

91(с11)(05)

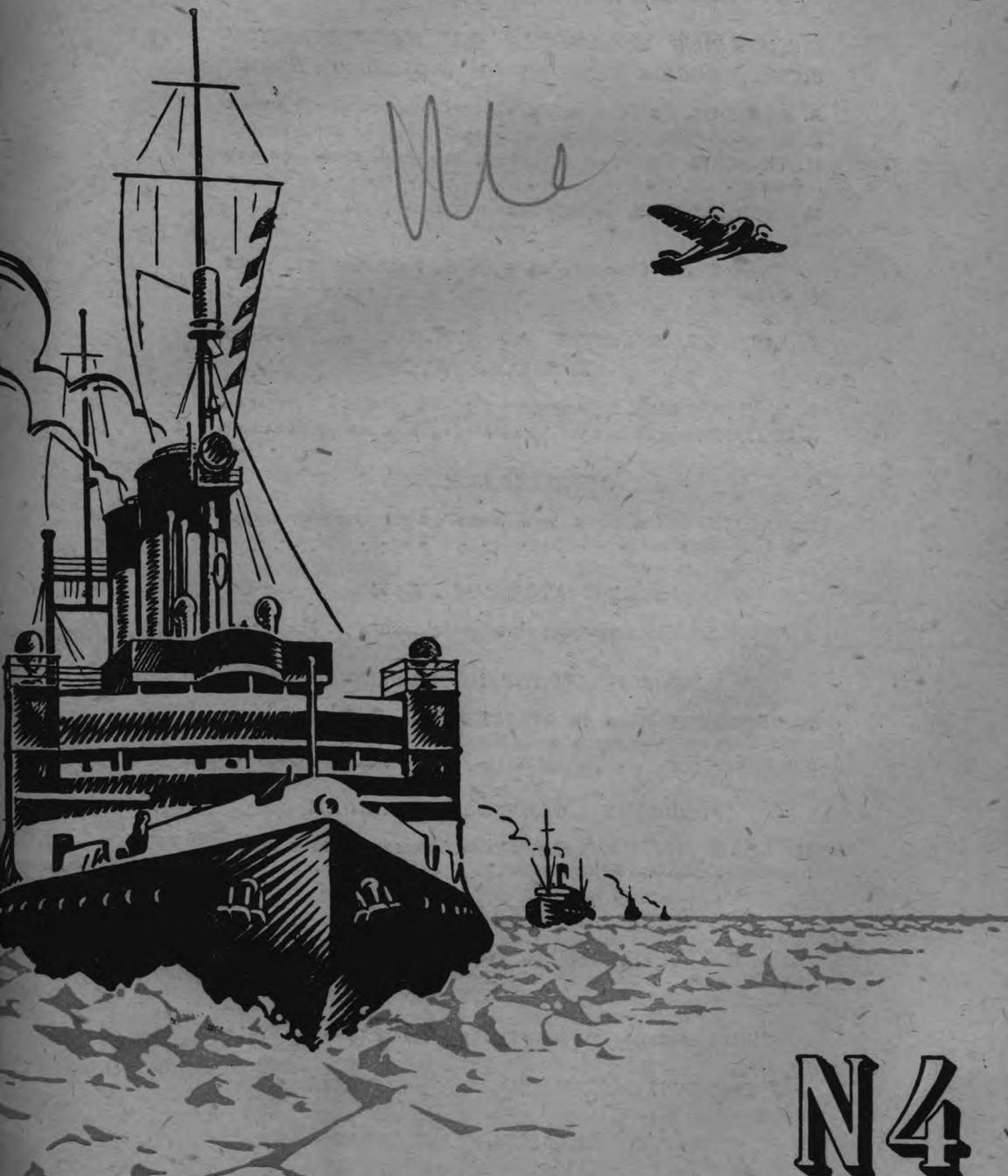
с 56

172453.

173

Советская Арктика

Me



N4

1941



СОДЕРЖАНИЕ

Итоги 1940 года и задачи навигации 1941 года — доклад
И. Д. ПАПАНИНА на совещании производственно-хозяйственного
актива Главсевморпути 10 марта 1941 года 1

Полностью используем все транспортные возможности Северного морского пути!

А. МЕЛЕХОВ. Двойные рейсы в Восточном секторе Арктики 25
Л. ШАР-БАРОНОВ. Некоторые уроки прошлой навигации 33
И. ТЕЛЬНОВ. Проблема скоростей движения транспортного
флота 41
К. РАДВИЛЛОВИЧ. Служба льда и погоды 49

Порт Тикси (Фотоочерк). фото В. Кинеловского, текст
А. Минеева 52

Полярная авиация на службе Северного морского пути

В. ЖАДРИНСКИЙ. Наболевшие вопросы ледовой разведки 56
Л. ПЕТРОВ. Подготовка штурманов—ледовых авиаразведчиков 61

Партийная жизнь

П. ТАЛАНОВ. Политическая агитация за укрепление трудо-
вой дисциплины 64

Наши знатные люди

А. ЧЕРНЯЕВ. Механик флагманского ледокола А. Н. Козин 70

Русские полярные исследователи

Ю. БРОНШТЕЙН и Н. ШНАКЕНБУРГ. Записки доктора
К. Мерка — участника экспедиции Биллингса — Сарычева
в 1785—1792 гг. 76

История Советской Арктики

Н. БОЛОТНИКОВ. Дрейф и освобождение ледокольного
парохода „Соловей Будимирович“ 89

Критика и библиография

М. РАЙХЕНБЕРГ. Записки участника Великой северной
экспедиции 100

Новые книги об Арктике и Крайнем севере (февраль 1941 г.) 102

По страницам иностранной печати 106

Новости Главсевморпути 109

Советская Арктика

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

Год издания
седьмой

№ 4

Апрель
1941 г.

ИТОГИ 1940 ГОДА И ЗАДАЧИ НАВИГАЦИИ 1941 ГОДА

Доклад И. Д. Папанина на совещании производственно-хозяйственного актива Главсевморпути 10 марта 1941 г.

192453.
Товарищи! 20 февраля закончила работу XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б).

Конференция заслушала и обсудила доклад тов. Маленкова о задачах партийных организаций в области промышленности и транспорта и доклад тов. Вознесенского о хозяйственных итогах 1940 г. и плане развития народного хозяйства СССР на 1941 г.

Конференция отметила общие успехи в развитии народного хозяйства и успехи в работе промышленности и транспорта Советского Союза за 1940 г.

В истекшем году промышленность и транспорт Советского Союза значительно продвинулись вперед в деле выполнения третьего пятилетнего плана, увеличили объем производства и грузооборота, обеспечили дальнейший рост народного хозяйства и укрепление оборонной мощи СССР. Освоение новой техники и рост оборонной промышленности позволили значительно повысить техническую оснащенность Красной армии и Военно-Морского флота новейшими видами и типами современного вооружения.

Вместе с тем конференция подвергла резкой критике серьезные недостатки в работе промышленности и транспорта, вскрыла причины отставания ряда отраслей промышленности и невыполнения ими производственных планов.

В работе железнодорожного транспорта продолжают оставаться нерациональные перевозки, загружающие транспорт. Не ликвидированы узкие места пропускной способности ряда узлов и направлений.

В морском и речном транспорте плохо организованы погрузочные и разгрузочные работы в портах и на пристанях. Имеются недостатки в организации движения судов. Все еще велико количество нарушений правил технической эксплуатации флота, вследствие чего суда часто выходят из строя и становятся на ремонт во время навигации.

XVIII Всесоюзная партийная конференция тщательно рассмотрела причины недостатков в работе наркоматов и партийных организаций в области промышленности и транспорта. В своих решениях конференция

ция дала нечерпывающие указания для исправления этих недостатков, указала реальные пути борьбы за новые производственные победы нашей социалистической родины, за выполнение и перевыполнение плана третьей пятилетки.

Если в докладе тов. Маленкова и в решениях конференции Главное управление Северного морского пути как транспортная организация, выполняющая особые задачи в народном хозяйстве Советского Союза, не подверглось серьезной критике, то это вовсе не значит, что у нас все благополучно.

Мы должны со всей большевистской прямоотой признаться, что все недостатки, отмеченные в докладе тов. Маленкова и в решениях XVIII Всесоюзной партконференции о работе промышленности и транспорта, имеются и в нашей практике.

Нам предстоит проделать огромную работу по ликвидации этих недостатков, чтобы ускорить превращение Северного морского пути в нормально действующую водную магистраль.

За 1940 г., как и многие наркоматы, Главное управление Северного морского пути добилось известных успехов в своей работе.

Перевыполнен государственный план морских перевозок — по тоннам на 10,6% и по тонно-милям на 16,1%.

План речных перевозок перевыполнен на 16,9% по тоннам, на 18,7% по тонно-километрам.

Воздушный транспорт перевыполнил план на 39,9% по грузам, пассажирам и почте и на 29,1% по тонно-километрам.

В 1940 г. впервые перевыполнили план (на 4,7%) подрядные строительные организации.

Геолого-разведочные экспедиции в условиях Арктики освоили глубокое бурение на нефть и полностью разведали угольные месторождения в бухте Угольной.

Достигнуты также лучшие результаты в постановке планирования, учета и отчетности. Улучшилась работа центрального и местных управленческих аппаратов.

В период подготовки и проведения навигации 1940 г. в коллективах широко было развернуто комплексное социалистическое соревнование за выполнение и перевыполнение государственных планов.

Политорганы Главсевморпути улучшили свою работу, сумели обеспечить политическое руководство массами полярников.

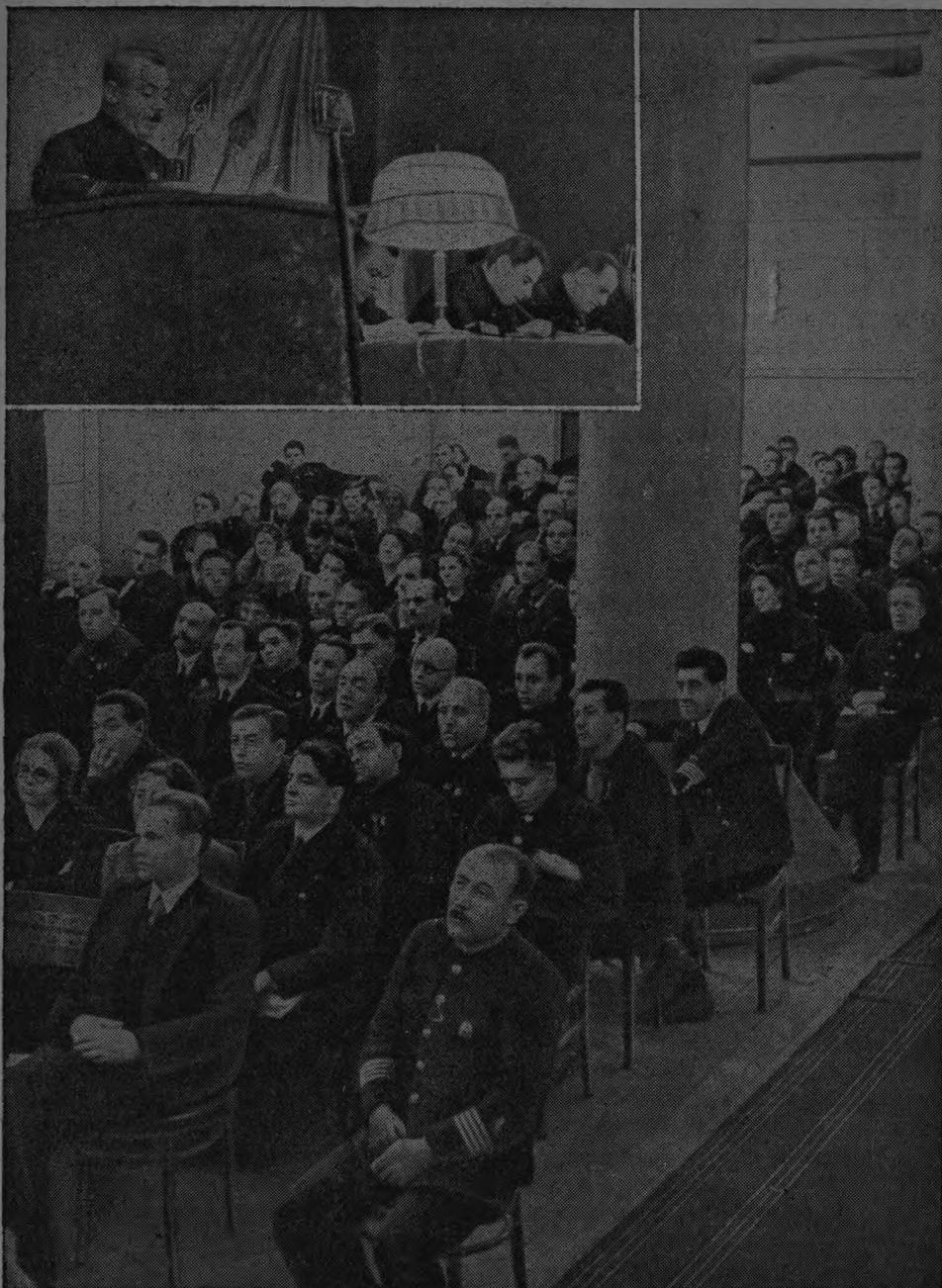
Однако, имея общие значительные успехи по освоению Северного морского пути, мы не можем признать сколько-нибудь удовлетворительными достигнутые результаты по объему грузоперевозок.

Северный морской путь как путь внутренний, соединяющий европейскую часть Советского Союза с Дальним Востоком, имеет огромное народнохозяйственное и оборонное значение.

Развитие производительных сил отдельных районов Крайнего севера находится в прямой зависимости от снабжения их через Северный морской путь всеми необходимыми товарами, продовольствием, оборудованием.

Мы мало перевозили грузов по Северному морскому пути, продолжая работать экспедиционными методами, медленно увеличивая обратные перевозки.

ЦК ВКП(б) и СНК СССР в этом году обязали Главсевморпути перейти от экспедиционных рейсов к систематическому плаванию по всей трассе Северного морского пути, с тем чтобы в ближайшие годы максимально увеличить его грузооборот и превратить на деле Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль, обеспечивающую планомерную связь европейской части Советского Союза



С 10 по 14 марта в Москве проходило совещание производственно-хозяйственного актива Главсевморпути

На снимке: участники совещания в зале заседания

Вверху: выступление начальника Главсевморпути И. Д. Папанина

с Дальним Востоком. В этом году перед нами стоит задача проведения по Северному морскому пути двойных рейсов за одну навигацию.

Навигации последних двух лет показали, что мы располагаем огромными резервами, для того чтобы успешно выполнить это решение партии и правительства. Нужно только по-большевистски мобилизовать все эти резервы и ликвидировать крупнейшие недостатки в нашей работе.

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Ежегодно морской транспорт теряет значительную часть навигационного времени из-за несвоевременного окончания ремонта судов и опаздывания завоза грузов в порты отправления.

Суда Западного и Восточного секторов в навигацию 1940 г. вышли в море с большим запозданием.

Подавляющая часть судов Западного сектора вышла после 20 июля, а некоторые — в августе (пароход «Кара» — 1 августа; пароход «Крестьянин» — 6 августа; пароход «Аркас» — 14 августа). Общие потери времени вследствие более позднего выхода судов в море, чем было намечено по графику, составили 214 судо-суток. Это равно бюджету времени двух пароходов за навигацию.

Фрахтованные суда Восточного сектора стали под погрузку с опозданием на 89 судо-суток. Еще с большим опозданием стали под погрузку транспортные суда и ледоколы Главсевморпути. Все суда Восточного сектора вышли на трассу с опозданием в общем на 284 судо-суток, потеряв самое хорошее время для плавания.

Наряду с потерей навигационного времени мы имели большие непроизводительные простои флота из-за плохой организации погрузо-разгрузочных операций.

Непроизводительные простои судов Мурманского арктического пароходства составили 638 судо-суток, судов Восточного сектора — 488 судо-суток.

Стоянки отдельных судов в арктических портах и на рейдовых пунктах Арктики составляли 50—60, иногда и 70% всего времени пребывания корабля на трассе.

Например, пароход «Урицкий» из 95 суток нахождения в море в навигацию 1940 г. плывал только 30 суток, остальное время провел на стоянках.

Пароход «Комсомольск» из 85 суток нахождения в море плывал только 26 суток, остальное время стоял.

Пароход «Ванцетти» простоял в Амбарчике 20 суток. Пароход «Правда» простоял в Тикси 15 суток, у мыса Челюскина — почти 9 суток.

Простои флота были узаконены планами, которые рассчитывались не на нормальную эксплуатацию, а на экспедиционные рейсы. Для ледокола «Красин» ходовое время планом 1940 г. было определено в 58 суток, стояночное время — в 59 суток. Для парохода «Анадырь» ходовое время определено в 50 суток, стоянки — в 62 суток. Для парохода «Уралмаш» ходовое время — в 31 сутки, стоянки — в 57 суток. Почти две трети времени пребывания в море этот пароход должен был стоять!

Такие планы имели все суда как Восточного, так и Западного сектора.

Планы скоростей движения судов составлялись также с большими резервами.

Пароходу «Комсомольск» среднесуточная скорость была установлена в 132 мили, на самом деле пароход проходил за сутки в среднем 222 мили.

Пароходу «Волга» среднесуточная скорость была задана в 148 миль; на самом деле у этого плохо работавшего парохода фактическая скорость в навигацию оказалась 204 мили.

Если за один рейс наши суда в арктических портах и на рейдовых пунктах будут простаивать по 50—60 и даже 75 суток (как, например, пароход «Волга»), то для того, чтобы удвоить погрузку, разгрузку и бункеровку при двойных рейсах, потребуется 100—120 и даже 150 суток. Но тогда ничего не останется для плавания.

Узким местом для проведения двойных арктических рейсов являются погрузо-разгрузочные операции в базовых и арктических портах и на рейдовых пунктах.

Особенно плохо была организована погрузка судов в Архангельске и во Владивостоке.

В Архангельске среднесуточная норма погрузки составила только 155 т, в то время как в арктическом порту Тикси генеральные грузы грузили в среднем 443 т в сутки, уголь 440 т, в Провидении—уголь 660 т.

Пароход «Сталинград» следовало погрузить в Архангельске по плану в течение 81 часа, фактически судно грузилось 366 часов.

Пароход «Аркус» грузился в течение почти 33 суток, погружено же было всего 1768 т.

Плохо организованная погрузка в базовых портах осложняла работу арктических портов. Пароходы «Сталинград» и «Диксон» были погружены настолько небрежно, что при разгрузке в Тикси пришлось производить выгрузку и пересортировку грузов.

Большие потери времени морские суда имели из-за неправильной комплектации грузов. Так, например, 1282 т груза в порт Диксон были завезены на десяти судах партиями от 3 до 756 т. Перевозка 9497 т груза в тиксинском направлении произведена на девяти судах.

График движения судами не соблюдается. Суда скапливаются в арктических портах и простаивают больше положенного им времени.

Приведенные факты о простоях флота показывают, что для успеха двойных арктических рейсов главным препятствием служат не ледовые условия Арктики, а плохо организованные погрузо-разгрузочные операции в портах отправления и Арктики. К сожалению, некоторые из наших работников этого не желают понять.

Начальник штаба морских операций Западного сектора т. Еремеев в своем отчете дважды подчеркнул, что пароходы «Диксон» и «Миرونч», сделавшие в прошлом году по два рейса, возвратились на пределе, под угрозой быть затертыми льдами.

Тов. Еремеев лед увидел, а вот то, что пароход «Диксон» только в Мурманске, Тикси и Дудинке грузился и разгружался 40 суток,—этого он и не заметил.

Угрозу со стороны льдов для выхода парохода «Миرونч» из Кожевникова тов. Еремеев заметил, а по каким причинам «Миرونч» простоял в Кожевникове 12 суток, он как начальник штаба морских операций не расследовал.

Тоннаж некоторых судов используется недостаточно. Если пароход «Комсомольск» использовал свою грузоподъемность на 88%, то пароход «Анадырь» всего лишь на 44%, а пароход «Волга»—на 63%. В среднем грузоподъемность морского флота используется на 70—75%. При этом судовые запасы, в том числе вода и бункер, составляют в среднем до 30% дедвейта.

На каждом судне много мертвого груза, который часто не используется. Кладовые забиты старым, изношенным такелажем и ненужными запасными частями.

Между тем за счет освобождения судов от этого ненужного груза, равно как и за счет сокращения бункеровки в базовых портах, можно значительно увеличить грузовые перевозки.

Огромным недостатком в работе морского флота является высокая аварийность.

Кроме аварий на флоте Главсевморпути, значительное число аварий имело и на фрахтованном флоте.

При этом аварии по стихийным причинам составляли всего около 15%. Да и это весьма условно.

Подавляющая часть аварий происходит из-за нарушения правил судовождения и правил технической эксплуатации. Следовательно, аварии — это результат нарушений трудовой дисциплины, расхлябанности командного состава на судах морского флота.

Морской инспекцией, производившей осмотр судов Главсевморпути, выявлено, что большинство судов содержится грязно. К своей важнейшей обязанности — следить за непотопляемостью судна — многие капитаны относятся халатно. Судовые тревоги не проводятся, занятия по противовоздушной обороне заброшены. Лишь небольшое внимание уделяется пожарным тревогам. Шлюпки спускаются редко.

Судовые тросы хранятся бесхозно. На ледоколе «Красин» и пароходе «Анадырь» новый трос хранился на палубе под открытым небом. На замечание морского инспектора о безобразном отношении к хранению дефицитных тросов капитан парохода «Сталинград» т. Шар-Баронов ответил, что у него масса дел, а поэтому он «тирывать концы не будет».

В самом хорошем состоянии найден ледокол «Л. Каганович», где, кстати сказать, прекрасно поставлена командирская и техническая учеба. Но и на этом корабле обнаружены в большом количестве... тараканы и крысы.

Аварийность совершенно нетерпима на морском транспорте, руководству которого государство доверяет жизнь людей и дорогостоящие механизмы. Поэтому от заклинаний о недопустимости аварий и хвастливых обещаний безаварийной работы необходимо переходить на деле к борьбе с аварийностью, к ликвидации аварий.

В решении совещания мурманского партийно-хозяйственного актива Севморпути об итогах арктической навигации 1940 г. записано: «Корабли вернулись в порты приписки в исправном состоянии. Резко уменьшились случаи аварий и повреждений».

На самом деле по судам Мурманского флота убытки от аварий значительно больше, чем были в прошлую навигацию.

Аварийщиков нужно разоблачать, окружать общественным презрением, их надо судить по всей строгости советских законов.

В своем докладе на XVIII партконференции тов. Маленков сказал, что «аварии и катастрофы неизбежны там, где нет чистоты и порядка».

Печальный опыт некоторых наших капитанов это подтверждает. При осмотре кораблей в навигацию 1940 г. особенно грязными найдены пароходы «Анадырь» и «Волга». И как раз эти пароходы имели самые крупные аварии и работали хуже всех других судов.

Поэтому надо немедленно, без всякого отлагательства навести и поддерживать на всех кораблях чистоту и большевистский порядок.

Я хочу обратить внимание работников морского транспорта и капитанов на безусловную необходимость внедрения саморемонта кораблей во время плавания.

Немедленное устранение на судах во время плавания всяких поломок и дефектов, не требующих заводского ремонта, является неотъемлемой частью культурного технического содержания судна. Внедрение саморемонта в плавании будет приучать людей к постоянной заботе о своем корабле, об удлинении срока его службы, явится верным средством для скорейшей ликвидации позорной для полярных моряков аварийности.

Многие капитаны и работники пароходств не чувствуют ответственности за доверяемые им к перевозке грузы. На отдельных пароходах имели место недостача, излишки и порча грузов.

Надо ли доказывать, что такое отношение к грузам позорит всю армию советских полярников? Не может быть и речи о нормальной эксплуатации Северного морского пути, пока мы не обеспечим четкую перевозку грузов и их сохранность.

Между тем работники пароходств явно примиренчески относятся к порче и утрате грузов.

За порчу, утрату и хищения грузов виновных нужно судить и взыскивать с них убытки, а у нас нередки случаи, когда капитанов, у которых была порча и даже недостача грузов, премировали «за отличную работу».

Договоры с клиентурой составляют неотъемлемую часть плановой работы. Между тем пароходства к заключению договоров относятся формально. Заключение договоров в 1940 г. затянулось до мая.

Производились перевозки и без договоров. Например, Владивостокским арктическим пароходством перевезена большая партия грузов без договора. Обратные перевозки, как правило, производились без договоров, что приводило к росту дебиторской задолженности, так как фрахт своевременно не взыскивался.

Договоры с пароходствами Наркомморфлота на фрахтуемые суда заключались в июне — накануне постановления судов под погрузку.

Арктическое пароходство в этих договорах чохом определяло срок чартера каждого судна по 100 суток, тогда как по плану навигационное время для парохода «Аркос» было установлено только 48 судосутков, для парохода «Крестьянин» — 74 судосутков, для «Сакко» — 80 судосутков и т. д.

Мурманское пароходство заключило договоры на ледокольное обслуживание судов Наркомморфлота в дудинских операциях, не оговорив оплаты за работу ледокола. Это повело к недовыполнению плана доходов от эксплуатации ледокольного флота.

Заключаются даже незаконные договоры. Например, договором на аренду ледокола «Красин» оговорена выплата судовым экипажам 40% премии за экономию времени нахождения в аренде судна. Это составило значительную сумму, которую пароходство незаконно переплатило плавсоставу. Один только капитан ледокола «Красин» должен был получить 10 тыс. рублей.

В применении тарифов часто придерживаются правила: «Лучше перебрать, чем недобрать».

Перевод судов на хозрасчет в навигацию 1940 г. явился только декларацией. На деле трансфинплан пароходств финансовых показателей не имел.

Качество хозяйственной деятельности определяется себестоимостью перевозок, а плана себестоимости перевозок суда не имели. Как видите, борьба за снижение себестоимости перевозок не проводится. Это ведет к легкому отношению к деньгам, к бесхозяйственности. Потери пароходств от непроизводительного простоя только арендуемых судов составляют свыше 4 млн. рублей.

За простой вагонов Мурманское пароходство уплатило 430 тыс.

рублей штрафа. Дебиторская задолженность пароходства увеличилась.

Все это привело к тому, что пароходство, перевыполнив план по доходам, испытывало крайне тяжелое финансовое состояние.

Чрезвычайно плохо поставлен финансовый учет в пароходствах, особенно во Владивостоке.

В резолюции XVIII партконференции сказано, что работа предприятий, где отсутствует нормальный учет, чревата неожиданностями. Это сказано в отношении учета оборудования, имущества и материалов. Но это в равной степени относится и к финансовому учету.

Финансовое положение Владивостокского пароходства на 1 декабря, говоря языком наших финансистов, не внушало особых опасений. Но за один только декабрь оборотные средства пароходства уменьшились почти на 10 млн. рублей, вследствие того что пароходство плохо считало свои доходы и расходы на протяжении навигации. В результате хозяйственная деятельность пароходства в самый горячий момент подготовки к навигации 1941 г. оказалась парализованной.

Основной причиной недостатков в работе морского транспорта явился порочный стиль руководства со стороны бывшего Морского управления.

Это управление за два года пережило две реорганизации. Сначала мы реорганизовали его в диспетчерские группы, но жизнь показала ошибочность такой реорганизации. Дело заключалось не в структуре, как думали некоторые товарищи, а в людях, которые возглавляли Морское управление.

Морское управление руководило своими предприятиями только путем бумажных распоряжений. Выполнение этих распоряжений не проверяло, живой, конкретной помощи своим предприятиям не оказывало, действительного положения в пароходствах, на заводе, на кораблях и работу людей — не изучало.

Бывший начальник управления т. Задоров, имея несколько заместителей и аппарат специалистов и технических сотрудников в 70 человек, самостоятельно не решал ни одного вопроса.

Сейчас организовано Управление арктического флота и портов. Во главе его поставлен испытанный ледовый капитан, Герой Советского Союза М. П. Белоусов. Аппарат управления укрепляется лучшими специалистами и капитанами арктического флота. Тов. Белоусов работает совсем недавно, но уже чувствуется, что появился настоящий хозяин, самостоятельно и ответственно решающий вопросы.

Однако старые методы работы еще сильны. Некоторые товарищи из бывшего Морского управления продолжают работать по-старинке.

Задача всех работников Управления арктического флота и портов и всех наших управлений и отделов заключается в том, чтобы решительно ликвидировать недостатки в руководстве местными предприятиями и организациями, вскрытые и осужденные XVIII партийной конференцией.

Надо руководить не формально, а по существу, путем систематической живой связи с предприятиями и оказания им конкретной помощи, руководить не бюрократически, а добираться до каждого отдельного предприятия, как указала партийная конференция.

Товарищи, если мы, критикуя свою работу, задеваем капитанов фрахтованных судов, то надо понять, что работа этих судов является составной частью всей работы по освоению Северного морского пути. Если мы не искореним недостатков в работе этих судов, то мы не сможем осуществить задач, возложенных партией и правительством на

советских полярников, в том числе и на судовые экипажи Наркомморфлота, участвующие в арктическом плавании.

Недостатки в работе морского транспорта, о которых я говорил, показывают, что мы не используем больших резервов и хозяйствуем еще плохо. Подсчеты показывают, что эти резервы позволяют увеличить план грузоперевозок по сравнению с планом 1940 г. по тоннажу почти на 54%, а по тонно-мильной продукции почти на 37%.

Ликвидировав недостатки в коммерческой службе и бесхозяйственность, мы при этом плане должны снизить себестоимость одной тонно-мили с 8,53 копейки до 6,93 копейки. Впервые наш транспортный флот в 1941 г. будет работать без государственной дотации.

Основные задачи сейчас заключаются в том, чтобы:

Во-первых, обеспечить выполнение судоремонта по Западному сектору не позднее 20 июня и по Восточному сектору — не позднее 1 июня. При этом отремонтировать все суда высококачественно, чтобы они без всяких поломок могли осуществить двойные рейсы в навигацию 1941 г.

Огромная ответственность возлагается на коллектив Мурманского судоремонтного завода и на судовые экипажи.

Заводской ремонт и саморемонт ведутся пока неорганизованно. И коллектив завода и судозапчасти отстают от графика, рассчитанного на окончание ремонта к названному мною сроку.

Задача заключается в том, чтобы немедленно добиться ликвидации этого отставания.

Нельзя руководить судоремонтом путем бумажной переписки и получения десятидневных сводок, как это делается. Так мы далеко не уйдем.

Руководству Главсевморпути, для того чтобы оперативно помогать в выполнении судоремонта, мало иметь сводки за 10 дней, — необходимо знать о положении на решающих участках каждый день.

Во-вторых, Управление арктического флота и портов должно вести неослабное наблюдение за ходом ремонта фрахтованного флота, чтобы добиться своевременного его окончания.

В-третьих, необходимо подготовить все наши порты к тому, чтобы среднесуточная норма погрузки-разгрузки с первых же дней навигации выполнялась, ибо только при этом условии мы обеспечим сокращение стоянок в портах, намеченных графиком.

Объем работы Архангельского порта в этом году должен возрасти.

Надо подготовиться к решительному улучшению погрузки во Владивостоке, чтобы положить конец повторяющимся из года в год большим простоям судов во Владивостокском порту.

Надо, наконец, заблаговременно принять все необходимые меры к тому, чтобы значительно улучшить организацию перевалочных работ в Амбарчике, чтобы предусмотреть всякую неожиданность и не допустить срыва двойных арктических рейсов.

Во все эти порты должны быть немедленно посланы руководящие работники из центрального аппарата для оказания помощи на месте.

В-четвертых, коллективу Севморпутьзаводстроя необходимо закончить к 1 апреля основные строительные и монтажные работы по докам и акватории Мурманского судоремонтного завода. Директору завода необходимо провести все мероприятия по подготовке к своевременному освоению доков.

От своевременного пуска доков зависит не только успех навигации 1941 г., но и успех всей нашей работы последующих лет. Между тем коллектив мурманской стройки, отлично работавший во втором полугодии прошлого года, в январе плана не выполнил и начинает отста-

вать от графика. Это отставание должно быть немедленно ликвидировано.

В-пятых, необходимо обеспечить на деле завоз арктических грузов и подготовить их для погрузки на суда на востоке к 25 мая и в Архангельске к 1—10 июня.

Штурмовщина и другие пережитки экспедиционной работы больше всего укоренились в системе Арктикснаба.

Работники Арктикснаба не перестроились к проведению навигации по-новому. Отставание в завозе и подготовке грузов во всех звеньях Арктикснаба должно быть немедленно ликвидировано, причем теперь же надо укрепить серьезными работниками наиболее ответственные участки — Архангельское и Владивостокское отделения — и установить за их работой неослабное наблюдение.

В предстоящую навигацию мы должны добиться резкого улучшения качества отправки грузов.

Наряду с Арктикснабом Управлению арктического флота и портов вместе с пароходствами надо установить неослабное наблюдение за подготовкой грузов как системы Арктикснаба, так и всех других грузотправителей. Надо повысить ответственность за приемку всех клиентских грузов, чтобы предупредить возможность намеренной или головоупянской отправки таких грузов, которые могут вызвать несчастные случаи в море.

В-шестых, надо обеспечить заготовку и своевременный завоз угля в порты отправления и в арктические порты, особенно в Провидение и на Диксон.

В прошлом году отремонтированный с большим напряжением и опозданием ледокол «Л. Каганович» не мог немедленно выйти в море только потому, что у пароходства неожиданно для него не оказалось угля.

Несмотря на опоздание корабля, он бункеровался 6 суток; кроме того, принимал довольствие и зимние запасы еще в течение 12 суток. Такая беспечность и безрукость руководителей пароходства могут сорвать двойные арктические рейсы. Вот почему Управление арктического флота и портов должно неослабно следить не только за судоремонтом и подготовкой грузов, но также и за подвозом топлива и всякого другого снаряжения кораблей.

В-седьмых, необходимо добиться решительного улучшения коммерческой службы и выполнения плана снижения себестоимости перевозок.

Наряду с заданиями по объему перевозок капитаны должны получать задания по себестоимости с распределением по элементам затрат. Тогда капитаны кораблей и судозкипажи будут иметь действительную возможность бороться за снижение себестоимости и получение премий за высокое качество выполнения плана.

Улучшение коммерческой службы, проведение хозрасчета на деле, борьба за экономию, против бесхозяйственности и расточительства, за снижение себестоимости должны стать руководящим началом во всей работе по дальнейшему развитию Северного морского пути, по превращению его на деле в нормально действующую водную магистраль.

ГИДРОГРАФИЯ

Гидрографическое управление из года в год не выполняет своих планов по изучению и обстановке трассы. Планом третьей пятилетки предусмотрены работы, выполнение которых должно создать условия для уверенного и безопасного плавания по всей трассе Северного морского пути.

Гидрография наша отстала с выполнением этого плана почти на полтора года.

План 1940 г. также не выполнен.

Еще большее отставание с выполнением плана гидрографических работ мы имеем на реках Крайнего севера.

Как и в прошлом году, наибольшие потери от аварий мы имеем в гидрографическом флоте. В гидрографических отрядах часты случаи нарушений трудовой дисциплины.

В Якутском гидрографическом отделе процветала бесхозяйственность, грубо нарушалась финансовая дисциплина.

В запущенности работ гидрографии виноваты бывшие руководители Гидрографического управления тт. Боровиков и Иванов. После моего предупреждения они не изменили методы бюрократического бумажного руководства. Поверхностное отношение к подбору людей и отсутствие живой связи с местами, верхоглядство и зазнайство больше всего укоренились в этом управлении.

Сейчас начальником Гидрографического управления назначен т. Галанин. Ему необходимо внимательно проверить планы работ, людей, которые эти планы составляют и выполняют, и добиться решительного искоренения недостатков, о которых я говорю.

В Гидрографическом управлении есть замечательные люди, любящие свое дело. Тов. Галанину надо, опираясь на этих людей, мобилизовать весь коллектив работников гидрографии и приложить все усилия к тому, чтобы в кратчайший срок ликвидировать отставание Гидрографического управления, добиться в навигацию 1941 г., чтобы наши гидрографы встали в передовые ряды советских полярников.

ИЗУЧЕНИЕ ЛЕДОВОГО И ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОГО РЕЖИМА НА ТРАССЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Для того чтобы иметь возможность сосредоточить внимание на своей основной задаче, Арктический научно-исследовательский институт освобожден от геологических, кораблеисследовательских и других несвойственных ему работ.

Для этой же цели институту переданы бюро погоды и руководство научной работой на полярных станциях. Проведение этих мероприятий уже сказалось положительно на научной и практической деятельности института.

В 1940 г. институт успешно выполнил план по основным разделам тематических и исследовательских работ. Молодые кадры ученых овладевают методикой ледовых прогнозов. Институт начинает играть большую роль в практической работе по подготовке и проведению навигации.

Большим техническим достижением института являются успешное завершение и изготовление автоматической радиометеостанции. Эта первая в мировой технике станция, рассчитанная на длительную автономную работу, открывает большие перспективы в расширении наших возможностей в изучении метеорологического режима в Арктике.

Сейчас, в связи с переходом к двойным рейсам за одну навигацию, мы поставили перед институтом более широкие задачи по изучению совместно с полярной авиацией северного варианта трассы. И надо сказать, что наши ученые и летчики проявили большую инициативу и приступили уже к широким работам по выполнению этой задачи.

Однако институту предстоит еще очень много работать. В частности, недостаточно еще разработана методика ледовых прогнозов. Не-

достаточно высок теоретический уровень научных работ, выпускаемых институтом.

Институт должен стать ведущим научно-исследовательским центром, в котором решение практических задач сочеталось бы с высоким теоретическим уровнем. Устранив организационные и другие недостатки, институт должен не только выполнить, но и перевыполнить свой план и улучшить качество тематических и экспедиционных работ.

ПОЛЯРНЫЕ СТАНЦИИ

При общем значительном улучшении работы радиосвязи и полярных станций, успешно выполнивших план 1940 г., недостатки радиосвязи в Восточном секторе полностью еще не устранены.

Навигацию 1940 г. неудовлетворительно обслуживали радиостанции Амбарчика, Провидения, Зырянки, Дружины и некоторых других пунктов. Неудовлетворительно, как и в 1939 г., работал радиоцентр в Тикси.

Для успешного проведения навигации 1941 г. требуется наряду с расширением сети полярных станций значительно большая четкость работы всех станций по обслуживанию флота и полярной авиации.

По нашему заданию Управление полярных станций разработало схему радиосвязи и контрольные сроки передачи метеосводок и диспетчерских радиogramм, обязательных для всех радиостанций системы Главсевморпути.

Боевыми задачами работников полярных станций являются:

во-первых, подготовить и своевременно открыть полярные станции, необходимые для обслуживания северного варианта трассы;

во-вторых, добиться того, чтобы вся радиосвязь выполняла схему и контрольные сроки передачи метеосводок и диспетчерских радиogramм, ибо только при этом условии будет обеспечен успех работы флота и авиации;

в-третьих, устранить недостатки радиосвязи в Восточном секторе и добиться того, чтобы коллектив радиоцентра Тикси по качеству работы был в числе таких передовых коллективов, как Амдерма, Диксон и др.;

в-четвертых, улучшить техническое обслуживание и инспектирование судовых радиостанций.

Радисты, метеорологи, синоптики и другие работники полярных станций — эти наиболее многочисленные и старые кадры, костяк наших полярников, — должны по-боевому справиться с новыми задачами.

УПРАВЛЕНИЕ ПОЛЯРНОЙ АВИАЦИИ

План по ледовой разведке Управление полярной авиации в 1940 г. выполнило на 111%.

Ледовая разведка в 1940 г. отличалась от прошлых лет тем, что в ней участвовало большее количество самолетов и объем ее работы был значительно больше.

Подготовка к полетам и преднавигационная и посленавигационная разведки были выполнены более четко, чем в прошлые годы.

Однако в ледовой разведке 1940 г. имел место целый ряд серьезных недочетов и прорывов.

Подготовка материальной части проведена была неудовлетворительно, хотя времени для нее было вполне достаточно.

