



ТОВАРИЩУ КЛИМЕНТУ ЕФРЕМОВИЧУ ВОРОШИЛОВУ

Центральный Комитет большевистской партии и Совет Народных Комиссаров Союза ССР горячо приветствуют тебя, верного соратника Ленина и Сталина, одного из активнейших строителей коммунистической партии, виднейшего организатора вооруженных сил Советского государства и выдающегося полководца Красной Армии — в день твоего шестидесятилетия.

Всю свою жизнь с юношеских лет ты посвятил революционной борьбе за дело рабочего класса, за коммунизм. В годы первой русской революции 1905 — 1907 г.г. ты боролся в передовых рядах революционных донецких рабочих и вместе с Лениным и Сталиным строил нашу большевистскую партию. Ты был одним из активнейших участников Великой Октябрьской социалистической революции и большевистским руководителем ее в Донбассе, одним из первых организаторов рабоче-крестьянской Красной Армии. Под твоим командованием V-я Украинская армия в 1918 году совершила героический поход к Царицыну, прорвав кольцо белоказачьей контрреволюции. При твоём руководящем участии была создана Первая Конная армия, покрывшая себя неуязвимой славой. Ты прошел с ней славный победоносный путь, сокрушая деникинскую контрреволюцию, громя белополяков, ликвидируя белые банды Врангеля.

Твоей неустанной многолетней работе по руководству Красной Армией — она во многом обязана тем, что выросла в могучую и грозную силу.

На всех этапах твоей славной революционной деятельности партия знает тебя как мужественного и последовательного борца против врагов партии и советского народа. Своей неутомимой и плодотворной работой в качестве партийного руководителя, государственного деятеля, строителя Красной Армии ты заслужил любовь и уважение нашей партии и советского народа.

От всего сердца желаем тебе, наш дорогой друг и боевой товарищ, многих лет здоровья и дальнейшей плодотворной работы на благо нашей партии и Советского государства.

СОВЕТ НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ
СОЮЗА ССР

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ
ВСЕСОЮЗНОЙ КОММУНИСТИЧЕСКОЙ
ПАРТИИ (большевиков).



Советская Арктика

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

Год издания
седьмой

№ 2

Февраль
1941 г.

XVIII ВСЕСОЮЗНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ВКП (б)

О ЗАДАЧАХ ПАРТИЙНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В ОБЛАСТИ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТРАНСПОРТА.

Резолюция по докладу тов. Маленкова, принятая XVIII Всесоюзной конференцией ВКП(б).

I.

УСПЕХИ И НЕДОСТАТКИ В РАБОТЕ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТРАНСПОРТА

12/160
XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б) отмечает, что промышленность и транспорт Советского Союза в 1940 году значительно продвинулись вперед в деле выполнения третьего пятилетнего плана, увеличили объем производства, обеспечили в значительной степени дальнейший рост народного хозяйства и укрепление оборонной мощи СССР.

Продукция социалистической промышленности в 1940 году увеличилась по сравнению с 1939 годом на 11%, причем темпы роста промышленного производства в 1940 году систематически нарастали.

Улучшилась, в особенности во втором полугодии 1940 года, работа ряда важнейших отраслей промышленности. Значительно выросла добыча угля. Выросли выплавка чугуна, стали и производство проката, причем особенно увеличился выпуск сталей специальных марок и качественного проката, идущих на нужды квалифицированного машиностроения и оборонной промышленности. Несколько улучшила свою работу также цветная металлургия, особенно по выпуску меди и алюминия. Машиностроительная промышленность в 1940 году добилась дальнейших успехов в деле освоения новых видов сложных машин и станков новейших конструкций. Темпы роста продукции оборонных промышленных наркоматов в 1940 году были значительно выше темпов роста продукции всей промышленности.

В результате успехов освоения новой техники и роста оборонной промышленности значительно повысилась техническая оснащенность Красной Армии и Военно-Морского Флота новейшими видами и типами современного вооружения.

Несколько улучшили свою работу также текстильная, легкая и пищевая промышленность.

Рост железнодорожных и водных перевозок обеспечил улучшение снабжения важнейших отраслей народного хозяйства топливом, рудой, металлом, лесом и другими видами сырья и материалов.

В деле улучшения работы промышленности и транспорта во втором полугодии 1940 года большую роль сыграли мероприятия партии и правительства по укреплению трудовой дисциплины и переход на восьмичасовой рабочий день и семидневную рабочую неделю.

В результате этих мероприятий выросла производительность труда, укрепились трудовая дисциплина на предприятиях.

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б) считает, однако, что наряду с успехами имеются также серьезные недостатки в работе промышленности и транспорта.

Ряд отраслей промышленности, в особенности паровозо- и вагоностроение, электропромышленность, лесная, бумажная, рыбная и промышленность стройматериалов отстают и не выполняют производственных планов. Нефтяная промышленность, хотя и заметно улучшила в IV квартале 1940 года свою работу, однако все же не выполнила плана 1940 года. Даже в тех отраслях промышленности, которые в целом улучшили свою работу, имеется ряд предприятий, в том числе и крупных, находящихся длительное время в состоянии отставания.

Ряд отраслей промышленности несвоевременно вводит в действие новые производственные мощности.

По ряду отраслей промышленности, в результате допущенных перерасходов сырья, материалов, топлива, электроэнергии, больших потерь от брака и других бесхозяйственных расходов, не выполнен план по снижению себестоимости промышленной продукции. Особенно это относится к таким отраслям промышленности, как нефтяная, лесная, бумажная и стройматериалов.

Несмотря на улучшение в 1940 году в работе электростанций, на электростанциях и особенно в электросетях имеет место все еще большое количество аварий, вследствие расхлябанности технического персонала и несоблюдения правил технической эксплуатации. Внедрение новой техники: переход на высокое давление и высокую температуру пара, автоматизация управления агрегатами, применение современной быстродействующей электрозащиты — происходит медленно и в недостаточных размерах.

В работе транспорта также имеются серьезные недостатки. На железнодорожном транспорте не выполняются установленные нормы оборота вагонов и все еще велико количество аварий. Ряд железных дорог плохо справляется с перевозками важнейших грузов, не организовали как следует пассажирское движение и не ликвидировали опозданий поездов.

В морском и речном транспорте плохо организована погрузо-разгрузочная работа в портах и на пристанях, имеются недостатки в организации движения судов и все еще велико количество нарушений правил технической эксплуатации флота, вследствие чего суда часто выходят из строя и становятся на ремонт во время навигации.

В работе железнодорожных станций, портов и пристаней нет надлежащей увязки, что приводит к большим простоям тоннажа и подвижного состава, к большой задержке грузов в пунктах перевалки.

II.

ПРИЧИНЫ НЕДОСТАТКОВ В РАБОТЕ НАРКОМАТОВ И ПАРТ-ОРГАНИЗАЦИЙ В ОБЛАСТИ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТРАНСПОРТА

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б) считает, что неудовлетворительная работа ряда отраслей промышленности объясняется прежде всего тем, что:

а) наркоматы ведут свою работу во многом бюрократически, не добиваются еще до каждого отдельного предприятия, «руководят» своими предприятиями не по существу, а формально, путем бумажной переписки;

б) наркоматы не проверяют исполнение своих решений директорами предприятий и ограничивают, таким образом, рамки своей руководящей работы заседаниями коллегий и принятием решений, не понимая, что решения принимаются не для самих решений, а для их исполнения, не понимая, что главную часть руководящей работы должна составлять не заседательская работа и не принятие решений, а повседневная проверка исполнения этих решений;

в) многие местные партийные организации, вместо того, чтобы помочь предприятиям своей области, города, района, ослабили свою работу как в промышленности, так и на транспорте, неправильно полагая, что они не несут ответственности за работу промышленности и транспорта;

г) местные парторганизации так же, как и хозяйственные организации, не понимают смысла и значения проверки исполнения и не помогают ввиду этого наркоматам и главкам наладить повседневную проверку исполнения решений наркоматов директорами подчиненных им предприятий.

Многие обкомы партии, занимаясь сельским хозяйством, делами заготовок сельскохозяйственных продуктов, забросили работу в промышленности и на транспорте, забыли о своей ответственности за работу заводов, фабрик, шахт, рудников, железных дорог своей области, города, района, а горкомы партии, которые обязаны главное свое внимание уделять промышленности и транспорту, не занимаются этим делом и не принимают мер к улучшению работы отстающих предприятий и железных дорог.

Горкомы и обкомы партии вместо того, чтобы влезать в дела фабрик, заводов, железных дорог, нередко стоят в стороне от промышленности и транспорта, не контролируют работу предприятий, не проверяют руководящих людей на фабриках, заводах и железных дорогах, не вскрывают недостатков в их работе и тем самым попустительствуют этим недостаткам.

Горкомы и обкомы партии свыклись с тем положением, что ряд предприятий у них длительное время находится в глубоком прорыве и не принимают действенных мер к тому, чтобы покончить с этим позорным явлением.

Особенно плохо горкомы и обкомы партии занимаются предприятиями и промышленными стройками, подчиненными союзным наркоматам, ошибочно полагая, что за состояние дел на этих предприятиях и стройках отвечают исключительно наркоматы.

Крупным недостатком в работе горкомов и обкомов партии является то, что они не вникают в существо работы предприятий, не изучают экономику предприятий и, вместо этого, отделываются часто поверхностными обследованиями и верхоглядскими решениями.

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б) считает, что горкомы, обкомы, крайкомы, ЦК компартий союзных республик обязаны, наряду с наркоматами, нести ответственность за работу всех промышленных и транспортных предприятий города, области. Именно горкомы, обкомы, крайкомы, ЦК компартий союзных республик имеют возможность непосредственно на месте, наиболее объективно, не считаясь с узковедомственными интересами, разобраться в положении дел на предприятиях, определить в чем кроются недостатки в его работе и помочь руководящим работникам предприятий и наркоматам устранить их.

ХОЗЯЙСТВЕННО-ПОЛИТИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ ПАРТОРГАНИЗАЦИИ В ОБЛАСТИ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТРАНСПОРТА

Какие меры нужно принять по линии хозяйственно-политических задач парторганизаций, чтобы ликвидировать недостатки в работе промышленности и транспорта?

1. Прежде всего необходимо безусловно ликвидировать безучастное отношение парторганизаций к состоянию промышленности и транспорта и решительно повернуть внимание парторганизаций в сторону максимальной заботы о нуждах и интересах промышленности и транспорта.

Необходимо, чтобы партийные организации систематически влезали в дела промышленных предприятий, железных дорог, парохозяйств и портов, выясняли их нужды и запросы и помогали хозяйственным организациям в их повседневной работе по руководству промышленностью и транспортом.

Партийные организации до сих пор главное внимание уделяли руководству сельским хозяйством. И это было правильно, пока зерновая проблема не была еще разрешена. Но теперь, когда в основном уже решены зерновая проблема и задача ежегодного получения урожая зерна в 7 — 8 миллиардов пудов, — необходимо повернуть партийные организации в сторону промышленности и транспорта. Это не значит, что надо ослабить внимание к сельскому хозяйству. Но это значит, что партийные организации настолько выросли, что они могут заняться в равной мере и промышленностью и сельским хозяйством.

2. Необходимо, далее, чтобы парторганизации помогали наркоматам и главкам проверять работу директоров предприятий, проверять исполнение решений наркоматов предприятиями.

Парторганизации должны уяснить себе, что одни лишь наркоматы не в состоянии контролировать работу предприятий, проверять исполнение решений наркоматов. Поэтому парторганизации должны помочь наркоматам в деле проверки исполнения директив наркоматов предприятиями, то-есть в деле контроля работы директоров предприятий.

3. Необходимо, далее, чтобы промышленные предприятия и железные дороги имели правильно поставленный учет оборудования, всякого рода имущества и материалов.

Партийные организации должны усвоить, что без правильного учета нельзя управлять предприятием и железной дорогой. Работа предприятий, где отсутствует сколько-нибудь нормальный учет, чревата неожиданностями. На таких предприятиях неизбежны срывы производства, вследствие неожиданной для руководителя нехватки материалов, полуфабрикатов, инструментов, оборудования. Запущенность в учете оборудования и материалов лишает директора возможности правильно и полностью использовать ресурсы предприятия и обеспечить бесперебойный ход производства.

4. Необходимо, далее, чтобы на наших промышленных предприятиях, железных дорогах и в организациях водного транспорта полностью и правильно использовалось оборудование и хозяйственно расходовались инструмент, сырье, материалы, топливо, электроэнергия.

Партийные организации должны понять, что пора решительно покончить с такой вреднейшей практикой, когда на предприятиях и железных дорогах простаивает, а иногда и просто лежит на складах немало станков и другого оборудования, когда дефицитное квалифицированное оборудование, сложные производственные агрегаты, крупные станки используются не по назначению или с неполной нагрузкой, а сырье, материалы, топливо и электроэнергия расходуются расточительно.

5. Необходимо, далее, добиться, чтобы на промышленных предприятиях и на транспорте все **материальные ценности содержались в сохранности и в хорошем состоянии**, чтобы руководители предприятий берегли доверенное им государственное имущество: здания, оборудование, инструмент, материалы.

Надо немедленно покончить с таким нерадивым и нехозяйским отношением к народному добру, когда оборудование, сырье, материалы, инструмент, в которых остро нуждается наша промышленность, часто, валяясь где попало, портятся, ржавеют, приходят в негодность, когда несвоевременный и недоброкачественный ремонт оборудования, зданий и сооружений, подвижного состава железных дорог преждевременно их разрушает и выводит из строя.

6. Необходимо, далее, покончить с установившейся на многих предприятиях и железных дорогах практикой продажи так называемого демонтируемого и излишнего оборудования и материалов, что является не чем иным, как расхищением социалистической собственности.

Партийные организации обязаны обеспечить контроль за строжайшим проведением в жизнь Указа Президиума Верховного Совета СССР от 10 февраля 1941 года «О запрещении продажи, обмена и отпуска на сторону оборудования и материалов и об ответственности по суду за эти незаконные действия».

7. Необходимо, далее, навести и повседневно поддерживать **чистоту и элементарный порядок** в предприятиях и на железных дорогах.

Парторганизации обязаны решить немедленно задачу поддержания чистоты и порядка на предприятиях, как задачу, не терпящую никаких отлагательств. Без чистоты и порядка немыслима нормальная работа современного предприятия. Грязь есть неизбежный спутник и источник расхлябанности, расшатанности дисциплины, разболтанности, отсутствия порядка на заводе, фабрике, железной дороге. Без элементарной культуры на производстве нельзя обеспечить дальнейший подъем нашей промышленности и транспорта.

8. Необходимо, далее, покончить с бесплановостью, с **неравномерным выпуском продукции**, со штурмовщиной в работе предприятий и добиться ежедневного, по заранее разработанному графику, выполнения производственной программы каждым заводом, фабрикой, шахтой, железной дорогой.

Партийные организации должны понять, что неравномерный выпуск готовой продукции создает неправильный режим работы предприятия, приводит к простоям оборудования, простоям рабочей силы, к недоиспользованию производственных мощностей, к увеличению брака, к непроизводительным переплатам за сверхурочные работы. Такой неправильный режим держит предприятие в лихорадочном состоянии и ставит под постоянную угрозу срыва выполнение им государственного плана.

9. Необходимо, далее, добиться на наших предприятиях соблюдения **строжайшей дисциплины в технологическом процессе**, ввести на всех предприятиях точные инструкции технологических процессов, установить контроль за их соблюдением и **обеспечить**, таким образом, **выпуск доброкачественной и комплектной продукции**, полностью отвечающей установленным стандартам.

Партийным организациям, работникам предприятий, наркоматов пора усвоить, что новые точные механизмы, которыми оснащены наши предприятия, требуют строгого порядка в производстве, точного соблюдения технических правил и инструкций и что теперь уже нельзя работать по-старинке, вразвалку, кое-как, наглазок.

Партийные организации обязаны обеспечить строжайшее проведение в жизнь Указа Президиума Верховного Совета СССР от 10 июля 1940 года «Об ответственности за выпуск недоброкачественной или не-

комплектной продукции и за несоблюдение обязательных стандартов промышленными предприятиями».

10. Необходимо, далее, особое внимание уделять вопросам новой техники, непрестанно **работать над усовершенствованием техники, над освоением производства новых машин, материалов и изделий.**

Парторганизации, работники промышленности и транспорта должны полностью использовать огромные возможности социалистического строя для расцвета технической мысли и для скорейшего внедрения новых достижений техники в производство.

Необходимо положить конец хвостистскому, в корне оппортунистическому отношению к новой технике со стороны части руководителей предприятий, так как такой консерватизм мешает дальнейшему развитию производства, обрекает предприятия на отсталость и прозябание, подрывает оборонную мощь страны.

11. Необходимо, далее, систематически **снижать себестоимость выпускаемой продукции**, всячески укреплять хозрасчет, решительно выкорчевывать расточительство.

В целях правильного руководства работой предприятия, необходимо знать фактические расходы на единицу изделия по основным элементам себестоимости—заработная плата, стоимость сырья, топлива и электроэнергии, амортизационные начисления, административно-управленческие расходы, и направлять экономическую сторону деятельности предприятия так, чтобы планы по себестоимости и по прибылям безусловно выполнялись.

12. Необходимо, далее, в области заработной платы строго и последовательно проводить принцип материального поощрения хорошо работающих, осуществляемый в виде сдельной системы оплаты для рабочих, премиальной системы для руководящих работников и в виде большей оплаты квалифицированного труда, сравнительно с неквалифицированным.

Необходимо до конца ликвидировать гнилую практику уравниловки в области заработной платы и добиться того, чтобы сдельщина и премиальная система в еще большей мере стали важнейшими рычагами в деле повышения производительности труда, а следовательно, и развития всего нашего народного хозяйства.

13. Необходимо, далее, **полностью ликвидировать прогулы.**

Проведение в жизнь Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26.VI.1940 г. «О переходе на восьмичасовой рабочий день, на семидневную рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений» значительно улучшило состояние трудовой дисциплины на предприятиях. Однако, прогулы и самовольные уходы на многих фабриках, заводах, рудниках, шахтах, железных дорогах еще далеко не прекратились.

Партийные организации, профсоюзы, работники промышленности и транспорта обязаны вести неустанную работу по укреплению трудовой дисциплины в промышленности и на транспорте, памятуя о том, что задача борьбы с текучестью рабочей силы и прогулами является не кратковременной кампанией, а требует повседневной работы в массах.

14. Необходимо, далее, решительно **укрепить единоначалие на предприятиях** и добиться того, чтобы директор предприятия стал на деле полномочным руководителем, целиком отвечающим за состояние предприятия и за порядок на производстве.

15. Необходимо, далее, всемерно **укрепить на предприятиях техническое руководство производством.**

Необходимо направить на предприятия, в цеха, в шахты на подземные работы часть инженеров и техников, работающих в центральных

и местных хозяйственных учреждений и в аппаратах заводууправлений и шахтоуправлений.

16. Необходимо на предприятиях **поднять роль мастера**, как непосредственного организатора производства и поставить дело таким образом, чтобы мастер являлся полноправным руководителем на порученном ему участке производства, полностью отвечающим за соблюдение технологической дисциплины и за выполнение производственного задания по всем показателям.

17. В отношении молодых, оканчивающих вузы, специалистов, необходимо установить такой порядок, чтобы каждый, окончивший высшее учебное заведение, получал производственный опыт на предприятии, проходил в обязательном порядке стаж практической работы — помощника мастера, мастера, инженера в цехе.

IV.

ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ЗАДАЧИ ПАРТОРГАНИЗАЦИЙ В ОБЛАСТИ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТРАНСПОРТА

Какие меры нужно принять по линии организационных задач парт-организаций, чтобы ликвидировать недостатки в работе промышленности и транспорта?

1. В целях усиления помощи наркоматам и предприятиям промышленности и транспорта, **необходимо иметь в городах, областях, краях и республиках с развитой промышленностью не одного, а несколько секретарей горкомов, обкомов, крайкомов, ЦК компартий союзных республик по промышленности**, соответственно основным отраслям промышленности, имеющимся в городе, области, крае, республике, а также там, где это нужно, секретаря по железнодорожному транспорту и секретаря по водному транспорту.

Секретари по промышленности и транспорту обязаны хорошо знать, что делается на предприятиях, регулярно бывать на них, должны быть лично связаны как с работниками предприятий, так и с соответствующими наркоматами, должны помогать им в выполнении планов и решений партии по промышленности и транспорту, систематически проверять исполнение этих решений, вскрывать недостатки в работе предприятий и добиваться ликвидации этих недостатков.

2. Партийные организации обязаны **изучать и хорошо знать руководящих хозяйственных и инженерно-технических работников промышленных предприятий и железных дорог.**

Необходимо смело выдвигать на руководящие должности на заводах, фабриках, железных дорогах способных и инициативных работников, хороших организаторов, в особенности из числа инженеров, знатоков своего дела.

Необходимо выдвигать не только партийных, но и непартийных большевиков, памятуя, что среди беспартийных имеется много способных и честных работников, которые хотя и не состоят в партии и не имеют стажа, но работают часто лучше, добросовестнее, чем некоторые коммунисты со стажем.

Партийные организации обязаны своевременно ставить вопрос о **замене негодных и слабых работников**, о замене работников безвольных и неспособных руководить предприятием, железной дорогой и наводить порядок на производстве. **Болтунов, людей неспособных на живое дело, необходимо освобождать и ставить на меньшую работу, безотносительно к тому, являются ли они партийными или беспартийными.**

3. Необходимо покончить с отрывом политотделов железнодорожного и водного транспорта от территориальных партийных организаций. Политотделы должны быть подотчетными обкомам, горкомам партии.

Обкомы и горкомы партии обязаны добиться ликвидации канцелярских методов в работе политотделов и превратить их в боевые органы партии, болеющие за работу транспорта и активно помогающие делу под'ема транспорта.

4. Необходимо восстановить значение производственно-хозяйственных активов на предприятиях и в наркоматах.

В целях наилучшего использования опыта низовых работников, инженеров, стахановцев и развертывания критики и самокритики, необходимо регулярно собирать активы в наркомате, главке, дороге, заводе, шахте. Активы надо собирать как с привлечением на них работников различных отраслей промышленности, так и по отдельным отраслям промышленности и транспорта.

5. Необходимо всемерно развивать стахановское движение, направляя инициативу стахановцев на повышение производительности труда, на разрешение важнейших вопросов производства, на подтягивание отстающих участков производства.

6. Необходимо покончить с неправильной практикой, когда на ряде предприятий партийные, профсоюзные, комсомольские и другие общественные организации проводят в рабочее время собрания, заседания, совещания, дезорганизуя тем самым нормальную работу предприятий.

Необходимо безусловно воспретить партийным, советским, профсоюзным, комсомольским и другим общественным организациям:

а) **созыв на предприятиях и в учреждениях в рабочее время собраний, заседаний и всякого рода совещаний;**

б) **вызов в рабочее время рабочих и служащих;**

в) **снятие рабочих и служащих предприятий и учреждений для посылки их на проведение текущих кампаний или в командировки по шефским и т. п. делам;**

г) **отвлечение в рабочее время рабочих и служащих предприятий и учреждений от их непосредственной работы для участия, по поручению общественных организаций, в обследовательских комиссиях и бригадах.**

Нужно раз навсегда установить, что рабочие и служащие предприятий и учреждений выполняют поручения общественных организаций только в нерабочее время.

* * *

Наша промышленность была и есть база развития всего народного хозяйства. Промышленность была и есть руководящее начало во всей системе народного хозяйства. Промышленность ведет вперед все наше социалистическое хозяйство, включая сельское хозяйство и транспорт. Промышленность была и есть база оборонной мощи страны. В современной международной обстановке перед нашей промышленностью, перед всеми ее отраслями стоят ответственные задачи. Она должна работать исключительно организованно, максимально производительно. Переоборудованная на новой современной технической базе, обеспеченная собственными источниками всех видов промышленного сырья, наша промышленность может и должна работать значительно лучше и давать продукцию по всем отраслям гораздо больше и более высокого качества, чем сейчас.

Хозяйственные и партийные руководители должны повести дело так, чтобы в 1941 году ни в одной области, ни в одном городе и промышленном центре не осталось ни одного отстающего предприятия. В нашей промышленности и на транспорте не должно быть отстающих предприятий. Все заводы, фабрики, шахты, железные дороги обязаны выполнять план.

Бороться за выполнение плана, обеспечить выполнение плана, работать по плану — это значит:

а) выполнять годовой, квартальный и месячный планы по выработке продукции не в среднем, как это было до сих пор, а равномерно по плану, по заранее разработанному графику производства готовой продукции;

б) выполнять план не только в среднем по отрасли промышленности, как это было до сих пор, а выполнять его по каждому предприятию в отдельности;

в) выполнять план не только в среднем по предприятию, как это было до сих пор, но выполнять план ежедневно в каждом цехе, в каждой бригаде, на каждом станке и в каждой смене;

г) выполнять план не только по количественным показателям, но обязательно и качественно, комплектно, по ассортименту, с соблюдением установленных стандартов и по установленной планом себестоимости.

Большие успехи достигнуты нашей страной в экономическом и культурном строительстве. Но нельзя зазнаваться и успокаиваться на этих успехах. Самая большая опасность — почить на лаврах и удовлетвориться уже достигнутым. Это было бы губительным для нашего дела. У нас много еще крупных недостатков. Терпимость к недостаткам в работе промышленности и транспорта чрезвычайно опасна и вредна.

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б) выражает уверенность в том, что наши партийные организации и все руководящие работники промышленности и транспорта со всей большевистской настойчивостью возьмутся за немедленную ликвидацию недостатков в работе промышленности и транспорта, коренным образом улучшат свою работу в этой области и, на основе выполнения решений XVIII конференции, мобилизуя всю массу рабочих, служащих, инженеров и техников вокруг этих решений, добьются уже в ближайшее время новых, решительных побед социалистической промышленности и транспорта.

ХОЗЯЙСТВЕННЫЕ ИТОГИ 1940 ГОДА И ПЛАН РАЗВИТИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА СССР НА 1941 ГОД.

*Резолюция по докладу тов. Вознесенского,
принятая XVIII Всесоюзной конференцией ВКП(б).*

1. ИТОГИ 1940 ГОДА.

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б) отмечает, что в 1940 году народное хозяйство СССР значительно продвинулось вперед в решении задач, поставленных третьим пятилетним планом, принятым XVIII съездом ВКП(б).

Продукция промышленности СССР выросла за три года третьей пятилетки с 95,5 миллиарда рублей в 1937 году до 137,5 миллиарда в 1940 году или на 44%, в том числе продукция машиностроения и металлообработки выросла на 76%.

В 1940 году, несмотря на военные действия, продолжавшиеся в начале года, промышленная продукция СССР выросла на 11% или на 13,6 миллиарда рублей против 1939 года, в том числе продукция машиностроения и металлообработки — на 19%. Темпы роста промышленной продукции возрастали из месяца в месяц на протяжении всего 1940 года.

Производство средств производства в 1940 году выросло на 13,8% против 1939 года и на 52% против 1937 года. Производство средств потребления выросло в 1940 году на 7% против 1939 года и на 33% против 1937 года.

Черная металлургия со второй половины 1940 года начала заметно улучшать свою работу, достигнув к концу 1940 года среднесуточной

выплавки чугуна в 46—47 тысяч тонн против 40 тысяч тонн в конце 1937 года и по стали 58—59 тысяч тонн против 50—51 тысячи тонн.

Улучшила также свою работу цветная металлургия. Выплавка алюминия в 1940 году выросла против 1937 года на 59%, меди на 65%, никеля на 280% и олова на 300%.

Однако, увеличение производства металла отстает от заданий третьего пятилетнего плана и еще не обеспечивает растущих потребностей народного хозяйства СССР.

Выросла, особенно за вторую половину 1940 года, угольная промышленность СССР. Прирост добычи угля за год составил 13% или почти 19 миллионов тонн против уровня 1939 года. Со второй половины 1940 года началось улучшение в нефтяной промышленности, причем к концу года среднесуточная добыча повысилась до 97—98 тысяч тонн против 84—86 тысяч тонн в конце 1937 года. Однако, отставание нефтяной промышленности от заданий третьей пятилетки еще не устранено.

Мероприятия, проведенные ЦК ВКП(б) и СНК СССР по укреплению трудовой дисциплины и увеличению рабочего времени на предприятиях и в учреждениях, привели к дальнейшему росту производительности труда и создали условия для нового подъема промышленности. Однако, возможности роста производительности труда и увеличения производства далеко не использованы рядом отраслей промышленности, особенно лесной промышленностью и промышленностью строительных материалов, которые резко недовыполнили план 1940 года и являются отстающими отраслями промышленности.

За 1940 год железнодорожные перевозки выросли с 392 миллиардов тонно-километров в 1939 году до 409 миллиардов тонно-километров в 1940 году. Речные перевозки увеличились до 36 миллиардов тонно-километров против 33 миллиардов тонно-километров в 1937 году и 34,6 миллиарда тонно-километров в 1939 году. Однако, в работе железнодорожного транспорта имеют место серьезные дефекты: продолжают нерациональные перевозки, загружающие транспорт, не ликвидированы узкие места в пропускной способности ряда узлов и направлений.

Выросла валовая продукция зерна, сахарной свеклы, подсолнечника, картофеля и овощей. Продукция зерновых культур по СССР в 1940 году составила около 7,3 миллиарда пудов.

Выросло в 1940 году поголовье скота в колхозах — крупного рогатого скота на 12%, свиней на 15%, овец на 25% и коз на 34%. Общественное колхозное животноводство уверенно повышает свою долю во всем поголовье скота в стране.

Растет материальный и культурный уровень трудящихся СССР. Фонд заработной платы рабочих и служащих в СССР увеличился в 1940 году до 123,7 миллиарда рублей против 82,2 миллиарда рублей в 1937 году и 116,5 миллиарда рублей в 1939 году. Увеличились общественные доходы колхозов и личные доходы колхозников.

Объем капитальных вложений по строительству новых предприятий составил в 1940 году почти 38 миллиардов рублей (в том числе около 6 миллиардов рублей по децентрализованным капитальным вложениям), а всего за три года третьей пятилетки 108 миллиардов рублей (в том числе 17,5 миллиарда рублей по децентрализованным капитальным вложениям). За эти три года вступили в строй в государственной промышленности сотни фабрик, заводов, шахт, электростанций и других предприятий, в результате чего введено в действие 51 миллион тонн мощности по добыче угля на новых шахтах, около 2.400 тысяч киловатт мощностей на электростанциях, доменных печей мощностью в 2.900 тысяч тонн чугуна, около 1 миллиона хлопкопрядильных веретен.

II. ХОЗЯЙСТВЕННЫЙ ПЛАН НА 1941 ГОД.

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б) считает главной хозяйственной задачей 1941 года дальнейший рост основных отраслей промышленности и всего народного хозяйства — металлургии, машиностроения, сельского хозяйства, транспорта. Особенно необходим дальнейший рост производства чугуна, стали, цветных металлов, угля, нефти и максимальное развитие машиностроения всех видов.

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б) одобряет принятый ЦК ВКП(б) и СНК СССР государственный план развития народного хозяйства СССР на 1941 год и предлагает партийным, советским и хозяйственным организациям сосредоточить внимание и силы на решении следующих хозяйственных задач 1941 года:

1. Довести выпуск валовой продукции промышленности СССР до 162 миллиардов рублей с ростом против уровня 1940 года на 17—18%, в том числе по группе средств производства на 23,5% и по группе предметов потребления на 9%.

2. Увеличить производство чугуна до 18 миллионов тонн, выплавку стали — 22,4 миллиона тонн и производство проката — 15,8 миллиона тонн.

3. Обеспечить добычу угля в размере 191 миллиона тонн, нефти с газом — 38 миллионов тонн и торфа — 39 миллионов тонн.

4. Обеспечить рост продукции машиностроения против 1940 года на 26%.

5. Обеспечить прирост мощностей электростанций на 1,75 миллиона киловатт.

6. Увеличить мощность хлопчатобумажной промышленности на 850 тысяч прядильных веретен.

7. Увеличить валовую продукцию зерновых культур на 8%.

8. Обеспечить среднесуточную погрузку на железных дорогах в размере 103 тысяч вагонов. Преодолеть отставание от потребностей народного хозяйства в развитии перевозок водного транспорта.

9. Увеличить розничный товароборот государственной и кооперативной торговли до 197 миллиардов рублей.

10. Увеличить производительность труда в промышленности и строительстве на 12%.

11. Снизить себестоимость промышленной продукции на 3,7% и обеспечить за этот счет дополнительное накопление в промышленности в размере 7,3 миллиарда рублей.

12. Увеличить число учащихся в начальных и средних школах до 36,2 миллионов человек и в высших учебных заведениях до 657 тысяч человек с тем, чтобы довести общие расходы на социально-культурные мероприятия до 48 миллиардов рублей.

13. Выполнить программу капитальных вложений в размере 57 миллиардов рублей (в том числе 9 миллиардов рублей по нецентрализованным капитальным вложениям).

14. Обеспечить дальнейшее увеличение материальных и финансовых государственных резервов.

* * *

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б) выражает твердую уверенность, что все партийные организации еще более развернут социалистическое соревнование в рабочем классе, колхозном крестьянстве и среди интеллигенции и обеспечат выполнение и перевыполнение плана развития народного хозяйства СССР на 1941 год.

ОБ ОБНОВЛЕНИИ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ВКП (б).

Резолюция по 3-ему пункту порядка дня (организационные вопросы).

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б), рассмотрев третий пункт порядка дня «Организационные вопросы», приняла следующие решения:

I.

1. В соответствии с пунктом 38 Устава ВКП(б) исключить из состава членов ЦК ВКП(б) следующих товарищей, как не обеспечивших выполнение обязанностей членов ЦК ВКП(б) — Анцеловича Н. М., Литвинова М. М., Лихачева И. А., Меркулова Ф. А., а Бенедиктова И. А. и Щаденко Е. А. перевести из членов в кандидаты ЦК ВКП(б).

2. Исключить из состава кандидатов в члены ЦК ВКП(б) следующих тт., как не обеспечивших выполнение обязанностей кандидатов в члены ЦК ВКП(б) — Антонова Д. И., Бирюкова Н. И., Вейнберга Г. Д., Жемчужину П. С., Журавлева В. П., Игнатова Н. Г., Искандерова А. Б., Ковалева М. П., Невежина Н. И., Растегина Г. С., Самохвалова А. И., Фекленко Н. В., Фролова А. А., Шагимарданова Ф. В., Ярцева В. В.

3. Исключить из состава Центральной Ревизионной Комиссии следующих тт., как не обеспечивших выполнение обязанностей членов Центральной Ревизионной Комиссии — Андриенко А. А., Волкова А. А., Денисенко В. М., Квасова М. Е., Киселева К. В., Муругова И. В., Силкина Г. П., Скрынникова С. Е., Чубина Я. А.

4. Пополнить состав ЦК ВКП(б) и избрать членами ЦК ВКП(б) следующих тт.: Попова Г. М., Патоличева Н. С., Деканозова В. Г., Прошина В. П., Суслова М. А., Куусинена О. В.

5. Пополнить состав кандидатов в члены ЦК ВКП(б) и избрать кандидатами в члены ЦК ВКП(б) следующих тт.: Жукова Г. К., Запорожца А. И., Тюленева И. В., Кирпоноса М. П., Юмашева И. С., Носенко И. И., Крутикова А. Д., Куприянова Г. Н., Снечук А. Ю., Калнберзин Я. Э., Сярэ К. Я., Апанасенко И. Р., Родионова М. И., Серова И. А., Александрова Г. Ф., Майского И. М., Черевиченко Я. Т.

6. Пополнить состав Центральной Ревизионной Комиссии и избрать членами Центральной Ревизионной Комиссии следующих тт.: Молокова В. С., Трибуц В. Ф., Пересыпкина И. Т., Кудинова М. А., Бочкова В. М., Октябрьского Ф. С., Голикова Ф. И., Гришук Л. С., Попова М. М., Панюшкина А. С., Папанина И. Д., Бородин П. Г.

II.

1. Предупредить т. Кагановича М. М., который будучи наркомом авиационной промышленности работал плохо, что если он не исправится и на новой работе, не выполнит поручений партии и правительства, то будет выведен из состава членов ЦК ВКП(б) и снят с руководящей работы.

2. Предупредить т. Денисова М. Ф. — кандидата в члены ЦК ВКП(б), наркома химической промышленности; т. Сергеева И. П. — кандидата в члены ЦК ВКП(б), наркома боеприпасов; т. Дукельского С. С. — члена Ревизионной Комиссии, наркома морского флота, что если они не улучшат своей работы и не извлекут уроков из критики их работы на XVIII партконференции, то они будут выведены из состава ЦК ВКП(б) и Ревизионной Комиссии и сняты с занимаемых ими постов.

