю через мыс Челюскина метео-ледовые донесения. Впервые здесь исследовались тайны арктической природы одного из важных районов Северного морского пути.

Пионеры мыса Оловянного вместе с полярниками других вновь открытых в 1935 г. полярных станций — на острове Русском, мысе Биллингса, в заливе Креста, Саскылах и т. д. — осваивали новые, необжитые районы.

Было это в марте 1936 г., вскоре после полярной ночи. Станция готовилась к навигации.

Как лучше обслужить навигацию? Что надо проделать, чтобы работа станции была целиком подчинена насущным задачам эксплуатации Северного морского пути?

На северо-западе от мыса Оловянного, у входа в пролив Красной Армии, затерялись среди льдов Карского моря небольшие острова — Средний, Голомянный, Домашний. Открытые в советское время, они представляли большой интерес для исследователя.

Северная Земля, встав гигантским барьером на Великой северной морской магистрали, держала у себя «ключи» проходов в море Лаптевых. Найти доступ к ним, открыть североземельские пути на восток — вот задача, не решенная в полной мере еще и сейчас.

Почему бы во имя этой задачи не расширить район наблюдений и не вести их сразу с двух точек? Тем более что на острове Домашнем остались имущество и снаряжение законсервированной в 1934 г. полярной станции.

Полярники мыса Оловянного решили восстановить станцию на острове Домашнем.

Кренкель обратился с запросом в Главное управление Севморпути и вскоре получил оттуда согласие.

22 марта пилоты Линдель и Ба-

тура, прилетев с мыса Челюскина на Оловянный, в тот же день доставили Кренкеля и механика Мехренъгина на остров Домашний.

На Оловянном остались двое — Кремер и Голубев. Вот здесь-то, в суровых условиях жизни подверглись испытанию способности Кремера.

Борис Александрович был оставлен старшим полярной станции. За полгода совместной работы Кренкель узнал его, как способного, растущего работника. И в этом он не ошибся. Восприимчивый и трудолюбивый, Кремер постепенно приобретал навыки руководителя станции.

Оставшись вдвоем с Голубевым, он формально имел право уменьшить план работы станции наполовину. Но мог ли это допустить Кремер? Ведь весь смысл разделения коллектива на две партии заключался в том, чтобы суметь вдвоем выполнить программу, рассчитанную на четырех человек. Иначе обесценивалась работа на Домашнем. Надо было так организовать труд и уплотнить рабочий день, чтобы зимовка была образцовой во всех отношениях.

Но как же это осуществить?

Еще до того как разделиться на две партии, Кремер, будучи метеорологом, стал овладевать другими специальностями. Он увлекся гидрологией. В долгую полярную ночь старательно изучал атлас ледовых образований, жадно черпал знания из литературы по гидрографии и океанографии. И это как нельзя лучше пригодилось Кремеру.

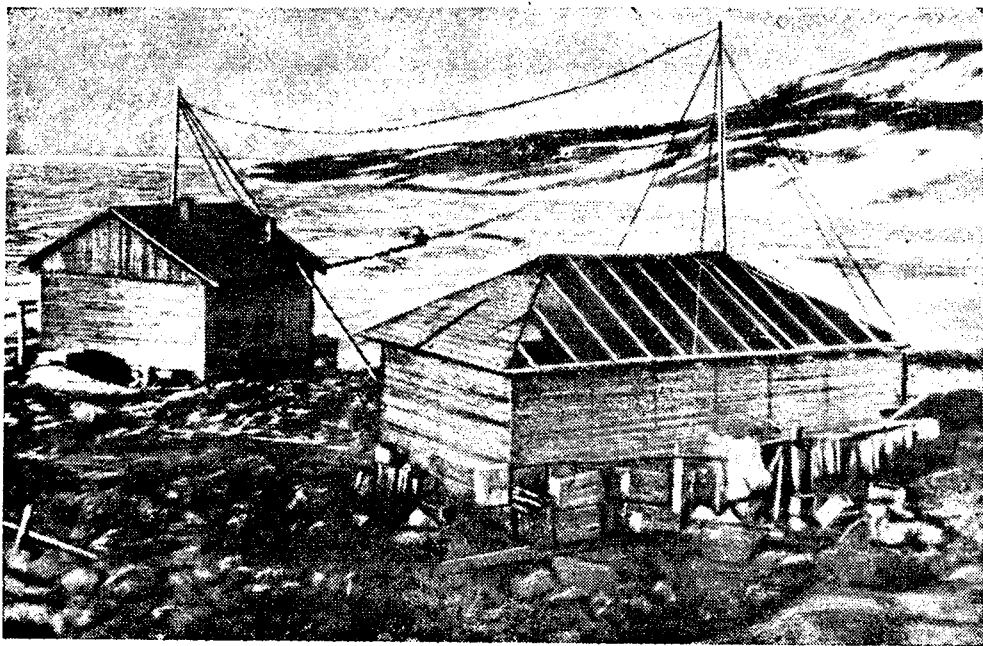
Старший по зимовке, он взял на себя еще обязанности первого и второго метеорологов; вел гидрологические наблюдения, заменив гидролога. Голубев, помимо работы радиста, стал выполнять обязанности механика. Перенять опыт механика ему помог Мехренъгин еще до отъезда на остров Домашний.

Так люди далекой зимовки еще в 1936 г. осуществили совмещение профессий, ставшее сейчас в Арктике массовым явлением.



Полярник Б. А. Кремер





Полярная станция на мысе Оловянном

Фото А. Золотога

Регулярно, строго по расписанию велись научные наблюдения на Оловянном. Бесперебойно и четко выполнялась работа, рассчитанная на четырех человек.

Кремер установил на станции твердый режим в работе и быту. Он помнил совет своего старшего товарища по зимовке, Кренкеля. Самое необходимое, что обычно выводит станцию на первое место, — это самодисциплина в работе, строгий режим и регулярное питание.

Точно в назначенный срок Кремер отправлялся утром на метеоплощадку. Предварительно осматривал ее, тщательно проверял метеорологические приборы, готовил их к первому сроку наблюдений. А через полчаса после предварительной проверки он спешил туда же, чтобы получить данные, столь необходимые для прогнозов погоды на Северном морском пути. В суровую полярную ночь, в непогоду, в туман и снегопад — Кремер всегда был на своем посту.

Потом он вместе с Голубевым обрабатывал данные метеонаблюдений,

сводил их в таблицы, готовился к новым наблюдениям. Утром много было хлопот и по хозяйству. Топили печи, кормили собак, приводили в порядок разную хозяйственную утварь.

В полдень Кремер отправлялся к проливу Шокальского для гидрологических наблюдений.

В проливе он измерял толщину льда, температуру воды. Приходилось вручную пробивать двухметровый лед и тратить на это около двух часов напряженного труда.

Чтобы избежать непроизводительного труда, Кремер вскоре применил другой способ: вместо утомительного долбления лунки пешней он приспособился взрывать лед аммоналом, сэкономив много драгоценного времени.

Вечерами, в свободное время, два товарища много работали над собой, читали специальную и художественную литературу, повышали свой идейно-политический уровень.

В полночь старший по станции снова спешил на метеоплощадку, чтобы взять данные последнего суточного срока наблюдений. На

Большую землю передавались затем шифрованные радиограммы с результатами очередного метеонаблюдения.

Только в 1 час 30 минут ночи маленькое зимовье далекого арктического мыса погружалось в сон. Расписание внутреннего распорядка действовало, как закон.

В навигацию 1936 г. ледокольный пароход «Сибиряков» вновь посетил Северную Землю. Он снял с острова Домашнего зимовку Кренкеля и направился к мысу Оловянному. Кремер и Голубев также готовились к отъезду на материк: годичный срок зимовки истекал.

Стоял октябрь. Подходила к концу арктическая навигация. У Северной Земли появились мощные льды. «Сибиряков» тщетно пытался пробиться к мысу Оловянному. Льды сковали его у Краснофлотских островов и держали в своих тисках целый месяц. Только с помощью ледокола «Ермак» «Сибирякову» удалось избежать зимовки. К мысу Оловянному суда так и не смогли добраться.

Кремеру с Голубевым пришлось остаться на станции на второй год.

На исходе было продовольствие — нехватало свежих продуктов. К тому же и медведи не появлялись на территории станции. Напрасно полярники держали наготове свои карабины. Испытать их убойную силу не представлялось случая.

Потребность в свежем мясе ощущалась все больше и больше. Продукты таяли с каждым днем. «Медвежья проблема» стала злободневной, и решить ее надо было во что бы то ни стало.

Медведь пришел на станцию в ночь под Новый год. Пришел внезапно, когда его уже никто не ждал. О приближении медведя дала знать собака, разразившаяся неимоверным визгом и лаем.

Стояла кромешная тьма, полярники не видели даже стволов своих ружей. Стреляли наугад в то место, где что-то урчало и шипело. Одна пуля за другой выпускались

в темноту, пока наконец не свалили наповал огромного зверя.

Медведи стали появляться чаще. Зимовка была обеспечена свежим мясом.

Полярная ночь длилась четыре месяца. Морозы, ветры, метели почти ежедневно посещали станцию. С большим трудом, часто с риском для жизни приходилось Кремеру добираться до метеоплощадки. Но станция работала без перебоев. Очередные донесения на материк всегда кончались неизменным: «Все здоровы».

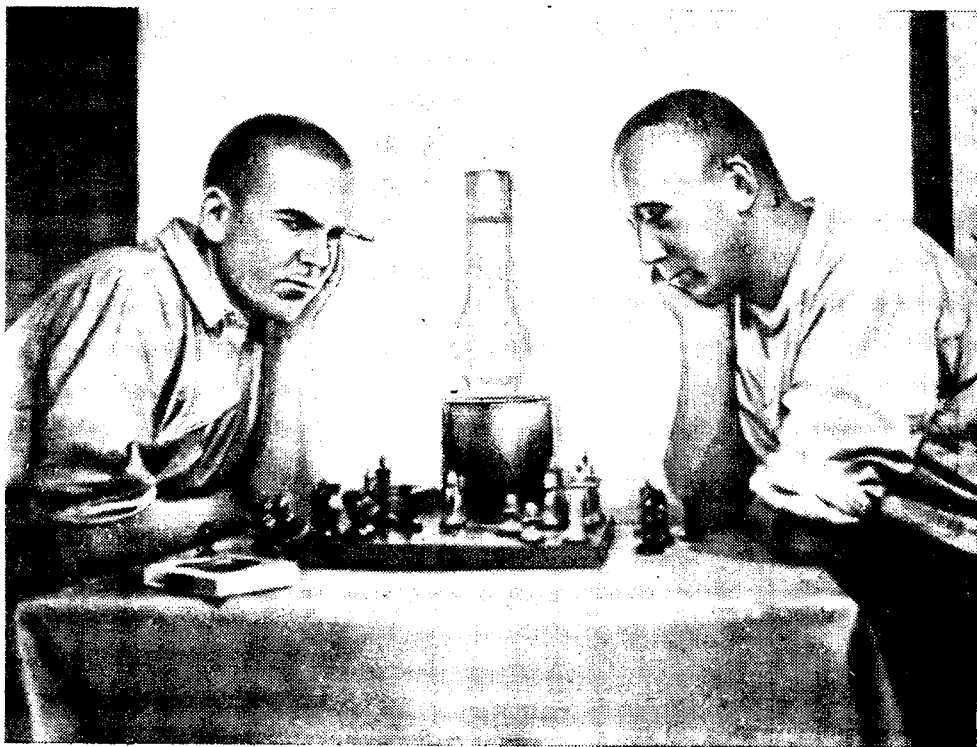
Однако в Москве стали не на шутку беспокоиться за судьбу людей на мысе Оловянном. Было ясно, что вынужденный второй год зимовки проходил в тяжелых условиях.

В конце марта 1937 г. Кремер получил известие о полете к ним летчика Махоткина.

Погода была неважная. Дул ветер силой до двадцати одного метра в секунду, низовая метель. И как ни доказывал Кремер, что полет при такой погоде связан с риском для жизни пилота, что станция может продержаться до осени, — Махоткин, невзирая на погоду, успешно выполнил порученное ему задание. При низовой метели он совершил посадку на лед пролива Шокальского.

Появление самолета было необычайным событием в жизни станции. Махоткин привез на Оловянный посылки от родных, письма, газеты, продовольствие. Впервые за полтора года люди заснеженного мыса встречали дорогого посланца родины.

Махоткину было поручено в случае необходимости вывезти Кремера и Голубева на материк. Но могли ли они покинуть полярную станцию перед приближающейся навигацией? В распоряжении старшего по станции Кремера были еще возможности продержаться до конца навигации. И было главное — стремление оправдать честь советских полярников, которым не



Традиционная шахматная партия после вечернего чая на мысе Оловянном (1935 г.).

страшны никакие трудности Арктики.

Самолет Махоткина взлетел над льдами пролива Шокальского и взял курс на юг. Два полярника, провожая отважного летчика, долго стояли на диком мысу, пытаясь сквозь вихри метели разглядеть контуры удаляющегося самолета.

В горячую пору навигации 1937 г. полярная станция несла свою почетную вахту. Кремер продолжал вести метеорологические наблюдения и гидрологические исследования в проливе Шокальского, наблюдал за поведением льда, изучал его особенности. Он прекрасно понимал, что пролив Шокальского в навигационном отношении представлял большой научный и практический интерес, так как мог служить одним из вариантов прохода судов в море Лаптевых.

В 1935 г. пролив целиком очистился от льда. Во второй половине августа 1936 г. он также ос-

вободился от ледового покрова и в течение двух недель был свободен для прохода судов. Лишь изредка появлялись отдельные айсберги. В 1937 г. повторилась та же картина. Южная часть пролива вскрылась 18 августа, а северная — 28 августа.