Как в прошлые годы, так и в 1940 г. самолеты запоздали к началу ледовой разведки.

Комплектование самолетов личным составом на ледовую разведку

по отдельным самолетам было произведено неправильно. Товарищи Стрельцов, Зубов, Чувьрин впервые проводили ледовую разведку, что сказалось на качестве ледовых разведок и донесений. В то же время на линейных самолетах использовались опытные пилоты и штурманы ледовой разведки — такие, как тт. Падалко, Морозов и Асямов.

Много было в 1940 г. непроизводительных часов налета самолетов на ледовой разведке. Завышена себестоимость одного летного часа. Снижению себестоимости ледовой разведки достаточного внимания не уделялось.

Следует признать, что Управление полярной авиации закончило 1940 год с неудовлетворительными хозяйственными показателями, с большим перерасходом сметы по эксплуатации, явившимся результатом плохой организации работ. В Арктику завезено много излишних материальных ценностей, что создало огромные неликвиды. Учет и хранение товаро-материальных ценностей поставлены плохо.

Я должен предупредить товарищей из авиации, что руководство Главсевморпути в оценке деятельности руководящего состава Управления полярной авиации и работников на местах будет исходить не только из общего процента выполнения производственного плана, но также из того, как укладывается предприятие или в целом управление в утвержденные нормы расходов.

Из этого предупреждения руководству Управления полярной авиации необходимо сделать серьезные выводы на будущий период работы.

УПРАВЛЕНИЕ РЕЧНОГО ФЛОТА

Итоги речной навигации и работы бывшего Центрального отдела речного транспорта в 1940 г. подтверждают, что перевыполнение плана перевозок пароходствами в навигацию 1940 г. не является еще показателем успешно организованной работы пароходств в целом.

Наоборот, для выполнения и перевыполнения заданного плана пароходства имели в своем распоряжении резервы, заложенные в плане и вне плана как по самоходному, так и несамоходному флоту.

Из плана на 1940 г. не были исключены имевшие место огромные непроизводительные простои флота в 1939 г. Несмотря на это, начальник отдела речного транспорта т. Сидоров через несколько дней после утверждения плана речных перевозок на 1940 г. потребовал его уменьшения, просил увеличить государственную дотацию (утвержденную уже по трансфинплану) с 5 413 тыс. рублей до 10 370 тыс. рублей.

Несмотря на то что ему в этом отказали, 7 июня т. Сидоров снова настаивал на сокращении плана перевозок.

Этими требованиями он узаконивал в 1940 г. равнение на плохую работу пароходств в 1939 г. Обеспечивая пароходствам резерв, т. Сидоров три раза ставил перед руководством вопрос об изменении правительственного плана грузоперевозок.

Как я уже упомянул, речные пароходства перевыполнили утвержденный правительством план потому, что имели и в плане большие резервы.

Об этом говорят хотя бы цифры выполнения плана 1940 года по техническим измерителям работы флота.

Так, например, по реке Лене процент ходового времени судов с грузом уменьшился по сравнению с планом с 37 до 34. Стояночное же время судов в среднем увеличилось с 39,6 до 45%. В общей сложности каждый пароход простоял больше, чем ему было запланировано, на 11,2 суток, а общее ходовое время флота составило только 54,3% вместо запланированных 60,4%. И план при этом оказался выполненным.

Наличие огромных неиспользованных резервов подтверждает результат работы теплохода «Пятилетка», который выполнил свой план работы на 107,8%; в то же время его непроизводительные простои составили 36 суток, или 26,6% всего эксплуатационного периода.

По реке Колыме систематически, из декады в декаду, не выполнялся план грузоперевозок вследствие плохой работы флота. Чтобы выйти из положения, руководители Колымо-Индибирского пароходства ввели в эксплуатацию пароход, стоявший на приколе, без разрешения руководства Главсевморпути.

Таким образом, руководители пароходства «добились» выполнения плана не улучшением работы, а использованием большего количества пароходов, чем было предусмотрено планом.

Бригада, посланная нами для оказания практической помощи Колымо-Индибирскому пароходству в проведении навигации, установила, что основные руководители управления пароходства во время навигации отсиживались в Зырянке и руководили перевозками кабинетным порядком: на предприятия и пристани не выезжали, условий работы на местах не знали. Флот был закреплен за отдельными пристанями, таким образом водный бассейн искусственно был разделен на целую серию пароходств.

Управление Колымо-Индибирского речного пароходства по существу движением флота не руководило, передоверив эти основные функции начальникам отдельных пристаней.

Вследствие слабой трудовой дисциплины и плохого руководства флотом имели место непроизводительные простои судов.

Не лучше обстояло дело и в Северо-Якутском пароходстве.

На плохую работу речных пароходств в навигацию 1940 г. указывает также большое количество аварий.

Увеличение количества аварий в пароходствах является результатом бездеятельности бывшего Центрального отдела речного транспорта и пароходств, которые не сделали необходимых уроков из аварий и катастроф, имевших место в навигацию 1939 г.

В аппарате Центрального отдела речного транспорта во время навигации не только не изучали происшедших аварий, но часто не имели необходимых данных о действительных размерах аварий, происшедших в эту навигацию.

Тов. Сидоров вынужден признать, что 70% аварий, имевших место в пароходствах, являются результатом крайней недисциплинированности и разболтанности плавающего состава.

Должен отметить, что погрузо-разгрузочные работы в морских портах, особенно в порту Амбарчик, были организованы неудовлетворительно. Так, например, прибывший на бар Индигирки 13 августа пароход «Революционер» не мог дожидаться прихода речных судов. Пароход «Моссовет» разгружал на баре Индигирки 1918 т груза с 13 по 25 августа. Пароход «Ванцетти» бункеровку 1500 т угля в порту Амбарчик производил с 25 августа по 15 сентября, причем имел простои в ожидании подачи угля в течение 11 суток. Караван с углем в бухту Тикси пришел с опозданием на 7 суток.

Эти факты говорят о том, что речные пароходства к погрузо-разгрузочным работам морского флота подготовились плохо.

Расстановка речного флота по затонам и отстойным пунктам на зиму произведена неудовлетворительно. Многие пароходы, катера и баржи на Колыме и Лене остались зимовать во внеплановых пунктах отстоя.

Я считаю, что оставление флота на зимовку во внеплановых пунктах и в открытом плесе на реках Колыме и Лене произошло только в результате крайней недисциплинированности плавсостава и

неправильной работы флота в течение всей навигации, когда из месяца в месяц план перевозок не выполнялся.

Тов. Сидоров, выезжавший для оказания практической помощи Северо-Якутскому и Колымо-Индибирскому пароходствам на период навигации, обязан был принять необходимые меры к своевременному окончанию навигации на реках, чего он не сделал.

В навигацию 1940 г. Северо-Якутским речным пароходством не доставлена до места назначения большая партия разных грузов.

Вместо того чтобы по Лене в Якутск довести груз, руководители Северо-Якутского пароходства привезли туда только пустые баржи. Оставив зимовать баржи с грузом во внеплановых пунктах, они нанесли огромный материальный ущерб государственным организациям, доверяющим нам перевозку их грузов.

В пароходствах мы имеем все еще продолжающиеся хищения грузов и растраты. По Северо-Якутскому пароходству за 1940 г. было 63 случая хищений и растрат на общую сумму 180 522 рубля.

Совершенно не был организован контроль за сохранностью социалистической собственности.

Вследствие плохой организации погрузо-разгрузочных работ клиента предъявила претензии за порчу, недостачу грузов и потребовала уплаты штрафов в сумме 341 960 рублей.

По Колымо-Индибирскому пароходству, по неполным данным, растрат и хищений было 90 случаев на общую сумму 23 169 рублей.

Как руководители пароходств, так и руководители Управления речного флота не принимают необходимых мер к тому, чтобы сохранить доверенные им грузы и перевезти их в полной сохранности к месту назначения.

Мы недавно на Коллегии слушали доклад начальника Северо-Якутского пароходства т. Перерезова об итогах навигации за 1940 г.

Тов. Перерезов—молодой работник, инженер, понимающий в деле эксплуатации. Однако он показал себя на работе очень плохим хозяином, к тому же крайне недисциплинированным в вопросах расходования доверенных ему государственных средств.

Коллегия установила, что учет и финансовое хозяйство в Северо-Якутском речном пароходстве находятся в запущенном состоянии, при этом т. Перерезов и руководители, подчиненные ему, совершенно не считают государственных денег и расходуют их вопреки законам.

Руководители бывшего Центрального отдела речного транспорта в течение значительного периода не оказали практической помощи пароходству в налаживании учета и отчетности.

Коллегия Главсевморпути объявила т. Перерезову строгий выговор с предупреждением за неудовлетворительное хозяйствование и нарушение финансовой дисциплины. Мы предупредили т. Перерезова, что если он не исправит в течение ближайшего времени положение дела, Коллегия вынуждена будет принять по отношению к нему более суровые меры взыскания.

Не лучше обстоит дело с хозяйствованием и в Колымо-Индибирском пароходстве.

Урок, полученный т. Перерезовым на Коллегии, должен послужить предупреждением для всех руководителей хозяйства, предприятий и учреждений.

На 1941 г. правительством уже утвержден план перевозок по речным пароходствам.

Выполнение и перевыполнение этого плана обеспечены, как и по морскому транспорту, наличием больших неиспользованных резервов.

Мы считаем, что план речных перевозок может и должен быть увеличен, особенно для Северо-Якутского пароходства. У пароходства

имеются все возможности выполнить большую работу, чем планировали ему в конце прошлого года.

Пароходствам и Управлению речного флота для выполнения и перевыполнения плана прежде всего необходимо своевременно и на «отлично» отремонтировать весь самоходный и несамоходный флот. Пока эта работа проходит неудовлетворительно. Ремонт флота систематически отстает от преподанного графика по двигателям и движителям. Необходимый перелом здесь еще не наступил.

Тов. Сидоров не оказал еще реальной помощи пароходствам в работе по ремонту флота и ограничивает свое руководство судоремонтом по Северо-Якутскому пароходству телеграфными указаниями, а не живой практической помощью.

Руководителям Управления речного флота необходимо принять все меры для того, чтобы флот был отремонтирован.

Также необходимо провести все отстойные работы, обеспечивающие безопасность выхода флота в навигацию. Надо теперь же принять все необходимые меры для того, чтобы флот вступил в навигационный период без катастроф и аварий, имевших место в начале навигации 1940 г.

Руководители Управления речного флота и пароходств обязаны до навигации провести все мероприятия, обеспечивающие безаварийную работу флота, и правильно разработать такой график движения флота, который обеспечил бы выполнение всем флотом плана за каждый день, каждую декаду, каждый месяц.

В навигацию 1941 г. мы не можем допустить повторения прошлогодней практики, при которой первые месяцы навигации речной флот не выполнял плана работ, а затем, желая наверстать упущенное, заморозил суда во внеплановых пунктах на открытом плесе, создал ненужную депонировку грузов и нанес этим самым материальный ущерб государству.

С этим явлением мы будем бороться всеми имеющимися в нашем распоряжении средствами.

АРКТИКСНАБ

Перехожу к вопросу о материально-техническом снабжении.

Несмотря на неоднократные указания в прошлом и в этом году начальникам отраслевых управлений и руководителям наших предприятий и организаций о своевременном представлении правильных и обоснованных заявок на материально-техническое снабжение, в прошлом и в этом году повторилась та же недопустимая вакханалия, которую мы имели раньше.

Заявки от большинства отраслевых управлений поступали в Арктикснаб с опозданием против срока, установленного приказом по Главсевморпути.

Большинство заявок составлено без учета остатков материалов и неиспользованного оборудования.

Почти все управления и предприятия представили совершенно необоснованные заявки.

Все это свидетельствует о наличии антигосударственной практики в составлении заявок на материально-техническое снабжение.

Арктикснаб, не возглавив руководство заявочной кампанией, и сам к составлению плана подошел несерьезно, не по-государственному.

Достаточно привести такой пример. По приказу Р-284 план материально-технического снабжения на 1941 г. должен был составлять: по техтоварам 79 млн. рублей, по продтоварам 45 млн. рублей, всего — 124 млн. рублей.

7 октября 1940 г. Арктикснаб представил планово-финансовому отделу на утверждение свой вариант плана: по техтоварам 76 млн. рублей, по продтоварам 34 млн. рублей, всего — 110 млн. рублей.

А 15 октября тот же Арктикснаб представляет в Госплан и наркоматам промышленности заявку: по техтоварам — на 114 млн. руб., по продтоварам — на 45 млн. руб., всего на 159 млн. руб.

Как можно назвать такое планирование Арктикснаба? Кто позволил Арктикснабу с такой легкостью жонглировать планом на материально-техническое снабжение нашей системы?

Арктикснаб объясняет эту игру в цифры несвоевременной подачей и недоброкачественностью заявок, представленных управлениями.

Главное зло заключается в том, что ни Арктикснаб, ни плано-финансовый отдел, ни отраслевые управления не знают своего хозяйства. Учет материалов и оборудования поставлен у нас из рук вон плохо.

Этим только и можно объяснить, что у нас не получают еще должного отпора горе-хозяйственники, которые пытаются урвать от государства побольше и обеспечить себе легкую жизнь.

Подход к составлению заявок на материально-техническое снабжение действительно безобразный. Вот несколько примеров возмутительного отношения к составлению заявок со стороны наших предприятий и организаций.

Директор Мурманского судоремонтного завода т. Прокофьев представил заявку на материально-техническое снабжение на сумму 12,5 млн. рублей, а кончилось дело тем, что договор заключен с Арктикснабом на 4 353 тыс. рублей.

Он же три раза изменял свою заявку на кокс и донецкий уголь.

Нетрудно понять, что перед составлением заявок директор завода т. Прокофьев гадает на кофейной гуще.

Когда же на заводе будет установлен серьезный технический расчет?

Завод просил 24 мотора, а Арктикснаб выделил только 10 моторов, и никаких возражений со стороны завода не поступило.

Придется т. Прокофьеву держать ответ перед Коллегией Главсевморпути за свои заявки.

Тов. Прокофьев, к великому сожалению, не одинок.

Севморпутьзаводстрой (т. Цесарский) дал заявку на 45 т буровой дробы при потребности в 21 т.

Красноярский завод (т. Захаров) просил 37 электромоторов, в то время как по ведомости неустановленного оборудования на заводе имеется 31 электромотор.

Мурманское пароходство (т. Аннин) требовал 68 000 т угля при потребности в 34 000 т.

Пеледуйская судоверфь заявила о потребности в колосниках для печей, имея в наличии 4 000 штук.

Таких примеров безответственного, антигосударственного отношения к составлению заявок можно было бы привести бесчисленное множество и по другим нашим предприятиям и организациям.

Больше того, некоторые организации, только что подписав договоры, уже начали осаждать Арктикснаб новыми заявками, изменением спецификаций и отказом от предыдущих заявок.

Горно-геологическое управление (тт. Белозерский и Копылов) по Сангарскому руднику отказалось по оборудованию от 10 позиций, между тем это оборудование уже заказано заводам и по нему выставлены аккредитивы. Вместо этого оборудования заместитель начальника Горно-геологического управления т. Копылов просит другое, по совершенно измененной спецификации и уже на новую сумму; по

Енисейской экспедиции Горно-геологическое управление отказывается от 4 позиций на оборудование и заменяет их новыми 5 позициями.

После подписания договора по Нордвику Горно-геологическое управление дает дополнительные заявки на 65 позиций по роторному оборудованию и запасным частям на сумму 65 тыс. рублей.

Не менее возмутительно, что это управление никак не может решить, какая лебедка ему нужна — «ПЛ-4» или «ПЛ-2»; то оно просит Арктикснаб исключить лебедки из своей заявки, то просит опять включить.

Эта свистопляска продолжается целый месяц.

Управление капитального строительства отказывается от поставки оборудования на сумму 32 тыс. рублей, куда входят дорожные катки, тракторные лебедки, растворомешалки. Оно же отказывается от получения лесорама, заказанной в 1940 г., в то время как лесорама уже отгружена в Архангельск. Отказывается управление и от трех деревообделочных станков.

Многу перечислена только часть случаев негосударственного подхода к делу. Привычка работать на авось, без расчетов, боязнь, как бы чего не вышло, сильно укоренились в Главсевморпути.

«Заявляй больше. Там разберутся. Дадут половину — и то много!» Гнилые это рассуждения, вредные и не советские. Привычку жить вольготно, получать «под Арктику» мы будем выжигать каленым железом.

Огромные усилия нам потребовались, чтобы заменить соляровое масло дизельным топливом, внедрить новый способ заливки подшипников баббитом «Б-М» с присадкой никеля.

Внедрение газогенераторных двигателей, газогенераторных автомашин в нашей системе совершенно игнорируется, хотя каждому хозяйственнику ясно, что мы обязаны выполнять не на словах, а на деле постановление правительства о максимальной экономии горючего.

На 1941 г. Госплан выделил нам 40 газогенераторных автомашин «ГАЗ-АГ», из которых 10 машин — на I квартал. Однако никто не хочет брать газогенераторные машины, и с трудом удалось распределить пока только 7 машин.

Всем известно, что страна ощущает большой недостаток в бочкотаре, особенно в металлической. В то же время мы имеем совершенно недопустимое положение, когда ежегодно в Арктику завозится 20 тыс. бочек, а обратно возвращается очень немного.

В результате мы имеем почти на всех наших полярных станциях, в экспедициях, на предприятиях залежи бочкотары, которую превращают в утиль.

Тов. Маленков в своем докладе на XVIII Всесоюзной партийной конференции сказал, что «без правильного учета оборудования, имущества, материалов нельзя управлять предприятием. Директор предприятия, если он хочет по-настоящему держать в руках предприятие и работать не вслепую, не на-авось, должен хорошо знать все хозяйство завода, должен знать, где и сколько имеется на заводе оборудования, инструмента, сырья, материалов».

Этого не понимают многие руководители наших предприятий и организаций.

Учет оборудования и материалов и их использование поставлены у нас совершенно неудовлетворительно. Приведу несколько примеров.

При проверке оборудования в июне прошлого года в десяти наших предприятиях обнаружен излишек свыше 60 различных машин, станков и другого оборудования.

Это новое и дефицитное оборудование было омертвлено и лежало бы еще долгие годы, если бы не было проверки.

На Мурманском заводе простой оборудования по разным причинам в июне—сентябре доходил до 30% в месяц. По Нордвикской и Усть-Енисейской экспедициям простой роторных станков составил свыше 15%, крелиусных станков — 36%.

Проверкой, начатой в прошлом году, выявлено на наших предприятиях и в организациях излишков и неликвидов материалов и оборудования почти на 12 млн. рублей. Эта цифра, видимо, еще увеличится, так как проверка еще не закончена.

Плохой учет приводит к тому, что некоторые предприятия в своих заявках требуют оборудования и запасных частей, в которых они совершенно не нуждаются. Так, например, Сангарский рудник, не имея у себя трактора ЧТЗ, заказывает к нему запасные части.

Задача состоит в том, чтобы быстро покончить с запущенностью учета наших предприятий, покончить с бесхозяйственностью в использовании оборудования, с расточительством в расходовании материалов.

Со всей большевистской непримиримостью мы все должны бороться за выполнение этой задачи.

Прежде всего Арктикснаб обязан навести у себя большевистский порядок в деле учета и использования материалов и оборудования и контролировать правильное расходования материалов, оборудования во всей нашей системе; вытаскивать на свет божий плохих хозяев и привлекать их к ответственности за расточительство, которое еще имеет место в использовании материалов и оборудования.

Арктикснаб должен решительно перестроить свою работу и стать полным хозяином снабжения нашей системы.

К сожалению, руководители и работники Арктикснаба до сего времени еще не понимают своей роли и продолжают работать по-старинке, чувствуя себя не главснабом Главсевморпути, а заготовительной конторой.

Начальнику Арктикснаба т. Зайцеву надо сделать серьезный вывод из уроков заявочной кампании на 1941 г., улучшить состав сотрудников управлений и отделений на местах, освободиться от болтунов, бездельников и людей, неспособных выполнять задачи, возложенные на Арктикснаб.

В 1941 г. надо закончить работу по проверке состояния учета материалов и оборудования на предприятиях и выявлению неликвидов, с тем чтобы более организованно притти к заявочной кампании на 1942 г.

Наконец, необходимо, чтобы планированием материально-технического снабжения занимался Арктикснаб с начала до конца. В планово-финансовом отделе надо иметь только одного крупного экономиста, который осуществлял бы контроль за плановой работой Арктикснаба.

Надо поднять весь коллектив полярников, моряков арктического и речного флота, работников полярной авиации на улучшение хранения материалов и правильное использование оборудования, добиться того, чтобы вся излишняя бочкотара в предстоящую навигацию была вывезена обратными рейсами со всех наших предприятий.

На ближайшем заседании Коллегии мы заслушаем итоги проведения заявочной и договорной кампании. Придется кое-кому из руководителей держать серьезный ответ за антигосударственную практику в деле представления заявок на материально-техническое снабжение.

ТРУДОВАЯ ДИСЦИПЛИНА

Проведение в жизнь Указа Президиума Верховного Совета от 26 июня 1940 г. значительно укрепило состояние трудовой дисциплины на наших предприятиях.

Однако прогулы на многих предприятиях и особенно на кораблях

еще не изжиты. В июле прошлого года было 325 прогулов, в октябре — 386, в декабре — 330, в январе 1941 г. — 145 прогулов.

Много еще нарушений трудовой дисциплины на наших кораблях. За навигацию 1940 г. на пароходе «Сталинград» было 42 случая нарушения дисциплины, на пароходе «Садко» — 29 случаев, на гидрографическом судне «Академик Шокальский» — 23 случая.

Капитан парохода «Волга» Лютиков, вместо того чтобы укрепить трудовую дисциплину и навести порядок на корабле, сам занялся пьянством. В результате — авария и потеря леса в Провидении, обошедшаяся государству свыше миллиона рублей.

Не менее возмутительный случай имел место недавно на ледоколе «Ленин». Капитан ледокола Николаев напился и прогулял трое суток. Такой капитан позорит высокое звание моряка арктического флота.

С Николаевым это не первый случай. За пьянство он был снят с ледокола «Л. Каганович». Больше года не работал капитаном. Обещал бросить пить, обещал исправиться. Назначили его на ледокол «Ленин». Сначала работал хорошо, а потом опять повторилась прежняя история.

Арктическому флоту нужны волевые, авторитетные капитаны, а не пьяницы вроде Николаева.

Я здесь должен предупредить и капитана ледокола «Литке» Хлебникова. Тов. Хлебников — хороший капитан и работает образцово, но и он частенько забывает разницу между кораблем и рестораном, позволяет себе выпивать на корабле. Это никуда не годится. Надо бросить, т. Хлебников, такие привычки, а то вы плохо кончите. Сделайте из моего предупреждения серьезный урок для себя.

Распущенность, расшатанность дисциплины доходит иногда до анекдотов.

На Мурманском заводе существует заместитель главного бухгалтера Калинин. Нам сообщили, что целыми днями этот человек, получающий персональный оклад, делает только вид, что работает. Бумаги подписывает не читая. Подчиненные ему сотрудники знают это. И вот они составили мемориальный ордер, который Калинин подписал не читая.

В ордере на сумму 352 тыс. рублей Калинин скрепил собственноручной подписью следующее распоряжение:

«1 687 рублей — Калинин на откорме и в нагуле.

11 000 рублей — Калинин как накладные расходы.

12 000 рублей — восстановление летательного аппарата Калинина.

120 000 рублей — убыток текущего года от Калинина.

12 рублей — неустойка и пени от работы Калинина...».

Что можно сказать более о таком бухгалтере? Пусть уж лучше он сидит на откорме и в нагуле, чем работает в бухгалтерии завода!

Нередки случаи, когда отдельные руководители предприятий вместо немедленного выполнения распоряжений своих прямых начальников позволяют себе дискутировать об этих распоряжениях, грубо нарушая служебную дисциплину.

Начальник Северо-Якутского пароходства т. Перерезов на требование заместителя начальника Управления речного флота т. Граница о срочной отправке теплохода «Пятилетка» из Сангар ответил следующей телеграммой:

«Не менее, чем вы, беспокоимся о срочной отправке «Пятилетки» караваном...»

Начальник полярной станции острова Уединения на требование начальника Управления полярных станций выполнять план научных работ ответил такой телеграммой:

«Благодарю за «поощрение», лучшего от вас я не ждал и не жду».

Нужно ли говорить, что такая вольность в отношениях подчинен-

ных со своими начальниками не имеет ничего общего с представлением о служебной дисциплине.

Я должен предупредить, что за неисполнение приказаний начальника, а тем более за подобные ответы мы будем смещать таких работников на рядовую работу, не считаясь ни с какими заслугами.

Пора, товарищи, понять, что приказ начальника — закон для подчиненного. Он должен выполняться безоговорочно, точно и в срок.

Все приведенные мною факты нарушения Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня указывают на то, что отдельные руководители предприятий, политотделов и профсоюзных организаций плохо еще ведут работу по укреплению трудовой дисциплины.

Такое положение с трудовой дисциплиной не может быть терпимо в дальнейшем. Руководители предприятий, капитаны морских и речных судов должны полностью ликвидировать прогулы и добиться железной пролетарской дисциплины и порядка на наших кораблях и в предприятиях. В этом деле особенно велика роль политотделов и профсоюзов, которые повседневной работой в массах должны укреплять сознательную социалистическую дисциплину.

Мы не должны забывать указания XVIII Всесоюзной партийной конференции о том, что «...задача борьбы с текучестью рабочей силы и прогулами является не кратковременной кампанией, а требует повседневной работы в массах».

КАДРЫ

Успех решения стоящих перед нами задач зависит от наших кадров. В подборе, воспитании, расстановке кадров имеются очень серьезные недостатки.

Мы имеем в нашей системе довольно солидную прослойку специалистов с высшим образованием. Посмотрим, как они используются. Из 1 024 специалистов 233 человека работают в центральном аппарате Главсевморпути, 466 человек — в управлениях пароходств и заводоуправлениях и только 325 человек — непосредственно на производстве.

На Мурманском заводе в заводоуправлении работают 45 специалистов, а во всех цехах — 32 специалиста.

В Колымо-Индибирском пароходстве в управлении — 24 человека, на производстве — 19 человек.

В Северо-Якутском пароходстве в управлении — 15 человек, на производстве — 5 человек.

Из этой справки видно, что кадры специалистов у нас расставлены и используются неправильно. Необходимо резко изменить это положение и направить значительную часть инженеров и техников из управленческого аппарата непосредственно на предприятия, в цехи для укрепления технического руководства производством.

Арктика требует работников высокой квалификации. Все вопросы техники наши специалисты должны уметь решать самостоятельно, — сбегать посоветоваться или позвонить по телефону в Арктике не к кому. Вот почему правильный подбор кадров играет у нас исключительно важную роль.

Между тем не единичны случаи грубых ошибок, допускаемых нашими управлениями при подборе и направлении работников в местные предприятия и организации.

Приведу пример с комплектованием Нордвикской экспедиции, который характеризует, как несерьезно подходят порой к подбору работников наши отраслевые управления.

В числе других работников в Нордвикскую экспедицию были направлены:

1) начальником угольного рудника Грановский, который по этой специальности никогда не работал;

2) Тхориков—инженером-механиком по шахтному оборудованию, хотя никакого шахтного оборудования на руднике нет;

3) Жвакин — начальником пристани водного транспорта, а пристани, как вы знаете, в Нордвике нет.

Подобные ошибки наших управлений обходятся очень дорого государству. По Управлению полярных станций из 244 человек, направленных в 1939 г. на полярные станции, в 1940 г. возвращено 70 человек, посылка которых обошлась в десятки тысяч рублей.

Совет народных комиссаров СССР издал специальное постановление, обязывающее все наркоматы и ведомства беспрепятственно отпускать в систему Главсевморпути работников, изъявивших согласие работать в Арктике. Это обязывает нас по-государственному организовать дело подбора кадров и переводить в нашу систему только тех работников, которые действительно необходимы и которые могут быть полезными для нашего дела.

Тов. Маленков в своем докладе на XVIII Всесоюзной партконференции говорил, что необходимо изучать, хорошо знать хозяйственных и инженерно-технических работников. Без такого изучения и без знания людей нельзя правильно и во-время решать вопрос о замене негодных работников и о выдвижении способных, инициативных людей.

В деле изучения и выдвижения руководящих и инженерно-технических работников мы сильно отстаем. Только этим можно объяснить все еще большую текучесть в составе руководящих кадров, наши ошибки при назначении работников.

Необходимо решительно покончить с бумажным изучением работников и быстрее ликвидировать имеющиеся недочеты в подборе, воспитании и расстановке кадров.

Во всей своей работе по кадрам мы должны исходить из четких указаний, данных в решениях XVIII Всесоюзной партконференции:

— изучать и хорошо знать руководящих хозяйственных и инженерно-технических работников,

— выдвигать не только партийных, но и непартийных большевиков,

— своевременно ставить вопрос о замене негодных и слабых работников,

— болтунов, людей, неспособных на живое дело, освобождать и ставить на меньшую работу, безотносительно к тому, являются ли они партийными или беспартийными.

ПРОВЕРКА ИСПОЛНЕНИЯ

Крупнейшим недостатком в нашей работе является отсутствие систематической проверки исполнения приказов Главсевморпути начальниками управлений, начальниками пароходств, директорами заводов и предприятий. Поэтому многие наши приказы остаются невыполненными.

А отсюда, как следствие, неизбежны прорывы в выполнении наших планов.

Приведу такой пример. В навигацию 1940 г. бывшее Строительное управление отправило из Москвы поковки для строительства ряжа в Тикси только 31 июля. Поковки прибыли в Архангельск 9 августа, после отхода последнего парохода в Тикси, и остались в Архангельске. Непол-

лучение поковок в Тикси поставило под угрозу окончание строительства ряжа к навигации. Начальник управления т. Изотов и главный инженер т. Шар-Баронов не проследили за своевременной отправкой поковок, а теперь придумывают всякие способы выйти из созданного ими же тяжелого положения.

В прошлом году был издан приказ о вывозе порожней бочкотары из предприятий и организаций Арктики. Большинство начальников управлений и отделов Главсевморпути приказ не выполнили и не проверили его выполнения на местах. В результате бочкотара не вывезена. Таких примеров можно было бы привести очень много.

Проверкой исполнения занимается у нас только Контрольно-инспекторская группа. Члены Коллегии и начальники управлений систематической проверки исполнения приказов и своих распоряжений не ведут. При этом, когда Контрольно-инспекторская группа заглядывает в существо работы, в экономику, начальники управлений не только не помогают Контрольно-инспекторской группе, но, наоборот, зачастую пытаются всячески замазать действительное положение.

Так было с Управлением полярной авиации, где Контрольно-инспекторская группа обнаружила завышение заявки на авиабензин на 1941 г., а тт. Мазурук и Каминов, вместо того чтобы оперативно исправить допущенную ими грубую ошибку, пытались всячески оправдать необоснованную заявку.

Без проверки исполнения нельзя знать действительное положение в своем хозяйстве, нельзя знать кадры, нельзя обеспечить равномерную культурную работу по выполнению государственных планов, нельзя обеспечить выполнение стоящих перед нами задач.

Необходимо добиться повседневной проверки исполнения наших приказов. Проверку исполнения надо проводить не только в центре, но и на местах.

Повседневная проверка исполнения должна быть главной частью руководящей работы.

Политотделы и парторганизации должны, выполняя решения XVIII Всесоюзной партийной конференции, помочь нам в деле проверки исполнения приказов Главсевморпути руководителями предприятий и организаций. Надо, чтобы эта проверка была повседневной, систематической.

Из всего сказанного мною об итогах навигации 1940 г. и задачах на 1941 г. необходимо сделать следующие выводы:

1. Главсевморпути добилось известных успехов по освоению Северного морского пути, опираясь на которые оно должно в 1941 г. перейти от экспедиционных рейсов к нормальной эксплуатации Северного морского пути, ежегодно увеличивая грузооборот.

2. Основным условием для осуществления этой задачи являются организация и проведение двойных рейсов в арктические порты и сквозных — по всей трассе в прямом и обратном направлениях.

3. Увеличение грузоперевозок по Северному морскому пути в 1941 г. путем организации двойных рейсов вполне осуществимо за счет использования выявленных резервов.

4. В нашей практической работе по проведению навигации 1940 г. имелись крупные недостатки, которые мешали и мешают нам быстрее двигаться вперед. Борьба с этими недостатками по-настоящему еще не развернута.

5. Для выполнения и перевыполнения государственных планов у Главсевморпути имеется все необходимое.

Задача состоит в том, чтобы организовать партийных и непартийных большевиков на борьбу за выполнение и перевыполнение плана,

правильно расставить кадры, систематически проверяя работу на всех участках нашей разнообразной деятельности.

Мы созвали совещание производственно-хозяйственного актива для того, чтобы вместе с активом внимательно, по-большевистски, без зазнайства и самовосхваления рассмотреть итоги работы 1940 г. и посоветоваться, как лучше выполнить государственные перевозки в 1941 г.

В своем докладе я подверг критике работу основных отраслей и звеньев Главсевморпути. Не сомневаюсь, что участники совещания вскроют новые, еще не выявленные резервы в нашей работе, со всей прямотой и резкостью, свойственными большевикам, укажут на все недостатки работы и предложат правильные пути для их устранения и успешного выполнения государственных заданий.

Позвольте выразить уверенность в том, что армия советских полярников, вооруженная решениями XVIII Всесоюзной партийной конференции, со всей большевистской настойчивостью возьмется за решительную ликвидацию недостатков в нашей работе и в навигацию 1941 г. добьется выполнения почетной задачи, поставленной перед Главсевморпути партией, правительством и любимым товарищем Сталиным!





*Полностью используем
все транспортные возможности
Северного морского пути!*

А. МЕЛЕХОВ

Начальник операций в Восточном секторе Арктики

ДВОЙНЫЕ РЕЙСЫ В ВОСТОЧНОМ СЕКТОРЕ АРКТИКИ



немало уже сделано советскими полярниками в освоении Северного морского пути. Систематические научные исследования северных морей, широкая сеть полярных станций, действия авиации позволяют правильно составлять прогнозы — предвидеть ледовую обстановку и соответственно с этим строить навигационные планы.

Мы обладаем мощным ледокольным флотом и значительным количеством судов, пригодных для плавания в Арктике. Из года в год растет количество грузов, перевозимых Северным морским путем. Навигационные планы 1939 и 1940 гг. были выполнены со значительным превышением.

Однако все это не дает еще нам права утверждать, что нормальная эксплуатация Северного морского пути уже достигнута.

Перед арктическим мореплаванием раскрываются грандиозные перспективы дальнейшего развития. Будет значительно увеличен ледокольный флот. Торговые суда новых конструкций будут прочнее и вместительнее старых. Техническая мысль работает над тем, чтобы они могли самостоятельно продвигаться даже в более сложной ледовой обстановке. Но это пока еще вопрос будущего. В настоящее время надо максимально использовать все наши, внутренние ресурсы.

Изученность трассы, радио-, метео- и авиаобслуживание, тщательная подготовка навигации, наконец рост кадров полярных моряков, обогащенных опытом арктических плаваний, позволяют значительно повысить коэффициент полезного действия нашего флота.

Двойные рейсы в Западном и Восточном секторах Арктики, которые намечено осуществить в навигацию 1941 г., смогут увеличить грузоперевозки по сравнению с прошлым годом почти в два раза, что по-



Ледокол «Л. Каганович» у причала торгового флота во Владивостоке

зводит значительно снизить себестоимость перевозок. Мы можем и должны повысить также среднесуточную скорость судов при продвижении их по трассе. Нормы скоростей, выработанные в 1938 г., устарели, наши технические возможности позволяют судам продвигаться значительно быстрее.

Увеличение скорости продвижения флота только на одну милю в сутки дает экономию в 100 тыс. рублей, или 6,8 копейки на тонно-милю. Но к увеличению скорости при планировании следует подходить разумно, так как чрезмерное, нежизненное увеличение ее приведет к срыву плана, а отсюда все финансовые последствия.

На 1941 г. запланировано увеличить скорость по сравнению с 1938 г. на 1,5—2 мили в час на всех участках трассы. Однако надолго мы и на таких скоростях не должны останавливаться.

Разрабатывая имеющийся в изобилии материал прежних арктических рейсов и используя творческую, передовую мысль стахановцев-моряков, мы сможем и в последующие годы регулярно увеличивать скорости продвижения судов по трассе.

Опыт проводки судов в Восточном секторе Арктики в навигацию 1940 г. показал, что резерво́ времени для двойных рейсов вполне достаточно. Все зависит от подготовки к навигации и организации движения судов по трассе. Проиллюстрируем это конкретными примерами.

Ледовые условия 1940 г. позволяли начать рейсы по трассе в конце июня. Фактически же суда вышли из Владивостока в конце июля. Следовательно, во время и без того короткой арктической навигации было потеряно еще около месяца.

Куда ушло это время?

Фрахтованный и собственный флот запоздал с выходом из ремонта во Владивостоке на 139 судов-суток. Основной наш клиент — Дальстрой — не подавал во-время грузов. Он должен был их подготовить к 25 мая, в действительности же к 15 июля дал только ориентировоч-

ную спецификацию. Арктикснаб и торговый отдел Главсевморпути тоже подготовили грузы к 10 июля вместо 25 мая. Большие затруднения были с погрузкой: пароход «Урицкий», например, грузился во Владивостоке 116 часов, а ждал груза у причала 160 часов; пароход «Волга» грузился 175 часов, ждал груза 248 часов.

Почему происходили такие задержки? Может быть, были какие-нибудь непредвиденные обстоятельства, оправдывающие это запоздание? Нет. Все объясняется неорганизованностью, нечеткостью работы аппаратов Севморпути, клиентуры и безответственностью людей за порученное им дело.

К навигации мы готовимся более полугода. Столь длительной подготовки вполне достаточно, чтобы предусмотреть все «мелочи». Из короткого срока, отведенного природой для плавания в Арктике, ни одного дня, ни одного часа не должно пропасть зря!

В прошлом году мы многого не предусмотрели.

Дальневосточная контора морского флота подходила узко ведомственно к сдаче нам судов. Например, зная о предстоящем арктическом рейсе парохода «Волга», об установленном для этого рейса сроке, контора все же послала его сначала в Петропавловск-на-Камчатке. С большим опозданием она передала этот пароход в аренду Главсевморпути. Наркомморфлот часто не снабжал пароходы грузовым оборудованием. Например, пароход «Комсомольск» из-за отсутствия грузовых шкентелей целые сутки простоял у причала в бездействии.

Нередко бывали случаи, что суда задерживались буквально по смехотворным причинам. Вот один характерный пример. При погрузке парохода «Волга» на Первой речке порт потребовал установить пожарный пост. Но свободного пожарника в пожарной охране не оказалось. Пока шли усиленные поиски пожарника, пароход простоял 55 часов. Конца и края этим простоям не было видно, так как пожарника найти не удалось.

Пришлось достать соответствующее обмундирование и обрядить в него матроса. Тогда погрузка была разрешена.

Некоторые работники Дальстроя недостаточно серьезно относились к отправке судов в арктическое плавание. Например, заместитель начальника Дальстроя в Магадане т. Корсаков знал об изменении состава грузов на пароходе «Комсомольск» еще до начала его погрузки. Он мог бы своевременно по телеграфу сообщить во Владивосток о том, чтобы не начинать или прекратить погрузку парохода. Этого т. Корсаков не сделал, пока через 6 суток сам не явился во Владивосток. Пришлось «Комсомольск» выгружать и снова грузить.

Пароход «Ванцетти» 30 июня пришел на Сахалин за углем и лесом для Арктики. 1 июля во Владивостоке была получена телеграмма от Сахалинугля, что пароход не подают под погрузку, так как не выставлен аккредитив. Проверили в банке. Аккредитив был выставлен еще 26 июня и подтвержден. Пока шла телеграфная переписка, пароход простоял 6 суток. Потом начался шторм. В общей сложности он потерял 13 суток драгоценного времени.

Вот из чего складываются простои, на которые ушло около одной трети навигационного времени. Приведенные факты доказывают, что львиная доля этих простоев происходила из-за безответственности и бюрократизма некоторых работников Севморпути, морского флота и клиентуры.