3. Предупредить также Наркомречфлота т. Шашкова З. А., Наркомрыбпрома т. Ишкова А. А., Наркома электропромышленности т. Богатырева В. В., что если они не улучшат работы своих наркоматов, не выполнят заданий партии и правительства и не извлекут уроков из критики их работы на настоящей конференции, то они будут сняты с постов народных комиссаров.

ОБ ОЧЕРЕДНОМ ПЛЕНУМЕ ЦК ВКП (б).

21 февраля 1941 года состоялся очередной Пленум ЦК ВКП(б).

Пленум утвердил резолюции XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б) по докладу т. Маленкова «О задачах партийных организаций в области промышленности и транспорта» и по докладу т. Вознесенского «Хозяйственные итоги 1940 года и план развития народного хозяйства СССР на 1941 год».

Пленум утвердил резолюцию по докладу т. Молотова на Пленуме о внедрении системы премирования руководящих хозяйственных и инженерно-технических работников в промышленности и на транспорте за выполнение и перевыполнение государственных планов.

Пленум признал необходимым выработку конкретных предложений на основе принятой резолюции о премировании по каждой отдельной отрасли промышленности и транспорта.

Пленум пополнил состав Политбюро ЦК ВКП(б), избрав в состав кандидатов в члены Политбюро т.т. Вознесенского Н. А., Щербакова А. С., Маленкова Г. М.





*Полностью используем все
транспортные возможности
Северного морского пути*

А. МИНЕЕВ

ВСЕ РЕЗЕРВЫ—НА СЛУЖБУ СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ



Одной из важнейших задач навигации 1941 г. является проведение двойных рейсов и сквозных плаваний по Северному морскому пути.

До сих пор по Северному морскому пути каждое судно, независимо от ледовых условий, только один раз за навигацию везло грузы в прямом направлении и один раз в обратном. Часто, правда, суда использовались для межпортовых перевозок, но и они проводились только по одному разу за навигацию.

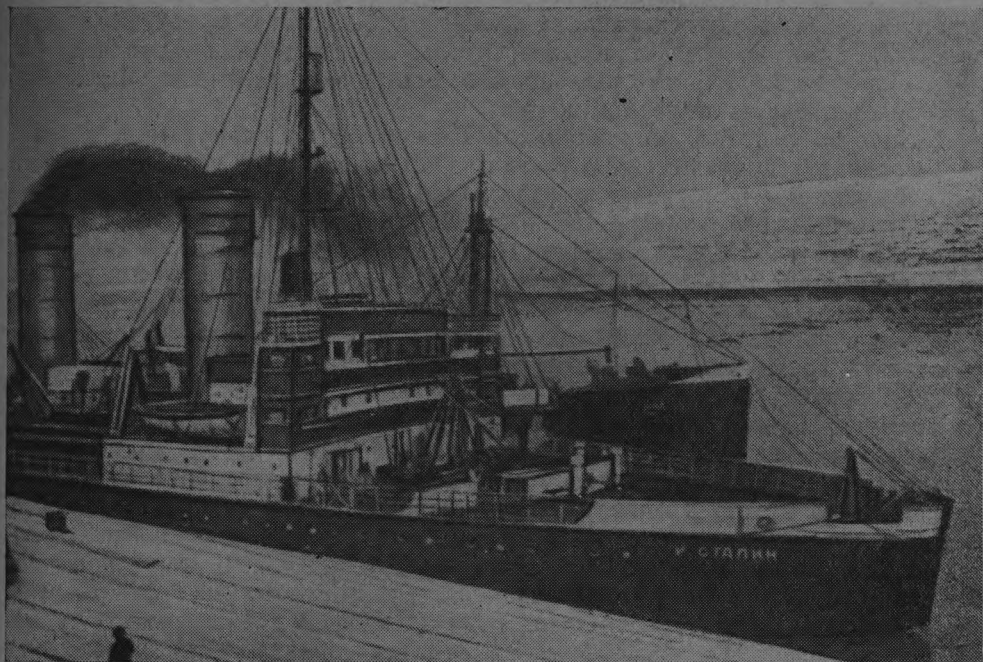
Среди многих работников Главсевморпути сложилось убеждение, что иначе и быть не может. Навигационный срок столь короток, а при плавании встречается такое большое количество всяких препятствий: льдов, туманов и т. д., что больше одного раза за навигацию судно сходить в Арктику не успеет. Это убеждение превратилось в пред-рассудок, мешающий дальнейшему развитию Северного морского пути.

Раньше считалось, что пройти один раз за навигацию из Мурманска или Архангельска до Тикси или Амбарчика — дело довольно сложное. Доказательством этому были навигации 1935, 1936 и 1937 гг. Чтобы их с успехом провести, нужно было хорошо знать трассу и условия плаваний на ней в разные сроки навигации. Но эти знания несколько лет тому назад были еще невелики, и суда зачастую посылались «на авось». Если плавания не удавались, можно было сослаться на «ледовые условия».

В последние три года (1938, 1939 и 1940), при совершенно различной по трудности и расположению льдов обстановке, при сложных навигационных планах мы уверенно проводили суда по Северному морскому пути и доставляли грузы во все пункты назначения.

Чем можно объяснить успехи последних трех лет? Некоторые думают, что лед стал легче, что Арктика потеплела и т. д.

Но дело здесь, конечно, не в этом. Ледовые условия 1940 г. были не лучше, чем в 1937 г. Однако операции закончились успешно. Основной



Ледокол «И. Сталин» у причала Мурманского порта (1939 г.)

Фото Д. Дебабова

причиной является то, что за последние три года мы более подробно изучили навигационные условия по трассе, лучше обслуживали проводку судов ледоколами, авиаразведкой, радиосвязью и т. д. Кроме того, и работать мы стали значительно лучше, чем в прошлые годы. Например, два-три года назад арктические порты были самым «узким» местом, которое сводило на-нет все достижения моряков на других участках работы. Непроизводительные простои судов были очень большие, и на это смотрели, как на неизбежное зло, вызываемое спецификой арктических условий. А в 1940 г. только два порта (Диксон и Тикси) сэкономили больше 600 судо-часов сталийного времени и получили десятки тысяч рублей премии.

Но для разрешения новых задач в 1941 г. этих достижений далеко не достаточно.

Растягивая один рейс на весь навигационный срок, мы имели очень солидные резервы, которые давали возможность, работая с прохладцей, не только выполнять планы, но и перевыполнять их. Поэтому и казалось, что мы работали хорошо и успешно.

Объем перевозок по Северному морскому пути рос из года в год. Но рост этот определялся только более полным использованием дедвейта как своего, так и фрахтуемого флота в прямом направлении, более полным использованием тоннажа в обратном направлении, а также повышением объема межпортовых перевозок. Однако такой рост не может быть беспредельным. Как только рост достигнет полного использования дедвейта судов во всех направлениях, он приостановится. При старых методах работы объем перевозок уже нельзя будет увеличить.

На первый взгляд наиболее простой способ увеличения перевозок — это увеличение количества судов. Но и тут даже по этой линии наименьшего сопротивления оказывается не так просто и легко. Потреб-

ность в судах в других районах СССР не меньшая, чем на Северном морском пути, поэтому требовать, чтобы нам выделили дополнительные суда сверх тех, которые обычно нам предоставляются, было бы негосударственным подходом к делу.

Хозяйство районов, тяготеющих к Северному морскому пути, растет и развивается исключительно быстро. Оно предъявляет большой спрос на строительные материалы, оборудование, различное снабжение и т. д. Но как бы велики ни были эти потребности, удовлетворить мы их обязаны полностью. Для этого нам нужно изменить методы работы.

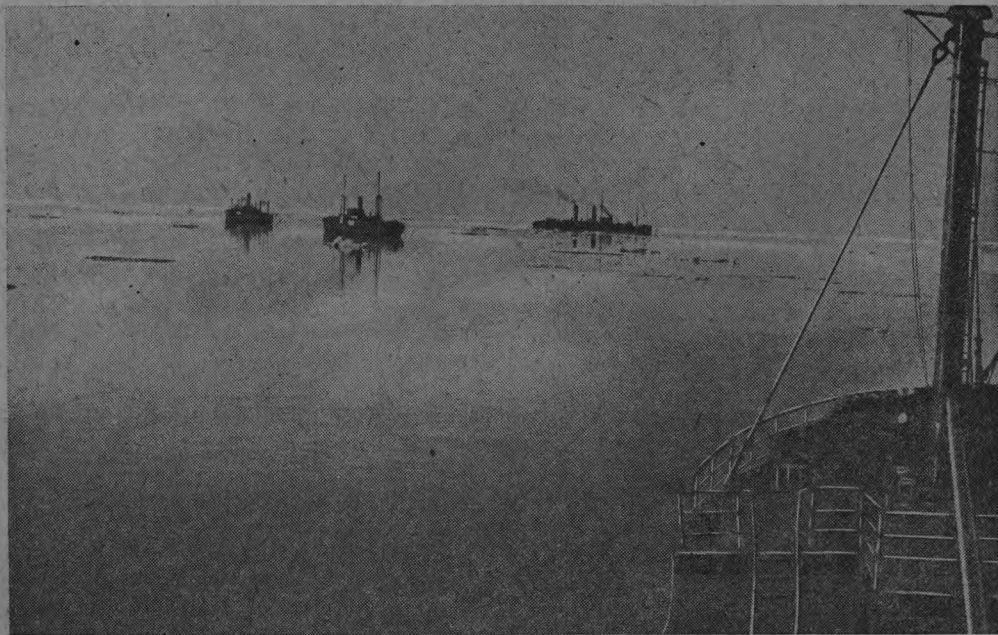
В навигацию 1941 г. мы должны осуществлять двусторонние сквозные рейсы. Это значит, что суда, вышедшие в данную навигацию с грузами с запада на восток или с востока на запад, не только должны доставить грузы в места назначения, но и с грузами же возвратиться в свои порты.

Такие плавания Северным морским путем принципиально будут отличаться от практики плаваний прошлых лет. Новое здесь заключается в том, что по-иному должны использоваться навигационные сроки, более полно нужно эксплуатировать транспортные суда, чтобы каждое из них перевозило грузы не один раз, как до сих пор, а несколько раз в каждом направлении. При этом условии одно и то же количество судов перевезет в одну навигацию значительно больше грузов, чем перевозило прежде. Коммерческая отдача каждого транспортного судна будет больше, а в связи с этим удешевится единица ледокольного обслуживания, уменьшится стоимость тонно-мили и т. д.

Чтобы с честью провести навигацию 1941 г., мы должны окончательно распрощаться с манерой работать с прохладцей и «на авось». Мы обязаны работать по-большевистски, целиком используя свои силы.

Нужно мобилизовать все имеющиеся у нас резервы и организовать их так, чтобы они полностью были направлены на выполнение поставленных перед нами задач.

Что же это за резервы?



Караван судов в Карском море

В первую очередь — резервы планирования. В наши планы часто вносятся заведомо удлиненные сроки плавания и заниженные скорости судов. Навигационные сроки укорачивались за счет более позднего выхода в море и более раннего окончания навигации. Судно-суточные нормы в арктических портах также бывали занижены, на случай всяких «арктических форсмажоров».

Другого рода резервами являются потери времени в результате плохой работы, отсутствия слаженности в отдельных звеньях и т. д. Одним словом, сюда относятся все то, что может быть ликвидировано при более четкой работе.

Эти резервы часто бывает трудно обнаруживать, так как они прячутся под самой «невинной внешностью» и рядятся в одежды объективности.

Чтобы не быть голословными, приведем несколько примеров.

В навигацию 1940 г. в районе Карского моря, кроме самолетов «Дорнье-Валь», должна была работать еще одна машина дальнего действия — пилота М. И. Козлова. Руководство Управления полярной авиации утверждало, что, несмотря на задержку с ремонтом этой машины, она все же во-время выйдет на разведку.

На практике же получилось иначе. Самолет т. Козлова не только не вылетел на преднавигационную разведку, но и в навигации он участвовал только со второй половины. Это отрицательно повлияло на проведение морских операций. Из-за отсутствия этого самолета в районе Диксона путь вокруг мыса Желания был определен не заранее, а когда суда уже были в море. Хотя основной путь мыс Желания — остров Диксон был определен т. Хлебутиным, но один участок остался неясным — от Русской Гавани до мыса Желания. Поэтому суда пришлось сперва направить в Лагерное (в Маточкином Шаре), а ледокол «И. Сталин» вынужден был сам провести эту разведку.

191604
Три судна бесполезно стояли у Лагерного, пока ледокол «И. Сталин» шел к мысу Желания. Потом ледокол стоял в бухте Поспелова и ждал, пока к нему подойдут суда. В конечном итоге было потеряно минимум три дня.

Есть ли во всей этой истории какие-нибудь объективные обстоятельства? Конечно, нет. Она произошла только потому, что Управление полярной авиации планировало работу самолета Козлова «на авось». Если бы командование морскими операциями знало, что оно не может рассчитывать на эту машину, оно сманеврировало бы другими самолетами и этой заминки не произошло бы.

Вот эти трое суток — самый настоящий резерв, который пропал для навигации из-за неряшливого отношения к делу Управления полярной авиации.

Большие резервы времени мы получим, если будем подходить строже к назначению людей на те или иные участки работы по обслуживанию нашего флота и береговых организаций.

Поучительный пример в этом отношении был на ледоколе «И. Сталин». С момента сдачи его в эксплуатацию старшим механиком ледокола был назначен т. Неупокоев. Вскоре же начались жалобы на недостаток пара. На ледоколе возникла даже «теория» о том, что котлы не могут обеспечить машины необходимым количеством пара, что нужно поставить еще один котел и т. д.

Такое положение отрицательно сказывалось на работе ледокола. Котлы часто засаривались и требовали дополнительного времени на их чистку.

В 1940 г. на ледокол был назначен старшим механиком т. Козин. Ледокол он принял далеко не в блестящем состоянии. Судно не имело ледового ремонта после навигации 1939 г., а кроме того, проделало рейс за ледокольным пароходом «Г. Седов» и Беломорскую операцию.



Ледорез «Литке» у острова Диксон (навигация 1939 г.)

Фото В. Фроленко

Несмотря на это, в навигацию 1940 г. ледокол нельзя было узнать. Почти всю навигацию он проходил только на восьми котлах, причем работать ему приходилось и в тяжелых льдах, однако недостатка пара никогда не было. Не запомнится случая, чтобы ледокол оказался недостаточно силен перед встреченным препятствием. На чистку котлов не было отнято у навигации ни одного дня.

Нечто подобное происходило и с нашими арктическими портами.

В 1938 г. начальником порта Диксон был назначен т. Пашков. Будучи начальником полярной станции, он работал не плохо. Но назначение его начальником порта было ошибкой, так как он ни работы порта, ни портового хозяйства совершенно не знал. Порт при нем работал неудовлетворительно. В 1939 г. начальником порта Диксон был назначен специалист этого дела, уже ряд лет работавший в портах. И результаты не замедлили сказаться — в 1940 г., впервые в истории существования арктических портов, Диксон дал экономию сталийного времени в 338 судо-часов и получил за это 80 тыс. рублей премии (диспач).

В 1940 г. все наши основные арктические порты были укомплектованы специалистами, и в результате мы всюду получили экономию сталийного времени. По порту Тикси она составила 357 судо-часов, по порту Провидения 517 судо-часов.

Эта экономия показывает, что нам следует пересмотреть существующие судо-суточные нормы в арктических портах в сторону их увеличения, что даст нам несколько суток дорогого навигационного времени.

Большие потери времени происходят в период навигации также от неправильного комплектования караванов.

Суда, которые мы фрахтуем у Наркомморфлота, имеют различные эксплуатационно-технические характеристики, т. е. различные скорости, мощности главных двигателей и разные свойства корпусов. Все эти элементы имеют большое значение при плавании Северным морским

путем, так как из-за льдов часто приходится прибегать к эскадренному плаванию.

Рассматривая некоторые операции прошлых лет, становится очевидно, какой вред приносит необдуманное соединение в один караван судов с различными эксплуатационными характеристиками.

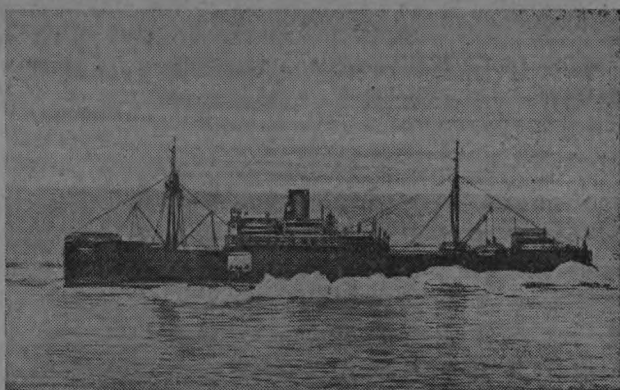
Например, при соединении в караван судов типа парохода «Моссовет», имеющих ход 11 миль в час, достаточно мощные машины и крепкие обшивки, с судами типа парохода «Кара», имеющими ход по паспорту 8,5 мили в час, а фактически не больше 7 миль и машины в 950 лощ. сил, теряются все положительные качества первых судов, так как в караване приходится их ход соразмерять с ходом слабых судов. Пока суда идут во льдах, разность скоростей хода почти не сказывается, так как даже за ледоколом не рекомендуется идти быстрее чем 6—7 миль в час, во избежание повреждений корпуса. Но при этом очень сильно сказывается разность в мощностях главных двигателей. Там, где судно с двигателем в 1500 лощ. сил идет без остановок, судно с двигателем в 950 лощ. сил застревает и требует оjolки, а иногда такое судно даже приходится брать на буксир. При этом останавливается весь караван, а такая остановка во льду уже чревата очень большими потерями времени.

Однако даже при плавании в ледовой зоне скорость судов тоже может влиять на успех операций. Часто бывает, что лед распределяется не сплошным массивом по всей зоне, а отдельными скоплениями.

Разберем случай, когда суда выходят с Диксона на восток и первый лед ими будет встречен у пролива Матиссена, потом от островов Комсомольской Правды до островов Петра тянется чистая вода, а до бухты Прончищевой опять полоса льда миль в двадцать—двадцать пять. Оттуда до 120-го меридиана опять чистая вода, а затем массив льда до 125-го меридиана, после чего уже до Тикси идет чистая вода. Значит, в свободное плавание суда можно отпустить только после выхода из льда, лежащего до 125-го меридиана, а до тех пор они вынуждены идти в караване. В этом случае суда, обладающие ходом 11 миль в час, и по чистой воде будут идти со скоростью самого тихоходного судна, т. е. не больше 7 миль в час. Потери в судочасах будут тем значительнее, чем больше в караване судов с повышенной скоростью хода.

Поэтому необходимо строго учитывать эксплуатационно-технические характеристики судов, а не только чисто эксплуатационные, как это делалось до сих пор. Такой учет, конечно, повлечет лишние хлопоты для наших работников эксплуатации, но зато даст значительную экономии времени при проведении морских операций.

Большие потери судового времени иногда происходят от своеобразного «закрепощения» ледоколов за отдельными районами. Схема раз-



Пароход «Анадырь» на мысе Шмидта (навигация 1940 г.)

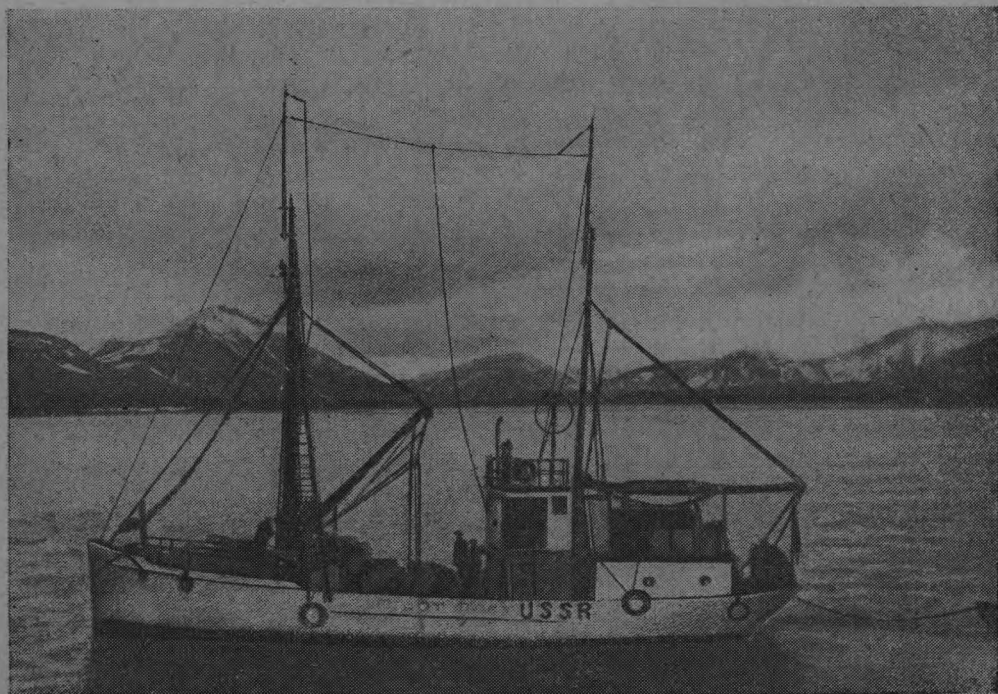
Фото Ф. Шипилова

мещения ледоколов по трассе во время морских операций, составленная на основе практики, принципиально правильна, но со временем она начинает закостеневать и терять свою гибкость. Неправильна, например, такая установка, что если ледокол работает на западе, его совершенно не должно касаться, что делается на востоке. Поясним примерами.

В 1939 г. ледорез «Литке», пройдя мыс Челюскина 31 июля, рано подошел к проливу Дмитрия Лаптева. В проливе был лед, для судов вполне проходимый. Однако дальше караван встретил довольно тяжелый лед, через который пробиться не мог. Другие западные ледоколы в это время были заняты проводкой у пролива Вилькицкого и поэтому не могли пойти на помощь «Литке». Ему пришлось вывести караван на чистую воду к мысу Святой Нос и оставить его там, а самому идти за бункером в Тикси. Только 15 августа суда под проводкой ледореза «Литке» прошли через льды пролива Дмитрия Лаптева и 17 августа были в Амбарчике. На ожидание было потеряно 10 суток, а так как в караване было три судна, то всего потеряно 30 судо-суток.

Операция сложилась бы по-иному, если бы свободный в это время ледокол «Л. Каганович» пошел навстречу каравану «Литке» и помог бы судам пройти через льды до чистой воды. Ничего опасного для ледокола «Л. Каганович» в этом походе не было, так как мели пролива Лаптева караван уже прошел и встретил тяжелый для себя лед на глубинах, совершенно достаточных для плавания таких судов, как ледокол «Л. Каганович».

Чтобы избежать столь больших потерь времени, необходимо впредь обязать линейные ледоколы оказывать помощь проходящим караванам независимо от того, в их районе проходит караван (или судно), которому необходима помощь, или за его пределами. Кроме того, нужно обязать капитанов ледоколов, ведущих караван, обращаться за по-



Ледокольное судно в проливе Маточкин Шар

Фото Ф. Шипилова

мощью к ближайшему по расположению ледоколу, даже если он и не работает в этом районе.

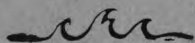
Много времени теряется у судов в арктических портах и из-за того, что суда приходят туда сразу целыми пачками. Производственная мощность наших арктических портов еще невелика. Например, в порту Тикси одновременно могут разгружаться и погружаться только три судна. Все остальные суда, пришедшие в порт одновременно, будут стоять в ожидании разгрузки, и их сталийное время начнется только тогда, когда будут закончены работы на первых трех судах.

Хотя порт работает хорошо и уже есть экономия сталийного времени, тем не менее общие потери времени на непроизводительное ожидание могут быть очень велики.

Наладить постепенный подход судов в арктические порты очень трудно, но во всяком случае эта задача не принадлежит к разряду неразрешимых. При составлении плана погрузки судов, графика и плана операций необходимо об этом помнить и ставить суда под погрузку в таком порядке, чтобы, скажем, суда тиксинского направления не становились к причалу одновременно. Тогда не все они войдут в первый караван, который поведет ледокол через льды в море Лаптевых. Если разрыв будет хотя бы в 4—6 суток, то это исключит пачкообразность подхода судов в порт. Такой порядок погрузки нужно принять и на западе и на востоке.

Подобных резервов в Главсевморпути еще очень много.

Если каждый работник нашей системы повнимательнее приглядится к своему участку работы, он также найдет неиспользованные резервы. Только максимально их используя, мы успешно проведем двойные рейсы по трассе Северного морского пути.



М. ГОТСКИЙ

Капитан ледокола „Л. Каганович“

НЕИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ФЛОТА



20 октября к стенке Владивостокского порта пришвартовался ледокол «Л. Каганович». Навигация 1940 года закончена. За месяц фактической работы ледокол провел 19 судов. Эта цифра достаточно большая, если припомнить, что с 1937 по 1939 год включительно все ледоколы Восточного сектора Арктики провели через льды только 16 судов.

В прошлые годы в Восточном секторе Арктики стояночное время судов превышало ходовое время не менее чем в два раза. Это счита-

лось нормальным соотношением, связанным многолетней практикой. В 1940 г. у ледокола «Л. Каганович» соотношение получилось другое: на 573 ходовых часа приходилось только 382 часа стояночных. За месяц ледокол прошел 3 400 миль, из них во льду 2 580 миль. Через 2 240 миль почти сплошного льда он провел караваны и отдельные суда. В общем ледокол достиг 91% полезного плавания.

Эти довольно еще скромные цифры показывают, какими огромными резервами располагает арктический флот. Ледокол «Л. Каганович» добился неплохих результатов, хо-

тя использовал лишь малую толику своих возможностей.

Наш труд был бы гораздо производительнее уже в навигацию 1940 г., если бы мы не встретили на своем пути массу организационных неполадок и преград. Зачастую они оказывались куда крепче, чем ледяные перемычки в арктических морях!

Из-за различных причин ледокол начал эту навигацию поздно—только 31 июля.

5 мая ледокол неожиданно получил распоряжение провести танкер «Донбасс» из Владивостока в Оху (на острове Сахалине). Это сразу же нарушило плановые сроки подготовки ледокола к навигации. С Сахалина мы возвратились во Владивосток только 6 июня.

Затем 22 суток ледокол бесполезно стоял у дока, в ожидании ремонта втулок валов. Самый ремонт продолжался непозволительно долго. Вместо полагающихся 10—12 суток ледокол ремонтировали 20 суток. После этого он с 17 по 25 июля простоял в ожидании угля и воды.

Если подытожить эти цифры, то окажется, что ледокол простоял в порту лишних 38 суток, т. е. на 8 суток больше, чем плывал в эту навигацию.

Не будь этих задержек, ледокол, несмотря на внеплановый рейс в Оху, мог бы выйти в море еще в двадцатых числах июля, в срок начать проводку судов и значительно увеличить их оборачиваемость.

Экипаж ледокола приложил немало усилий, чтобы наверстать упущенное время. Мы не дожидались окончания доковых работ, чтобы начать приемку запасов продовольствия и материалов. Судовое снабжение провели заблаговременно. Воду принимали, когда стояли у дока и в самом доке. Документы на выход из порта тоже оформили заблаговременно. Ремонт, производимый командой, закончили досрочно. Специальной комиссией он был признан хорошим.

Как только закончилась бункеровка, ледокол направился в бухту Провидения. Переход был не

особенно трудным, мешали лишь обычные для этого времени года густые туманы у берегов и в заливах. Мы сами отчасти усложнили свою работу, проводя во время этого рейса опыты по экономии угля. Ледокол шел при работе только двух бортовых машин. Благодаря этому средняя скорость ледокола достигала 11 миль, а расход угля снижался на 10—15%. Правда, при таком режиме ледокол плохо слушался руля, что вызывало потерю скорости полезного хода из-за частых изменений и поправок курса. Но все же при длительных переходах и наличии квалифицированного рулевого такой режим работы для ледокола выгоден.

17 августа в 5 час. 20 мин. к западу от мыса Шмидта мы встретили первый лед. Авиаразведка доносила, что кромка льда уходит по меридиану на север и в 20—30 милях от южного берега острова Врангеля поворачивает на восток. Но вдоль материкового берега до мыса Шелагского шла полынья шириной от 15 до 30 миль. Этой береговой полыней воспользовался ледокол. Он шел ею до Чаунской губы, легко преодолевая мелкобитый лед. 18 августа мы уже отдали якорь в бухте Певек.

Здесь сразу же обнаружилась далеко не образцовая подготовка к навигации. Пароход «Уралмаш», стоявший в бухте уже несколько дней, разгружался медленно. Нам пришлось разделить команду ледокола на две бригады: одна отправилась на берег и занялась разгрузкой «Уралмаша», а вторая приступила к выгрузке груза и собак с ледокола.

В бухте Певек в разгрузке судов принимала участие и команда ледокола «Красин».

В такой помощи нуждались почти все пароходы не только на небольших стоянках, но и в портах. Ледовая обстановка, частые и резкие чередования ветров требовали быстрой погрузки и разгрузки. Каждый час, каждая минута промедления могли привести к весьма

печальным результатам. Вот почему команда ледокола взяла на себя все бункерные и погрузочные операции в портах, где суда обычно обслуживаются портовыми грузчиками. Мы не хотели отрывать рабочую силу от обслуживания грузовых судов. Но и этого оказалось недостаточно. В порту Провидения, в бухте Амбарчик и даже частично во Владивостоке мы выделяли свои бригады в 8—10 человек в помощь и погрузочным участкам.

Почти всю навигацию ледокол нуждался в топливе. Сейчас трудно подсчитать, сколько часов простоя, сколько лишних миль пришлось сделать ледоколу в поисках угля и воды. Во всяком случае можно определенно заявить, что это обстоятельство крайне осложнило нашу работу. Сутки ледокол простоял на открытом рейде в бухте Амбарчик в ожидании угля, но получил его только с одной баржи. В бухте Провидения ледокол простоял свыше 2 суток в ожидании воды.

Много недочетов и в гидрографическом обслуживании навигации в Восточном секторе Арктики. Пароход «Анадырь» по плану 1940 г. должен был доставить груз к устью реки Раучуа. Но как пройти в устье этой реки, где там найти якорную стоянку — этого никто не знал. За последние шестнадцать лет сюда не заходило ни одно суднышко. Не появлялись здесь и гидрографы. Чтобы обеспечить безаварийность этой операции, ледоколу «Л. Каганович» пришлось самому отправиться к устью реки Раучуа, где он произвел все необходимые промеры, определил якорную стоянку, освидетельствовал берег и место разгрузки.

Неправильными оказались и данные о рейде бухты Певек. Когда ледокол подошел к нему 11 сентября, он был забит льдом. Но южнее косы Певек была чистая вода. Решили малым ходом пройти к ней. Никаких опасений не было, так как на карте глубина этих мест определялась в 18 м. Но только ледокол подошел к чистой воде, как

коснулся грунта. Оказалось, что определение по пеленгам островов Раутан неверно, так как оконечности островов неправильно нанесены на карту.

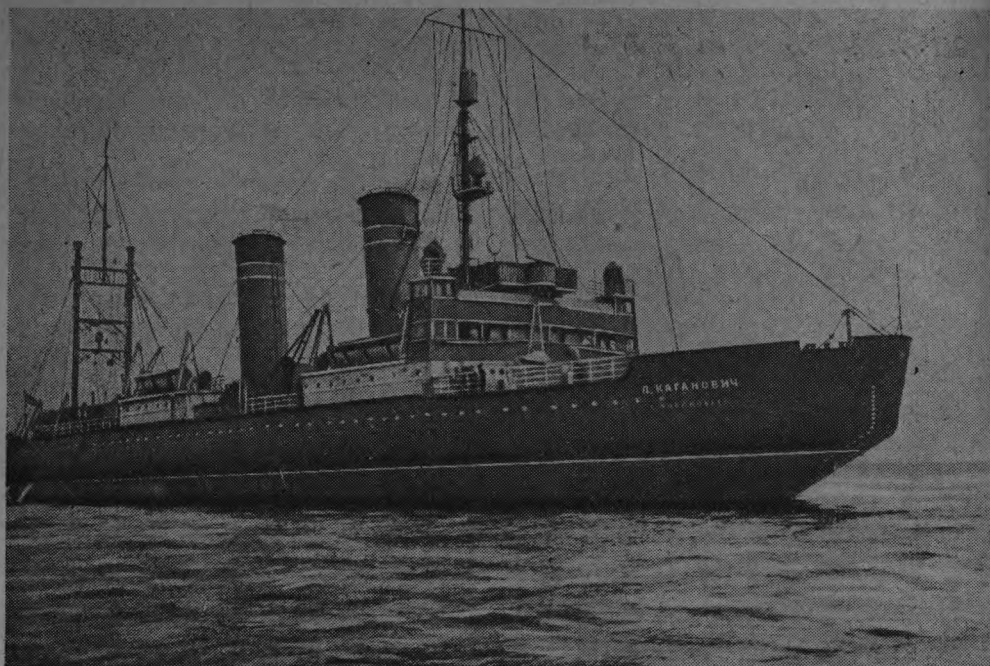
Осторожность в данном случае предупредила аварию. Такое же неправильное нанесение на карту очертаний берегов послужило причиной аварии парохода «Анадырь». Эта авария не только вывела из строя пароход, но усложнила и работу ледокола «Л. Каганович», лишив его возможности обслуживать другие суда до самого конца навигации. Свыше чем на 1 000 миль пришлось буксировать поврежденное судно.

Кроме 38 дней простоя во Владивостоке, мы истратили сотни часов на работы, не предусмотренные планом. И, несмотря на это, ледокол все же выполнил все задания. Это нам удалось сделать только потому, что в планах работы ледокола не были учтены все резервы. Если же их учесть, полностью использовать, мобилизовать коллектив на стахановский труд и убрать с его пути все организационные преграды, то и ледокол и пароходы безусловно смогут проделать вдвое больше того, что проделано ими в навигацию 1940 г.

Так, в процессе самой работы выдвигается на повестку дня вопрос о двухрейсовой навигации в арктических морях. Это математически обоснованный вывод из практики навигации 1940 г.

Чтобы осуществить двухрейсовую навигацию в северных морях, нужно серьезно заняться гидрографической обстановкой в Восточном секторе Арктики. По сравнению с прошлыми годами эта обстановка несравнимо улучшилась: новые маяки осветили путь, новые промеры облегчили проводку судов в наиболее тяжелых местах и т. д. Но всего этого еще недостаточно. Развитие мореходных операций значительно превосходит темпы роста гидрографических работ.

Еще в недалеком прошлом какой-нибудь шкипер Гек шел ма-



Ледокол «Л. Каганович»

лым ходом на шхуне «Сторож» с осадкой в 6—7 футов и лотом измерял глубины. От острова Айон до мыса Медвежьего он шел чуть ли не полмесяца и все же умудрялся несколько раз натолкнуться на грунт. Он не спешил и во время тумана, пурги и ночью ложился в дрейф. В те времена, при тех условиях это было хорошее плавание. Все, не исключая и самого шкипера, были довольны.

Но теперь, когда какому-нибудь арктическому лайнеру в течение одной навигации надо выгрузить более 3 000 т груза на открытых рейдах Чукотки, забункероваться, сходить в Тиски, принять там еще 3 000 т груза и доставить их в Певек, — ему никак нельзя пользоваться «копытном» шкипера Гека. А ведь не секрет, что очень часто мы еще продолжаем пользоваться сомнительными промерами именно таких шкиперов.

Ни одна отрасль народного хозяйства не может расширить своих производственных операций без того, чтобы одновременно не расширилась и программа подготовитель-

ных работ. Поэтому, чтобы расширить нашу деятельность на северных морях, необходимо увеличить количество световых маяков, навигационных знаков, уточнить глубинные промеры и карты.

Понятно, что за один год всего этого не сделать. Поэтому было бы целесообразно продолжить работу т. Вахромеева, начатую им еще в 1935 г., по составлению полного альбома зарисовок берега Восточного сектора Арктики.

Частично перестроить нужно и радиообслуживание флота. Существующее расписание работы полярных радиостанций Восточного сектора Арктики не соответствует запросам и нуждам флота. Зачастую суда здесь не могут получить радиопеленгование, так как трудно поймать нужную станцию. Например, за две навигации, несмотря на все наши попытки, нам ни разу не удалось опрелелиться по радиостанции мыса Биллингса. Мы вызывали ее и через мыс Шмидта и через мыс Шелагский, но все попытки были тщетны.

Надо пересмотреть не только расписание станций в навигацион-

ный период, но и самое размещение станций.

Необходимо шире поддерживать творческую инициативу стахановцев. Нужно помнить, что смысл стахановских достижений именно в том и заключается, что вчерашняя победа отдельных передовиков — сегодня становится достоянием масс. А это может быть достигнуто только при условии, если все

командиры повседневно и активно будут помогать стахановцам в их начинании.

Двухрейсовая навигация в Арктике — это путь большевистской напористости в преодолении трудностей, использования всех резервов, решительной ломки старого и отжившего. Это путь, по которому уже идут стахановцы арктического флота.