«Наблюдения в течение трех навигаций, — писал Кремер в своем дневнике, — показали, что пролив вскрывается каждый год и условия плавания там легкие. Весьма вероятно, что и в прошлом году и в этом проведение сквозных операций через пролив Шокальского дало бы больший эффект, чем это было при ориентации исключительно на пролив Вилькицкого».

Каждую навигацию с мыса Оловянного передавались донесения о благоприятных условиях плавания этим проливом, но, как это ни странно, телеграммам Кремера не придали должного значения. Привычка пользоваться старыми путя-



Наблюдение за солнечной радиацией по актинометру Михельсона. Бухта Тихая (1940 г.)

Фото В. Канаки

ми, даже если они забиты льдами, оказалась сильнее первых попыток по-новому оценить североземельские районы плавания.

В сентябре 1937 г. на мыс Оловянный снова прилетел Махоткин. Пароход «Русанов» из-за позднего времени не смог подойти к станции и вывезти оттуда полярников. Эту операцию поручено было осуществить Махоткину.

Перед отлетом Кремер и Голубев привели станцию в образцовый порядок. Продукты на складе тщательно закрыли брезентом. Обезжирили, вымыли и развесили на складе медвежьи шкуры. Часть продуктов, боящихся сырости, перенесли в дом. Забили досками окна и двери помещений.

С тех пор около двух лет не ступала сюда нога человека.

В мае 1939 г. на мыс Оловянный приехал восстановить станцию гидролог Золотов. Он с благодарностью вспоминал своего предшественника Кремера. На полярной станции он застал образцовый порядок, облегчивший ему трудную полярную вахту в проливе Шокальского.

В Москву Борис Александрович приехал не надолго. Он пробыл в столице зиму, а летом 1938 г. снова отправился в Арктику.

Ледокольный пароход «Вл. Русанов» доставил на Землю Франца-

Иосифа новую смену полярников. Во главе ее ехал Кремер, выдвинутый на пост начальника полярной станции бухты Тихой.

С тех пор прошло два года. Советские полярники успешно провели две арктические навигации. За выдающиеся заслуги, образцовую и самоотверженную работу правительство наградило многих полярников орденами и медалями. Был награжден орденом «Знак почета» и Борис Александрович Кремер.

Право на орден Кремер заслужил упорной и плодотворной работой в Арктике. Двухгодичная зимовка на Земле Франца-Иосифа явилась продолжением его арктического опыта, начатого еще на мысе Оловянном.

Полярная станция в бухте Тихой — крупнейшая в Арктике научная обсерватория. Она обслуживает практические потребности кораблевождения и авиации на Великой северной водной магистрали.

Для Кремера многое здесь было новым, еще не вполне им освоенным и осмысленным. В отличие от мыса Оловянного полярная станция бухты Тихой требовала от начальника станции умения управлять более сложным хозяйством и руководить многочисленным коллективом. Но у Кремера за спиной был уже некоторый опыт, позволивший ему быстро ориентироваться в условиях новой полярной станции. Как выдвигенец он вскоре же показал себя хорошим руководителем и организатором.

Как наиболее рационально расставить людей, использовать научное оборудование? Что предпринять для того, чтобы работа полярной станции была целиком подчинена главной задаче, поставленной перед полярниками XVIII съездом ВКП(б)? — вот над чем думал Кремер. Он понимал, что превратить Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль можно лишь при том условии, если каждое звено Главсев-

морпути будет нацелено на решение этой важнейшей общегосударственной проблемы.

Кремер увидел, что труд научных сотрудников станции при существующей организации работы используется неправильно. Элементы консерватизма, старых, установившихся с годами привычек давали себя чувствовать и здесь, они шли вразрез с новыми требованиями.

Метеорологи и аэрологи вели исследования независимо друг от друга: одни изучали атмосферные явления, наблюдающиеся у земной коры, ничего не зная о стратосфере; другие, наоборот, изучали стратосферу, мало интересуясь тем, что происходит у поверхности земли.

Искусственное разделение научных работников на две независимые группы не давало возможности глубже вникнуть в физику атмосферы. Наиболее совершенный метод службы погоды — радиозондаж — был не в почете, он недооценивался.

Кремер долго ломал голову над

тем, как лучше перестроить работу, чтобы вооружить полярных моряков и пилотов достоверными сведениями о погоде во время арктических операций. Наконец нашел выход: объединить метеорологов и аэрологов в единую аэрометеорологическую группу, направить ее работу по единому плану.

Инициативу Кремера поддержало Полярное управление Главсевморпути, начальником которого был в то время Кренкель, с интересом следивший за работой выдвиженца.

Простое, механическое объединение метеорологов и аэрологов в одну группу еще не решало дела. Ведь каждый из них должен был выполнять весь комплекс аэрометеорологических наблюдений, охватить ими все элементы, создающие погоду, от самой земли до стратосферы.

Надо было основательно подготовиться к работе по-новому. Метеорологи Орлов, Шипилов и Малый взялись изучать аэрологию. В свою очередь, аэролог Царев, занимавшийся только радиозондиро-



На лыжной прогулке в бухте Тихой (1940 г.)

Фото В. Дрицкого

ванием, стал овладевать метеорологией. А пятому научному работнику, Третьякову, оставалось только влиться в единую группу, так как он, в отличие от других, имел квалификацию аэрометеоролога.

Вскоре аэрометеорологическая группа вступила в строй. Положительные результаты такого объединения не замедлили сказаться. Научные сотрудники значительно повысили свою квалификацию, каждый из них стал лучше понимать закономерность атмосферных процессов. Повысилась производительность труда, улучшилось качество наблюдений.

Казалось, все было сделано. Однако появились новые трудности. На станции не хватало водорода, а без него невозможен был ежедневный радиозондаж атмосферы. Это могло сорвать программу наблюдений по новому методу.

Надо было найти выход. И Кремер нашел его. Коллектив под его руководством проделал беспрецедентную работу: зимой, во время морозной полярной ночи, под открытым небом полярники стали добывать водород на месте. Они собрали для этого необходимые химикаты — едкий натрий, ферросилиций, использовали также алюминиевый лом, собранный на территории станции.

И вскоре их труд увенчался успехом. Водород был получен.

Однако, как правило, водород на полярных станциях дефицитен. Особенно остро это стало сказываться на втором году зимовки. Надо было найти эффективный путь экономии водорода, чтобы, не снижая качества исследований атмосферы, выполнить программу радиозондажа.

Стахановцы-аэрологи гг. Канаки, Ледохович и Мараев стали облегчать радиозонды. Изменили монтаж передатчика — вместо 70 граммов он стал весить лишь 5 граммов. Облегчили анодную батарею, снизив ее напряжение с 90 до 40 вольт. Накальная батарея была заменена аккумуляторной, картон в кожухе — бумагой и т. д. И все

это уменьшило полетный вес радиозонда с 1200 до 750 граммов и дало до 25 процентов экономии водорода.

Внедряя сдвоенные профессии в систему научных исследований, Кремер пользовался своим прошлым опытом, когда он был старшим по зимовке на мысе Оловьяном. Но в бухте Тихой было для этого больше возможностей, и Кремер умело их использовал.

На станции заболел единственный механик т. Плосконосов. Лишившись механика, станция лишилась и электроэнергии. Неизбежен был перебой в работе. Перестроившись на ходу, Кремер мобилизовал на этот участок других работников. Радиотехник т. Тихонов, освоив в ударном порядке двигатель «ГАЗ», заменил заболевшего механика и прекрасно справился с работой. К нему пришел на помощь аэролог т. Мараев, приехавший на станцию во второй год зимовки. Он освоил работу на ветродвигателе «Д-12». В свою очередь, старший радиотехник т. Москвин заменил радиотехника Тихонова, обеспечив бесперебойную радиосвязь.

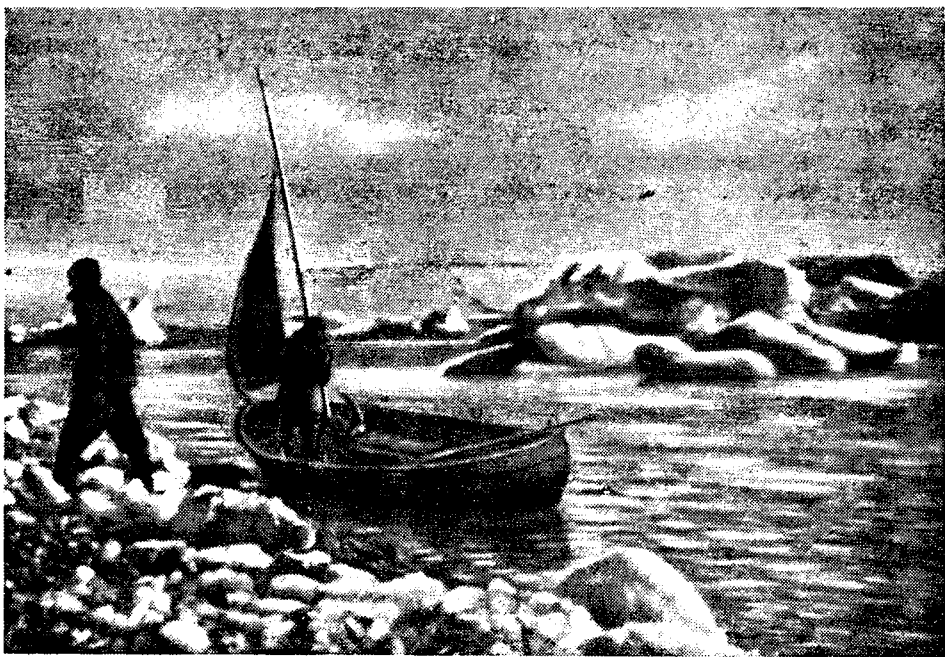
Так был ликвидирован прорыв, грозивший сорвать работу всей станции. И в этом — большая заслуга начальника станции Кремера.

Узнав об этом передовом опыте, Управление полярных станций одобрило его и распространило на другие станции.

В бухте Тихой работал кружок полярного техминимума. Ежедневно слушатели кружка изучали азбуку Морзе. Профессия радиста сделалась на станции, пожалуй, самой популярной.

В комнатах кружковцев были установлены звукогенераторы и ключи, связанные трансляционной сетью с радиорубкой. По вечерам участники кружка осваивали прием на слух, держали с Радиоцентром двустороннюю связь. В результате шесть человек овладели второй профессией — радиста. Они освоили прием и передачу на слух до восьмидесяти знаков в минуту.

Как и на мысе Оловьяном, Кре-



На парусной шлюпке в бухте Тихой (1940 г.)

Фото Б. Кремер

мер был активным поборником нововведений, помогавших бороться с консерватизмом и предельчеством в научно-исследовательской работе.

Когда советская воздушная экспедиция двигалась на самолетах к Северному полюсу, по неизвестной причине вдруг нарушилась радиосвязь на коротких волнах. Причину надо было искать в каких-то физических явлениях в верхних слоях атмосферы — ионосфере. Перед полярниками бухты Тихой была поставлена задача — всесторонне изучить прохождение радиоволн в Арктике, установить наблюдения за ионосферой.

Не ограничиваясь этим заданием, научные работники Тихой проводили семь ежесуточных сроков наблюдений и восемь ежечасных круглосуточных серий под руководством радиоинженера Архангельского.

В течение года были получены сведения, обогатившие науку новыми данными об условиях распространения радиоволн, о состоянии ионосферы в высоких широтах. Полученные данные позволяют по-

строить радиосвязь в Арктике на более рациональных волнах.

Во время полярной ночи зимой 1939/40 г. на дрейфовавшем в Полярном бассейне «Седове» велись наблюдения за полярным сиянием, этим интереснейшим явлением в Арктике. Почему бы не поставить такие же наблюдения и в бухте Тихой, тем более что «Седов» дрейфовал в это время в районе, прилегающем к Земле Франца-Иосифа? Параллельные наблюдения за полярным сиянием с двух точек представляли исключительный интерес для науки.

И полярники бухты Тихой энергично взялись за дело. Они установили ежечасные наблюдения за полярными сияниями и провели 2456 сроков наблюдений.

В программу научных исследований были включены и геомагнитные наблюдения. Но программа предусматривала лишь шестнадцать ежемесячных абсолютных определений магнитных элементов. Решили увеличить эту норму, считая, что она была явно занижена и не отвечала насущным потребностям

Главсевморпути. Эта норма была увеличена вдвое. Научные сотрудники доказали, что на этом участке еще много неиспользованных резервов.

Стремление перевыполнить план работы, дать высокое качество научных наблюдений было характерно для всех областей научных исследований полярной обсерватории.

Успешной работе полярников бухты Тихой способствовало умение начальника станции правильно организовать их труд, во-время на ходу исправить недостатки, когда нужно—поощрить, когда нужно—применить дисциплинарное взыскание. Кремер требователен к себе и к другим. Правилам внутреннего распорядка на полярной станции было придано значение закона.

Во всех начинаниях Кремера сказывалась забота о людях, о создании им нормальных условий для плодотворной работы и досуга.

Осенью 1940 г. в бухту Тихую зашел ледокольный пароход «Сибиряков». Он привез новую смену полярников.

На пути к Большой земле Кремер получил из бухты Тихой радиограмму. Сменивший его новый начальник полярной станции т. Михайлов писал:

«Еще раз желаю счастливого пути. Передай большое товарищеское спасибо всему твоему коллективу за деятельную помощь нашему строительству. Постараемся не уронить честь передового коллектива полярников, каким, по моему глубокому убеждению, были работники бухты Тихой. Сменившийся коллектив оставил в нашей памяти наилучшее впечатление. Еще раз желаем всем хорошо отдохнуть и с новыми силами включиться в работу».