Когда суда вышли в море, началась напряженная работа экипажей. На судах широко развернулось социалистическое соревнование. Воля, энергия и умение моряков-стахановцев были направлены к тому, чтобы нагнать упущенное время. И люди добивались больших

успехов. Вот, например, показатели парохода «Беломорканал» (капитан т. Царев): по плану бюджет его времени в Арктике составлял 93 суток, фактически он пробыл 79; план грузоперевозок выполнил на 108%, а плавание в милях — на 135%.

Прекрасно работали люди и на других судах. Можно отметить стахановскую работу экипажей парохода «Ванцетти» (капитан т. Москаленко) и ледокола «Л. Каганович» (капитан т. Готский).

Только вследствие стахановской работы экипажей судов мы закончили навигацию с общим перерасходом против планового бюджета времени всего на 28 судо-суток. Не будь таких больших задержек во Владивостоке, замечательная работа наших стахановцев привела бы к увеличению перевозок, к еще большему перевыполнению плана. Два рейса в одну навигацию были бы вполне осуществимы.

Как использовался бюджет времени на трассе?

Пароход «Беломорканал» 31 июля вышел из бухты Провидения на трассу, выгрузил свои грузы в Косе Двух Пилотов и в Певеке, погрузился в Тикси и 2 сентября вернулся в бухту Провидения. Выгрузку здесь закончили 6 сентября. Рейс «Беломорканала» от бухты Провидения до Тикси и обратно длился 37 суток. По ледовым условиям 1940 г., он мог выйти на трассу не 31 июля, а 25 июня. Следовательно, он потерял 35 суток, т. е. как раз столько времени, сколько требовалось на второй рейс.

Пароход «Волга» 29 июня вышел из бухты Провидения. Он заходил во все порты Восточного сектора, Арктики и разгружался на открытых рейдах кунгасами. 20 августа пароход прибыл в Тикси. 31 августа он вышел в обратный рейс и 9 сентября был уже в бухте Провидения. Весь рейс «Волги» длился 43 дня. Если бы этот пароход вышел из Владивостока вовремя, он тоже мог бы совершить второй рейс.

После выхода судов в море также немало было тормозов и непредусмотренных «мелочей», которые создавали дополнительные трудности.

Начать хотя бы с графика. Он был нарушен в самом начале навигации поздним выходом из Владивостока. Отсюда стыки судов в портах. Например, в Амбарчик пришли одновременно суда Западного и Восточного секторов. Из-за этого задерживались выгрузка и бункеровка.

Ледовая разведка в арктическом плавании играет громадную роль. Но в навигацию 1940 г. Управление полярной авиации прислало в Восточный сектор в большинстве неопытных штурманов (за исключением штурмана Л. В. Петрова). Продолжительное время мы, по существу, оставались без разведки, пока сюда не был прислан еще один опытный штурман — т. Падалко.

Из-за того что не было самолета дальнего действия, нельзя было выявить баланс и кромку льда на севере и проследить возможный вариант прохода от острова Врангеля прямо на северную оконечность Новосибирских островов. А очень возможно, что суда, которые мы вели вблизи берегов в тяжелых ледовых условиях, могли пройти другим, более легким путем.

Проанализировав сейчас все материалы ледовых разведок, как западных, так и восточных, с уверенностью можно сказать, что севернее обычной трассы была чистая вода.

Хорошо организованная ледовая разведка позволит маневрировать и прокладывать новые, наиболее выгодные пути.

Успешное и быстрое плавание во многом зависит от Гидрографического управления. Оно должно так строить свою работу, чтобы лучше обслуживать суда. Нечего и говорить, что капитаны должны быть



Механизированная бункеровка в арктическом порту

Фото Ф. Шипилова

снабжены хорошими и полными гидрографическими картами и планами якорных стоянок. Плавание наугад, ощупью отнимает уйму времени и осложняет и без того напряженную работу полярных моряков.

В навигацию прошлого года мы довольно остро ощущали пробелы в работе гидрографии. На больших пространствах судам приходилось идти с лотом, уменьшенными ходами, потому что до сих пор не сделаны промеры.

Пробелы нашей гидрографии особенно чувствительны, когда судну приходится останавливаться на открытых рейдах для разгрузки. Там пароход стоит без ледокола, часто окруженный льдами. Чтобы иметь возможность маневрировать на данном участке, под руками у капитана должны быть идеально сделанная гидрографическая карта и план якорных стоянок. Такого материала для многих пунктов совсем нет. Поэтому суда нередко тратят много времени на подходы к местам выгрузки, а при наличии льда становятся значительно дальше, чем нужно, исключительно из опасения, что без подробного плана рискованно маневрировать при передвижке льдов. Например, осенью прошлого года пароходы «Анадырь» и «Ванцетти» с огромным риском подходили к острову Каркарпко, затрачивая при этом очень много лишнего времени.

Амбарчик — открытый порт. Это создает известные трудности в организации погрузо-разгрузочных работ. А мы их сами еще нередко усугубляем. В прошедшую навигацию простой судов в Амбарчике составили 12% к общему бюджету времени. Суда простаивали больше всего из-за «мелочей», которые не были предусмотрены заблаговременно.

Возьмем для примера механизацию в Амбарчике. Говорили об этом много, а привезли туда транспортеры без моторов. Механизмы

поэтому не использовались, разгрузка производилась вручную и очень медленно.

С большим запозданием пришли сюда баржи с Индигирки, а при рейдовых работах их значение особенно велико.

Одной из причин простоев судов в Амбарчике была плохая радиосвязь с берегом. Суда стояли на рейде. Поднялся ветер. Начальник порта г. Хедер решил, что выгружать грузы на баржи нельзя, и не выслал их. Но в это время суда течением повернуло так, что у борта было спокойно и работы могли производиться. Связи с берегом не было и нельзя было вызвать баржи. Сутки, таким образом, были потеряны.

Наладить связь с берегом не так уж трудно. Необходимо установить в порту радиостанцию соответствующей мощности.

В Амбарчике нужно организовать снабжение судов водой. Для этого на обыкновенной барже нужно установить помпу с моторчиком, который бы подавал воду на судно. Суда будут снабжаться водой во время выгрузки без затраты дополнительного времени.

В предстоящую навигацию нужно повторить опыт прежних лет, ныне почему-то забытый. После частичной разгрузки пароходов (благодаря чему их осадка уменьшалась) суда проводили через бар, ближе к месту выгрузки, в защищенный от ветров участок. Опыт этот себя вполне оправдывал.

Все эти несложные мероприятия дадут значительную экономию времени при стоянках судов в Амбарчике.

За последние годы резко увеличился грузооборот Певека. Но здесь до сих пор нет причала, и мы работаем варварским способом: рвем такелаж, ломаем стрелы и т. д. Здесь уже давно пора построить причал, тем более что исследования берега уже закончены.

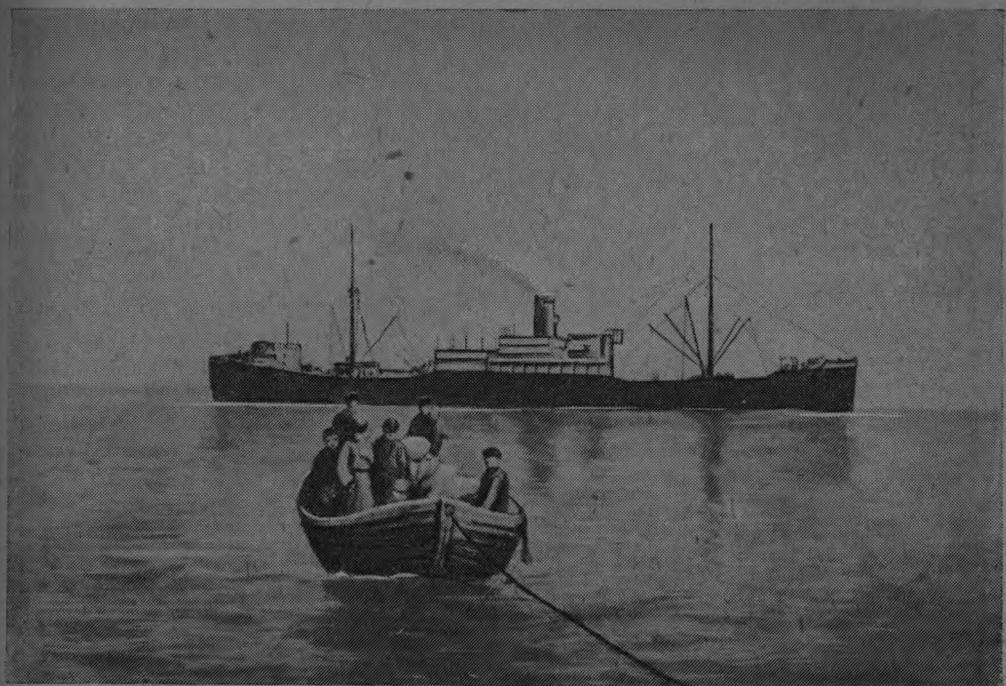
В Певеке прекрасно можно организовать водоснабжение судов. Хорошей воды здесь много, а провести трубопровод не так уж трудно. Иметь же дополнительный источник водоснабжения для судов необходимо.

В навигацию 1940 г. почти четверть всех грузов прямого направления пришлось выгрузить в открытых рейдовых пунктах Восточного сектора Арктики. Быстрота выгрузки тут зависит в основном от организованности и интенсивности труда моряков. Поэтому погрузка для этих пунктов должна производиться особенно тщательно, чтобы не приходилось тратить лишнего времени на розыски грузов в трюмах пароходов. Но и тут «мелочи» не были пренебрежены. Например, многие грузы упаковывались в старую тару, и прежняя маркировка на ней не зачеркивалась. Новые марки лепили прямо на старые, и в конце концов ничего нельзя было разобрать. На одну партию грузов выписывалась тысяча коносаментов и т. д.

Задерживает работу по выгрузке малейшее нарушение каргоплана при погрузке в базовых пунктах. Однако обычно погрузка производится как угодно, но только не по каргоплану. При выгрузке происходит ненужная перевалка сотен тонн груза из-за какого-нибудь одного маленького ящика.

При планировании двойных рейсов очень важно иметь в виду время захода судов в порты и открытые пункты. Несвоевременный заход судна в тот или другой пункт может привести к большим потерям времени.

Поясним это на примере. Пароход «Арктика» разгрузился в Амбарчике в четыре раза быстрее, чем пароход «Анадырь», только потому, что первый пришел сюда в первой декаде августа, а второй — в конце августа, когда погода ухудшилась. В открытые пункты нужно заходить раньше, оставляя закрытые, удобные пункты на более позднее время, учитывая, конечно, чтобы они не были закрыты льдом.



Пароход «Анадырь» на якоре у мыса Шелагского в 1940 г.

Фото А. Клюге

При подготовке к сквозным и двойным рейсам судов в Арктике нужно серьезное внимание обращать на подбор кадров, особенно капитанов. Для таких плаваний должны быть подобраны волевые, смелые люди, умеющие легко ориентироваться в ледовой и метеобстановке.

В прошлую навигацию в Восточном секторе большая часть капитанов фрахтованных судов почти не имела опыта арктических плаваний. Когда можно было ходить не спеша, это было не так чувствительно. Когда же резервы времени будут сокращены и придется быстро принимать решения, неопытность капитанов может отрицательно сказаться на ходе навигации.

Поэтому теперь же, без всякого промедления, нужно подобрать и подготовить кадры капитанов. Старые полярные моряки накопили уже богатый опыт в борьбе с суровой природой Арктики. Нужно возможно быстрее организовать передачу его молодым полярникам.

Мы лишь частично разобрали опыт работы в навигацию 1940 г. в Восточном секторе Арктики. Аналогичные примеры можно привести и из опыта навигации 1939 г. Все они говорят о том, что времени, отведенного нам природой для плавания в Арктике, при правильной организации работы вполне достаточно для двойных рейсов. Нужно только хорошо организовать навигацию и лучше к ней подготовиться, не создавая излишних трудностей, на преодоление которых уходит много драгоценного времени.

Подготовиться к навигации надо так, чтобы ни одного дня из тех сроков, которые нам дает природа, не пропустить зря. Ремонт судов, снабжение их всем необходимым и своевременная погрузка — первое условие, от которого зависит успех навигации вообще и двойных рейсов в частности.



Лекция на борту парохода «Анадырь» во время рейса 1940 г.

Фото А. Клюге

однако, представлять себе дело так, что раз вскрыты резервы, известны пути устранения имевшихся недочетов — значит, успех обеспечен. Даже и при этих условиях предстоит преодолеть очень много трудностей. Главная из них — борьба с укоренившейся привычкой работать не спеша, неточно и всюду запаздывать. Двойные рейсы потребуют от людей большого напряжения и четкости при организации всех подготовительных работ.

Партия и правительство окружают полярников большой заботой. Нет таких мероприятий, для осуществления которых не шли бы нам навстречу. Ежегодно на освоение Северного морского пути расходуются громадные средства. Наш долг — добиваться максимально производительной работы.

Двойные рейсы — одно из мероприятий, которое приблизит Северный морской путь к нормально действующей водной магистрали.

В 1941 г. суда нужно погрузить заблаговременно, чтобы раньше срока притти в бухту Провидения.

Нельзя допускать задержек судов во время продвижения по трассе. Широко используя ледовую разведку, нужно заранее отыскивать наиболее выгодные по проходимости пути. Зная условия проходимости во льду, можно составлять несколько вариантов: нет прохода под берегом — значит, необходимо найти путь мористее и уверенно вести суда, полностью используя данные метеорологии, гидрологии и авиа-разведки.

Лучше организовать погрузо-разгрузочные работы и обслуживание судов в портах и открытых пунктах, мы сможем экономить много времени на стоянках. Не следует,

НЕКОТОРЫЕ УРОКИ ПРОШЛОЙ НАВИГАЦИИ

(Из опыта плавания парохода «Сталинград»)



ироко развернутое социалистическое соревнование на пароходе «Сталинград», подъем стахановского движения и ударничества во многом способствовали выполнению плана по навигации 1940 г. По первому рейсу план выполнен на 120%, по второму — на 129,6%, по третьему — на 118% и по четвертому — на 144%.

Однако если проанализировать работу парохода «Сталинград», то положение окажется далеко не столь благополучным, каким оно выглядит за средним процентом. Чтобы в этом убедиться, достаточно обратиться к одному из наиболее серьезных факторов, обеспечивающих успешное выполнение плана, — преднавигационному ремонту корабля.

В средних числах февраля пароход «Сталинград» уже стоял у судоремонтного завода. Но ремонтных работ на корабле нельзя было начать, так как отсутствовали дефектные ведомости. Они несколько раз переделывались на пароходе, где в течение одного полугодия (с августа 1939 г. по февраль 1940 г.) сменились три капитана, четыре старших помощника, три старших механика. Каждый из вновь приходивших работников считал своим долгом внести «существенные коррективы» в дефектные ведомости. В конце концов, когда истекли все сроки, были наспех составлены новые ведомости, весьма неполные и технически достаточно безграмотные.

Кроме того, пароход «Сталинград» прибыл в Мурманск с полным грузом угля в трюмах. Но, чтобы составить корпусные ведомости на ремонт набора, двойного дна, балластов, горловин и т. п., нужно

было предварительно осмотреть эти трюмы. Началась спешная выгрузка угля.

В конечном итоге пароход «Сталинград» вышел из ремонта не 1 мая, как это предусматривалось графиком, а 14 июня. Полтора месяца были утеряны безвозвратно.

Кроме того, из-за затянувшегося ремонта ряд объектов, предусмотренных дефектными ведомостями, был вовсе снят с ремонта, многое оказалось недоделанным, а качество ремонта далеко не блестящим. Подтверждением этому служит хотя бы тот факт, что во время навигации при абсолютно нормальных метеорологических условиях дважды рвался левый якорный канат. В первый же рейс в Баренцбург из-за плохой сварки потекли только что сделанные шахты для эхолота.

Все дефекты ремонта пришлось исправлять и доделывать после первого же рейса. В результате «Сталинград» опоздал по графику в Архангельск на 14 суток.

Не меньшими, если не большими оказались потери от несогласованности графиков заводского и саморемонта на пароходе.

Взять, к примеру, хотя бы один из многих случаев. Мы своими силами должны были очистить от ржавчины, загрунтовать и окрасить наружный борт. Эту работу по графику нужно было проделать с 15 по 25 апреля. К этому времени было приурочено по заводскому графику окончание работ, связанных с наружным бортом. Но корпусные работы не были выполнены в срок. И вот, когда мы закончили окраску борта, заводские рабочие начали на нем сменять заклепки. Пришлось сызнова окрашивать борта. То же произошло и со штурманской рубкой. Мы сначала



Пароход «Сталинград» в устье реки Анабар в 1939 г.

ее отделали и окрасили, а затем там начали устанавливать аппаратуру эхолота и гирокомпаса. Для этого пришлось отрывать обшивку, электропроводку и т. д.

Сколько времени и средств было израсходовано на все эти повторные работы, к сожалению не подсчитано. Но это безусловно привело к нарушениям графика движения парохода с самого начала навигации.

Как же при столь значительных потерях и нарушениях графиков мы все же достигли удовлетворительных «средних» показателей выполнения плана навигации?

Планы и графики прошлой навигации были в значительной мере занижены. В них с такой щедростью учитывались всевозможные «непредвиденные затруднения», что мы сумели покрыть ими и нашу и чужую неряшливость и недисциплинированность.

Показателем высокой культуры работы являются равномерность, ритмичность в выполнении плана. А мы, по существу, допускали рыв-

ки в работе, штурмовщину, давно осужденные нашей партией.

Если подсчитать все неиспользованные резервы, связанные с бесплановостью в работе, мы получим новые возможности для выполнения боевого задания партии и правительства о двухрейсовой арктической навигации в 1941 г. Нужно, чтобы график ремонта и движения парохода стал железным законом в нашей работе.

Не менее богатым источником новых, неисчерпаемых резервов для дальнейшего повышения производительности нашего флота является участок погрузо-разгрузочных работ.

Пароход «Сталинград» прибыл в Архангельск 25 июля вместо планового срока 11 июля. Однако и к этому сроку Архангельский порт оказался неподготовленным, чтобы принять пароход.

Двое суток «Сталинград» простоял в ожидании причала. А на все операции в Архангельске «Ста-

линграду» по плану полагалось 82 часа. Таким образом, не начав еще грузовых операций, пароход уже потерял около 60% своего стояночного времени.

Условия погрузки и оформления грузовой документации были из рук вон плохи. Арктикснаб, Торговая контора и Архангельский торговый порт не подготовились к нормальной погрузке парохода.

По утвержденному плану грузо-перевозок, пароход «Сталинград» должен был принять для Нордвик-строа 1 764 т груза, для Тикси и полярных станций Мостах, Кигилях, Шалаурова и Котельный — 193 т и для Встречного — 50 т. Всего — 2 007 т. Архангельское морское агентство на основе заявок клиентуры составило предварительные спецификации и по пароходу «Сталинград». Они были вручены Арктикснабу, Торговой конторе и торговому порту 13 июня.

Учитывая, что «Сталинград» должен был притти по графику 11 июля, все отправляемые в Арктику грузы нужно было оформить и подготовить к 1 июля.

Но, несмотря на частые напоминания, на 1 июля были готовы погрузочные ордера только на 387,5 т, а 15 июля — на 1 021,2 т вместо запланированных 2 007 т, т. е. на 50% тоннажа «Сталинграда».

Несмотря на то что последний срок регистрации погрузочных ордеров истек 15 июля, 16 июля опять поступает заявка от Торговой конторы на перевозку 179 т с обязательной перевалкой на речные суда за ее счет.

После того как план отгрузки грузов по линии Торговой конторы был полностью выполнен Архангельским морским агентством, контора попросила перевезти еще 117,8 т непланового груза.

Одновременно с этим Арктикснаб также представил ведомость на перевозку в тиксинском направлении 42 т груза с оговоркой, что если понадобится перевалка, расходы берет на себя Арктикснаб.

17 июля от Арктикснаба снова поступило письмо-заявка на допол-

нительный груз в Арктику с примечанием, что этот груз будет подготовлен до погрузки и в период погрузки парохода, но количество его еще неизвестно.

Срок окончания регистрации погрузочных ордеров был снова продлен до 20 июля, и за это время поступило еще 488 т груза.

Окончательно на 20 июля для парохода «Сталинград» имелось 1 848 т груза вместо плановых 2 007 т. Архангельскому порту передали спецификации, и только к 23 июля каргоплан был составлен и вручен капитану.

Но между 21 и 26 июля опять поступила 131 т дополнительного груза с указанием, что в случае необходимости перегруппировки товаров по каргоплану и его пересоставления расходы, связанные с этим, Арктикснаб берет на себя. Уполномоченный Главсевморпути т. Логунов дал на это согласие, и каргоплан вновь пересоставлялся. Он был закончен за несколько часов до того, как судно встало под погрузку.

За время погрузки «Сталинграда», вплоть до 5 августа, было предъявлено еще 262 т разного груза.

Ясно, что ни о какой плановости в работе Арктикснаба и Торговой конторы не приходится и говорить. Если бы «Сталинград» пришел в Архангельск без опоздания на 14 суток, т. е. точно по графику — 11 июля, пароход грузить было бы нечем.

Хаос в подготовке грузов для парохода, естественно, усложнил и сам процесс грузовых операций. Несмотря на договор между Архангельским торговым портом, Арктикснабом и Торговой конторой о доставке грузов в склады порта за три дня до постановки судна под погрузку, фактически груз продолжал подвозиться вплоть до окончания грузовых работ на «Сталинграде». 50—60% груза подвозились клиентами непосредственно к борту парохода в период погрузочных операций, без всякого соблюдения каргоплана. Из-за отсутствия неко-

торых грузов их заменяли другими. Около 160 т совершенно было снято с перевозки.

Маркировка грузовых мест была нечеткой. Неоднократно приходилось фиксировать места, имеющие до 5—6 неаннулированных старых марок. Из-за неверной маркировки многие грузы грузились неправильно — смешивались с грузами других марок и в другие пункты назначения и не сепарировались.

Грузы не сдавались в транзитные склады порта, а подвозились непосредственно к борту парохода, с неполноценной документацией. В процессе погрузки каргоплан коренным образом ломался — предъявлялись дополнительные грузы, а намеченные снимались. Все это создавало исключительно тяжелые условия для правильного учета и распределения принимаемого груза.

Кроме того, партии грузов были очень мелкие. Это тоже затрудняло учет. По договору, клиентура должна была предъявить погрузочные ордера на партии груза ниже 2,5 т в количестве не более 10% общего груза, а 90% погрузочных ордеров должны были охватывать партии груза весом более 2,5 т. В действительности же получилось наоборот: 84,3% погрузочных ордеров были на партии грузов ниже 2,5 т и только 15,7% — на партии выше 2,5 т.

Такое измельчание грузов усложнило погрузку, и их невозможно было надлежащим образом сепарировать.

Зачастую в погрузочных ордерах совмещались такие грузы, которые по таре нельзя было уложить в одном месте.

Выводы напрашиваются сами собой. Надо решительно улучшить систему завоза груза в порты отправления. Графики завоза товаров надо строго увязать с графиками погрузки и раз навсегда запретить систему безответственной ломки каргопланов.

Разумеется, одними административными мерами добиться этого будет крайне трудно. Ведь и в прошлые годы никто и никогда не разрешал ломать каргоплан, а на

деле он ломался. Нужно мероприятие другого порядка, а именно: повысить квалификацию работников погрузо-разгрузочных пунктов. В большинстве случаев это люди случайные, технически малограмотные. Разместить грузы так, чтобы облегчить разгрузку судна, составить каргоплан, который учитывал бы все местные специфические трудности, надо уметь. Это смогут делать не случайные люди, а квалифицированные работники.

То же надо сказать и в отношении разгрузочных работ. Четко организовать эту работу, провести ее в кратчайший срок и доброкачественно смогут лишь люди, для нее подготовленные.

Примером в этом отношении могут служить грузовые операции в заливе Кожевникова и в Тикси.

Еще в рейсе по пути в залив Кожевникова, по инициативе начальника рейса т. Войтенко, были организованы курсы лебедчиков, тальманов, грузчиков. Преподавателями были члены командного состава парохода. К концу рейса вся партия пассажиров, направляющаяся в залив Кожевникова, сдала техминимумы по грузовым операциям. Из них было организовано 12 грузовых бригад и 2 бригады из судовой команды.

Начальник изыскательской экспедиции в заливе Кожевникова тов. Николаев тщательно и вдумчиво разработал план расстановки людей экспедиции и плавсредств во время выгрузки.

Следствием такой подготовки судовых и береговых работников было то, что выгрузка прошла без всяких недоразумений. Вместо плановых 120 часов пароход простоял только 60 часов.

Ничего похожего не было в Тикси.

Из небольшого количества оставшихся пассажиров грузовые бригады на судне создать уже не удалось, а на берегу бригады были организованы плохо. Люди оказались неподготовленными для этой работы, незнакомыми с ней. Попадались и весьма недисциплиниро-



Пароход «Сталинград» под погрузкой леса в Игарке

Фото А. Золотова

ванные бригады. Одну из них даже пришлось удалить с судна.

На баржах, особенно Северо-Якутского речного пароходства, многие тальманы были низкой квалификации, подчас почти неграмотные. Из-за этого трудно было учитывать сдаваемый груз; часто приходилось его пересчитывать.

Вообще вопрос о тальманах требует специального разрешения. Помимо того что подбору кадров следует уделять особое внимание, надо наконец ликвидировать обезличку в их работе. Очень часто из-за нехватки вахтенных мы снимаем тальманов с работы у трюмов и направляем их на палубные работы. Это создает путаницу. Один и тот же тальман грузит в один трюм, а выгружает уже из другого, не зная детального расположения груза. С этим надо покончить.

За каждым тальманом следует закрепить определенный трюм. Он должен отвечать и за темпы и за качество погрузки и выгрузки.

Пароход «Сталинград» в 1940 г.

находился в ремонте 148,2 суток и в эксплуатации 156,8 суток, т. е. только 51,4%. Из этого времени он простоял непроизводительно около 30%, грузился около 26% и плывал 44% эксплуатационного времени.

Бросается в глаза колоссальный процент простоев как на ремонте, так и во время навигации, в период арктического рейса.

Пароход «Сталинград» пробыл в арктическом рейсе 81,4 суток, из этого времени он был в пути (включая плавание по чистой воде и во льдах в караване, самостоятельно, в дрейфе во льду, аварийные и навигационные задержки) всего 42,7 суток. На стоянки и грузовые операции ушло 28,7 суток, хотя при нормальной работе портов обработка всего перевезенного груза вместе с бункеровкой должны были занять не более 10—12 суток.

Таким образом, на одних непроизводительных простоях выявился резерв в 16—18 суток.

Своевременное и высококачественное окончание предарктиче-

ского ремонта даст возможность в 1941 г. начать арктический рейс не 9 августа, как это было в 1940 г., а 5—6 июля. В таком случае получится еще более крупный резерв — около 32—35 суток.

Если учесть другие возможности, как максимальную скорость, более полное освещение ледового состояния морей, наличие плавсредств и рабочей силы в пунктах назначения, рациональное использование тоннажа кораблей и т. п., можно с уверенностью сказать, что судно в общей сложности может сэкономить около 50—55 суток по сравнению с 1940 г. Этот резерв времени вполне может быть использован для вторых арктических рейсов.

Из решений XVIII партийной конференции нам следует сделать еще один весьма существенный вывод. Конференция особо подчеркнула важность борьбы за бережное, хозяйственное отношение к социалистической собственности, воспитания в каждом работнике государственного подхода к сохранению и использованию материальных ценностей.

В связи с этим возникает вопрос: насколько целесообразно мы используем каждое судно?

«Сталинград» построен в 1921 г. на Балтийском заводе. Судно имеет четыре грузовых трюма, три твиндечных пассажирских помещения со съемными металлическими койками (270 штук), деревянную палубу и пассажирские каюты I и II классов на 70 мест.

Основное назначение «Сталинграда» — перевозить генеральный груз и пассажиров в Арктике. В действительности же он возит любой груз, причем даже такой, который очень портит пароход.

Перевозки каменного угля со Шпицбергена в Мурманск, например, приводят к исключительно пагубным последствиям.

При загрузке углем трюмов и частично твиндечных пассажирских помещений пароход покрывается сплошной угольной пылью,

которая сильно въедается в окрашенные белилами надпалубные постройки, внутренние пассажирские помещения и т. д. Все петли и запоры иллюминаторов и дверей забиваются пылью, ржавеют, и вскоре все эти детали приходят в полную негодность.

После выгрузки угля и тщательного мытья в этих же угольных помещениях устанавливаются койки и туда помещаются 300—450 пассажиров. Конечно, никакое мытье, к тому же в исключительно сжатые сроки, не обеспечивает полного удаления угольной пыли и грязи в этих помещениях.

Еще более отрицательно влияет перевозка угля на крепость корпуса и его различных частей.

Если в трюмы парохода погружено до 3 000 т угля, у него создается очень порывистая и сильная качка даже при небольшой волне. При ветре в 6—7 баллов и при волне в 4—5 баллов углы крена достигают 37° на каждый борт.

Такая порывистая качка чрезвычайно сильно расслабляет все корпусные крепления, набор, надстройки, рангоут, и неудивительно, что на «Сталинграде» так часто происходят разрывы электросварных частей корпуса и другие повреждения. При продолжительной эксплуатации парохода с такими нагрузками он будет очень быстро изнашиваться.

Уголь перевозить надо, но на каких пароходах? Руководство перевозками не имеет права ограничивать себя решением лишь одной части задачи — необходимости переброски угля из одного порта в другой. Оно должно одновременно решать и вопрос о государственной целесообразности использования под этот груз того или другого типа судна.

Интересы всемерного укрепления хозяйственной мощи арктического флота требуют, чтобы мы сочетали борьбу за все показатели плана. Мало выполнить задание по количеству, — надо добиваться и рентабельности перевозок. Осуществление этой задачи возможно лишь



В Енисейском заливе за ледаколом «Ленин» (1940 г.)

Фото А. Минеева

в том случае, если мы добьемся плановости в работе, будем повседневно и глубоко вникать в экономику каждого судна, каждого пароходства, всего флота.

При перевозках генеральных грузов трюмы «Сталинграда» обычно загружаются правильно. Палубная же загрузка не выдерживает никакой критики ни с точки зрения минимальных удобств для пассажиров, ни с точки зрения технического сохранения судна. В азарте штурмовщины мы часто даже не соблюдаем противопожарных и санитарных правил перевозки грузов морем.

Несмотря на то что верхняя палуба «Сталинграда» имеет деревянный настил, на нее грузятся тяжеловесы и железные бочки с горячим общим весом до 150—200 т. Деревянный настил палубы даже через прокладки получает выбоины, образуются щели, в которых затем застаивается вода. Палуба начинает прогнивать, сырость доходит до железной палубы, которая, в свою очередь, начинает ржаветь под деревянным настилом.

На палубу грузятся овощи в ящиках высотой до 3 м, сено, выстраиваются скотники в два этажа для коров и свиней, а на третий этаж грузятся фураж, баллоны с водородом и кислородом, различные кислоты и т. д. Из-за недостатка площади все это концентрируется в одном месте.

Уполномоченный по грузовым операциям в Архангельске т. Логунов¹ восхищается подобными многоэтажными скотниками и пишет, что они вполне себя оправдали. Он, пожалуй, прав только в одном: они себя оправдали лишь в период стоянки в порту. В море же они доставили много хлопот и волнений. Имея в нижнем этаже до 30—40 коров, в «бельэтаже» до 20 свиней и на чердаке до 10—14 т сена, никогда нельзя быть уверенным, что это сооружение при малейшем шторме не рухнет и не передавит скот. Такой случай был на «Сталинграде» летом 1940 г. Правда, дело обошлось благополучно, так как погода стала улучшаться, но все же часть свиней провалилась в жилплощадь коров и наделала там переполох.

Среди всего этого «ковчегова» груза на «Сталинграде» обычно едет до 500 пассажиров.

Пассажирских мест на «Сталинграде» при постройке было 340. Но целый ряд переделок за 10 лет отнял у парохода 26 мест. Таким образом, у него осталось только 314 мест.

Перед отправкой в Арктику пароходство назначает на пароход для прохождения летней практики 10 студентов, двух работников из

¹ См. его статью в журнале «Советская Арктика» № 10 за 1940 г.

технического отдела и 12 человек обслуживающего персонала. Перед посадкой для пассажиров остается, следовательно, всего 290 мест. Однако у Архангельского пароходства существует свой особый счет: «У вас всего нормальных мест 340, ну, около 120—130 мест вы добавите где-нибудь в проходах, у трапов, под трапами, таким образом возьмете 460—500 человек».

Подсчет весьма оригинальный, совсем как в старом трактире: «Рубль сорок да сорок — два сорока, пива не пили, итого три пятьдесят».

Отдуваются за такой подсчет капитаны и старшие помощники, которых ругают, упрекая в антисанитарии, грязи, отсутствии элементарных удобств для пассажиров.

Во время грузовых операций на Диксоне, в заливе Кожевникова, в Тикси и т. д. условия в жилых помещениях и в столовых еще более ухудшаются. Грузовые люки держатся открытыми, а тонкие деревянные переборки, отделяющие твиндечные пассажирские помещения от трюмов, не спасают от холода, пыли и даже от ветра. Грузовые операции нередко продолжают по 6—7 суток, в продолжение которых люки остаются все время открытыми.

С грязью и антисанитарными условиями справиться при этих условиях почти невозможно, хотя и затрачивается на это колоссальный труд.

Нужно категорически запретить перевозить пассажиров в подобных условиях начиная уже с навигации 1941 г. Необходимо создать минимальные удобства пассажирам, отправляющимся в Арктику. Это не так трудно будет сделать, если при составлении плана перевозок будет учитываться, что «Сталинград» является не только грузовым, но одновременно и пассажирским судном.

Во время навигации прошлого года были некоторые затруднения и в организации судовой вахтенной службы, а также и в проведении тренировочных тревог.

Вахтенная служба на береговых стоянках сейчас, по существу, сведена на-нет.

Согласно морскому уставу, вахтенный матрос во время стоянки судна в порту обязан следить за всем происходящим на судне и вне его и обо всех замеченных неполадках немедленно докладывать вахтенному начальнику.

Вахтенный матрос должен следить за якорем, за состоянием швартовых тросов, за кранцами, за погодой, за установленными огнями, следить за временем, отбивать склянки, следить за приходящими и уходящими посторонними лицами, за подъемом и спуском флага и т. д.

Чтобы выполнить все эти функции, вахтенный матрос должен неоднократно отлучаться от трапа. Но во время его отлучек на судно могут проходить посторонние лица.

К сожалению, морская инспекция уделяет слишком мало внимания вопросам вахтенной службы. Почему-то считается, что на судне, на которое посторонние лица не могут проникнуть без ведома вахтенного матроса и вахтенного начальника, вахтенная служба поставлена образцово.

Это безусловно справедливо, но весьма односторонне.

Вот, например, корабль стоит у причала левым бортом. У трапа дежурит вахтенный матрос. С правого борта стоит отшвартованная баржа с углем.

Ветер усилился, и кранец, заложженный между бортами судна и баржи, раздавило. Начинает тереть борта, а вахтенный, не имея права уйти от трапа, не видит происходящего с противоположного борта. Затем лопаются швартовы, и баржу относит. Вахтенный не видит и этого.

Но постороннее лицо, задержанное вахтенным (когда оно пыталось пройти на судно), приходит в таких случаях к выводу о хорошо налаженной вахтенной службе. Но в этом случае на судне оказался не вахтенный матрос, а хороший ча-

совой, вахтенного же не было вовсе.

Морской инспекции необходимо заняться этими вопросами и раз навсегда организовать строго определенный порядок вахтенной службы на кораблях, не путая часовых и вахтенных.

Морская инспекция должна прислушиваться к мнению плавсостава о некоторых навигационных недостатках, которые были в 1940 г., с тем чтобы не допустить их повторения в навигацию 1941 г.

Во время плавания во льдах результаты авиаразведки сообщались только флагману. Остальные суда каравана были в полном неведении о ледовом состоянии проходимого района. Эти информации нужно сообщать не только флагману, но и всем судам, следующим в караване. Тогда каждый судоводитель будет иметь ясное представление о состоянии льдов в том или ином районе, что ему совершенно необходимо как участнику арктической навигации.

Недостатком чисто навигацион-

ного характера являлось и то, что во время совместного плавания нескольких судов под проводкой линейного ледокола не делалось хотя бы ежесуточного сличения счисления пути.

Мы считаем совершенно необходимым ввести порядок, при котором ежедневно проводились бы полуденные сличения местонахождения каждого корабля. Поручить это надо ведущему ледоколу.

Обеспечить выполнение двойных арктических рейсов—это значит мобилизовать все наши силы, все возможности. Надо прежде всего ликвидировать непроизводительные простои судов в портах, добиться своевременной подготовки, расфасовки и документации отправляемых в Арктику грузов, своевременно и высококачественно провести предарктический ремонт, ликвидировать очереди в ожидании причалов, обеспечить пункты разгрузки квалифицированной рабочей силой и усилить там механизацию.



И. ТЕЛЬНОВ

Старший научный сотрудник экономического отделения Арктического института

ПРОБЛЕМА СКОРОСТЕЙ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ФЛОТА¹



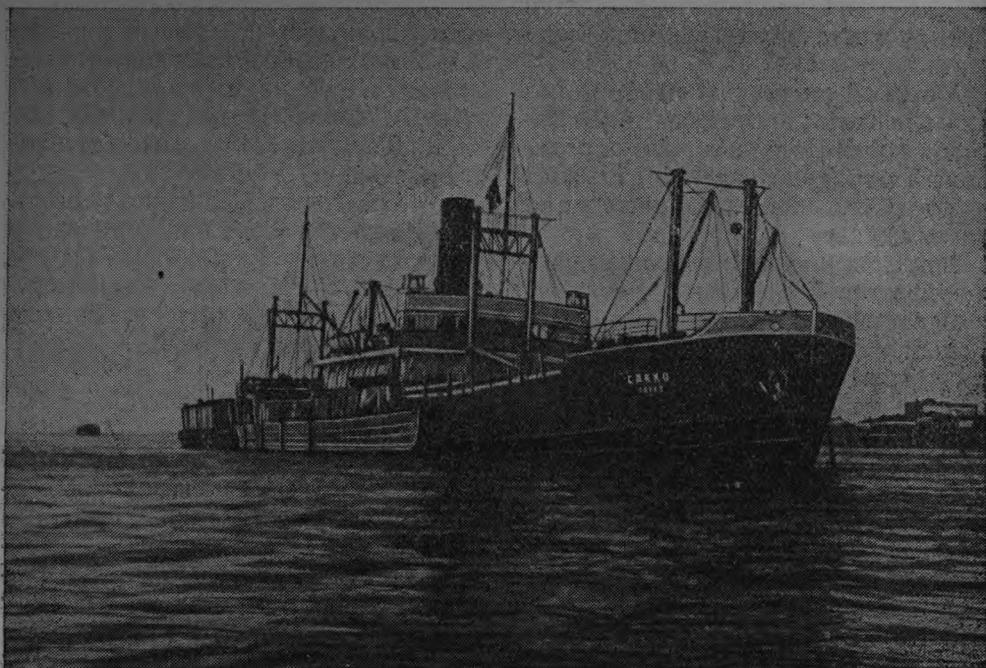
Вопросам скоростей движения транспортного флота Главное управление Севморпути уделяет мало внимания. Нельзя считать достаточным тот поверхностный анализ, которому подвергаются в оперативных и плановых секторах Главсевморпути отчетные эксплуатационные материалы той или иной навигации.

Между тем проблема скоростей флота в деле превращения Северного морского пути в нормально

действующую водную магистраль весьма актуальна. Во время двойных и сквозных грузовых рейсов по Севморпути скорости движения флота будут играть исключительно большую роль. Они имеют не меньшее значение, чем стояночное время флота в портах отправления и в портах назначения.