С. ЛАППО

Старший гидролог Арктического института

УСЛОВИЯ ПЛАВАНИЯ В СЕВЕРНЫХ ШИРОТАХ

(Несколько фактических справок)



Как показал дрейф судов «Жаннетта», «Фрам», «Мод» и «Седов», к северу от Ново-Сибирских островов, Северной Земли и Земли Франца-Иосифа Центральный Полярный бассейн покрыт льдами, дрейфующими из окраинных морей: Карского, Лаптевых, Восточно-Сибирского и Чукотского. В этих районах лед главным образом годовалый и двухгодичный. Однако уже годовалый лед, в виде торосистых полей (сморози), может представлять собой мощные ледяные массивы.

По измерениям «Седова» в начале марта 1939 г. на 86° с. ш. и 118° в. д. толщина однослойного льда достигала 186 см (образования 1936 г.), 163 см (образования 1937 г.) и 154 см (образования 1938 г.), а высота торосов — около 4 м.

Площади ледяных полей (по наблюдениям с самолетов) по мере удаления от островов в глубь океана увеличиваются. Вблизи островов располагаются мелко-крупнобитый лед и обломки полей, далее идут обширные поля площадью до 25 км, за которыми начинаются мно-

голетние льды, или так называемый арктический пак.

На меридиане Земли Франца-Иосифа пак располагается на 86° с. ш., а на 150° — 170° м меридиане — на 80° с. ш.

Ледокольный пароход «Седов» вмерз в обширное поле только на второй год зимовки, после того как приблизился к 85° с. ш. Окруженный ледяным полем, «Седов» дрейфовал до Гренландского моря, в пределах 85° — 86° с. ш.

«Фрам» дрейфовал южнее «Седова». Каждое лето вокруг него наблюдались подвижки и разрежения льдов. В описаниях дрейфа «Фрама» отмечается, что 22 июня 1895 г. на $84^{\circ}22'$ с. ш. и $80^{\circ}58'$ в. д. в канале среди льдов появились киты, а 22 июля «Фрам» освободился от льда и перетягивался по полынье. Состояние льда вокруг «Фрама» и «Седова» подтверждает, что по мере удаления от Северной Земли и Земли Франца-Иосифа на север картина льдов меняется.

К северу от Ново-Сибирских островов летом обычно наблюдаются пространства чистой воды.

К северу от острова Врангеля проникают мощные битые льды,

которые выносятся от берегов Аляски, из моря Бофора.

Но для того, чтобы решить вопрос о возможности плавания вокруг Северной Земли, Ново-Сибирских островов и острова Врангеля, остановимся подробнее на характеристике состояния льдов в различные годы в северных широтах.

В 1930 г., 24 августа, ледокольный пароход «Седов», следуя от Земли Франца-Иосифа в Карское море, достиг островов Седова (остров Домашний и др.) у Северной Земли, обойдя ледовые массивы, которые сохранялись к востоку от

острова Визе. У островов Седова море было свободно от льда.

От $79^{\circ}25'$ с. ш. и $89^{\circ}00'$ в. д. «Седов» пошел на север и встретил 5—8-балльные льды на $80^{\circ}05'$ с. ш. и $88^{\circ}58'$ в. д. Эти льды не представляли затруднений для плавания. Севернее были встречены торосистые поля. Достигнув $80^{\circ}58'$ с. ш. и $90^{\circ}25'$ в. д., «Седов» повернул обратно.

В 1932 г. ледокольный пароход «Сибиряков» впервые обогнул Северную Землю с севера, пройдя 16 августа мимо мыса Молотова с запада на восток. Карское море



Ледокольный пароход «Сибиряков» форсирует 10-балльные льды в районе острова Домашнего (август 1939 г.)

Фото А. Золотова

вдоль берегов Северной Земли было свободно от льдов. Не было льда и в районе мыса Молотова. С восточной стороны Северной Земли лед плотную примыкал к берегу на 81° с. ш. и простирался до $80^{\circ} 12'$ с. ш., где «Сибиряков», следуя на юг, вышел на чистую воду. По описанию проф. Визе, этот лед представлял собой ледяные поля годовалого возраста, толщина льда колебалась от 30 до 75 см, за исключением пятимильной полосы (от $80^{\circ} 17'$ до $80^{\circ} 12'$), где мощность поля местами достигала 1,5 м. Далее «Сибиряков» продвигался на юг по чистой воде, вдоль восточного берега Северной Земли.

У острова Большевик, между $79^{\circ} 16'$ и $78^{\circ} 50'$ с. ш., «Сибиряков» пересек сплоченный лед до 9—10 баллов. Там попадались обломки мощных полей. Лед был торосистый, грязно-бурого, а иногда даже шоколадного цвета. Его средняя толщина — не менее 3 м.

В 1934 г. восточная часть Карского моря у берегов Северной Земли была покрыта льдами, но уже 1 августа «Седов» мог без затруднений дойти до острова Визе.

В 1935 г., в то время как в проливе Вилькицкого до 12 августа трудно было плавать даже таким ледоколам, как «Ермак», ледокольный пароход «Малыгин» 23 июля, идя от острова Уединения на восток, на $77^{\circ} 46'$ с. ш. и $84^{\circ} 12'$ в. д. вышел на чистую воду. Она тянулась до 90° в. д. К северу границу воды проследить не удалось.

В ту же навигацию 12 сентября ледокольный пароход «Садко» без затруднений подошел к мысу Молотова, у которого встретил мелкобитый искрошенный лед с отдельными крупными льдинами.

В этот же день «Садко» мог пройти до $82^{\circ} 47'$ с. ш., идя все время по чистой воде, за исключением неширокой полосы мелкобитого, но мощного льда.

В Чукотском море ледокол «Красин» в 1935 г. обогнул остров Врангеля, причем у его юго-западной части встретил тяжелые льды. Лед был мелко-крупнобитый, и по-

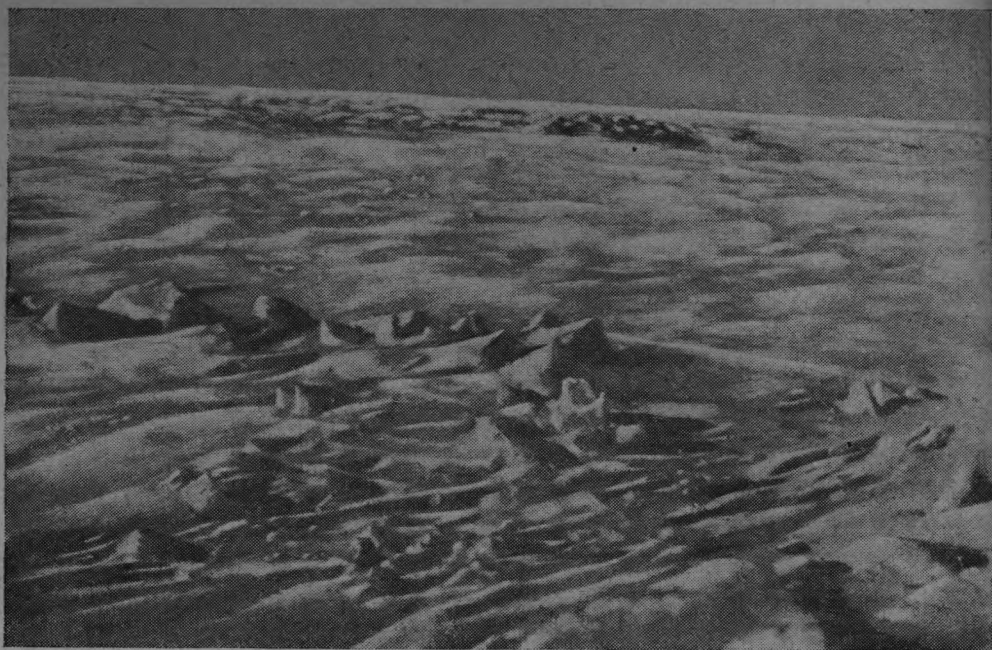
падались поля с торосами до 5—6 м, с подсовами до 10—12 м. На север от мыса Гильдер на протяжении 20 миль лед был 8—9 баллов. Затем лед стал разрезаться. На 72° с. ш. ледокол вышел на чистую воду, которая распространялась на восток. Далее на север льды были встречены на $72^{\circ} 25'$ с. ш., кромка которых уходила на северо-восток. На меридиане $175^{\circ} 30'$ в. д. она находилась на $73^{\circ} 10'$ с. ш. Таким образом, к северу от острова Врангеля, между 72 и 73° с. ш., «Красин» обнаружил чистую воду.

В 1936 г. суда в район мыса Молотова, к северу от Ново-Сибирских островов и острова Врангеля не плавали. Но в сентябре вся западная часть Карского моря, включая острова Уединения и Визе, была свободна от льда.

В середине июля 1937 г. «Седов» плавал в северной части Карского моря. Следуя с Диксона на север, 15 и 16 июля он встретил сначала чистые подтаявшие льды, а затем разреженный грязно-желтый лед толщиной до 160 см, не препятствующий плаванию. С 75° с. ш., 71° в. д. до 79° с. ш., 80° в. д. «Седов» шел по чистой воде, а затем вошел в слаботоросистый чистый лед толщиной в 20—150 см. Направляясь далее на восток, «Седов» дошел до $81^{\circ} 08'$ с. ш., $83^{\circ} 35'$ в. д. и встретил здесь лед толщиной до 150 см. 28 июля, повернув обратно, «Седов» на $80^{\circ} 10'$ с. ш. вышел на чистую воду и шел ею до 76° с. ш.

Таким образом, уже в июле мощность льда в северной части Карского моря была незначительна. К сожалению, в августе состояние льдов в северной части не обследовалось, но можно предполагать, что плавание до мыса Молотова было возможно.

К северу от Ново-Сибирских островов, включая район островов Де Лонга, льда в конце августа 1937 г. не было. В Чукотском море ледовая обстановка была исключительно благоприятна, и плавание вокруг острова Врангеля, вероятно, не встретило бы никаких затруднений.



Ропак у западного берега острова Уединения

Фото А. Золотова

В 1938 г. уже 7 августа к западу от Северной Земли и до острова Шмидта с самолета наблюдалось пространство чистой воды, которое распространялось с юга, и только у острова Октябрьской революции сохранялся береговой припай.

К 15 августа все западное побережье Северной Земли было свободно от льдов.

Поход «Ермака» во второй половине августа к северу от Ново-Сибирских островов показал, что море было свободно от льда до 80° с. ш., если не считать полос разреженного до 5 баллов льда. 28 августа «Ермак» достиг рекорда северного свободного плавания — 83° с. ш. Во время этого плавания были получены интересные данные о ледовом покрове к северу от моря Лаптевых. 21 августа 20-мильная полоса льда была встречена на $77^{\circ}50'$ с. ш., далее до 80° с. ш. ледокол шел по чистой воде, а севернее были 8-балльные талые поля льда толщиной в 1—1,5 м, причем лед быстро перемещался — со скоростью 2—3 узлов. 27 августа

«Ермак» продолжал двигаться на северо-запад в 8—9-балльных льдах.

«Льды раскинулись до горизонта цветными лоскутьями причудливых форм. Белые, серые, кремовые поля льда были украшены голубыми озерами пресной воды. Восторошенного льда почти не встречалось. Ровные полутораметровые поля «Ермак» не всегда обходил, а чаще без особого труда пересекал их. Температура воды $-1,4^{\circ}$, воздуха -1° , — так описывал состояние льдов участник похода В. С. Назаров.

На $82^{\circ}34'$ с. ш. и 139° в. д. ровные поля сменились торосистыми.

На широте $82^{\circ}52'$ «Ермак» вошел в сплоченный лед, местами прорезанный трещинами. Корабль шел от трещины к трещине.

«Лед как будто неподвижен, трещины между льдинами сохраняют часами свой размер. Последнее очень облегчает продвижение ледокола», — пишет В. С. Назаров.

30 августа «Ермак» пошел назад. У него остался только один винт, и он шел со скоростью 2 миль в час. 31 августа температура была

—4°, ветер северо-западный. На 81°15' с. ш. и 140° в. д. «Ермак» целый час шел полынней, тнувшейся на юго-запад.

В этом же районе позднее ходил и ледокол «И. Сталин». 22 сентября он достиг 83° с. ш. Температура воздуха в это время была —5°, а воды —1,7°. На этой широте ледокол встретил большие затруднения и повернул обратно. 24 сентября ледокол «И. Сталин» находился уже среди молодого льда на 79° с. ш.

Состояние льда к северу от острова Врангеля в 1938 г. не обследовалось.

В 1939 г. в восточной части Карского моря всю навигацию сохранялись льды, за исключением северного участка, где в конце июля было обнаружено большое пространство чистой воды, примыкавшее к западным берегам острова Октябрьской революции. Мощность льдов в северной части неизвестна. По данным авиаразведки, в конце июля к востоку от Северной Земли наблюдалось большое пространство свободной воды, которое простиралось от острова Большевик до 120° в. д. и за 80° с. ш. В это же время в южной части моря Лаптевых тянулись льды.

По сведениям ледовой разведки, свободная вода сохранялась вокруг северной части Ново-Сибирских островов.

В районе острова Врангеля ледовая обстановка была благоприятна. В сентябре к западу, востоку и югу от острова льдов не было.

В 1940 г. уже 4 августа свободная вода в Карском море простиралась до северной оконечности Северной Земли. В западной части моря Лаптевых все лето наблюдались льды. К северу от Ново-Сибирских островов состояние льдов не обследовалось, хотя, по данным полярной станции острова Котельного, море освобождалось от льдов.

В Чукотском море состояние льдов было весьма благоприятно. К северу от острова Врангеля в сентябре граница льдов располагалась на 74° с. ш.

Наблюдавшиеся к востоку от Колымы льды, повидимому, были местного распространения, так как ледовая разведка к северу от 71°30' с. ш. обнаружила чистую воду и большую зыбь. Разведка, проведенная 12 августа, показала, что с северо-западной стороны острова Врангеля находится разреженный до 5—6 баллов лед.

Опыт плавания в арктических морях приводит к некоторым выводам.

Карское море в благоприятные годы освобождается от льдов до северной его границы в первой половине августа. В это время у мыса Молотова море бывает свободно от льдов. Из десяти лет, с 1930 по 1940 г. (за исключением 1931 г.), шесть лет северная часть Карского моря была доступна для плавания вплоть до мыса Молотова.

Не исключаются годы, когда в море Лаптевых с восточной стороны Северной Земли в навигационное время наблюдается чистая вода (1932, 1939 и 1913—1914 гг.) и там могут плавать ледокольные пароходы. К северу от моря Лаптевых распространение чистой воды в летнее время возможно до 80° с. ш. Невзломанные, ровные поля льда толщиной до 1,5 м на 80°—82° с. ш. к северу от моря Лаптевых не представляют затруднений для плавания мощных ледоколов в летнее время, причем наиболее благоприятным для плавания является август.

Ново-Сибирские острова с севера во время навигации обычно бывают свободны от льдов.

Чистая вода к северу от острова Врангеля во время навигации наблюдалась неоднократно (1936, 1937, 1939 и 1940 гг.).

Таким образом, не исключена возможность плавания вокруг Северной Земли, Ново-Сибирских островов и острова Врангеля, хотя ледовые условия плавания на этих участках в одну навигацию могут быть разные.

Но, прежде чем приступить к практическому использованию северных вариантов трассы Север-

ного морского пути, необходимо более подробно изучить их ледовые условия.

Состояние льдов в южной части арктических морей не может еще характеризовать состояние льдов в высоких широтах.

При плавании у берегов часто возникают затруднения из-за скопления битого льда, а в это же время в открытом море могут оказаться пространства чистой воды или же более легкие льды, которые можно форсировать ледоколом.

Разрежение льда в открытой части морей может начаться раньше, чем у берегов.

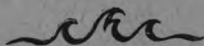
Высокоширотные плавания могут облегчить регулярную связь по Се-

верному морскому пути если не на обычных судах, то на судах ледокольного типа.

В зависимости от количества открытой воды на всем пространстве арктических морей, в частности в высоких широтах, определяются состояние погоды на трассе, сроки вскрытия и замерзания и т. п.

Отсутствие сведений о состоянии арктических морей в высоких широтах затрудняет правильное представление о них, и в связи с этим невозможно давать правильные прогнозы погоды и льда.

Изучение состояния льдов в северных широтах диктуется задачей освоения Северного морского пути.



А. КАПИТОХИН

И. о. начальника Управления полярных станций

ПОЛЯРНЫЕ СТАНЦИИ В ОБСЛУЖИВАНИИ НАВИГАЦИИ 1941 г.



лан грузоперевозок в предстоящую навигацию рассчитан на двойные рейсы судов. Борьба за выполнение этого плана есть борьба за экономию времени, за скоростные методы работы.

Все предприятия и организации, обслуживающие навигацию, должны так перестроить свою работу, чтобы она обеспечивала максимальную оперативность.

Традиции, сложившиеся в период экспедиционных работ в Арктике, которые позволяли оправдывать и плохую подготовку к навигации и простой судов во время самой навигации, должны быть забыты. Новый план требует новых методов работы от всех участников навигации, т. е. не только от экипажей судов и портовых работников, но и от Арктикснаба, работ-

ников полярных станций, научных институтов и т. п.

Большие требования этот план предъявляет и к Управлению полярных станций. Хотя действующая сеть полярных станций по своей численности и дислокации в значительной степени удовлетворяет требованиям научного освещения Северного морского пути, в отношении оперативного обслуживания судов и самолетов радиосвязью она далеко не достаточна.

Практика работы прошлых лет показывает, что караваны и отдельные суда при плохой видимости иногда простаивали по нескольку суток, не имея возможности определить свое местоположение, так как находились вдали от полярных станций, а самолеты по тем же причинам не могли производить систематическую ледовую разведку в высоких широтах.

Особенно тяжело приходилось судам, плавающим в архипелаге Норденшельда, где движение льдов представляет довольно путаную картину, а большое количество островов крайне затрудняет поиски свободных проходов между ними.

Недостаточно полярных станций и в районе восточного побережья Таймырского полуострова, затем при входе в Чаунскую губу и в районе острова Шалаурова. В 1939 г. полярники мыса Челюскина и мыса Шелагского решили по своей инициативе заполнить эти пробелы, организовав на время навигации наблюдательные пункты на островах Гейберга, при входе в пролив Вилькицкого и на острове Айон при входе в Чаунскую губу. Для этой цели юни выделили из своих коллективов по два работника, радио- и метеооборудование, палатки и продовольствие. Задачи пунктов были ограничены: наблюдения за состоянием льдов и связь с проходящими судами.

Управление полярных станций, используя этот опыт, решило в 1940 г. организовать шесть таких выносных пунктов, причем три из них — на островах Правды, Тыртова и Петра — были построены по типу постоянных полярных станций. Штат их состоял из трех человек: радиста-метеоролога, механика и рабочего. Люди и оборудование располагались в рубленых деревянных домиках, имелся запас продовольствия и топлива на шесть месяцев, и, кроме того, каждая станция имела небольшой ветродвигатель типа «Д-3». Остальные три пункта — на островах Гейберга, Айон и мысе Литке (на северном берегу острова Врангеля) — попрежнему располагались в палатках. К сожалению, на одном из островов Петра, по ледовым условиям, вывести станцию не удалось, остальные пять пунктов работали всю навигацию и по окончании ее были законсервированы.

Целесообразность организации этих пунктов полностью подтверждается отзывами капитанов судов:

«Выносные пункты, находящиеся на трассе, работая на пеленг, значительно облегчили плавание при плохой видимости, давали возможность избегать простоев по этой причине, подробно освещали ледовую обстановку. Считаю необходимым в дальнейшем организацию таких пунктов» (капитан парохода «Дежнев» Хромцов).

«Выносная станция Айон крайне необходима, считаю необходимым организовать подобную на острове Шалаурова» (капитан ледокола «Л. Каганович» Готский).

«Выносные станции Правды, Тыртова, Гейберга при самостоятельном плавлении необходимы» (капитан парохода «Моссовет» Рынцин).

Таким образом, сложился новый тип полярной станции, крайне необходимой для оперативного обслуживания навигации и в то же время не представляющей большой ценности в научном отношении. Оперативное обслуживание судов полярными станциями в 1941 г. будет иметь чрезвычайно большое значение. Управление полярных станций Главсевморпути решило на время предстоящей навигации увеличить число выносных пунктов до десяти, добавив к существующим еще: на Краснофлотских островах (при входе в пролив Шокальского), в проливе Санникова, в Раучуа (между мысом Баранова и островом Айон) и на острове Шалаурова (между мысом Шелагским и Биллингса).

Но здесь возникает вопрос: целесообразно ли в экономическом отношении завозить работников на эти пункты на 4—5 месяцев и затем вывозить их обратно? Не лучше ли превратить эти пункты в постоянно действующие станции, с тем чтобы производить смену полярников, как обычно, через 2 года?

Опыт прошлого года показывает, что даже при завозе самолетом на острова Правды, Тыртова и Айон девяти человек, которые через 4 месяца были вывезены, расходы составляли 65% стоимости

содержания этого же количества людей в течение года. Если принять во внимание, что материалы круглогодичных наблюдений в этих пунктах не могут добавить чего-либо нового к материалам постоянной сети полярных станций, то следует признать, что установленный порядок себя оправдывает.

Скрытые резервы у нас используются крайне незначительно. Это связано с недостатками планирования в центральном аппарате Главсевморпути. До сих пор наши управления живут и работают в некоторой обособленности друг от друга, в частности Управление полярных станций не знает, какие экспедиции и куда снаряжает Гидрографическое управление, и, наоборот, последнее не знает, где и что предполагает строить Управление полярных станций. Немногим лучше Управление полярных станций связано с Арктическим институтом. Между тем, увязав планы арктических работ этих управлений, можно было бы сэкономить значительные средства.

В 1939 г. Арктический институт для своей экспедиции в проливе Дмитрия Лаптева должен был строить дом и радиостанцию, а Управление полярных станций должно было строить дом на полярной станции мыса Шалаурова в том же проливе. Договорившись с УПС, Арктический институт построил дом на полярной станции, которая, в свою очередь, обслуживала нужды экспедиции своей радиостанцией. Это дало большую экономию средств для обоих учреждений.

Так же была организована в 1940 г. полярная станция в проливе Санникова, имеющая большую научную и оперативную ценность.

Но эти два положительных примера, к сожалению, пока единичны.

Гидрографическое управление Главсевморпути в 1940 г. высадило экспедицию на Краснофлотских островах, построило там дом, но плохо подготовило радиостанцию, и экспедиция осталась без связи.

Экспедиция на Раучуа совсем не имела радию, между тем оба эти пункта очень важны для навигации, в частности на Раучуа. Если бы планы работ были увязаны между Гидрографическим управлением и Управлением полярных станций, в этих пунктах еще в прошлом году без особых затрат были бы организованы полярные станции.

Ненормальность существующего положения должно устранить планово-финансовое управление Главсевморпути.

Рассматривая годовые планы работ управлений, оно обязано их взаимно увязывать.

Ледовая обстановка в прошлогоднюю навигацию вынудила часть судов, направлявшихся на восток из Баренцова моря, двигаться не обычным путем, а в обход мыса Желания.

В предстоящую навигацию предусмотрено не только использовать этот путь, но и продолжить его в случае благоприятной ледовой обстановки в обход мыса Молотова и далее, возможно в обход Ново-Сибирского архипелага. К сожалению, на протяжении всей этой трассы, за исключением полярных станций мыс Желания и остров Котельный, нет ни одной станции — ни постоянной, ни временной. К навигации 1941 г. Управление полярных станций, по предложению руководства Главсевморпути, должно открыть на этой трассе минимум четыре новые полярные станции: на острове Визе, мысе Молотова, мысе Песчаном (остров Большевик) и на мысе Песцовом и, кроме того, возобновить работу на законсервированной полярной станции острова Генриетты.

Трудности здесь заключаются в том, что новые станции должны начать работу до навигации, чтобы обслужить самолеты ледовой разведки. Поэтому людей и оборудование для этих станций придется завозить на самолетах, следовательно ни о каком капитальном строительстве не может быть и

речи. Станции придется готовить экспедиционного типа, всемерно используя блестящий опыт подготовки станции «Северный полюс» И. Д. Папаниным. Прежде всего, по его примеру, нужно привлечь к организации этих станций тех работников, которые на них будут работать. По техническому и хозяйственному оснащению эти станции, конечно, не будут походить на станцию «Северный полюс», так как задачи и условия работы на них совершенно иные. Однако и здесь приходится готовить специальное оборудование жилища, применять особую расфасовку предметов снабжения с таким расчетом, чтобы по габаритам и весу их можно было бы перебросить на самолете.

Большую работу Управлению полярных станций придется проделывать по подготовке к навигации самой радиосети. По общим отзывам, в последнюю навигацию связь работала лучше, чем в прошлые годы, но, чтобы она могла хорошо обслужить предстоящую навигацию, этого еще мало. Ряд радиостанций, перешедших к нам от других управлений в 1940 г., как, например, в бухте Провидения, заливе Кожевникова, бухте Амбарчик и в Зырянке, нужно коренным образом переоборудовать и организационно перестроить.

Необходимо значительно усилить основную линию связи мыс Шмидта — Амдерма. До сих пор здесь была вполне удовлетворительная связь на коротких волнах и слабо освоенная на длинных. Участки мыс Шмидта — Тикси, Диксон — Амдерма и Амдерма — Архангельск во время непрохождения коротких волн не обеспечивали уверенной работы на длинных волнах.

В прошлом году антенное хозяйство Тикси и Амдермы было усилено.

Благодаря этому связь на длинных волнах по цепочке мыс Шмидта — Тикси — мыс Челюскин — Диксон — Амдерма — Архангельск — Москва, а также и от каждого радицентра самостоятельно

получила вполне надежный выход на материк. Таким образом, техническое оснащение всех наших полярных радиоцентров вполне удовлетворительно, и успех работы связи будет зависеть только от правильной и четкой организации диспетчерской службы.

Много внимания надо уделить подготовке и расстановке кадров. Из года в год мы организуем курсы по переподготовке работников, возвратившихся из Арктики, и каждый год поступают жалобы с полярных станций на их слабую подготовленность. Обычно курсы состояли из трех групп — метеорологов, радистов и механиков. Слушатели направлялись в группы без предварительной проверки их знаний. Поэтому в группе радистов рядом сидели работник, освоивший быстродействующую аппаратуру, и обыкновенный радист, способный работать только на ключе; радиотехник, который мог самостоятельно смонтировать рацию, и простой оператор. Это положение приводило к тому, что на радиоцентр попадал человек, не знающий передающих устройств, а на полярную станцию — работник, не умеющий отремонтировать передатчик. Такой случай был в прошлом году на острове Уединения, где в самый разгар навигации рация вышла из строя, и пришлось посылать туда специальное судно для замены радистов.

Чтобы превратить курсы в действительную лабораторию повышения квалификации, необходимо производить тщательный предварительный отбор и проверку знаний каждого курсанта; нужно организовывать специальные группы радиотехников приемных пунктов радиоцентров, радиотехников передающих устройств радиоцентров, радиотехников полярных станций 2-го и 3-го разрядов; группы сдвоенных профессий, т. е. радистов-механиков, механиков-электриков и гидрометеорологов-радистов. По окончании курсов знания курсантов нужно тщательно проверять на практике и в соответствии с их

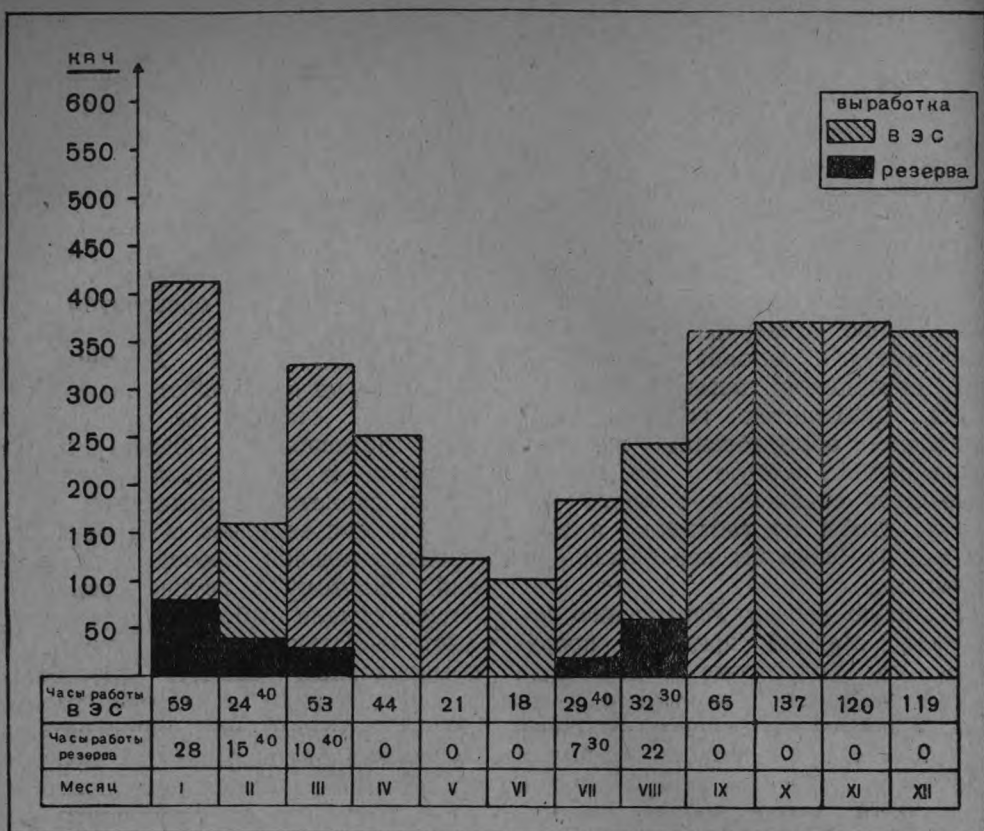


График выработки электроэнергии ветроэлектростанцией (ВЭС) и резервом (двигателем внутреннего сгорания) на полярной станции Юшар за 1939 г.

знаниями распределять по радиоузлам и полярным станциям.

Для обслуживания навигации этот контингент работников имеет очень большое значение. В 1941 г. в Арктику будет направлено свыше 100 человек.

Среди работников полярных станций широко развернулись социалистическое соревнование и борьба за овладение двумя специальностями. Положительные результаты этих мероприятий уже сказались на обслуживании навигации прошлого года, что было отмечено руководством Главсевморпути приказом о награждении лучших полярников.

Однако это только начало большого дела.

В прошлом году, как правило, станции брали на себя обязательства: до начала навигации провести

профилактический ремонт всех радиоустановок, силовых агрегатов и научных приборов; подготовить заместителей для работников ведущих специальностей путем освоения второй профессии; провести сверх программы научные наблюдения после предварительной консультации; не иметь ни одного заявления от судов и самолетов о несвоевременном или недоброкачественном обслуживании их; соблюдать строжайшую экономию в расходовании горючего (за счет работы ветродвигателей) и т. д.

По отдельным показателям все полярные станции достигли значительных результатов. Например, благодаря хорошей работе ветродвигателей расход горючего настолько сократился (выражается теперь буквально в килограммах), что в этом году мы совершенно

отказались от завоза горючего на морские полярные станции.

Из помещенных на стр. 34 и 35 графиков выработки электроэнергии на полярных станциях Юшара и острова Белого видно, какое незначительное количество энергии вырабатывается двигателями внутреннего сгорания, если нормально работает ветряк.

Хороших результатов добились полярные станции в экономии цветных металлов.

В предстоящую навигацию Управление полярных станций не завозит для морской сети полярных станций ни одного килограмма цветных металлов.

Больше того — в 1940 г. с полярных станций вывезено несколько тонн свинцовых пластин от использованных аккумуляторов.

При индивидуальном социалисти-

ческом соревновании научных работников выбор объектов для соревнования почти полностью был предоставлен инициативе самих работников. Это хорошо, но самоотек в этом деле приводил к отрицательным результатам. Вот, например, в 1938 г. аэрологи полярной станции острова Четырехстолбового по возвращении с зимовки указали в отчете, что план выпуска радиозондов они в порядке социалистического соревнования перевыполнили.

При проверке оказалось, что сверхплановый выпуск радиозондов был не нужен ни для оперативных целей, ни для научных. Получилась растрата дорогостоящего материала на довольно большую сумму.

Теперь научные работники берут на себя обязательства только пос-

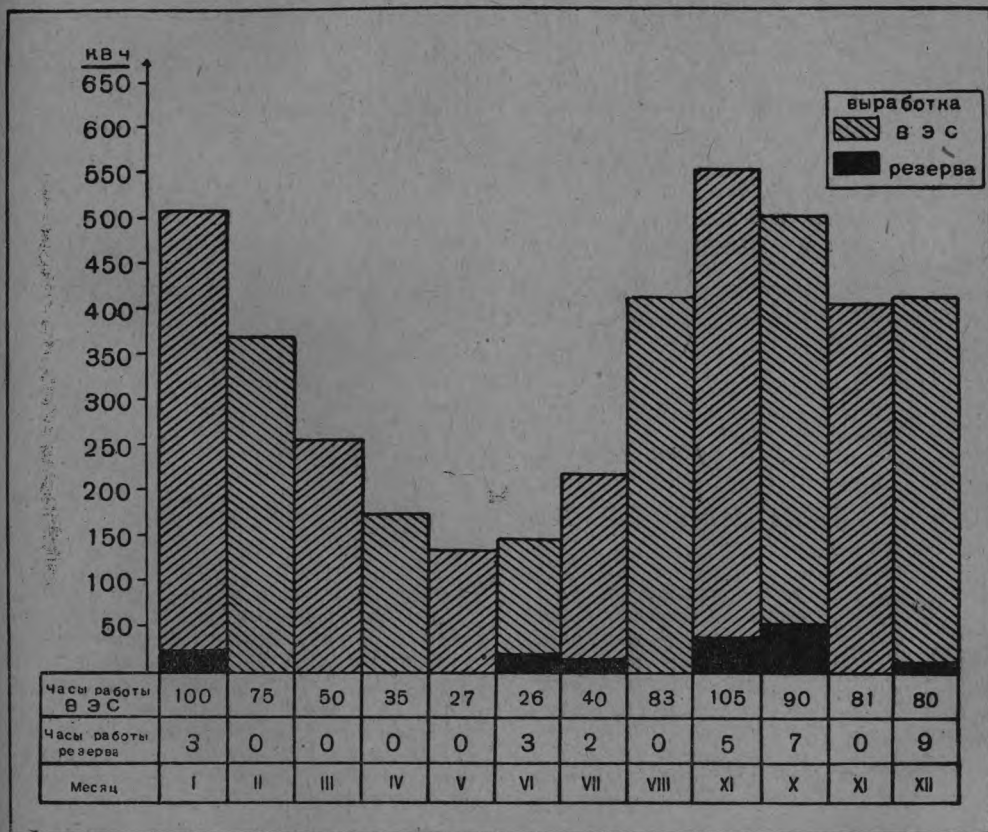


График выработки электроэнергии ветроэлектростанцией (ВЭС) и резервом (двигателем внутреннего сгорания) на полярной станции острова Белого за 1937 г.

ле предварительной консультации с Гидрометотделом.

Практика работы полярных станций показывает, что научное оборудование далеко не приспособлено к арктическим условиям. Комплект метеоборудования для полярных станций целиком взят с метеостанций средней полосы Союза и без всяких изменений и учета климатических условий перенесен в Арктику. Поэтому многие приборы плохо работают в Арктике. Например, скорость ветра определяется по флюгеру Вильда, хотя его показания ограничены только 30 м в секунду, а на полярной станции мыса Желания, да и в других пунктах, бывают ураганы свыше 40 м в секунду. Английская будка постоянно забивается снегом, самописцы при низких температурах останавливаются, снег из дождемера выдувает и т. д. Отдельные полярники пытаются улучшить конструкцию некоторых приборов, но в этой работе им нужна постоянная помощь. Вокруг этих вопросов и следовало бы развернуть соревнование и мобилизовать конструкторскую мысль научных работников. Но здесь сказывается двойственность руководства этими работниками: в административном

и хозяйственном отношении они подчинены Управлению полярных станций, а по производству научных работ — Арктическому институту. Всякое конструктивное изменение в приборе вызывает и изменение в методике наблюдений, которая находится исключительно в ведении Арктического института, поэтому Управление полярных станций почти лишено возможности оказать тут необходимую полярникам помощь.

Все эти организационные неполадки между управлениями необходимо устранить, и социалистическое соревнование полярных станций на основе приобретенного опыта должно подняться на высшую ступень.

Материальная база для выполнения новых задач в предстоящую навигацию у Управления полярных станций имеется вполне достаточная.

Кадрами, способными выполнить эти задачи, оно также располагает.

Таким образом, успех обслуживания навигации будет полностью зависеть от своевременной подготовки к ней и правильной организации работы полярных станций во время самой навигации.