Недолго пробудет на Большой земле Борис Александрович. Еще не окончился его отпуск, а он уже снова на работе. Часто его можно видеть в снабженческих организациях Москвы за выбором полярного снаряжения. Он подбирает теплую одежду, надежные палатки, продукты. Он весь в поисках, в хлопотах по подготовке к очередной поездке в Арктику.

Вскоре знатный полярник поедет на одну из вновь организуемых полярных станций на Великом арктическом водном пути.

Отдать свои знания и опыт дальнейшему освоению Северного морского пути—к этому направлены все устремления полярника Кремера.

М. ДЕРЖАВИН



БОРТМЕХАНИК ВИКТОР ЧЕЧИН



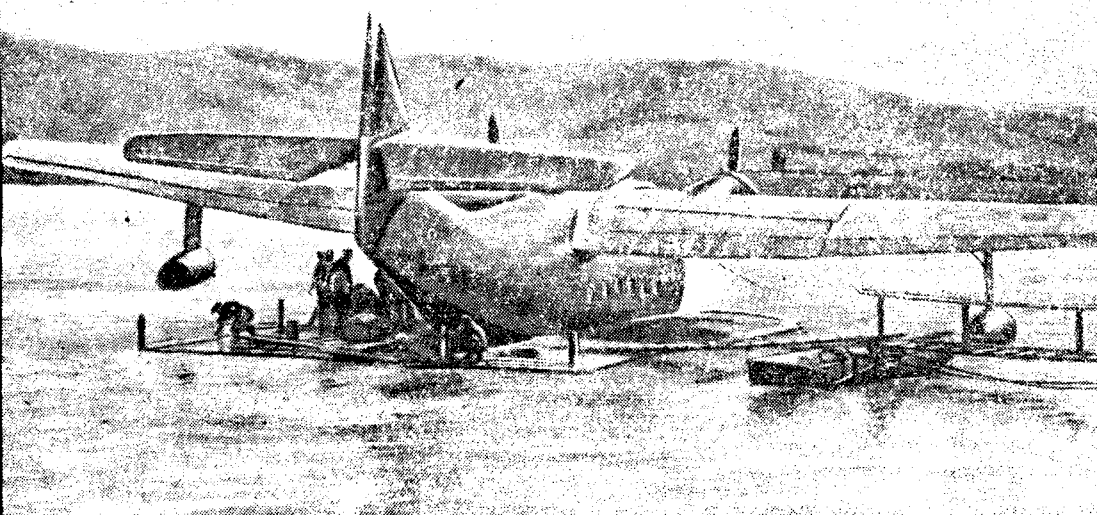
В 1932 г. пилот Порцель и начальник полярной авиации т. Шевелев летели на «СССР Н-3» от острова Вайгача к Маточкину Шару. Бортмехаником воздушного корабля, совершавшего ледовую разведку в Карском море, был Виктор Чечин. Моторы работали бесперебойно и дружно. Вот уже показались величественные заснежен-

ные горные берега новоземельского пролива. Машина неожиданно провалилась.

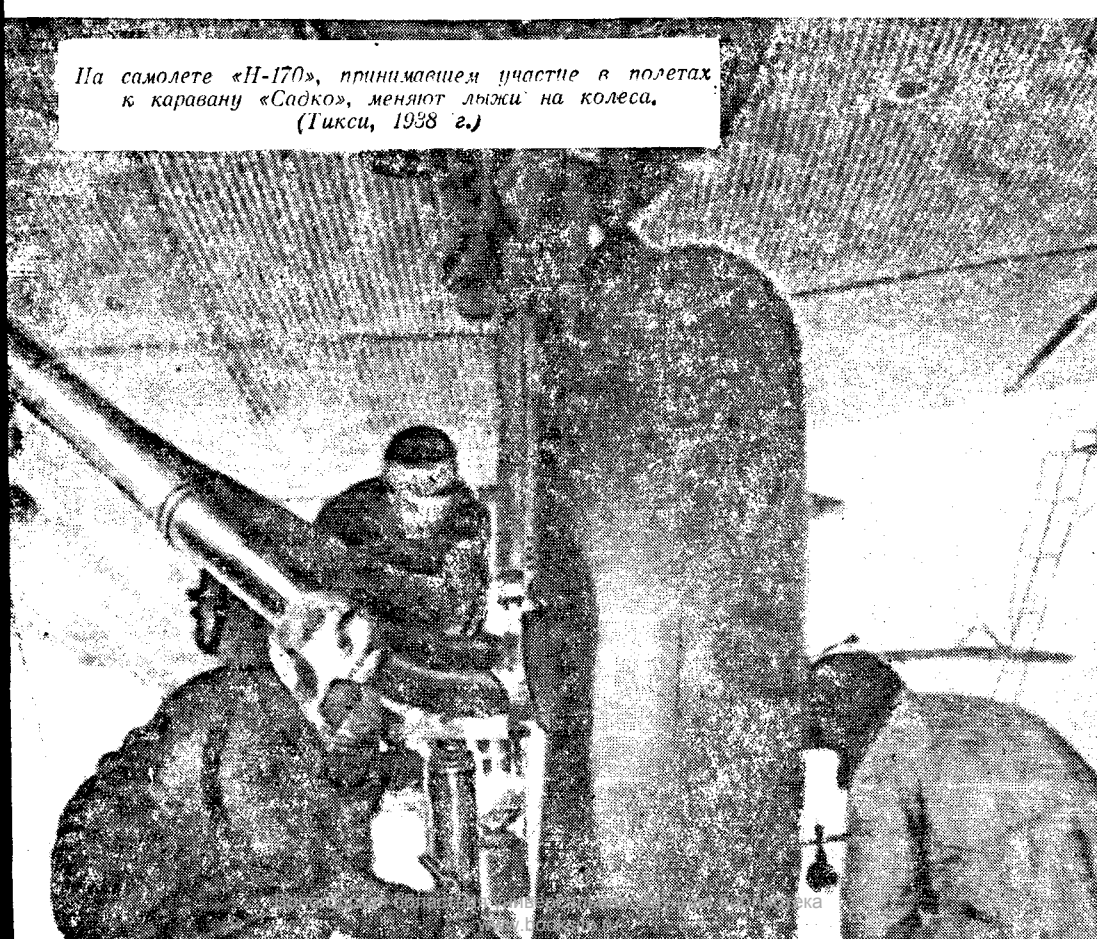
Чечин не помнил обстоятельств катастрофы. Он очнулся в ледяной воде. Носовая часть самолета погружалась медленно в воду. На корме держался раненый Шевелев. Чечин подтянулся к остаткам самолета. Вот показался и второй механик Проворихин. Чечин помог товарищу выбраться на самолет.



Бортмеханик В. С. Чечин



Дуглас «Н-266», на котором легал В. С. Чечин



*На самолете «Н-170», принимавшем участие в полетах к каравану «Садко», меняют лыжи на колеса.
(Тикси, 1938 г.)*

Из воды показалась голова Порцеля, командира самолета. Чечин вмиг сбросил с себя сапоги и кинулся в студеную воду, движимый замечательным чувством товарищества. Но Порцель исчез.

Самолет был сломан пополам. Уже не стало видно носовой части воздушного корабля. На плаву держалась только его корма, и она быстро погружалась в воду. Оставались минуты до погружения на дно кормы, а вместе с ней и уцелевших людей.

— Клипербот! Скорей клипербот! — закричал Чечин и прыгнул в кормовой отсек.

Он вытащил оттуда резиновую лодку, успел накачать ее насосом, усадил товарищей и пошел к берегу.

В Маточкином Шаре на унылом галечном, запорошенном снегом берегу высадились три товарища. Они глянули в ту сторону, откуда пришли на клиперботе. Самолета уже не было видно. Заровнялась студеной водой, поглотив самолет и трех пионеров советской северной авиации.

Товарищи двинулись к полярной станции Матшар. Впереди босиком по снегу (сапоги во время аварии смыло в воду) быстро шел Чечин. Он словно звал товарищей за собой. Первым начал отставать раненый Шевелев. Решили его оставить на берегу и скорей добраться до полярной станции, чтобы оказать ему помощь.

Пробираясь ночью через горы, они только к рассвету увидели огонек на мачте радиостанции. Проворихин едва шел: при катастрофе его сильно ранило в голову.

Сильный Чечин помогал идти товарищу, терявшему силы, а у самого ноги совсем занемели и казались будто чужими. С трудом они все же добрались до полярной станции.

Полярники Маточкина Шара немедленно организовали розыски т. Шевелева и вскоре нашли его.

Причина катастрофы для всех была очевидна. Нисходящим воз-

душным потоком самолет повергло вниз со страшной силой, словно попал он вдруг в воздушную яму. Машина ударилась о воду, будто о камни, и разломалась. Погибли товарищи Чечина, с которыми он вместе коротал нелетные дни на полярных зимовках и вместе летал по хмурым, заснеженным и часто туманным воздушным путям Севера.

Но и после катастрофы не утратился Чечин, не изменил взятого направления, будто его совсем не касались пережитые беды.

Начав полярные полеты вместе с летчиком Алексеевым, ныне Героем Советского Союза, Чечин летал затем с Порцелем, Козловым, Героями Советского Союза Головиным и Леваневским и с полярным летчиком Черевичным.

Каждый год работы на Севере приносил бортмеханику много нового.

В 1933 г. часть становищ на западном берегу Новой Земли оказалась слабо снабженной. Недостаток продовольствия влек за собой цынгу. Необходимо было спешно доставить промышленникам продовольствие и вывезти больных на материк.

Ледокол «Красин» пробился зимой 1933 г. к северному острову Новой Земли. На борту мощного ледокола стояла маленькая машина «У-2». Летчик Козлов и бортмеханик Чечин выбрали эту машину для полярной экспедиции, потому что она не требовала большой площадки для взлетов и посадок.

Отмелые берега в Архангельской губе на Новой Земле не позволяли «Красину» подойти к становищу ближе пятнадцати километров. На помощь пришли летчики.

Самолет «У-2» превратился в воздушную телегу, а Козлов с Чечиным — в ломовых извозчиков. Вместе с моряками они грузили на самолет муку, масло, мясо, овощи и другие продукты, таскали на плечах тяжелые мешки. Затем под-

нимались в воздух, беря направление к становищу.

Весь груз помещался в кабине, где обычно находится бортмеханик. Чечину сидеть было негде, а без бортмеханика Козлов не пу- скался в путь. Но Чечин и не от- казывался от полета. Лишившись места в машине, он садился поверх груза, находясь наравне с центро- планом и держась за него, чтобы не выпасть во время полета.

Стояли крепкие морозы. Чечин поморозил лицо и руки. Кожа по- чернела — бортмеханик перестал быть похожим на самого себя. А тут еще поднялся сумасшедший новоземельский ветер восток¹, на- чалась подвижка льда. Лед угро- жал маленькой машине, стоявшей на небольшом аэродроме, под бор- том ледокола. Надо было спасти машину от наседавшего льда. Ве- тер сшибал людей с ног, свистел в растяжках. Словно птица, пой- манная в силки, рвалась машина из рук летчиков и моряков. После долгой борьбы с ветром машину наконец водрузили на верхнюю па- лубу, где ее надежно закрепили.

Маленький самолет «У-2», мотор которого работал безотказно бла- годаря стараниям Чечина, помог большому ледоколу выполнить от- ветственное задание правительства. Товарищ Сталин приветствовал энергию и настойчивость моряков «Красина» и его летного состава, закончивших операцию раньше ус- тановленного срока.

По возвращении в Москву пилот и бортмеханик были вызваны в Кремль. Михаил Иванович Калинин лично вручил двум товарищам ордена Трудового Красного Зна- мени — первые их награды.

В Москве на улицах и площадях уже продавали сирень и черемуху, Козлову и Чечину же предстоял новый полет в Арктику, на ледо- вые разведки.

Чечин летал с Козловым и на зверобойки. Перевыполняя план полетов, летчики разыскивали для зверобоев новые и новые залежки

зверя. Трюмы ледокольных парохо- дов наполнялись добычей. Экипаж самолета помогал зверобоям воз- вращаться с трудовой победой до- мой, в Архангельск.

Не было такого мотора на само- летах, которого не знал бы борт- механик Чечин. Он не терялся, ко- гда судьба готовила удары его машине. На реке Ленивой поздней осенью 1936 г. Козлов во время старта разбил лодку своего само- лета. Опытного летчика обманула вода, скатившаяся накануне отлета машины. Ленивая коварно обмеле- ла, и там, где еще вчера было глу- боко, сегодня оказались подвод- ные камни, пропоровшие днище ло- дочного самолета. До окончания навигации оставались считанные дни. Полярные реки уже шуговали. Аварийная комиссия пришла к пе- чальному выводу, что спасти само- лет в столь позднее время вдали от ремонтных мастерских невоз- можно.

Уныло смотрел командир на свой самолет, который еще только час назад был готов к любым по- летам. Теперь, с пробитым днищем, он стал подобен захромавшему ко- ню, на котором далеко не уедешь. Это была авария перед концом блестяще завершенной навигации.

— Думаю, Матвей Ильич, что не все потеряно, — сказал Чечин командиру Козлову. — Попробуем сами подлатать днище.

— Да тут клепка не простая, — нерешительно возразил Козлов, а у самого затеплилась надежда. — Днище пропороли как раз на реда- не. Тут клепка сложная!

— Осилим и ее, — сказал Чечин.

Козлов знал, что бортмеханик не станет говорить зря, — не из та- ких людей, чтобы хвастать.

Для того чтобы начать ремонт воздушного корабля, надо было строить деревянный помост. Плав- ника поблизости не было; при- шлось разобрать пристройку у са- рая. Доски перетаскивали по тунд- ре километра за два. В снегопад, стужу и ветер тащили летчики

¹ Восточный ветер (слово поморское).