Общеизвестно, что плавание транспортного флота по Северному морскому пути в отличие от других морей связано не только с преодолением водных пространств, но и ледовых препятствий. Кроме того, суда в Арктике плавают небольшими караванами и с помощью ледо-

¹ Печатается в порядке предложения.



Пароход «Сакко» типа «старые лесовозы»

кола; поэтому отдельные суда, преодолев в пути препятствия и будучи готовы к дальнейшему самостоятельному движению, часто простаивают, ожидая других судов для совместного плавания.

Все это затрудняет разработку плановых скоростей движения судов. А без них немислимо построение графика работы флота во время навигации.

Флот Главсевморпути по своему назначению состоит в основном из трех групп:

1. Ледокольный флот, занимающийся исключительно проводкой транспортных судов по Северному морскому пути и ледовой разведкой, если этого требуют обстоятельства.

2. Ледокольные пароходы, т. е. суда, имеющие грузовые трюмы и приспособленные к плаванию в наиболее трудных в ледовом отношении условиях Севморпути.

3. Транспортный флот, который по эксплуатационным признакам можно также разбить на три группы: суда типа «старые лесовозы» (постройки 1927—1929 гг.),

имеющие мощность машин 950 л. с. и технические (паспортные) скорости 7—8 миль в час; суда типа «новые лесовозы» (постройки 1935—1938 гг.) с мощностью машин 1 500—1 750 л. с. и скоростью 10,5—11,3 мили в час; суда разных типов (постройки 1918—1923 гг.) с мощностью машин от 1 000 до 1 400 л. с. и скоростью от 8,25 до 9,5 миль в час.

Наиболее многочисленны первые две группы транспортных судов — старые и новые лесовозы, имеющие дополнительные ледовые крепления. Прочие транспортные суда, как правило, ледовых креплений не имеют, что делает их мало пригодными к эксплуатации в условиях Северного морского пути².

² В статье разбору подвергнуты скорости движения только транспортного флота на участке трассы от Мурманска до бухты Амбарчик. Исследованием охвачены в основном все виды транспортных судов, плававших по Северному морскому пути за период с 1935 по 1940 г. В основу работы положен материал (по записям судовых вахтенных журналов), составляющий лишь 60% всех судонавигаций, совершенных транспортным флотом за это время. Процент охвата по

В борьбе за превращение Северного морского пути в нормально действующую транспортную магистраль мы должны мобилизовать все имеющиеся у нас ресурсы. Наряду с полной загрузкой транспорта надо максимально использовать и скорости движения флота.

Как же обстоит дело на этом участке?

Средневзвешенные валовые скорости³ судов типа «старые лесовозы», например на участке Мурманск—Колыма, за 1935—1939 гг. составили 5,3 мили в час, а судов типа «новые лесовозы» — 6,3 мили в час. Ходовые же скорости⁴ первой группы судов за то же время составили 6,8 мили в час и второй группы — 8,3 мили в час. Таким образом, средние ходовые ско-

отдельным годам неравномерен и составляет по 1935 и 1936 гг. 40%, по 1937 г. — 45%, по 1938 и 1939 гг. — 100% и по 1940 г. — 50%.

³ Валовая скорость есть результат деления кратчайшего географического расстояния участка на все время, затраченное судном на переход данного участка.

⁴ Ходовая скорость есть результат деления расстояния, пройденного судном, на чисто ходовое время, затраченное им на прохождение данного пути.

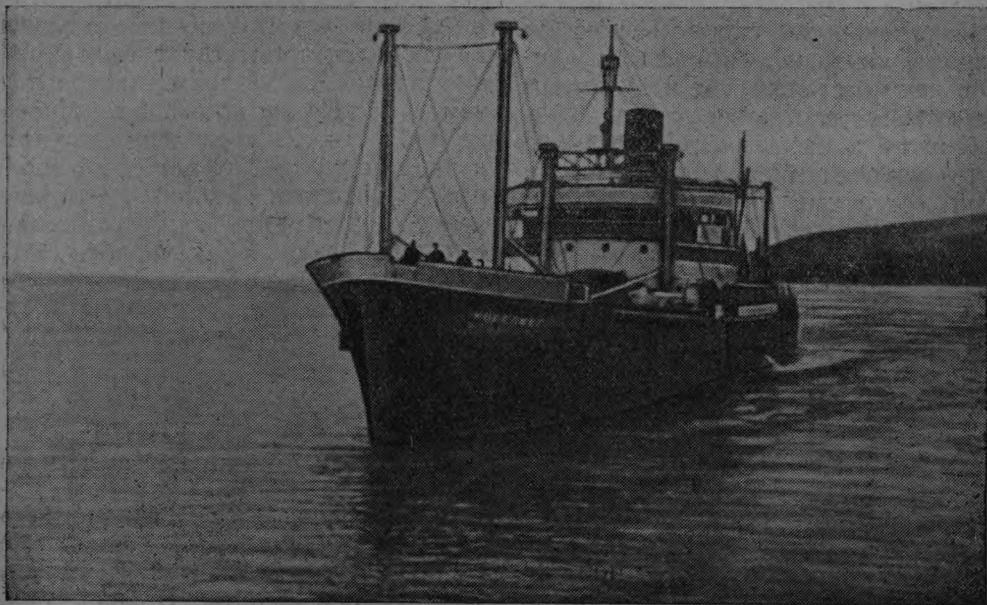
рости старых лесовозов в сопоставлении с паспортными данными составили 85,0%, а новых лесовозов 73,0%.

Динамика скоростей движения транспортного флота по отдельным годам на участке Мурманск—Колыма видна из табл. 1 (в милях за час).

Таблица 1

Тип судов	1936 г.		1937 г.		1938 г.		1939 г.	
	Ходовые скорости	Валовые скорости						
Старые лесовозы . . .	5,6	3,7	6,2	4,7	7,1	5,3	7,4	6,1
Новые лесовозы . . .	9,2	7,3	8,9	6,5	8,5	5,6	8,0	6,2
Средняя . .	6,8	4,9	7,2	5,4	7,7	5,4	7,7	6,2

Приведенные цифры наглядно показывают, какие огромные неиспользованные резервы скоростей имеются в обеих группах судов. Вместе с тем невольно бросаются в глаза лучшие показатели 1936 г. по новым лесовозам в сравнении с остальными годами. А ведь 1936 г. в ледовом отношении был трудным. В чем же дело? Объясняется это



Пароход «Моссовет» типа «новые лесовозы»

тем, что новые лесовозы, вступая в эксплуатацию впервые в 1936 г. на самом тяжелом в ледовом отношении участке трассы Диксон—Челюскин, сформированы были в однородный караван.

Как вообще были сформированы караваны в 1936 г. на этом участке трассы?

Первый караван состоял из четырех старых лесовозов, двух новых лесовозов, двух моторных ботов и парохода «Сталинград», приближающегося по своей мощности к новым лесовозам. Караван обслуживался леодолами «Ермак», «Ленин» и леодокольными пароходами «Садко» и «Седов».

Второй караван состоял из трех новых лесовозов и парохода «Мируныч», впоследствии возвращенного на Диксон (пароход не сумел пробиться сквозь льды). Проводку этого каравана осуществлял леодокол «Ермак».

Третий караван состоял из ледореза «Литке» и танкера «Лок-Батан».

Плавание всех трех караванов протекало в тяжелых ледовых условиях. Поэтому проводка судов осуществлялась и групповым порядком и в одиночку (например, «Моссовет»).

Наименьшую скорость показал первый караван. Скорость его судов как по старым, так и по новым лесовозам составила лишь 0,9—1,1 мили в час. Помимо того что этот караван был громоздок, он был составлен из неоднородных судов, что сыграло весьма отрицательную роль.

И наоборот, с наибольшей скоростью прошел второй, составленный из однородных судов караван. Он дал следующие скорости: «Моссовет» — 3,1 мили в час, «Волга» и «Циолковский» — 1,5 мили в час.

В дальнейшем опыт формирования каравана из однородных судов не получил развития. Как правило, караваны формируются из неоднородных судов, без учета эксплуатационных качеств их, чем в значительной мере нивелируются скоро-

сти движения разнотипных судов.

Практически формирование караванов из неоднородных судов приводит к тому, что суда более мощной конструкции и большей технической скорости, какими являются новые лесовозы, используются хуже, чем суда более слабой конструкции и меньшей технической скорости, какими являются старые лесовозы. Разница в скоростях движения по этим типам судов только за одни сутки составляет 70 миль. Если новые лесовозы в наиболее благоприятных условиях плавания могут развивать скорость движения до 270 миль в сутки, то старые лесовозы в аналогичных условиях развивают скорость до 200 миль. Поистине: «дистанция огромного размера!»

Тем не менее и сейчас можно слышать разговоры о том, что ликвидировать эту своеобразную «некомплектность» отправки судов в Арктику нельзя. Одни считают, что этому препятствует распыленный грузовой поток, другие ссылаются на недостаточное количество флота, пригодного к арктическому плаванию, и т. д.

На самом же деле грузовой поток Северного морского пути оседает на материке всего лишь в восьми-десяти пунктах и как нельзя лучше благоприятствует более рациональной схеме движения флота, чем в настоящее время. Это видно из табл. 2 — распределения грузов в навигацию 1940 г. между отдельными пунктами Арктики, отправленных из Мурманска и Архангельска (распределение грузового потока дано в процентах).

Таблица 2

Диксон	Кожевниково	Такса	Яна	Индигирка	Амбарчик	Всего
4,2	18,2	37,7	9,7	6,4	23,8	100,0

Провозная же способность транспортного флота никак не меньше объема перевозок, предусмотренного планом. Правда, разнотипность флота бесспорно влияет на формирование однородных ка-



Навигация 1940 г. Ледорез «Литке» и пароход «Узбекистан» в проливе Вилькицкого
Фото В. Кинеловского

раванов, но не в такой степени, как это может представиться на первый взгляд.

Из всего наличного флота, плавающего в арктических морях, только 20—25% судов разнотипны. Остальной же флот по своим эксплуатационным данным полностью укладывается в две основные группы — старые и новые лесовозы, резко отличные между собой по дедейте, кубатуре трюмов, мощности машин и техническим (паспортным) скоростям.

Разница в скоростях движения флота как раз и позволяет построить такую схему движения, при которой в значительной мере можно будет сгладить пачкообразное поступление судов в одни и те же пункты Арктики. Так, например, при одновременном отправлении прямым рейсом из Мурманска на Колыму в одном караване новых лесовозов, а в другом — старых лесовозов эти караваны смогли бы притти на Колыму (с учетом 25% потери скоростей в обоих случаях) в первом случае через 14 суток, во втором — через 20 суток.

Таким образом, новые лесовозы еще до прихода старых лесовозов смогли бы почти полностью разгрузить и ослабить «лихорадочную» работу в порту Амбарчик и на рейде. При полном же обороте Мурманск—Колыма—Мурманск эти суда имели бы 12 суток разницы, или на весь период навигации 15% экономии во времени. Новые лесовозы без особого напряжения и риска смогли бы сделать из Амбарчика дополнительный рейс с зырянским углем или колымским лесом в Провидение, а оттуда с рыбой возвратиться обратно на запад.

Имеются и другие преимущества однородного состава каравана: ликвидируется уравниловка в плановых скоростях транспортного флота; значительно повысится коэффициент использования более мощных судов.

Чего стоит, например, составленный планово-финансовым отделом Главного управления Севморпути план 1941 г., предусматривающий

скорости движения всех без исключения судов на участке новоземельские проливы — острова Петра в 4 мили в час? Как мы знаем, средневзвешенные валовые скорости старых лесовозов за 1935—1939 гг. на участке новоземельские проливы — Диксон составили 6 миль в час, а на участке Диксон—Челюскин — 3,5 мили в час. Новые же лесовозы за это время, даже в сочетании караванного движения со старыми лесовозами, соответственно дали 7 миль и 4,4 мили.

Такая неправильная система планирования характерна для всего предшествующего периода эксплуатации Северного морского пути. Так, в 1936 г. все транспортные суда и даже ледокольные пароходы независимо от состава каравана на участке Диксон — Челюскин имели среднюю плановую скорость движения в 11 миль за сутки, или 4,6 мили в час.

Как видно, никакого сдвига за это время не произошло. Между тем с точки зрения накопленных знаний о Северном морском пути и эксплуатационных свойств отдельных судов такой метод расчетов скоростей движения судов нельзя признать правильным.

Что получается при подобной системе планирования?

Старые лесовозы при паспортных скоростях в 8 миль используются на 50%. Новые же лесовозы при паспортных скоростях в 11 миль и лучших эксплуатационных качествах — только на 35%. А ведь по существу процент использования скоростей новых лесовозов должен быть выше процента использования скоростей старых лесовозов. Почему же мы видим обратную картину? Потому, что использование нового флота планово-финансовый отдел ориентирует на старый тип судов, считая это «непреложным» законом. Между тем новые лесовозы так же далеки от старых лесовозов, как двухмачтовое парусное судно от одномачтового.

Как бы, например, выглядела работа Комиссариата путей сообщения, если бы он движение своих

курьерских поездов в зимнее время планировал по скоростям движения почтовых поездов, ссылаясь на морозы и пургу? Ведь известно, что коэффициенты потерь в НКПС учитываются, исходя из мощности и качества того или иного локомотива, веса поезда, состояния пути и т. д. Так должно быть и в Главсевморпути.

Как правило, старые и новые лесовозы, находясь во льду одинаковой балльности, имеют различные скорости движения. Это можно иллюстрировать табл. 3, в которой наглядно показаны скорости движения судов при плавании во льду (в милях за сутки)⁵.

Таблица

Тип судов	Характеристика льдов в баллах			
	1—3	4—5	6—7	8—10
Новые лесовозы	220	172	124	84
Старые лесовозы	169	152	94	56

Сравнение средних скоростей между отдельными группами показывает преимущество быстроходных судов перед тихоходными во всех случаях ледового плавания. Исключением являются сплоченные льды 9—10 баллов, когда все суда, в том числе и ледокольные пароходы, теряют свои преимущества и находятся больше в дрейфе, чем в движении, ожидая улучшения ледовой обстановки.

Преимущества однотипности каравана заключаются также в том, что суда такого каравана на чистой воде идут одинаковой скоростью, наверстывая время, затраченное на преодоление льдов. При разнотипности каравана сделать этого нельзя, так как очень часто тихоходные суда являются помехой для судов, обладающих повышенной скоростью. Последним часто приходится стопорить машину в ожида-

нии тихоходных судов. Записями такого характера пестрят вахтенные журналы многих судов: «Диксона», «Моссовета» и т. д.

Примером может служить запись капитана парохода «Моссовет» от 27 июля 1937 г., характерная для многих судов этого типа:

«Весь путь до острова Вардропер (от Диксона.—И. Т.) шли со скоростью не выше средней, так как даже при среднем ходе идущий в кильватере пароход «Правда» отставал».

Не менее характерна другая запись:

«Приходилось часто стопорить машину в ожидании отстающей «Правды».

А ведь это те самые потери, ликвидировав которые мы можем умножить успехи навигации.

Возможно, что в 1941 г. не удастся полностью построить караваны из однотипных судов. Мы предлагаем при формировании караванов руководствоваться следующей правилом: вначале формировать караваны однотипных судов; затем, когда после распределения останется несколько разнотипных судов, формировать их особой группой, учитывая при этом направление грузовых потоков.

Мы имеем большие возможности к тому, чтобы в значительной мере сгладить разнотипность караванов и не допустить, чтобы в их составе наряду с тремя-четырьмя быстроходными судами был тихоходный пароход.

Чтобы лучше и полнее осуществить двойные рейсы в навигацию 1941 г., нужно прекратить практику использования более мощных транспортных судов на околке застревающих во льду судов. Особенно это часто бывает при разнородном составе караванов. Пароходы «Моссовет» и «Диксон» во многих случаях становились даже лидерами проводки, отвлекаясь от основной своей цели — транспортировки грузов.

Наиболее показателен в этом

⁵ В таблице приведены выборочные данные, касающиеся скоростей движения судов двух групп. Плавание во льдах показано при одинаковых условиях, т. е. при ясной погоде или в тумане, длившемся за сутки не более 3 часов.

отношении пример с пароходом «Моссовет». В навигацию 1937 г. под его проводкой на участке пролив Дм. Лаптева—пролив Б. Вилькицкого находилось сразу четыре судна: «Крестынин», «Урицкий», «Правда» и «Молоков». Нет нужды говорить о той незначительной помощи, которую он оказал и мог оказать этим судам. Наоборот, будучи обезугленным в связи с возложенной на него штабом проводки непосильной работой, он даже при более благоприятной ледовой обстановке, но при отсутствии ледокола не смог бы выйти с караваном в Карское море. А ведь пароход «Моссовет» был активным судном, способным самостоятельно продвигаться дальше.

Потери ходового времени судов в Арктике можно видеть на каждом километре плавания. Причиной их могут быть и непроходимые льды, и густые туманы, и штормы, и снегопады. Потери могут возникнуть также из-за неудачного подбора караванов и плохого руководства движением флота.

Ниже приводится таблица 4, характеризующая причины потерь ходового времени (в процентах) за 1935—1940 гг. в пути следования судов.

Таблица 4

Льды	Туманы	Штормы	Ожидание ледокола	По распоряжению	Ожидание распоряжения	Технические причины	Прочие	Всего
23,1	16,7	0,7	4,8	9,9	14,9	1,9	28	100

Как видно из этой таблицы, большой удельный вес в потерях ходового времени падает на организационные моменты («ожидание ледокола», «по распоряжению», «ожидание распоряжения»), составившие за это время 29,6%. Эти цифры говорят о том, что в организации движения флота имеются большие еще не использованные резервы.

В 1939 г., например, караван судов в составе пароходов «Циолковский», «Узбекистан» и «Сакко», направлявшийся в Колыму, простоял

на чистой воде в районе координат 72°—73° с. ш. и 140° в. д. 273 часа. В то же время по пути дальнейшего следования караван встретил лед всего лишь один раз, и то небольшой балльности. Здесь наряду с запоздавшим распоряжением о дальнейшем движении каравана была допущена и вторая ошибка. Штаб проводки должен был дать распоряжение судам, стоявшим на чистой воде, идти дальше до кромки льда уменьшенным ходом. Вместо этого каждое из них штаб вначале задержал на 91 час, а затем предложил идти полным ходом, чем создал излишний пожог топлива в 250—200 т.

Высок удельный вес простоев и по другим причинам: перегрузочные работы, производимые с одного парохода на другой в пути следования, бункеровка судов, производимая наплаву, набор воды вне основных арктических портов.

Все это является отголоском экспедиционного порядка обслуживания транспортных судов на трассе Северного морского пути.

С переходом на нормальную коммерческую эксплуатацию судов транспортного флота, в связи с возросшей технической базой портов и произведенным районированием угольных баз, все эти простои можно и нужно свести к минимуму или вовсе ликвидировать. К этому имеются все возможности.

Ведь смогло же руководство Главсевморпути за последние три года почти полностью ликвидировать простои транспортного флота в пути следования из-за ожидания ледоколов. Эти простои по учетным судам в 1938 г. составили всего лишь 48,5 часа, в 1939 г.—18 часов и в 1940 г.—4,2 часа.

Большие потери ходового времени вызываются причинами физического порядка—льды, туманы, штормы и т. д. Эти потери составили за период 1935—1940 гг. 40,5%. Борьба со льдами может быть успешной при хорошо поставленной авиа- и судовой разведке, налаженной радиосвязи и т. д. Мероприятия по борьбе с ледовыми

условиями тем более необходимы, что флот Главсевморпути почти треть своего времени пребывает во льдах.

Время нахождения флота на чистой воде и во льду за 1935—1940 гг. представлено в табл. 5 (в процентах).

Таблица 5

В ходовое время		Стоянки в пути следования		Всего
на чистой воде	во льду	на чистой воде	во льду	
62,9	18,2	6,3	12,6	100

Не следует, конечно, забывать, что состояние льдов на разных участках пути и в разное время бывает различно. Далеко не во все время нахождения транспортных судов во льду им приходится прибегать к помощи ледоколов. Как правило, транспортные суда всех групп до вхождения во льды 5—6 баллов могут идти самостоятельно.

Скорость и успешность движения судов во льду полностью зависят от состояния льдов и их сплоченности. Как известно, чем разреженнее и рыхлее льды, тем легче преодолевают их транспортные суда и ледоколы.

М. П. Белоусов в своей работе «Тактика ледового плавания»⁶ (стр. 32) пишет:

«Не меньшее значение для скорости и успешности плавания имеет тип судна. Ледокол в проходимом льду будет идти с большей скоростью, чем ледокольный пароход, который, в свою очередь, будет идти быстрее, чем транспортное судно ледового класса, а последнее быстрее, чем транспорт, не приспособленный для плавания во льду».

В одно и то же время суда типа «новые лесовозы» в ледовой обстановке благодаря мощным машинам могут двигаться за ледоколом быстрее, чем суда типа «старые лесовозы», которые даже при незначительных по мощности, но сплоченных льдах часто застревают и требуют околки и буксировки.

Главное управление Севморпути уже в навигацию 1941 г. должно максимально использовать все резервы, заложенные не только в физических факторах Северного морского пути, но и в организационной структуре эксплуатации флота.

⁶ Издательство Главсевморпути, 1940 г.

К. РАДВИЛЛОВИЧ

Начальник сектора морского транспорта экономического отделения Арктического института

СЛУЖБА ЛЬДА И ПОГОДЫ



Служба льда и погоды является одним из необходимых звеньев нормально действующей арктической магистрали. Своевременная и точная информация о состоянии льда и погоды, изучение полярных морей с точки зрения льдоведения и синоптики, выяснение всех факторов, влияющих на состояние льда в море, — все это входит в обязанность службы льда и погоды.

В прошлые годы совершенно неправильно считали ледовой службой маленькую организацию, состоящую из одного-двух гидрологов и синоптиков на каждый

район. Фактически ледовую службу обеспечивают полярные станции, судовая и авиаразведка, а также бюро льда и погоды. Последнее призвано обобщать результаты работы остальных звеньев службы льда и погоды и доводить их в кратчайший срок до потребителя.

Все эти звенья ледовой службы существовали у нас самостоятельно и вели работу независимо друг от друга.

Полярные станции вели ледовые наблюдения, не имея точного представления, какое они находят отражение в обслуживании Северного морского пути. Ледовые информации и донесения авиаразведок часто задерживались. Не все работники полярных станций представ-

ляли себе ясно, что в условиях Северного морского пути всякая ледовая информация является самой оперативной и важной корреспонденцией.

Ледовая авиаразведка совсем недавно ставила своей целью «проводку» судов, т. е. еще меньшую задачу, чем тактическая ледовая разведка в современном смысле. Фактически эта «проводка» не всегда себя оправдывала, так как самолет находился у судна весьма короткое время, а вся операция по выходу из льда занимала у судна иногда по несколько дней и за это время могло быть несколько перегруппировок льда.

В современном понятии нормально действующая водная арктическая магистраль немислима без знания состояния льдов по всем полярным морям. Однако до последнего времени лед мы наблюдали большей частью в береговой полосе. Ледовая авиаразведка должна обеспечить Северный морской путь регулярными сведениями о состоянии льда в течение всей навигации с июня по октябрь по всей акватории полярных морей.

Полярные бюро погоды не всегда уделяли должное внимание ледовым условиям и часто не имели никакого представления о состоянии льда. Погода в работе полярных бюро была самоудовлетворяющей целью. Это оправдывало себя в обслуживании авиации, но не в системе службы льда и погоды.

Целый ряд мероприятий, принятых для успешного проведения навигации 1941 г., дает основание предполагать, что все звенья службы льда и погоды будут увязаны между собой для достижения одной цели — регулярной информации о состоянии льда по всей акватории полярных морей в течение навигации.

К таким мероприятиям относится объединение работы по наблюдению за льдом и погодой. Устанавливается тесная связь полярной авиации в части ледовых разведок с работой службы льда и погоды Арктического научно-исследовательского института. Очень большую роль в уяснении задач ледовой службы сыграло ледовое совещание, созванное Управлением полярной авиации в январе с. г.

Реорганизуются полярные бюро льда и погоды. В них будет объединяться работа всех звеньев службы льда. Полярные бюро должны поставить свою работу таким образом, чтобы завоевать авторитет среди главных своих потребителей — моряков и летчиков.

Какими путями можно добиться этого?

Прежде всего надо улучшить работу полярных станций. Они должны повысить качество синоптических сведений. Это относится главным образом к станциям Управления полярной авиации. Недостаток их заключается в том, что



Наблюдения за дрейфующим льдом на полярной станции мыс Шелагский
Фото А. Клюге

они часто искажают данные давления воздуха. По этой причине нельзя наносить эти данные на синоптическую карту. Синоптические телеграммы с большинства станций Управления полярной авиации не помогают синоптику, а наоборот, даже путают его.

Многие из этих станций существуют уже несколько лет, однако работа их, к сожалению, не помогает в прогнозировании погоды на авиалиниях и сводится лишь к выполнению текущей информации.

Наиболее трудным районом для прогнозирования погоды является мыс Шмидта, так как по своему географическому положению ближайшие, примыкающие к нему районы плохо освещены синоптическими сведениями. К северу и югу расположены большие водные пространства, а к востоку — Аляска и Канада, откуда сводки получить бывает трудно. К юго-западу на Колыме имеются метеорологические станции, и в навигационное время их сведения часто приобретают решающее значение. Но мы были лишены возможности пользоваться этими сведениями из-за плохой связи и самой системы их передач на Якутск, где они меньше всего нужны.

Пора уже прекратить многолетние разговоры по этому поводу и направлять синоптические телеграммы с колымских станций прямо в бюро льда и погоды на мысе Шмидта.

Расписание предусматривает минимальное число синоптических сводок, необходимое для нормальной работы полярных бюро льда и погоды. Фактически же в большинстве радиоцентров и в первую очередь на мысе Шмидта синоптики обеспечиваются синоптическими сводками на 50% против установленной минимальной потребности. Кроме того, как правило, на прием синоптических сводок ставятся наиболее слабые работники.

Спрашивается: могут ли в этих условиях нормально работать бюро льда и погоды? Конечно, нет. Необходимо обеспечить синоптиков достаточным материалом для работы. Надо помнить, что работа синоптиков является основанием для

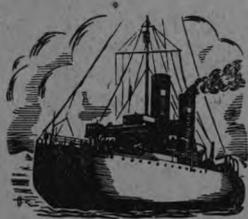
суждений о дальнейшем поведении льда, что решает успех навигации.

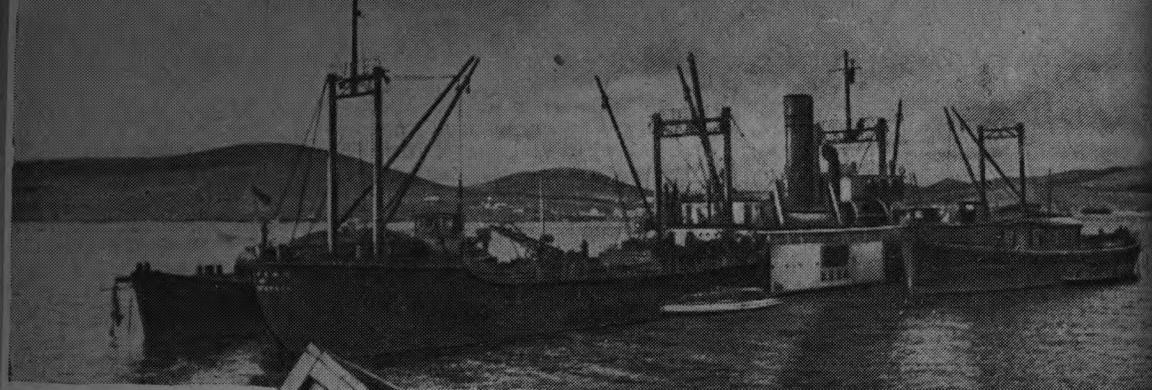
Идеальная синоптическая карта для Севера должна содержать сведения Северного полушария от полюса до 40°—50° с. ш. Пока мы не имеем возможности иметь такую карту в каждом бюро. Между тем некоторые синоптические положения требуют более широкого кругозора, чем тот, который доступен тому или иному бюро погоды. Так, например, если бы в навигацию 1940 г. синоптики в Восточном секторе были информированы о развивающейся циклонической деятельности на севере Карского моря, то им заранее было бы понятно развитие атмосферных процессов над восточными морями.

Во многих еще случаях трудно бывает связать синоптическую картину на своей ограниченной со всех сторон синоптической карте с атмосферными процессами на большой площади. Чтобы устранить это, надо во время навигации ежедневно сообщать во все полярные бюро и синоптикам на ледоколах состояние синоптической карты Северного полушария. На этой работе должен быть авторитетный, высококвалифицированный специалист, который мог бы подчеркнуть наиболее важные данные для составления текущей синоптической карты.

Помимо сведений, предусмотренных планом, полярные бюро должны иметь все, даже самые незначительные данные, касающиеся льда и погоды, все диспетчерские и информационные сведения, знать, где находятся суда, и т. д. Это может им повысить качество информации и прогнозов. Получаемые сведения дадут возможность следить более тщательно за состоянием льда и погоды в районе судна и предупредить его о всяких навигационных изменениях в ледовой и погодной обстановке.

Полярные бюро не должны ждать, когда к ним обратятся за помощью. Многие судоводители могут не знать, какими ценными для них сведениями обладают бюро и какую помощь эти сведения могут оказать судну. Поэтому полярные бюро должны проявить наибольшую оперативность в доведении информационного материала до капитанов судов.





Порт

Фото В. КИНЕЛОВСКОГО

Порт Тикси является важнейшим арктическим портом и расположен в самом центре Северного морского пути.

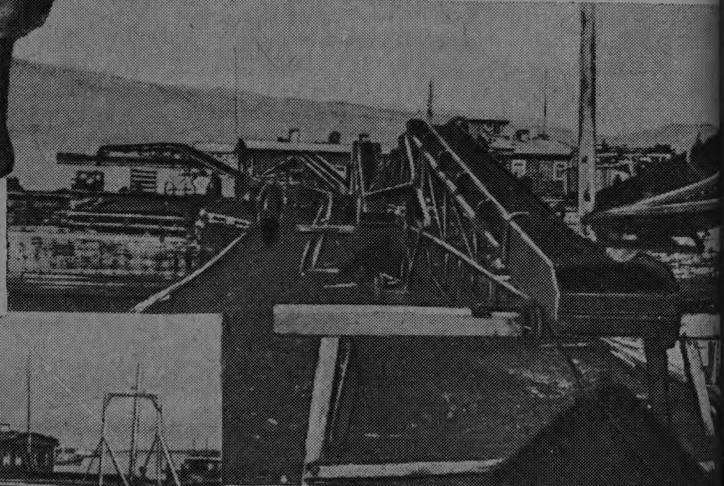
Находясь близ устья реки Лены недалеко от боковых рек: Индигирки, Яны, Оленека и Анабара, порт Тикси служит перевалочной базой для грузов, идущих с моря на реку и обратно. Через него же с реки Лены идут грузы на речных судах в боковые реки.

Основанный в 1933 г., порт быстро вырос и к навигации 1941 г. стал одним из наиболее благоустроенных арктических портов.

Рядом с Тикси, в заливе Соколовского, расположен научный центр этнографии.

Ручная разгрузка морских судов

Вверху — морское судно на рейде



Механизация на угольной базе
Транспортеры подают уголь на баржу



Причалы угольной базы



ШИЖСИ

Текст А. МИНЕЕВА

она Арктики. Тут составляются прогнозы льда и погоды для судов и самолетов.

Чуть поодаль от берега вырастают новые двухэтажные жилых дома. В разлогах гор — новые постройки: теплица, в которой можно получить свежие огурцы, помидоры, репу и т. д., дальше — свинарник, бегают еще «живые свиные отбив-

Высоко в небе круглые сутки белыми стали ходить солнце и помогает полярникам в короткий срок арктической экспедиции принять и отпустить десятки тысяч тонн самых различных грузов.



Береговой боцман И. А. Петренко инструктирует водолаза И. Н. Кирика перед спуском его под воду

Вверху слева — портовые катера перевозят грузчиков к судам на рейде

Вверху справа — здание Управления порта



Разгрузка морских судов на рейде



Посадка пассажиров в самолеты на линии Москва—Анадырь



На полярной станции в Сого. Старший метеоролог А. Д. Малков наблюдает в теодолит за шаром-пилотом. Слева—начальник радиостанции С. В. Хоменко

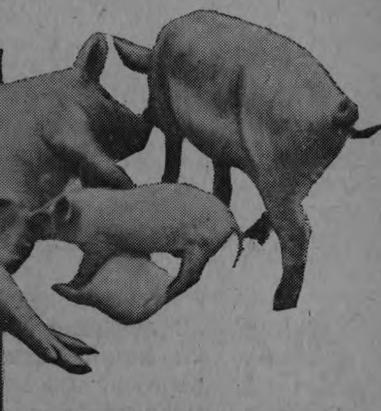
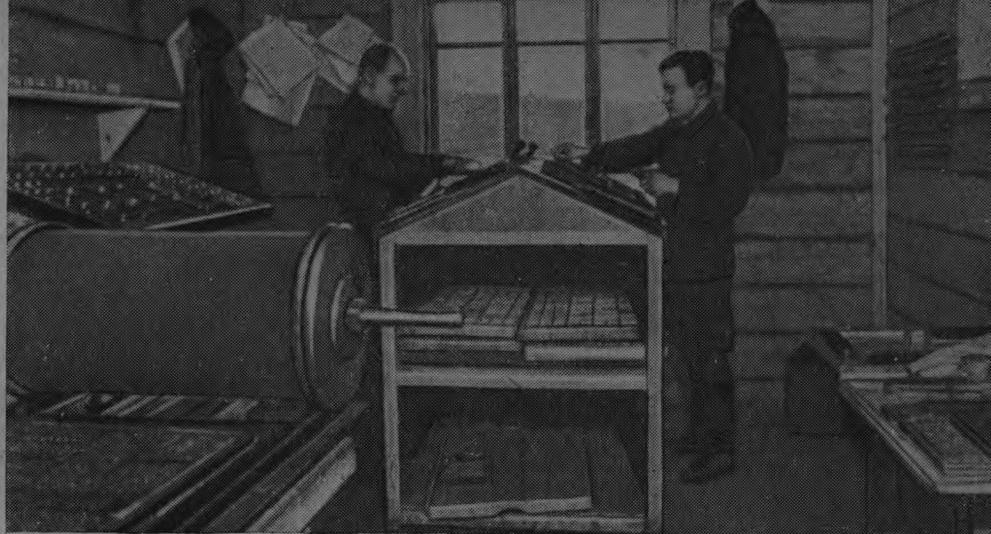


Ветродвигатель Сого

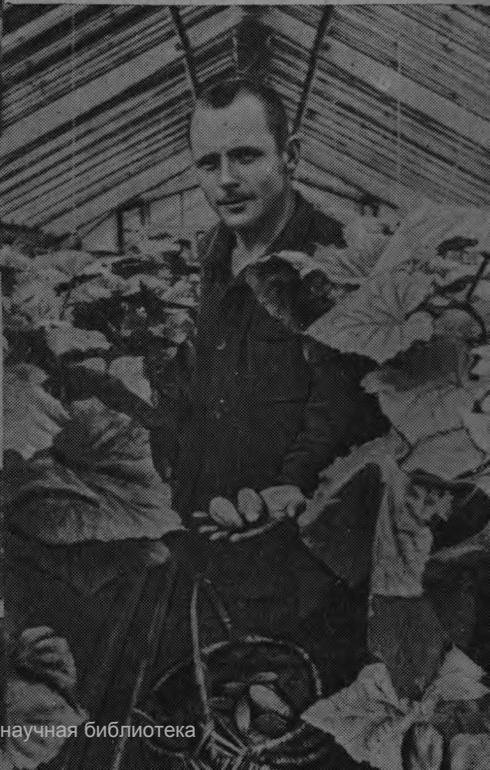


Операционный зал полярной радиостанции

...орный цех ти-
...рафии газеты
...нского по-
...дела «Стаха-
...ец Арктики».
...ва — старший
...орщик Н. А.
...риков, спра-
... — наборщик-
... И. В. Шу-
...милов



...свиноферме, построенной в 1940 г., насчитывается 170 голов свиней





ПОЛЯРНАЯ АВИАЦИЯ НА СЛУЖБЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

В. ЖАДРИНСКИЙ

Штурман полярной авиации

НАБОЛЕВШИЕ ВОПРОСЫ ЛЕДОВОЙ РАЗВЕДКИ



Как ледовые разведчики наши летчики совершенствуются еще недостаточно быстро. Повышение квалификации происходит в основном за счет приобретаемого личного опыта.

Большинству из нас служба в полярной авиации, правда, дала богатую морскую практику. Маневры на воде, маневры с якорем, выбор места стоянки — все это уже хорошо освоено нами. Штурманы и пилоты с первого взгляда безошибочно определяют размеры волны, ветер и т. д. Мне пришлось наблюдать, как однажды экипаж «Н-237» двое суток не сходил на берег, хотя качка была такая, что машина черпала носом. Работали, готовили пищу, спали, и на качку никто не обращал внимания — она не была помехой.

Однако многие практические вопросы мореплавания нам еще неизвестны. Большинство из нас не знает основных данных кораблей, которые мы обслуживаем, их про-

ходимость во льдах. Летный состав, за небольшим исключением, не умеет определить по силуэту тип судна, по буруну — скорость его. Однажды, к стыду нашему, я слышал спор о том, кто больше: ледокол «И. Сталин» или линкор «Марат».

А ведь это основные вопросы, мимо которых нельзя проходить, если хочешь расти и совершенствоваться как ледовый разведчик.

Для повышения квалификации нам необходимо наладить обмен личным опытом путем разбора отдельных интересных полетов, причем разбор полетов нужно организовывать не как односторонний отчет, а как детальное рассмотрение и изучение опыта.

Приведем пример.

В навигацию 1940 г. танкер «Юкагир», задержавшись во льдах, вызвал к себе «Н-237». Прилетев, мы застали его в 6-балльном льду. Впереди, по его генеральному курсу, в нескольких милях имелось разводье 3—4-балльного льда в виде узкой полосы между двумя 9-балльными массивами. Проход к

этому разводу не был прямым. На пути к нему имелись пятна 4-балльного льда, чередующиеся в самом разнообразном порядке с перемычками 9-балльного. Командир и штурман самолета решили, что лучше всего применить так называемый метод целеуказания, т. е. «вести» танкер за собой. Иначе мы не могли точно описать все перемычки и их взаимное расположение, а ошибка на 6—8 градусов могла бы привести «Юкагир» в сторону от полосы разреженного льда.

В течение часа мы указывали путь танкеру, кружась над наиболее узкими местами перемычек, над местами необходимых поворотов. Ушли от танкера лишь тогда, когда полоса разреженного льда оказалась прямо по носу «Юкагира».

Так же мы поступили с караваном «Литке» у острова Бегичева, кружась над полосой менее сжатого 10-балльного льда.

Интересно было бы узнать: стоит ли этот метод практиковать впредь? Разбор такого полета был бы очень полезен и другим полярным летчикам.

Необходимо лучше поставить учебу летно-подъемного состава, организовав для него ряд докладов по отдельным вопросам мореплавания в северных морях, о нашем ледокольном флоте и т. д.

Летному составу полярной авиации нужно дать возможность пройти хотя бы небольшую практику плавания во льдах. Это, помимо прямой пользы, усилило бы интерес к чтению специальной литературы, к личной самоподготовке, так как никому не интересно оказываться на борту корабля «неучем в морских делах».

Осенью, когда морские самолеты уходят с моря к базам, некоторых штурманов можно было бы взять в качестве дублеров на корабли, еще остающиеся в море.



Самолет ледовой разведки «Н-237»

Например, в 1940 г., когда пароход «Мироныч» ушел из бухты Кожевникова, самолет «Н-237» улетел в Красноярск по хорошо оборудованной авиалинии, по которой он смело мог долететь и без штурмана. А штурман без всяких дополнительных затрат мог побыть в плавании хотя бы в течение двух недель.

Кардинальный вопрос нашей работы — повысить качество авиаразведки.

Как сделать, чтобы летчик во время разведки искал и находил самое главное, самое нужное?