И. БИТРИХ

Начальник полярной станции острова Белого

НЕСКОЛЬКО ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПОЛЯРНИКА



для нормальной эксплуатации Северного морского пути нужно мобилизовать все внутренние ресурсы, чтобы максимально сократить время, необходимое для погрузки и разгрузки судов. Это даст возможность за навигационное время проводить повторные рейсы грузовых судов.

Несмотря на приказы руководства Главсевморпути о соблюдении графиков, многие суда в 1940 г. их срывали.

Например, пароход «Аркос» по графику должен был в первых числах августа подойти к острову Белому. Фактически же он пришел только 26 августа. По словам прибывшей смены, а также работников судна, длительная задержка произошла в Архангельске — с одной стороны, из-за недостатка груза, а с другой — из-за отсутствия грузчиков. Такая задержка принесла большие убытки.

Недостатки перевозок у нас иногда любят объяснять тем, что нехватает тоннажа. Однако, если ликвидировать все непроизводительные простои судов, то тон-



Моторная шлюпка буксирует кунгас к пристани острова Белого

нажа безусловно хватит на все наши перевозки. Взять хотя бы тот же «Аркос». Разве не мог бы он сделать два рейса в 1940 г.? Безусловно мог бы, у этого судна довольно быстрый ход, команда хорошо подобрана, в чем можно было убедиться при выгрузке грузов на станциях.

Время стоянки судов на станциях под разгрузкой тоже можно сократить. Для этого прежде всего нужны оперативность и некоторое оснащение станций и судов хорошими механическими средствами.

Чем располагает при разгрузке большинство судов? Редко можно встретить на них хорошие, быстроходные буксирные катеры. Большей частью они располагают «петушками» в 14—15 лоп. сил. Правда, «петушок» — крепкое, хорошо переносящее волну судно, но скорость его очень мала. На такой же станции, как остров Белый, «петушки» вообще малопригодны. Судно здесь становится на якорь в 3—4 милях от берега — ближе не может подойти из-за мелководья. Станция расположена на берегу довольно глубокой протоки, так что разгрузка катеров протекает в спокойной обстановке. Но бар этой протоки очень мелкий, особенно сильно он мелеет к осени. «Петушок» даже в большую воду иногда с трудом проходит этот бар, не говоря уже об отливах и малой воде.

Чтобы ускорить доставку карбасов к станции, приходилось их проталкивать через бар вручную, не дожидаясь большой воды.

Если на пароходе имеется 4 карбаса и 2 «петушка», то на станцию можно по-

дать только 8 карбасов в сутки (в два прилива по 4 карбаса). Больше рейсов катера не успеют сделать, так как судно стоит далеко от берега.

Как правило, 6—7 грузчиков при беспрерывной работе прекрасно справляются с выгрузкой грузов на берег и их укладкой на берегу, при этом у них остается много свободного времени между подачей карбасов.

Можно ли увеличить оборачиваемость карбасов? Конечно, можно. Для этого нужно, чтобы пароходы, идущие на остров Белый, снабжались карбасами с минимальной осадкой, а также более быстроходными катерами с осадкой не больше 40—50 см. Тогда за один прилив можно будет увеличить подачу карбасов в два раза, т. е. вместо 8 подавать в сутки 16 карбасов.

Пароход должен приходить к острову Белому не в сентябре или конце августа, а в конце июля — начале августа. В это время море бывает спокойнее и на бере вода выше.

На остров Белый нужно завезти хорошую, мелкосидящую моторную шлюпку в 15—20 лоп. сил или соответствующий двигатель, который можно установить на имеющуюся там шлюпку-шестерку. Такая шлюпка поможет полярникам и в заготовке плавника для отопления.

Как правило, свежие овощи на остров Белый завозятся не первыми рейсами судов, а лишь повторными рейсами. Чтобы получить свежие овощи с первыми рейсами и в то же время не задерживать



Разгрузка сена с кунгаса на острове Белом

судно на длительное время для разгрузки, также нужна хорошая и мощная шлюпка.

Выйдя на ней в море, с карбасом на буксире, можно буквально на ходу принять с судна свежие овощи. И даже в то время, когда катер не сможет пройти бар, шлюпка же свободно проведет через него карбасы.

Такой метод мы практиковали при разгрузке во время отливов, но он был малоэффективен из-за слабой мощности двигателя «Л-6», который не мог преодолеть течения.

По плану в 1939 и 1940 гг. суда предполагалось разгружать за пять суток. Фактически же совместными силами станции и парохода мы разгружали их за трое суток. Такие резервы имеются на всех станциях. Если бы всюду они полностью использовались, суда бы могли гораздо быстрее оборачиваться. А до последнего времени наши суда тратили не столько времени на непосредственный ход, сколько на стоянки.

Для оперативной ледовой авиаразведки, по нашему мнению, нецелесообразно использовать крупные самолеты с большим радиусом действия. Например, если нужно произвести разведку в районе Югорского Шара, обычно вызывают самолет с Диксона, который вынужден лететь почти через все Карское море.

Мы считаем, что для большей оперативности нужно, начиная с преднавигационного времени и в период всей навигации, иметь несколько баз по всей трассе Се-

верного морского пути, на которых находились бы небольшие самолеты с радиусом действия в 200—300 км. Экипажи этих самолетов, работая в небольшом районе, смогут хорошо его изучить, приспособиться к местным условиям, подобрать дополнительные посадочные площадки на случай вынужденных посадок и т. д. Кроме того, полет в небольшом районе менее сложен, для него не требуется ждать хорошей погоды на большом участке, иногда чуть ли не на всем Карском море. Достаточно будет знать погоду двух-трех станций своего района — и лететь можно.

Эти же машины можно использовать и для связи в таком районе.

Таким образом, самолеты в тесном взаимодействии с полярными станциями явятся теми путевыми сторожами-обходчиками, которые имеются на железной дороге.

В полярную ночь летный состав на этих промежуточных базах ненужен. Заканчивается навигация — и летный состав выезжает на материк, а ранней весной снова возвращается на свои базы и производит преднавигационные разведки.

У нас имеются все возможности, чтобы выполнить поставленную перед нами задачу, т. е. осуществлять двойные и сквозные рейсы судов. Нужна только большая оперативность, правильная расстановка сил и технических средств. Более решительно нужно бороться с простоями судов, которые не оправдываются никакими арктическими особенностями.

А. С.

О КОММЕРЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ¹



погрузка судов в базовых портах (Мурманске и Архангельске) является одним из важнейших факторов, от которых зависит успех арктической навигации.

В работе каждой транспортной организации имеются три основных показателя: своевременность и быстрота доставки грузов, их сохранность во время пути и стоимость перевозок и перевалки. В Главсевморпути основное внимание уделялось главным образом первому показателю. Остальные два занимали второстепенную роль даже в 1940 г., т. е. во втором году коммерческой эксплуатации Северного морского пути.

Статья Э. Логунова «Опыт погрузки судов в Архангельске», напечатанная в № 10 журнала «Советская Арктика» за 1940 г., выдвигает ряд принципиальных вопросов, правильно решив которые можно резко улучшить качество работы.

Мы остановимся только на вопросах коммерческой эксплуатации, которые в той или иной степени затронул т. Логунов.

Переводя основной грузопоток арктических грузов в Архангельский базовый порт, необходимо пересмотреть и систему руководства флотом. Опыт 1940 г. наглядно показал, что вполне своевременно организовать в Архангельске самостоятельное пароходство. Тов. Логунов совершенно прав, отмечая, что помощь, оказываемая Мурманским арктическим пароходством своему архангельскому агентству, была невелика и неконкретна. Территориальная отдаленность пароходства от основной базы грузопотока не могла компенсироваться посылкой некоторых работников пароходства в Архангельск. Штат архангельского агентства недостаточно был укомплектован квалифицированными работниками. Это тоже отразилось на работе агентства.

Однако, и организовав в Архангельске самостоятельное пароходство, нужно принять ряд решительных мер, чтобы наладить правильную коммерческую эксплуатацию флота.

Суда до сих пор не несут настоящей ответственности за коммерческие результаты рейса. Экипажи судов мало обращают внимания на то, что грузы иногда портятся и расхищаются, документы оформ-

ляются небрежно. Часто они невнимательно принимают, сдают и размещают грузы на судне и т. д. Все это приносит большие убытки.

Характерным примером небрежного отношения капитанов к коммерческим документам является заполнение таймшитов. Из всех транспортных судов, работавших в 1940 г. в Западном секторе Арктики, только пароход «Сакко» (капитан т. Введенский) и теплоход «Юкатир» (капитан т. Васильев) добросовестно отнеслись к составлению этого важного документа, который имеет большое значение при расчетах с клиентурой и портами. Капитаны остальных судов подписывали любой таймшит, не проверяя, правильно ли представлены там данные и расчеты. Если принять во внимание оговорки в таймшитах по пароходам «Седов» и «Сибиряков» на погрузку леса в Архангельске, то норму 275 стандартв необходимо уменьшить на 65—70%. Расчеты стального времени в Тикси и Мурманске производились в большинстве своем недобросовестно, иногда в полном противоречии с правилами элементарной арифметики. Независимо от этого все они подписаны капитанами без оговорок.

Многие капитаны судов плохо или даже совсем не знают приказов № 157 Наркомморфлота и Р-126 по Главсевморпути, регулирующих продолжительность стального времени.

То же происходит и с другими коммерческими документами. Однако с неправильным оформлением их борются слабо. В лучшем случае судну снизят причитающуюся ему премию.

Бороться с подобными явлениями нужно более конкретно. Во-первых, следует привлекать виновников к строгой ответственности. Во-вторых, в рейсовый план-наряд, кроме основных эксплуатационных показателей, необходимо включать коммерческие показатели и определять премию судовому экипажу на тот случай, если будут выполнены все показатели.

Важным участком коммерческой деятельности пароходства являются также взаимоотношения с клиентурой. Недостатки работы клиентуры резко снижают качество работы самого пароходства.

Необходимо, чтобы клиентура концентрировала грузы в порту отправления заблаговременно, с тем чтобы они могли быть соответствующим образом подготовлены. Тогда прием грузов будет происходить беспрепятственно, не вызывая простоя судов и рабочей силы.

Для арктических грузов заблаговременная доставка особенно важна. Партии

¹ По поводу статьи Э. Логунова «Опыт погрузки судов в Архангельске», «Советская Арктика» № 10, 1940 г.

грузов обычно бывают очень мелкими — их необходимо особенно тщательно готовить к погрузке. Учитывая это, пароходство в договорах с клиентурой оговаривает твердые сроки доставки грузов в порты погрузки. К сожалению, это условие очень часто нарушается.

Например, по Мурманску только 72,2% грузов было представлено к договорному сроку; 12,3% поступили в промежуток между 20 июня и 1 июля, а 14% пришли уже во время погрузки судов.

В Архангельске положение было еще хуже. Взяв, например, погрузку парохода «Сталинград». По графику, он должен был прийти 11 июля. К этому времени из запланированных 2 007 т поступило только 1 021 т груза. Если бы не задержался сам «Сталинград», его погрузка была бы сорвана. Несмотря на то что пароход пришел с запозданием на две недели, 262 т груза поступили уже во время погрузки. К сожалению, случай с пароходом «Сталинград» не является исключением.

Значительно облегчится погрузка судов, если размеры отдельных партий грузов будут максимально увеличены. Чем они больше, тем быстрее идет погрузка судна, тем меньше путаницы при приемке. С этим условием клиентура не привыкла считаться. По Мурманску 61% всех партий груза был весом менее 3 т, хотя их можно было значительно укрупнить. В Архангельске размеры партий были еще меньше. Например, на «Сталинграде» 84% грузов шло партиями менее 2 т, хотя по договору клиентура могла сдавать для погрузки только 10% грузов весом менее 2 т.

Комплектовались грузы тоже плохо. Нередко бывали случаи, когда в одной партии находились варенье и укусная эссенция, утюги и готовая одежда, т. е. такие предметы, которые, по условиям погрузки, должны располагаться в различных частях судна. Все это создавало путаницу.

Отрицательно сказывались на работе и плохое качество тары и небрежность маркировки. Часто на одном месте было несколько марок, причем недействительные не погашались. Плохое качество краски приводило к тому, что марки совершенно стирались, особенно на палубных грузах.

Сейчас еще нельзя установить, насколько все эти недостатки задержали погрузку судов, в какой сумме выразились недостатки, хищения и порча грузов и сколько произошло путаницы при сдаче грузов, но бесспорно, что влияние этих недостатков очень велико. Достаточно вспомнить печальный пример «Сталинграда», командование которого так и не разобралось в хаосе, царившем у него в трюмах. Даже спустя три месяца, после тщательной проверки в порту Тикси, не удалось окончательно проверить грузы по документам. Только спустя шесть суток после выгрузки парохода «Диксон» можно было при-

вести груз на берег в относительный порядок. Но даже после приведения в порядок не доставало 162 мест, в излишке было 166, а без документов обнаружено 84 мешка.

Пароходство сейчас может бороться со всеми этими недостатками, только применяя штрафы, причем размеры этих штрафов достигают поистине астрономических величин. Они перевалили за 2 млн. рублей. Клиентура тоже не остается в долгу и всеми силами старается содрать с пароходства возможно большие суммы. Например, Торговое управление за непредставление одной копии коносамента предъявило пароходству иск в сумме 1 365 925 рублей.

Штрафы — правильная мера, заставляющая выполнять договорные условия, но надо иметь чувство меры и штрафовать, основываясь на реальных убытках. К сожалению, и этот единственный метод, которым можно бороться с невыполнением договорных условий, не оказывает на клиентуру должного действия.

В работе коммерческого отдела пароходства есть еще один недостаток. Чтобы максимально увязать работу коммерческого отдела с оперативной работой флота, этот отдел был объединен со службой эксплоатации. Но нельзя реорганизацию производить формально — надо, чтобы она вела к улучшению работы. К сожалению, этого-то как раз и нет.

Коммерческой группе руководство пароходства не уделяет достаточного внимания, не чувствуется увязка между эксплоатацией и коммерческой работой. Этот недостаток в ближайшее время необходимо исправить.

Тарифы, которыми пользуется пароходство, составлены чрезвычайно плохо. Номенклатура грузов настолько неполна, что больше 50% их не могут быть ею охвачены. По классам разбиты грузы тоже неудачно. Начисления на кубатуру приходится делать вслепую, так как существующие справочники по кубатуре не охватывают всей номенклатуры грузов.

Почему тарифы на морские арктические перевозки нельзя было составить по системе тарифов морского транспорта, которые вполне удобны и полны?

Мы несогласны с мнением т. Логунова относительно перевозки скота на судах. Он пишет: «Погрузить необходимое количество живого скота многим казалось невозможным. Выручило впервые примененное строительство на судах двухэтажных скотных дворов с вогонепроницаемым полом... Этот опыт себя блестяще оправдал. Почти весь имевшийся скот был отправлен». Однако результаты такой перевозки скота оказались далеко не так блестящи: часть скота не дошла до места назначения, а та часть, которую и удалось доставить, прибыла в невидном состоянии. Ясно, что это не выход из положения, так как подобные двухэтажные сооружения могут быть разрушены при

первой сильной волне, а кроме того, они снижают мореходные качества судов.

Несогласны мы и с другим утверждением т. Логунова, что «в Архангельске необходимо создать самостоятельный погрузочный участок Севморпути». Предприятие, имеющее большой объем работы, при прочих равных условиях всегда будет более рентабельным, нежели предприятие с меньшим объемом работы. В условиях работы Севморпути это обстоятельство еще более усугубляется очень ограниченным сроком работы. Доводы, которыми аргументирует т. Логунов, защищая необходимость самостоятельного погрузочного участка, весьма наивны и неосновательны. Он пишет: «...будет больше ответственности за своевременную погрузку и отправку судов». Чувство ответственности за исход работы должно быть всегда, независимо от того, кто производит эту работу. Например, Торговое управление и Арктикснаб, хотя и находились в системе Главсевморпути, все же работали безответственно. Таким образом, простая передача грузовых работ Севморпути еще не будет означать, что качество их улучшится.

Тов. Логунов жестоко ошибается, думая, что маневрировать рабочей силой будет легче, если она перейдет в распоряжение Севморпути. Произойдет как раз обратное. В большом хозяйстве всегда легче маневрировать рабочей силой и полнее ее использовать.

Далее т. Логунов пишет, что «обособленность и отдаленность причалов Севморпути от основных участков порта также подтверждают целесообразность организации самостоятельной погрузки». По нашему же мнению, отдаленность участка совершенно не является основанием для передачи работ Севморпути. Непонятно, почему т. Логунов считает, что Севморпути на отведенных причалах будет работать легче, чем порту, и почему грузовые операции от этого упростятся? Где т. Логунов рассчитывает достать рабочую силу на два-три месяца (а ведь ее понадобится очень много — человек 700—800,

из расчета одновременной погрузки четырех судов)? Как он мыслит загрузить ее работой, при условии резкой неравномерности грузопотока по времени?

Где достать вспомогательный флот? Чем будут заняты причалы, склады, инвентарь и вообще вся техническая база в течение вненавигационного периода? Где подобрать кадры опытных оперативных работников, которых так недостает в Архангельске? Не кажется ли т. Логунову, что затраты (которые нужны, чтобы поддерживать техническую базу, вербовать и перевозить рабочую силу, круглый год содержать оперативный состав) и прочие расходы, падающие на сравнительно небольшой арктический грузопоток, резко увеличатся по сравнению с затратами порта, который обрабатывает грузопоток по крайней мере в 20 раз больший.

Очевидно, основной причиной, заставившей т. Логунова внести свое предложение, является плохая работа Архангельского порта в 1940 г. Порт не справился не только с арктическим грузопотоком, но и с обработкой других грузов. Причины всех этих недостатков вполне устранимы. Ведь справился же Мурманский порт с аналогичной работой, справился с ней и Архангельский порт в 1939 г.!

Порт плохо подготовился к навигации 1940 г., плохо провел вербовку рабочей силы, у него была недостаточная техническая база, не хватало квалифицированных кадров, скверно была организована работа, — поэтому он и не справился со своими задачами. Немалую роль здесь сыграла и плохая работа клиентуры. Но, повторяем, все эти недостатки устранимы. Сам т. Логунов в начале своей статьи пишет: «И совершенно беспочвенными оказались разговоры об отсутствии в Архангельске необходимых условий к такому масштабу работ». Надо только Наркомморфлоту и Севморпути серьезно заняться работой Архангельского порта — и можно гарантировать, что в 1941 г. он справится со своевременной и качественной обработкой арктических грузов.





А. ФЕДОРОВ

Помполит ледокола «Ленин»

АГИТАЦИОННАЯ РАБОТА НА КОРАБЛЕ



Политико-массовая работа на ледоколе «Ленин» была подчинена одному требованию: как можно лучше провести навигацию 1940 г., обеспечить бесперебойную проводку транспортных судов.

7 августа на партийном собрании ледокола мы обсудили задачи коммунистов в период навигации. Партсобрание утвердило конкретный план работы партийной организации, выделило агитаторов.

В агитколлектив вошли лучшие производственники-стахановцы: И. С. Веселовский, работающий на ледоколе с 1937 г., А. И. Цирклин — с 1936 г., штурманы тт. Пинижанинов, Базилевский и др.

Агитаторы учитывали индивидуальные особенности слушателей, их запросы. Все агитаторы были разбиты по вахтам; каждый знал обслуживаемых им людей и вел беседу по заранее намеченным темам.

Применяясь к обстановке, агитаторы старались проводить свои беседы в наиболее удобное для команды время. Тов. Базилевский, например, проводивший агитацию среди матросов палубы, в 5 часов вечера обычно шел в кубрик — в это время кончалась вахта и там всегда собирались матросы.

Агитатор т. Пинижанинов проводил беседы с обслуживающим персоналом. Он начинал свою работу в 9 часов вечера, когда большинство людей освобождалось от работы и собиралось в столовой. Тов. Пинижанинов старался держать своих слушате-

лей в курсе событий, происходящих на материке. Ночью, освободившись от вахты, он внимательно прослушивал последние радиоизвестия, а потом передавал новости слушателям.

Для учета своей работы каждый агитатор вел дневник, в который записывались содержание беседы, количество присутствовавших, их вопросы и пожелания, как лучше построить работу в дальнейшем.

Агитация на корабле была тесно увязана с борьбой за выполнение конкретных производственных задач — за выполнение плана навигации. Каждый агитатор — коммунист и комсомолец — на деле служил примером образцового соблюдения трудовой дисциплины.

Пример хорошей работы в этом отношении показывал член ВКП(б), четвертый механик т. Калинин. В течение всей навигации вахта, в которой он вел агитационную работу, держала первенство в социалистическом соревновании. К концу навигации из 25 человек в этой вахте 20 стало стахановцами.

Партийная организация воспитывала массы в духе социалистического отношения к труду, мобилизовывала их внимание на устранение недостатков в работе.

Одна из вахт кочегарки плохо держала пар. Это явилось предметом обсуждения на одной из бесед, инициатором которой был агитатор т. Веселовский. На беседе кочегары вскрыли причину плохой работы вахты. Оказалось, что некоторые из них недостаточно хорошо чистили топки: вместо двух раз за вахту чистили лишь один раз. Благодаря общественному воздей-

ство положение было исправлено—вахта кочегаров стала показывать хорошие образцы работы до конца навигации.

Кроме групповых бесед, агитаторы проводили индивидуальные беседы, интересовались конкретными нуждами и запросами людей. В одной из таких бесед агитатор т. Веселовский выяснил, что у кочегара т. Креслина лежит в больнице жена—у нее родился ребенок. Но жилищные условия Креслина сложились так, что жена не могла выйти из больницы: семья т. Креслина нуждалась в квартире. Выяснив это, т. Веселовский поставил вопрос перед руководством корабля. О положении семьи Креслина было сообщено Политотделу. В результате через некоторое время мы получили сообщение из Политотдела, что Креслиной дали комнату.

Командование корабля всегда держало экипаж в курсе морских операций. Получив очередное задание Штаба проводки судов, мы обычно собирали свободных от вахты людей и знакомили их с предстоящей задачей. Агитаторы разъясняли план операций в подразделениях корабля.

В работе агитаторов были и недостатки. Отдельные товарищи не всегда доводили беседу до конца, не всегда конкретно разъясняли коллективу волнующие их вопросы.

Так, агитатор т. Галимов проводил беседу о профсоюзах. В ходе беседы некоторые товарищи допустили неправильные высказывания. Вместо того чтобы разъяснить этим товарищам неясные для них вопросы, довести беседу до конца, т. Галимов самоустранился от этого. Только на другой день ошибка была исправлена, а т. Га-

лимову партийная организация указала на легкомысленный подход к проводимым беседам.

Агитатор только тогда может иметь успех, когда он ясно и конкретно разъясняет массам мероприятия партии и правительства. «Ясность пропаганды и агитации, — указывал Ленин, — есть основное условие. Если наши противники говорили и признавали, что мы сделали чудеса в развитии агитации и пропаганды, то это надо понимать не внешним образом, что у нас было много агитаторов и было истрачено много бумаги, а это надо понимать внутренним образом, что та правда, которая была в этой агитации, пробивалась в головы всех. И от этой правды отклониться нельзя»¹.

Партийная организация ледокола повседневно руководила агитаторами, вводила их в курс международных и внутренних событий. Заранее подбиралась литература. Систематически проводились совещания, на которых агитаторы делились опытом своей работы. На этих совещаниях отмечались положительные и отрицательные стороны, давались задания на очередной день. Коммунистическая агитация сыграла большую роль в политическом просвещении экипажа ледокола, сплотив его на выполнение поставленных перед ледоколом задач.

Благодаря развернутой политической агитации ледокол без единой аварии и малейшей поломки выполнил сложную работу по проводке судов в арктическую навигацию 1940 г. как в Западном, так и в Восточном секторах Арктики.

¹ Ленин, Соч., т. XXV, стр. 105.





БОРТМЕХАНИК Г. В. КОСУХИН



Солнце спустилось низко к горизонту. Вдаль уходит тундровый берег. Река спокойно несет мутные, побуревшие от ила потоки воды. На берегу в двух милях отсюда расположен маленький поселок: несколько однотипных деревянных домиков, застывший ветряк, мачты радиостанции. Над всем простерлась ночная тишина.

На реке у самого берега неподвижно стоит крупная белокрылая летающая лодка. Пилот, штурман, пассажиры давно спят в тесных комнатах полярной станции. Лишь бортмеханики остались на корабле. Используя солнечную ночь, они готовят его к завтрашнему полету.

Бортмеханик Косухин возится в глубине моторов, с которых откинута металлическая одежда. Его помощник — второй бортмеханик — тщательно промывает детали в ведре с бензином, стоящем на фюзеляже, и подает их наверх.

Солнце быстро поднимается над тундрой. Помощник уходит в кабину немного отдохнуть. Из мотора показываются ноги в грубых, изношенных ботинках, затем туловище. Крепко придерживаясь руками за металлические выступы, человек

осторожно опускается на палубу и проходит по ней, обтирая ветошью испачканные маслом руки. Затем он садится на носу лодки, свешивает ноги к воде и смотрит на берег, где в промерзшую землю прочно вросли домики, мачты, ветряк.

Вот здесь, на самолете, проходят годы жизни механика.

Сложные механизмы требуют от него много труда, опыта и знаний, которые бережно накапливал он с самого детства.

Давно, в городке Касимове, на Оке, он начал приобретать первые навыки механического дела. На реке в маленькой моторной лодке день-деньской копошились братья Косухины. Они чистили и смазывали мотор старой, изношенной машины, приучались к ее ремонту и сборке.

Вскоре из полученных местной ячейкой общества «Друзей воздушного флота» авиационных деталей любознательные подростки построили глиссер. Они смастерили его по типу аэробуера, описанного в Детской энциклопедии. Юные механики-конструкторы катали на своем примитивном глиссере касимовцев, в представлении которых максимальной скоростью было движение телеги, запряженной парой хороших коней.



Бортмеханик Г. В. Косухин

Окончательное решение работать в авиации приняли братья Косухины после того, как однажды в их городке сделал вынужденную посадку самолет. На нем испортился мотор. Пришлось выписать из Москвы новый и приступить к его монтажу. Глеб Косухин был добровольным помощником бортмеханика. За работой он забывал решительно обо всем и в глубине души жалел, что монтаж скоро будет кончен. Хотя ремонт длился очень долго, для юноши время пролетело незаметно. Печально глядел он на поднимающийся в воздух самолет и с тех пор не расставался с мечтой стать авиационным механиком.

Так с самого детства развивались мастерство Косухина, его любовь к авиации и навыки в обращении со сложными двигателями и машинами.

Орденоносец Глеб Владимирович Косухин принадлежит к семье упорных и искусных мастеров, любящих технику и хорошо понимающих сложную архитектуру современных машин.

Вполне закономерно, что Косухин, опытный и способный заводской механик, оказался в рядах авиации — одной из самых передовых областей современной техники.

Одаренные механики создали авиацию. Знаменитые творцы самолетов американцы братья Райт были велосипедными мастерами, а француз Блерио — автомобильным механиком. В продолжение многих лет они постоянно имели дело с металлом: деталями, машинами, инструментами. В процессе практической работы они создали первые самолеты, а затем передали их инженерам и ученым для дальнейшего совершенствования.

Механики были творцами самолета, и их роль в современной авиации огромна. В их руках — материальная часть, а она должна быть всегда в образцовом порядке, чтобы обеспечить успех любого полета.

Характерные черты работы Глеба Владимировича — прочность и точность. Любая деталь, изготовленная

его искусными руками, будет долго жить; привернутые им гайки не отвернутся. В то же время сильные руки Косухина могут сделать самую тонкую деталь с точностью до микрона.

К точной, основательной работе приучил механика авиационный завод ЦАГИ, где Косухин работал мастером монтажного цеха и бортмехаником по испытанию новых самолетов.

Глеб Владимирович сумел свой многолетний заводской опыт приспособить к эксплуатации самолета и стать одним из лучших бортмехаников полярной авиации.

В первые годы применения авиации в арктических районах было много трудностей. Мало знали об условиях эксплуатации материальной части при низких температурах. Отсутствовали полярные базы, механики были лишены самых элементарных средств и удобств для ремонта и подготовки машин к полетам.

Это вынуждало бортмехаников напряженно и упорно работать, проявлять много изобретательности и умения, выполняя кустарными способами самые сложные ремонтные и монтажные работы.

Арктические экспедиции, в которой впервые участвовал Косухин, направлялась зимой 1933 г. на мощном ледоколе «Красин» в Карское море для оказания помощи зимовщикам Новой Земли. На борту находились два самолета: «У-2» под управлением летчика М. Козлова и тяжелый трехмоторный корабль «Юнкерс ЮГ-1» под командой летчика Б. Чухновского. Глеб Владимирович был назначен бортмехаником второго самолета. Ему почти не пришлось летать, но работы было очень много.

На самолете «Юнкерс» стояли моторы, отработавшие положенный им срок. В пути их необходимо было сменить. Эту работу предполагали выполнить на борту ледокола во время плавания.

Но переход от Ленинграда до Мурманска, по норвежским шхерам и фиордам, сопровождался сильны-



Г. В. Косухин (слева) перебирает мотор своего самолета. Справа радист Б. И. Ануфриев

ми штормами и качкой, не позволявшими производить какие-либо работы на палубе корабля. В Мурманске также невозможно было собирать моторы, так как при бункеровке мелкая угольная пыль могла забить все щели и отверстия в моторах. Лишь в бухте Смидовича, на Новой Земле, Глеб Владимирович начал заменять старые моторы новыми. С несколькими помощниками он дни и ночи, невзирая на погоду, работал на борту судна и на земле. Моторы были тщательно собраны и смонтированы. Опробование показало, что работа выполнена отлично.

Сборка самолетов и крупные монтажные работы выпадали на долю Глеба Владимировича на протяжении всех лет работы в полярной авиации. Ему приходилось иметь дело и с дорогими отечественными и с импортными машинами. Одной из наиболее сложных и интересных его работ была сборка летающей лодки «Консолидейтед». В апреле 1938 г. в Ленинградском торговом порту с океанского парохода были выгружены 16 больших ящиков из тонкого прочного леса и огромная лодка.

Косухин, находившийся тогда в Ленинграде, получил по телеграфу из Москвы распоряжение принять грузы и произвести сборку самолета в Гребном порту.

Началась хлопотливая работа. Массивный, пятидесятитонный пловучий кран перебрасывал тяжелые ящики к месту сборки. Энергичного бортмеханика целые дни можно было видеть в порту. Он руководил погрузкой и разгрузкой, сам закреплял стропы, отдавал команду, заботливо оберегал ценные грузы от повреждений.

Все грузы были доставлены в Гребной порт без единой царапины.

Времени для сборки оставалось очень мало, приходилось работать по

ночам. Друзья снабдили Косухина англо-русскими словарями. По словарям он и расшифровывал английские надписи. Работа эта была нелегкая, тем более что часто по-английски одним и тем же словом называются совершенно различные детали. Лингвистические пробелы восполняли опыт, знание авиационной техники, интуиция механика.

Если бы самолет прибыл непосредственно от фирмы, к нему были бы приложены подробное руководство по сборке, чертежи, спецификации. Но прибывший самолет находился уже в эксплуатации, на нем совершил много полетов известный американский полярный исследователь Вилкинс. Единственным справочным материалом при сборке могли служить... две фотографии машины в полете, случайно найденные в кабине. И, как ни странно, эти две фотографии сильно облегчили работу.

Косухин собрал этот самолет, сочетавший в своей конструкции самые новейшие достижения мировой авиационной техники. Всю работу, вплоть до завертывания гаек, переделал он собственными руками, не доверяя своим молодым и еще малоопытным помощникам. Здесь хорошогодились полученные им во время прежней работы на заводе дополнительные специальности слесаря, медника, клепальщика.

В просторной гавани на воде вскоре выросла летающая лодка «Консолидейтед», стремительная и легкая по своим формам, точно большая морская птица. В ее создание вложили свой опыт многие искусные инженеры и механики — строители машин. И последним в нее внес свой опыт человек, бережливо накапливший его с детства, в мастерских технического училища, на моторной лодке в маленьком окском городке, в обширных цехах завода ЦАГИ, в которых он прошел большой путь от моториста до мастера монтажного цеха и бортмеханика по испытанию новых, опытных самолетов.

На самолете «Консолидейтед» Глеб Владимирович работает и до сих пор.

Бортмеханика в полете ждут самые неожиданные случаи. Даже тщательный осмотр и подготовка самолета перед полетом иногда не в состоянии служить гарантией от аварий в воздухе.

Однажды в полете на линии Красноярск—Дудинка сгорел мотор. Ко-

сухин в тот момент находился в пассажирской кабине и заметил аварию лишь тогда, когда уже начался сильный выхлоп и из мотора показался огонь. Самолет, пилотируемый летчиком Грацианским, совершил вынужденную посадку на Енисее, вблизи глухого поселка, недалеко от впадения Нижней Тунгуски.

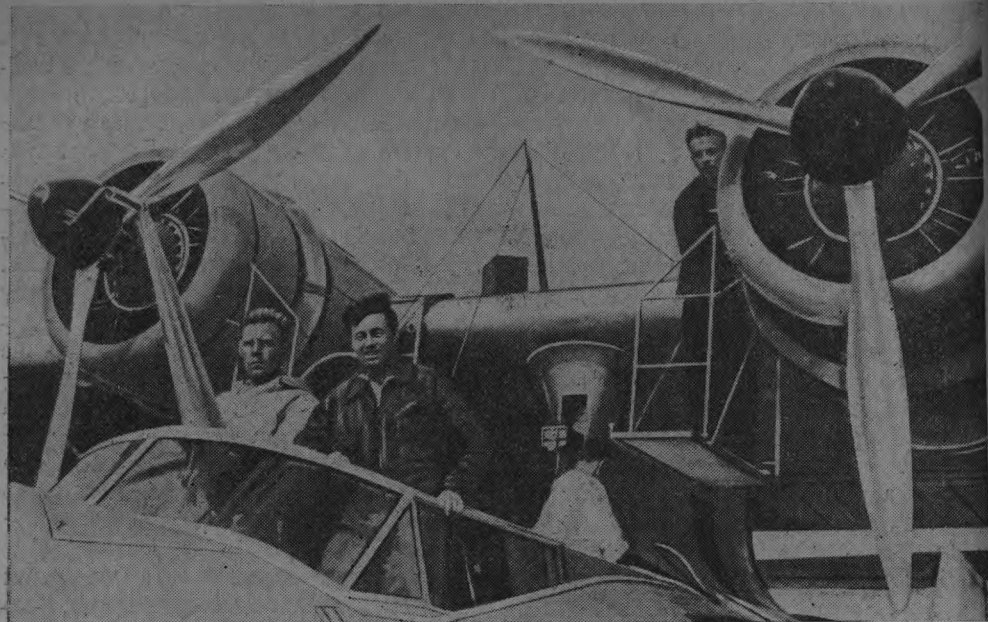
Бортмеханик определил причину неисправности. Для устранения дефекта необходимы были некоторые детали, отсутствовавшие на самолете. В это время возле самолета опустился летчик Липп, вылетевший на их поиски. Косухин и его второй механик остались ночевать на самолете, а пилоты улетели в Туруханск.

Ночь была холодная, а механики были в летнем обмундировании. Всю ночь пришлось согреть друг друга теплотой своих тел. На другой день катер прибуksировал самолет в Туруханск, на реку Нижнюю Тунгуску.

Сутки работали механики на причале в Туруханске. Проснувшись на следующее утро, они увидели, что машина их стояла вмерзшая в лед.



Самолет «Н-55», на котором Г. В. Косухин с летчиком А. Н. Грацианским летал на линии Красноярск—Дудинка



Самолет «Консолидейтед». В кабине летчик М. И. Козлов и бортмеханик Г. В. Косухин.

Быстро стали обкалывать еще не толстый ледяной покров и отбуксировали самолет в Енисей. Здесь на плаву в очень короткий срок механики перебрали мотор и сменили дефектные детали. Самолет мог продолжать свой путь.

Ледовая разведка с ее неожиданностями, напряженной работой, преодолением сложных метеорологических условий, а иногда и полумками во время вынужденных посадок для механика, так же как и для пилота, является высшей школой арктической работы.

Во время проводки судов Карской и Ленской экспедиций 1934 года Косухин работал на ледовой разведке с летчиком М. Козловым. Хрупкая амфибия «Ш-2» постоянно требовала от механика заботливого ухода, осторожного обращения и частых мелких ремонтов.

Несколько лет работы на ледовых разведках выработали из Косухина первоклассного полярного бортмеханика. Именно полярного, так как при эксплуатации материальной части в высоких широтах существует много специфического,

о чем не подозревают бортмеханики средних широт. Слабооборудованные базы, расположенные в районах действия полярной авиации, требуют от механиков, чтобы они были разносторонними и опытными специалистами, способными самостоятельно выполнять разнообразные ремонтные работы. Кроме того, при низких температурах воздуха изменяется режим работы моторов, часто возникают неполадки, которых не бывает на юге.