доски и бревна к месту будущего ремонта.

Когда помост был закончен, самолет подняли на него. Чечин осмотрел пробоины. Три большие заплаты предстояло положить на днище, причем одна из них — на редане — должна была быть фигурной.

Шесть дней стучали молотки. Когда работа была закончена, пригласили аварийную комиссию для осмотра произведенного ремонта.

Дюралевые листы, закрывшие пробоины, плотно прилегли к самолету. Тонкая работа бортмеханика вызвала всеобщее восхищение, но сам он был как будто недоволен.

— Целый мешок заклепок схарчили на это хозяйство! — говорил рачительный хозяин, сияя от удовлетворения проделанной работой.

После чечинского ремонта лодка больше не текла.

Вскоре машина прибыла в Красноярск на зимнюю стоянку. Инженеры осмотрели произведенный летчиками ремонт и сказали, что лучше заклепать не смогли бы и в мастерских. Переклепывать не придется.

Летать с таким бортмехаником — значит иметь надежное моторное хозяйство и обеспеченную материальную часть. Не зря приглашали Чечина в ответственные полеты на новых машинах и Головин и Леваневский. Не зря поручали Чечину производить запуск сложных моторов на новом американском четырехмоторном гиганте «Глен-Мартин», базировавшемся близ Москвы.

Чечин летал на «Консолидэйд» и на «Дугласе» — новейших американских самолетах. Он дважды побывал за границей, знакомился с французскими моторостроительными заводами, жил в Кали-



В. С. Чечин на фронте во время борьбы с финской белогвардейщиной в 1940 г.

форнии вместе с Леваневским и Побезимовым, совершенствуя свои познания в моторном деле.

Молодые бортмеханики учились у знатока авиационных моторов — Чечина. Обширные познания были у него в деле, к которому он обнаружил влечение с юных лет.

В горячее время навигации бортмеханик Чечин иногда забывал о сне и отдыхе. Осмотр материальной части и заправка машины горючим отнимали так много времени, что он часто безвыходно находился в самолете, спал в кормо-

вом отсеке «Дорнье» или на мягких креслах «Дугласа». Чечин всегда обеспечивал бесперебойную работу своей машины, будь то маленькая «У-2» или громадный «СССР Н-170», на котором вместе с Героем Советского Союза Головиным он блестяще слетал в район дрейфа каравана «Садко».

Каждое дело требует навыка и любви. Чечин всегда находит в своем деле удовольствие. Ему без работы скучно. Он стремится к ней, ищет ее.

Чечин побывал почти во всех уголках советского Севера — от Баренцева моря до Охотского. Полярники называют Чечина «богом техники» и уверяют, что он может починить буквально все. И, действительно, Чечин следит за развитием техники, читает журналы, знакомится с новейшими достижениями в области авиации, не отстает от жизни, не плетется в хвосте, а идет в первых рядах советской авиации.

Когда советские горнисты про-

трубили боевую тревогу на финской границе, Чечин ринулся вместе со своим другом Головиным на фронт защищать родину от поджигателей войны. Правительство наградило его за боевую доблесть орденом Красной Звезды. Ему вручили эту высокую награду одновременно с медалью «За трудовое отличие» как самоотверженному труженику-полярнику.

Бортмеханик Чечин в навигацию 1940 г. налетал вместе с Черевичным 65 тысяч километров. Никто не скажет, что это мало, кроме... самого Чечина. 100 тысяч километров налета за одну навигацию — вот о чем мечтает бортмеханик! И это не пустая мечта. Он обеспечит бесперебойную работу моторов и для такого астрономически долгого пути.

Чечина любят пилоты, которым приходилось летать с ним, любят товарищи по экипажу.

Летать с таким бортмехаником радостно каждому.

МАКС ЗИНГЕР





Г. БЕДНЯКОВ

ВЕТРОДВИГАТЕЛЬ ДОЛЖЕН РАБОТАТЬ С ПОЛНОЙ НАГРУЗКОЙ

(Опыт работы полярного механика)



Большинство полярных станций сейчас оборудовано мощными ветровыми установками. Очень важно, чтобы эти установки наиболее полно были использованы. Практика показала, однако, что механики на отдельных полярных станциях допускают простои ветродвигателей.

Причина неудовлетворительной эксплуатации ветродвигателей на многих станциях заключается в том, что люди плохо с ними знакомы, допускают ошибки при их установке, не умеют регулировать работу ветрового колеса.

Несколько раз я строил самодельные ветроустановки на полярных станциях. В 1939 г. мне впервые предстояло установить заводской ветродвигатель «ВИМ Д-5» на мысе Стерлегова.

В трюме ледокольного парохода «Дежнев», на котором ехала наша смена полярников, лежали разобранные части ветроустановки.

«Дежнев» по маршруту следовал в Усть-Таймыр, а на обратном пути должен был зайти на нашу станцию. Грузы в трюме были расположены соответственно маршруту. Но в последнюю минуту на пароход погрузили цистерны, которые надо было срочно доставить на мыс Стерлегова. «Дежнев» изменил маршрут, чтобы вначале забросить цистерны, а затем, после возвращения из Усть-Таймыра, выгрузить ветродвигатель и другие грузы. Мы решили не терять времени и высадились при первом заходе на мыс Стерлегова, а с грузами оставили своего представителя.

В первые же дни мы начали готовиться к установке ветродвигателя. Был конец августа. Полярники взяли на себя обязательство к годовщине Великой Октябрьской революции дать электрический свет во все дома. Времени для выполнения обязательства оставалось немного.

Да возвращения «Дежнева» нужно было вырыть на площадке котлован для ветродвигателя. Скалистый грунт пришлось взрывать аммоналом.

Одновременно с подготовкой котлованов мы позаботились о песке, щебне и других строительных материалах. Для бетонирования требовался чистый сухой песок. Около станции его не оказалось. Но в 2 км от станции, на берегу, песок лежал большими кучами. Вынесенный Енисеем в море плавник выбрасывало на берег, заносило галькой, а морской прибой постепенно намывал здесь песок. Его удобно было грузить. На нартах мы перевезли около 20 кубометров песка и столько же гравия.

Когда через месяц к мысу Стерлегова подошел ледокол с ветродвигателем, у нас уже все было подготовлено для его установки.

При монтаже особое внимание обращалось на точность сборки по меткам. Монтаж фермы занял два дня. Перед тем как поднимать ее, тщательно проверяли, правильно ли все собрано, хорошо ли закреплены гайки, соединены тросы и, в особенности, главный трос. При его помощи лебедка должна подтянуть всю конструкцию. Наибольшему напряжению подвергается трос в первый момент подъема — когда ферма отрывается лебедкой от земли и когда трос может быть пере-



*Ветродвигатель «Д-5» на мысе Стерлегова
Фото В. Баранова*

резан углом фермы. Чтобы избежать этого, места соприкосновения троса с углами были обмотаны старым ватником. Для растяжек воспользовались манильским канатом.

Накануне подъема фермы было созвано производственное совещание, где обсудили и строго разграничили обязанности каждого работника. Подняли мы башню успешно и начали ее устанавливать.

Вал ветродвигателя должен стоять абсолютно вертикально и проходить точно по центру конструкции. При нарушении этого ветродвигатель не может нормально работать. Вертикальность вала определяется отвесом. Но как установить, что он отстоит от всех сторон фермы на одинаковом расстоянии? Некоторые предлагали поставить на пояс башни ватерпас и таким способом проверить правильность расположения фермы, а затем выверить вал отвесом. Но этот способ не годился, так как металлический пояс башни, укрепленный болтами, не мог служить мериллом для определения правильности расположения фермы.

Проверку решили произвести при помощи специально изготовленных шаблонов. Расстояние между углами фермы и валом регулируется гайками диагональных растяжек. Ослабляя одну гайку и подкручивая противоположную, мы перемещали вал до тех пор, пока он не оказался в центре. Вертикальность вала выверялась отвесом. При такой системе регулирования достигается точность.

Ветродвигатель «Д-5» — хорошая машина, но он, как и многие другие, не лишен существенных недостатков. Его труд-

но регулировать и невозможно полностью остановить ветровое колесо.

Имеющаяся на ветродвигателе лебедка позволяет только уменьшить вращение ветрового колеса. Чтобы остановить его полностью, нужно затормозить редуктор при помощи доски. После этого доска вставляется в спицы шкива и не дает возможности колесам вращаться. Это не только примитивно и неудобно, но и вредно отражается на состоянии ветроустановки. При резких порывах ветра и изменениях его направления жестко закрепленная конструкция претерпевает ударную нагрузку, расшатываются шпоночные соединения. Образующийся «мертвый ход», в свою очередь, вызывает преждевременный износ деталей.

Конструкторам следует учесть этот дефект и устранить его.

Частые перебои в работе ветродвигателя всегда бывают результатом неотрегулированности лопастей. Хорошо отрегулированное ветровое колесо работает, как автомат, и значительно упрощает уход за ветроустановкой.

В чем сущность регулирования? Если установить на башне ветровое колесо без аппарата регулирования, оно всегда вращалось бы неравномерно, в зависимости от скорости ветра. Это лишило бы нас возможности пользоваться электроэнергией определенного напряжения и ампеража. Сильные порывы ветра привели бы к таким большим скоростям вращения ветрового колеса, что это неминуемо вызвало бы аварии.

В ветродвигателе «Д-5» постоянная скорость вращения ветрового колеса достигается оригинально сконструированной инк. Панкратовым системой регулирования. Каждая лопасть снабжена регулирующим грузом. При увеличении скорости вращения ветрового колеса пружинной силой перемещается к концу лопасти и через конические шестерни поворачивает ее в разрез ветру. На лопасть, ставшую под больший, чем обычно, угол, сила давления ветра ослабляется, и в плоскости вращения ветрового колеса начинается торможение.

Когда ветер ослабевает, лопасти под действием регулирующих пружин снова становятся в наиболее выгодное рабочее положение: под углом $18^{\circ}40'$. Понятно поэтому, как важно, чтобы регулирующие грузы занимали правильное положение, а пружины обладали точно рассчитанной растягивающей силой.

Начав регулировать скорость вращения ветрового колеса, я убедился, что это правило нарушено: неодинаковое натяжение пружин вызывало вибрацию хвоста. Натяжение пружины регулируется пово-

ротом кольца, которое сжимает или растягивает ее. К сожалению, на кольцах не оказалось градуировки, и поворачивать их приходилось на-глаз. Это значительно усложняло регулирование ветродвигателя. К тому же упругость пружин тоже различна.

Вибрация хвоста, пожалуй, самая опасная «болезнь» ветродвигателя. Известны случаи, когда она приводила к серьезным авариям. Вызывает вибрацию обычно одновременный вынос лопастей ветрового колеса.

Однажды в ветреную погоду я заметил, что хвост ветродвигателя вибрирует. Все предыдущие дни установка работала прекрасно. Ничего не изменилось в системе регулирования, а вибрация хвоста свидетельствовала о какой-то ненормальности.

После внимательного осмотра всех частей двигателя выяснилось, что причиной вибрации был гололед. Пружины покрылись льдом, их сопротивление натяжению стало неравномерно, и лопасти имели различные углы поворота. Стоило удалить лед с пружин регулирования, как вибрация прекращалась.

Иней и липкий снег, так же как и гололед, отрицательно влияют на работу ветродвигателя. Они не только могут вызвать вибрацию хвоста, но и снизить мощность установки.

Борьба с гололедом, инеем и липким снегом несложна. Для удаления льда с лопастей я изготовил легкую деревянную рейку. При малейшем постукивании ею лед быстро осыпался. Иней и снег приходилось обметать простой метлой.

Можно было бы привести немало примеров, показывающих, какое значение имеет борьба с обледенением ветрового колеса. Но ограничусь только одним.

После продолжительного декабрьского штиля однажды подул «рабочий ветерок», метров до 8 в секунду. Я поспешил воспользоваться им, но не тут-то было. Колесо упорно не набирало оборотов, с трудом и медленно вращалось, хотя ветер был достаточно сильный. Проверил смазку, которая могла стухнуть на морозе, но она оказалась достаточно жидкой. Я недоумевал. Попытался вручную помочь ветровому колесу набирать обороты — тоже безрезультатно. Взобрался на балкон, все внимательно осмотрел и ничего не обнаружил. Вдруг мелькнула мысль: «Не иней ли здесь причиной?» И действительно, достаточно было очистить лопасти от инея, и ветровое колесо быстро набрало обороты. Иней лишил лопасти свойственной им обтекаемости, они стали шероховатыми, и это вызывало понижение мощности двигателя.

Опыт эксплуатации ветродвигателя показал, что существующая на «Д-5» система регулирования несовершенна. Основным недостаток механизма регулирования заключается в том, что каждая лопасть поворачивается вокруг своей оси независимо от других лопастей. Малейшее различие

в углах поворота влечет за собой вибрацию хвоста.

Мы решили усовершенствовать механизм регулирования таким образом, чтобы при повороте одной лопасти остальные также поворачивались на одинаковый угол.

Я неоднократно конструировал и изготовлял самодельные двигатели. Этот опыт помог мне. По разработанной конструкции надо было связать единым центром все три штанги компенсирующих грузов, чтобы малейшее перемещение любой из них передавалось другим. Перемещение грузов, а вместе с ними и штанг вызывает при посредстве конических шестерен поворот лопастей.

На болт крепления ветрового колеса, в конце горизонтального вала, мы надели диск, который связывал штанги грузов. На диске под углом 120° закрепили поводки, пропущенные через две направляющие. Поводки, заканчивающиеся кольцами, свободно передвигаются в этих направляющих. Кольца поводков надеваются на штанги компенсирующих грузов.