Для этого разведчику прежде всего нужно знать, что от него требуется. А этого-то зачастую и не было.

В 1940 г. самолет «Н-237» получил предписание: в промежуток времени с 22 июня по 15 июля пролететь по пяти точно обозначенным маршрутам. Задание было выполнено. Но, уже летая, мы убедились, что весенней ледовой обстановки на западе моря Лаптевых мы не даем. На отдельных маршрутах мы видели кромки льда, но проследить их в полной мере не могли, так как сами были ограничены жестким указанием о маршрутах.

Если бы в задании было указано, чего ждут от нашей разведки, мы проявили бы больше инициативы и использовали бы эти кромки для оконтуривания ледяных массивов.



Ледовая разведка. Крупно-мелкобитый лед 8 баллов

Разведчик должен быть ознакомлен с общей обстановкой в море. Для этого необходимо ему давать вместе с заданием сведения о предыдущей ледовой обстановке. Если этого сделать нельзя, надо дать возможность экипажу выяснить, кроме ледовых условий по заданному маршруту, общую ледовую обстановку. Лишние два часа, которые он пробудет в воздухе, с лихвой окупятся в последующих полетах, когда нужно будет ознакомиться главным образом с изменением общей обстановки. Зная, как проходила кромка вчера, легче ее найти и оконтурить сегодня.

Немаловажное значение имеют донесения ледовых разведчиков. Однако существующие инструкции по этому вопросу неудовлетворительны. Они дают одну жесткую схему: «Лед по маршруту при видимости». Написать донесение по этой схеме, дать очертания кромки, оконтуривание разводьев невозможно.

Хорошо было бы привести в инструкции несколько показательных донесений, различных по своей форме. Подобрать их из нашего богатейшего опыта нетрудно. А одна схема нежизненна, потому что ее на все случаи жизни не применишь.

Для успеха разведки большое значение имеют хорошо составленные аэролоции северных морей. Имеющиеся лоции знакомят с мо-

рем (конечно, в рамках изученности) всех, кому это необходимо, в том числе и летный состав, работающий в море на ледовой авиаразведке. Однако они недостаточны для летного состава, потому что рассчитаны главным образом на обслуживание нужд мореплавания.

Как бы ни был изучен тот или другой объект моря, в лоциях никогда не найдешь указания о том, как этот объект может быть опознан с воздуха, каковы его характерные признаки. В лоциях морей никогда не приводятся сведения о бухточках и озерах на побережье, могущих быть использованными для посадки самолетов. Между тем эти сведения крайне необходимы в практике. Ведь одна информация не может дать полного представления о том или ином участке Арктики.

Приведем примеры.

Весною 1940 г. экипаж «Н-237», зная, что ему придется садиться в бухте Прончишевой, собрал, казалось бы, исчерпывающий материал. Но когда мы прилетели и сели, то убедились, как плохо мы знали эту бухту. Мы не располагали сведениями о ледовитости отдельных участков бухты, о том, что из-за плохого грунта и сильного течения становиться на один якорь против рации нельзя. Севернее же бухты, у островов Петра, после стоянки в течение нескольких часов на якоре типа «С», пришлось вынимать его при помощи мотора. Якорь засел на дне настолько крепко, что во время подъема был согнут. Там же был согнут якорь и самолета Махоткина.

Зачастую, выходя на побережье после длительного полета над морем, очень трудно опознать место посадки, особенно если район незнакомый, а на карте все мысы одинаковы. Не раз приходилось убеждаться в том, что даже старые, весь-

ма опытные пилоты нуждаются в специальном лодийном материале. Так, летом 1940 г. один весьма уважаемый пилот дважды не мог найти бухту у островов Петра. И лишь тогда, когда ему нарисовали кроки (предварительные топографические наброски бухты) и дали входные к ней ориентиры, он нашел место посадки.

В наших условиях лодийный материал крайне необходим, тем более что в большинстве случаев самолет выходит на побережье в плохую погоду, значительно ограничивающую видимость и высоту полета. Рассуждения о том, что высокая квалификация нашего летного состава делает всякие дополнения к лодиям морей излишними, глубоко неверны.

Необходимо издать «Дополнение к лодии для летного состава» по каждому морю, куда должны входить:

1. Описания береговой черты и островов:

а) конфигурация берегов, растительность, рельеф;

б) ориентиры мысов, бухточек, кос, лагун, их характерные признаки для опознания;

в) местонахождения авиабаз по принятой для этого в аэролоциях схеме;

г) места, пригодные для вынужденных посадок, — сведения о глубинах, береговой полосе, подходах, защищенности, ледовитости, наличии пресной воды.

2. Сведения о земном магнетизме:

а) перечень районов, где склонение, приведенное на картах, не является вполне достоверным;

б) величины горизонтальной составляющей;

в) изменения девиации в зависимости от величин с примерами и графиками возможных изменений;

г) магнитные возмущения и их влияние на изменения склонений, на изменения радиопелен-

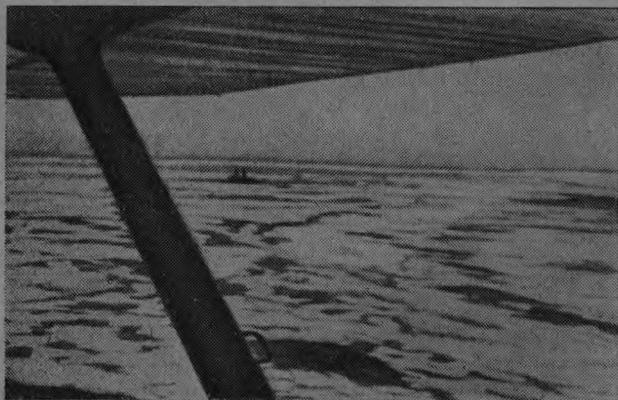
гов и на слышимость радиосигналов;

д) рекомендуемые мероприятия.

Для составления дополнений к лодиям у нас есть все возможности — есть опытные кадры, накопленные знания и средства. Многие из нас прекрасно знают какое-либо море в целом, большинство же особенно хорошо изучило какой-либо уголок моря. В людях, могущих заняться этим делом, недостатка не будет, тем более что каждый из нас кровно заинтересован в том, чтобы его знания не пропали, а были бы использованы другими, пригодились бы начинающим работать в Арктике.

Такого рода деятельность расширит наш кругозор, научит правильно понимать арктическую природу и, конечно, повысит нашу квалификацию.

Мы ознакомились с имеющимися материалами в Арктическом институте и Гидрографическом управлении и убедились, что в этих организациях имеется много еще неиспользованных данных «за ненадобностью», но очень нужных при составлении дополнений к лодиям. Много обширных и ценных сведений дадут и отчеты экипажей самолетов ледовой разведки. Несколько сот воздушных и наземных снимков, имеющихся в этих отчетах, охватывают самые укромные уголки наших северных морей.



Ледовая разведка. Сплошной 10-балльный лед со снежницами

Для успеха авиаразведки, для сохранения государственных средств очень важно сократить непроизводительные полеты самолетов в Арктике. А ведь они достигли очень больших размеров. К непроизводительным полетам относятся полеты от баз к району работы и обратно; возвраты из-за материальной части, из-за плохой погоды; повторение некоторых маршрутов из-за плохой видимости на них в предыдущем полете и т. д.

Сокращение этих полетов зависит как от Управления полярной авиации, так и от летного состава. Чтобы сократить, например, полеты от баз к районам работы, надо организовать небольшие промежуточные посадочные базы. В этом могут оказать большую помощь Управлению полярной авиации сами экипажи самолетов. Так, например, экипаж «Н-237» в 1940 г. нашел четыре таких места в западной части моря Лаптевых.

Не обязательно, конечно, завозить горючее на каждую такую площадку. Но переждать погоду, подождать подхода корабля там можно, а на некоторые площадки не плохо было бы завезти и горючее.

Возвраты по вине материальной части можно также изжить. Необходимо завезти на некоторые базы прибор для балансировки винтов. Это сократит летные часы, затрачиваемые на полеты для балансировки в глубинные базы, и избавит от самого губительного для нашей материальной части явления — вибрации, которая сильно разрушает узлы и приборы.

Сокращение непроизводительных полетов, получающихся из-за плохой погоды, зависит от нашей службы погоды, которая нуждается в коренной перестройке.

26 июня 1940 г. самолет «Н-237», вылетев из Хатанги с прогнозом без упоминания тумана над морем, фактически застал густой, плотный туман, закрывавший всю юго-восточную часть моря Лаптевых.

5 июля, вылетев в море с про-

гнозом, в котором упоминались и облачность и туманы, мы три дня летали над всей западной частью моря Лаптевых и не встретили не только ни одного пятна тумана, но и ни одного облачка.

Прогнозы, даваемые для моря Лаптевых из бухты Тикси, всегда неопределенны. По ним трудно решить: можно лететь или нет? Нельзя даже иногда представить себе, какая погода в море. Синоптический обзор сводится часто к следующему: «Циклон с центром в районе Северной Земли и антициклон восточней Якутска»; «Определить линию раздела воздушных масс невозможно из-за отсутствия метеостанции в этом районе моря». Вот и попробуй после такого синоптического обзора составить синоптическую карту.

Было бы ошибочно винить в плохой работе службы погоды только синоптиков. Главное здесь в том, что отсутствуют морские метеостанции в море Лаптевых, из-за чего работа синоптиков сводится к определению стандартной погоды для циклона и антициклона.

Другое дело в Карском море. Там станции окружают море с трех сторон, есть станции и в центре моря. Блестящая работа синоптика т. Фролова в 1938 и 1939 гг. показала, что может дать хороший синоптик в таких условиях.

А в море Лаптевых с запада есть лишь две станции: Челюскин и Преображения. Таймырский же полуостров и его берег станций не имеют. В центре моря тоже нет станций, а южные станции, как Оленек, Усть-Янск и Тикси, подчинены континентальным условиям погоды.

В этих условиях и хороший синоптик ничего сделать не может.

Положительную роль в успехах авиаразведок может сыграть прикрепление экипажей самолетов к определенным районам. Это позволит им лучше изучить все свойства района, в частности и его метеорологические условия.

ПОДГОТОВКА ШТУРМАНОВ — ЛЕДОВЫХ АВИАРАЗВЕДЧИКОВ



редстоящая навигация 1941 г. ставит перед полярной авиацией новые и весьма ответственные задачи.

Двойные рейсы морских судов, изучение условий плавания в высоких широтах, продление срока навигации — все это невозможно выполнить без продолжительной и глубокой ледовой авиаразведки.

Чтобы успешно планировать и провести навигацию, необходим высококачественный ледовый прогноз. Большую часть отправных данных для него должна дать ледовая авиаразведка. Наблюдать за динамикой ледовых массивов, сконтурировать их, отыскивать наиболее легкие пути среди льдов — все это входит в задачи ледовой авиаразведки.

Еще до выхода судов на трассу Северного морского пути полярная авиация должна провести серьезную разведку, осветив ледовую обстановку во всех арктических морях и в прилегающих к ним участках Северного ледовитого океана. Эта преднавигационная разведка нужна для ледового прогноза.

Чтобы получить эти данные, самолеты должны совершать глубокие высокоширотные полеты, значительно удаляясь от берегов, наблюдать и фиксировать ледовую обстановку на больших участках.

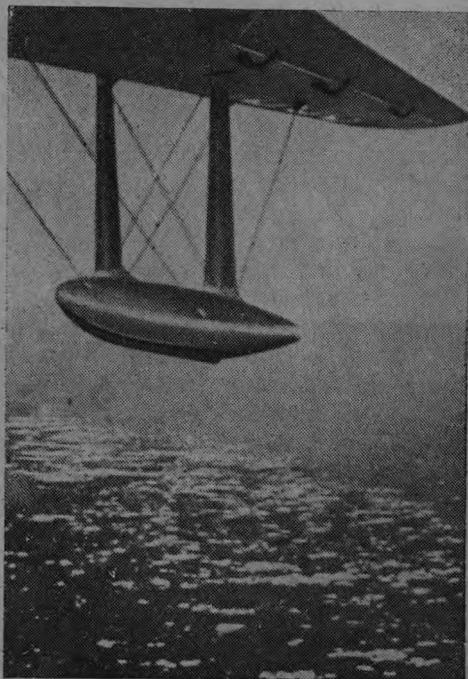
Непосредственно во время навигации самолеты обязаны в кратчайшие сроки разведывать льды на отдельных участках, где встретятся затруднения для судов; постоянно наблюдать за кромками всех массивов, которые при своем дрейфе могут преградить путь судам.

Эти полеты зачастую придется

совершать в сложной метеорологической обстановке, преодолевать большие расстояния, следя за далекими массивами льда, т. е. полеты могут быть длительными и охватывать большие участки моря.

Во время завершения навигации и даже после ее окончания полярной авиации придется продолжать ледовую разведку, чтобы, во-первых, выяснить возможность продления навигации, а во-вторых, выявить запасы годовалого и многолетнего льда в арктических морях.

Такие полеты нужно уже совершать на сухопутных самолетах, так как базы морских машин к тому времени замерзают. Условия для этих полетов трудные: плохая



Самолет ледовой разведки над Чукотским морем

Фото С. Писарева

осенняя погода, приближающаяся полярная ночь и т. д.

Увеличение грузоперевозок по Северному морскому пути и более быстрая оборачиваемость судов безусловно потребуют и большего количества самолетов для обслуживания этих судов.

Чтобы выполнить все требования, предъявляемые к полярной авиации, она должна:

Во-первых, эксплуатировать на ледовых разведках наиболее современные скоростные машины, позволяющие летать в сложных условиях и на большие расстояния.

Во-вторых, на ледовую разведку нужно назначать пилотов высокого класса, в совершенстве овладевших современными машинами, и опытных, знающих штурманов-наблюдателей.

В предстоящую ледовую авиаразведку полярная авиация посылает свои лучшие современные самолеты и среди них несколько скоростных сухопутных машин.

Большинство пилотов, которым предстоит работать на ледовой авиаразведке, окончило специальные курсы при Летном центре Гражданского воздушного флота. Летчики в совершенстве изучили новую материальную часть, тренировались в слепых полетах и полетах по радиомаякам, изучили авиационную синоптику. Штурманы, работающие на ледовой разведке, прослушали при Летном центре курс авиационной синоптики, радионавигации и закрепили эти знания летной тренировкой. Таким образом, в области повышения летной квалификации проведена необходимая работа.

Иначе дело обстоит с повышением квалификации ледовых разведчиков. В этой области еще почти ничего не сделано. Разведчики не изучают гидрологических особенностей всего Полярного бассейна. Они недостаточно знакомы с плаванием во льдах, с тактикой ледового плавания.

Специальные лекции, которые могут прочесть научные работники и моряки-руководители,

дали бы возможность в некоторой мере восполнить этот пробел. Время для этого можно найти. Но одних лекций недостаточно. Для успешного проведения ледовых наблюдений необходим большой опыт. Вот его-то передать не так просто.

На основе имеющегося опыта можно написать временную инструкцию по ледовой разведке, даже, пожалуй, временное руководство, но претендовать на их исчерпывающую полноту нельзя. Требования к ледовому авиаразведчику настолько возросли, что он не может быть только беспристрастным фиксатором виденного. Штурман должен, в зависимости от поставленной перед ним задачи, уметь увидеть и оценить самое главное в конкретной ледовой обстановке и это главное проследить до конца. Задача ледового наблюдателя осложняется еще необходимостью во время длительных, глубоких разведок вести тщательную прокладку пути, применять для определений радионавигацию и астрономию, уметь выбрать нужный и лучший путь для самолета в сложной метеорологической обстановке.

В полярной авиации есть такие опытные и знающие штурманы — ледовые наблюдатели, но их еще мало. Необходимо опыт и знания этих штурманов передать новым кадрам.

Есть два способа подготовки новых штурманов для ледовой разведки.

Первый — посылать малоопытных штурманов, но уже обладающих некоторыми теоретическими ледовыми знаниями, на самостоятельную работу на менее ответственные участки. Такой эксперимент был проделан в навигацию 1940 г. в Восточном секторе. Результаты были плохие. Они свели на-нет хорошие полеты отличных пилотов и дезориентировали морское руководство. Нам кажется, что от такого метода подготовки в дальнейшем следует отказаться.

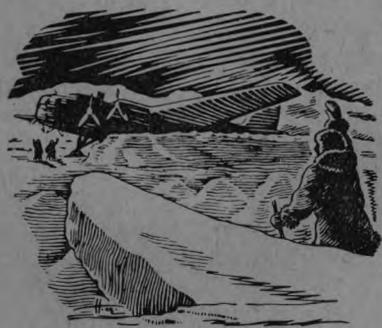
Второй метод еще не применялся для подготовки штурманов. Он заключается в назначении на самолет дальнего действия штурмана-ученика к основному штурману-наблюдателю. Параллельно выполняя задание, штурман-ученик легче всего может перенять опыт знающего штурмана-наблюдателя и изучить «технологический процесс» производства ледовой авиаразведки. Штурман-ученик может получить необходимый ему инструктаж не только от штурмана-наставника, но и от гидролога, зачастую летающего на такой машине, и от командира самолета. Методом обучения здесь будет не только рассказ, но главным образом показ. Этот метод наиболее рационален, быстр и, пожалуй, дешев.

Если мы припомним, как подготавливались наши лучшие командиры самолетов ледовой разведки, наши лучшие бортмеханики, то убедимся, что почти все они одну-две навигации летали на положении вторых пилотов и вторых механиков.

О рабочем месте для учеников-штурманов на таких самолетах, как «Г-2», беспокоиться не приходится — места на них более чем достаточно. На ледовой разведке работает несколько машин такого типа, и в одну навигацию можно подготовить сразу несколько штурманов.

Задачи ближайшего будущего потребуют от полярной авиации расширить парк машин, предназначенных для ледовой авиаразведки. Это, в свою очередь, потребует привлечь новые кадры. Отличный пилот быстро ознакомится с особенностями полетов в Арктике и будет прекрасным полярным летчиком. Штурману гораздо труднее стать хорошим ледовым наблюдателем. Поэтому для ледовых разведок штурманов нужно готовить заранее. Однако в Управлении полярной авиации подготовке штурманов-наблюдателей пока еще не уделяют серьезного внимания.

Надо учесть уроки навигации 1940 г. и в навигацию 1941 г. подготовку штурманского состава поставить на должную высоту.





П. ТАЛАНОВ

Инструктор отдела агитации и пропаганды Политуправления Главсевморпути

ПОЛИТИЧЕСКАЯ АГИТАЦИЯ ЗА УКРЕПЛЕНИЕ ТРУДОВОЙ ДИСЦИПЛИНЫ



Наша партия на всех этапах развития уделяла и уделяет огромное внимание большевистской агитации среди трудящихся. Особенно возрастает роль агитации сейчас в связи с решениями XVIII конференции ВКП(б). Агитаторы должны повседневно разъяснять рабочим, служащим, интеллигенции — всем работникам Севморпути исторические решения XVIII партконференции. Задача всех партийных организаций — с большевистской настойчивостью бороться за неуклонное проведение их в жизнь.

Партийная конференция в своем решении по докладу т. Маленкова указала, что «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».

Борьба за дальнейшее укрепление трудовой дисциплины, за проведение в жизнь Указа Президиума Верховного Совета СССР «О переходе на восьмичасовой рабочий день, на семидневную рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений» и других решений партии и правительства, направленных к укреплению трудовой дисциплины, является одной из главнейших задач партийных организаций.

Политическая агитация в сочетании с карательными мерами в отношении прогульщиков должна сыграть крупнейшую роль в борьбе с мелкобуржуазной распушенностью, с разгильдяями, дезорганизаторами производства. Политорганы должны добиться того, чтобы на предприятии, в учреждении, на пароходе, в порту, в авиаотряде не было ни одного прогула, ни одного опоздания, ни одного нарушения трудовой дисциплины.

Большинство политотделов и парторганизаций Главсевморпути стало лучше руководить агитационной работой, политическая агита-

ция стала более острой и содержательной.

На партийно-комсомольском собрании Диксона, например, был обсужден вопрос о состоянии политической агитации. Доклад по этому вопросу сделал начальник политотдела т. Зуев. Партийное собрание вскрыло недостатки в области агитационно-массовой работы и подвергло критике недостатки руководства со стороны партийных организаций.

Диксоновский политотдел систематически руководит агитаторами. Помимо проведения семинаров агитаторов, работники политотдела сами конкретно проверяют работу агитаторов, посещая проводимые ими беседы.

Руководители и других парт-организаций стали уделять больше внимания подготовке агитаторов.

Парторг Якутстроя т. Захаров организовал семинар для агитаторов по работам Ленина «Великий почин», «Как организовать соревнование» и др.

Секретарь одной из парт-организаций Мурманского завода т. Морковин разработал тезисы примерной беседы, используя высказывания Ленина и Сталина о значении производительности труда для построения коммунизма, о социалистической дисциплине труда, а также конкретные факты из местной жизни. Эти тезисы были обсуждены на совещании агитаторов.

Пример правильного проведения агитационной работы по разъяснению Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 г. и задач, связанных с его выполнением, показал тиксинский политотдел.

Силами агитаторов в порту среди грузчиков был проведен ряд докладов и бесед: о международном положении, о социалистическом отношении к труду, о социалистической собственности и др. Агитаторы повседневно разъясняют Указ, они не оставляют ни одного случая нарушения трудовой дисциплины без обсуждения его в

бригаде, мастерской, экипаже. Проведенная агитационно-массовая работа быстро сказалась на росте производительности труда и укреплении трудовой дисциплины. План по грузо-разгрузочным работам за август 1940 г. был выполнен на 112%, что позволило порту досрочно обработать суда и закончить навигацию с хорошими показателями.

Агитатор т. Рамазов, шофер-стахановец, является одним из лучших агитаторов Тиксинского порта. Он регулярно проводит беседы, устраивает читки газет среди грузчиков. К проведению бесед он тщательно готовится, серьезно продумывает план беседы и вопросы, которые должны быть обсуждены. Во время бесед об укреплении трудовой дисциплины он широко использовал местный материал, факты из жизни порта, бригады.

С цифрами в руках т. Рамазов показывал, какой вред прогульщик или дезорганизатор производства приносит государству и как отрицательно сказывается прогул одного грузчика на работе и зарплатке других грузчиков.

Тов. Рамазов сам является стахановцем и личным примером социалистического отношения к труду ведет за собой бригаду. Не случайно бригада, где агитатором является т. Рамазов, не имела ни одного случая нарушения трудовой дисциплины и вышла в шеренгу передовых по выполнению производственного плана. Такая конкретная агитация действует весьма убедительно и способствует созданию общественного мнения против нарушителей трудовой дисциплины. Каждый агитатор должен лично служить примером честного, социалистического отношения к труду, образцом соблюдения трудовой и государственной дисциплины. «Если в прежнее время, — говорил Ленин, — мы пропагандировали общими истинами, то теперь мы пропагандируем работой»¹. Сила примера в

¹ В. И. Ленин, Собр. соч., т. XXIV, стр. 166.

условиях социализма имеет огромное воспитательное значение.

Однако в нашей агитации есть еще много недостатков. Некоторые партийные организации подошли к разьяснению Указов Президиума Верховного Совета СССР как к кратковременной кампании, ограничились лишь проведением митингов, собраний, нескольких бесед, не проводили систематической разьяснительной работы среди сотрудников Севморпути.

Агитаторы не всегда связывают политическую агитацию с конкретными производственными задачами, стоящими перед экипажами ледоколов, пароходов, самолетов, перед коллективами портов, судостроительных заводов и т. д. Местные производственные факты зачастую не используются агитаторами в проводимых беседах.

В ряде случаев проявляется еще либеральное отношение к конкретным носителям зла — дезорганизаторам производства. Некоторые агитаторы ограничиваются рассуждениями «вообще» по поводу Указов и проходят мимо тех, кто нарушает закон о труде, кто мешает росту производительности труда и тем самым наносит огромный ущерб обороне родины.

Так, на Пеледуйской судостроительной заводе вопросы борьбы с дезорганизаторами производства, прогульщиками, лодырями не стояли в центре внимания агитационно-массовой работы. Между тем прогульщики из месяца в месяц наносили большой вред производству. В августе прошлого года на судостроительной заводе было 20 прогулов, в сентябре 17 прогулов, а в октябре только за первую половину месяца было 17 прогулов. Парторганизация должна была немедленно обсудить на партийном собрании вопрос о состоянии трудовой дисциплины на судостроительной заводе. Но этого не было сделано.

Товарищ Сталин учит: «Социализм требует не лодырничанья, а того, чтобы все люди трудились честно»². Агитация должна быть

направлена на воспитание социалистического отношения к труду, на то, чтобы каждый трудящийся честно выполнял свои обязанности перед государством. В агитационной работе необходимо использовать любой успех цеха, бригады, команды, экипажа, отдельного рабочего, служащего, широко популяризировать положительный опыт и делать его достоянием всех коллег.

В этом отношении заслуживает внимания опыт агитаторов диксонского политотдела. Здесь каждый агитатор делал информацию о результатах работы своей бригады за день. Это способствовало поднятию производительности труда, укреплению трудовой дисциплины.

Правильно поступает анадыйский политотдел (Чукотка), используя на агитационной работе комсомольцев из местного населения.

Агитаторы тт. Инки, Косыга и другие систематически проводят беседы, читки газет, радиобюллетеня на чукотском и эскимосском языках среди грузчиков и другого местного населения.

Агитаторы чукчи и эскимосы переводят беседы, лекции русских агитаторов. За 1940 год анадыйским политотделом прочитана среди местного населения 21 лекция по Истории ВКП(б) и международному положению.

Одна из задач партийных организаций Севморпути Крайнего севера — развернуть и улучшить культурно-политическую работу среди местного населения, сделать ее систематической, повседневной.

Наша агитация должна прежде всего помочь каждому трудящемуся понять напряженность современной международной обстановки. Задача политической агитации — держать людей в духе постоянной мобилизационной готовности ко всяким неожиданностям и испытаниям, доводить до их сознания задачи нашего государства по дальнейшему подъему хозяйственной и оборонной мощи нашей страны.

² И. В. Сталин, «Вопросы ленинизма», изд. 11-е, стр. 418.

Политическая агитация должна быть острой, содержательной, она должна носить боевой, наступательный характер.

Нужно изобличать перед народом тех, кто подрывает дисциплину, кто, не желая честно трудиться, ставит свои личные, шкурные интересы выше интересов общественных, государственных. Агитатор не должен проходить мимо нездоровых, отсталых настроений и взглядов. Он должен с ними активно бороться.

Нужно создать в каждом экипаже ледокола, корабля, самолета, в каждом порту, на заводе и в учреждении обстановку нетерпимости, всеобщего осуждения и презрения к нарушителю трудовой дисциплины. Партийные организации должны оказывать всемерную поддержку капитанам ледоколов, кораблей, начальникам портов, пароходств, полярных станций, командирам экипажей самолетов, директорам предприятий, контор и т. д. в наведении образцового порядка и дисциплины, всемерно укреплять единоначалие, повышать авторитет командиров производства. Воспитание трудящихся в духе беспрекословного выполнения их приказов и распоряжений — долг каждого большевистского агитатора.

XVIII партконференция в своем постановлении по докладу т. Маленкова указала, что надо «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».

Формы и методы агитационной работы должны быть гибкими, разнообразными. Необходимо в каждом конкретном случае учитывать особенности местных условий, где ведется агитационная работа.

Опыт агитационной работы за проведение в жизнь Указа Президиума Верховного Совета СССР от

26 июня показал, какое огромное значение в укреплении трудовой дисциплины имеют собрания рабочих и служащих. Однако многие партийные организации не учитывают того, что собрания и митинги не всегда могут охватить всех рабочих и служащих. Наряду с собраниями необходимо как можно шире организовать среди полярников индивидуальную и групповую агитацию.

Если внимательно посмотреть на наши предприятия, учреждения, порты, экипажи кораблей, самолетов и т. д., то в каждом из них мы найдем группу людей, которая совершенно не охвачена политической агитацией. Задача партийных организаций Севморпути состоит в том, чтобы охватить политическим влиянием всех работников Арктики.

Пример неплохой постановки индивидуальной агитации показывают коллективы ледокола «Ленин» и парохода «Мурманец», где агитаторы регулярно проводят индивидуальные беседы с товарищами, которые по каким-либо причинам не присутствовали на групповой беседе. Агитаторы рассказывают им о работе лучших стахановцев, на конкретных примерах показывают, какой вред приносят прогульщики и бракоделы предприятию и государству. Они мобилизуют команды на борьбу с нарушителями трудовой дисциплины, способствуя укреплению единоначалия.

В ином свете выглядит индивидуальная агитация на Пеледуйской судоверфи. Здесь она совершенно не проводится и никем не организуется.

Опыт показал, что там, где партийные организации серьезно занимаются агитацией, — там хорошо привились такие формы массовой работы, как читки газет и беседы. Они успешно проходят не только во время обеденного перерыва, но и до работы и после работы. Рабочие охотно идут на беседы, если они проводятся интересно и содержательно, если рабочий и служащий получают ответ

на интересующие их злободневные вопросы.

Организовать индивидуальную и групповую агитацию — это значит правильно подобрать кадры агитаторов и правильно их расставить. На агитационную работу нужно выделять наиболее способных, проверенных, политически грамотных и культурных товарищей. У нас много таких людей. Надо уметь находить их и заботливо вырабатывать из них агитаторов.

Правильно подошли к подбору и расстановке агитаторов на ледоколе «И. Сталин». Парторганизация ледокола в период навигации 1940 г. привлекала к агитационной работе руководящий состав, судовую интеллигенцию, лучших стахановцев.

Капитан ледокола Герой Советского Союза т. Белоусов, старший машинист т. Сычев, палубный кладовщик т. Шилов, 3-й механик т. Томилин являлись активными агитаторами. Это значительно подняло идейный уровень и действенность агитации, помогло командному составу корабля лучше узнать людей, глубже вникнуть в существо работы и улучшить ее.

Совершенно иное положение в парторганизациях архангельского политотдела. Утвержденных агитаторов там насчитывается 62 человека, а фактически ведут агитационную работу всего лишь 35 человек. Есть случаи, когда выделяют агитаторами малоподготовленных товарищей, слабо ориентирующихся в политических вопросах.

Партийные организации Севморпути должны уделить большое внимание подбору и расстановке агитаторов. Необходимо не только регулярно собирать агитколлективы, надо проверять работу агитаторов, учить и вырабатывать их на агитационной работе.

Немаловажную роль в политическом воспитании трудящихся играет хорошо поставленная наглядная агитация. Положительных результатов в этом отношении добились агитаторы на ледоколе «И. Сталин», танкере «Юкагир» и

пароходе «Сталинград». Здесь на беседах хорошо были использованы пятидневные сводки выполнения плана и обязательства по договорам, показатели работы стахановцев и т. д.

Сейчас все организации Главсевморпути готовятся к навигации 1941 г. — к новому серьезному экзамену. Перед полярниками поставлена задача проведения по Северному морскому пути двойных и сквозных рейсов. Чтобы выполнить эту ответственную задачу, необходимо встретить навигацию во всеоружии.

Политотделы, партийные организации Севморпути, вооруженные решениями XVIII партконференции, уже сейчас должны развернуть боевую агитационную работу по вопросам подготовки и проведения навигации. Политическую агитацию необходимо поднять на более высокую ступень.

«Мы добьемся всего, что надо, — говорил Ленин, — преодолеем все препятствия». Для этого необходимо «связывать массы с строительством общей хозяйственной жизни, в первую голову. Это должно быть главным и основным в работе каждого агитатора-пропагандиста, и, когда он себе это усвоит, тогда успех его работы будет обеспечен»³.

Радио приносит сообщения из самых отдаленных уголков Арктики о том, что полярники с большим воодушевлением встретили решения XVIII Всесоюзной партийной конференции ВКП(б). Политотделы, парторганизации развернули большую агитационную работу по разъяснению материалов партконференции и VIII сессии Верховного Совета СССР. К этой работе привлечены партийный актив, лучшие агитаторы, пропагандисты Арктики.

В Тикси во всех коллективах порта, Тиксистроя, гидрографических судов и т. д. агитаторы проводят большую разъяснительную

³ В. И. Ленин, Собр. соч., т. XXV, стр. 455—456.

работу. Во время бесед и чтков материалов партконференции рабочие и служащие подмечают недостатки в работе и вносят практические предложения, как лучше подготовиться к навигации 1941 г., к двойным и сквозным рейсам. Читками, беседами в Тикси охвачено свыше 500 человек.

На острове Диксон во всех коллективах также организовано изучение материалов XVIII конференции ВКП(б). Беседы и читки проводятся не только на производственных участках, но и в общежитиях. Парторганизация радицентра Диксона послала агитаторов-лыжников с материалами конференции для проведения бесед среди промышленников. Парторганизация провела совещание агитаторов о ходе изучения материалов XVIII партконференции. На совещании агитаторов т. Костяков рассказал о том, как он разъясняет материалы партконференции на производстве и среди семей полярников.

Полярники Маточкина Шара, мыса Челюскин, островов Белого, Домашнего и др., обсуждая материалы партконференции, наметили мероприятия, как лучше организовать работу радиостанций в период подготовки и проведения навигации 1941 г.

Политотделами проведены се-

минары агитаторов по вопросам международного положения и очередных задач агитаторов. На этих же семинарах организовано было изучение материалов XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б). Это помогло агитаторам более глубоко изучить материалы конференции.

Решения XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б) должны стать достоянием всего народа. В них идет речь об интересах нашей родины, об интересах всех трудящихся. Решения конференции воодушевляют советский народ, рожают в нем желание работать еще лучше, еще более производительно. Решения конференции вызвали новый подъем социалистического соревнования, которое является важнейшим рычагом в выполнении плана великих работ.

В решениях XVIII партконференции отражены сталинская мудрость, сталинская воля, сталинская любовь к народу. Полностью выполнить решения конференции — основная задача всех партийных, хозяйственных руководителей, всех партийных и непартийных большевиков.

Дело чести всех пропагандистов и агитаторов Арктики — довести до сознания каждого полярника эти исторические решения.





НАШИ ЗНАТНЫЕ ЛЮДИ

МЕХАНИК ФЛАГМАНСКОГО ЛЕДОКОЛА А. Н. КОЗИН



рудно припомнить, чему я раньше научился — держать в руках напильник или ходить по земле.

Эти слова старшего механика флагмана арктического флота — ледокола «И. Сталин» — Александра Николаевича Козина ярко определяют собой весь его жизненный путь, все его пристрастие к механике, к судовым механизмам.

В обширной каюте Александра Николаевича мягкий свет ламп сквозь молочные плафоны падает на бархат драпировки, на удобные кресла, на голубое плюшевое одеяло с вытканной на нем эмблемой Главсевморпути. Каюта располагает к простой, дружеской беседе, из которой мы узнаем о замечательной жизни этого человека, двадцать семь лет проведенного на море.

Мы просим рассказать о случаях, запечатлевшихся в его памяти, о фактах, которые раньше времени серебрят виски. Следуя за его рассказом, мы уносимся в прошлое.

Далекий приморский городок. Горячие песчаные окраины небольшого черноморского порта, куда дважды в неделю заходят суда, — такой была Феодосия сорок с лиш-

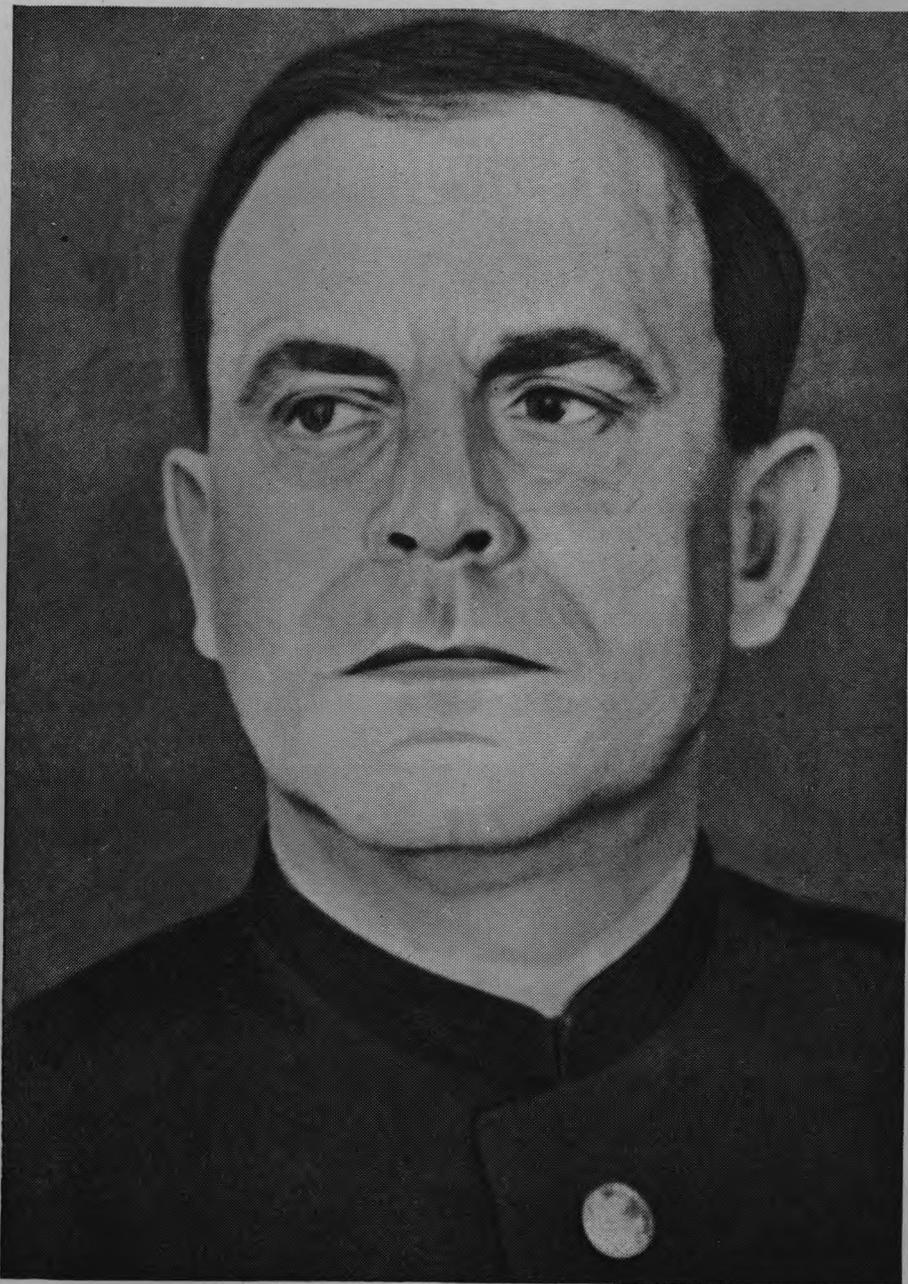
ним лет тому назад. Здесь на пыльных улицах городка в дружбе со смуглыми татарчатами началось детство будущего моряка. Отец работал слесарем на табачной фабрике Стамболи. Здесь мальчик впервые увидел поразившее детское воображение машины.

За два года до нынешнего века слесаря Козина за горячий нрав прогнали с фабрики. Семья осталась без средств. Положение спас старший брат, перекочевавший незадолго до этого в Швейцарию. Он вызвал родных к себе.

Здесь, в чисто подметенном Цюрихе, сперва в начальном, а позднее в ремесленном училище, которое удалось окончить в 1907 году, пролетела юность Саши Козина. Три с лишним года после учебы проработал Александр Николаевич на местном заводе, пока добился звания слесаря. Но к этому времени дела в семье пошатнулись — отец умер, мать переехала в Россию, вслед за ней в 1912 году вернулся и Александр Николаевич.

Одесский порт стал его жизненной школой. Здесь он изучил много профессий, пока не добился своего, вступив в 1914 году впервые на палубу судна в качестве... кочегара!

Время шло, и человек находил свой путь в жизни.



*Старший механик ледокола «И. Сталин» А. Н. Козин
Фото К. Моисеева*

Наступил 1916 год. Пароход «Дания», покинув один из европейских портов, шел в Архангельск. В его трюмах был обычный по тому времени военный груз, пополненный в последний день двенадцатью торпедами. Экипаж корабля в большинстве состоял из негров. Александр Николаевич нес вахту в машинном отделении.