В 1940 году, например, в мастерских международных авиалиний на мотор, предназначенный для «Консолидейтед», часть всасывающих патрубков была поставлена с мотора другой серии. Они были более короткими, чем нужно. Происходило сильное обеднение смеси.

Ненормальная работа мотора обнаружилась через 60 часов после вылета из Красноярска. Мотор начал «стрелять» и «чихать». Трудно было догадаться о причине неполадки.

Лишь на мысе Косистом Глеб Владимирович выяснил дефекты в моторе и принялся их устранять.

Нужно было развальцовывать концы патрубков, чтобы удлинить их и предотвратить выскакивание из зажимных гаек. Всего таких патрубков было девять. Работа оказалась очень трудоемкой, и благодаря этому самолет задержался на несколько суток. В средних широтах этот дефект, возможно, и не дал бы о себе знать.

В 1940 году Косухину предстояло выполнить сложную работу по подготовке к полетам на ледовую разведку. Пришлось реконструировать винто-моторную группу «Консолидейтед». Американские моторы Пратт и Уитней, установленные на самолете «Консолидейтед», долго проработали без смены деталей и в этом году их нужно было либо капитально ремонтировать, либо заменить новыми. Детали, необходимые для ремонта, вовремя из Америки не поступили, самолету угрожало остаться в бездействии. Если же установить моторы другой конструкции, нужно было изменить и моторные рамы. Решили произвести соответствующую замену моторных рам и узлов крепления их к центроплану. Установив новые моторы, нужно было также заново смонтировать управление моторами, произвести новую проводку масло- и бензосистем.

Вся эта обширная работа производилась на ремонтном заводе при непосредственном участии и под наблюдением Косухина.

Работа механиков началась с того, что часть самолета была разобрана поагрегатно и было выяснено, какие части нуждаются в замене и ремонте. Детали промыли, прочистили, часть их заменили новыми. Затем агрегаты были вновь собраны и установлены на самолете. Работать опять пришлось без чертежей. И здесь Глеба Владимировича выручил опыт по монтажу новых самолетов. Вся сложная программа реконструкции была выполнена.

Особенно трудно было устанавливать узлы крепления моторных рам к центроплану. Поскольку узлы крепятся к бензиновому баку, необходима чрезвычайно сложная герметическая клепка. Небольшая ошибка в установке грозила резким ухудшением летных качеств самолета.

Под старыми узлами Косухин обнаружил полустертые английские надписи и отметки, произведенные особым карандашом. Они помогли правильно смонтировать узлы.

Самолет «Консолидейтед» со сменными моторами участвовал в ледовой разведке 1940 года.

Каждый год в первые дни весны Косухин раньше всех из экипажа вступает на борт своего воздушного корабля и начинает его готовить к дальним полетам над морями Ледовитого океана, по которым пролегают самые северные пути океанских судов могучего советского флота.

И. ФАЙНБОЙМ





Г. КОРШУНОВ

МЕХАНИЗАЦИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА



рудно переоценить значение механизации в строительстве на Севере. Роль ее на стройках Главсевморпути велика.

Известно, что строительство морских и речных портов, складов, полярных станций, жилых зданий и т. п. сопряжено со специфическими для Севера трудностями.

Снабжениестроек Крайнего севера материалами осуществимо только во время навигации. Строителей не всегда удается использовать по прямому назначению. Когда приходят в порты пароходы, нередко часть строителей мобилизуется на разгрузочно-погрузочные работы. Таким образом, летний сезон, к тому же очень короткий на Севере, не используется полностью для строительства.

Длинная суровая зима, частые пурги, во время которых прекращаются всякие работы на открытом воздухе, мало благоприятствуют строительству. Строителям приходится иметь дело, кроме того, с вечно мерзлым грунтом, который летом оттаивает лишь на 30—40 см.

Во время трехмесячной полярной

ночи строительство ведется только при искусственном освещении, причем далеко не все строительные участки имеют электроэнергию,—строительство во многих пунктах зимой ведется при свете обычных фонарей и ламп.

Но все эти трудности преодолимы. Ведь наши строительные организации для того и созданы, чтобы преодолеть эти трудности и внедрить строительную культуру в районы, непосредственно связанные с эксплуатацией Северного морского пути и рек Крайнего севера. Надо лишь всерьез взяться за механизацию строительных работ.

На строительные участки Главсевморпути в прошлом завозились самые разнообразные транспортные машины. Сейчас в наших портах имеются колесные автомашины ЗИС-5, ГАЗ-АА, ГАЗ-ААА (трехоски); гусеничные вездеходы ГАЗ, гусеничные тракторы ЧТЗ-60 и ЧТЗ-65 и тракторы СТЗ-НАТИ.

Каждый порт завозил машины по своему вкусу, не считаясь с общими интересами строительства Главсевморпути.

В условиях бездорожья колесный автотранспорт используется плохо. В некоторых портах, напри-



Трактор в бухте Угольной помогает выгружать строительные материалы

мер на Диксоне, пришлось прокладывать для него специальные деревянные лежневые дороги.

Гусеничные тракторы ЧТЗ и СТЗ-НАТИ с обычными гусеницами в летнее время тонут. В том же порту Диксон тракторы за один сезон проложили целые овраги.

При подборе машин не учитывались грунтовые условия Заполярья — завозили обычные гусеничные тракторы сельскохозяйственного типа, в то время как строительства портов, например Диксон и Тикси, особенно в начальный период строительства, нуждались в гусеничных тракторах с болотными (широкими) гусеницами. А ведь болотные гусеницы наша промышленность изготавливает как для трактора ЧТЗ, так и для СТЗ-НАТИ.

В Арктику большую часть тракторов надо завозить не сельскохозяйственного, а транспортного типа, чтобы они в полной мере могли заменять автомобили. Колесные же автомобили завозить в начальный период строительства, когда нет еще дорог, вообще нецелесообразно.

К гусеничным тракторам необхо-

димо завозить приводные шкивы и навесные двухбарабанные лебедки, чтобы можно было использовать трактор и для временной стационарной работы: выгрузка бревен (навесной лебедкой), подъем грузов простейшим краном, установленным на самом тракторе вместе с двухбарабанной тракторной лебедкой или отдельно. Гусеничный трактор, оборудованный приводным шкивом и двухбарабанной лебедкой, может выполнять самые разнообразные работы.

К тракторам должно быть придано особое приспособление — так называемый бульдозер¹, применяемый для постройки дорог и очистки их от снега, планировки площадок, засыпки канав и траншей.

К сожалению, на Крайнем севере пока ни одного бульдозера нет. Нет и навесных двухбарабанных лебедок на тракторы ЧТЗ. Между тем последние нужны не только для строителей — их можно с успехом применять и в полярной авиации.

¹ Особый щит, приспособленный к трактору.

Автомобили-вездеходы для строителей малопригодны и могут быть заменены быстроходными гусеничными тракторами транспортного типа с простыми и болотными гусеницами. Эксплуатация последних, работающих на керосине или дизельном топливе, более выгодна, чем эксплуатация вездеходов, работающих на бензине. У тракторов, кроме того, бывает меньше поломок, они более выносливы и по грузоподъемности несравнимы со слабыми вездеходами.

Огромную роль в строительстве играет энергетическая база. К сожалению, и здесь не обходится без серьезных недостатков.

Обычно строительство портов на Крайнем севере все относят к крупным объектам. Но при выборе энергетической базы к ним подходят, как к мелким объектам. Вместо того чтобы завезти в первый же год готовые локомобильные электростанции, которые в будущем являлись бы резервными станциями портов, туда завезены временные малые электростанции мощностью от 24 до 40 киловатт.

Все эти электростанции работают на дорогом жидком топливе и по своей мощности не могут уже удовлетворить возросшие потребности. Строительство же постоянных электростанций откладывается из года в год.

При строительстве новых портов на Крайнем севере эти ошибки не должны повторяться. В первый же год строительства необходимо завозить локомобильные электростанции, а не мелкие передвижки. Мощность локомобильных станций должна быть не менее 150 киловатт, чтобы строительство в первые два-три года было полностью обеспечено электроэнергией. Такие электростанции могут работать на отходах строительства и на местном плавнике.

Передвижные же электростанции мощностью от 23 до 53 киловатт необходимы только для мелких объектов, которые строятся на побережье северных морей и в глубинных пунктах.

На строительстве портов у нас применяются компрессорные установки, дающие сжатый воздух различным пневматическим инструментам — бурильным и отбойным молоткам, лопатам, ломам и т. д. Туда завезены обычные самоходные компрессорные станции производительностью 4,5 кубометра в минуту. Однако в морозное время такие компрессоры себя не оправдывают — замерзает вода в охлаждающей системе.

Для Крайнего севера наиболее подходят передвижные компрессоры без водяного охлаждения, которые в достаточном количестве выпускаются нашей промышленностью. В частности передвижной компрессор КСЭ-6 особенно пригоден для северныхстроек. Он имеет воздушное охлаждение и может успешно работать в большие морозы на открытом воздухе. Но для использования такого компрессора надо иметь мощные электростанции, так как один такой компрессор требует около 50 киловатт энергии.

Каждое крупное строительство должно быть обеспечено и паросиловыми установками, необходимыми для паровых копров, оттаивания мерзлого грунта, отопления жилых и производственных зданий и т. д.

В условиях Севера паровые установки для отопления, как показал опыт Тижсистроя и Провиденстроя, имеют большое значение. Достаточно сказать, что кирпич для простого печного отопления стоит на Севере больше 1 рубля за штуку. Эту экономику хорошо понял начальник Тиксистроя т. И. Н. Пантелеев. Он первый начал применять паровое отопление в жилых зданиях, используя для этой цели простые котлы. Строители в этом отношении были впереди наших проектировщиков, которые для печного отопления не пошли и паровое отопление проектируют ввести лишь к концу строительства.

Почти все наше строительство на Крайнем севере связано с обработкой древесины. Но как она обрабатывается?

На строительстве портов Тикси и Диксон, например, плотничные и столярные работы до сих пор производятся почти целиком вручную.

А вот на строительстве порта Провиденция имеются лесопильная рама, шпалорезка для продольной распиловки бревен, два фуговочных станка, трехсторонний строгальный станок, ленточная столярная пила, две фугофрезпилы, несколько пильных валиков и т. д. Продольная распиловка бревен и досок на этом строительстве производится только механическим способом. Имеется столярная мастерская, в которой строжка и распиловка досок производятся при помощи различных станков.

Мастерская изготавливает оконные переплеты, двери и другие изделия для жилых домов. Провиденстрой имеет уже возможности для внедрения скоростных методов строительства.

На строительстве портов Тикси и Диксон нужно в будущую навигацию завезти самые необходимые деревообделочные станки, построить временные стройдворы и сушилки.

Важную роль в механизации строительных работ играет ремонт. Каждому ясно, что без ремонтных баз машины и механизмы работать не могут.

На строительстве портов стройконторы не имеют своих мастерских, кроме кузниц, — ремонт производится в мастерских портов. Но и они не имеют еще достаточного оборудования, чтобы проводить все ремонтные операции.

Эти мастерские необходимо лучше оборудовать.

Якутская стройконтора также не имеет ремонтно-механической мастерской. То же и в Архангельске — ремонт производится от случая к случаю в мастерских других организаций.

Можно было бы привести еще целый ряд примеров, показывающих, как мало еще применяется механизация в строительстве на Севере и какие большие возможности имеем мы для того, чтобы раз и

навсегда покончить с технической отсталостью.

Надо так организовать строительство, чтобы на месте можно было лишь готовить фундамент и производить сборку самого сооружения, т. е. широко применять методы скоростного строительства. Но для этого надо создать строительные дворы для заготовки зданий и различных конструкций.

Необходимо также всемерно использовать местные строительные материалы, организовать на крупных стройках (в бухте Провиденция, на Диксоне и в Тикси) производство кирпича, шлакобетонных камней и т. д.

Все эти мероприятия при умелом их применении дадут большой экономический эффект.

В использовании строительных механизмов решающее значение имеют люди. Мы всегда должны помнить указание товарища Сталина, данное им в речи на выпуске академиков Красной армии 4 мая 1935 г. Товарищ Сталин говорил: «Чтобы привести технику в движение и использовать ее до дна, нужны люди, овладевшие техникой, нужны кадры, способные освоить и использовать эту технику по всем правилам искусства. Техника без людей, овладевших техникой, — мертва. Техника во главе с людьми, овладевшими техникой, может и должна дать чудеса».

На северных стройках есть десятки и сотни стахановцев, успешно овладевающих техникой. Но успехи их — лишь первые шаги на пути использования техники «по всем правилам искусства».

Для работы на лесопильных рамах на Провиденстрое и Диксонстрое нет еще опытных мастеров, нет пилюставов, нет станочников, умеющих как следует работать на деревообделочных станках.

На строительстве портов нет главных механиков, нет по существу руководителей, отвечающих за дело механизации.

В будущую навигацию необходимо послать на строительство каж-

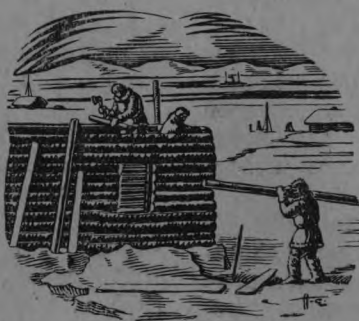
дого порта инженеров-механизаторов и ввести их в штат управлений строек в качестве главных механиков. Пора положить предел обезличке и безнадзорному состоянию механизации на наших основных стройках.

Строители Крайнего севера в 1940 году работали много лучше, чем в прошлом. План 1940 г. по большинству строительных контор, несмотря на отмеченные недостатки в механизации, выполнен.

О чем это говорит?

Мы еще далеко не использовали все имеющиеся в нашем распоряжении резервы, особенно на участке механизации. Полное использование их дало бы возможность значительно перевыполнить план и снизить стоимость строительства.

Задача заключается в том, чтобы максимально внедрить механизацию во все основные строительные процессы и использовать в полной мере местные строительные материалы.





ЖИЗНЬ ПОЛЯРНЫХ СТАНЦИЙ

Б. КНИЖНИКОВ

О ВООРУЖЕННОСТИ ПОЛЯРНЫХ СТАНЦИЙ НАУЧНЫМ ОБОРУДОВАНИЕМ



Приборы, с помощью которых ведутся научные работы на полярных станциях, ничем не отличаются от приборов, применяемых в теплом и умеренном климате. Большей частью они сконструированы применительно к условиям умеренного климата. Изготавливаются они, как правило, по единым техническим условиям и стандартам. Поэтому на Севере они часто работают неудовлетворительно. Некоторые считают, что эти приборы вообще негодны, в то время как они просто не приспособлены к полярным условиям¹.

В зависимости от значения полярной станции и от программы ее работ, она получает необходимое ей научное оборудование, которое вполне может обеспечить выполнение заданий. Наша полярная

сеть по количеству оборудования вооружена достаточно хорошо. Но работа приборов часто прерывается из-за их непригодности к полярным условиям. Сильные ветры, снег, низкие температуры и влажный морской воздух, содержащий значительное количество солей, являются основными причинами перебоев в работе приборов.

Работники Арктики, стараясь преодолеть эти трудности, изменяют существующие конструкции приборов, изобретают различные приспособления к ним и т. д. Многие из этих приспособлений недостаточно эффективны, слишком примитивны, но все же дают некоторый положительный результат. Эти приспособления следует учитывать при переконструировании приборов.

Известно, например, что находящиеся на воздухе в будке самописцы — термографы и гигрографы — прерывают свои записи от заносимого в будку снега. Чтобы эти приборы возможно было быстро и без повреждений очищать от снега, метеорологи-полярники снимают защитные сетки, прикрывающие приемники (пучок волос, бурдюковскую трубку или биметаллическую пластинку).

Очень трудно бороться со снегом, проникающим во время пурги под кожу самописца. Поэтому одни полярники так переставляют самописцы в будке, чтобы приемники были с подветренной стороны. Другие устраняют продуваемость самописцев, тщательно закрывая и заделывая все щели кожука. Это дает лучший результат, чем простая перестановка приборов «под ветер».

¹ Многим приборам, правда, еще далеко до последнего слова науки и техники. Нужно пересмотреть и переработать и методы работы в Арктике и конструкции многих приборов.

Некоторые из приборов на полярных станциях выходят из строя после непродолжительной работы; другие если и работают более долгие сроки, то ненадежно, отнимая у метеорологов много времени и внимания. Так, например, у полярников составилось нелестное представление о таких приборах, как электрические анемометры с автономным питанием, электрические анеморумбографы и т. п.

Зимой нередко останавливаются часовые механизмы самописцев. При внимательном исследовании было обнаружено, что в часовой механизм проникают мельчайшие снежные кристаллы, которые и останавливают часовой ход. Необходимо, чтобы барабан самописца был всегда плотно закрыт (частенько теряют крышку, закрывающую отверстие для регулировки хода).

Низкие температуры, при которых происходит неодинаковое уменьшение стальных и латунных деталей, также часто являются причиной остановки часового механизма. Опыт показал, что вертикальное сжатие оси балансира мятника в этих случаях можно устранить, подкладывая несколько листочков алюминиевой фольги под скобку, крепящую балансир. Эти сжатия показывают, что необходимо давать больший продольный люфт оси балансира.

Третьей (и, пожалуй, наиболее частой) причиной остановки часового механизма является обильная смазка тавотом заводной пружины. При низких температурах тавот замерзает и примораживает пружинку, парализуя ее действие. Приходится разбирать механизм самописца (на что решается не каждый метеоролог, так как далеко не всех этому обучают при практических работах по метеорологии), вынимать пружину из барабана, насухо протирать ее и внутренние стенки барабана и снова собирать без смазки. Нестынувшей, негустеющей смазки для часовых механизмов в метеорологических приборах у нас до сих пор нет.

Особенно много неприятностей доставляют полярникам-метеорологам наши анемометрические установки. Электрические анемометры с автономным питанием полностью выходят из строя в один-два года. Мелкие бронзовые шарики быстро спираются, срабатываются. Вся смазка превращается в твердую темную массу, из-за чего совершенно не вращается ось. Конечная ось, сделанный без необходимого запаса прочности, не выдерживает ветровой нагрузки. Ветер его отламывает и далеко уносит вместе с робинзоновскими полушариями. Магниты прибора размагничиваются, меняя его показания. Из-за этих недостатков анемометр неприемлем для Арктики, хотя он очень необходим для полярных станций.

Не лучше дело обстоит и с анемометроборами. Промышленность выпускает только один тип этого прибора — конструкции завода «Метприбор». В этой конструкции многое позаимствовано от анемометробора Ришара, но только со значительными ухудшениями. Метеорологи никогда не могут быть уверены, что приведенный в порядок прибор через короткое время не разрегулируется и не откажется работать.

Анемометробор — очень нужный прибор. Он применяется не только для арктических работ. Но, как это ни странно, до сих пор наша промышленность не производит анемометроборов других, более надежных конструкций. Имеется, например, очень надежный анемометробор

Мунро (английская модель) или анемометробора Дайнеса, Стефенсона-Гедде, Фусса, Ришара, Фрейберга. Пора вспомнить об анемометроборе Тимченко, очень остроумно сконструированном и дающем наглядную картину ветров. В технической литературе появляются описания новых, еще не испытанных конструкций анемометроборов.

Основной анемометрический прибор — флюгер Вилльда — очень прост. Но и он в Арктике доставляет полярникам много хлопот. При сильном ветре и морозе метеорологу приходится влезать на 12-метровую мачту, чтобы исправлять флюгер. Этого можно было бы избежать, если бы флюгер лучше изготавливали, более тщательно отделявали.

Без учета полярных особенностей сконструирован и весовой снегомер. Этим прибором в Арктике пользоваться очень трудно, так как полярный снег, более плотный, чем в умеренных широтах, нередко имеет ледяные прослойки (корки). Пробовать их латунным кольцом снегомера очень затруднительно, а иногда и просто невозможно. При такой работе режущее кольцо получает зазубрины и вмятины, латунные стенки цилиндра деформируются, и снегомер выходит из строя.

Не учтены полярные условия и при конструировании сделанной из дерева походной снегомерной рейки, которая быстро срабатывается и часто не может пробить образовавшийся слой льда. То же можно сказать и о психрометрическом штативе, на котором нет места для третьего (спиртового) термометра и для второго гигрометра, совершенно необходимого в Арктике.

Если обратиться к гидрологическим приборам, то и здесь такая же картина. Например, чтобы измерить толщину льда с помощью деревянной ледомерной рейки, необходимо в толстом слое льда (часто достигающем двухметровой толщины) пробивать лунку и вынимать до 1 куб. м льда, иначе рейку нельзя опустить в лунку.

Такой же, примерно, работы требует и каждая лунка для измерения течений вследствие больших размеров морской верлушки Экмана-Мерца.

Разрабатывать новую методику работ и новые конструкции приборов обязан Арктический научно-исследовательский институт. Управление же полярных станций при ремонте оборудования улучшает его и вместе с тем вводит новые конструкции наиболее простых приборов, если это не нарушает принятой методики.

Управление полярных станций, ремонтируя самописцы, обеспечивает плотную посадку защитных кожухов, чтобы снег не проникал внутрь термометров и гигрографов. Сконструирован новый тип психрометрического штатива, при котором в психрометрической будке можно одновременно устанавливать три термометра и два гигрометра.

Для снегомерных работ введена целена-

металлическая переносная снегомерная рейка. Чтобы изучать условия образования гололеда и получить сопоставимые результаты наблюдений, введены гололедомерный станок и линейка. Улучшая условия наблюдений в темное время, Управление полярных станций ввело легкие электрические фонари, укрепляемые на шапке гидрометеоролога и освобождающие его руки. Фонари оказались очень удобными.

Для аэрологических работ полярным станциям необходим водород, который доставляется в стальных баллонах. Каждый водородный баллон, в который входит 6 куб. м водорода, весит 70 кг. После использования водорода баллоны со станции обычно вывозятся для нового наполнения.

Чтобы сократить перевозимый тоннаж за счет этих баллонов, введены водородные газогенераторы специальной конструкции. При наличии пакового газогенератора, чтобы получить 6 куб. м водорода, на полярную станцию нужно завезти в один конец всего 18 кг реактивов.

Наша промышленность перестала изготавливать аэрологические змейки, имевшие слабый профиль и недостаточную несущую поверхность. Управление полярных станций стало само изготавливать змейки. Учтя предложения полярников, оно делает их большего размера и большей прочности.

Проводятся опыты по замене деревянных ледомерных реек металлическими. Для этих реек отверстие во льду требуется всего диаметром 5—6 см.

В настоящее время испытывается несколько инструментов различных систем для пробивания во льду отверстий: ледовый шлямбур, ледовый трубчатый бур, ледовая пешня.

Полярная гидрометеорологическая станция является своеобразным штабом, обязанным в любой момент дать исчерпывающие ответы на запросы. В связи с этим завозимые на полярные станции приборы и установки должны отличаться прочностью, надежностью и необходимой точностью своих показаний. На работу с ними полярник должен затрачивать минимальное количество труда и времени.

Что же нужно предпринять, чтобы еще лучше технически вооружить полярные станции?

Целесообразно перейти на электрический метод измерения температур (воздуха, почвы и воды), которому до сих пор мало уделяется внимания, хотя технически это вполне возможно. При этом методе температура может измеряться из метеорологического кабинета—из помещения «штаба». Здесь же можно поместить: гальванопра-



Наблюдения за температурой почвы в бухте Тихой

Фото Ф. Шипилова

фы для непрерывной регистрации изменений температуры и относительной влажности воздуха; приборы, отмечающие и регистрирующие давление воздуха (барометры, барограф); приемники анемометрических приборов (электрические анемометр и анеморумбограф); гальванографы, регистрирующие колебания уровня воды и измерения солености морской воды. Также можно будет установить и самописцы, регулирующие скорости и направления течений в одной или нескольких контрольных точках.

Все зимние работы, которые необходимо проводить на воздухе, могут быть значительно облегчены, если имеющиеся гидрологические приборы будут переконструированы. Измерять толщину льда, температуру воды, брать пробы воды и измерять течения нужно небольшими по диаметру приборами, для которых не требуются большие лунки во льду. Сверло для льда должно вращаться или при помощи двигателя, или электричеством. Всю буровую установку нужно помещать на легких нартах. Над просверленной лункой

и над нартами с гидрологической лебедкой обязательно надо ставить палатку. При этих условиях во время всех гидрологических работ гидрологи будут защищены от ветра и снега.

Аэрологические работы на полярных станциях можно снабжать водородом, добываемым на месте электролитическим способом.

Уже сейчас полярные станции достаточно полно используют так называемый «голубой уголь» — энергию ветра. Ветро-двигатели вполне могут обеспечить необходимое количество электроэнергии для электролиза. Электролизер должен быть высокого давления (до 100 ат). При этих условиях достаточно соединить его с газобаллоном, чтобы создать в нем запас газа. Таким способом можно получить много водорода — значительно больше, чем нужно при самой расширенной программе аэрологических работ. Можно будет аккумулировать энергию ветра в виде

запасов кислорода и водорода. Кислород на станции может быть использован для различных целей, вплоть до отопления, а водород — для газового двигателя. Такой резервный двигатель во время длительных штелей будет давать электроэнергию, подзаряжая аккумуляторы.

Избыток водорода на полярных станциях позволит перейти к подъему метеорографов не на змейках, а на змейковых аэростатах.

Вместе с тем расход водорода для радиозондовых работ может быть сокращен, если уменьшить вес и размеры радиозонда и его электрических батарей. Уменьшение веса радиозонда позволит уменьшить размер резиновой оболочки, т. е. сберечь много ценной резины.

Только при проведении в жизнь указанных выше мероприятий можно считать, что вооруженность полярных станций научным оборудованием доведена до нормального профиля.

П. СОЛДАТОВ

ПОДГОТОВКА КАДРОВ ИЗ МЕСТНОГО НАСЕЛЕНИЯ

(Опыт организации ученичества на полярной станции в Анадыре)



Работа и жизнь советских полярников протекают в тесном содружестве с местным кочевым и оседлым населением.

Ненцы, коряки, эвенки, чукчи, эскимосы и много других народностей с незапамятных времен живут

на Севере.

Коренное население Чукотского полуострова — чукчи и эскимосы.

Работая на Севере в течение нескольких лет, я убедился в большом стремлении чукотской молодежи к знанию, технике.

В 1934 г., когда мы строили полярную станцию на мысе Сердце-Камень, взрослые и особенно молодежь буквально целыми днями находились около нас. Особенно их интересовали двигатели и другое техническое оборудование станции. Молодежь стремилась изучить и освоить технику станции.

Мы помогали чукчам в их бытовом и охотничьем хозяйстве: чинили посуду, рубя и имевшиеся в колхозах рульмоторы. Учили простым слесарным работам. Но такая «учеба» не удовлетворяла молодежь, — она хотела учиться более серьезно.

Такой же интерес к знаниям, к технике проявлялся у чукотской молодежи, когда

мы в 1938—1939 гг. строили в Анадыре радиоцентр. Идя навстречу этим интересам, мы решили в 1939 г. организовать на полярной станции в Анадыре ученическую группу из четырех человек. В марте прибыли первые два ученика-эскимоса: Клава Кавак и Гриша Каваун. Немного позже местная комсомольская организация командировала еще двух учеников-чукчей: девушку Елантону и комсомольца Тнасу.

Все они в своих селениях окончили только по три-четыре класса начальной школы и были слабо подготовлены. Главным же тормозом в учебе было то, что ребята почти не могли говорить по-русски.

В прошлом на полярных станциях учеников, независимо от общеобразовательной подготовки, сразу же прикрепляли к работникам по специальности. В течение года или двух пытались сделать из них специалистов. Не было ни программ, ни учебных планов. Это давало мало пользы.

Нужно было поднять общеобразовательный уровень учеников, чтобы они смогли лучше усваивать специальные предметы. Кроме того, ребят необходимо было приобщить к коллективу, привить им культурные навыки.

Пришлось проявлять к ученикам максимум внимания, добиваться дружеского рас-

положения к себе, постепенно призывать к ним навыки к учебе.

Первые «учительские» шаги были трудны, так как не имелось программ и получить их было неоткуда.

Вначале занятия велись исключительно по общеобразовательным предметам: русскому языку, математике и географии. У некоторых преподавателей создалось было мнение, что из таких занятий ничего не выйдет. Ученики тогда еще слабо понимали по-русски, а преподаватели совершенно не знали чукотский язык. В этом отношении мне было несколько легче: взявшись преподавать русский язык, я немного мог объясняться по-чукотски.

Первые месяцы учебы, март—июль 1939 г., фактически явились неплохой подготовкой, как для учеников, так и для преподавателей, к будущему учебному году.

В навигацию 1939 г. Управление учебными заведениями Главсевморпути прислало нам программы и учебные планы.

Вопрос о дальнейших занятиях обсуждался нами на специальном совещании преподавателей совместно с представителями партийно-комсомольской и профсоюзной организаций.

Приказом по станции был назначен преподавательский состав. Утвердив расписание, мы 21 ноября 1939 г. снова приступили к занятиям.

На одного из преподавателей были возложены организационно-методическая работа, составление расписаний и учет работы, созыв производственных совещаний и пр.

По программе с первого же года были введены специальные дисциплины, в виде первоначального ознакомления с тем оборудованием, с которым ученикам придется работать в будущем по своей специальности. Таким образом, ребята с самого начала определили, к какой специальности они будут готовиться, у них появилось большое желание овладеть ею.

Руководствуясь программой, мы занимались по следующим общеобразовательным предметам: русский язык, математика, физика, география и история народов СССР. В специальные предметы входили: радиодело (поверхностное ознакомление с простейшим оборудованием, прием на слух и передача), моторное дело (практические занятия с двигателями и слесарные работы) и метеорология (обращение с приборами, производство наблюдений).

Для занятий была выделена специальная комната-класс. Там стояла классная доска и были развешены карты.

Занятия проводились строго по

расписанию, заранее составленному на весь месяц. Занимались по 6 часов, из них 2 часа отводилось на специальные предметы. Начинались занятия в 10 часов утра, с 14 до 16 часов был перерыв на обед, и с 16 до 18 часов опять занимались.

С 21 ноября 1939 г. по 4 мая 1940 г. занятия составили 1366 учебных часов.

За время учебы ребята неузнаваемо преобразились.

В первое время они избегали входить в кают-компанию и стеснялись разговаривать с работниками станции. После года учебы ребята и девушки полностью усвоили культурные навыки и чувствовали себя в коллективе отлично. Они научились немного играть на струнных инструментах, на наших праздничных вечерах принимали участие в общем веселье и даже танцевали.

Будучи комсомольцами, ученики принимали активное участие в общественной работе коллектива. Особенно ценна была их помощь в проведении общественной работы в местных чукотских колхозах.

Учебную программу ребята освоили успешно. По русскому языку пройдена



Чукотская молодежь из селения Энурмино знакомится с устройством рульмотора

Фото В. Баранова



Анадырь. Ученики из местного населения в классе на занятиях

почти вся этимология. Ученики стали писать под диктовку почти без ошибок и значительно свободнее разговаривать.

По математике полностью закончен раздел «Арифметика», по алгебре — буквенные обозначения, относительные числа, а также одночленные и многочленные выражения.

По физике пройдены отделы: «Механика», «Теплота» и одна треть «Электричества».

Программа по географии полностью закончена к концу апреля 1940 г.

По специальным предметам: радист Миша Тнасу научился принимать на слух 25—30 знаков, передавать 25 знаков в минуту; Нюра Елантонау — принимать на слух 44 знака, передавать 35 знаков в минуту.

Ученица-метеоролог Клава Кавак стала свободно и быстро брать отсчеты по термометрам, барометру, психрометру и флюгеру. Она усвоила и специальные подсчеты.

Ученик-моторист Гриша Каваун научился собирать и разбирать маленький двигатель «Л-3», запускать и регулировать двигатель «Победа». Он прекрасно овладел слесарным делом. В свободное от за-

нятий время Гриша сам сконструировал и изготовил модель паровой машины.

Если учесть крайне низкую подготовку пришедших учеников, результаты первого года учебы вполне удовлетворительны.

Однако переоценивать эти успехи нельзя. Ребятам еще нужно учиться минимум два года, чтобы стать средними рабочими по своей специальности.

Вообще для ученичества на полярных станциях курс обучения должен быть не менее трехгодичного. Изучение специальных дисциплин следует начинать с первого года, параллельно с общеобразовательными предметами.

Необходимо уделять особое внимание подбору преподавательского состава. Нужно добиться того, чтобы один преподаватель мог полностью закончить весь курс по взятому им на себя предмету.

Существенную роль в организации ученичества играет старший преподаватель, на обязанности которого лежит организационно-методическое руководство учебой.

Благодарна и высока задача воспитания и подготовки кадров из местного коренного населения. Если это дело вести лобовиеристски, то можно добиться больших успехов.





РУССКИЕ ПОЛЯРНЫЕ ИССЛЕДОВАТЕЛИ

М. РАЙХЕНБЕРГ

ОТКРЫТИЕ ПЕРВОЙ ЗЕМЛИ В АНТАРКТИКЕ

(К 120-летию окончания русской экспедиции Ф. Ф. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева)



оль русских мореплавателей в исследовании Арктики огромна. Начиная от безымянных поморов, совершавших в XIII—XVI веках на своих лыком

связанных ладьях героические плавания вдоль побережья Азии и к далекому Шпицбергену, кончая советскими экспедициями последних лет, овладевшими полюсом с воздуха, русские завоевали себе почетное право называться пионерами арктических земель и морей.

Русские моряки явились также пионерами и на противоположной стороне земного шара, в далекой Антарктике, где ими была открыта первая земля за Южным полярным кругом. Это открытие положило начало исследованию Антарктического материка, который нащупали русские мореплаватели.

3 февраля исполнилось сто двадцать лет с того дня, когда русские капитаны Фаддей Фаддеевич Беллинсгаузен и Михаил Петрович Лазарев на двух военных кораблях

замкнули кругосветное плавание вокруг тогда еще неизвестной Антарктиды. Леды, тщательно охранявшие тайну Южного материка, не дали возможности русским кораблям подойти вплотную к его мертвым берегам. Антарктида осталась неувиденной. Только в одном месте русским капитанам удалось прорвать ледовую блокаду и достигнуть земли, расположенной далеко за Южным полярным кругом. Достигнуть ее вторично удалось лишь спустя восемьдесят восемь лет¹.

Значение этого исторического открытия можно полностью оценить, только зная длинную историю поисков Южного материка — историю, берущую свое начало в туманной дали веков и незаконченную еще и ныне, поскольку береговая линия Антарктиды общим протяжением в 23 тысячи километров до сих пор изучена не более как на тридцать-сорок процентов.

Вопрос о существовании большого Южного материка, выдвинутый еще географами древности, дебаты-

¹ Экспедиции Шарко в 1909 году.

ровался на протяжении более двух тысяч лет. По мере продвижения мореплавателей в южные широты границы предполагаемого материка отступали все дальше к югу, уступая место бесконечному океану.

Предполагая, что земной шар состоит преимущественно из тверди, сторонники «континентальной теории» утверждали, что Африка и Южная Америка соприкасаются на юге с сушей. Следовательно, и известные в ту пору Индийский и Атлантический океаны представлялись как замкнутые водные пространства, не сообщающиеся между собой. Однако разочарования для сторонников этой теории следовали одно за другим.

Первый сокрушающий удар «континентальной теории» нанесло плавание португальцев Бартоломео Диаса (Диаша) и Васко-да-Гама, обогнувших в конце XV века Африку и проникших в Индийский океан. «Аустралию», как называли тогда предполагаемую землю вокруг Южного полюса, пришлось отодвинуть далее к югу. Но вскоре после открытия Южной Америки вопрос о существовании фантастической Аустралии, соединенной на юге с Америкой, снова всплыл на поверхность.

Плавание Магеллана, обогнувшего Америку с юга и установившего связь Атлантики с вновь открытым грандиозным океаном, а также обход кораблей Магеллана вокруг всего южного побережья Азии окончательно разрушили теорию изолированных океанов и преобладания суши на нашей планете. Но эти открытия не сбили с позиций сторонников Аустралии. Границы Южного материка были лишь снова отодвинуты далее на юг.

Впоследствии каждую вновь открытую землю в «Южном океане», как называли ранее грандиозную полосу воды к югу от Африки и Америки, склонны были считать за выступы предполагаемого материка. Так случилось и с Огненной Землей, и с Австралией, которая своим названием обязана этой ошибке, и с островом Штатов, и с рядом

других незначительных островов в южной части Тихого, Индийского и Атлантического океанов.

Но в 1615 году голландец Ле-Мер обошел кругом Огненную Землю, южнее которой простирался бескрайний океан, а его соотечественник Абель Тасман спустя двадцать семь лет обогнул с юга Австралию, доказав, что и она не является частью Южного континента. Гипотетический «Аустральный материк», тая под сокрушительным давлением фактов, становился все меньше и меньше, отступая по всему фронту к Южному полюсу...