При малейшем повороте ведущей лопасти штанга компенсирующего груза толкает поводок, диск поворачивается на определенный угол вокруг своей оси и приводит в действие два других поводка, а они в свою очередь — штанги, которые поворачивают лопасти на такой же угол.

С новым приспособлением ветровое колесо пошло в ход ровно и совершенно спокойно. Это была лишь первая часть испытания — предварительная проверка. Спокойная работа ветродвигателя еще не позволяла делать какие-либо выводы. Ведь прибор был установлен на отрегулированное ветровое колесо, и можно было предположить, что действовал еще старый регулирующий механизм. Для окончательной проверки приспособления я снял его с ветряка и разрегулировал все три лопасти, различно натянув пружины. В таком виде установка работать не могла ни одной минуты: лопасти приняли бы неодинаковое положение, и тотчас же началась бы невероятная вибрация.

Снова установили приспособление. Не без волнения я спускался с башни. Если расчеты верны, лопасти должны автоматически одновременно занять правильное рабочее положение, несмотря на то, что они разрегулированы. Так и случилось: ветровое колесо сразу же пошло в ход, без рывков, спокойно. Приспособление полностью выдержало экзамен.

Отрегулировать ветровое колесо на 130 оборотов не составляло теперь никакого труда. Механизм регулирования ветродвигателя с моим приспособлением работал весь год. Даже при сильном шторме ветровое колесо продолжало спокойно работать.

Такое приспособление значительно упрощает механизм регулирования, изготовленный на заводе.

Усовершенствовав дисковую систему регулирования, можно быть уверенным, что ветродвигатель будет работать на-

дежно в любую погоду. Вибрация хвоста совершенно исчезает.

Отрегулированный ветродвигатель работал у нас бесперебойно. Ухаживать за ним стало совсем несложно. Нужно было лишь следить за тем, чтобы своевременно менять масло в редукторе и головке.

С тех пор как начала работать ветроустановка, мы ни разу не пускали в ход бензиновый двигатель. Он стоял в резерве, в боевой готовности, но не понадобился.

Ветродвигатель дал возможность на полярной станции мыса Стерлегова постоянно пользоваться электрическим светом. Благодаря ветродвигателю мы сэкономили много горючего. Бензиновый двигатель, обслуживая только радиостанцию и работая по 2—3 часа в день, брал за год свыше 200 кг бензина и немало масла. Для освещения помещений ежегодно завозилось 5—6 бочек керосина. Теперь все это ценное горючее не нужно ввозить на мыс Стерлегова. «Голубой уголь» стал здесь единственным видом «горючего», да и стоит оно дешево. Запасы его неисчерпаемы.

За десять месяцев ветродвигатель выработал 1135 *квтч*. Наибольшее количество часов ветродвигатель работал в зимнее время, когда нужно было дать электрический свет во все помещения полярной станции. Кроме зарядки аккумуляторов, двигатель давал электроэнергию 18 световым точкам. С наступлением лета надоб-

ность в освещении наших домов отпала, и работа ветроустановки сводилась исключительно к обслуживанию радиостанции.

Декабрь оказался, как это ни странно, наиболее штилевым зимним месяцем. 14 дней установка бездействовала. Да и в рабочие дни ветер был неравномерным: иногда появлялся на 2—3 часа, и снова наступал штиль. За месяц ветродвигатель работал всего лишь 167 часов и выработал 154,8 *квтч*. Во время штиля питание радиостанции электроэнергией обеспечивалось аккумуляторами.

Зато в ноябре ветродвигатель работал 300 часов и выработал 245 *квтч*; в январе — 267 часов, выработав 239 *квтч*.

Просматривая график работы ветродвигателя на полярных станциях, видишь, что он часто стоит без дела. Обычно говорят: ветроустановка не работала потому, что не нужна была электроэнергия. Но ведь избыток электроэнергии, получаемый от ветродвигателя, можно разумно использовать. На мысе Стерлегова, например, можно электрифицировать бытовые нужды полярников. Электричеством можно обогревать наши дома, стирать белье, печь хлеб, варить пищу и т. п.

На каждой станции можно найти применение излишней электроэнергии. Механики должны добиться, чтобы ветродвигатели работали круглый год с полной нагрузкой. Накопленный опыт эксплуатации ветродвигателя показывает, что это вполне реально и достижимо.





ИСТОРИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В КРИВОМ ЗЕРКАЛЕ

В. Ю. ВИЗЕ, *„Северный морской путь“*. Издательство Главсевморпути,
Ленинград—Москва, 1940 г., 96 стр., отв. редактор Е. А. Фейман



популярной книги по истории освоения Северного морского пути у нас, к сожалению, нет. А такая книга, рассказывающая прежде всего об огромной работе, проведенной на Северном морском пути за годы советской власти, очень и очень нужна.

Общезвестно, что делу освоения Северного морского пути посвящали свои жизни многие передовые мореплаватели и ученые разных стран.

В начале XX века были созданы ледоколы, на Севере появились самолеты, стало возможным организовать службу погоды и льда. Но даже и тогда только одиночки всерьез думали о регулярном мореплавании по Северному морскому пути. И в России не так уж много было Макаровых, Ондоровых и Русановых, хотя наша страна была всегда кровно заинтересована в морском пути, лежащем в территориальных водах, от освоения которого зависело развитие огромных пространств севера Сибири и Дальнего Востока.

В чем же следует искать причину недоверия к проблеме арктического мореплавания даже в начале XX века? Что останавливало людей? Только ли недостаток знаний, слабость технических средств? Ответ следует искать в другом.

Никогда в дореволюционное время работы по освоению Северного морского пути не направлялись единой мыслью, единым планом. Сама природа капиталистического общества затрудняла такую возможность.

Отдельные экспедиции снаряжались, как правило, случайно, когда у того или иного ученого общества, либо у капиталистического дельца, стремящегося чем-нибудь прославить свое имя, неожиданно просыпался интерес к Арктике.

Между тем труднейшая проблема освоения Северного морского пути требовала для своего разрешения огромных капиталовложений, создания специального флота, сети полярных радио- и метеостанций, привлечения большого числа самоотверженных людей. Самым крупным капиталистическим организациям и фирмам не под силу было поднять это грандиозное мероприятие.

Для серьезного освоения Северного морского пути требовался государственный размах, участие и заинтересованность в этом деле правительства и страны, имеющей в своем распоряжении необходимые материальные и людские ресурсы.

Великая северная экспедиция 1733—1743 гг., организованная по мысли Петра I, была попыткой такого государственного подхода к исследованию Северного морского пути. Но и это мероприятие, положившее начало изучению северных морей и побережья, надолго осталось единственным.

Новый этап в истории Арктики и Северного морского пути открыла победа Великой Октябрьской социалистической революции в СССР, установление в нашей стране советского строя.

Еще в начале 1918 г., в разгар гражданской войны, Совет народных комиссаров под председательством В. И. Ленина

принял решение о возобновлении работ экспедиции Северного ледовитого океана. Молодая советская республика выделила из своих скромных средств все, что требовалось для скорейшего и плодотворного исследования северных морей¹.

Интервенция на Крайнем севере прервала эту экспедицию. Но как только героическая Красная армия разбила интервентов, работы по освоению Северного морского пути возобновились в невиданных до того масштабах.

Весной 1920 г. при Сибревкоме создается специальный Комитет Северного морского пути (Комсевропуть). В том же году по заданию правительства организуется морская хлебная экспедиция из Архангельска в Обскую губу и Енисей. В операции участвуют 16 судов грузоподъемностью в 50 000 т. По постановлению Совета народных комиссаров (декрет подписан В. И. Лениным), стройка Усть-Енисейского порта приравнивается к особо ударным строительствам государственного значения.

На Севере развернули свою работу научно-промысловая экспедиция ВСНХ, полярная комиссия Академии наук, гидрографические экспедиции на Оби, Енисее и Лене. По специальному декрету Совнаркома, подписанному В. И. Лениным, организуется Плавучий Морской Научный Институт для изучения северных морей и Ледовитого океана. С 1921 г. этот институт начинает свои работы в Западном секторе — вначале на ледокольном пароходе «Малыгин», а затем на специально построенном гидрографическом судне «Персей».

По заданию Совнаркома и лично товарища Ленина срочно восстанавливались Мурманский и Архангельский порты. Широко изучался богатейший Ухто-Печорский район, куда еще в 1918 г. по прямому поручению В. И. Ленина был направлен геолог (последствием академик) И. П. Губкин.

В 1921 г. организуется первая Красная операция. С тех пор эти экспедиции проводятся ежегодно. Несколько позднее стали проводиться регулярные колымские рейсы.

Так, буквально с первых дней установления советской власти началось наступление на Арктику, наступление планомерное и настойчивое, проводимое с неослабным напряжением. Все величайшие преимущества плановой социалистической системы ярко проявлялись в работе по освоению Северного морского пути и Крайнего севера. Завоевывалась позиция за позицией, один участок за другим. Наша страна первой стала широко использовать ледоколы и самолеты для целей арктической

навигации. И, хотя на первых порах работу вели многие организации, средства и силы их не разбрасывались и не распылялись.

Наиболее ярко новый советский метод изучения и освоения Арктики проявился в дни подготовки и проведения Второго Международного Полярного года 1932/33 г. (МПГ). По решению правительства, многочисленные советские научные организации приняли самое активное участие в этом международном мероприятии. Работу возглавил специальный Комитет МПГ.

В это время кризис охватил все буржуазные страны мира. Сказался кризис и на научных работах. Инициатор Второго Международного Полярного года — Германия первая заявила о том, что она вынуждена сократить программу своих исследований. И только СССР развернул работы в объеме даже большем, чем ранее намечалось.

Одно лишь перечисление того, что было сделано советскими учеными во время Второго Международного Полярного года, само говорит за себя. На островах и побережье Ледовитого океана были организованы новые постоянно действующие полярные станции (Тихая, Рудольф, мыс Желания, Русская Гавань, Котельный, Узлен, Челюскин и др.) Суда Океанографического института «Персей» и «Книпович» работали в Гренландском, Баренцовом и Карском морях. «Книпович» впервые в истории полярных плаваний обошел с севера Землю Франца-Иосифа. Экспедиции Арктического института на ледокольных пароходах «Малыгин» и «Русанов» после оборудования новых полярных станций обследовали Баренцovo и Карское моря. В Карском море работала также экспедиция Гидрографического управления на «Таймыре». Баланс вод в Беринговом проливе изучала экспедиция Государственного гидрологического института на судне «Дальневосточник». Экспедиция Комсевропути на «Совете» провела разрез в восточных морях. Экспедиция «Литке» прошла из Владивостока в устье рек Восточной Сибири. Ледокол «Ленин» проводил суда Карской экспедиции.

Одним из звеньев этой большой работы явился исторический сквозной поход «Сибирякова». В советских условиях такая экспедиция не могла возникнуть как изолированное начинание, как случайный рывок. Экспедиция была разрешена правительством, когда все условия для ее успеха были подготовлены. Эта экспедиция была законным продолжением ранее проведенных исследований, следующим этапом в большевистском наступлении на Арктику.

«В 1931 году в Сибирь, в Новосибирск, где тогда работал Комсевропуть, приехал товарищ Микоян, — вспоминает М. И. Шевелев. — Мы докладывали ему о нашей работе, рассказывали о том, что предполагаем делать. Анастас Иванович все внимательно выслушивал, расспрашивал, а затем сказал: «Это совсем не то. Стране нужен сквозной путь из Атлантического

¹ Западный отряд этой экспедиции возглавлял гидрограф Б. Вилькицкий. После захвата Архангельска англо-французскими интервентами он изменнически передал белогвардейскому «правительству Северной области» суда и снаряжение экспедиции, заготовленные на средства советской власти.

океана в Тихий». Мы были поражены. Тогда Анастас Иванович сказал твердо и просто: «ЦК партии и товарищ Сталин считают необходимым, чтобы путь из Атлантического океана в Тихий был продолжен»².

Уже тогда все и большие и малые начинания на Северном морском пути осуществлялись при самом ближайшем участии товарища Сталина, ЦК партии и Совета народных комиссаров. Сталинская мысль и воля направляли и объединяли усилия советских полярников.

Когда «Сибиряков» закончил свое плавание и сибиряковцы вернулись в Москву, товарищ Сталин пригласил их в Кремль на совещание.

«И вот тут впервые мы, полярники, — вспоминает М. И. Шевелев, — услышали от товарища Сталина гигантскую программу того, что мы должны делать.

Иосиф Виссарионович показывал знакомую карту, но вресе его объяснений мы начали смотреть на нее другими глазами. Товарищ Сталин говорил о том, что значительная часть нашей границы проходит по Северному ледовитому океану. Это — наши моря, где никто и никогда не помещает нам плавать. Это единственный морской путь, который обеспечивает связь с Дальним Востоком. К нему прилегают неосвоенные районы Севера с огромными богатствами.

Товарищ Сталин рисовал такие картины будущего, что дух захватывало... А вот мы все плаваем по Северу и не смогли додуматься до таких перспектив. Только после встречи в Кремле стала понятной жизненная необходимость быстрого освоения Северного морского пути.

Товарищ Сталин детально спрашивал, какие корабли могут пройти по северным морям. А подводная лодка пройдет? А миноносец пройдет? А сможем мы снабжать золотые прииски, расположенные на Севере? Как нужно все это делать?

Сегодня, когда все это уже сделано, такие вопросы могут показаться странными. Но тогда работникам Севера многое казалось несбыточной мечтой. Только сталинский гений мог так смело и точно наметить практические пути нашей дальнейшей работы.