Три дня пути прошли спокойно. Бороздившие вокруг подводные лодки не обнаруживали парохода. С потушенными огнями он продвигался вперед. На рассвете четвертого дня раздался необычной силы взрыв. Спавших моряков сбросило с коек. Машинное отделение стало заливать водой. Все выбрались наверх. То, что представилось глазам Александра Николаевича, заставило его оцепенеть. Подорванная торпедой «Дания» лежала на левом борту. Неприятельское судно прямой наводкой своих орудий било по пароходу.

Механик бросился в шлюпку. Моряки спешно удалялись от корабля, чтобы его предсмертная агония не затянула их в водоворот.

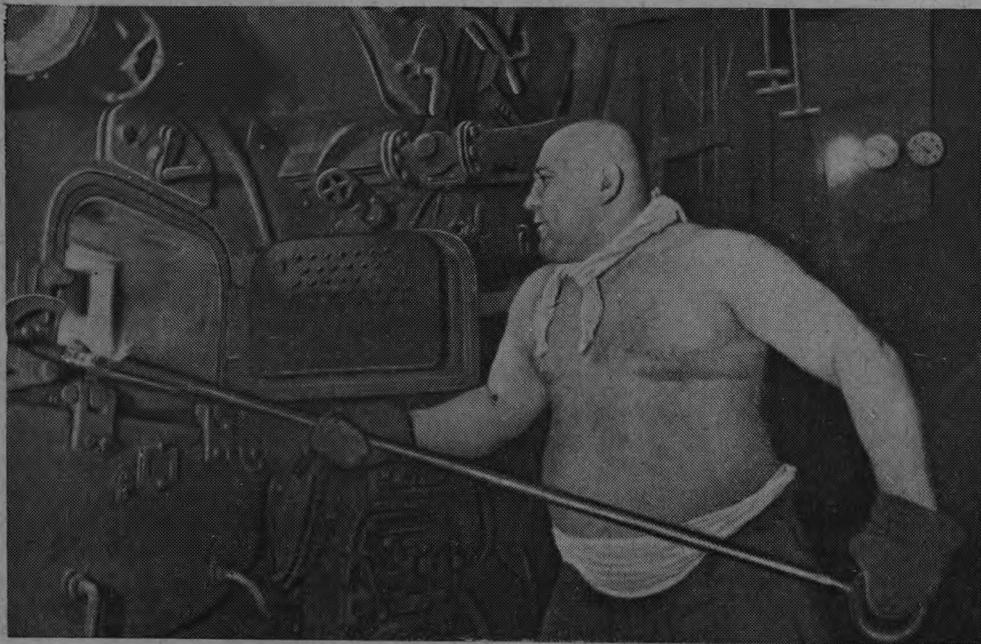
Холодное, пасмурное утро вставало над морем. Одинокая шлюпка усилиями гребцов стремилась к предполагаемому берегу. Сжимая в руках компас — единственную надежду на спасение, Александр Николаевич прокладывал курс, надеясь достичь земли.

Порывистый ветер и волнение затрудняли ход. Двенадцать часов непрерывной гребли вымотали силы моряков. И, когда надежда на спасение, казалось, была потеряна, далеко на горизонте показался огонь. С новой энергией заработали весла, спасение было близко. Но радость сменилась разочарованием. Огонь растаял.

Проходившее судно не заметило шлюпки.

Разыгрывался шторм. Нашептывая молитвы, лязгая зубами от холода, негры жались к бортам шлюпки, ожидая свой последний час.

Но этого не случилось. Вновь показался огонь. На этот раз, по команде механика, на шлюпке разожгли костер. В огонь полетело все, что могло дать ему пищу. И



В кочегарке ледокола «И. Сталин». Кочегар т. Павлов

Фото Д. Дебазова

вскоре отчаявшиеся моряки были подобраны проходившим кораблем.

В тревожные часы Козин проявил волю и выдержку, спасшую моряков от гибели.

Другой случай не менее памятен. В те же военные годы пароход, ныне носящий славное имя Розы Люксембург, шел с грузом леса к берегам Шотландии. Он миновал опасную зону. Но неожиданно на рассвете судно получило сильный толчок. Однако взрыва не последовало. Можно было предположить, что оно наткнулось на подводные камни. Александра Николаевича, только что сменившего с вахты, вызвали обратно. Машинное отделение заливало водой. Не лучше было и на палубе. Внезапно налетел шторм. При свете молний можно было видеть, как судно погружалось в воду. Моряки прощались друг с другом, считая себя погибшими, так как спастись на шлюпках при разразившемся шторме было бесполезно.

Спустившись в машинное отделение, шагая по колено в воде, освещая путь коптилкой, Козин пробрался в тоннель, где трелись подшипники. Здесь же он установил горькую истину — помпы не успевали откачивать прибывающую воду, гибель была неизбежна.

Александр Николаевичу пришла в голову смелая мысль: залить водой тоннель и добиться его герметичности.

Он так и сделал. Судно перестало погружаться. Находчивость молодого моряка спасла десятки человеческих жизней.

— И вот сейчас, когда я вижу в родном порту «Розу Люксембург», — говорит Александр Николаевич, — я невольно вспоминаю пережитое.

Новатор техники, любящий смелую, инициативную молодежь, он сквозь годы скитаний по различным городам и портам Европы пронес горячую привязанность к механизмам, к своему делу.

— Хочется, чтобы человеку было легко работать, — дополняет свои рассказы механик флагмана.

И это ощущается во всей его работе.

Когда отшумели годы гражданской войны, когда страна стала залечивать тяжелые раны, Козин продолжал нести свою вахту в машинных отделениях судов. Он побывал во всех странах мира. Ему знакомы жаркие тропики, удушливый аромат цейлонских берегов, тайфуны Тихого океана, голубая бухта Сан-Франциско, суровая стихия Советской Арктики.

В 1937 году его послали в Николаев наблюдать за постройкой только что заложенного ледокола «Л. Каганович». От вала главной машины до винтика выключателя все осмотрел и проверил собственными руками механик нового корабля. А спустя два года, после успешных испытаний ледокола, Александр Николаевич совершает на нем славный переход от черноморских берегов до Владивостокской бухты.

На ледокол «И. Сталин» Козин был назначен в мае 1940 года. На корабль он приехал под вечер. Тут же, на палубе, познакомился со своим будущим помощником, механиком Томиловым.

Сразу разговор зашел о ремонте. Время было горячее. До навигации оставались считанные дни. На другой день механик уже был в машинном отделении, вникая в каждую деталь проводившегося ремонта.

Тут же ему пришлось столкнуться с неточностями и упущениями, допущенными при составлении дефектных ведомостей. От дополнительных работ завод отказывался; Александр Николаевич мобилизовал моряков на саморемонт.

— В новом механике чувствуются большой опыт, обширные знания. Всякое новое дело он решает легко и безошибочно. В нем нет консерватизма, свойственного некоторым механикам дореволюционной школы. Он не держит своих знаний и опыта в секрете, а стремится передать их морякам, стремится облегчить их труд. Это обеспечивает ему авторитет, заставляет



В машинном отделении ледокола «И. Сталин». Вахтенный механик И. Г. Зеленин у главного поста управления

Фото В. Кинеловского

нас, моряков, уважать механика, — так отзывается третий механик флагманского ледокола т. Томилсв о своем начальнике.

Поручая то или иное задание, механик тщательно проверяет исполнение, вникая в каждую мелочь.

В арктическом рейсе был такой случай — потек седьмой котел. Старшина предложил его выключить. Козин подумал и пришел к выводу — течь опасна, следует подождать чистки котла. Так и сделали. Когда производили чистку, поврежденное место зачеканили, и котел продолжал исправно работать.

Осматривая механизмы, Козин, по обыкновению, созывает людей, показывает им износ механизмов, объясняет причины. И обязательно заставляет машинистов тщательно осматривать каждую деталь.

— Во все котлы сгонял меня Козин, — говорит четвертый механик Зеленин, — посылает в котел и напутствует: если хочешь расти,

быть третьим механиком, должен побывать всюду, до тонкости знать машинное хозяйство.

Идет ли корабль полным ходом по чистой воде, форсирует ли тяжелый лед, Александр Николаевич почти всегда в машинном отделении. Ходит из конца в конец, прислушивается к работе механизмов. И хотя все в порядке, но Козин всегда настороже.

Он требует, чтобы моряки повышали свою квалификацию, больше читали книг. Принимая испытания по техминимуму, Козин требует, чтобы люди не только знали дело, но и могли толково о нем рассказать.

Смелая, новаторская мысль, исключительный авторитет механика среди коллектива успели уже принести много пользы на корабле. Раньше, как правило, работали все девять котлов и с трудом обеспечивали полный ход ледокола. Сейчас же только восемь котлов выдерживают полную нагрузку, и их со-

стояние вызывает восхищение всего экипажа.

Из арктического рейса корабль вернулся с вычищенными котлами, чего никогда не бывало раньше. Достигнуто это было благодаря их нормальной эксплуатации, позволившей в рейсе выключать по очереди один из котлов и производить чистку.

Котельное хозяйство — важная часть организма корабля. Александр Николаевич немало потрудился, чтобы привести его в образцовое состояние. Сразу же по приходе на корабль он внимательно осмотрел свое новое хозяйство и осуществил ряд рационализаторских усовершенствований.

В первую очередь с поверхности котлов была снята часть излишней обмуровки. От этого увеличилась поверхность нагрева, поднялась паропроизводительность котлов.

На золотниках цилиндров высокого давления поршневые кольца сильно изнашивались, их нужно было заменить. Но изготовить поршневые кольца на месте оказалось невозможно, завод также не брался за этот заказ. По указанию Козина, были использованы подходящие по размеру кольца, но из металла повышенной твердости, выше допустимых норм. Несмотря на это, новаторство Козина позволило уменьшить потерю пара, а износ цилиндров оказался незначительным.

В машинном отделении всегда эксплуатировались два воздушных насоса, механизмы которых, как правило, подвергались износу. Добившись соединения холодильников бортовых машин, механик выключил один из насосов, обеспечивая другим все потребности машинного отделения. Второй насос теперь был в резерве и всегда находился наготове.

Долго на корабле шли разговоры о том, что в котлах невозможно устранить накипь, которая засоряет трубы и вызывает самые неприятные последствия. Александр Николаевич доказал никчемность

этих разговоров. Он применил антидепон.

Антидепон широко известен морякам. Растворяясь в воде, наполняющей судовые котлы, он до минимума сводит накипь на их стенках и в трубах, но его применение на корабле скептически отвергалось. Считали, что антидепон в Арктике применять не стоит. Новый механик стал регулярно применять антидепон, и накипь в судовых котлах уменьшилась до полутора миллиметров.

Одно из мероприятий, осуществленное новым механиком, вызвало всеобщее восхищение. Долгое время компрессия в цилиндрах машин ледокола была недостаточной, это отражалось на скорости хода. Всю вину валили на завод, якобы допустивший неправильные расчеты при конструировании.

Козин долго ломал над этим голову и не верил, что лучшие инженерно-технические силы страны, строившие корабль, допустили бы такой промах. Механик произвел ряд измерений, подолгу рассматривал цилиндры машин, вглядывался в зеркальную поверхность их отполированных стенок и пришел к выводу о необходимости заменить поршневые кольца.

Новые кольца долго лежали на складе, но использовать их никто не догадался. И, когда кольца были заменены новыми, все убедились в том, что виноват не завод, а люди, работавшие раньше у машин ледокола.

Сменив поршневые кольца и проведя ряд других мероприятий, старший механик добился увеличения оборотов вала главной машины, а в конечном счете — увеличения скорости хода корабля.

Среди отдельных моряков из машинной команды ледокола крепко засела нивесть кем занесенная вредная мысль о том, что механизмы корабля сделаны недоброкачественно и некоторые из них следовало бы заменить. Александр Николаевич решительно восстал против этой вредной теории и, по суткам не выходя из машинного отделе-

ния, наглядно доказал морякам ее беспочвенность.

Успех арктической навигации 1940 года в первую очередь зависел от ремонта. Этот ремонт, возглавленный на флагманском ледоколе старшим механиком Козиным, не только обеспечил успех плавания, но принес государству почти трехсоттысячную экономию за счет работ, выполненных самими моряками.

Однако успех эксплуатации механизмов флагмана зависел также и от правильной эксплуатации всего вспомогательного машинного хозяйства. Здесь мало было одной технической мысли, — необходима была организующая сила, направляющая моряков к достижению намеченной соревнованием цели.

Козин одним из первых включился в социалистическое соревнование и к этому же призвал всех кочегаров и машинистов. Социалистическим соревнованием стали жить все люди, работающие у топок и механизмов корабля.

Обеспечивая успех соревнования, Козин правильно расставил людей. В обслуживании главной машины он ввел новшество. Вместо трех человек ее обслуживают теперь только два. Машинисты 2-го класса, по его указанию, стали следить за вспомогательными механизмами. Новая расстановка увеличила ответственность машинистов, а важнейшие агрегаты — ветрогонны, брашпиль, рулевая и буксирные машины — получили хозяев.

— Белых перчаток не запачкаешь, — говорят моряки, характеризую чистоту машинного отделения.

Все эти мероприятия — прямая заслуга старшего механика, и всего лишь за полгода его работы на корабле. Успех арктического рейса флагмана в навигацию 1940 года во многом обязан прекрасной работе Козина.

«За образцовое выполнение своих производственных заданий, за высокую производительность труда и трудовую дисциплину, за проявленную инициативу в развертывании соревнования и внедрение стахановских методов труда» — Главное управление Севморпути наградило т. Козина значком «Почетному полярнику».

А еще раньше, за образцовую работу в навигацию 1938—1939 годов, правительство наградило славного механика орденом Трудового Красного Знамени.

Дружески затянувшаяся беседа приходит к концу. Прощаясь с гостеприимным хозяином, мы поднимаемся на палубу. У бортов овейного славой ледокола, носящего великое имя вождя, плещутся холодные волны Кольского залива. При взгляде на могучий корабль становится радостно от мысли, что механизмы флагмана и его прекрасное оснащение находятся в испытанных и крепких руках.

А. ЧЕРНЯЕВ





РУССКИЕ ПОЛЯРНЫЕ ИССЛЕДОВАТЕЛИ

Ю. БРОНШТЕЙН и Н. ШНАКЕНБУРГ

ЗАПИСКИ ДОКТОРА К. МЕРКА — УЧАСТНИКА ЭКСПЕДИЦИИ БИЛЛИНГСА — САРЫЧЕВА В 1785—1792 ГГ.



70-е и 80-е годы XVIII века были особенно богаты крупными исследовательскими экспедициями, сделавшими ряд важнейших географических открытий. Целью большинства экспедиций тех лет был Тихий океан. В это время были, например, открыты экспедицией Кука (1768—1778 гг.) в южной части океана Новая Зеландия, острова Товарищества и Сандвичевы. Внимание европейских держав привлекала и северная часть океана. Южные его острова при всем их природном великолепии разочаровали путешественников: ни золота, ни обширных территорий там не было найдено. Северная же половина, едва затронутая походами первой половины XVIII века, почти не обследованная и сказочно богатая пушиной, сулила принести крупные колониальные выгоды и раскрыть многие географические загадки.

Еще в XVII веке началось стихийное проникновение русских людей в северо-восточную часть Азии. Это стремление было продолжено

серией обеих Камчатских экспедиций (1725—1743 гг.). С тех пор этот край никогда не исчезал из поля зрения русских правительств. После походов Беринга — Чирикова исследованиями Алеутских островов и побережья Аляски начали заниматься купцы-промышленники, бросившиеся на лакомую добычу — драгоценные меха и «рыбий зуб». Уже с 1745 г. русские промышленники начали систематически посещать Командорские острова. Район их деятельности все расширялся и к концу 60-х годов XVIII века охватил все главнейшие острова Алеутской цепи.

Широкое освоение этих островов началось после плавания Афанасия Чебаевского и Якова Чупрова в 1745 г. За ними последовали Андрей Всевидов, Емельян Югов, Никифор Трапезников и многие другие. В течение 20 лет почти ежегодно несколько судов самого примитивного устройства отправлялось на промысел, откуда привозились сотни, а иногда и тысячи шкур — бобров, морских котов и песцов.

Каждое такое судно сопровождал чиновник для подсчета шкур и

приема ясака, а также команда казачков. Обильная добыча мехов и «рыбьего зуба» побуждала к этим походам не только местных людей — среди десятков имен промышленников-зверобоев, побывавших на Лисьих (Алеутских) островах, встречаются имена купцов с Урала, из Западной Сибири и даже из Центральной России.

В 1768 г. с Камчатки, по заданию правительства, отправилась новая экспедиция на Алеутские острова под начальством Креницына и Левашова. Они собрали данные о населении и промыслах Алеутских островов и установили, что обитатели их отнюдь не считают себя подданными российской короны и платят ясак лишь по принуждению и эпизодически, а не как регулярную подать.

Несколько иное, но тоже своеобразное положение создалось на «Чукотской земле». После походов Дмитрия Лаптева в 40-х годах осталась неразрешенной серьезнейшая географическая задача: описание северного побережья Азиатского материка к востоку от устья р. Индигирки. Попытки пройти этот труднейший участок Северного морского пути оказались тщетными. Наиболее показательна в этом отношении трагическая история смелых походов купца Шалаурова. Первая его попытка в 1761 г. пройти на собственном шитике из устья Лены кругом Чукотского Носа окончилась неудачей: после зимовки в устье Колымы в 1762 г. он добрался до мыса Шелагского, но затем вынужден был вернуться к месту прежней зимовки и в 1763 г. возвратиться на Лену. Следующая его попытка — в 1764 г., предпринятая все на том же ветхом шитике, окончилась катастрофой: ни один человек не вернулся из этого похода, и лишь впоследствии удалось установить некоторые детали гибели всего отряда.

Из сухопутных походов по Чукотке за этот период можно назвать поход Плениснера в 1760 г. Он прошел из Охотска в Анадырский острог, а оттуда в Нижне-Колымск.

Своего переводчика, воспитанного в Охотске чукчу Дауркина (это имя мы впоследствии встретим в составе экспедиции Биллингса), он направил к побережью Берингова пролива. Результатом исследований Плениснера явилась карта, правда очень неточная, но еще раз подтвердившая, что берега Америки и Азии в районе Чукотского полуострова подходят очень близко друг к другу¹.

Донесение иркутского губернатора Чичерина, полностью подтверждаемое картой Плениснера, указывало на то, что «противу реки Колымы севернее Медвежьих островов положена земля, протягивающаяся мысом непрерывно от кряжа Северной Америки»². Очертания северного побережья Америки оставались настолько невыясненными, что даже такие смелые предположения не казались невозможными. Вся береговая линия от Колымы до Анадыря была нанесена на карту, в сущности, совершенно гадательно: карта 1776 г. изображает весь берег Чукотского полуострова совершенно произвольно. Об освоении «Чукотской земли», конечно, и речи быть не могло.

К концу 70-х годов XVIII века проблема освоения северо-восточной окраины России приобрела особую остроту. В это время началась усиленная деятельность английского и французского правительств по организации экспедиций в Тихий океан, которые руководствовались, конечно, не только научными интересами, а преследовали вполне определенные политические цели.

Екатерина II, поглощенная турецкими и польскими делами, отнюдь не склонна была предпринимать какие-либо серьезные шаги для укрепления и расширения тихоокеанских русских земель. Ее темпераментная резолюция на пред-

¹ См. рис. 29 в книге Л. С. Берга, Открытие Камчатки и Камчатские экспедиции Беринга. Л. 1935.

² Инструкция Чернышева Биллингсу (Сарычев, Путешествие капитана Биллингса, стр. 190).

ложение Брэки, уполномоченного компании английских купцов и моряков, о посылке в Тихий океан судна для торговых операций, гласит: «Дело купцов торговать, где им заблагорассудится. Я не дам ни людей, ни судов, ни денег и отказываюсь на вечные времена от всяких земель и территорий в Ост-Индии или Америке»³. На ходатайство курского купца Голикова о «монаршем пособии для торговли с дикими народами Северной Америки» Екатерина ответила: «Пособие монаршее обращено теперь на полуденные действия, от которых дикие американские северные народы и торговля с ними оставляются собственному их жребию»⁴.

Тем не менее наступил момент, когда пришлось решиться на отправку экспедиции. Момент этот совпал с кратковременным военным затишьем. Во внутренних делах России после ликвидации Пугачевского восстания тоже настало видимое спокойствие. Окончательным толчком для организации этой экспедиции явилось известие о подготовке французской экспедиции Лаперуза. Трудно, конечно, принять за чистую монету наивные заявления Зауера и Кокса⁵, будто решение о посылке экспедиции было принято под впечатлением книги Кокса, собравшего материалы о деятельности русских исследователей в этом дальнем углу России за период 1743—1770 гг. и заручившегося поддержкой академика П. С. Палласа. О самом Коксе Екатерина в переписке с Циммерманом⁶ отзывается довольно прене-

³ Письма Екатерины к Н. И. Панину, М. 1863, № 356, стр. 141, см. также архив адмирала П. В. Чичагова, СПб, 1885 г., стр. 85.

⁴ «Письма и бумаги императрицы Екатерины II, хранящиеся в Императорской Публичной библиотеке, издано А. Ф. Бычковым», СПб, 1873 г., стр. 65.

⁵ Zaueg, An Account of a geographical expedition to the northern parts of Russia, Lond., 1802.

Cocke William. Account of the Russian discoveries between Asia and America. Lond., 1780.

⁶ «Философическая и политическая переписка Екатерины II с Циммерманом», СПб, 1803 г., стр. 32.

брежительно⁷. Перспектива проникновения французов на север Тихого океана сильно встревожила Екатерину.

Решение об отправке экспедиции было принято. Начальником ее был назначен участник экспедиции Кука, перешедший на русскую службу, — Биллингс, помощником его — талантливый моряк капитан Сарычев, который, по существу, и вынес на своих плечах всю тяжесть руководства экспедицией. Уже приняв решение о снаряжении экспедиции и даже отправив ее, Екатерина старается затушевать значение экспедиции и успокоить своих западноевропейских корреспондентов по поводу этой «затеи Палласа». В письме Гримму от 15 апреля 1785 г.⁸ она решительно опровергает слух о предстоящей посылке экспедиции в составе 1200 человек. На самом деле это, по ее словам, небольшая экспедиция, затеянная П. С. Палласом и его собратьями. 10 августа 1785 г. она пишет⁹: «Лаперуз еще не отправился, а также и Биллингс», а 17 ноября 1786 г. сердито замечает¹⁰: «Все, что пишут об этой экспедиции, — бредни, вся она сводится к капитану Биллингсу и его команде, подобранной им и Палласом».

Подписанный Екатериной 8 августа 1785 г. указ¹¹ намечал для экспедиции следующий план. На время постройки в Охотске судов для плавания к берегам Америки надлежало попытаться пройти морским путем из Колымы кругом Чукотского полуострова. В случае неудачи — возвратиться в Охотск, оттуда отправиться к берегам Америки, зимовать там, а затем пройти

⁷ Впрочем, указание Зауера, что она приказала лично для себя изготовить перевод этой книги, вполне правдоподобно. В письме к Гримму от 18 мая 1779 г. она кокетничает незнакомством с алеутскими делами, но суть дела указывает твердо и правильно («Письма Екатерины II к Гримму». Сборник Русского Исторического Общества, т. 23, 1878 г., стр. 141)

⁸ Там же, стр. 330.

⁹ Там же, стр. 359.

¹⁰ Там же, стр. 378.

¹¹ Г. Сарычев, Путешествие по северо-восточной части Сибири, стр. 1—10.

Берингов пролив и описать берега и острова. Новооткрытые места присоединить к России. Для этого экспедиция получила запас столбов с изображением российского герба и медалей с портретами Екатерины. Последние надлежало навешивать старшинам новооткрытых племен. Это показывает, что задачей экспедиции в этом районе было довершить дело, начатое походами Беринга — Чирикова, не высадившихся, однако, на Американском материке и не присоединивших открытые земли к России.

Пройти морем из Колымы к востоку экспедиции Биллингса — Сарычева не удалось. Приходится согласиться с горькими упреками В. Берха¹² по адресу Биллингса, что и сама попытка, по существу, носила достаточно несерьезный характер.

После выполнения основной задачи экспедиции — обследовать Алеутские острова и побережье Берингова пролива, Биллингс попытался проделать этот же путь с востока на запад, из Берингова пролива к Колыме, но после первой же неудачи отступил и решил пройти Чукотский полуостров сухим путем. Высадившись 13 августа 1791 г. в Мечигменской губе и присоединившись к кочевавшим там оленям чукчам, его отряд в течение осени и зимы 1791/92 г. прошел весь Чукотский полуостров и 26 февраля прибыл в Нижне-Колымск.

Одним из участников этого похода был врач и натуралист, доктор Карл Мерк. Биография его не сложна. Это один из многих немецких врачей, приглашенных Екатериной II на русскую службу через своего агента — Циммермана. В 1784 г. он окончил Гиссенский университет, а уже в 1786 г. мы застаем его в качестве врача иркутского госпиталя. В этом городе жил также натуралист француз Патрин, назначенный сопровождать экспедицию Биллингса. Академик П. С.

Паллас составил для него подробные инструкции по сбору ботанических, зоологических и этнографических коллекций, записей местных наречий и т. д. Однако к моменту прибытия экспедиции в Иркутск Патрин оказался больным и участвовать в ней не мог. Буквально накануне отъезда Биллингс спешно договорился с Мерком и передал ему инструкции П. С. Палласа, инструменты и все несложное научное хозяйство экспедиции. Мерк, правда, оговорил, что не является специалистом-натуралистом, но охотно принял приглашение и на следующий же день, 10 мая 1786 г., совместно с остальным составом экспедиции выехал из Иркутска в Якутск.

О том, что Мерк вел записи своих наблюдений, свидетельствуют все участники экспедиции. По сохранившейся части его записок можно судить о том, насколько добросовестно и точно он описывал все, что пришлось видеть в пути.

Морская часть экспедиции Биллингса — Сарычева была в свое время довольно хорошо освещена в печати. По возвращении в Петербург капитан Сарычев издал работу¹³, подробно описывающую все этапы этой экспедиции, за исключением сухопутного путешествия через Чукотский полуостров, в котором он лично не участвовал, так как оставался командовать судном «Слава России». Второй историк этой экспедиции — Зауер также не принимал участия в сухопутном походе.

В 1811 г. Сарычев на основании поступивших в Адмиралтейство-Коллегию дневников его участников составил отчет об этом сухопутном путешествии¹⁴. Однако, как указывается в предисловии, он воспользовался журналами всех участников экспедиции, «кроме за-

¹³ «Путешествие флота капитана Сарычева по северо-восточной части Сибири с 1785 по 1793 год», СПб, 1802 г.

¹⁴ «Путешествие капитана Биллингса через Чукотскую землю» (извлечено из журналов Гаврилом Сарычевым), СПб, 1811 г.

¹² В. Берх, «Сын отечества», 1820 г., т. 59, № 5; т. 62, № 20.

писок доктора Мерка, которые по окончании экспедиции были отправлены в Крым к профессору Палласу и там затерялись, через что публика, к сожалению, лишилась многих полезных и любопытных сведений по естественной истории, собранных с великим тщанием в продолжение экспедиции сим трудолюбивым естествоиспытателем».

Между тем, кроме пропавших дневников Мерка, очевидно весьма обстоятельных, существовали еще выписки из дневников, составленные им самим. По смерти Мерка в 1799 г. одна из таких выписок — об якутах — попала в руки автора статьи «О происхождении, вере и обрядах якутов» в журнале «Любитель словесности» за февраль 1806 г. Вероятный ее автор — издатель журнала Н. Остолопов в предисловии своем прямо ссылается на «записки бывшего в северо-восточной морской экспедиции доктора и профессора Мерка». Другая выписка, посвященная чукчам, была в 1887 г. приобретена Публичной библиотекой и до сих пор хранится в ее рукописном отделе. Третья выписка, о которой упоминает Мерк в «Описании чукоч», посвященная алеутам и колошам-тлингитам, несколько лет тому назад была обнаружена у одного из лейпцигских антикваров; описание ее и выписки опубликованы в этнографическом журнале «Baessler Archiv», т. XX, 1937 г., № 1—2.

Хранящиеся в Государственной публичной библиотеке им. Салтыкова-Щедрина в Ленинграде записки доктора Мерка о походе через Чукотский полуостров представляют собой, несомненно, серьезный вклад в описание этого края и этнографию населяющих его народов. Тщательное знакомство с рукописью Мерка показывает, что его подробные и яркие описания быта чукоч нельзя даже сравнивать со сбивчивыми, случайными заметками Зауера или скудными данными Сарычева, видевших чукоч лишь во время краткого пребывания в Мечигменской губе.

Собственноручная рукопись Мерка на немецком языке состоит из 64 страниц, мелко исписанных готическим шрифтом, со своеобразной орфографией и пунктуацией. Рукопись, названная им «Beschreibung der Tschuktschi, von ihren Gebräuchen und Lebensart» («Описание чукоч, их обычаев и образа жизни»), является, несомненно, подлинной. Особый интерес придают ей сохранившиеся рисунки художника Луки Воронина, окончившего Академию Художеств в 1785 г. со званием «художника по зверям и птицам». Воронин принимал участие в экспедиции в качестве рисовальщика. О нем Сарычев говорит¹⁵: «Сей сопутник капитана Биллингса, рисовальный мастер Воронин, служит ныне при чертежной Адмиралтейского Департамента. Он во время путешествия чрез Чукотскую землю снимал многие рисунки, служащие к объяснению описания по естественной истории, деланного доктором Мерком».

Из 9 листов (всего 26 рисунков), приложенных к рукописи, в изданиях Сарычева и Зауера воспроизводилось в гравюрах всего пять рисунков¹⁶. По изображению татуированной женщины у Сарычева и Зауера можно судить о том, до какой степени граверы искажали правдивый рисунок Воронина. По этим же рисункам бесспорно устанавливается авторство и остальных гравюр в альбоме Сарычева и книги Зауера: в них повсюду указано имя гравера Чесского (в книге Сарычева) или рисовальщика Александра (в книге Зауера), а автор рисунка Воронин остался неназванным.

По содержанию рукопись Мерка распадается на три почти самостоятельные части. Это, во-первых, описание языка, занятий, одежды, жи-

¹⁵ «Путешествие капитана Биллингса», стр. 63.

¹⁶ У Сарычева в альбоме к «Путешествию капитана Сарычева» — рис. 10; в «Путешествии капитана Биллингса» — рис. 25; у Зауера — рис. 10, 12, 13, 21 и 25.

лиц, пищи, обычаев, религиозных представлений, семейного и родового быта оленных и «сидячих» (т. е. оседлых) чукоч (стр. 1—51). Затем следует краткое описание Анадырского острога и занятий его жителей (стр. 51—53). И, наконец, путевой дневник Мерка за время чукотского похода с 17 августа 1791 г. по 26 февраля 1792 г. (стр. 53—64).

Характер изложения Мерка — строго деловой, без посторонних экскурсов, очень четкий и при некоторой бедности языка почти везде ясный. Описывая предметы или явления, он всегда приводит в скобках их названия на языке оленных и оседлых чукоч, а кое-где и коряков. Сравнивая его запись языка оленных чукоч с современным чукотским языком, мы видим их большое сходство. Записи же, сделанные наречием оседлых чукоч, не имеют ничего общего с современным чукотским языком и очень сходны с эскимосским. Следовательно, под «оседлыми чукчами» Мерка следует понимать азиатских эскимосов. В этом нет ничего удивительного. Эскимосы Чукотского полуострова долгое время в XVIII и даже XIX веке не различались от чукоч и были известны под различными наименованиями: «сидячие», носовые чукчи, намолы, онкилоны, айвины и др. Словарь наречия «сидячих» чукоч, собранный другим участником экспедиции, врачом Робеком, также оказывается при ближайшем сравнении эскимосским.

Основное значение работы Мерка — в том, что его «Описание чукоч, их обычаев и образа жизни» является первым и наиболее полным для своего времени трудом по этнографии этого народа. До него



Татуировка чукотской женщины.

Рис. Луки Воронина (участника экспедиции Биллингса)

сведения о чукчах были или весьма поверхностны, или отрывочны. Даже в XIX столетии, до первых работ В. Г. Богораза, не было такого обстоятельного описания чукоч. Мерк, конечно, не знал языка и пользовался услугами переводчика (им был уже упоминавшийся спутник Плениснера Дауркин), но это отнюдь не умаляет ценности материала, особенно в той части, где автор говорит о явлениях, виденных им лично (например, описание утвари, жилищ, одежды, празднеств, погребений).

От путешествия Мерка и до начала исследований В. Г. Богораза прошло более ста лет. За это время быт приморских чукоч и эскимосов во многом изменился. Заимствованное огнестрельное оружие вытеснило самобитные орудия промысла, методы охоты на морских животных в корне изменились, некоторые животные совершенно ис-

чезли. Металлическая посуда заменила собой часть утвари, изготовлявшейся раньше из китового уса, кожи и дерева. Совершенно естественно, что В. Г. Богораз, будучи в 1901 г. на Чукотском полуострове, уже не мог видеть многого из того, что наблюдал Мерк. Кроме того, Богораз не затронул своими исследованиями оленних чукоч Чукотского полуострова, составлявших главный объект наблюдений Мерка.

Можно смело утверждать, что вплоть до конца XIX века ни один исследователь не обладал такими возможностями для изучения быта чукоч, как К. Мерк. Все это сочеталось с исключительной наблюдательностью и научной добросовестностью Мерка. Его материал был снабжен единственными в своем роде рисунками (например, подземное жилище из китовых костей, которого Богораз уже не застал).

Рукопись К. Мерка безусловно является важнейшим источником по истории этого народа. Однако эта работа почти совершенно выпала из поля зрения исследователей. И только совсем недавно на нее обратил внимание А. И. Андреев (А. И. Андреев, «Материалы по этнографии Сибири XVIII века». Сборник «Советский Север», 1939 г., № 3, стр. 73—85).

«Чукчи, — говорит Мерк, — разделяются на оленних и оседлых. Первые в течение лета и до осени кочуют по нескольку семейств вместе вблизи стойбищ оседлых, а стада свои содержат на расстоянии нескольких дней езды на пастбищах, ближе к морскому берегу. Некоторые из них поныне постоянно живут по эту сторону реки Анадырь. Те, кто селятся вблизи оседлых чукоч, в течение всего лета получают пропитание от них, а своих стад тем временем не трогают. Питаются они в это время только мясом морских животных и запасаются им, а также ворванью на всю зиму, равно как всем необходимым количеством китового уса,

сырых шкур морских животных и тому подобным. Затем с наступлением осени они со стадами, юртами и всем своим имуществом отходят в горы подалее от морского берега, где и зимуют около рек или озер, держась при этом вместе — все участники общего стада оленей. Очень редко они меняют место зимовки прежде, чем не истощится пастбище. Оленные чукчи, со своей стороны, также уделяют оседлым из своего добра в воздаяние за получаемые от них припасы, то есть режут своих оленей и отдают оседлым; но это не делается в виде обмена, а больше как бы из благодарности по усмотрению дающего. Оленные чукчи держатся из года в год одних и тех же семейств оседлых, получают от них все необходимое и называют их айваны (что означает нечто вроде «свои люди»), в то время как те себя сами называют ныммелэны (живущие на одном месте)¹⁷. Становища оседлых простираются от мыса Сердце-Камень примерно до Шелагского мыса, где в Колочинской губе насчитывается еще лишь два стойбища. Одно из них вблизи устья реки Экехта, которая по эту сторону реки Кватвеиам носит название Киркай-Пиия (моржовая). Часть оседлых чукоч населяет также остров Гуйнин, или Куйнин, расположенный севернее острова св. Лаврентия против самого Чукотского Носа, длина которого составляет, как передают, около 30 верст. Оленные чукчи, привлекаемые хорошим пастбищем для оленей, остаются там в течение всего лета вплоть до

¹⁷ В этой части рукописи Мерк характеризует взаимоотношения и тесную зависимость оленного и морского хозяйства. В данном примере перед нами комплексное хозяйство приморских чукоч, а может быть, и эскимосов. Такой тип хозяйства известен, по современным данным, у моряков восточного берега Камчатки — у так называемых алюторцев. У последних мелкотабунное оленеводство соединялось с рыболовством и морским зверобойным промыслом, причем стадо находилось в коллективной собственности родственных семей (С. Н. Стебницкий, стр. 133).

времени, пока пролив не покроется льдом»¹⁸.

«В отношении языка оседлые чукчи также отличаются от оленных. Язык последних сходен с коряцким, за исключением отдельных различий. Оседлые чукчи, правда, все понимают этот язык, но говорят так же на своем собственном, совершенно отличном от этого языка, который в свою очередь распадается на четыре наречия».

Далее Мерк описывает религиозное представление чукоц, занятия и промыслы мужчин — оленеводство, охоту за морскими зверями, выделку утвари, оружия, описывает военные доспехи оленных чукоц и затем переходит к взаимным отношениям чукоц и коряков.

«Набеги свои оленные чукчи направляют главным образом против коряков, вражду с которыми все еще не могут забыть, а в прежние времена и против юкагиров, ныне ими почти совершенно истребленных; цель же их набегов — грабеж оленей. При такого рода предприятия чуки, чего не принято у них ни в каких других случаях, выбирают себе предводителя».

«При приближении к чужой земле они оставляют семьи и жилища, и вожак собирает совещание самых опытных стариков. Старики, по их представлению, имеют преимущественное право на голос в таких предприятиях, а прочий народ ограничивается молчанием. Затем

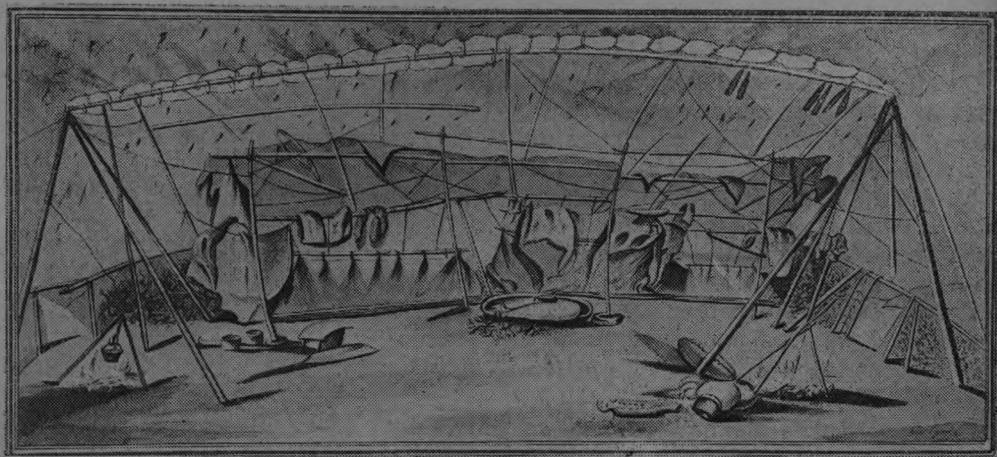
¹⁸ Мерк дает расселение приморских чукоц, под которыми следует также понимать и эскимосов. Река Кватвеиам — это река Кувэт, впадающая в море к западу от современного мыса Шмидта. Река Экехта — река Экеатап, расположенная близ мыса Шмидта (к востоку). Стойбища Киркай-Пия — современное селение приморских чукоц Рыркайпия на мысе Шмидта. Мыс Сердце-Камень, который упоминает Мерк, — это никак не одноименный мыс северного побережья Чукотского полуострова. В XVIII столетии был известен и другой мыс Сердце-Камень — на побережье Берингова моря, близ залива Креста. Остров Гюйнин, или Куйнин, — остров Аракамчечен, отделенный от юго-восточного побережья Чукотского полуострова проливом Сенявина, о котором говорит Мерк.