Наконец, во второй половине XVIII века знаменитый английский мореплаватель Джеймс Кук совершил кругосветное плавание по Южному океану и впервые проник за Южный полярный круг, достигнув местами 71° южной широты. Однако, сколько Кук ни всматривался в туманный горизонт, он ничего не видел, кроме бесконечных льдов, уходящих к полюсу.

Кук пришел к убеждению, что Южный материк не существует и что дальнейшие поиски фантастической земли за Полярным кругом будут совершенно бесплодны. Это мнение, высказанное таким авторитетом, каким был Кук, надолго приостановило всякие попытки мореплавателей всех стран исследовать антарктическую область в поисках новых земель.

Лишь в 1819 году, спустя почти полвека после безрезультатных поисков Кука, в Антарктику была снова направлена научная экспедиция, с заданием отыскать новые земли за Южным полярным кругом. Эта экспедиция была снаряжена Россией на двух военных кораблях, которыми командовали русские моряки Ф. Ф. Беллинсгаузен и М. П. Лазарев.

Выступление России на поприще научных исследований мирового масштаба в столь отдаленных районах земного шара было в ту пору делом совершенно новым. Правда, с начала XIX века русские корабли уже неоднократно плавали вокруг света. Но при этом в основном пре-

следовались не научные, а практические цели: снабжение и товарообмен с далекой русской колонией на Аляске. Научная же работа на русских военных кораблях, совершавших кругосветные плавания, велась лишь попутно, хотя и очень успешно.

Экспедиция Беллинсгаузена и Лазарева на шлюпах «Мирный» и «Восток» не преследовала никаких меркантильных целей и была, пожалуй, первой чисто научной экспедицией, организованной Россией со времени Великой Северной экспедиции Беринга.

«Восток» и «Мирный» снаряжались в Кронштадте, где одновременно готовился к выходу в плавание и второй отряд, сформированный для научных изысканий в Северном ледовитом океане. Оба отряда — южный Беллинсгаузен и северный Васильева — должны были отправиться в плавание в один и тот же день и пронести русский флаг в высокие широты Южного и Северного полушарий. Пока Васильеву и Шишмареву предстояло «искать прохода по северную сторону Северной Америки и, обойдя оную Западным океаном, возвратиться в Россию», Беллинсгаузену и Лазареву предписывалось проникнуть на своих кораблях возможно далее на юг и осмотреть те части Южного океана, в которых никто еще до них не бывал. В тех же районах, которые уже посещались ранее, следовало «обозреть острова, коих не видали прежние мореплаватели».

Для успешного плавания во льдах деревянные подводные части кораблей обшивались медными листами, которые, по мнению адмиралтейства, могли предохранить корабли от давления льдов. На корабли свозились продукты, дрова, комплектовалась команда. В конце



Ф. Ф. Беллинсгаузен

июня 1819 года все четыре корабля, входившие в состав обоих отрядов, были готовы к отплытию. 4 июля оба отряда покинули кронштадтский рейд.

Беллинсгаузен и Лазарев были бесспорно образованными и опытными моряками. Еще гардемаринами они прошли практическое обучение в английском флоте, оба совершили по кругосветному плаванью, оба участвовали в шведско-русской войне 1808 года.

Они прошли хорошую школу в русском флоте и привыкли самостоятельно командовать кораблями. Однако ни тот, ни другой не были учеными-естествоиспытателями и не могли возглавить научную часть экспедиции. Поэтому в плавание были назначены специалисты-ученые: «натуралисты» Мершенс из Галля и Кунце из Лейпцига. Они должны были взойти на борт ко-

раблей в Копенгагене. Кроме того, в экспедиции приняли участие русский астроном, профессор Казанского университета Симанов и член Академии художеств в Петербурге живописец Павел Михайлов.

Но в Копенгагене Беллинсгаузен постигло жестокое разочарование: иностранные ученые не явились, и экспедиция оказалась без научного состава. По этому поводу Беллинсгаузен замечает: «Мы всегда сожалели и теперь сожалеем, что не было позволено идти с нами двум студентам по части естественной истории, из русских, которые сего желали, а предпочтены им неизвестные иностранцы».

Волей-неволей русским капитанам и их офицерам пришлось взять на себя и научную сторону экспедиции. Надо им отдать должное: они приложили к этому все усилия и достигли значительных результатов, несмотря на неполноту их знаний в области естественных наук.

Благополучно пройдя через Атлантический океан, «Восток» и «Мирный» прибыли в Рио-де-Жанейро, откуда должна была начаться собственно экспедиционная работа.

В инструкции, врученной морским министром капитану Беллинсгаузену, предписывалось после обозрения островов Георгия и Сандвичевой Земли «пуститься к югу и.. продолжать свои изыскания до отдаленнейшей широты, какой только он может достигнуть; употребить всевозможное старание и величайшее усилие для достижения сколько можно ближе к полюсу, отыскивая неизвестные земли, и не оставить сего предприятия иначе, как при непреодолимых препятствиях».

«Ежели под первыми меридианами, под коими он пустится к югу, усилия его останутся бесплодными, то он должен возобновить свои покушения под другими, и не упуская ни на минуту из виду главную и важную цель, для коей он отправлен будет, повторяя сии покушения ежечасно, как для открытия

земель, так и для приближения к Южному полюсу».

С наступлением лета в Южном полушарии корабли 22 ноября покинули Рио-де-Жанейро и устремились к югу вдоль восточного побережья Южной Америки. Беллинсгаузен предполагал именно здесь проникнуть «сколько можно ближе к полюсу» и затем двигаться на восток вдоль кромки льдов.

Пройдя острова Южной Георгии и Валлиса, впервые нанесенные на карту Куком, русские моряки уточнили съемку, сделанную их предшественником. При этом был обнаружен небольшой скалистый островок, не отмеченный на карте Куком. Беллинсгаузен назвал остров именем Анненкова, одного из офицеров «Мирного». Двигаясь далее к югу и войдя в плывучие льды, корабли увидели еще три острова, не нанесенные Куком на карту. Вновь открытую группу из трех островов Беллинсгаузен назвал именем маркиза де-Траверсе — русского морского министра. Однако все эти острова находились в районе, хорошо обследованном Куком, и их открытие не внесло ничего нового в науку, лишь уточнив поверхностную съемку, сделанную за сорок четыре года до этого Куком. Это же относится и к Земле Сандвича, положение которой уточнил Беллинсгаузен. Он установил, что Земля Сандвича является не одним большим островом, как то предполагал Кук, а группой небольших островков.

3 января 1820 года корабли русской экспедиции прошли мимо самой южной, известной в ту пору земли, открытой Куком. Это был остров Южный Туле, лежащий под 59° 26' южной широты. Интересно отметить, что этот остров расположен на полградуса дальше от Южного полюса, нежели Ленинград от Северного.

Есть ли еще земля к югу от этой широты? Вот основной вопрос, который интересовал русских мореплавателей.

По мнению Кука, дальше к югу простирался бесконечный океан, за-

битый пловучими льдами, медленно дрейфующими над Южным полюсом. Существовало еще и другое предположение: лед образует неподвижное мертвое поле, покрывающее, как корой, всю Антарктическую область.

Кук, не обнаруживший нигде за Полярным кругом землю, разрушил старое представление о большой Южной земле, древней Австралии. Но факты противоречили этому мнению Кука. Огромные пресные айсберги материкового происхождения, гигантские осколки сползающих в море ледников свидетельствовали если не о наличии большого Антарктического материка, то во всяком случае о существовании отдельных крупных островов. Русские моряки, выполняя данную им инструкцию, должны были высказать, справедливо ли мнение Кука. Их корабли переступили за Южный полярный круг.

Однако льды не дали возможности кораблям проникнуть далее 69° южной широты. Следуя вдоль кромки льда на восток, пользуясь каждым удобным случаем, чтобы проникнуть по возможности южнее, Беллинсгаузен и Лазарев прошли всю южную часть Атлантического и Индийского океанов в таких широтах, в каких до них не плавал еще ни один корабль. Тем не менее землю им обнаружить не удалось.

В связи с окончанием антарктического лета кораблям надо было уходить в более низкие широты. Антарктическую зиму предполагалось провести в Австралии, куда и направили свой путь корабли. С каждым днем зима давала себя чувствовать все более и более. Сырость насквозь пропитала корабли. Офицерские каюты приходилось просушивать раскаленными пушечными ядрами. Начинал ощущаться недостаток в свежих продуктах и дровах.

В первых числах марта на небе загорелось исключительное по своей яркости полярное сияние. Русские матросы были поражены, впервые увидев это явление. «Го-



М. П. Лазарев

рит небо и уже недалече!» — воскликнул один из них в испуге.

Корабли повернули на северо-восток. Они разлучились и продолжали свое плавание к Австралии на расстоянии 4—6° по широте друг от друга, чтобы охватить обследованием возможно более широкую полосу в неведомых районах Индийского океана.

29 марта «Восток» на сто тридцатый день после отплытия из Рио-де-Жанейро бросил якорь в порту Жаксон, как назывался тогда Сиднейский залив в Австралии. Через несколько дней сюда же прибыл и «Мирный». Начался капитальный ремонт судов после тяжелого ледового плавания.

Приведя в порядок корабли и дав отдых утомленному экипажу, Беллинсгаузен решил использовать зимние месяцы для исследования южных тропических районов Тихого океана, очень мало известных в ту пору. Здесь русским морякам открылось благодарное поприще для «обретения» новых островов. Так в далеком Тихом океане появились острова Ермолова, Волконского, Кутузова, Чичагова и др. Всю группу Беллинсгаузен назвал

островами «Российян»². Однако капитаны торопились вернуться в Австралию. Они не забывали об основной задаче экспедиции — исследовании южных полярных областей. Им предстояло повторить попытку пробиться за Полярный круг в поисках новых земель, которые не удалось обнаружить в прошлогоднем плавании.

«Хотя обретение островов еще неизвестных весьма лестно для каждого мореплавателя и вообще способствует распространению географических сведений, при всем том, не желая на пути к порту Жаксон найти на новые обретения, дабы они нас не задержали, я спешил в сей порт для приготовления шлюпов к настоящей цели нашей, т. е. к плаванию в Южном океане», — так писал Беллинсгаузен в своем дневнике.

10 сентября корабли бросили якорь в порту Жаксон.

С наступлением лета шлюпы снова устремились на юг. Погода стояла прескверная. Несмотря на льды, окружавшие корабли, «колебание шлюпа было так велико, что мы не варили и похлебки». Мрачность и пасмурность были постоянными спутниками кораблей, а плывущие льдины огромных размеров, которые Беллинсгаузен называл «ледяные острова», заставляли моряков быть все время настороже, чтобы не натолкнуться на одну из них.

Отряд уходил все дальше на восток, а вопрос о наличии земли за Полярным кругом оставался еще невыясненным. Льды зорко охраняли тайну Антарктиды. Уже было пройдено около трех четвертей земной окружности в высоких южных широтах, причем кораблям несколько раз удавалось проникнуть за Полярный круг, а море кругом оставалось попрежнему пустынным.

Лишь в январе 1821 года, в разгар антарктического лета, льды

стали податливее. Кораблям снова удалось продвинуться до 69° южной широты, но сплоченные льды снова оттеснили их обратно к северу.

10 января, во второй половине дня, на горизонте показалось чернеющее пятно. Экипажи обоих кораблей высыпали на палубы и ванты, пристально вглядываясь в даль. По мере приближения пятно увеличивалось в размере, принимая очертания гористого берега. Когда уже с неопровержимой ясностью можно было установить, что это действительно земля, которую второй год тщетно разыскивали русские моряки, восторг их был неопишем.

Вновь открытая под 69° южной широты земля оказалась небольшим высоким островом в 9,5 мили длины и 4 мили ширины. Торосистая ледяная кайма помешала русским кораблям подойти вплотную к берегу. Но осмотр земли с кораблей не оставлял у Беллинсгаузена никаких сомнений в том, что это остров. «Ежели бы хотя малейшее было сомнение, что сей берег не остров, а составляет только продолжение материка, — замечает Беллинсгаузен, — я непременно осмотрел бы оный подробнее, ибо ничто не препятствовало сего исполнить».

«Я назвал сей остров высоким именем виновника существования в Российской Империи военного флота, остров Петра Великого», — пишет Беллинсгаузен.

Открытие острова вселяло новые надежды в русских моряков и толкало Беллинсгаузена на дальнейшие поиски земель. Действительно, через семь дней была обнаружена вторая земля, получившая название «Берега Александра».

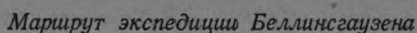
«Я называю обретение сие берегом, — поясняет Беллинсгаузен, — потому что отдаленность другого конца к югу исчезла за предел зрения нашего».

Только недавно (в 1935 году) удалось установить, что «Берег Александра» является островом,

² Эти названия не привились на мировых картах. Архипелаг известен сейчас под названием Таумоту или Паумоту (Низменные).

архипелаг Новой Шотландии (современные Южные Шетландские острова, к югу от мыса Горн). Известие об открытии нового архипелага за 60° южной широты дошло до Беллинсгаузена еще в Сиднее. Так как корабли русской экспедиции находились значительно южнее, нежели плавал Смит, открывший архипелаг Новой Шотландии, Беллинсгаузен решил обследовать неизвестные острова с юга.

Беллинсгаузен предполагал, что он первый проник к южным берегам архипелага, поэтому обнаруженные им новые острова в юж-



ной части этой группы он назвал русскими именами. Так появились на карте острова Бородино, Малый Ярославец, Смоленск, Полюк и другие³. Однако Беллинсгаузен ошибся. У этих островов уже хозяйничали американские зверопромышленники, хищнически истреблявшие котиков, которыми изобиловали берега архипелага.

В тесных проливах между островами корабли русской экспедиции встретили небольшой американский бот. Прибывший по приглашению Беллинсгаузена на борт «Востока» капитан Пальмер сообщил, что Смит, открывший год тому назад острова Новой Шотландии, успел убить уже 60 тысяч котиков, а вся их компания, промышляющая на островах, собрала за один сезон до 80 тысяч котиновых шкур.

Закончив обследование архипелага, русские корабли двинулись к островам Южной Георгии, откуда два года тому назад они начали свое кругосветное плавание в южных широтах. 3 февраля 1821 года «Восток» и «Мирный» замкнули круг своего плавания вокруг Антарктиды. В этот день корабли пересекли линию своего пути, начатого здесь в декабре 1819 года. Беллинсгаузен приказал число «3 февраля» считать два дня подряд, чтобы привести в соответствие корабельное исчисление с истинным календарем.

Замкнув кругосветное плавание, русские корабли сделали небольшую остановку в Рио-де-Жанейро и вернулись на родину. «В шесть часов утра 24-го июля⁴ достигли Кронштадта, салютовали крепости и стали на якорь на самом том месте, с которого отправились в путь», — заканчивает Беллинсгаузен описание своего плавания.

Плавание Беллинсгаузена и Лазарева заставило географов пересмотреть «куковскую» концепцию об отсутствии земли за Юж-

ным полярным кругом и толкнуло будущих мореплавателей заняться поисками того, что лишь нащупали русские капитаны.

В семидесятых годах прошлого столетия знаменитый немецкий географ Петерманн так писал о заслугах русских капитанов: «До Беллинсгаузена царило во всей силе мнение английского мореплавателя Кука, что приблизиться к Южному полюсу дальше, чем то сделал он, Кук, нет никакой возможности, что за рубежом, которого достиг Кук, нечего искать, нечего открывать. Этому многозначительному решению величайшего мореплавателя своего времени осмелился пойти наперекор русский капитан... Он бесстрашно пошел против вышеуказанного решения Кука, царившего во всей силе в продолжение пятидесяти лет и успевшего уже прочно укрепиться. За эту услугу имя Беллинсгаузена можно прямо поставить наряду с именами Колумба, Магеллана, Джемса Росса и других... которые шли своим самостоятельным путем и потому были разрушителями преград к открытиям, которыми обозначаются эпохи». К этой характеристике трудно что-либо прибавить.

Русские корабли находились в плавании 751 день, из которых только 224 они провели в портах и на якорных стоянках. За это время было пройдено около 90 тысяч километров пути и обследовано 214 тысяч квадратных миль поверхности земного шара. В течение 122 дней русские корабли находились южнее шестидесятой параллели; за это время они прошли 242 градуса по долготе, из них 41 градус — за Южным полярным кругом.

Покойный академик Ю. М. Шокальский писал о плавании Беллинсгаузена: «Беллинсгаузен совершил беспрецедентное плавание на слабых судах, непревзойденное и доньше. Очевидно, такое большое протяжение пути в высоких широтах дало возможность обстоятельно описать эти воды. Поэтому и

³ Эти названия не удержались на современных картах.

⁴ 1821 года.

до сих пор плавание Беллинсгаузена не потеряло своего научного значения, да никогда и не потеряет, так как всегда будет служить источником для сравнения с современными условиями в тех широтах».

Успеху этого замечательного плавания в значительной мере содействовали личные качества обоих капитанов — Беллинсгаузена и Лазарева, их отвага, опытность и решимость, а главное, повседневная забота о личном составе экспедиции. Несмотря на все трудности плавания, заболевания среди экипажа носили единичный характер. Человеколюбивое отношение к матросу было в ту пору не в почете в русском флоте. Поэтому один из современников Беллинсгаузена⁵ с удивлением отмечает, что «во время кругосветного плавания к южным полярным странам, продолжавшегося два года, не был ни единый матрос наказан телесно». Надо знать нравы, царившие в русской армии и флоте при Александре I и его ближайшем соратнике Аракчееве, чтобы оценить всю «необычайность» такого плавания.

В придворных кругах передавался из уст в уста анекдот о «галантном» приеме, оказанном царем капитану Беллинсгаузену. Александр I, щеголявший порой «либерализмом», встретил капитана следующими словами: «Вы вернулись из далекого путешествия и, верно, устали. Садитесь, капитан». Однако, несмотря на высокую честь сидеть в присутствии царя, Беллинсгаузен в течение десяти лет не

мог опубликовать научные результаты экспедиции. Лишь в 1831 году вышла, наконец, книга Беллинсгаузена с подробным отчетом об историческом плавании на шлюпах «Восток» и «Мирный»⁶.

Дальнейшая жизнь и деятельность обоих капитанов имели мало общего с наукой. Но если их двухлетнее плавание вокруг Антарктиды оставило яркий след в землеведении и создало им мировую известность, то вся их последующая деятельность тесно связана с историей русского военного флота, в котором оба мореплавателя занимали впоследствии высокие командные должности.

Обоим морякам воздвигнуты памятники на средства, собранные по подписке во флоте. Памятник Беллинсгаузену с надписью «Нашему полярному мореплавателю Фаддею Фаддеевичу Беллинсгаузену» установлен в Кронштадте. В Севастополе воздвигнут памятник Михаилу Петровичу Лазареву.

Научная географическая мысль всего мира высоко оценила заслуги двух русских моряков, обнаруживших первую твердь за Южным полярным кругом. Та часть Южного полярного океана, где русская экспедиция открыла сто двадцать лет назад первые острова, примыкающие к Антарктиде, названа в память начальника экспедиции морем Беллинсгаузена. Это название можно найти на всех картах мира.

⁶ Полное название книги: «Двукратные изыскания в Южном Ледовитом Океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 1820 и 1821 гг. на шлюпах «Восток» и «Мирный».

По этому сочинению приведены все цитаты Беллинсгаузена в настоящей статье.

⁵ Вице-адмирал Ф. Нордман.





Л. ЗЕНКЕВИЧ

РАБОТА ПЛОВУЧЕГО МОРСКОГО НАУЧНОГО ИНСТИТУТА НА СУДНЕ „ПЕРСЕЙ“



16 марта 1921 г. был опубликован следующий декрет, подписанный Владимиром Ильичем Лениным:

1. В целях всестороннего и планомерного исследования северных морей, их островов, побережий, имеющих в настоящее время государственного-важное значение, учредить при Народном Комиссариате Просвещения Пловучий Морской Институт с отделениями: биологическим, гидрологическим, метеорологическим и геологическо-минералогическим.

2. Организованный при Народном Комиссариате 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 ВСНХ.

4. Районом деятельности Института определить Северный Ледовитый океан с его морями и устьями

рек, островами и прилегающими к нему побережьями РСФСР, 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. УЛЬЯНОВ (ЛЕНИН)**

Секретарь Л. ФОТИЕВА

Москва, Кремль
10 марта 1921 г.

Товарищ Ленин со свойственной ему прозорливостью указал советским ученым на необходимость всестороннего изучения и освоения далеких северных окраин нашей страны и омывающих их безбрежных морских просторов. В те годы, двадцать лет назад, уже

начался богатый успехами советский период освоения Арктики, изучения северных морей.

Подписанный В. И. Лениным декрет дал возможность вновь созданному Пловучему морскому институту твердо стать на ноги и приступить к постройке собственного судна.

В 1921 г. Пловучий морской научный институт провел свою первую экспедицию на ледокольном пароходе «Малыгин» (б. «Соловей Будимирович»). В больших каютных и салонных помещениях «Малыгина» удобно расположился довольно многочисленный состав экспедиции (32 человека). Здесь же были оборудованы просторные лаборатории: гидрологическая, биологическая, ихтиологическая, метеорологическая, гидрографическая и фотографическая. Условия, на которых был передан экспедиции «Малыгин», обязывали ее принять участие в хлебной экспедиции из устьев Оби и Енисея, произвести ледовую разведку и оказать, в случае надобности, помощь судам хлебной экспедиции.

Начальником этой первой экспедиции были И. И. Месяцев.

«Экспедицию, — писал в своем отчете т. Месяцев, — пришлось организовывать в тяжелых условиях хозяйственной разрухи. Много раз было так, что экспедиция то по тем, то по другим причинам чуть не срывалась. Только благодаря исключительной энергии всех участников экспедиции и в особенности молодежи удалось преодолеть все трудности. Поэтому отход в море, 11 августа в 21 час 40 мин., был так радостен для всех».

Пройдя горло Белого моря, экспедиция взяла курс на северо-восток. По 47-му меридиану «Малыгин» поднялся до 75° с. ш., а затем пошел вдоль берегов Новой Земли, стремясь обогнуть мыс Желания. Однако обогнуть Новую Землю «Малыгину» не удалось. Путь был прегражден мощными полярными льдами. Экспедиция по-

вернула на юг и вошла в Карское море через Карские Ворота.

Севернее острова Белого «Малыгин» попал в тяжелые льды, прижатые к острову северными ветрами. Две недели он безуспешно пытался вырваться из ледяного плена. Только когда южные ветры отжали льды, «Малыгин» смог продолжать путь на восток.

Дойдя до острова Диксон и встретив караван судов хлебной экспедиции, «Малыгин» двинулся в обратный путь. Однако изменившиеся ветры опять прижали льды к острову Белому и преградили путь экспедиции.

Вспоминая эту первую торговую операцию Северным морским путем и сравнивая ее с нынешними, видишь, каких громадных успехов достигли мы за двадцать лет работы на Севере.

Тогда о воздушной ледовой разведке еще только мечтали. Было очень много скептиков и даже противников, которые считали утопией возможность нормального плавания по Северному морскому пути.

В 1922 г. Морской научный институт экспедиций не проводил. Обработывались материалы экспедиции на «Малыгине» и строилось свое судно «Персей».

Инициатором строительства «Персея» был организатор Океанографического института профессор коммунист И. И. Месяцев. Кипучая энергия этого человека и умение собирать вокруг себя крепкий коллектив работающей с энтузиазмом молодежи обеспечили успех дела.

Строительство судна протекало в трудных условиях.

Корпус «Персея» начал строить в Онеге в 1919 г. промышленник Могучий. Строилось судно по норвежским чертежам зверобойных судов известным на Севере строителем деревянных судов В. Гостевым. Судно это предназначалось для зверобойного промысла в северной части Баренцева моря. По своим обводам и креплениям «Персей» приспособлен для плавания в тяжелых льдах.



Профессор И. И. Месяцев, директор Пловучего морского научного института, инициатор строительства судна «Персей»

К моменту восстановления в Архангельске советской власти корпус «Персея», так и не законченный, был сначала закреплен за Северной научно-промысловой экспедицией ВСНХ, а затем 10 января 1922 г. постановлением СТО передан Морскому научному институту.

7 ноября 1922 г., в день пятой годовщины Октябрьской революции, на «Персее» был поднят советский флаг. Архангельский губисполком телеграфировал в Москву: «Совнарком Ленину, ВЦИК Калинин, Наркомпрос Покровскому: Пловучий морской научный институт в Архангельске сегодня, в день пятой годовщины Октябрьской революции, закончил постройку и оборудование научного судна «Персей». «Персей» одно из лучших научных судов в мировом масштабе. Отмечаем глубокую сознательность и любовь к делу рабочих и руководителей. С сегодняшнего дня советский «Персей» начинает работу в северных морях. Это большая победа на фронте науки».

1 февраля 1923 г. на «Персее» был поднят экспедиционный флаг — созвездие Персея на синем фоне.

Недостроенный, заваленный коврами и уже начавший плесневеть пустой корпус «Персея» в течение одного года был превращен в прекрасно оборудованное экспедиционное судно с электричеством, ваннами, многочисленными лабораториями и уютными каютами.

Оборудование «Персея» — это настоящая, «живая хронология» Северного морского флота. В 1916 г. от взрыва затонул в устье Двины морской буксир «Могучий». В 1922 г. он был поднят, и его машина, пролежавшая на дне шесть лет, была установлена на «Персее».

Почти все разоружавшиеся военные и коммерческие суда дали «Персею» свою дань из различных частей своего оборудования. Нередко старые моряки, посещающие «Персей», обнаруживали на нем давно знакомые им по другим кораблям предметы: то вьюшку, то

иллюминаторы, то электрическую люстру. Кое-что было не совсем впору маленькому судну. Красивый и мощный рев гудка не соответствовал сравнительно скромным размерам «Персея», иллюминаторы были немного великоваты, но все же «Персей» вышел на редкость крепким судном. Уже не за горами его двадцатилетний юбилей, и никогда «Персей» не сдавал и не отказывался от работы, хотя переживал немало тяжелых минут за свою долгую трудовую жизнь.

«Персей» — паровая двухмачтовая шхуна, с подсобной парусностью. Длина его по палубе — 41,5 м, ширина — 8 м, осадка с грузом — 4 м, водоизмещение — 550 т, мощность машины — 360 индикаторных сил, наибольшая скорость — 8 миль. Для плавания во льдах по всей длине судна поставлена дубовая ледовая обшивка. Команда судна — 24 человека, мест для научных сотрудников — 18—19.

В жилых каютах немного тесновато, но зато «Персей» располагает прекрасными лабораторными помещениями. Семь отдельных лабораторий помещаются в надпалубных рубках.

Палуба «Персея» снабжена многочисленными электрическими, паровыми, ручными лебедками и вьюшками, а за последнее время еще вертикальным и горизонтальным эхолотами. Это дает возможность проводить сложные работы без большой затраты времени.

Ледовые и мореходные качества «Персея» очень высоки: он прекрасно выносит сжатие льдов, а во время движения легко взбирается на льдины, хорошо их давит и раздвигает. Даже при самом большом волнении «Персей» не заливадается водой, а качка его спокойная и медленная.

Еще в 1935 г. народный комиссар пищевой промышленности А. И. Микоян отметил в специальном приказе большую исследовательскую работу, сделанную на «Персее» в течение 50 арктических экспедиций в пределах Баренцова,

Карского, Белого и Гренландского морей.

Теперь «Персеем» проведено уже 84 экспедиции. Девять раз он вел работы в шпицбергенских водах, причем один раз почти полностью обошел Шпицбергенский архипелаг с севера, а другой раз целиком обошел большой остров этого архипелага. Пять раз «Персей» подходил к Земле Франца-Иосифа и двенадцать раз работал у берегов Новой Земли.

В 1927 г. «Персей» обогнул Новую Землю, идя из Карского моря — с востока на запад, а в 1932 г. обогнул ее, идя с запада на восток. Три раза «Персей» вел работы в Карском море; три экспедиции на нем проходили в Белом море. На западе «Персей» доходил почти до Гренландии, а вдоль побережий Европы — до южных Ловфотенских островов, где обнаружил и изучал места нереста мурманской сельди.

За 84 плавания «Персей» прошел в общей сложности почти 200 тыс. км (приблизительно пять земных экваторов) и находился в плавании около 2 000 дней, т. е. почти шесть лет.

Самые продолжительные экспедиции длились по два месяца, предельный маршрут равнялся 7 000 км. За 18 лет плаваний на «Персее» работало в общей сложности около 1 000 научных сотрудников и студентов.

«Персею» приходилось сотни миль проходить в тяжелых полярных льдах, и только один раз его форштевень и дубовая обшивка потребовали ремонта. Тяжелых аварий не было ни разу. Лишь дважды по выходе из Кольского залива «Персей» попадал в настолько тяжелый шторм, что ему приходилось возвращаться. Во время четырнадцатой экспедиции весь путь от мыса Желания до Мурманска «Персею» из-за недостатка угля пришлось пройти под парусами.

За 84 экспедиции на «Персее» сделано 5 525 станций (в среднем по 66 станций за рейс), на прове-

дение которых затрачено свыше 10 тыс. рабочих часов.

До 1929 г. базой «Персея» был Архангельск, откуда невозможно было проводить зимние экспедиции¹. С 1930 г. база была перенесена в Кольский залив. Благодаря этому стали возможны зимние рейсы, и работа «Персея» приобрела круглогодичный характер. 12 из его 84 экспедиций приходится на самое темное время полярной ночи (ноябрь—февраль). Кто бывал в этих зимних рейсах, тот хорошо помнит, в каких тяжелых условиях приходилось работать. В любую погоду, прорезая туман и мрак по-

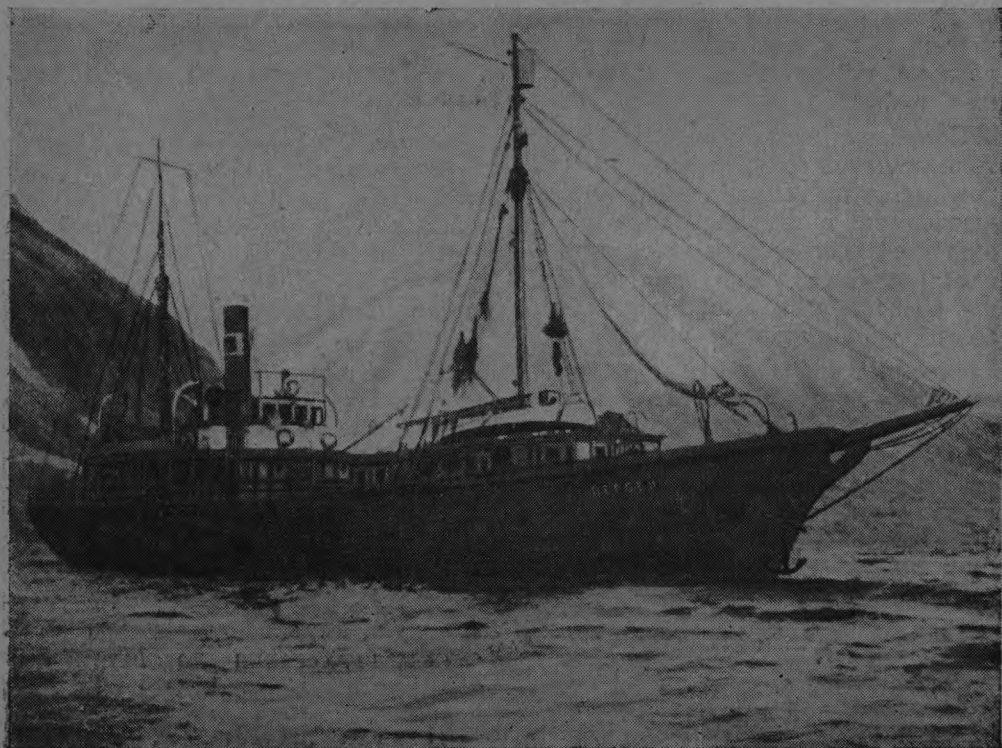
лярной ночи светом своего прожектора, преодолевал «Персей» тысячи километров. Сотрудники экспедиции работали при больших морозах, под пронизывающими ветрами, когда палуба, приборы, одежда и руки покрывались льдом. Не оставался работой и 7—8-балльный шторм.

84 экспедиции «Персея» — это упорный, настойчивый исследовательский труд, это пример крепкой воли, энтузиазма и дисциплины советской молодежи и их руководителей.

Собранные в экспедициях материалы давали основные представления об океанографии, как комплексной науке, и о морских водоемах, как объектах этой науки. Такая установка, положенная в основу работы, обусловила максимальную полноту океанографических исследований, производившихся на «Персее», и помогала увязывать между собой отдельные разделы работы.

¹ В 1930 г. к Морскому научному институту была присоединена Мурманская биологическая станция, и возник Государственный океанографический институт.

В 1933 г. ГОИН был соединен с Всесоюзным институтом морского рыбного хозяйства и был создан Всесоюзный институт рыбного хозяйства и океанографии. «Персей» перешел в ведение Полярного филиала этого института.



Экспедиционное судно Пловморница «Персей» в Маточкином Шаре в 1927 г.

Исследования, проводившиеся на «Персее», обслуживали и другие проблемы: климатологию, навигационное дело, рыбную промышленность.

Постоянными разделами исследовательской работы на «Персее» были: метеорология, гидрофизика, гидрология, гидрохимия, геология, биология и ихтиология.

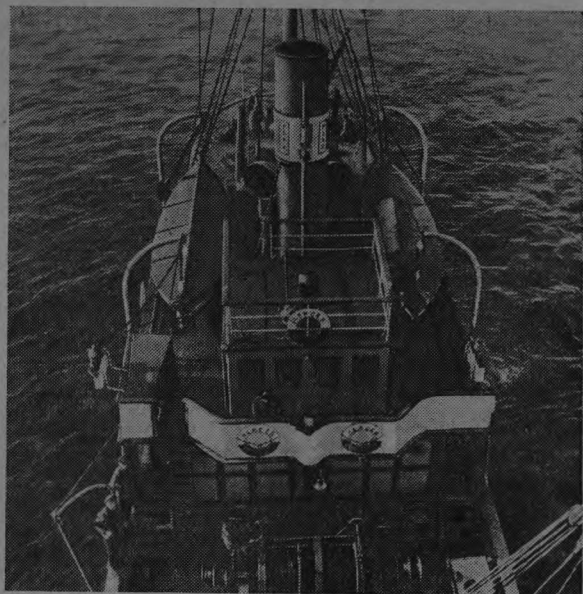
В небольшой статье трудно осветить все разнообразие научных результатов персеевских экспедиций. Отметим лишь важнейшие достижения.

Участники экспедиций изучили динамику вод Баренцова моря. Представление о нем, как о «проточном» водоеме, уступило место схеме общего циклонического вращения вод. Это подтверждает и динамическая карта моря. Получена полная картина баланса и горизонтальной и вертикальной циркуляции вод Баренцова моря, а также изменений его теплового режима за ряд лет. Разработаны методы прогноза его ледовитости.

Ледовая разведка, проводившаяся на «Персее», дала много ценного для понимания ледового режима северной и восточной частей Баренцова моря. О ледовом покрове Баренцова моря сложилось представление как о местном явлении, мало связанном с полярным паком центральных частей Полярного бассейна.

Установлена взаимосвязь между распределением льдов в отдельных районах и распределением грунтов. Оба эти явления зависят от существующей системы течений. Обнаружено и исследовано явление внутренних волн, исследован промежуточный холодный слой, а также характер обмена вод через проливы: Шпицберген—Земля Франца-Иосифа и Земля Франца-Иосифа—Новая Земля.

Гидрофизические исследования



«Персей» в Баренцовом море в 1931 г. (вид с мачты)

дали количественное выражение влагооборота и теплооборота поверхности Баренцова моря.

Многие промеры глубин, сделанные на «Персее», легли в основу первых советских навигационных карт Баренцова моря. Кроме того, по данным геологических и биологических работ «Персея» были составлены промысловые батиметрические карты основных промысловых районов и справочники к ним.

Впервые в СССР была разработана полная методика изучения положений дна моря, классификация и номенклатура грунтов, принятая сейчас Гидрографическим управлением и рядом других учреждений. Геологические работы дали возможность выяснить динамику моря в геологическом аспекте, так как закономерности количественного состава грунтов являются очень чувствительной, чрезвычайно характерной проекцией всех процессов, совершающихся в море.

Гидрохимические исследования «Персея» впервые дали полную картину распределения и режима химических факторов, а также су-

точных и сезонных изменений гидрохимических факторов в море (в первую очередь в связи с явлениями продукции фитопланктона).

Биологические исследования — изучение бентоса, планктона и бактериального населения моря — уже с 1924 г. проводились строго количественными методами. Эти исследования дали полную картину количественного распределения растительных и животных организмов и зависимость его от тех или иных факторов среды. Благодаря этим исследованиям впервые на северных морях частично была решена проблема биологической продуктивности. Большое внимание уделялось изучению питания промысловых рыб.