Иосиф Виссарионович поручил нашим работникам представить практические предложения: что нужно сделать для освоения в кратчайший срок Северного морского пути. Мы разработали большой план, отметили, где нужны радиостанции, какие гидрографические работы следует провести, где нужно построить базы. Составили проект постановления правительства: такому-то наркомату сделать то-то; Наркомводу — то-то, Наркомсвязи — то-то, Военной гидрографии — то-то.

² М. Шевелев, Творец Северного морского пути. «Советская Арктика» № 12, 1939 г., стр. 25.

Товарищ Сталин прочитал наш проект постановления и сказал, что у Наркомвода довольно забот на Каспии, у Наркомсвязи достаточно много волокиты с телефонами в Москве и с неаккуратной доставкой телеграмм. Созданием Северного морского пути они не смогут и не станут заниматься. Нужна специальная организация. Тогда и было решено создать при Совнаркоме СССР Главное управление Северного морского пути.

Таким образом, Иосиф Виссарионович не только выдвинул самую идею Северного морского пути, но был инициатором создания нашей организации, которая призвана эту идею осуществить»³.

Хорошо известно, что советские полярники много и плодотворно поработали над выполнением сталинского задания. Правда, были у нас и прорывы. Товарищ Сталин и правительство поправили руководителей Главсевморпути, предупредили о вреде заисывания и самоуспокоенности, помогли перестроиться так, чтобы обеспечить новые серьезные успехи на Северном морском пути.

Сейчас уже практической задачей является организация двойных транспортных рейсов, плавание не только под берегом, но и северными вариантами. Все это подготовлено общим трудом советских людей, самоотверженно работающих над решением проблемы, которую еще в первые годы восстановления народного хозяйства наметил В. И. Ленин и с огромным государственным размахом, как жизненно необходимо для нашей страны, вдохновляет И. В. Сталин.

Почетнейшая обязанность любого, кто берется за описание истории Арктики, — правдиво и полно рассказать об этой борьбе советских людей за освоение Арктики и Северного морского пути, об огромной направляющей и организующей роли в этой работе партии, правительства и лично В. И. Ленина и И. В. Сталина.

К сожалению, еще в недавнем прошлом много раз делались попытки извратить историю Арктики, непомерно раздувать заслуги и роль отдельных лиц и учреждений и вместе с тем замолчать или принизить организующую роль партии и правительства. Достаточно сослаться хотя бы на отчет Арктического института, изданный в 1934 г. к XVII съезду ВКП(б), в котором можно найти следующее откровение:

«Проблема освоения Северного морского пути тоже была впервые поставлена Институтом в 1932 г. — вот почему этот год так знаменателен для жизни Всесоюзного Арктического института... Партия и правительство немедленно сделали соответствующие выводы (разрядка наша. — М. Ч.), и «основным стержнем» всей будущей деятельности Всесоюзного Арктического института стала новая грандиозная задача: исследовать

³ Там же.

дование проблем, связанных с освоением Северного морского пути»⁴.

Недавно Ленинградское отделение издательства Главсевморпути выпустило небольшую историко-обзорную книгу В. Ю. Визе «Северный морской путь». Первые же строки этой книги, посвященные советскому периоду освоения Арктики, заставляют насторожиться и недоумевать. И на этот раз попытка фальсифицировать историю повторяется с теми же негодными средствами.

Судя по книге, с 1917 примерно по 1928 г. Арктика, подобно библейскому хаосу, была «безвидна и пуста». Только в 1930 г. «в Советском Союзе стали серьезно сомневаться в правильности пессимистического взгляда на Северный морской путь как на путь, соединяющий Атлантический океан с Тихим» (стр. 48). О том, кто сомневался, автор умалчивает. Повидимому, подразумевается Арктический институт, так как далее никакая другая организация не упоминается.

Пространно описывая поход «Сибирякова», В. Ю. Визе не скупится на громкие эпитеты. По мнению В. Ю. Визе, этот поход «по значимости вызванных им к жизни мероприятий следует расценивать как наиболее крупное событие в Арктике за последние два века. Этим походом вся история освоения Советской Арктики делится на два периода — до «Сибирякова» и после «Сибирякова» (стр. 51).

Напрасно искать хотя бы простого упоминания о том, какие организованные мероприятия предшествовали походу «Сибирякова», какую программу работ, исходя из указаний товарища Сталина, наметило созданное вскоре после похода Главное управление Северного морского пути.

Зато В. Ю. Визе не забывает привести из своей же книги, изданной через два года после похода «Сибирякова» (в 1934 г.), собственное умозаключение о «важнейших мероприятиях для освоения Северного морского пути». В. Ю. Визе безапелляционно заявляет: «Перечисленные выводы, сделанные в результате плаваний «Сибирякова», а также предшествовавших ему плаваний, остаются в силе в настоящее время. Значительная часть этих мероприятий еще и сейчас не проведена в жизнь в полном объеме» (стр. 53—54, разрядка везде наша — М. Ч.).

Первые же годы деятельности Главсевморпути были дальнейшим шагом вперед по пути планомерного освоения Северного морского пути.

Так, например, в 1934 г. свой поход совершил ледорез «Литке», который был оценен правительством как «прочный залог скорейшего превращения арктических путей в Великий Северный путь нашей

великой Социалистической Родины». Это отмечает и сам В. Ю. Визе. Но, стремясь всемерно поднять роль «Сибирякова», он по существу снижает значение похода «Литке», заявляя, что 1934 г. «дал мало нового» (стр. 56). Оценивая трудности плавания «Литке», он пишет: «в том, что этому судну задача была вполне под силу после плавания «Сибирякова», не могло быть сомнения» (стр. 56—57).

Итак, история выглядит очень просто. До Арктического института на Северном морском пути ничего не делали. Потом возник Арктический институт, породил он экспедицию «Сибирякова», и вот с тех пор бьются, бьются люди и никак не могут решить все «важнейшие» задачи, которые сформулировал В. Ю. Визе после окончания этого плавания.

В. Ю. Визе находит возможным особо отметить роль графа Румянцева, проявившего «высокий интерес к проблеме Северного морского пути» (стр. 32), хотя вся его практическая деятельность (в отношении Северного морского пути) выразилась всего лишь в организации экспедиции на «Рюрике». Эта экспедиция, по словам самого же В. Ю. Визе, «никакого успеха в отношении своей главной задачи не имела» (стр. 32).

Автор приплетает к истории Северного морского пути Отару проплывшего впервые участок от Нордкапа до Белого моря, участок, не имеющий никакого отношения к Северному морскому пути. Отару посвящено 42 строки (стр. 3—4).

И в то же время В. Ю. Визе ни словом не обмолвился о ленинских указаниях, связанных с освоением Северного морского пути. А ведь ему, как историку, должен быть хорошо известен и текст декрета, подписанного В. И. Лениным, о Пловучем Морском Научном Институте⁵, и записка В. И. Ленина о Карских операциях⁶, и ряд других.

В. Ю. Визе не нашел нужным, основываясь хотя бы на ранее опубликованных материалах, показать непосредственное участие товарища Сталина в решении основных и решающих проблем Северного морского пути.

Книга проникнута стремлением выдвинуть во что бы то ни стало на первый план те учреждения и экспедиции, в работе которых сам автор принимал участие. В итоге автор стал на путь подделки истории, замалчивания организующей роли партии и государства.

В прошлые годы, когда арктические суда плавали «вслепую», без помощи ледоколов и авиаразведки, без должной гидрографической обстановки, ледовые условия зачастую решали успех отдельных рейсов.

⁴ Обзор научно-исследовательской работы Всесоюзного Арктического института в Советском секторе Арктики. Издание Арктического института, Ленинград, 1934 г., стр. 65.

⁵ См. И. И. Мезяцев, Пловучий Морской Научный Институт и его полярная экспедиция 1921 г., М., 1922 г.

⁶ См. Ленинский сборник, тт. XX, стр. 262.

Однако было бы глубоко ошибочным выдвигать этот стихийный фактор как решающий при разборе или оценке той или иной навигации.

Разбирая опыт первых лет эксплуатации Северного морского пути, В. Ю. Визе все же стал на этот неверный путь. Успех или неуспех арктических навигаций 1935 и 1936 гг. ставится в прямую зависимость от ледовых условий на трассе. Судя по взглядам В. Ю. Визе, плохие условия почти равнозначны провалу навигации, хорошие — безусловной удаче.

При этом автор не замечает противоречий буквально на соседних страницах. Так, например, на стр. 59-й читаем: «Удачному выполнению плана 1935 г. способствовало благоприятное состояние льдов. Когда же ледовые условия оказались менее благоприятными — в 1936 и 1937 гг., — навигационный план не был выполнен». На 61-й стр.: «Только распределение атмосферного давления в сентябре явилось причиной того, что навигация 1936 г. не окончилась провалом». А на 60-й стр. рассказывается, как в том же 1936 г., несмотря на сложную ледовую обстановку, небольшие моторно-парусные суда «Капитан Поспелов» и «Капитан Воронин» прошли по всей трассе в одну навигацию, да еще самостоятельно, без помощи ледоколов.

Следовательно, совсем не по ледовой обстановке надо определять результаты той или иной навигации, а по организованности и знаниям людей, их умению использовать все имеющиеся технические средства и знания.

Переходя к пространному анализу причин провала навигации 1937 г., автор сам же говорит главным образом о недостатках руководства морскими операциями, неполном использовании технических средств, в частности авиаразведки, нежелании считаться с гидрометеорологическими условиями и т. д.

Конечно, было бы неправильно преуменьшать значение ледовых трудностей при поллярных плаваниях. Но вся практика арктических навигаций говорит о том, что в самой сложной ледовой обстановке всегда имеются скрытые возможности. Сумеют моряки эти возможности открыть и использовать — и победа в их руках.

Нелишне напомнить то место из классической работы «О диалектическом и историческом материализме», в котором И. В. Сталин разбирает вопрос о роли географической среды в развитии общества.

«Географическая среда, — пишет товарищ Сталин, — бесспорно, является одним из постоянных и необходимых условий развития общества и она, конечно, влияет на развитие общества, — она ускоряет или замедляет ход развития общества. Но ее влияние не является определяющим влиянием, так как изменения и развитие общества происходят несравненно быстрее,

чем изменения и развитие географической среды»⁷.

Это определение, данное товарищем Сталиным, целиком применимо к оценке такой небольшой области развития общества, какой является человеческая деятельность в северных ледовитых морях.

Пытаться поставить успех наших навигаций в зависимость от ледовой обстановки — это значит принижать роль науки и знаний в овладении Северным морским путем, делать всю нашу работу бесперспективной. В самом деле, если все решают льды — незачем особенно биться над освоением Северного морского пути! Будет благоприятной ледовая обстановка — и корабли пойдут сами собой.

Особенное недоумение вызывает глава, в которой В. Ю. Визе трактует о ближайших задачах Главсевморпути. Такую главу мог написать лишь человек, мимо которого прошли все изменения, происшедшие за последние два-три года на трассе Северного морского пути.

По утверждению В. Ю. Визе, в портах «механизация почти нацело отсутствует, и угольный мешок на спине кочегара или матроса, реке — специалиста-грузчика, является собой самую обычную картину» (стр. 76). Эти сведения безнадежно устарели. Правда, мы еще и сейчас не удовлетворены состоянием механизации, пишем об этом и говорим. Но нельзя же так искажать действительность, как это делает В. Ю. Визе.

Далее: «Уголь для бункеровки судов доставляется до последнего времени издалека (Шпицберген, Сучан), и только небольшое количество местного угля поступало в бухту Тикси из Сангар-Хая» (стр. 76). К сведению В. Ю. Визе, порт Диксон уже в 1939 г. в основном снабжался норильским углем⁸.

Точно так же порт Амбарчик снабжался углем Зырянского месторождения, а порт Тикси — полностью углем из Сангар-Хая. Суда арктического флота полностью избавлены от снабжения действительно дальнотранспортным топливом. Что же касается Шпицбергена, то расстояние его от головного порта Западного сектора — Диксона — не так уж велико. А из Сучана уголь вовсе не возят. Восточный сектор получает уголь с Сахалина.

В. Ю. Визе справедливо отмечает, что научные исследования являются одним из отстающих участков в работе Главсевморпути. Правильно то, что до последнего времени арктическая наука не шла вперед, не направляла работу по навигационному освоению арктических морей.

В чем же вилит В. Ю. Визе причину такого отставания? Оказывается, «главной и, пожалуй, единственной причиной недопустимого отставания работ по исследованию морей Советской Арктики является отсут-

⁷ И. В. Сталин. Вопросы ленинизма, 11-е изд., стр. 548.

⁸ В 1940 г. Диксон полностью снабжался этим углем.

ствие соответствующих пловучих средств» (стр. 82—83). То, что это заявление не является случайной опiskой, явствует из всех последующих рассуждений автора.

Читатель книги, к своему удивлению, узнает, что «за все время существования Главсевморпути ледокольные пароходы были предоставлены специально для научно-исследовательских экспедиций только три раза» (стр. 83).

Далеко не полный перечень показывает, что В. Ю. Визе не в ладах с арифметикой. Как известно, научно-исследовательскими работами в разные годы были заняты: в 1933 г. «Сибиряков» (в Карском море), в 1934 г. «Седов» (в Карском море), в 1935 г. «Садко» (первая высокоширотная экспедиция) и «Малыгин» (в Карском море), в 1936 г. «Садко» (вторая высокоширотная экспедиция, не давшая никаких результатов), в 1937 г. «Садко», «Седов» и «Малыгин» (в море Лаптевых), в 1939 г. «Садко» (в Карском море), «Малыгин» (в море Лаптевых), «Сибиряков» (в Норвежском и Гренландском морях).

Повидимому, В. Ю. Визе склонен считать научной только работу, проводимую самим Арктическим институтом.