посылаются разведчики к тем или иным стойбищам и уславливаются о месте встречи. Нападение на юрты начинается всегда на рассвете — тогда одни бросаются с арканами для ловли оленей на строения и стараются разрушить яранги, выдергивая стойки. Другие в это время колят копьями сквозь покров яранги, а остальные, подъехав на всем скаку на нартах к оленьему стаду, делят его на части и угощают.

Иногда корякам удается убить или ранить несколько чукоц из ружей, стреляя из яранги, и тогда чукам приходится удалиться без добычи. Чаще, однако, бывает, что



Чукотский воин
Рис. Луки Воронина (участника экспедиции Биллингса)



Внутренний вид яранги оленных чукоч
Рис. Луки Воронина (участника экспедиции Биллингса)

чукчам удастся разрушить ярангу раньше, чем коряжки сумеют выстрелить вторично. Тогда чукчи убивают всех боеспособных мужчин. В бою на копьях коряжки, эти «русские бабы», как их называют чукчи, уступают чукчам и справляются с ними только при большом численном перевесе.

Женщин и детей чукчи уводят с собой. Коряжские женщины носят на боку небольшие ножи, которыми в таких случаях часто убивают собственных детей. Родичи пленников обычно уже через несколько дней приходят к чукчам, чтобы выкупить их, и могут при этом не опасаться каких-либо враждебных действий.

Прежде чем начать бой в открытом поле, чукчи приносят жертву земле в виде нескольких оленей. У убитых врагов они похищают одежду и кладут их на землю лицом вниз, чтобы те не могли снова повернуться лицом к солнцу. Трупы храбрых врагов, убивших в бою нескольких чукоч, они увечат, прокальвая им все тело, а особенно правую руку, стрелами, как они сделали и с майором Павлуцким. Оседлые чукчи имеют еще обычай — татуировать на руках фигуры, изображающие убитых ими врагов¹⁹.

¹⁹ В чукотском фольклоре есть целый ряд повествований о старинных войнах

«С той же целью, т. е. для грабежа, оседлые чукчи переезжают на байдарках через пролив в Америку, нападают на стойбища, убивают мужчин и уводят с собой в плен женщин и детей.

Оленные чукчи платят оседлым 12 важенок или 10 важенок и двух обьеженных ездовых оленей за американскую женщину, дети стоят дешевле. Они принуждают их к работе, мало бьют, но принуждают к сожительству с приезжими, одевают же их в поношенную одежду (пленный—Пурель). Таким путем, а также в результате других меновых сделок оседлые чукчи обзаводятся оленями и могут кочевать вместе с оленными, хотя со стороны последних никогда не пользуются уважением.

Большинство оседлых чукоч владеет по 10, по 2 и полтора оленями между оленными чукчами и коряжками. Враждебные столкновения продолжались и в период русского завоевания (XVII—XVIII столетия). В данной части отрывка Мерк сообщает интересные данные о методах нападения оленных чукоч.

Разгром чукчами отряда правительственных войск под начальством майора Павлуцкого последовал 14 марта 1747 г. на речке Орловой близ Анадырского острога (см. сборник «Колониальная политика царизма на Камчатке и Чукотке в XVIII веке», Л. 1935, стр. 172—174). В известных рассказах об убийстве Павлуцкого такой подробности (прокол правой руки стрелами) нет.

ня, которых они держат при стаде оленных чукоч. Встречаются среди чукоч иногда и коряжки и юкагиры в качестве работников; они иногда женят их на своих бедных женщинах; оседлые также иногда берут в жены пленных американок. В нынешнем году оседлые чуки отправились на нескольких байдарках в набег в Америку, но нашли только пустые, оставленные жилища».

«Оседлые чуки лишь изредка решаются отправиться сами в Америку для меновой торговли. В марте и апреле некоторые смельчаки пешком или на собаках решаются отправиться в этот небезопасный путь по льду с северо-восточного мыса. Обычно же они посылают туда замужних женщин или устраивают меновую торговлю на островах в проливе, предлагая железные изделия и бусы и получая в обмен парки из куньего и мышиного меха, волчьи, рысьи, росомашьи, лисьи и выдровые шкуры. Жители острова Окипен встречают, по своему обычаю, байдары чукоч в полном вооружении, в дос-

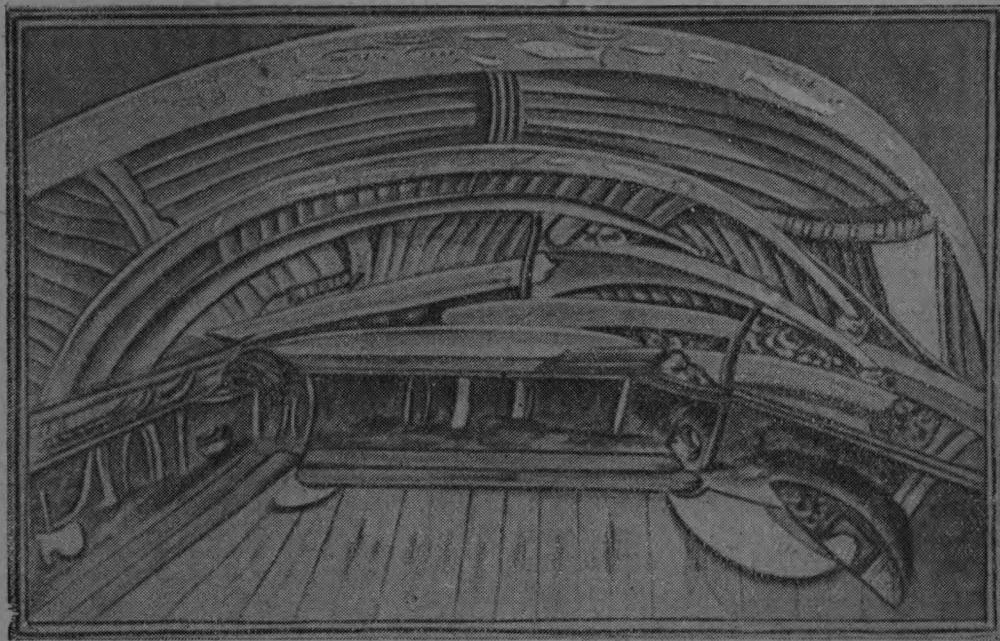
пехах, с луком и стрелами и ножами и так же провожают их при отъезде, на что чуки отвечают тем же самым. Островитяне распределяют чукоч между собой поодиночке и во время их пребывания ходят и сидят в своих жилищах всегда с обнаженными ножами. Они имеют до 8 жен каждый и щедро предоставляют их приезжим»²⁰.

Подробно описав одежду чукоч и тагуировку, Мерк переходит к описанию устройства их жилищ.

Большой научный интерес представляет описание подземных жилищ, материалом для постройки которых служили китовые кости.

«Принятые у оседлых чукоч

²⁰ О набегах чукоч и азиатских эскимосов на эскимосов Аляски и остров св. Лаврентия говорит и В. Г. Богораз («Чуки», Л. 1937, т. I, стр. 79, 174). Оживленный обмен продуктами промысла, изделиями из железа и шкурами пушных зверей существовал на островах Диомиды в Беринговом проливе еще в 60-х годах прошлого столетия. Развитие торговых сношений жителей обоих берегов пролива с китоловами положило конец этому обмену. В 90-х годах прошлого столетия он уже был незначителен.



Внутренний вид подземного жилища чукоч
Рис. Луки Воронина (участника экспедиции Биллингса)

Вологодская областная универсальная научная библиотека

зимние жилища называются у них кайгит, у оленных же чукоч — клейрат. Это — землянки; они устраиваются всегда на возвышенном месте или на холме, по нескольку штук рядом, а вблизи на тех же местах стоят их летние яранги. Зимних юрт всегда приходится одна на несколько летних яранг, так как в одной юрте собираются все родичи. Снаружи юрты покрыты дерном, закруглены и возвышаются над уровнем почвы на несколько футов. Сбоку расположено четырехугольное отверстие, через которое можно спуститься внутрь юрты.

Вокруг входа расположены стойма по всей поверхности, кроме только места для прохода, китовые челюсти шириной по полторы сажени, высотой до 7 футов. Сверху они прикрыты китовыми ребрами, а поверх того — дерном. Через упомянутый вход попадаешь сперва в сени, или коридор, длиной во всю землянку, высотой около 6 футов, шириной около сажени или больше и немного углубленный по сравнению с уровнем пола землянки. Стены у него неровные, образованы из положенных друг на друга китовых позвонков, прикрытых сверху отдельными китовыми челюстями, положенными поперек или наискось. Все пространство между ними заполняется китовыми ребрами и мелкими костями.

Посередине этих сеней расположен вход в другой такой же короткий ход, с низким потолком (в нем приходится идти согнувшись), ведущий внутрь юрты. Сама юрта имеет всегда четырехугольную форму, ширина и длина ее составляют 10—14 футов, а высота — 8 футов и больше. Ближе к стенам высота помещения вследствие изгиба потолка уменьшается. Землянка углублена в землю на 5 футов, а сверх того, на 3 фута высоты уложена земляная стенка поверх китовых челюстей, установленных по всем сторонам четырехугольной юрты»²¹.

²¹ Никто из путешественников XVIII и начала XIX столетий не описывал так

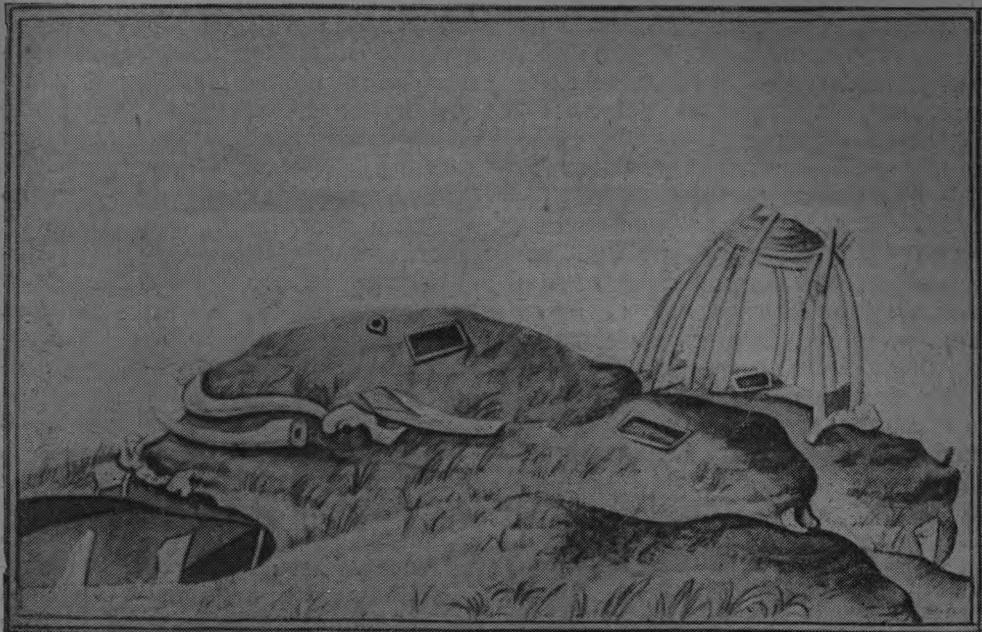
Переходя к описанию одежды, занятий, образа жизни женщин, Мерк попутно сообщает данные о питании чукоч, перечисляет главные виды растений, породы животных. Он дает интереснейшие подробности семейного быта чукоч, воспитания детей, празднеств. Говорит о любимых развлечениях — состязаниях в бегах, гонках на оленях, осеннем празднике убоя оленей. Подробно останавливается Мерк на взглядах чукоч на смерть, на обычаях убийства стариков, самоубийства, описывает погребения чукоч.

Затем он переходит ко второй части своей работы — к описанию Анадырского и Гижигского острогов и занятий их жителей. Эта часть включена Мерком не случайно. Биллингс, вернувшись из путешествия, через иркутского губернатора Пиля поднял в Петербурге вопрос о восстановлении упраздненного к тому времени Анадырского острога. Он доказывал выгоды для правительства от существования русского административного центра в самом центре Чукотской земли²².

«Проплыв диких оленей (через реку Анадырь), говорят, происходил когда-то выше острога, теперь же он бывает ниже его: на расстоянии 160 верст от устья (весной около 20 мая). К этому времени все население со всем своим хозяйством, оставив на стойбищах только охрану, съезжается туда на шитиках.

подробно, как это делает Мерк, зимних подземных жилищ, в которых встарину жили приморские чуки и азиатские эскимосы. Такого же типа землянки известны по археологическим раскопкам на острове св. Лаврентия. В. Г. Богораз сообщает, что во время посещения им Чукотского полуострова (1901 г.) подземные жилища бытовали еще в Уэлене (одно) и в с. Нывокак (четыре). Исследователю удалось посетить также одну землянку в чукотском селении Нуклигран, недавно оставленную обитателями. В большинстве же селений чуки и эскимосы рассматривали землянки как жилища, принадлежащие их предкам.

²² См. «Чтения в Обществе истории и древностей российских», 1858 г., IV, стр. 101—108.



Внешний вид подземного жилища чукоч
Рис. Луки Воронина (участника экспедиции Биллингса)

Это — суда длиной 5—6 сажень, с кожаным парусом, сделанные из 80—100 выделанных до мягкости оленьих шкур. В это время они живут в шалашах, покрытых такой же кожей. Переплывающих реку оленей они преследуют на легких лодках (ветках), закалывают их копьями, из туш вынимают кости и сушат мясо.

1 июля они возвращаются домой, а 1 августа мужчины одни снова выезжают туда и возвращаются 1 сентября. Оленей убивается при этом такое множество, что много ободранных туш остается лежать на берегу реки за невозможностью увезти все мясо; шкуры же снимают со всех оленей и увозят с собой. Попадаются крупные экземпляры, особенно безрогие важеньки, о которых чукчи утверждают, что это — олени, перебежавшие из Америки. Ко времени охоты на оленей собираются туда же на байдарах и оседлые чукчи для участия в охоте, а также и для обмена»²³.

²³ Мерк говорит об охоте на диких оленей на реке Анадырь. Описанным образом охотились жившие в верхнем те-

«В августе и сентябре женщины собирают ягоды и земляные орехи. Из ягод — голубику, которую варят и сохраняют на зиму в кадках, также варят красную и черную смородину. Кроме того, в запас на зиму собираются ягоды красной брусники, а также клюква. Осенью мужчины ловят силками и капканами зайцев, которые в изобилии водятся в тех местах. Из шкур зайцев, убитых в середине зимы, женщины шьют одеяла. Ставят западни также и на зайцев, обгрызающих весной свежие побегов ивняка. Лисиц, волков и росомов ловят капканами, клепцами и отравленной приманкой, куропаток — силками.

1 марта выезжают с собаками на охоту за лососями, на 50—100 верст от острога ниже по течению реки. На них охотятся с собаками,

чении реки юкагиры, а впоследствии смешанное местно-русское население (марковцы, анадырчане). В этой охоте принимали участие и чукчи. После распространения среди населения огнестрельного оружия в XIX столетии началось истребление дикого оленя. В конце прошлого столетия промысел его на Анадыре был ничтожен.

на лыжах, убивают их стрелами из луков или самострелов. Год, в который удастся убить в общем на все население острога 150—200 лосей, считается неудачным годом, чаще же число убитых лосей доходит до 300—400 штук²⁴.

Из числа перелетных птиц они около 1 апреля стреляют лебедей на открытых местах реки, гусей и уток, массовый перелет которых начинается около 1 мая, — последних бьют также во время линьки».

Последняя часть рукописи Мерка представляет собой путевой его дневник с момента высадки на побережье Чукотки (13 августа 1791 г.) до приезда в Нижне-Колымск

²⁴ Сообщения Мерка об охоте на лосей, вероятно, преувеличены, но сам факт наличия лося в верхнем течении реки Анадырь крайне интересен. Теперь, как известно, лося в бассейне р. Анадырь нет.

(26 февраля 1792 г.). Он содержит вначале подробные, а затем суммарные метеорологические и топографические заметки, описание растительности, наблюдения над животным миром.

Значение сухопутного путешествия Биллингса очень велико. Достаточно указать, что до начала экспедиций Всесоюзного Арктического института, т. е. до 1931 г., маршрутная карта Биллингса с незначительными изменениями служила основой карт внутренней части Чукотского полуострова. В труде доктора Мерка — единственного участника-натуралиста — мы приобретаем достоверные свидетельства о множестве подробностей, вовсе ускользнувших от внимания других авторов (Сарычев, Зауер), описавших это путешествие уже из третьих рук.





ИСТОРИЯ СОВЕТСКОЙ АРКТИКИ

Н. БОЛОТНИКОВ

ДРЕЙФ И ОСВОБОЖДЕНИЕ ЛЕДОКОЛЬНОГО ПАРОХОДА «СОЛОВЕЙ БУДИМИРОВИЧ»¹



ел 1920 год. Рабочий класс и крестьянство Советской республики, руководимые партией большевиков, вели отечественную войну против иностранных захватчиков и буржуазно-помещичьей белогвардейщины. Страна была истощена империалистической и гражданской войнами, голодом и разрухой.

В это время произошло одно событие, в котором проявился стиль нового общественного строя. Оно прошло мало замеченным, растворившись в будничной героике того времени.

Этим событием было освобождение из ледяного дрейфа ледокольного парохода «Соловей Будимирович»² с находившимися на нем людьми. 85 человек, брошен-

ные на произвол судьбы белым правительством генерала Миллера, были обречены на гибель во льдах Карского моря. Они погибли бы так же, как погибали многие полярные экспедиции капиталистических стран, если бы Советская страна не протянула им руку помощи. В этом сказались истинный гуманизм и великодушные молодой республики победившего труда.

«Соловей Будимирович» был послан в конце января 1920 г. белым правительством генерала Миллера в устье реки Индиги, в Чешскую губу. Там он должен был захватить груз оленьего мяса и наваги, заготовленных Центросоюзом для населения Северной области. Белое же правительство, не считавшееся с интересами голодающего населения, предназначало груз для своих войск.

Первая попытка захватить эти продукты не удалась. Пароход «Солонбала», посланный в Чешскую губу в декабре 1919 г., не до-

русского Северного побережья. В советское время он получил наименование «Малыгин».

¹ Статья написана по архивным материалам, обработанным в экономическом отделении Арктического института.

² «Соловей Будимирович», пароход ледокольного типа, был построен в Глазго (Англия) в 1912 г. Во время империалистической войны он был куплен царским правительством для обслуживания

шел туда из-за отсутствия угля. На пароходе было 130 *т* угля, значительная часть которого была сожжена еще на стоянке в Архангельске в ожидании сбора экспедиции. Поэтому, отойдя от Канина Носа около 40 миль и обнаружив в бункерах лишь двухдневный запас угля, капитан «Соломбалы» предусмотрительно повернул в Мурманск.

Горы мороженого мяса и рыбы в устье Индиги не давали покоя генералу Миллеру. Белые войска и население Северной области и Мурманского голодали. Английское правительство под влиянием рабочего класса Англии уже не так охотно помогало своим бездарным слугам — генералу Миллеру и его приспешникам — эсерам из северного «правительства».

«Правительство» Миллера решило послать в Индигу находившийся в Архангельске ледокольный пароход «Соловей Будимирович». Судно должно было забрать там мясо и итти с ним в Мурманск.

22 января, приняв уголь, грузы и пассажиров, «Соловей Будимирович» вышел из Архангельска под проводкой ледокола «Козьма Минин».

В бункерах парохода был девятисуточный запас угля: 365 *т* — все, что удалось найти в Архангельске, причем из этого количества «Соловей Будимирович» должен был еще дать 30 *т* дрейфующему без угля в Белом море ледоколу № 7.

На борту парохода было 84 человека: 52 человека судовой команды и 32 пассажира.

Командиром парохода был капитан Джон Рекстин — английский подданный. Командный состав экипажа судна состоял из трех помощников капитана, трех механиков и двух радиотелеграфистов-студентов. По отзывам Рекстина, это были опытные моряки, плававшие по несколько лет на ледоколах. Палубная и машинная команды также в большинстве своем состояли из хороших моряков. Обслуживающего персонала было девять человек: два повара, подро-

сток-камбузник, буфетчик, четыре лакея и пекарь. Национальный состав экипажа был весьма разнообразен: здесь находились и русские, и латыши, и эстонец, и поляк, а из четырнадцати кочегаров — восемь китайцев.

В числе судовой команды еще почему-то значилась жена капитана и ее прислуга, но зато отсутствовал врач. Это — характерный штрих, показывающий степень заботы белогвардейских управителей о людях, отправляющихся в серьезный рейс.

Пассажиры I класса состояли из предусмотрительных персон, направлявшихся на всякий случай в Мурманск, поближе к границе. Среди этих пассажиров были один генерал-майор, два полковника, поручик, начальник пожарной бригады, чиновник и т. п. Каждый из них обладал подозрительно объемистым багажом, заполнившим все каюты и коридоры судна. Кроме этих лиц, на судне был ледовый лоцман капитан Ануфриев.

Список двадцати твиндечных пассажиров (III класса), среди которых были три женщины, не дает сведений о роде занятий и не позволяет предполагать причины их поездки.

Позже, уже в дрейфе, этот столь разнообразный состав обитателей «Соловья Будимировича» пополнился еще одним пассажиром — новорожденным.

При выходе из горла Белого моря суда расстались. Впереди была чистая вода. Ледокол «Козьма Минин» пошел в Иоканьгу, а «Соловей Будимирович» — к Канину Носу.

25 января у Канина Носа пароход встретил мелкобитый лед. Огибая Канин полуостров, он шел в нескольких милях от берега сплошным гладким ниласовым льдом. С наступлением темноты судно продолжало итти вперед и вскоре очутилось в густом торосистом льду. Не оставляя проложенного по карте курса, Рекстин вслепую форсировал лед, напрасно расходуя топливо. На рассвете следую-

щего дня обнаружилось, что «Соловей Будимирович» находится в центре торосов, а вправо, к берегу, был гладкий, тонкий лед. Тем не менее Рекстин, не меняя курса, продолжал пробиваться в сплошном тяжелом льду.

Лоцман капитан Ануфриев, анализируя поход и начавшийся позже дрейф «Соловья Будимировича», указывает на эти тактические ошибки, допущенные капитаном Рекстиным, мало знакомым с условиями ледового плавания. «Были не только моменты,— пишет он³,— но целые часы и даже дни для использования благоприятных условий достижения места назначения до начала дрейфа и во время дрейфа, а также для прекращения его — выхода из движущегося по воле ветра льда; но ни один случай не был использован».

27 января «Соловей Будимирович», скованный тяжелыми льдами, был всего в 15 милях от устья реки Индиги. Рекстин, понимая серьезность положения, обратился к «правительству» Миллера с просьбой прислать мощный ледокол для освобождения «Соловья Будимировича» из льда. Обнадеживающий ответ вскоре был получен. Сообщалось, что на помощь будет послан ледокол «Козьма Минин».

Но, как впоследствии выяснилось, эти обещания остались пустым звуком.

Командир ледокола «Козьма Минин» (находившегося в это время в Иоканьге), получив от своего начальства извещение о необходимости выхода ледокола на помощь «Соловью Будимировичу», постарался избавиться от этого поручения. Небольшая пробоина в надводной части кормы ледокола, полученная незадолго перед этим при столкновении с пароходом «Русанов», в донесении командира «Козьмы Минина» превратилась в серьезное повреждение. По его сло-

вам, ледокол потерял половину своих морских качеств и поэтому не мог итти на помощь «Соловью Будимировичу».

На рассвете 29 января «Соловью Будимировичу» все же удалось пробиться под самый берег. Был момент, когда людям, находившимся на пароходе, казалось, что все их мытарства закончились. У берега был тонкий лед. Впереди, в 2—3 милях, в туманной дымке виднелся мыс Святой Нос (Индижский). Нужно только его обогнуть, войти в бухту Индиги — и цель рейса будет достигнута.

У мыса судно встретило тяжелый торосистый лед, дрейфующий к северо-востоку. Оно не смогло преодолеть встречного течения и, зажатое льдами, вместе с ним дрейфовало в северо-восточном направлении. Торосистый лед возвышался вровень с бортами. Вся команда и пассажиры III класса были мобилизованы для околки корпуса корабля.

«Соловей Будимирович» начал свой тысячемильный дрейф во льдах двух морей.

Рекстин вторично посылает в Архангельск телеграмму с просьбой ускорить присылку ледокола, предупреждая об опасности, грозящей судну в дрейфе под берегом. Если начнутся ветры северо-восточной четверти, судно может быть раздавлено или выжато на берег.

Полученный на этот раз ответ был лаконичен и безнадежен. «Заботливое» «правительство» Миллера сообщало о невозможности отправить ледокол и предложило Рекстину возвращаться обратно, не заходя в Индигу.

Экипажу судна оставалось одно — ожидать благоприятных условий. Для экономии угля был потушен один котел. Пар поддерживался в двух котлах. Отопление жилых помещений было сведено до минимума, электрическое освещение выключено.

На 1 февраля запас угля на судне составлял 141 т. «Соловей Будимирович» медленно дрейфовал вме-

³ И. А н у ф р и е в, Ледокольная практика и полярные ледовые плавания в Северном ледовитом океане. Записки по гидрографии, т. L, 1925, стр. 154. В дальнейшем всюду цитируется эта статья.

сте со льдом вдоль Тиманского берега.

Капитан Ануфриев так описывает события дня 1 февраля:

«Ясная погода, виден берег (о. Сенгейский). Дрейфуем вдоль берега, в виду припая в $1\frac{1}{2}$ —2 милях. Около часа дня на кромке припая увидели 2 человека и около них оленей. Пошли с парохода двое, через час вернулись и донесли, что на берегу самоеды с оленями ждут, когда пароход пристанет к берегу. Ввиду быстрого дрейфа и подвижности льда самоеды на пароход итти не решились. (Предлагал капитану подойти к припаю и врезаться в него, чем задержаться от дрейфа. Капитан отказался, считая опасным стоянку во льду у берегового припая.) Кромка припая стояла на глубине не менее 8—10 сажень, а посему считал, что временная остановка на 2—3 суток была бы безопасна, а между тем задержала бы дрейф и льды на ветре пронесло бы».

Со второго числа направление дрейфа изменяется: судно стало удаляться от берега.

«В 6 часов вечера, — продолжает Ануфриев, — около парохода появилась полынья, но машина не могла быть скоро готова, да и пара не думали поднимать. Через $\frac{1}{2}$ часа полынья была сжата. Ежедневно по радио капитан получает разные распоряжения, к делу неприменимые. Так, опять получено распоряжение держаться пароходу на чистой воде под берегом. Между тем пароход вмерз в лед, и выбиться из него нужны усилия, а прежде всего — уголь. На судне котлы без пара, и в случае появления около борта трещин или полыней на короткое время воспользоваться разводьем мы не могли бы. Самоедов более не видно. Остров Сенгейский едва виден на горизонте».

10 февраля судно находилось уже в 100 милях от устья Индиги. Рекстин решает пробиться к остро-

ву Колгуеву, куда вели разводья. Был поднят пар в котлах. Началась борьба со льдом.

Ануфриев заметил, что в южном и юго-западном направлениях лед гладкий, бесснежный и тоньше, а в северо-западной четверти горизонта льды более тяжелые и торосистые. Он указал на это обстоятельство Рекстину, советуя изменить курс и пробиваться в юго-западном направлении. «Но капитан продолжал все время пробиваться вдоль торосовых льдов, не выходя из них, — сообщает Ануфриев. — От этих причин, надо думать, попытка пробиться оказалась неудачной».

За двое суток «Соловью Будимировичу» удалось продвинуться на 20 миль. 12 февраля на $69^{\circ}32'$ с. ш. и $53^{\circ}18'$ в. д. при сильном юго-западном шторме судно снова было зажато льдами.

Беспомощный корабль неуклонно дрейфовал к Карским Воротам — преддверью Карского моря.

Снова в эфир полетели просьбы о помощи. Радиограммы за подписями командира судна и «их превосходительств» из I класса, повидимому, несколько повлияли на управителей Северной области. Они попытались снарядить спасательную экспедицию. Капитану «Соловья Будимировича» была даже сообщена дата прибытия ледокола «Канада»⁴ к дрейфующему судну — 18—19 февраля. Это сообщение несколько приободрило невольных узников.

Ледокол «Канада» действительно был подготовлен для похода к «Соловью Будимировичу» и стоял в ожидании «Минина», направлявшегося в Мурманск. Чтобы сэкономить побольше угля, «Канаду» должен был провести сквозь льды Белого моря ледокол «Минин».

15 февраля ледоколы вышли из Архангельска, а через три дня их командиры получили приказ немед-

⁴ Впоследствии этот ледокол был переименован во вспомогательный крейсер «III Интернационал», а затем в ледокол «Литке».

ленно возвращаться в порт. Миллеру и его приспешникам-эсерам надо было спасать свои шкуры. Люди и дрейфующий корабль были брошены на произвол судьбы.

На злополучном судне в это время переживались тревожные дни.

«13 февраля вечером до полуночи наблюдалось страшное сжатие, — так описывает эти дни капитан Рекстин⁵. — По временам сжатие достигало такой силы, что трещали борта. По бортам парохода лед наламывало на торосы до палубы. Дрейф был сильный на N—O. Судно находилось в расстоянии 30 миль от пролива Карские Ворота. Течением несло в пролив. Была запрошена рация на Вайгаче о состоянии льдов в Карских Воротах, на что получено сообщение, что от становища Вороново до Оленьего острова сплошной лед, от Оленьего острова до Болванского Носа и в Карском море вода».

Скованный льдом, беспомощный «Соловей Будимирович» вечером 15 февраля был поднесен к западному берегу острова Вайгач. Отсюда вместе со льдом сильным течением его затянуло в пролив. На рассвете следующего дня судно было уже в Карском море.

Сообщение рации острова Вайгач о разреженных льдах в Карском море не оправдалось. Чистой воды ни у мыса Болванский Нос, ни в Карском море не было. Появившиеся небольшие разводья заронили надежду пробиться в береговой припай острова Вайгач и там зазимовать. Корабль удалось даже миль на двенадцать вернуться обратно, но тяжелые торосы снова окружили судно и вынесли в забитое льдом Карское море.

Угля осталось только 50 т. Стало очевидно, что своими силами

судно из ледяных оков не вырваться. Пароход перевели на зимовочное положение, все котлы погасили. Начался новый этап дрейфа «Соловья Будимировича». Если до этого времени пароход еще пытался сопротивляться напору льдов, то теперь, весь во власти стихии, беспомощный, с потухшими котлами, он дрейфовал к северо-востоку.

Все продовольствие, имевшееся в грузе и у пассажиров, было реквизировано еще в начале дрейфа. Продовольственный паек уменьшили. Запасы провизии на судне были ограничены. В среднем на каждого человека на неопределенное время приходилось: различных хлебных продуктов (муки, галет, сухарей, бисквитов) по 1 пуду; картофеля, бобов, консервированной брюквы, моркови — по $\frac{1}{2}$ пуда; крупы разной и рису — по 2 фунта; мясных продуктов — свинины, пшштета — по 2 фунта; семги и сельдей — по 3 фунта и рыбных консервов — по 7 банок. Жиров — свиного сала, масла, маргарина — приходилось немногим более фунта на человека. Положение несколько облегчалось достаточным количеством сахара, шоколада, сыра и консервированного молока.

В общем, при самой строгой экономии продовольствия могло хватить лишь до июля. Если к этому времени не придет помощь, дрейф мог увести судно в Полярный бассейн, за пределы досягаемости. А там «Соловья Будимировича» ожидала участь «Святой Анны», унесенной и раздавленной полярными льдами.

События, происходившие в эти дни в Северной области, открывшие новую эпоху в жизни архангельского Севера, положили начало конкретной помощи дрейфующему судну.

13 февраля Красной армией была занята станция Плесецкая.

19 февраля утром Архангельск уже был в руках восставших рабочих. Генерал Миллер и эсеровские предатели бежали за границу на

⁵ Д. Рекстин, 1000-мильный дрейф во льдах Баренцова и Карского моря с 25 января по 25 июня 1920 года. Краткий очерк. «Морской сборник» № 5—6, 1921 г.

ледоколе «Козьма Минин». Пароходы «Ярославна», «Полярный» и «Таймыр», капитанам которых под угрозой расстрела было приказано следовать за «Козьмой Мининым», бросили своего флагмана в Белом море.

В полдень 21 февраля в Архангельск вошли регулярные части Красной армии. И с первых же дней установления советской власти на Севере начинается подготовка к спасению людей с «Соловья Будимировича».

25 февраля архангельский ревком сообщил советскому правительству о судьбе дрейфующего судна, и уже «29 февраля, — пишет Рекстин⁶, — было получено сообщение из Архангельска, что правительство вошло в переговоры с Англией и Норвегией о посылке экспедиции».

Одновременно с Рекстина как с командира корабля была снята ответственность за целостность судна, лишь были бы спасены люди. Ему разрешалось использовать на топливо все деревянные части судна в случае появления малейшей возможности пробиться к острову Вайгач или к Ямалу. На этот случай обдорский ревком, по указанию советского правительства, организовал санную экспедицию на Ямальский полуостров и Вайгач.

Чтобы спасти «Соловья Будимировича», нужна была помощь сильного ледокола, могущего форсировать льды Карского моря. Однако самые мощные ледоколы Беломорского флота были уведены интервентами и белогвардейцами в Англию.

«Советское правительство, — писала тогда газета «Известия ВЦИК»⁷ — не могло примириться с таким положением вещей и обратилось к английскому и норвежскому правительствам, а также к норвежскому парламен-

ту и к Фритиофу Нансену с просьбой снарядить за счет русского правительства спасательную экспедицию на одном из уведенных ледоколов. Норвежское правительство немедленно откликнулось на наш призыв и выразило готовность послать спасательную экспедицию, составленную из норвежцев, во главе с известным капитаном Свердрупом».

Переговоры с английским правительством, однако, затянулись надолго. Правительство Англии «долгое время занимало в этом деле, несмотря на чисто человеколюбивые задания, неясную позицию», — писали «Известия ВЦИК»⁸.

Буржуазной морали, поддерживающей циничный закон капиталистического общества «нет вознаграждения — нет спасения», чужды гуманитарные цели. Правительство Великобритании не постеснялось запросить с Советской России за русский же ледокол 20 000 фунтов стерлингов. Это была цена 85 человеческих жизней.

В результате долгих переговоров, в которых горячее участие принимал Нансен, английское правительство наконец согласилось передать Норвегии (а не Советской России) ледокол «Святогор» для посылки за «Соловьем Будимировичем».

Недавно в архиве Наркоминдела обнаружен интересный документ, показывающий, что в организации спасательной экспедиции принимал участие и Максим Горький. Этот документ — телеграмма Нансена от 12 апреля 1920 г., адресованная Горькому в Москву. В ней великий полярный исследователь-гуманист сообщал своему великому современнику и другу — Горькому о ходе переговоров в Англии и Норвегии по поводу отправления ледокола на помощь дрейфующему кораблю.

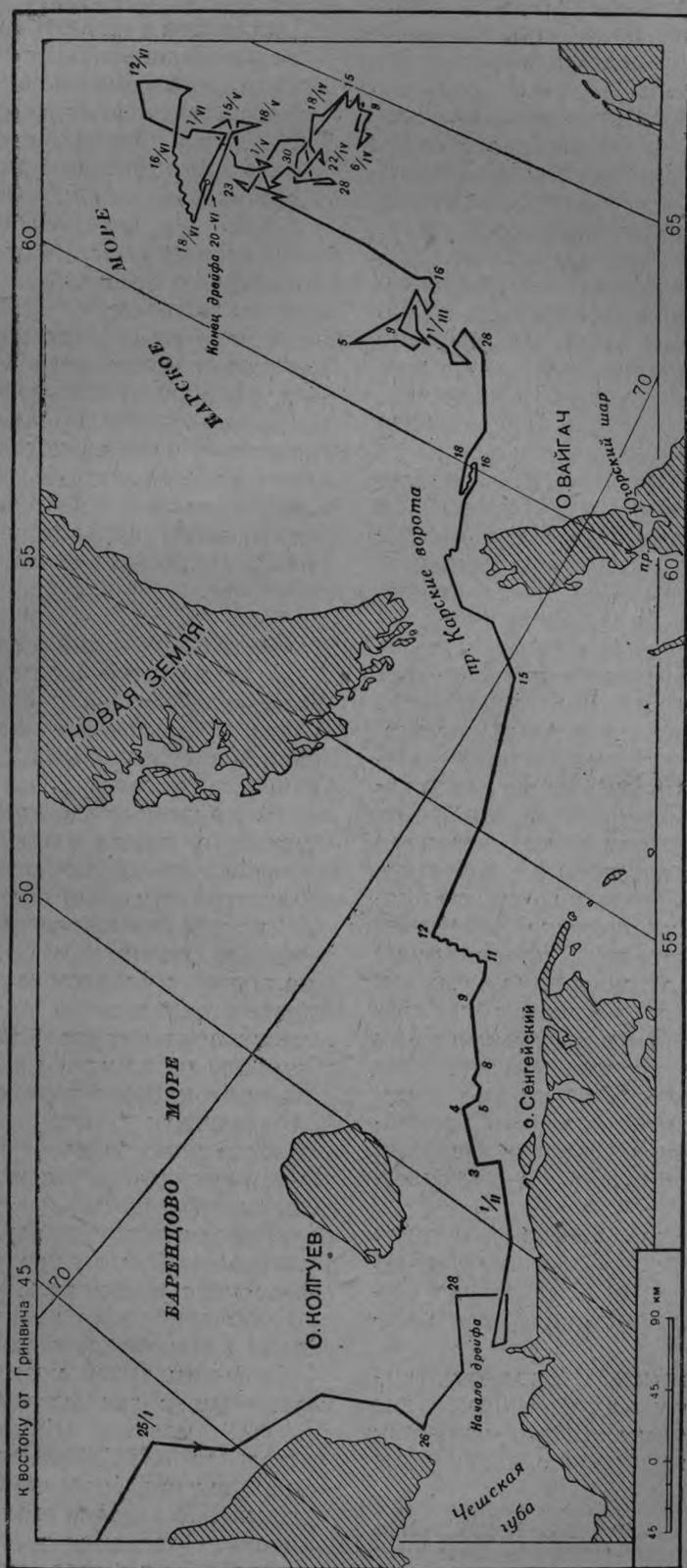
«Святогор» снаряжался к плаванью. Экспедиция была оснащена всеми доступными в то время тех-

⁶ Д. Рекстин, там же.

⁷ Спасение ледокола «Соловей Будимирович» (от Народного комиссариата по иностранным делам. «Известия ВЦИК» № 134 (981), 22 июня 1920 г.).

⁸ Там же.

ДРЕЙФ ЛЕДОКОЛЬНОГО ПАРОХОДА «СОЛОВЕЙ БУДИМИРОВИЧ»



Прямая линия с момента начала дрейфа обозначает путь дрейфующего парохода
 Волнистая линия обозначает самостоятельное продвижение парохода

ническими средствами. Для воздушной разведки на борту ледокола находились разведочный самолет и два пилота.

17 мая, на четвертые сутки хода от Бергена, ледокол прибыл в Тромсё. Бункеровка углем должна была занять 4—5 дней.

Фактически же ледокол простоял три недели, так как английское правительство требовало предварительно застраховать судно в сумме 13 млн. крон. Это вызвало новые переговоры, задержку и расход в размере около 2 млн. крон.

В этом действии английского правительства еще раз сказался беззащитный цинизм капиталистического общества. Буржуазной морали, веками приучавшей строить свое благополучие на несчастье других, чужды идеи человеколюбия. Пусть льды Арктики раздавят брошенное на произвол судьбы судно с горсточкой людей, — «нет вознаграждения — нет спасения». Пусть каждый упущенный час времени угрожал жизни людей, — правительство Англии все же задерживало выход «Святогора», требуя от Советской России новых гарантий сохранности русского же ледокола.

Как диаметрально противоположно в этом вопросе поведение Советской России! Восстановление разрушенного хозяйства страны, голод в Поволжье, война с белогвардейщиной и польскими панями требовали огромных средств. Все же советское правительство находит возможным выделить из своего скромного еще тогда бюджета средства, требовавшиеся для спасения людей.