Исследованиями, проведенными на «Персее», обнаружена закономерность между гидрологическим режимом и биологическими явлениями в Баренцовом море. Выяснено значение вертикальной циркуляции и распределения явлений «полярного фронта».

На «Персее» была выработана методика промысловой разведки. Были обнаружены промысловые скопления рыбы у острова Колгуева и далеко от него на восток, почти до острова Вайгач, а также по восточным склонам шпицбергенского мелководья и дальше на восток, до северных склонов центрального мелководья. Систематические научно-промысловые исследования «Персея» в течение ряда лет помогли выяснить сроки и степень концентрации промысловых рыб во всех основных промысловых районах.

В последние годы работами на «Персее» была в основном разрешена важнейшая для рыбного промысла Севера сельдяная проблема. У Лофотенских островов были найдены места нереста мурманской сельди.

Результаты исследовательских работ «Персея» представляют большую научную ценность. Не менее ценна и методика, которая вырабатывалась на «Персее» за восемнадцать лет по всем разделам его работы. Начиная с образцов экспеди-

ционных записей и журналов и кончая методикой классификации грунтов, количественного анализа питания рыб и составления динамических карт, большинство методических навыков «Персея» переняли для своей практики многие научные учреждения.

Важным достижением «Персея» является воспитание многочисленных кадров молодых океанографов всех специальностей, получивших на «Персее» рабочие навыки. 84 рейса «Персея» — это целый практический океанографический вуз для советской молодежи по всем разделам изучения моря.

Наследие «Персея» — это прочные и глубоко заложенные основы советской океанографии.

На основании работ на «Персее» составлено несколько руководств. Вышли книги: В. Шулейкина — «Физика моря», Н. Зубова — «Морские воды и льды»; подготавливаются к печати книги: М. Кленовой — «Геология моря», Л. Зенкевича — «Фауна морей СССР» и С. Буревича — «Химия моря».

После Октябрьской революции «Персей» был первым советским исследовательским кораблем, появившимся в 1923 г. в высоких широтах (если не считать экспедиции на «Малыгине» в 1921 г.) и у берегов Земли Франца-Иосифа.

Памятны и обе первые экспедиции «Персея» на Шпицберген в 1924 и 1925 гг. После многолетнего перерыва, и впервые после революции, русский экспедиционный корабль появился в шпицбергенских водах. Подходя в 1924 г. к Шпицбергену с юго-востока, «Персей» получил первое ледовое крещение: около 500 миль он прошел среди льдов. Оба года «Персей» работал в забитом льдами Стурфиорде и заходил на западную сторону Шпицбергена, вплоть до Кингс-бая.

В 1927 г. «Персей» проводил большие исследования в Карском море и обошел Новую Землю с севера, идя с востока на запад. Появление экспедиционных судов у мы-

са Желания в то время было довольно редким явлением.

Много рейсов в высокие широты совершал «Персей». Во время пятидесятой экспедиции в 1935 г. «Персей» выходил далеко на запад в Гренландское море, к острову Ян-Майен и на север от Шпицбергена.

Не раз бывали в плаваниях «Персея» тяжелые моменты, когда судно, казалось, было на волосок от гибели. Три раза вблизи береговых скал при сильной волне и ветре в сторону берега стальной трос наматывался на винт. Два раза спасались, успев поставить паруса. В третий раз «Персея» в самую критическую минуту спасло мужество двух студентов. Они нырнули в ледяную воду под винт и руками разматывали трос.

Всей тяжестью трудовые будни «Персея» ложились на плечи прекрасной советской молодежи, отдававшей любимому делу свои силы и юношеский энтузиазм. Самые тяжелые рейсы, самые трудные минуты плаваний скрашивались ее бодростью и весельем.

Много песен сложено на «Персее». Их умели и любили петь в

свободную минуту. Особенной любовью пользовался гимн «Персея»:

На звездном поле воин юный
С медузой страшною в руках,
С ним вместе нас ведёт фортуна,
И чужд опасности нам страх.

В тумане слышен вой сирены,
И плещут волны через борт,
Слепит глаза морская пена,
А все ж у нас на румбе норд.

Пусть шторм нас девять дней швыряет
И гнет нам в ключья кливера —
Мы путь на север направляем,
Тверда штурвального рука.

Со всех сторон стеснились льдины,
Грозят «Персея» раздавить.
Дрожит весь корпус. Миг единый,
Еще удар — и путь открыт.

И гордый вымпел пусть «Персея» —
Рой звезд и неба синева —
Над всем полярным миром реет
Сегодня, завтра и всегда...

Теперь «Персей» уже старик. Не за горами двадцатилетний юбилей его славной работы на пользу советской науки.

Участники многочисленных экспедиций на «Персее» честно выполнили задание Владимира Ильича Ленина и вложили свою лепту в дело изучения Советской Арктики.





К ИСТОРИИ АРКТИЧЕСКИХ КОРАБЛЕЙ

Р. МАРКОВ

ЛЕДОКОЛ „И. СТАЛИН“

(Краткое изложение плаваний)

Корабль



Наш ледокольный флот строился до революции на иностранных заводах, преимущественно в Англии. Но в двух судовых паспортах советских ледоколов, в графе «место постройки», значится «СССР». Это наши линейные ледоколы «И. Сталин» и «Л. Каганович» — первенцы отечественного ледоколостроения.

Заложенные почти одновременно в 1936 г., оба ледокола строились два года. Ледокол «И. Сталин» — на заводе им. Серго Орджоникидзе (б. Балтийский завод) в Ленинграде. Он был спущен на воду 13 августа 1937 г. и вступил в эксплуатацию 23 августа 1938 г. Ледокол «Л. Каганович» строился на заводе им. А. Марти в Николаеве и вступил в строй кораблей советского ледокольного флота в январе 1939 г.

Оба корабля однотипны. Их прообразом явился наш крупнейший ледокол «Красин». Но конструкторская мысль советских инженеров внесла исправления в устаревшие чертежи «Красина». Новые советские ледоколы оказались не только прочнее и больше «Красина», но и значительно лучше оборудованы для жизни и научной работы в Арктике.

Особое внимание было уделено прочности корпуса корабля.

Корпус ледокола «И. Сталин» обшит стальными клепаными листами толщиной в 20—25 мм. В тех местах, где корабль соприкасается со льдом, создан «ледовый по-

яс». Обшивка здесь двухслойная, толщиной в 35—40 мм.

Шпангоуты корабля сделаны из толстых стальных балок — швеллеров. Расстояние между шпангоутами нигде не превышает 64 см. В тех местах, где лед может оказать прямое давление на борты корабля, шпангоуты поставлены еще чаще.

Пять водонепроницаемых палуб раскладывают корабль в продольном направлении на «этажи», а сварные поперечные переборки образуют изолированные отсеки. Таким образом гарантируется непотопляемость корабля, даже если льды повредят двойное дно или борт и вода зальет два нижних отсека.

Наибольшая длина ледокола составляет 106,6 м, а ширина — 23,1 м. Наибольшая осадка — 9,15 м при общей высоте борта 12,61 м. Таким образом, при полной нагрузке только одна четверть корабля возвышается над водой. При этих условиях водоизмещение ледокола (количество вытесняемой им воды) составляет 11 000 т, а полезная нагрузка (дедвейт) 4 470 т.

Три главные паровые машины обслуживаются девятью котлами. Каждая машина работает на свой гребной винт диаметром в 4,4 м. Общая мощность всех трех машин — около 10 000 лошадиных сил.

Из 4 470 т полезной нагрузки корабля около 4 000 т приходится на уголь и воду и только 500 т остается на долю всех прочих грузов и команды. Грузов, в прямом смысле этого слова, на ледоколе и не бывает. На нем нет даже грузового трюма. Основное назначение ледокола — проводка караванов по трассе Северного морского пути. На судне все подчинено

этому основному назначению. Вот почему около 90% полезной нагрузки корабля приходится на долю угля и воды.

16 люков, обслуживаемые четырьмя электрокранами, готовы поглотить и упрятать в недрах бункеров около 3 000 т угля. Нормальный запас пресной воды для котлов составляет 1 000 т, которые содержатся в междудонном пространстве и специальных бортовых цистернах. Кроме того, на каждом борту имеется по три креновых цистерны, наполняя или опорожняя которые можно добиться выравнивания судна при крене.

Трудно перечислить все специальные технические устройства и оборудование ледокола «И. Сталин». Достаточно сказать, что корабль рассчитан на длительное изолированное плавание в Арктике и вынужденную зимовку.

Флагман может также оказывать любую техническую помощь бедствующему во льдах судну. Неудивительно поэтому, что в оборудование корабля входит все, чего достигла современная техника судостроения. Ледокол несет на себе целую флотилию различных спасательных и служебных судов.

Десятки механических насосов не только перекачивают и откачивают огромные массы воды на самом ледоколе, но приспособлены также и для откачки воды с бедствующего судна. Точно так же на соседнее судно может быть передан и пар из котлов ледокола, энергия его электростанции и вода из его цистерн.

Для тушения пожаров как у себя, так и на другом бедствующем судне флагманский корабль может выбросить под огромным давлением 460 т воды в час. Для тушения пожаров в угольных трюмах может использоваться пар.

Прекрасные мастерские, оборудованные различными станками и сложным механическим инструментом, способны произвести серьезный ремонт на самом ледоколе и оказать первую помощь нуждающемуся в нем судну. Специальное водолазное оборудование ледокола обеспечивает также подводный осмотр и ремонт кораблей.

Электроэнергию для нужд ледокола вырабатывает станция из трех агрегатов, общей мощностью в 125 киловатт, расположенная в кормовом машинном отделении. Однако при зимовке пользоваться такой мощной станцией нецелесообразно. Для этого на верхней палубе существуют еще два вспомогательных агрегата: в 12 киловатт и ручной, аварийный в 6 киловатт.

Мощная радиостанция связывает ледокол с внешним миром. Станция обеспечивает прямую двустороннюю связь корабля, находящегося в далекой Арктике, даже с Москвой. Длинноволновые и коротковолновые передатчики, приемники, радиотелефон и трансляционный узел занимают обширное помещение в надстройке на верхней палубе. Весь корабль прекрасно радиофицирован.

Внутренняя связь на ледоколе осуществляется специальными служебными телефо-

нами и звонковой сигнализацией. Кроме того, судовая АТС на пятьдесят номеров обслуживает различные помещения корабля.

В распоряжении судоводителей ледокола находятся сложнейшие электронавигационные приборы — совершеннейшие достижения человеческого гения.

Экипаж ледокола состоит из 142 человек. Кроме того, на борту корабля могут удобно расположиться еще 15 человек экспедиционного состава.

Жилые помещения на корабле устроены совершенно иначе, нежели на его примере — «Красине», где вся команда размещена в общих кубриках. На флагмане советских арктических морей 125 человек команды живет в удобных четырехместных каютах. Комсостав корабля и члены экспедиции располагаются в одноместных и двухместных каютах, прекрасно отделанных и обставленных.

Кают-компания, столовая команды, красный уголок и библиотека отделаны орехом, карельской березой. Стильная мебель, выполненная по специальным моделям, вполне гармонирует с отделкой стен. Столовая команды может быть легко превращена в кинозал. Экран и звуковая киноаппаратура всегда к услугам моряков. Все помещения отапливаются центральным отоплением, освещаются электричеством, вентилируются сложной вентиляционной системой.

Для жизни во время зимовки могут быть использованы кают-компания, столовая, красный уголок, лазарет. Они расположены на жилой палубе и прекрасно изолированы от внешней стужи. Кроме того, в кормовой части судна на главной палубе оборудован для жилья утепленный обширный твиндек.

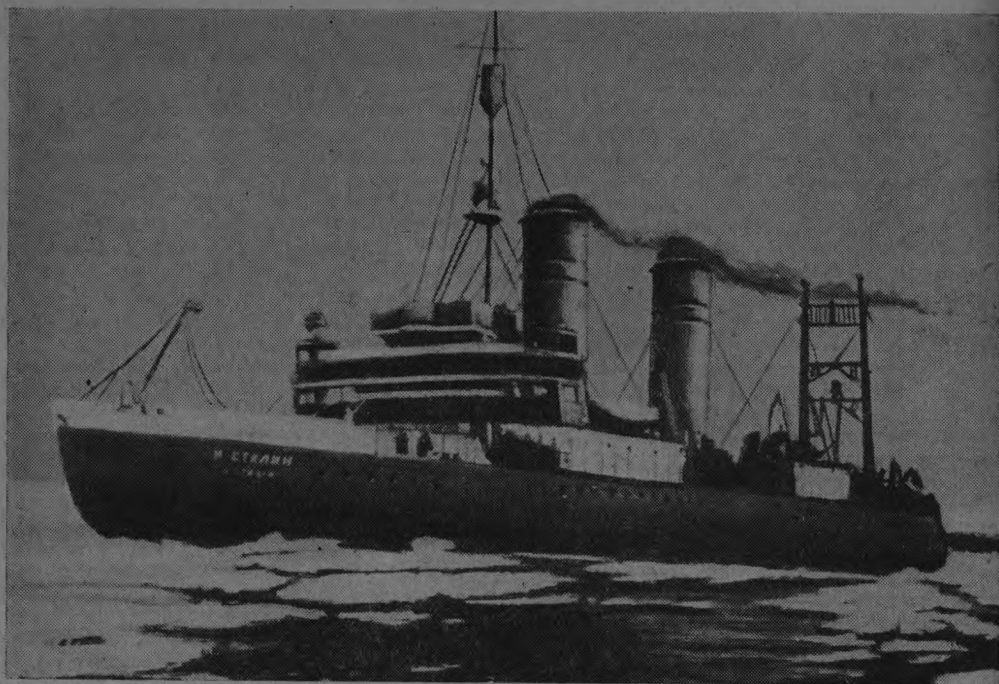
Запасы провизии хранятся в специальном носовом трюме. Здесь установлены рефрижераторы, обеспечивающие длительное хранение свежего мяса, рыбы, масла, овощей.

Таков корабль, вступивший 23 августа 1938 г. в строй советского арктического флота, подлинный властелин льдов, первенец советского ледоколостроения — «И. Сталин».

Испытание льдом

В то время, когда ледокол «И. Сталин» принимался специальной комиссией в эксплуатацию, в далекой Арктике, за 83° с. ш. происходила жестокая схватка людей и кораблей с природой. «Ермак» пробивался сквозь льды и туманы к дрейфующему каравану. На рассвете 28 августа ледокол подошел к трем зимовавшим кораблям, чтобы вывести их на чистую воду.

Схватка «Ермака» со льдами длилась около двух суток. «Ермак» потерял два винта, но все же «Малыгин» и «Садко» были благополучно выведены к кромке льда. «Седов» со сломанным рулем по-



Флагманский ледокол арктического флота «И. Сталин»

прежнему остался в плену. Потеряв винты, «Ермак» не смог ему помочь.

Когда вечером 29 августа радио принесло в Москву весть, что «Седов» с экипажем в 15 человек остался во льдах, решено было сделать еще одну попытку освободить дрейфующий корабль.

Ледокол «И. Сталин» покинул Ленинград, обогнул Скандинавский полуостров и стоял в полной готовности у стенки Мурманского порта.

6 сентября 1938 г. начался первый ледовый рейс нового ледокола под командой капитана Воронина. Выйдя из Мурманска, флагман взял курс на восток, к морю Лаптевых, где «Седов» продолжал в одиночестве свой дрейф.

Ледокол вышел в рейс в полной боевой готовности. В его бункерах лежало 3 200 т угля, в кладовых хранился двухлетний запас продовольствия. Пройдя в Карское море, флагман, легко форсируя льды пролива Вилькицкого и помогая по пути встречным судам, двигался к морю Лаптевых. На соединение с ним шел ледорез «Литке», закончивший проводку Ленского каравана. В случае если бы флагману удалось пробиться к «Седову», «Литке» должен был взять на буксир потерявшее управление судно и отвести его в один из портов.

В море Лаптевых уже наступила зима. Над океаном с каждым днем все больше и больше сгущался мрак полярной ночи. Температура держалась на несколько градусов ниже нуля. Ледяные многолетние поля сковывались молодым льдом. Часто

валил густой снег, покрывавший ровной пеленой льды. Ледокол, легко преодолевая лед, двигался на восток.

20 сентября, в 14 часов 35 минут, на широте $79^{\circ}21'$ и $142^{\circ}14'$ в. д. произошла встреча во льдах с ледорезом «Литке». В этот же день оба корабля двинулись на север к «Седову».

Выпавший снег «замаскировал» молодой лед, через который легче было бы пробиться к «Седову». Теперь его уже невозможно было отличить от старого, многолетнего льда. Разводя встречались все реже и реже. Флагман шел «напролом», форсируя ударами с разбега тяжелые многолетние льдины.

Медленно продвигались в тумане корабли, ориентируясь на пеленги, подаваемые с «Седова». Но соблюдать прямое направление на радиосигналы было невозможно. Огромные ледяные поля сомкнулись в непроходимое препятствие. Там, где еще несколько дней тому назад были разводья, образовались мощные торосы, еще менее доступные ледоколу, нежели ледяные поля. Несмотря на то, что машины флагмана не могли развить проектной мощности, корабль сокрушал льды с невероятной силой и упорно пробивался на север.

В полдень 22 сентября ледокол «И. Сталин» достиг 83 -й параллели на долготе $146^{\circ}23'$. До «Седова» оставалось менее 50 миль. Однако форсировать дальше лед, атакуя его в лоб, было рискованно. Ледокол, несмотря на свою мощь, мог сам попасть в ледяную ловушку. Тогда

капитан Воронин предпринял обходный маневр. Он попытался обойти район сплошного торосистого льда с востока. Но и здесь десятибалльные льды преградили дорогу. Пробыть в такой обстановке дальше — значило обречь новый ледокол и его спутников на зимовку. Оставалось либо ожидать изменений в состоянии льда, либо возвращаться обратно. Капитан Воронин запросил по радио Москву. Учитывая тяжелую ледовую обстановку, в которой оказались ледоколы, низкую температуру воздуха и позднее время для продолжения арктической навигации, Главное управление Северного морского пути приказало капитану Воронину прекратить операцию по выводу «Седова» и вместе с «Литке» возвращаться в Мурманск.

23 сентября флагман повернул на юг. Если ему не удалось вывести «Седова» из дрейфа, то свое ледовое испытание корабль сдал на «отлично». Еще ни одно судно в мире не достигало в зимних условиях 83-й параллели, находясь в свободном плавании. Все механизмы корабля работали безотказно. Экипаж флагмана проявил себя как великолепно слаженный, дисциплинированный коллектив, самоотверженно боровшийся за успех предприятия. Никто в ту пору не мог предвидеть, что встреча флагманского ледокола с «Г. Седовым», не удавшаяся во время первого испытательного плавания флагмана, состоится почти через полтора года на противоположном конце Ледовитого океана, куда неуклонно уносили льды дрейфующего «Седова».



Капитан ледокола «И. Сталин» М. П. Белоусов

Первая коммерческая навигация

Приближалась весна. В Москве собрался XVIII съезд партии. Он обсуждал сталинский план третьей пятилетки. Все отрасли народного хозяйства страны получили четкие перспективные планы. Получил задание и Главсевморпуть. Оно было кратко, но исчерпывающе ясно:

«Превратить к концу третьей пятилетки Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль, обеспечивающую плановую связь с Дальним Востоком».

Навигация 1939 г. должна была показать, способен ли арктический флот нашей страны справиться с задачей, возложенной на него XVIII съездом партии.

В мартовские дни, когда съезд выносил

свои решения, предопределившие на пять лет работу Главсевморпути, ледокол «И. Сталин» еще стоял «на родине», у стенки судостроительного завода им. Серго Орджоникидзе в Ленинграде. Его младший брат — ледокол «Л. Каганович» — уже бороздил в это время воды Индийского и Тихого океанов на пути к Владивостоку. Новый ледокол, принятый в январе 1939 г. в эксплуатацию, спешил южными морями к своему будущему постоянному месту работы — в Восточном секторе Арктики. В навигацию 1939 г. ледоколы «И. Сталин» на западе и «Л. Каганович» на востоке должны были совместной работой обеспечить «плановую» связь в Дальнем Востоком». План третьей сталинской пятилетки вступал в действие.

23 июля флагман покинул Мурманск, начав свою первую коммерческую навигацию. Кораблем командовал опытный ледовый капитан М. Белоусов. На борту находился начальник морских операций Герой Советского Союза И. Д. Папанин.

У Югорского Шара стояли два «иностранца». Они шли за лесом в Игарку и ждали ледокола, который смог бы провести их через забитый льдами пролив и юго-западную часть Карского моря. Ледокол пошел вперед через Югорский Шар, прокладывая дорогу иностранным судам. Работа оказалась не из легких даже для флагмана арктического флота. Только в конце июля иностранные суда оказались на чистой воде и самостоятельно пошли к Диксону.

В первую декаду августа флагман проводил караваны и отдельные суда вокруг мыса Челюскина на восток, через забитый льдами пролив Вилькицкого. За десять дней флагман трижды прошел через пролив, проведя в общей сложности 15 судов. В последнем рейсе, когда пришлось проводить караван в 11 судов, флагману помогал «Ермак».

Выведя третий караван на чистую воду восточнее мыса Челюскина, флагман начал готовиться ко второму этапу навигации — проводке сквозного каравана на восток.

14 августа флагман, пополнив запасы угля с «Пинег» у островов Комсомольской Правды, вышел в Тикси, куда прибыл через три дня. В ту же ночь он во главе каравана из четырех судов двинулся к проливу Дмитрия Лаптева, где предстояла встреча с остальными судами во главе с «Моссоветом».

19 августа произошла эта встреча арктической армады. У пролива Лаптева собралось 10 судов, которые нужно было провести в Тихий океан. На помощь флагману подошел ледорез «Литке». В этот же день караван вошел в пролив и двинулся на восток под проводкой «Литке». Взяв курс на север, ледокол обогнул Ляховские острова и 20 августа прошел проливом Санникова в Восточно-Сибирское море.

Не торопясь, двигался флагман на восток, постоянно наблюдая за караваном судов, совершающих сквозной рейс. Однако льды в Восточном секторе Арктики были значительно менее сплочены, чем на западе, и караван, проведенный «Литке» через пролив, дальше самостоятельно пробивался к Тихому океану. Флагману так и не пришлось прийти ему на помощь.

Обогнув 26 августа мыс Дежнева, флагман вошел в Тихий океан, пройдя весь Северный морской путь. 27 августа он бросил якорь в бухте Провидения, а на следующий день в бухте Угольной.

Однако арктическая навигация подходила к концу и следовало потопралившись, чтобы успеть вернуться в Мурманск. До сих пор такое предприятие не удавалось еще ни одному судну. Ледокол «И. Сталин» должен был первым доказать возможности двойного сквозного рейса за одну навигацию. Поэтому, не задерживаясь в бухте Угольной, флагман в тот же день вышел в бухту Провидения, а 30 августа начал свой обратный рейс Северным морским путем.

По пути на восток ледокол разминувшись с флагманом Восточного сектора Арктики «Л. Каганович», успешно проводившим первую навигацию в Чукотском и Восточно-Сибирском морях. Только на обратном пути, когда ледокол «И. Сталин» зашел 3 сентября в Певек (Чаунская губа), там его приветствовал гудками «Л. Каганович». Два ледокола-близнеца впервые стояли рядом.

12 сентября флагман пришел в порт Диксон. Со дня выхода из Мурманска его котлы еще ни разу не чистились, а уголь он брал лишь один раз — у островов Комсомольской Правды, почти месяц тому назад. Теперь флагман стал на чистку котлов и бункеровку. Коммерческая работа была закончена, но флагману предстояло провести еще небольшой научно-исследовательский рейс в Карском море, в который он отправился 21 сентября.

Навигация подходила к концу. Ледовитый океан пустел. 104 судна, бороздившие в этом году моря Советской Арктики, уже покинули ледовые воды и находились в надежных портах. Все перевозки грузов и пассажиров были завершены. 28 сентября ледокол, закончив научно-исследовательские работы в Карском море, вернулся в Мурманский порт. Двойной рейс флагмана, совершенный им в 1939 г., навсгда войдет в историю освоения Арктики.

Со времени плавания «Сибирякова» много судов повторили сквозное плавание за одно лето, но ни одному из них еще не удавалось осуществить за навигацию полный рейс в оба направления. А между тем только такая система движения судов в Арктике обеспечивает планомерную связь с Дальним Востоком. Ледокол «И. Сталин» впервые доказал возможность такого плавания, выполняя текущую, повседневную работу лидерного ледокола по проводке караванов и отдельных судов через лед.

Весь огромный путь от Мурманска до бухты Угольной в Беринговом море и обратно флагман прошел почти без всяких затруднений, как подлинный властелин Арктики, как хозяин ледовых морей. Корабль обнаружил превосходные качества, а его команда показала, чего могут добиться советские люди, вооруженные первоклассной техникой.

Зимний рейс

После окончания навигации 1939 г. все механизмы корабля подверглись тщательному осмотру. Кончался гарантийный срок. Специальная комиссия от завода им. Орджоникидзе совместно с представителями Главсевморпути изучала годовую работу ледокола. Все замеченные в эксплуатации дефекты устранялись совместными усилиями завода и экипажа.

13 ноября капитан Белоусов собрал экипаж и сообщил собранию, что, по решению правительства, корабль должен находиться в трехсуточной готовности к выходу в почетный и ответственный рейс. Несмотря на это, экипаж совместно с ра-

бочими завода им. Орджоникидзе должен был продолжать ремонтные работы, необходимые для спокойного плавания.

Хотя цель этого необычного зимнего рейса в Арктику капитаном официально не объявлялась, вряд ли на судне был хотя бы один человек, не знавший, куда и зачем, снаряжается ледокол. Только через месяц, когда в Мурманск прибыли из Москвы члены экспедиции во главе с т. Папаниным, журналисты и кинооператоры, было впервые объявлено, что ледокол «И. Сталин» идет в высокие широты, на встречу дрейфующему «Седову».

Флагман советского арктического флота должен был проникнуть во льды Гренландского моря, подойти к дрейфующему кораблю, взять его на буксир, вывести из льдов и доставить в Мурманск. Учитывая скорость дрейфа «Седова», находившегося 14 декабря за 83° с. ш., можно было предположить, что встреча судов состоится где-то между 80° и 81° с. ш. В эти высокие широты должен был отправиться ледокол «И. Сталин» в условиях полярной ночи, арктических штормов и сплоченных январских льдов.

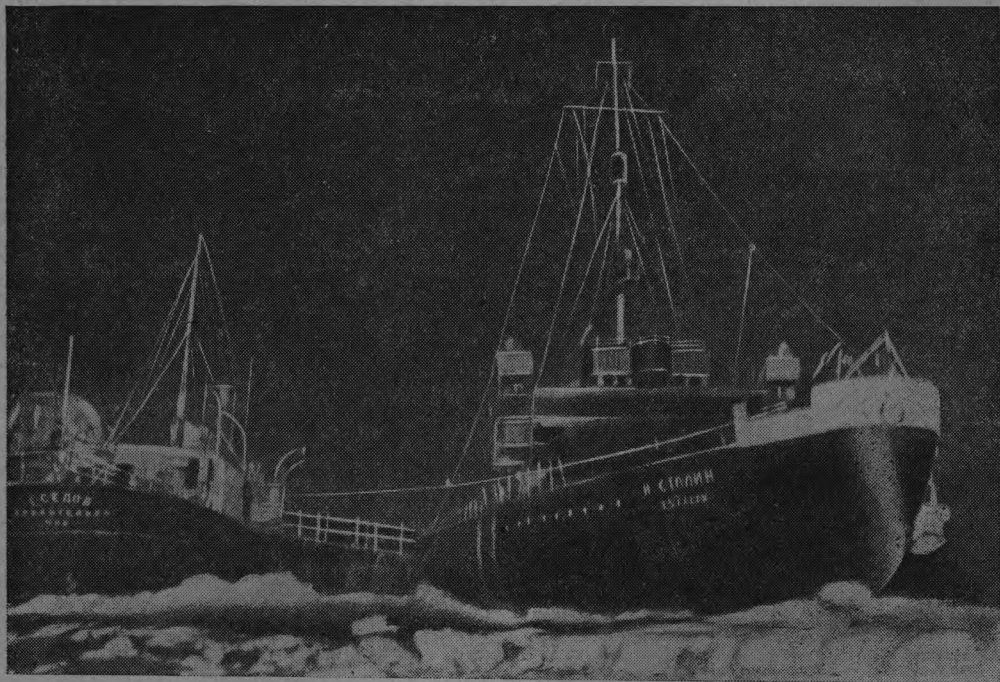
Утром 15 декабря корабль покинул Мурманск и вышел в Баренцovo море. С первых же часов плавания ледокол попал в свирепый шторм. Постепенно нарастая, шторм достиг 11 баллов.

Шесть суток пробивался флагман через шторм и шурпу к Шпицбергену. Сви-

репые волны Баренцова моря покрыли судно толстым слоем льда. Они смыли с палубы катер и бочки с бензином, сломали фальшборт и покалечили капитанский мостик. Экипаж героически боролся с разбушевавшейся стихией.

Только когда судно приблизилось к берегам Шпицбергена, шторм несколько стих. Приведя в порядок разгромленную бурей палубу, флагман вошел во льды северо-западнее Шпицбергена.

23 декабря ледокол «И. Сталин» пересек 80-ю параллель и вошел в тяжелые льды. Находясь в 130 милях от «Седова», флагман установил с ним прямую радиосвязь. В этот же день состоялся первый радиотелефонный разговор между т. Папаниным и т. Бадигиным. Когда на ледоколе «И. Сталин» и на «Г. Седове» из репродукторов слышались голоса разговаривающих, казалось, что корабли сблизятся через несколько дней. Однако 26 декабря, достигнув 80°32' с. ш., ледокол встретил сплоченные ледяные поля без малейших разводьев. Десятибалльный многолетний лед достигал толщины 2,5 м. Пробиваться дальше не имело смысла, несмотря на то, что до «Седова» оставалось всего 84 мили. Чтобы преодолеть это расстояние и возвратиться обратно, потребовалось бы такое количество угля и пресной воды, которым ледокол не располагал. Командование флагмана приняло решение прервать глубокую разведку, спуститься к югу и зайти в Баренцбург за новым запасом угля.



13 января 1940 г. ледокол «И. Сталин» подошел к дрейфующему ледокольному пароходу «Г. Седов»

Фото Д. Дебазова

В первый день нового года ледокол «И. Сталин» снова покинул Баренцбург, пополнив свой запас угля на 1 000 т. Начался второй этап операции — подход к «Седову».

Ледокол пробивался вперед ценой невероятных усилий, борясь за каждый метр, приближавший его к цели. Через каждые два часа флагман сносился с «Седовым», с которым была налажена постоянная радиотелефонная связь.

Ледовые поля окончательно сжало. Ни малейшей трещинки, ни одной лазейки не оставалось в скованном океане. Всякая попытка продвинуться в такой обстановке была бы не только тщетной, но и грозила нанести серьезные повреждения флагману. Решили переждать. Выжидательная тактика полностью себя оправдала. 12 января задул сильный северный ветер. Сжатие прекратилось, сплошные ледяные поля на глазах превращались в обломки. 13 января в 7 часов 10 минут утра ледокол «И. Сталин» двинулся на последний штурм. Через пять часов флагман стал в 10 м от «Седова».

Так была выполнена первая часть сталинского задания. Дрейф «Седова» был закончен. Теперь перед флагманом стояла вторая, не менее трудная задача — вывести «Седова» из льдов и благополучно доставить его в Мурманск. Проверив состояние корпуса и машины «Седова», ледокол «И. Сталин» 16 января взял легендарный корабль на буксир. Начался обратный путь на родину.

21 января флагман и «Седов» были радостно встречены горняками Шпицбергена, первыми советскими людьми, приветствовавшими героические корабли. Началась спешная погрузка угля, необходимого для похода через Баренцovo море, а 24 января ледокол «И. Сталин» и «Г. Седов» покинули Баренцбург и устремились к берегам родины.

Невиданный зимний рейс в Арктику флагмана советского ледокольного флота, продолжавшийся 45 дней, был закончен. 29 января ледокол «И. Сталин» и опекаемый им «Г. Седов» пришвартовались к стенке Мурманского порта. Вторая часть сталинского задания была также с честью выполнена. За блестящее выполнение этого задания ледокол награжден правительством орденом Ленина.

Беломорская операция и навигация 1940 г.

Только три дня отдыхал ледокол в Мурманске после труднейшего зимнего рейса. Необходимо было произвести чистку котлов, изрядно поработавших во льдах Гренландского моря. И когда 15 освобожденных седовцев уже находились на пути к Москве, капитан Белоусов снова вывел корабль в штормовой океан. На этот раз ледокол «И. Сталин» держал курс в Белое море.

Зима 1940 г. была необыкновенно суровой. Морозы доходили до 50 градусов. Белое море было забито льдом. Такой тяжелой ледовой обстановки не наблюдалось здесь с 1929 г. Ледокол плывал здесь три месяца. Только в начале мая флагман вернулся в Мурманск и стал на осмотр и ремонт.

К очередной арктической навигации 1940 г., до которой оставалось не больше двух месяцев, ледокол должен был подготовиться в кратчайший срок. Неудивительно поэтому, что ремонт проводился самыми ударными темпами.

17 июля флагман вышел из Мурманска, начав вторую коммерческую навигацию. Его путь лежал через Баренцovo море к Маточкину Шару, куда должен был подойти и караван судов, нуждающихся в проводке на восток.

Вся юго-западная часть Карского моря была забита льдом. Через Югорский Шар и Карские Ворота проводка судов была крайне затруднена. Об этом сообщил «Литке», который еще раньше прошел через южные проливы в Карское море. Закрыт был и путь через Маточкин Шар. Поэтому ледокол, оставив караван, пошел вдоль западных берегов Новой Земли, чтобы определить проходимость участка от Русской Гавани до мыса Желания и далее в обход Новой Земли с севера. Впервые за свою двухлетнюю жизнь ледокол «И. Сталин» обогнул самый северный мыс Новой Земли и остановился в бухте Поспелова. Путь вокруг Новой Земли оказался вполне проходимым и для транспортных судов, которые прошли его вслед за флагманом. Затем, во главе трех судов, он направился к югу через Карское море, держа курс на Диксон.

В ночь на 31 июня ледокол «И. Сталин» и «Литке», во главе первого каравана из 10 судов, вышли с Диксона на восток.

В навигацию 1940 г. льды оказались чрезвычайно сплоченными. Вдоль побережья моря Лаптевых они были и вовсе непроходимы. Поэтому, обогнув 6 августа мыс Челюскина, флагман повел караван наперерез через море Лаптевых, придерживаясь параллели мыса Челюскина. Суда все время двигались через тяжелые семи-десятибалльные льды. Только за 125⁰ в. д. путь оказался свободным. Благополучно выведя караван на чистую воду, ледокол «И. Сталин» и «Литке» тем же путем вернулись обратно навстречу судам второго каравана. Так же ледоколы провели и этот караван до 125-го меридиана.

Совместная работа двух ледоколов значительно облегчала проводку судов. Но вскоре им пришлось расстаться: «Литке» ушел работать в Хатангский залив, а ледокол «И. Сталин» один вернулся на запад за третьим караваном, который он проводил уже без помощника.

К этому времени суда двух первых караванов успели уже разгрузиться и ждали флагмана, чтобы следовать за ним обратно, на запад. Во главе каравана балласт-

ных судов флагманский корабль вернулся в Карское море.

Навигация подходила уже к концу, а юго-западная часть моря Лаптевых все еще оставалась необслуженной из-за тяжелых льдов. Между тем строительство в бухте Кожевникова крайне нуждалось в лесоматериалах, которые должны были прибыть из Игарки. Ледокол «И. Сталин» должен был провести корабль вдоль восточного берега Таймырского полуострова. Встретив в архипелаге Норденшельда пароход «Миронич», пруженный игарским лесом, флагман в четвертый раз обогнул мыс Челюскина и благополучно привел судно в Хатангский залив. Пока «Миронич» разгружался в бухте Кожевникова, ледокол не терял даром времени. Он принял на борт грузы со «Сталинграда», который никак не мог подойти к острову Встречному, обложенному тяжелыми льдами. Подойдя к острову, ледокол на шлюпках переправил грузы для полярной станции и вернулся за «Мироничем», в бухту Кожевникова.

Выведа транспорт в Карское море, флагман в ожидании дальнейших распоряжений стоял у Диксона.

Зима входила в свои права. Судов в Арктике уже почти не оставалось. Навигация заканчивалась. Только несколько транспортов, идущих из Енисея на запад,

задержались в Енисейском заливе. Выход в море был забит сплоченными льдами.

12 октября ледокол «И. Сталин» был вызван в Енисейский залив. Совместно с ледоколами «Ленин» и «Литке» флагман проложил путь на запад транспортным судам.