В. Ю. Визе считает достаточно ясным, что «планомерно исследовать ледовитые моря на ботах нельзя» (стр. 83). А разве «Фрам» Нансена, «Заря» Толля, «Иоа» Амундсена, вся стая наших славных судов: «Персей», «Книпович», «Мурманец» и им подобные — разве все они не показали полную приспособленность для планомерного изучения ледовитых морей? Неужели для гидрологических станций надо обязательно задалживать суда, каждый час ходового времени которых стоит многие сотни, а то и тысячи рублей? Дороговато обойдется каждая проба воды с таких станций!

Ссылки на отсутствие пловучих средств скрыты от автора истинные причины оставания арктической науки⁹. А эти причины нужно видеть прежде всего в длительном ее отрыве от нужд мореплавания, отрыве, который только в последние годы со скрипом и трудом ликвидируется. Ведь до последнего времени Арктический институт (это, как пишет В. Ю. Визе, «центральное научно-исследовательское учреждение, призванное изучить моря Северного морского пути» — стр. 84) не удосужился даже организовать у себя службу ледовых прогнозов, и эти прогнозы сам же

В. Ю. Визе давал через Гидрологический институт Гидрометеослужбы.

Сетует В. Ю. Визе и по поводу того, что предложение Арктического института, выдвинутое якобы еще в 1932 г., об устройстве гидрометеорологической станции на дрейфующих льдах Полярного бассейна было осуществлено только в 1937 г. К сведению читателей автор приводит справку о том, что в советских научных кругах проект устройства дрейфующей станции обсуждался еще в 1929 г. Но разве сам В. Ю. Визе не понимает, что организовать такое начинание в 1929 г. либо в 1932 г. — значило идти в наступление на Центральную Арктику без достаточной подготовки, идти на поражение, возможно даже на гибель людей, во имя чистейшего рекорда, не подкрепленного достаточно широким фронтом научных работ в более близких районах Арктики. Наша страна, правительство не могли пойти на такую опасную авантюру, ибо «серьезные люди не могут позволить себе игру в наступление»¹⁰.

Необходимо отметить также ряд фактических неточностей, допущенных в книге.

В Чукотском море регулярные ледовые разведки начались не в 1936 г. (стр. 78), а в 1932 г., когда летчики Бердник и Кошелёв обслуживали поход судов Колымской экспедиции. Точно так же и в море Лаптевых авиаразведки начались не в 1935, а в 1934 г.

Неправильно утверждение, что до 1939 г. Арктический институт не смог отправить ни одной ледокольной экспедиции в моря, лежащие к востоку от Таймырского полуострова (стр. 84). В 1937 г. экспедиция АНИИ работала в море Лаптевых на борту «Садко», и В. Ю. Визе был одним из руководителей этой экспедиции.

Неизвестно, откуда В. Ю. Визе взял предполагаемую (стр. 76) постройку промежуточного порта в архипелаге Норденшельда.

* * *

Издательство считает своей серьезной ошибкой выпуск книги «Северный морской путь», книги тенденциозной и вредной, дезориентирующей советских полярников. В результате небрежного, несерьезного редактирования вышло в свет произведение, полное ошибок, искажающее как историю освоения Северного морского пути, так и его нынешнее положение.

Редакционный коллектив издательства примет все меры к тому, чтобы подобные факты выпуска недоброкачественных книг больше не повторялись.

М. ЧЕРНЕНКО

*Главный редактор издательства
Главсевморпути*

¹⁰ И. В. Сталин, Вопросы ленинизма, 11-е изд., стр. 291.

ИСТИННЫЙ ОБЛИК ОТВАЖНОГО ИССЛЕДОВАТЕЛЯ

С. НАГОРНЫЙ. «Седов». Издательство ЦК ВЛКСМ «Молодая гвардия», серия «Жизнь замечательных людей», 1939 г. (фактич. 1940 г.), стр. 232, цена 4 руб.



В 1910 г. в сентябрьском номере «Известий Архангельского общества изучения Русского севера» была напечатана заметка «Экспедиция к Северному полюсу»:

«Из гавани норвежского города Христиан-Ланда недавно пронулся в долгий путь знаменитый «Фрам». В ноябре 1908 г. Амундсен на заседании Норвежского географического общества изложил план своей новой экспедиции, основанной на богатых научных результатах его прежних исследований. Правительство тотчас же предоставило в его распоряжение старый «Фрам». Стоггинг ассигновал 75 тысяч крон на ремонт его, а норвежское общество своими пожертвованиями с излишком покрыло все необходимые расходы по снаряжению экспедиции. Так, одни только денежные взносы дали около 200 тысяч крон. Местные фабриканты и купцы безвозмездно снабдили экспедицию всем необходимым: провиантом, платьем, топливом, инструментом и пр. Покупать пришлось только то, чего нельзя получить в Норвегии. Экспедиция рассчитана на 5—7 лет».

В 1912 г. в № 7 того же журнала было напечатано сообщение о русской экспедиции на Северный полюс:

«12 марта Г. Я. Седов в зале офицерского собрания армии и флота прочитал лекцию об экспедициях на Колыму в 1909 г., на Новую Землю в 1910 г. и о предполагаемой русской экспедиции к Северному полюсу. Седов говорит: ценой всевозможных жертв я решил достигнуть Северного полюса и не дать чести открыть его норвежцам—вековое стремление русских к Северу должно быть закончено достижением полюса. Заканчивая свою лекцию, капитан Седов обратился к присутствующим с ходатайством поддержать эту национальную экспедицию».

И наконец, в № 11 за тот же год мы читаем: «Отказ в ассигновании экспедиции Седова».

«Совет министров по ст. 17 бюджетных правил признал неприемлемым внесенное 17 марта, за подписью 51 члена, в Думу законодательное предположение об отпуске из казны средств на организацию экспедиции к Северному полюсу, находя все это придуманное капитаном Седовым, предприятием, недостаточно обоснованным».

За этими сухими заметками скрывалась глубокая драма одного из лучших сынов народа—Г. Я. Седова.

Вокруг личности Седова, как при его жизни, так и после трагической смерти,

было много всякого рода споров и противоречивых мнений. Реакционеры старались показать его авантюристически настроенным рекордсменом, честолюбивым и недостаточно грамотным, зазнавшимся глупочкой. Передаваемые люди—наоборот: глубоким патриотом, человеком железной воли, талантливым самородком, отважным и мужественным исследователем.

Тов. Нагорный поставил перед собой благодарную задачу показать истинный облик одного из лучших представителей славной плеяды русских исследователей Крайнего севера. Показать, в каких суровых условиях борьбы с царскими чиновниками пришлось прокладывать ему путь к изучению Арктики. И наконец показать цену патриотизма русской буржуазии накануне ее окончательного падения.

Поставленную задачу т. Нагорный решил удачно. Успеху работы способствовали, помимо личных способностей т. Нагорного как литератора, большой документальный материал, тщательно использованный им, и особенно документы из личного архива жены знаменитого полярника—В. В. Седовой.

Перед читателем встает оживой образ Седова—самородка с железной волей, не признающего никаких преград при достижении поставленной цели, крупного организатора и отважного руководителя, способного прямо смотреть в глаза смерти.

Мы видим Седова с детства, когда он, десятилетний мальчик, помогает отцу-рыболову, затем батраком, матросом, зарабатывающим себе средства для окончания мореходного училища. Наконец, он становится офицером-гидрографом, в одиночку выполняющим в тяжелых условиях большую работу в устье Колымы. Затем он—исследователь Новой Земли и, наконец, начальник экспедиции, поставивший своей задачей показать всему миру, что русский народ способен на величайшие подвиги и жертвы во имя родины, несмотря на то, что веками его держали в невежестве и душили в нем всякое проявление светлой мысли и идеи. И на всех этих этапах жизненного пути мы видим у Седова удивительную деловитость, настойчивое стремление во что бы то ни стало довести задуманное до конца.

Поставив перед экспедицией конечную цель—достижение Северного полюса, Седов уделяет особое внимание оборудованию, необходимому для организации научных работ. Во время зимовки на Новой Земле Седов производит со своими спутниками научные исследования, объем и результаты которых были настолько обширны и ценны, что уже покрывали затраты, произведенные на всю экспедицию.

Подлинная деловитость, внимание к мелочам, критическое отношение к работам своих предшественников, использование их опыта — таковы отличительные черты характера Седова как научного работника и полярного исследователя.

Автор книги о Седове глубоко анализирует причины, вынудившие его отправиться в экспедицию и затем в поход на полюс при очень плохом оснащении.

«Итак, сегодняшний день мы выступаем к полюсу; это — событие и для нас и для нашей родины. Об этом мечтали уже давно великие русские люди — Ломоносов, Менделеев и др. На долю же нас, маленьких людей, выпала большая честь осуществить их мечту и сделать посильное научное и идейное завоевание в полярном исследовании на гордость и пользу нашего отечества» (стр. 180).

Сознание долга перед родиной — вот что в первую очередь руководило Седовым в этом предприятии.

Но были причины и личного характера. «Седов покидает родину как человек, обремененный долгами, как должник, отправляющийся в далекие страны добывать богатства для расплаты с кредиторами. Он слишком много обещал последние полгода. Десять раз он утверждал то, о чем следовало говорить лишь предположительно. Он не говорил: я сделаю попытку и, может быть, при благоприятном стечении обстоятельств, мне удастся достичь полюса. Нет, он заявлял вполне уверенно: Я пойду и завоюю полюс. Он уверял, что нет никаких сомнений в победе. Почему он так делал? Жизнь вымогала у него эти слова в обмен на свободу действий и деньги, которые нужны были для высокой цели. Под сомнения, хотя бы и мудрые, денег ему не дали бы. Он добивался права на свой подвиг, борясь с признанными авторитетами, с людьми, имеющими власть, с равнодушными чиновниками и враждебным морским начальством. И, чтобы добиться своего, ему пришлось предстать убежденным в легкости исполнения намеченного плана... Он рассчитывал на решающую ставку, которой в крайнем случае готов был оплатить все долги. Этой его ставкой была собственная жизнь» (стр. 112—113).

Глубокою трагедией измученного вконец человека вскрывает автор этими строками. Кем был Седов для титулованных, высококордных чиновников? «Кухаркинным сыном», выскочкой, родовое имя которого заключалось в глиняной избе стоимостью в 120 рублей. Разве можно такому «мужичку» позволить подняться до вершины мировой известности? Ему можно позволить только умереть.

Эта тяжелая, неравная борьба одиночки с матерыми бюрократами и их продажными подпевалами, вроде Меньшикова из «Нового времени», уже предопределяла судьбу Седова.

Враждебно настроенные чиновники морского министерства, стремившиеся полу-

чить в свое распоряжение миллион рублей для экспедиции, жульничество прожженных мошенников, таких, как Дикин, Белавенец и др., — все складывалось против Седова. И, несмотря на все эти препятствия, экспедиция была снаряжена, дошла до Земли Франца-Иосифа и произвела большие научные работы, ценность которых покрывала все затраты на экспедицию.

Казалось, на этом можно было бы и остановиться, тем более что вспомогательное судно с углем и запасами не пришло, спутники по экспедиции настаивают на отказе от похода, здоровье подорвано и т. д. Но Седов не мог отказаться от похода. Он преодолел все препятствия на пути от глиняной хаты рыбака до чина морского офицера, у него большой опыт полярного исследователя, он без всякой поддержки организовал экспедицию и довел ее до Земли Франца-Иосифа. Он уверял всех, что дойдет до полюса. Возвращаясь теперь на материк, не сделав попытки добраться до полюса, — это значит отказаться навсегда от заветной мечты, ставшей целью всей его жизни, встретить улюлюканье бульварной печати, влечить жалкое существование обанкротившегося неудачника.

Для такого волевого и гордого человека, как Седов, это было равносильно смерти.

Нам, советским полярникам, особенно молодым, трудно представить весь трагизм борьбы одиночки Седова.

Наши полярники окружены заботами и горячей любовью всего советского народа, за их работой и жизнью неустанно следит лично товарищ Сталин, провозгласивший лозунг, что жизнь человека дороже любой машины. Достаточно вспомнить чело-скинскую эпопею, снаряжение и снятие папанинской экспедиции, вывод «Сетова» из дрейфа, чтобы оценить эту величайшую любовь и заботу товарища Сталина о работниках Арктики. Все лучшее, чем располагает страна, мобилизуется, наиболее опытные и отважные люди по зову товарища Сталина устремляются на помощь оказавшимся в тяжелых условиях полярникам. Нет ни одной самой отдаленной точки в Арктике, где бы полярник почувствовал себя одиноким и оставленным.

Седов плохо разбирался в политике, он серьезно верил в патриотизм Рябушинских, Мординых, Суворилых и пр. Он не знал, что у буржуазии нет родины, он не мог предполагать, что через три года после его смерти все эти Рябушинские и Суворилы прекратят свою подлую болтовню «о чести русского флага» и будут открыто продавать оптом и в розницу народное достояние французам, англичанам и кому угодно.

Седов не дожид до счастливого расцвета своей родины, когда по Северному морскому пути стали плавать многие десятки кораблей и армия полярников успешно борется за использование богатств Севера.

Хочется от души поблагодарить автора за прекрасную книгу, рисующую перед нами без всякой сусальности живой облик Седова, как отважного исследователя и человека. С большим интересом прочитают ее наша молодежь и особенно поляр-

ники. Большую пользу они извлекут из нее, сравнивая наше светлое настоящее с проклятым прошлым. Еще больше они полюбят свою свободную родину, за честь которой Седов отдал свою жизнь.

А. КАПИТОХИН



НОВЫЕ КНИГИ ОБ АРКТИКЕ И КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ

(Ноябрь 1940 г.)