После окончания Енисейской операции, последней в навигацию 1940 г., совсем опустели моря Советской Арктики. В арктических водах не оставалось больше ни одного судна. Флагман, выполнив все задания, получил возможность вернуться в свой порт. Пройдя через Маточкин Шар в Баренцово море, ледокол 20 октября пришел в Мурманск.

Так протекает жизнь корабля, флагмана арктических морей. Его жизнь еще очень коротка, но с первых же дней своего существования ледокол и его команда показали миру невиданные образцы навигационного искусства. Два похода ледокола к дрейфующему «Седову» навсегда войдут в историю Арктики.

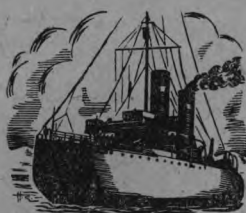
Но и в своей повседневной, будничной работе ледокол успевал за две коммерческие навигации проявить себя с самой лучшей стороны.

Для людей корабля — высокая честь водить судно, носящее имя великого Сталина. С этим именем связаны все победы нашей страны, на любых фронтах — хозяйственных, военных, культурных.

ЗНАМЕНАТЕЛЬНЫЕ ДАТЫ В ЖИЗНИ КОРАБЛЯ „И. СТАЛИН“

Дата	С о б ы т и е	Где произошло
23 октября 1935 г.	Закладка ледокола на судостроительном заводе им. Серго Орджоникидзе	Ленинград
13 августа 1937 г.	Спуск корабля на воду	Ленинград
23 августа 1938 г.	Корабль принят комиссией в эксплуатацию	Ленинград
6 сентября 1938 г.	Ледокол выходит в первый, пробный рейс на помощь дрейфующему „Г. Седову“	Мурманск
22 сентября 1938 г.	Ледокол „И. Сталин“ достигает предельной широты, не доходя до „Седова“ на 50 миль, и поворачивает на следующий день обратно на юг	Море Лаптевых — 83° с. ш. и 146° 23' в. д.
2 июля 1939 г.	Испытание ледокола после заводского ремонта	Ленинград
23 июля 1939 г.	Выход ледокола в первую коммерческую навигацию	Мурманск
27 августа 1939 г.	Ледокол заканчивает проход Северным морским путем с запада на восток	Бухта Провидения, Берингово море
30 августа 1939 г.	Начало обратного рейса с востока на запад	Бухта Провидения
3 сентября 1939 г.	Встреча ледокола „И. Сталин“ с ледоколом „Л. Каганович“	Певек, Чаунская губа
28 сентября 1939 г.	Возвращение из обратного рейса с востока на запад	Мурманск
15 декабря 1939 г.	Выход ледокола на помощь „Г. Седову“	Мурманск

Дата	С о б ы т и е	Где произошло
26 декабря 1939 г.	Достижение непроходимых льдов и возвращение за углем в Баренцбург	Гренландское море, на 80°32' с. ш.
1 января 1940 г.	Ледокол выходит вторично из Баренцбурга навстречу „Г. Седову“	Баренцбург
3 января 1940 г.	Огни ледокола „И. Сталин“ впервые замечены на „Седове“	Гренландское море
6 января 1940 г.	Огни „Г. Седова“ впервые замечены на ледоколе „И. Сталин“	”
13 января 1940 г.	Ледокол „И. Сталин“ вплотную подходит к „Седову“	”
16 января 1940 г.	Ледокол „И. Сталин“ начинает буксировку „Г. Седова“	”
21 января 1940 г.	Прибытие обоих кораблей к Шпицбергену	Баренцбург
24 января 1940 г.	Корабли выходят в дальнейший путь	”
29 января 1940 г.	Ледокол „И. Сталин“ и „Г. Седов“ возвращаются на родину	Мурманск
2 февраля 1940 г.	Ледокол уходит в плавание в Белое море	”
3 февраля 1940 г.	Опубликование правительственного указа о награждении ледокола „И. Сталин“ орденом Ленина	Москва
2 мая 1940 г.	Возвращение ледокола из беломорской экспедиции для текущего ремонта	Мурманск
17 июля 1940 г.	Ледокол „И. Сталин“ выходит во вторую коммерческую навигацию на трассу Северного морского пути	”
20 октября 1940 г.	Возвращение из навигации 1940 г.	”





НОВЫЕ КНИГИ ОБ АРКТИКЕ И КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ

(Декабрь 1940 г.)

Антонов В. С. В низовьях Енисея (Опыт Усть-Журейской ледоисследовательской станции). М.—Л. Изд. Главсевморпути, 1940, 40 стр., с иллюстрациями. Цена 1 руб. Тираж 2 500 экз. (Политуправление Главсевморпути. Библиотека «Стахановцы Арктики», книжка 31).

В книжке рассказывается о работе экспедиции в устье реки Курейки, организованной в 1938 г. Арктическим институтом для изучения ледового режима реки Енисея и уточнения ее водного и теплового стока.

В конце книжки помещены воспоминания старого колхозника селения Курейки И. С. Солтыкова о пребывании здесь, в ссылке, Я. М. Свердлова и И. В. Сталина.

Введенский Н. В поисках Южного материка. Русская антарктическая экспедиция 1819—1821 гг. Л.—М. Изд. Главсевморпути, 1940, 127 стр., с иллюстрациями. Цена 5 р. 50 к. Тираж 10 000 экз.

Книга посвящена единственной русской антарктической экспедиции, которая проводилась под руководством выдающегося русского моряка, капитана-лейтенанта Ф. Беллинсгаузена. В первой и последней главах книги дается краткая история изучения Антарктики до и после экспедиции Ф. Беллинсгаузена.

Дубровский А. Н. Промысел песца. Перевод (с русского) А. Пыря. Л. Учпедгиз, 1940, 36 стр., с иллюстрациями.

Цена 40 коп. Тираж 700 экз., на ненецком языке.

Карелин Д. Б. Служба ледовых прогнозов. Л.—М. Изд. Главсевморпути, 1940, 60 стр., с иллюстрациями и 1 вкладным листом схем. Цена 1 р. 15 к. Тираж 3 000 экз. (Политуправление Главсевморпути. Библиотека «Стахановцы Арктики», книжка 39).

Книжка рассказывает о работе автора и Н. А. Волкова (сотрудников Арктического института) по обслуживанию в 1939 г. ледовыми прогнозами Восточного сектора Арктики. Первая часть говорит о работе на мысе Шмидта, вторая — о работе на ледоколе «Л. Каганович», совершившем в 1939 г. свой первый рейс по проводке судов в Восточном секторе Арктики.

Красильников П. А. Обстановка трассы Северного морского пути и рек Крайнего севера. М.—Л. Изд. Главсевморпути, 1940, 40 стр., с иллюстрациями и чертежами. Цена 1 р. 15 к. Тираж 2 500 экз. (Политуправление Главсевморпути. Библиотека «Стахановцы Арктики», книжка 34).

В книжке рассказывается о средствах обстановки трассы Северного морского пути. Приведены примеры из практики других морей СССР по оборудованию средствами ограждения.

Показана обстановка рек Крайнего севера. Приведены примеры из опыта обстановки других рек СССР. Говорится о задачах на ближайшее время.

Кузнецов Б. А., Русских А. П. и Соловьев Д. А. За улучшение качества пушно-мехового сырья на Крайнем севере. В помощь изучающим техникум. М.—Л. Изд. Главсевморпути, 1940, 104 стр., с иллюстрациями и чертежами. Цена в папке 3 руб. Тираж 6 000 экз.

В одиннадцати главах книги освещены следующие вопросы: строение пушной шкурки и ее химический состав; товарные качества пушной шкурки и их изменения; дефекты пушно-мехового сырья и способы их устранения; качественные показатели по видам пушно-мехового сырья Крайнего севера; как улучшить качество пушно-мехового сырья; рационализация техники охотничьего промысла; рационализация первичной обработки шкурок; хранение пушно-мехового сырья, упаковка его; учет качества сырья; организация работы по повышению качества пушно-мехового сырья.

Маржецкий В. Механический транспорт в Арктике. М.—Л. Изд. Главсевморпути, 1940, 104 стр., с иллюстрациями и чертежами. Цена в папке 3 руб. Тираж 5 000 экз.

Книга является первой попыткой систематизировать имеющийся материал о применении механического транспорта на Крайнем севере. В первом разделе книги автор дает краткий обзор транспортных средств Севера. Далее автор подробно излагает опыт применения автомашин в отдельных пунктах Советской Арктики. В последующих разделах книги автор делает некоторые выводы о возможности применения в Арктике машин разного типа, отмечая недостатки машин, выявленные при их эксплуатации, и указывает на необходимые изменения в конструкции применительно к условиям работы на Севере. Последняя глава книги содержит несколько практических советов водителям полярного транспорта.

Обследование пастбищных и промыслово-охотничьих угодий Крайнего севера с помощью самолета. Сборник статей (Труды Научно-исследовательского института полярного земледелия, животноводства и промыслового хозяйства. Серия «Оленеводство», вып. 12). Л. Изд. Главсевморпути, 1940, 112 стр., с иллюстрациями и 1 картой. Цена 7 руб. Тираж 650 экз.

В книге помещено шесть статей: 1) В. Н. Андреев. Разработка приемов воздушно-глазомерного обследования пастбищных и охотничье-промысловых угодий Крайнего севера. 2) Он же. Методика воздушно-глазомерного обследования оленьих пастбищ. 3) М. Н. Аврамчик и В. Н. Андреев. Эффективность работы при воздушно-глазомерном обследовании оленьих паст-

бищ. 4) Е. Н. Фрейберг. Опыт применения самолета в промыслово-биологической съемке. 5) С. Н. Фурсов. Характеристика местообитания песца на западном побережье полуострова Малый Ямал. 6) В. Н. Болдырев. Типы местообитания промысловых млекопитающих и птиц на полуострове Малый Ямал.

Папанин И. Д. На полюсе (изд. 2-е). М.—Л. Детиздат, 1940, 48 стр., с иллюстрациями. Цена в переплете 1 р. 25 к. Тираж 100 000 экз.

То же. Выпущено Ленинградским отделением Учпедгиза на эвенском языке. Цена в переплете 2 р. 50 к. Тираж 2 100 экз.

Книжка для детей дошкольного возраста об открытии Северного полюса и об историческом дрейфе станции «Северный полюс».

Радченко Г. П. и Шведов Н. А. Верхнепалеозойская флора угленосных отложений западной части бассейна реки Нижней Тунгуски. Под общей ред. проф. А. Н. Криштофовича (Труды Арктического научно-исследовательского института Главсевморпути, т. 157). Л.—М. Изд. Главсевморпути, 1940, 140 стр., с иллюстрациями, схемами и 14 вкладными листами иллюстраций, карт и таблиц. Цена 7 р. 50 к. Тираж 600 экз.

Основные разделы книги: Часть I. Общая: Краткий исторический очерк изучения района. Краткий геологический очерк. Систематическое описание растений верхнепалеозойской флоры западной части бассейна реки Нижней Тунгуски. К ревизии определения нижнетунгусских ископаемых растений, сделанного И. Шмальгаузенем. Общая характеристика нижнетунгусской верхнепалеозойской флоры. Распределение растительных форм по местонахождениям в западной части бассейна реки Нижней Тунгуски. Положение, занимаемое нижнетунгусской флорой среди других палеозойских флор Северной Евразии, и связь с ними. Сопоставление верхнепалеозойских отложений бассейна реки Нижней Тунгуски и Кузнецкого бассейна. Возраст верхнепалеозойской угленосной толщи района Нижней Тунгуски.

Часть II. Описание некоторых представителей нижнетунгусской верхнепалеозойской флоры. Библиография (80 назв.).

Районирование Советской Арктики по перспективам нефтеносности. Сборник статей: Д. К. Александров, А. К. Крылова, Н. И. Марковский, А. Е. Святловский. Под ред. проф. С. И. Миронова (Труды Арктического научно-исследовательского института Главсевморпути, т. 146). Л.—М. Изд.

Главсевморпути, 1940, 124 стр., с картами. Цена 7 руб. и карта 4 руб. Тираж 650 экз.

В книге помещены четыре статьи: 1) А. К. Крылова. Перспективы нефтеносности Урало-Новоземельской области. 2) Д. К. Александров. Перспективы нефтеносности Обь-Енисейской области. 3) Н. И. Марковский. Перспективы нефтеносности северных районов Енисейско-Ленской области. 4) А. Е. Святловский. Перспективы нефтеносности Восточного сектора Арктики. После каждой статьи дана библиография.

Сторожев Н. М. Гидрологическая работа на дрейфующих льдах. Л.—М. Изд. Главсевморпути, 1940, 44 стр., с иллюстрациями и картами. Цена 1 р. 50 к. Тираж 3 000 экз. (Политуправление Главсевморпути. Библиотечка «Стахановцы Арктики», книжка 24).

В книжке изложен опыт наблюдений над дрейфом льда и течениями, полученный автором во время зимовки на ледоколе «Ленин», дрейфовавшем с караваном судов в море Лаптевых в 1937—1938 гг.

Темерлин Г. Торговля в наследие Быков мыс. Л.—М. Изд. Главсевморпути, 1940, 28 стр., с иллюстрациями. Цена 75 коп. Тираж 2 000 экз. (Политуправление Главсевморпути. Библиотечка «Стахановцы Арктики», книжка 42).

Автор книжки в 1937 г. был командирован по путевке ЦК ВЛКСМ на работу в Арктику и направлен в наследие Быков мыс, который находится вблизи устья реки Лены, в Булунском районе Якутской АССР. В книжке описываются 14-дневный путь автора к месту назначения и его работа в торговом пункте Главсевморпути и по заготовкам пушнины.

Труды Комитета по вечной мерзлоте (Институт мерзлотоведения им. В. А. Обручева), т. X. М.—Л. Изд. Академии наук СССР, 1940, 136 стр., с иллюстрациями и графиками. Цена 11 р. 50 к. Тираж 800 экз.

Книга содержит четыре статьи: 1) Н. А. Цытович. Исследование упругих и пластических деформаций мерзлых грунтов. 2) Л. С. Хомичевская. О временном сопротивлении сжатию вечномерзлых грунтов и льда естественной структуры. 3) Л. А. Мейстер и П. И. Мельников. Определение сил смерзания грунта с деревом и бетоном и сопротивления сдвигу мерзлых грунтов в полевых условиях. 4) Н. А. Цытович. Некоторые механические свойства вечномерзлых грунтов Якутии.

Успенский В. Острова в океане. М.—Л. Детиздат, 1940, 48 стр., с иллюстрациями и картами. Цена 75 коп. Тираж 25 000 экз.

Книжка написана для детей среднего и старшего возраста и рассказывает о птицах за Полярным кругом, живущих на островах около Мурманского побережья.

Шипилов Ф. Объединенная работа аэрологов и метеорологов в бухте Тихой. Л.—М. Изд. Главсевморпути, 1940, 62 стр., с иллюстрациями и чертежами. Цена 1 р. 80 к. Тираж 2 000 экз. (Политуправление Главсевморпути. Библиотечка «Стахановцы Арктики», книжка 26).

Опыт объединения работы аэрологов и метеорологов в бухте Тихой в 1938—1939 гг. для изучения верхних слоев атмосферы методом радиозондирования и для других аэрологических и метеорологических работ.

Физическая карта Арктики. Масштаб 1:10 000 000; в 1 см—100 км. Рельеф гипсометрический. Составлена в Арктическом научно-исследовательском институте Главсевморпути А. П. Заварзиным, А. В. Павловой и О. Н. Степановой. Ред. Н. И. Любвин. М. Изд. Главного управления геодезии и картографии при СНК СССР, 1940, 83 × 90 см. В красках. Цена 7 р., наклеенная на полотно с люверсами—12 р., с палками—15 р. Тираж 25 000 экз.





ПО СТРАНИЦАМ ИНОСТРАННОЙ ПЕЧАТИ

ДЕСЯТИЛЕТНЯЯ ПРОГРАММА АРКТИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ



Под таким заголовком в «Трудах Американского философского общества» (за июнь 1940 г.) напечатан доклад, сделанный известным американским полярным исследователем Вильямом Стифансоном в Комитете по столетнему юбилею антарктической экспедиции Уилкса. Стифансон излагает свой обширный план исследовательских работ в Арктике. Речь идет об организации от 10 до 20 дрейфующих станций в разных пунктах Полярного бассейна, которые работали бы в течение 10 лет с учетом научного и организационного опыта Канадской арктической экспедиции 1913—1918 гг. (возглавлявшейся самим Стифансоном) и экспедиции Папанина 1937—1938 гг. Даем доклад Стифансона в сокращенном виде.

Папанинская экспедиция показывает, что даже самые крупные сухопутные самолеты могут без особенного риска садиться на паковый лед Арктики на любой из северных широт. И если четыре самолета в 1937 г. могли доставить на дистанцию в 500 миль 10 т груза, то уж, конечно, такая операция осуществима в 1940 г. или в одном из последующих годов.

Природа, рельеф и размеры полярного моря таковы, что, рассуждая практически, можно все его пространство покрыть сетью станций, причем ни один из полетов, необходимых для устройства таких станций, не будет труднее полета профессора Шмидта с острова Рудольфа к месту станции Папанина у полюса.

Опыт и знания, которыми мы распола-

гаем, убеждают нас в реальной осуществимости плана устройства в течение ближайшего года или двух, по меньшей мере, пяти (желательно десяти, пятнадцати или двадцати) наблюдательных станций на льду полярного моря, по 3—5 человек в каждой. Люди и грузы должны быть доставлены по воздуху на намеченные пункты в период времени между 1 января и концом марта, так как это лучшие летные месяцы в Арктике.

Одна из дрейфующих полярных станций должна находиться все время в одном определенном пункте, — я имею в виду географический Северный полюс.

Было принято думать — и я разделял это мнение, — что дрейф льда в районе полюса не превышает в среднем от полумили до мили в сутки. Для того чтобы оставаться в районе полюса, станция должна была бы в таком случае каждую неделю или каждые две недели передвигаться в сторону полюса. Однако наблюдения Папанина показали, что, по крайней мере, в некоторые годы дрейф достигает 2 и даже 3 миль в сутки и что, следовательно, каждые несколько дней полярной станции придется возвращаться к полюсу. По-моему, это будет одна из наиболее безопасных станций на всем пространстве полярного моря. Папанин оказался в опасности лишь тогда, когда льдина ушла далеко на юг.

Пространство между Северным полюсом и Исландией или между Северным полюсом и Шпицбергом не может быть рекомендовано для устройства станций, как слишком опасное. Следует организовать дрейфующую станцию на полпути между

островом Рудольфа и Северным полюсом. Точно так же следует учредить одну или две дрейфующие станции между Северным полюсом и советскими базами на Северной Земле. Далее, дрейфующие станции должны быть установлены между базами на Ново-Сибирских островах и островом Беннета с одной стороны и Северным полюсом — с другой. К северу от советской полярной станции на острове Врангеля необходимо установить две или три дрейфующие станции с таким расчетом, чтобы меридиан, соединяющий остров Врангеля с полюсом, был подразделен на три или четыре равные части. К северу от Барроу должны быть устроены, по меньшей мере, две станции, и еще две станции — севернее острова Креста (Кросс), из них более южная — вблизи того места, где в 1918 г. дрейфовал Сторкерсон.

Особенно тщательно придется следить за станцией между мысом Маррис-Есуп и Северным полюсом, так как она будет увлечена восточным, известным еще Пири дрейфом, в курс папанинской льдины. К северу от мыса Колумбия опасность будет не столь велика.

У мысов Маррис-Есуп и Колумбия должны быть организованы постоянные базы.

Далее, надо устроить одну станцию на острове Борден и две станции на его меридиане, скажем — на 84° и 87° с. ш. Эти станции представят особый интерес с точки зрения изучения океанского течения, так как дрейф может раздвоиться таким образом, что более близкая к полюсу станция будет дрейфовать на восток, юго-восток и на юг, в сторону северной Атлантики, между тем как вторая, более близкая к острову Борден, будет дрейфовать либо в том же направлении, либо на юг и юго-запад, в сторону Аляски.

Мы уже подчеркивали, что осуществление предлагаемого нами плана не сопряжено с чрезмерным риском; несчастные случаи здесь, несомненно, не более вероятны, чем во многих других профессиях, как, например, в профессии шофера или шахтера, но следует все же добиваться максимальной безопасности. Пространство к северо-западу от острова Борден является зоной палеокристического льда, устойчивого, почти как земля. Здесь можно соорудить ветряные двигатели, которые будут снабжать дрейфующие станции электрической энергией, как это было в лагере Папанина. Можно будет также устроить склады газа и керосина, которые для выполнения нашей схемы работ значительно важнее, нежели запасы пищи. Эти склады будут находиться здесь в большей безопасности, чем где-либо в другом месте, да им вообще не угрожает серьезная опасность, пока станция будет находиться на расстоянии более 200 миль от земли и не приблизится к водам северной Атлантики.

Главный аргумент в пользу создания в

этом районе целой группы станций заключается в том, что никто не может предсказать направления дрейфа каждой из них. Они могут дрейфовать в разные стороны, более или менее радиально: в северо-восточном, северном, северо-западном, западном и юго-западном направлениях — в одном или в нескольких из них.

Одна из этих станций, вероятно, установит рекорд продолжительности дрейфа, так как, по нашему мнению, одна или несколько станций будут дрейфовать на юго-запад, юг, опять на юго-запад и, наконец, на запад и северо-запад через район, пройденный Сторкерсоном, и последует затем, по маршруту «Карлука», «Жаннетты» и «Фрама».

Если действительно окажется, что к северо-западу от островов принца Патрика и Борден находятся водовороты, то наши дрейфующие станции смогут в течение ряда лет циркулировать в этом пространстве, разве что какая-нибудь из льдин уйдет по какой-либо причине в сторону. Если такая льдина начнет юго-западный и южный дрейф параллельно берегам островов принца Патрика и Бэнкс, то можно предвидеть, что станция приблизительно повторит многолетний дрейф Сторкерсона. Этот дрейф, как известно, прошел по прямой линии в северо-западном направлении всего около 100 миль, между тем как зигзагообразная линия дрейфа была равна 450 милям. Это значит, что, вырвавшись из этой зоны, такая пловучая станция лишь через 5—7 и даже 8 лет достигнет опасных мест в северной части Атлантики, где людей надо будет снять при помощи самолета или корабля.

Станции должны быть с самого начала снабжены пищей и горючим в количестве, которого хватило бы до оттепели и дождей.

Может, однако, случиться так, что заготовленного за лето нехватит на всю зиму. Тогда на выручку должен прийти самолет. Возможно также, что состав такой группы, которая не в состоянии обеспечить себя охотой, придется менять не раз в три года, как остальные, а, скажем, ежегодно или через год.

Дрейфующие станции должны быть устроены не ближе 200 миль от земли либо в таком пункте, относительно которого можно предполагать, что дрейф приблизит его на расстояние до 100 миль к земле не ранее чем через шесть месяцев или год. Сжатие льдов, как правило, более всего опасно в прибрежной полосе, примерно в 100 милях от земли, между тем как в 150 и более милях от континентального или островного льда движение льдов значительно замедлено и сжатия менее интенсивны.

Летние месяцы доставят участникам экспедиций определенные неудобства. Продолжительнее всего лето будет в районе станций, расположенных ближе к кромке льда, т. е. на наименее безопасных стат-

циях. Предполагается, что очутившаяся слишком близко к кромке льда станция будет снята и доставлена на землю таким же путем, каким были сняты экспедиции Папанина и Бадигина.

Период весны и осени также сопряжен с некоторыми неудобствами. Подробности по этому поводу сообщаются в моей книге «Гостеприимная Арктика».

Зато начиная с осени, когда температура падает, доходя до -10° , затем в течение всей зимы и вплоть до весны жизнь в снежном доме на дрейфующей льдине удобна и даже комфортабельна.

Среди широких кругов публики — но не среди специалистов — существует ложное представление, будто в «длинную зимнюю ночь» в Арктике царит абсолютный мрак. Луис Бернакки, астроном первой экспедиции Скотта, говорил, что даже в самые темные, безлунные ночи в полярных районах не бывает абсолютной темноты. Два человека в темной одежде, находящиеся на расстоянии нескольких сот футов один от другого, видят движения друг друга, если только нет тумана и не падает снег. Нансен, ссылаясь на свой опыт на «Фраме», утверждает, что в высоких арктических широтах от декабря до марта включительно не бывает туманов и редко выпадают дни с густой облачностью. Даже в день 22 декабря свет полностью отсутствует только у самого полюса или севернее 83° с. ш. Севернее 75° источниками света являются луна,

утренняя заря и звезды, сила света которых удваивается благодаря отражению от почти однообразного снежного покрова. При помощи $2\frac{1}{2}$ -сильных телескопных прицелов, приделанных к ружьям, можно стрелять в течение зимы, при естественном освещении. В белых полярных медведей, навещающих лагерь, можно стрелять обычным путем.

Полеты Вилкинса во время поисков Леваневского, от августа 1937 г. до начала марта 1938 г., показали, что любой лагерь на дрейфующем льду достигаем для самолета в любое время. Вспомните, что Вилкинс налетал свыше 10 000 миль над полярным морем осенью, т. е. в худшее для полетов время года, и еще 10 000 миль в середине зимы (от декабря до марта), из них около 3 000 миль без дневного света. И все эти полеты прошли без единого несчастного случая. Один только раз был поврежден пропеллер, но это произошло уже на базе, в аэропорте Аклавика.

Само собой разумеется, что все дрейфующие станции будут пользоваться радио. Должны быть созданы шесть постоянных аэробаз для снабжения дрейфующих станций и оказания им неотложной помощи. Две такие базы должны находиться на территории СССР, две — в Канаде, одна — в Аляске и одна — на Гренландии. Осуществление нашего плана предполагает, разумеется, международное сотрудничество.





НОВОСТИ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

Ненецкая молодежь осваивает специальность радиста

Молодые ненцы — пионеры и комсомольцы Гыдыямской школы занимаются в организованном на полярной станции кружке радиодела. Изучив азбуку Морзе, слушатели кружка уже практически осваивают технику приема и передачи по радио. Пятнадцатилетний ненец Вася Ялтунай вступил в кружок в начале ноября 1940 г. Сейчас он уже догнал своих товарищей по учебе и является одним из лучших слушателей кружка. Вместе с ним успешно учится пионервожатый Рубцов.

На острове Белом

Коллектив полярной станции острова Белого поддерживает тесную дружбу с местным ненецким населением.

Ненцы часто гостят у полярников. Недавно на станции побывал председатель ненецкого колхоза т. Солиндре. Для ненцев специально демонстрировался фильм «Семь смелых» и киножурнал.

Ненцы-охотники приняли активное участие в стрелковых соревнованиях. Лучшие результаты показал охотник Абель, выбивший 29 очков из 30 возможных.

Ценное начинание механика Цацивкина

Механиком полярной станции мыса Желания т. Цацивкиным сконструирован специальный упорный шариковый подшипник для ветродвигателя «Д-12». Этот подшипник исключает возможность оседания вертикального вала ветродвигателя, а также предохраняет от износа и поломки подшипники горизонтального вала нижнего редуктора. При испытании подшипник т. Цацивкина дал хорошие результаты.

Строительство затона на Яне

На берегу реки Яны, в 250 км выше Верхоянска, строится самый северный в Якутии затон имени Папанова. В затоне

уже сооружены жилые дома, служебные помещения, столовая, баня, электростанция.

Пример самоотверженной работы

Полярникам Маточкина Шара недавно пришлось пережить тревожные часы. Из-за срабатанности шестерен верхнего картера ветродвигателя было нарушено сцепление, двигатель остановился. Поднявшийся в это время сильный ветер привел крылья ветряков в обратное движение. Необходимо было немедленно остановить ветряк, иначе могла произойти авария.

Весь коллектив станции оттягивал тросом хвостовое перо, выводя ветровое колесо из-под ветра. Около часа продолжалась упорная борьба полярников со стихией. В результате ветряк был остановлен и закреплен канатом. Авария была предотвращена.

Чтобы не лишить станцию света, механик т. Румянцев и начальник станции т. Григорьев немедленно взялись за ремонт ветряка. Сменить сработавшие шестерни пришлось в очень трудных условиях полярной ночи, при двадцатиградусных морозах. Работали на маленьком мостике ветряка на высоте 12 м. Много пришлось положить сил, чтобы снять шестипудовую шестерню и затем вручную произвести ремонт.

Не считаясь со временем, тт. Румянцев и Григорьев при электрической лампочке с раннего утра до поздней ночи восстанавливали ветряк. Наконец он снова заработал, станция получила свет.

Тт. Румянцев и Григорьев показали пример самоотверженного труда в суровых условиях Арктики.

Смотр художественной самодеятельности

Четыре дня продолжался смотр художественной самодеятельности Нордвикской экспедиции, в котором приняло участие свыше 60 полярников.

Драмкружок центрального поселка, которым руководит т. Мишутин, показал на смотре отдельные акты из постановок «Платон Кречет» и «Бедность не порок». Прекрасное исполнение ролей полярниками Мишутиным, Колядовым, Копачевым, Затравкиной вызвало всеобщее одобрение зрителей. Жюри смотра присудило этим товарищам первую премию. Первую премию получил и руководитель духового оркестра — слесарь механической мастерской т. Бородин, сам прекрасно исполнивший на смотре несколько сольных номеров на трубе.

С большим успехом прошло выступление драмкружка угольного участка под руководством машиниста первой роторной буровой Межевого. Драмкружок показал четвертый акт пьесы Островского «Не все коту масленица» и водевиль «Аз и Ферт», в которых хорошо сыграли свои роли полярники Новиков, Соловьев, Ульяновская, Пакулева и др. Они также премированы.

Восторженно было встречено зрителями выступление джаз-оркестра «Нордвик», участники которого вышли на сцену в меховых одеждах. Джаз исполнил несколько номеров песенной и танцевальной музыки. Руководитель джаза помощник машиниста электростанции т. Рыкунов получил вторую премию.

Одобрение зрителей получили библиотекарь т. Теологова, исполнившая на пианино отрывки из произведений Листа, Брамса, Шуберта, а также машинистка Гречишкина (пение), радистка Ткач (рассказы Зошенко).

В смотре приняли также участие дети полярников, которые под руководством т. Егоровой сыграли сказку «Красная шапочка».

Годовой план перевыполнен

В течение всего 1940 г. бригады крепильного бурения старших мастеров тт. Шпигуна и Трофименко в Усть-Енисейской нефтеэкспедиции соревновались между собой на лучшие показатели работы. С каждым месяцем они увеличивали скорость проходки, давая в отдельные месяцы 450—500 м на станко-месяц.

Дружная стахановская работа этих двух коллективов выдвинула их в первые ряды крепильного бурения. Бригада т. Шпигуна выполнила свою годовую программу на 101,4 процента, бригада т. Трофименко — на 100,5 процента.

На стройках Арктики

В 1940 г. в арктических портах Диксон, Тикси и Провидения широко развернулось жилищное и бытовое строительство.

К концу года в порту Диксон сданы в эксплуатацию два двухэтажных жилых дома, столовая, больница, баня-прачечная.

Подготавливается к сдаче в эксплуатацию овощехранилище на 125 т овощей.

В порту Тикси сданы в эксплуатацию двухэтажный восьмиквартирный дом, одноэтажный дом и овощехранилище на 65 т овощей.

В порту Провидения построены три жилых двухэтажных дома, детсад, баня-прачечная. В первом квартале 1941 г. будет закончен еще один жилой дом.

Ледокольный пароход „Леваневский“ вошел в строй

Приемная комиссия Главсевморпути закончила приемку ледокольного парохода «С. А. Леваневский». Приказом по Главсевморпути пароход «С. А. Леваневский» считается принятым на баланс Мурманского арктического пароходства и вступившим в эксплуатацию. Капитаном судна назначен В. И. Воронин.

Станции северного варианта

В Управлении полярных станций Главсевморпути началась подготовка к организации новых гидрометеорологических пунктов в высоких широтах, так называемых станций северного варианта.

Пункты будут функционировать на мысе Молотова и на мысе Песчаном (Северная Земля), на мысе Песцовом (Ново-Сибирские острова), на острове Виее.

Расконсервируются также полярные станции на острове Генриетты и мысе Оловянном.

Для этих пунктов и станций готовится оборудование и снаряжение. Научные работники Института общественного питания разработали специальный паек из калорийных продуктов.

Строятся разборные фанерные дома — палатки облегченного типа, рассчитанные на четырех человек.

Все оборудование, продукты питания и снаряжение будут доставлены на станции в феврале самолетами Управления полярной авиации Главсевморпути.

Новые работники станций прошли специальные курсы совмещения профессий.

Совещание по ледовой авиаразведке

В течение двух дней — 20 и 21 января в Москве происходило совещание по ледовой авиаразведке, организованное Управлением полярной авиации Главсевморпути.

В работах совещания приняли участие полярные летчики, штурманы, бортмеханики и сотрудники ледовой и метеослужб.

Совещание заслушало доклад заместителя начальника Главсевморпути Героя



Группа полярных летчиков — участников совещания по ледовой авиаразведке. Слева направо: А. Н. Тягунин, М. И. Козлов, Н. Л. Сырокваша, М. Н. Каминский и Л. Г. Крузе

Фото Ал. Лесс

Советского Союза М. И. Шевелева «Затяжи морской навигации в 1941 г.», доклад начальника Управления полярной авиации Главсевморпути Героя Советского Союза И. П. Мазурука «Итоги ледовой авиаразведки в 1940 г. и план на 1941 г.», доклад представителя АНИИ г. Петриченко «Требования к ледовой авиаразведке» и

доклад гидролога т. Сомова «О качестве ледовой авиаразведки в 1940 г.».

По докладам развернулись оживленные прения, в которых приняло участие около 25 чел.

Совещание приняло решения, направленные к дальнейшему улучшению ледовой авиаразведки.



Ответственный редактор Э. Т. КРЕНКЕЛЬ

Адрес редакции: Москва, Никитский бульв., д. 9. Тел. 2-17-53, 2-43-86.

Подписано к печати 22/II 1941 г.
9,4 уч.-авт. л. 67.000 зн. в печ. л.

Л13617.

Зак. тип. № 85.

6 печ. л. + 2 вклейки.
Тираж 10.000 экз.

Типография Профиздата. Москва, Крутицкий вал, 18.

СОДЕРЖАНИЕ

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б)

- О задачах партийных организаций в области промышленности и транспорта — Резолюция по докладу тов. Маленкова 1
- Хозяйственные итоги 1940 года и план развития народного хозяйства СССР на 1941 год — Резолюция по докладу тов. Вознесенского 9
- Об обновлении центральных органов ВКП(б) — Резолюция по 3-ему пункту порядка дня (организационные вопросы) 12

Об очередном пленуме ЦК ВКП(б) . 13

Полностью используем все транспортные возможности северного морского пути

- А. МИНЕЕВ. Все резервы — на службу Северному морскому пути 14
- М. ГОТСКИЙ. Неиспользованные возможности эксплуатации флота 21
- С. ЛАППО. Условия плавания в северных широтах 25
- А. КАПИТОХИН. Полярные станции в обслуживании навигации 1941 г. 30
- И. БИТРИХ. Несколько предложений полярника 36
- И. СТОЯНОВ и Е. МОРОЗ. О коммерческой эксплуатации Северного морского пути 39

Партийная жизнь

- А. ФЕДОРОВ. Агитационная работа на корабле 42

Наши знатные люди

- И. ФАЙНБОЙМ. Бортмеханик Г. В. Косухин 44

Строительство в Арктике

- Т. КОРШУНОВ. Механизация строительства 50

Жизнь полярных станций

- Б. КНИЖНИКОВ. О вооруженности полярных станций научным оборудованием 55
- П. СОЛДАТОВ. Подготовка кадров из местного населения 58

Русские полярные исследователи

- М. РАЙХЕНБЕРГ. Открытие первой земли в Антарктике 61

История Советской Арктики

- Л. ЗЕНКЕВИЧ. Работа Пловучего морского научного института на судне «Персей» 70

К истории арктических кораблей

- Р. МАРКОВ. Ледокол «И. Сталин» 78

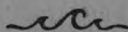
Критика и библиография

- Новые книги об Арктике и Крайнем севере 87

По страницам иностранной печати

- Десятилетняя программа арктических исследований 90

Новости Главсевморпути 93



ЗАМЕЧЕННЫЕ ОПЕЧАТКИ

Стр.	Строки	Напечатано	Следует читать
36	2 кол. 12 стр. сверху	необходмую	необходимую
43	1 кол. 17 стр. сверху	некоторые	некоторое
49	1 кол. 13 стр. сверху	подготовке	подготовке
55	2 кол. 6 стр. снизу	подветренной	подветренной
82	2 кол. 10 и 11 стр. снизу	завод им. Орджоникидзе	завод им. Орджоникидзе
83	1 кол. 1 стр. сверху	завода им. Орджоникидзе	завода им. Орджоникидзе