АХМЕДЖАНОВ Ж. *Универмаг на Чукотке.* (Политуправление Главсевморпути. Библиотечка «Стахановцы Арктики». Книга 48.) М.—Л. Изд. Главсевморпути. 1940. 32 стр., с иллюстрациями. Цена 90 к. Тираж 2 000 экз.

БАЙДУКОВ Г. *Через полюс в Америку.* Ереван, Армянгиз, 1940. 36 стр., с иллюстрациями. Цена в переплете 2 р. 50 к. Тираж 4 000 экз. На армянском языке.

Книжка для детей младшего возраста об историческом перелете 1937 г.

Перевод с русского издания.

ВАСИЛЕВИЧ Г. М. *Очерк грамматики эвенкийского (тунгусского) языка.* Пособие для преподавателей эвенкийского (тунгусского) языка. Одобрено Институтом языка и мышления имени Н. Я. Марра Академии наук СССР. Л. Учпедгиз. 1940. 196 стр. Цена в переплете 3 р. 20 к. Тираж 1 100 экз.

В книге даны основные сведения по фонетике, морфологии, синтаксису и лексике эвенкийского языка. В приложении помещены орфографические таблицы и краткий указатель литературы по эвенкийскому языку.

ДЛУГАЧ С. *Координатная рамка для передачи чертежей по радио словами.* (Главное управление Севморпути при СНК СССР. Бюро изобретений.) М.—Л. Изд. Главсевморпути. 1940. 64 стр., с иллюстрациями и чертежами. 2 отдельных листа чертежей. Цена 2 р. Тираж 8 000 экз.

Устройство координатной рамки (конструкция автора). Передача чертежей по радио словами с одновременным воспроизведением на бумаге и с последующим воспроизведением. Как указать по радио любую точку чертежа. Методика передачи чисел, выражающих координаты точек. Как самому сделать координатную рамку.

ЗВЕРЕВА В. и ЗВЕРЕВ В. *Арктика. Сказка о внучке деда Мороза.* Чкалов, Обл. изд-во, 1940. 80 стр., с иллюстрациями. Цена в папке 90 к. Тираж 20 000 экз.

В сказочной форме в книжке даются краткие сведения о природе Арктики и завоевании ее большевиками. (Для детей младшего возраста.)

Инструкция по эксплуатации арктической подогревательной лампы АПЛ-1. М. Оборонгиз. 1940. 8 стр., с иллюстрациями и чертежами. Цена и тираж не указаны.

В брошюре сообщены основные данные о лампе, предназначенной для подогрева авиадвигателей перед запуском, указаны правила эксплуатации лампы и возможные дефекты в ее работе.

КРЕНКЕЛЬ Э. и ШИРШОВ П. *В лагере Папанина.* Перевод Юбюкеева. Фрунзе — Казань. Киргизиздат. 1940. 24 стр., с иллюстрациями. Цена 1 р. 50 к. Тираж 7 100 экз. На киргизском языке.

Книжка для детей среднего возраста о дрейфующей станции «Северный полюс». Перевод с русского издания.

МАРАМЗИН А. В. (горн. инж., нач. горно-бурового сектора Арктического института). *Новое в разведочном бурении на Севере.* (Политуправление Главсевморпути. Библиотечка «Стахановцы Арктики». Книга 28.) М.—Л. Изд. Главсевморпути. 1940. 68 стр., с иллюстрациями и чертежами. Цена 1 р. 80 к. Тираж 3 000 экз.

Содержание: 1) Основные ошибки в организации горно-буровых экспедиций 1935—1937 гг. 2) Методы повышения производительности агрегатов колонкового бурения. 3) Установки, приборы и методы работы стахановских бригад. 4) Борьба с авариями в разведочном бурении.

НАГОРНЫЙ С. Седов. М. Изд. «Молодая гвардия». 1939 (фактически—1940) 232 стр., с иллюстрациями. Цена в переплете 4 р. Тираж 50 000 экз. (Жизнь замечательных людей.) Серия биографий. Выпуск 12 (156).

Очерк о жизни и деятельности известного исследователя Арктики Г. Я. Седова (1877—1914), написанный в значительной части по неопубликованным материалам.

ПАПАНИН И. Д. *На полюсе.* М.—Л. Детиздат (школьная библиотечка). 1940. 48 стр., с иллюстрациями. Цена в переплете 90 к. Тираж 177 000 экз.

Книга для учащихся начальной школы.

ПАПАНИН И. Д. *На полюсе.* Перевод В. Аличева под ред. К. Хватай-Муха. Л. Учпедгиз. 1940. 112 стр. и 5 вкладных листов иллюстраций. Цена в переплете 2 р 50 к. Тираж 850 экз. На хантыйском языке.

Для детей дошкольного возраста. Перевод с русского.

ПУГАЧЕВ Н. *Чукотские рассказы.* Хабаровск. Дальгиз. 1940. 64 стр. Цена в переплете 3 р. 10 к. Тираж 10 000 экз.

В книжке помещено 8 рассказов и очерков из жизни Чукотки. Рассказы построены на фактическом материале, собранном автором в период работы секретарем Чаунского райкома ВКП(б) в 1933—1937 гг.

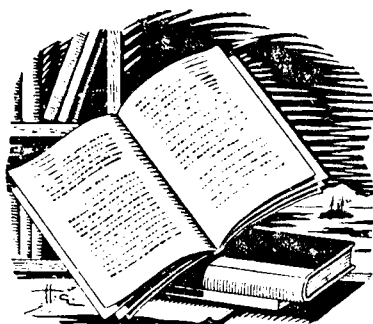
СИВАКОВ А. Т. (составитель). *Стенные газеты Арктики.* Сборник. М.—Л. Изд. Главсевморпути. 1940. 152 стр., с иллюстрациями. Цена в переплете 5 р. Тираж 5 000 экз. (Политуправление Главсевморпути.)

«Настоящий сборник имеет целью помочь работникам низовой печати —

редакторам, членам редколлегий и редакторам стенных газет Арктики — в повышении их газетной квалификации» (из предисловия). В сборнике помещены: выдержки из работ Ленина и Сталина о большевистской печати, статьи проф. А. Панкратовой «В. И. Ленин — мастер большевистской публицистики» и К. Касрадзе «О литературном стиле т. Сталина», 8 статей о работе отдельных стенгазет Арктики (итоги их осмотра), 6 статей консультационного порядка, календарь редактора, указатель литературы о печати и некоторые другие материалы.

✓ **ЧЕРНИГОВСКИЙ Н.** *Полярные будни.* Л.—М. Изд. Главсевморпути. 1940. 164 стр. Цена в переплете 6 р. Тираж 10 000 экз.

В книге помещены 23 очерка из жизни полярников. Очерки распределены по трем отделам: 1) Матюшкин Шар (1931/32 г.), 2) Остров Уединения (1934/35 г.), 3) Мыс Челюскина (1936/37 г.).





Пароходу «Ванцетти» (капитан т. Москаленко) Дальне-Восточного пароходства Наркомморфлота в конце ноября в тяжелых метеорологических условиях удалось доставить уголь на Чукотку — в Уэлькаль, Конергино, Нутапельман, Оловянный и залив Креста. Больницы, школы и фактории этих районов получили топливо на зиму.

Пароход «Смоленск» (капитан т. Кобец) Дальне-Восточного пароходства Наркомморфлота, несмотря на позднее время года и тяжелые ледовые условия, вывез из бухты Угольной геологическую экспедицию Горногеологического управления в составе 140 человек.

Пароход «Урицкий» (капитан т. Гук) произвел сверхплановый заход в бухту Провидения и успешно выгрузил грузы для Провиденстроя.

На острове Врангеля метеорологическая площадка перенесена на новое место. Теперь она расположена вдали от жилых зданий. Это создает более благоприятные условия для метеорологических наблюдений.

Высшая аттестационная комиссия Всесоюзного комитета по делам высшей школы утвердила в ученой степени доктора биологических наук и в ученом звании профессора, арктического исследователя орденосца В. Г. Богорова.

В. Г. Богоров — автор 36 научных работ и 14 изобретений. Недавно им была успешно защищена диссертация на тему: «Биологические сезоны в планктоне полярных морей». Эта диссертация — цен-

ный вклад в науку. Она является результатом многолетних исследований, произведенных во время нескольких высокоширотных арктических экспедиций, в частности на «Персее», «Литке» и «Садко».

За последние годы на полярных станциях Арктики получили широкое распространение ветроэлектрические установки. В 1941 г. предполагается построить в Арктике новую ветроэлектростанцию с ветродвигателем мощностью 150 квт. Это будет одна из самых мощных ветроустановок. Она снабдит энергией самый мощный радиоцентр Арктики и освободит от необходимости потреблять горючее.

Интересную находку доставила в Архангельск экспедиция на гидрографическом судне «Папанин».

На побережье залива Толля (восточная часть Карского моря) участники экспедиции обнаружили небольшую хорошо сохранившуюся лодку, установленную на полозья, а возле нее — пару весел и разбитый ящик с мясными консервами. Установлено, что все эти предметы принадлежали полярной экспедиции, которая 25 лет назад на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач» прошла Северным морским путем из Тихого океана в Архангельск.

Ледокольный пароход «Дежнев» (капитан — орденосец т. Н. И. Хромцов) провел зимний рейс на остров Шпицберген. 23 ноября «Дежнев» прибыл в порт Баренбург с грузом в 1300 т. По окончании разгрузки судно доставило грузы на

Баренцбурга на Пирамиду и в Грумант-Сити. С обратным рейсом пароход завез в Мурманск полный груз угля.

Выход горючего газа

В устье реки Тигян начальник топогеодезической службы нордвикской экспедиции т. Теологов обнаружил интенсивные выходы горючего газа с иризирующей пленкой на площади около 400 кв. м. Экспедиция занялась изучением выходов этого газа.

Электроразведка

Электроразведку в арктических условиях пытались применять в Норильске, на Нордвике, в Амдерме и на Кольском полуострове. На последнем при помощи электроразведки отыскивали месторождения рудных ископаемых.

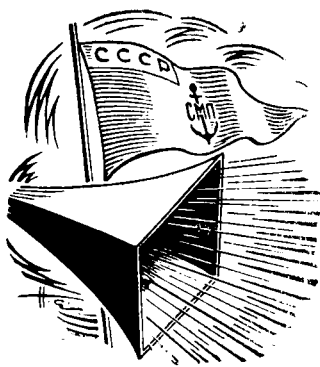
В Усть-Порту в 1939 г. также была проведена электроразведка. Исследование велось не на больших глубинах. Результаты оказались положительными. Подтвердилось, что при помощи электроразведки можно получить полезные сведения о строении района.

После опытных работ приступили к исследованию правого берега Енисея, на участке, прилегающем к Усть-Порту с северо-запада, общей площадью около 70 кв. км. (Усть-енисейская газета «Большевик тундры».)

Рационализаторское предложение

Питьевая вода для жителей поселка Тикси в прошлые годы летом доставлялась конным транспортом. Это обходилось порту слишком дорого. В 1940 г. заведующий гаражом т. Кабанов внес предложение доставлять воду автоцистерной с механической подачей.

Рационализаторское предложение т. Кабанова не только ускоряет снабжение водой предприятий, учреждений и жителей поселка, но и в несколько раз удешевляет стоимость доставки воды. Если тонна воды, привезенная лошадью, стоила 30 р. 33 к., то теперь она обходится только в 7 р. 16 к. По предварительным подсчетам планового отдела порта, подвозка воды автоцистерной за четыре летних месяца дает экономию в 33 тыс. руб. (Бухта Тикси. Газета «Стахановец Арктики».)



Ответственный редактор Э. Т. КРЕНКЕЛЬ

Адрес редакции: Москва, Никитский бульв., д. 9. Тел. К 2-17-53.

Подписано к печати 6/II 1941 г.

Л18616. 9,6 уч.-авт. л. 67.000 экз. в печ. л. Зак. тип. № 30. Тираж 10.000 экз.

6 печ. л.+3 вклейки

Типография Профиздата, Москва, Крутицкий вал, 18.

Вологодская областная универсальная научная библиотека

www.booksite.ru

СОДЕРЖАНИЕ

По заветам Ленина — доклад тов. А. С. Щербакова	1
К. ЕГОРОВ и С. СЛАВИН — В. И. Ленин и освоение Советской Арктики	10
К. БАДИГИН — Сквозные рейсы с запада на восток и с востока на запад	21
Б. ИВАНОВ — О северных вариантах плавания	31
В. ФРОЛОВ — О службе погоды Главсевморпути	36
Я. ГАККЕЛЬ — Плавание экспедиционного судна «Академик Шокальский»	44
В. ТАЛАЛАЕВ — На пароходе «Юкагир»	48
А. ЛЕЛИКОВ — Уроки навигации на Колыме	51

Полярная авиация на службе Севморпути

Л. КРУЗЕ — Сухопутные самолеты в Арктике	54
--	----

Полярная станция мыс Желания — фоточерк А. Соколова и А. Некрасова	60
--	----

Партийная жизнь

В. МАКЕЕВ — Изучение истории ВКП(б) на ледоколе «Л. Каганович»	64
--	----

Знатные люди Арктики

М. ДЕРЖАВИН — Начальник полярной станции Б. А. Кремер	67
Макс ЗИНГЕР — Бортмеханик Виктор Чечин	76

Трибуна стахановца

Г. БЕДНЯКОВ — Ветродвигатель должен работать с полной нагрузкой	81
---	----

Критика и библиография

М. ЧЕРНЕНКО — История Северного морского пути в кривом зеркале	85
А. КАПИТОХИН — Истинный облик отважного исследователя	91
Новые книги об Арктике и Крайнем севере (ноябрь 1940 г.)	93

Новости Главсевморпути	95
----------------------------------	----



Цена 2 руб. 50 коп.