Председатель Совета народных комиссаров В. И. Ульянов (Ленин) еще 11 мая 1920 г. подписал следующее постановление Малого Совета⁹:

«Отпустить Народному комиссариату иностранных дел сверхсметным кредитом необходимое ассигнование для уплаты

норвежскому правительству двух миллионов (2.000.000) крон в возмещение за спасение ледокола «Соловей Будимирович», застрявшего в Карском море.

Сумму ассигнований установить Народному комиссариату финансов».

Пусть на дрейфующем судне были, казалось бы, чуждые советской власти лица, — для Страны Советов это были прежде всего люди, терпящие бедствие. В этом сказалась ленинская забота о человеке, великий советский гуманизм.

Только 7 июня, после окончания множества формальностей с уплатой страховых взносов, «Святогор» смог выйти из Тромсё. 9 июня вечером, окончив в Варде все расчеты с берегом, ледокол взял курс в Карское море.

Томительные дни переживали люди на дрейфующем корабле. До 22 февраля судно двигалось со льдами в северо-восточном направлении, достигнув 70°53' с. ш. и 61°30' в. д. Дальнейший путь по ломаной кривой представляет собой множество замысловатых петель. В это время судно подвергалось неоднократным сжатиям.

В начале дрейфа связь с материком была сравнительно регулярной. Она осуществлялась с помощью четырехкиловаттного передатчика, имевшегося на судне. Радиogramмы с корабля принимала радиостанция в Югорском Шаре и передавала их в Архангельск.

После консервации судовых механизмов связь нарушилась. Пришлось перейти на работу слабым передатчиком, питающимся от аккумуляторов. Они вскоре иссякли, и связь снова прервалась.

Оторванность от внешнего мира сильно нервировала людей.

Глубоким трагизмом насыщена телеграмма с дрейфующего судна:

«9 марта. Широта 71°45', долгота 62°12'. При величайшем напряжении проживем продуктами до июля, топливом до июня. Опасаемся дрейфа Брусилова. Сухопутная помощь не

⁹ ЦГАОР, ф. 130, оп. 3, № 221, 1921 г. Протокол заседания Малого Совета от 11 мая 1920 г., § 11.

мыслима. Настоятельно просим обратиться в Англию, Норвегию во имя человеколюбия снарядить самостоятельную экспедицию. Команды и пассажиров 85 человек. Ввиду скорой разрядки аккумуляторов впредь будем показывать место только раз в неделю.

Капитан Рекстин,
Капитан Ануфриев»

Как не похож этот человеческий документ на слова, сказанные через четырнадцать лет челюскинцами на дрейфующей льдине:

«Мы спокойны за свою судьбу. Пусть никто не сомневается, что в распоряжении правительства могучей социалистической республики окажется достаточно средств для оказания нам реальной помощи»¹⁰.

Сильным штормом, начавшимся 18 марта, судно за трое суток было отнесено на 60 миль к северу.

К началу июня провизия была на исходе. Продукты, хранившиеся в замороженном состоянии, с наступлением тепла оттаяли и начали портиться.

«Настроение экипажа и пассажиров было подавленное. За этот период были попытки части пассажиров и команды оставить судно и пробраться на берег, на остров Вайгач. Попытка эта не осуществилась, ибо, пройдя миль пять, видя трудности ее, они передумали и возвратились»¹¹.

Эту попытку можно объяснить только отсутствием морального единства. Командир Рекстин, стечением обстоятельств поставленный во главе столь различных людей, не в силах был удержать разыгравшиеся в условиях подобной зимовки личные инстинкты. Он не мог сдерживать подчиненных ему людей в их естественных стремлениях к спасению своих жизней. Для этого у него не было уверенности в

помощи со стороны капиталистических государств. Не знал он и истинной черты молодой Страны Советов — не оставлять людей в беде. Поэтому каждый из пассажиров и команды «Соловья Будимировича» пытался самостоятельно обеспечить себе спасение.

Каким разительным контрастом явилось поведение челюскинцев, находившихся в худшем положении — на дрейфующем льду! Моряки, научные работники, инженеры, рабочие-строители — все были сплочены в монолитный, дисциплинированный коллектив. Они показали всему миру пример стойкости и дисциплины.

Лагерь челюскинцев «как бы аккумулировал в себе качества новых отношений, сложившиеся в стране в результате побед социализма. На смену индивидуалисту, эгоисту, человеку-зверю пришел советский гражданин, воспитанный великой партией большевиков, и возвестил миру о новых чувствах и новой морали:

Свое благополучие строй на благополучии всего коллектива; если хочешь спасти себя, спасай весь коллектив»¹².

На «Соловье Будимировиче» были только «пассажиры и команда», не было сплоченного советского коллектива.

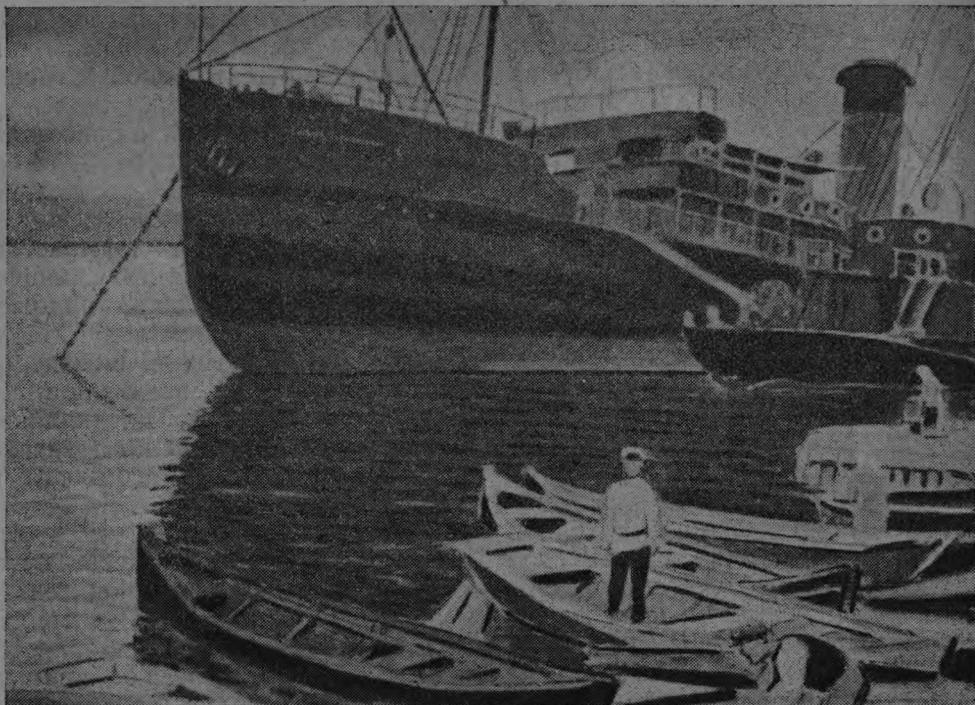
13 июня радиотелеграфистам «Соловья Будимировича» удалось восстановить прерванную связь. С огромной радостью встретили измученные люди сообщение о том, что помощь близка. «Святогор» с угольщиком пришли в Белушью губу. Приход советского вспомогательного крейсера «III Интернационал» ожидался там с часу на час.

На «Соловье Будимировиче» приступили к сборке законсервированных механизмов. Через три дня был поднят пар в котлах, опробована судовая машина, и оживший пароход стал пробиваться сквозь

¹² Л. Мехлис, Правдивая повесть о замечательных событиях. Сборник «Полход Челюскина», т. I, стр. 3.

¹⁰ Из передовой стенгазеты челюскинцев «Не сдадимся».

¹¹ Д. Рекстин, 1000-мильный дрейф во льдах Баренцова и Карского моря с 25 января по 25 июня 1920 года. Краткий очерк. «Морской сборник» № 5—6, 1921 г.



*«Соловей Будимирович» в Соломбале (Архангельск) в 1921 г.
Фоторепродукция с рисунка художника В. Вагаина*

льды навстречу ледоколам. Но вскоре эту попытку пришлось оставить, так как угля осталось всего 7 т.

В 2 часа ночи 19 июня к борту «Соловья Будимировича» подошел «Святогор», а вслед за ним и вспомогательный крейсер «III Интернационал». Это было первое плавание советского судна в Арктике. Впервые развеялся во льдах Карского моря алый стяг победившей Страны Советов. Советский флаг был поднят и на «Соловье Будимировиче».

Перегрузив на бедствующий пароход уголь и продовольствие, ледоколы начали выводить его из дрейфующих льдов.

Весть о спасении «Соловья Будимировича» была радостно встречена правительством Советской республики. По получении этого известия народный комиссар по иностранным делам обратился к норвежскому правительству со следующей телеграммой:

«Христиания. Министру иностранных дел Илену.

Радио со «Святогора» осведомило меня, что 19 сего месяца он прибыл к месту нахождения «Соловья» и что последнему уже начали оказывать помощь. От имени Российского правительства прошу вас принять его наискреннейшую благодарность за энергичное и гуманное, бескорыстное содействие, оказанное вашим правительством России, содействие, которое не преминет способствовать самым решительным образом возобновлению дружеских сношений между двумя государствами, связанными в течение веков узами ближайшего соседства»¹³.

Народный комиссариат по иностранным делам послал привет-

¹³ «Известия ВЦИК» № 134 (981) от 22 июня 1920 г., стр. 3. Спасение ледокола «Соловей Будимирович» (от Народного комиссариата по иностранным делам).

ственную телеграмму и экипажу «Святогора», в которой просил принять искреннейшую благодарность Российского правительства за энергичную помощь, оказанную бедствующему кораблю.

В телеграмме выражалась надежда, что экипажу вскорости удастся вывести «Соловья» из льдов и привести его благополучно в Архангельск.

Но в Карских Воротах потребовалась помощь «Святогору»: ледокол наскочил на банку. Пришлось перегружать с него часть угля, чтобы облегчить судно. Совместными усилиями крейсера «III Интернационал» и спасенного «Соловья Будимировича» «Святогор» был стянут с злополучной банки.

26 июня караван был в Белушьей губе. Приняв здесь с ожидавшего парохода «Хардэ» уголь и провизию, суда разошлись. «Святогор» пошел в Англию, чтобы в скором времени вернуться в родные воды уже под советским флагом¹⁴.

«Соловей Будимирович» в сопровождении крейсера «III Интернационал» направился в Белое море.

2 июля суда пришли в Архангельск. Люди были спасены, корабль возвращен его истинному хозяину — республике рабочих и крестьян.

¹⁴ Впоследствии он был переименован в «Красин».





КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ

ЗАПИСКИ УЧАСТНИКА ВЕЛИКОЙ СЕВЕРНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ

СВЕН ВАКСЕЛЬ, «Вторая камчатская экспедиция Витуса Беринга». Перевод с рукописи на немецком языке Ю. И. Бронштейна, под редакцией и с предисловием А. И. Андреева. Издательство Главсевморпути, Ленинград—Москва, 1940 г., стр. 174, цена в переплете 10 руб. Тираж 10 000 экз.



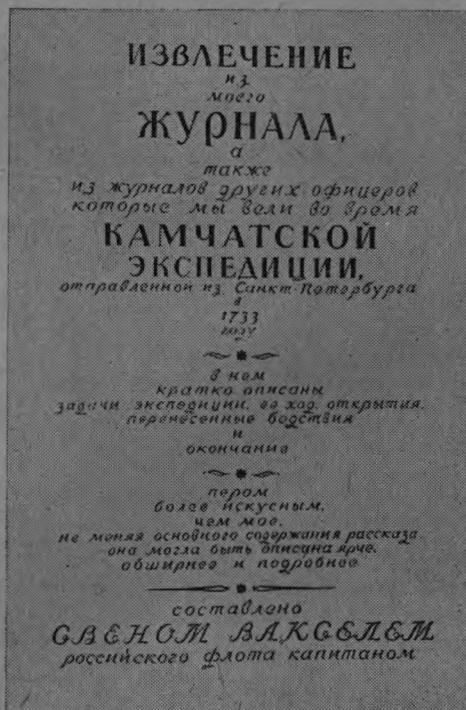
Архивные материалы Великой северной экспедиции постигла тяжелая участь, потому что для исторических событий не может быть участи тяжелее, чем забвение.

Первое время в связи с секретностью экспедиции все отчеты и сообщения вообще не оглашались в печати. Тем не менее краткие известия об экспедиции Беринга проникали различными путями за границу. Первые печатные известия о Великой северной экспедиции появились не в России, а во Франции (1743 г.) и в Дании (1747 г.).

Только в 1758 г., т. е. спустя 15 лет после официального окончания экспедиции, в России появился более или менее подробный отчет о ней, написанный Г. Миллером. Наиболее полный отчет о всей экспедиции дал А. Соколов лишь в 1851 г.

Авторы этих позднейших исследований пользовались подлинными архивными материалами участников экспедиции, а Миллер даже и сам участвовал в ней. Что же касается самих первоисточников, т. е. подлинных судовых журналов, дневников, записок и отчетов непосредственных участников экспедиции, то эти материалы, за редким исключением (Стеллер, Х. Лаптев и некоторые другие), не увидели света вплоть до нашего времени. А между тем именно эти неопубликованные первоисточники представляют наи-

большую ценность для современного историка.



Титульный лист рукописи Свена Вакселя

Наиболее интересные первоисточники, так же как и первые отчеты об экспедиции, были впервые опубликованы не в России, а за границей.

Лет двадцать тому назад в Ленинград прибыл, по поручению Американского географического общества, профессор Ф. Гольдер, который извлек из архивной пыли многие ценные материалы. В 1922—1925 гг. в Нью-Йорке вышло двухтомное исследование Гольдера, в котором впервые, в переводе на английский язык, приведены судовые журналы «Св. Петра» и «Св. Павла», донесения Вакселя и Чиркова в Адмиралтейств-Коллегию и некоторые другие документы. Гольдер, помимо переводов, приводит также и фототрафаретные копии некоторых рукописей на русском языке.

Во время пребывания в Ленинграде Гольдер тщательно разыскивал один документ, о существовании которого было известно ранее, — рукопись Свена Вакселя, штурмана «Св. Петра», плававшего вместе с Берингом к берегам Америки в 1741 г. Рукопись Вакселя, обнаруженная еще в 1891 г. в «царскомском отделении собственной его императорского величества библиотеки», пропала без следа. Как выяснилось впоследствии, она находилась в частных руках, и Гольдер не мог ею воспользоваться.

Эта рукопись представляет огромный интерес, так как Свен Ваксель, швед по происхождению, в ту пору лейтенант русского флота, не только участвовал в последнем плавании Беринга, но и проделал с ним весь путь от Петербурга до Петропавловска-на-Камчатке. После смерти командира он принял на себя командование оставшимися на острове Беринга людьми, с которыми завершил плавание на судне, построенном из остатков «Св. Петра».

О судьбе рукописи Свена Вакселя ничего не было известно до конца 1938 г., пока в ленинградских газетах не появилось однажды сообщение, что этот документ продается в одном из книжных магазинов Ленинграда. Государственная библиотека им. М. Е. Салтыкова-Щедрина приобрела эту рукопись. Главный библиотекарь отдела рукописей Ю. И. Бронштейн перевел ее на русский со скверного немецкого языка, на котором эта рукопись была написана. Издательство Главсевморпути выпустило ее в конце 1940 г. в свет под редакцией и с предисловием А. И. Андреева.

Появление в печати книги Свена Вакселя, написанной более 180 лет тому назад, — выдающееся событие. Достаточно сказать, что на русском языке до сих пор не опубликован ни один столь значительный по объему первоисточник, написанный участником экспедиции. Даже сообщение Стеллера, напечатанное в России во второй половине XVIII века, и то опубликовано на немецком языке.

Этот исторический документ представляет большую ценность как живое

описание всей экспедиции, сделанное ее участником по журналам, которые Ваксель вел сам, а также по запискам его товарищей и спутников. Подлинный картографический материал участников экспедиции и их зарисовки, представленные в книге, придают этому изданию еще больший интерес.

Вышедшая книга полезна не только специалистам-историкам. То обстоятельство, что она описывает экспедицию от начала до конца последовательно и связано, делает ее доступной и для широкого читателя, получившего возможность ознакомиться с экспедицией Беринга по первоисточнику¹. Это несомненно лучше, чем прибегать к помощи книг, написанных за последние годы различными авторами-популяризаторами.

Теперь уже можно с уверенностью сказать, что первый историограф Великой северной экспедиции Г. Ф. Миллер широко использовал рукопись Вакселя. Последующие историки опирались в основном на Миллера, лишь дополняя и развивая его. Поэтому неудивительно, что книга Вакселя не принесла сенсационных новостей, не известных прежним историкам. Но этого вовсе и не надо искать в книге. Широкий читатель найдет в ней бесхитростный рассказ, последовательно излагающий события экспедиции Беринга. Историк-специалист, которому уже известен ход экспедиции, заинтересуется в первую очередь субъективной, «вакселевской» оценкой отдельных событий, характеризующей отношения между участниками экспедиции. А это крайне важно всякому историку-марксисту, для которого история не только хронологическая фактография.

Выпущенная книга напоминает о том, как важно сделать максимально доступными все основные архивные материалы, связанные с таким крупным историческим событием, как Великая северная экспедиция.

Когда советский историк просматривает книгу Ф. Гольдера, его охватывает невольная досада. Как могло случиться, что ценнейшие архивные материалы по крупнейшей в мире научной экспедиции, организованной Россией, опубликованы впервые на английском языке и изданы в Америке? Почему для ознакомления с русскими документами надо знать английский язык?

До революции вопросами Северной экспедиции интересовался лишь ограниченный круг лиц, которому в той или иной мере были доступны подлинные ар-

¹ Здесь речь идет об экспедиции Беринга через Сибирь и к берегам Америки, а не о всей Великой северной экспедиции, потому что Ваксель только вскользь касается работ других отрядов: северных, работавших по описи берегов Сибири, отряда академиков, изучавших Сибирь, и отряда Шпанберга, искавшего морской путь в Японию.

живные документы. Мало кто был заинтересован в их издании. В начале двадцатых годов, когда Гольдер работал в Ленинграде, молодой Советской республике было еще не до Великой северной экспедиции.

Но теперь, когда спрос на историческую мемуарную литературу неизмеримо возрос, советские люди, гордые своей славной историей, своим героическим прошлым, сами сумеют отряхнуть пыль веков с древних хартий и сделать их достоянием ученого и широкого читателя.

Книга Свена Вакселя — первый архивный материал по истории Великой северной экспедиции, изданный в советское время. Надо надеяться, что и не

последний. В этом году исполняется двухсотлетие смерти Витуса Беринга и фактического окончания Великой северной экспедиции. Интерес к событиям этой экспедиции огромен, и наши издательства обязаны его удовлетворить.

Некоторые русские подлинники ждут, чтобы их «перевели обратно» с английского на русский. Другие нетерпеливо ожидают своего первого опубликования. Надо надеяться, что это будет сделано и материалы будут изданы так же тщательно и толково, с такими же хорошими комментариями, как и книга Свена Вакселя, прорвавшая наконец двухсотлетний карантин архива Великой северной экспедиции.

М. РАЙХЕНБЕРГ



НОВЫЕ КНИГИ ОБ АРКТИКЕ И КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ

(Февраль 1941 г.)

Бобров Н. Н. Чкалов. М. Гослитиздат, 1940, 320 стр. и 21 вкладной лист иллюстраций и карт. Цена в переплете 15 руб. Тираж 30 000 экз.

Художественная биография В. П. Чкалова.

Богданов С. Б. Первые летчики-чукчи (Политуправление Главсевморпути. Библиотечка «Стахановцы Арктики», книжка 44). М.—Л. Издательство Главсевморпути, 1940, 44 стр., с иллюстрациями. Цена 1 р. 20 к. Тираж 6 000 экз.

Опыт предварительной подготовки в 1938/39 г. в Анадыре к летному делу пяти молодых чукоч.

Бурле А. К. Морские льды (Библиотека полярника). Л.—М. Издательство Главсевморпути, 1940, 96 стр., с иллюстрациями, чертежами и картами. Цена в переплете 14 руб. Тираж 5 000 экз.

Автор — опытный ледовый капитан — в простой научно-популярной форме дает в книге основные сведения о морских льдах. Книга имеет такие разделы: I. Образование льда в море. II. Свойства и особенности морского льда. III. Таяние льда. IV. Динамика ледяного покрова и его мощность. V. Подразделение морей по характеру ледяного покрова. VI. Виды и формы льдов, их названия и особенности.

Ваксель С. Вторая Камчатская экспедиция Витуса Беринга. Перевод с рукописи на немецком языке Ю. И. Бронштейна. Под редакцией и с предисловием А. И. Андреева (Государственная ордена Трудового Красного Знамени публичная библиотека им. М. Е. Салтыкова-Щедрина). Л.—М. Издательство Главсевморпути, 1940, 176 стр.,

с иллюстрациями и картами, 11 вкладных листов иллюстраций и карт. Цена в переплете 10 руб. Тираж 10 000 экз.

Воспоминания о Второй камчатской экспедиции Беринга 1733—1746 гг., написанные одним из ее участников примерно в 1760—1765 гг. Рукопись была обнаружена только в 1891 г., но потом была затеряна и вновь найдена в 1938 г.

Виленский Э. С. Путешествие к героям. (Вступительная статья А. Ефроимсона.) Перевод П. Бабицкас. Каунас, Госиздат Литовской ССР, 1940, 160 стр. и 16 вкладных листов иллюстраций. Цена 2 р. 50 к. Тираж 5 000 экз., на литовском языке.

Заметки об операциях по выводу из льдов дрейфующего ледокольного парохода «Седов».

Гаккель Я. Я. Инструкция для производства наблюдений над льдами с корабля. Под общей редакцией В. Ю. Визе. 2-е издание (Арктический научно-исследовательский институт). Л.—М. Издательство Главсевморпути, 1940, 48 стр. Цена 1 р. 75 к. Тираж 600 экз.

Содержание: Состав наблюдений над льдами. Географическое распространение льда. Определение количества льда. Качественная характеристика льда. Толщина и структура льда. Снежный покров. Минеральные и органические осадки на льду. Прочность льдов судном. Наблюдения над дрейфом льдов. Дополнительные наблюдения. Основной журнал ледовых наблюдений. Сбор вспомогательных материалов. Классифи-

кация морских льдов и терминология (приложение).

Гомоюнов К. А. Инструкция для производства наблюдений над температурой, соленостью, прозрачностью и цветом воды. 2-е издание (Арктический научно-исследовательский институт). Л.—М. Издательство Главсевморпути, 1940, 60 стр., с иллюстрациями и чертежами.

Содержание: I. Цель и значение наблюдений над температурой воды. II. Стационарные рейдовые наблюдения и маршрутные работы. III. Наблюдения над температурой воды. IV. Взятие проб воды. V. Наблюдения над прозрачностью и цветом воды.

Диалектологический вопросник якутского языка. Под общей редакцией В. Н. Чemezова (Научно-исследовательский институт языка и культуры при СНК ЯАССР). Якутск. Якутгосиздат, 1940, 44 стр. Цена 2 р. 30 к. Тираж 3 000 экз., на якутском языке.

Зингер М. Э. Павел Головин. М.—Л. Издательство Главсевморпути, 1940, 120 стр., с иллюстрациями и картами, 6 вкладных листов иллюстраций.

Цена в переплете 6 руб. Тираж 5 000 экз.

Художественная биография безвременно погибшего полярного летчика.

Иванников С. М. Изыскания и проектирование автогужевых дорог в условиях вечной мерзлоты. М. Дориздат, 1940, 264 стр., с иллюстрациями и чертежами, 1 карта. Цена в переплете 15 руб. Тираж 1 500 экз.

Содержание: I. Вечная мерзлота (районы вечной мерзлоты, мощность вечной мерзлоты, основные определения). II. Свойства вечномерзлотных грунтов. III. Деформация дорог в районах вечной мерзлоты. IV. Изыскания дорог в районах вечной мерзлоты. V. Особенности трассирования линий в зависимости от топографических условий. VI. Инженерно-геологические исследования при производстве подробных изысканий дорог. VII. Изыскания переходов через водотоки. VIII. Основные принципы проектирования дорог в условиях вечной мерзлоты. IX. Проектирование подготовительных работ. X. Проектирование земляного полотна. XI. Проектирование водоотвода. XII. Укрепление откосов земляного полотна, водоотводных устройств и руслу водотоков. XIII. Проектирование проезжей части. XIV. Составление проекта организации дорожностроительных работ. Литература (32 назв.).

Инструкция по первичной обработке морских гидрологических наблюдений. Под об-

щей редакцией В. Ю. Визе (Арктический научно-исследовательский институт). Л.—М. Издательство Главсевморпути, 1940, 64 стр., с чертежами. Цена 2 руб. Тираж 600 экз.

Инструкция составлена сотрудниками Арктического института: С. И. Ландкоф, В. Н. Степановым, А. Ф. Трешниковым и Ю. К. Чернявским — и имеет следующие разделы: I. Обработка наблюдений над температурой моря. II. Вычисление солености, удельного веса и плотности воды. III. Обработка наблюдений над течениями. IV. Обработка наблюдений над колебаниями уровня моря.

Носков А. П. Инструкция для производства наблюдений над колебанием уровня моря на полярных станциях. Под общей редакцией В. Ю. Визе (Арктический научно-исследовательский институт). Л.—М. Издательство Главсевморпути, 1940, 56 стр., с иллюстрациями и чертежами. Цена 1 р. 75 к. Тираж 600 экз.

Настоящая инструкция издана в дополнение и развитие инструкции 1938 года и имеет следующие разделы: Введение. I. Цель наблюдений. II. Установка водомерных постов. III. Производство наблюдений при помощи мареографа. IV. Первичная обработка мареограмм. V. План и профиль поста. VI. Технический отчет о производстве наблюдений. Литература (10 назв.).

Омоллоон С. Якутские сказки. Сборник. Якутск. Якутгосиздат, 1940, 50 стр. Цена 1 р. 30 к. Тираж 10 000 экз., на якутском языке.

Ондатра на Советском Севере (Сборник статей). Под редакцией Н. М. Михеля (Труды Научно-исследовательского института полярного земледелия, животноводства и промыслового хозяйства. Серия «Промысловое хозяйство», вып. 12). Л.—М. Издательство Главсевморпути, 1940, 96 стр., с иллюстрациями и картами. Цена 4 руб. Тираж 650 экз.

Сборник содержит пять статей: 1. Н. Г. Буякович. Аклиматизация ондатры в Якутской АССР (с библиографией в 14 назв.). 2. М. А. Добрыхотов. Выпуск и расселение ондатры в долине реки Мархи (левый приток Вилюя). 3. П. Веденев. Обследование результатов выпуска ондатры на территории Полульской производственно-охотничьей станции (низовья реки Оби). 4. Л. Сергеева. Об ондатре в бассейне реки Пура. 5. Н. М. Михель. Ондатра на Колском полуострове и в Карелии.

Орфографический справочник якутского языка. Под общей редакцией В. Н. Чemezова (Научно-исследовательский институт языка и культуры при СНК Якутской АССР). Якутск. Якутгосиздат, 1940, 96 стр. и 1 вкладная таблица. Цена 1 р. 25 к. Тираж 20 000 экз., на якутском языке.

Попов-Штарк В. А. Полярные находки. Л.—М. Издательство Главсевморпути, 1940, 72 стр., с иллюстрациями. Цена 2 руб. Тираж 5 000 экз.

Книжка содержит 18 очерков о различных полярных реликвиях, найденных в разное время на островах и землях Арктики после отдельных полярных экспедиций.

Психрометрические таблицы. 6-е издание (Главная геофизическая обсерватория). Л.—М. Гидрометиздат, 1940, 168 стр. Цена в переплете 15 руб. Тираж 5 000 экз.

Данные таблицы составлены для вычисления влажности по психрометрам Августа и Ассмана. Упругость водяных паров дана в миллибарах. Таблицы вычислены при давлении воздуха, равном 1 000 миллибаров.

Таблицы предназначены для станций гидрометеорологической службы СССР, а также для работающих в лабораториях и экспедициях Главсевморпути и в сети ведомственных метеорологических станций.

Развитие молодняка и кормление оленей. Породный состав уральских оленей (Сборник статей). Под редакцией М. П. Виноградова (Труды Научно-исследовательского института полярного земледелия, животноводства и промыслового хозяйства. Серия «Оленеводство», вып. 14). Л.—М. Издательство Главсевморпути, 1940, 140 стр. Цена 7 р. 50 к. Тираж 650 экз.

В книге помещено шесть статей:

1. Е. И. Шубская. Развитие молодняка маломальских оленей.
2. В. А. Головнев. Сроки отделения телят оленей от матерей.
3. Н. В. Друри и И. М. Чупров. Развитие телят в оленеводческих молочнотоварных фермах Тофаларии.
4. О. А. Федорова. Определение количества подкармливаемого корма при подкормке северных оленей азотистыми кормами.
5. О. А. Федорова и Н. П. Панченко. Влияние подкормки северных оленей минеральными солями на использование ими ягельного рациона при подкармливанием питанием.
6. И. И. Небыков. О породном составе уральских оленей.

Расс Т. С. Географические параллелизмы в строении и развитии костистых рыб северных морей (Московское общество испытателей природы). М., 1941, 60 стр., с иллюстрациями. Цена 12 руб. Тираж 1 000 экз.

Содержание. Предпосылки исследования и материал. Зоогеографическая номенклатура. Обзор некоторых данных о строении и развитии рыб в северных водах (данные о размерах тела, плодовитости и развитии нескольких семейств рыб — в таблицах). Общие выводы: размеры тела

рыб; количество икринок; величина икринок и личинок; относительная величина антеанального промежутка; количество позвонков. Резюме (на английском языке). Литература (122 назв.).

Рогожан Н. И., Трофимов М. И. и Староверов Д. Д. В борьбе за арктический уголь (Из опыта горно-геологической экспедиции в бухте Угольной). (Политуправление Главсевморпути. Библиотечка «Стахановцы Арктики», книжка 32.) М.—Л. Издательство Главсевморпути, 1940, 60 стр., с иллюстрациями и чертежами. Цена 1 р. 30 к. Тираж 6 000 экз.

Результаты экспедиции 1938—1939 гг. В начале книги даны краткие сведения о поисках угля в районе бухты Угольной с 1886 г.

Рыжов В. Грузовые работы в порту Диксон (Политуправление Главсевморпути. Библиотечка «Стахановцы Арктики», книжка 35). М.—Л. Издательство Главсевморпути, 1940, 42 стр., с иллюстрациями и чертежами. Цена 1 руб. Тираж 3 000 экз.

В книге кратко рассказывается о том, как из причального пункта Диксон стал северным морским портом, и подробно описывается работа порта в период первой коммерческой навигации 1939 г.

Салаткин А. Гегдаллукун и Ульгорикон. Поэма. Под редакцией Г. Василевич. Л. Учпедгиз, Ленинградское отделение, 1940, 44 стр., с иллюстрациями. Цена в переплете 1 р. 30 к. Тираж 2 100 экз., на эвенкийском языке.

Спирин И. Т. Полеты в Арктике (Библиотека полярника). М.—Л. Издательство Главсевморпути, 1940, 156 стр., с иллюстрациями и чертежами, 4 вкладных листа графиков и карт. Цена в переплете 8 р. 50 к. Тираж 7 000 экз.

На основе личного опыта автора (в частности полета на Северный полюс) в книге даны основные указания по арктической аэронавигации. Книга состоит из следующих разделов: I. Особенности полетов в Арктике. II. Основные элементы воздушной навигации. III. Навигация в Арктике. IV. Способы астрономических определений. V. Радионавигация. VI. Ориентировка. Контроль и исправление пути. Режим полета.

Тинетев Ф. Э. Сказки чаучу. Редакция и перевод на русский язык Г. Мельникова. Л. Учпедгиз, Ленинградское отделение, 1940, 122 стр., с иллюстрациями. Цена в переплете 5 руб. Тираж 750 экз.

Текст дан на чукотском и русском языках.

Спижарский Т. Н., Хейфен И. З. и Кипарисов Л. Д. Геология южной части Сартано-Адычанского междуречья. Под общей редакцией В. Н. Сакс (Труды Арктического научно-исследовательского института, т. 164).

М.—Л. Издательство Главсевморпути, 1940, 140 стр., с иллюстрациями и схемами и 2 вкладных листа иллюстраций. Цена 7 р. 50 к. Тираж 700 экз.

В книге помещены две работы:
1. Т. Н. Спижарский и И. З. Хейфец. Геология, геоморфология и металлогения Саргано-Адычанского междуречья (с библиографией в 56 назв.). 2. Л. Д. Кипарисова. Новая фауна верхнего триаса Верхоянья (с библиографией в 21 назв.).

Храпаль А. А. Сельское хозяйство Азиатского севера (Бюро экономических исследований Главсевморпути). Л.—М. Издательство Главсевморпути, 1940, 132 стр., с иллюстрациями, картами и графиками и 1 вкладная карта. Цена в папке 6 руб. Тираж 2 000 экз.

Книга имеет следующие разделы: Часть I. Земледелие: 1) Природные условия Крайнего севера, 2) Исторический обзор развития земледелия на Крайнем севере, 3) Развитие сельского хозяйства на Азиатском севере

за годы советской власти. 4) Характеристика земледелия по районам. Часть II. Животноводство: 1) Крупное и мелкое животноводство, 2) Оленеводство. Часть III. Пути создания местной сельскохозяйственной базы на Крайнем севере. Приложения (60 статистических таблиц).

Яшнов В. А. Планктическая продуктивность северных морей СССР (Московское общество испытателей природы). М., 1940, 86 стр. Цена 15 руб. Тираж 1 000 экз.

На основе материалов различных экспедиций в северных морях СССР за 1921—1937 гг. в книге охарактеризовано распределение титра зоопланктона Баренцова моря, Белого, Карского, Лаптевых, Восточно-Сибирского, Чукотского морей и Полярного бассейна, ориентировочно определена фактическая продукция зоопланктона северных морей СССР. В конце книги (стр. 77—78) указана литература, дано резюме на английском языке.





ПО СТРАНИЦАМ ИНОСТРАННОЙ ПЕЧАТИ

ЗЕМЛЯ ГРЕЙАМА И ПРОБЛЕМА ПРОЛИВА СТИФАНСОНА

В сентябрьской книжке английского журнала «Джеографикел Джорнел» за 1940 г. напечатан отчет о заседании Королевского географического общества, на котором был заслушан доклад исследователя Антарктики А. Стивенсона о работах английской экспедиции на Землю Грейама (Грехема) в Антарктике (Стивенсон опубликовал новую карту южной Земли Грейама). Доклад был посвящен так называемой проблеме пролива Стифансона, т. е. вопросу об островном или полуостровном характере Земли Грейама.

Ниже приводим основные положения доклада и высказываний некоторых участников заседания.



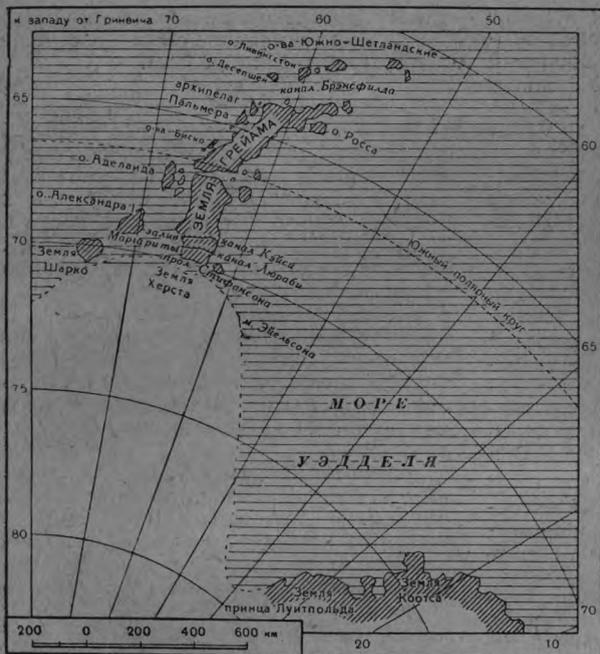
Разрешение проблемы пролива Стифансона не было единственной задачей, стоявшей перед британской экспедицией на Землю Грейама. В 1934 г., когда экспедиция покидала Лондон, существование пролива Стифансона считалось несомненным. Но спустя несколько лет, ко времени окончания работ экспедиции, было категорически опровергнуто существование пролива Стифансона. Однако вопрос осложнялся наличием различных и противоречивых отчетов и публикаций в связи с двумя продолжительными антарктическими полетами Линкольна Элсуорта в ноябре 1936 г. Чтобы наиболее достоверным способом решить проблему пролива, необходимо кратко вспомнить историю открытий в этой части Антарктики.

Когда в 1821 г. Беллинсгаузен открыл остров Александра I, он заявил, что расположенная к востоку от него земля является частью антарктического континента. Десять лет спустя Биско присвоил ей имя Грейама, бывшего в то время пер-

вым лордом адмиралтейства. С тех пор почти в течение целого столетия Земля Грейама обозначалась на картах как полуостров антарктического континента. Землю Грейама посетили де-Жерлаш, Шарко и многочисленные китобой, но ничто не давало повода усомниться в том, что эта земля — полуостров.

В декабре 1928 г. на остров Десепшен (Обманный) прибыл Губерт Вилкинс, возглавивший антарктическую экспедицию Вилкинса—Херста. И хотя планы экспедиции так и не были осуществлены, Вилкинсу все же удалось совершить один весьма успешный полет вдоль восточного побережья Земли Грейама до пункта, расположенного в 600 милях от острова Десепшен. Предполагалось, что южная Земля Грейама тянется дальше к югу и соединяется с континентом. Между тем Вилкинс после полета выступил с утверждением, что им обнаружены каналы, заполненные битым льдом, которые делают Землю Грейама на ряд островов. 20 декабря Вилкинс писал: «Сейчас мы уже вполне убеждены в том, что Земля Грейама не соединена с континентом».

На карте, опубликованной впослед-



Карта так называемого Антарктического архипелага, достоверность которой оспаривает британская экспедиция (1934—1936 гг.)

ствии Вилкинсом, эти каналы, считая с севера на юг, названы каналами Кейси и Люраби и проливом Стифансона. К югу от последнего на этой карте значится Земля Херста, а к востоку, поскольку пролив меняет восточно-западное направление на северо-южное, расположена земля, конечный пункт которой назван мысом Эйельсона. Все это было весьма подробно показано Вилкинсом на карте, названной им «картой Антарктического архипелага».

Эти открытия как будто подтверждали отчет двух охотников, Бекмана и Матисена, которые еще в 1924 г.плыли южнее острова Адельида. Одним словом, в 1934 г., к моменту отплытия из Англии антарктической экспедиции, Земля Грейма уже более не рассматривалась как полуостров.

В течение первого года пребывания в Антарктике экспедиция никаких новых сообщений о характере южной Земли Грейма не получала. В конце 1935 г. прибыл Линкольн Элсуорт с намерением вторично совершить попытку пересечь Антарктику от моря Уэдделя до Малой Америки. Аэродромом должен был служить на сей раз длинный, покрытый снегом остров Дунди. Сам Губерт Вилкинс оставался тем временем на корабле-базе «Уайт-Ирп». 21 ноября 1935 г. Элсуорт полетел вдоль восточного берега, в сторону вилкинсовского «пролива Стифансона», проник в гористую местность, но вернулся из-за плохих метеорологических условий. Два дня спустя вместе с Кенио-

ном он совершил свой полет, трасса которого проходила несколько западнее предыдущего; после ряда удачных посадок Элсуорт и Кенион приземлились недалеко от Малой Америки.

Наша экспедиция подерживала постоянную радиосвязь с «Уайт-Ирп». Вилкинс обещал нам регулярно сообщать о новых открытиях, которые могли бы представить для нас интерес. Мы с нетерпением ожидали сведений от Элсуорта о южной Земле Грейма. Действительно, вскоре мы получили от Вилкинса следующее радиосообщение: «21 ноября Элсуорт обошел остров Росс, затем пошел прямо к восточной части острова Финли, затем над проливом Стифансона, который он видел прилегающим примерно на тридцать миль западнее. Он определил берег Земли Херста десятью милями севернее, чем значится на карте... Вилкинс».

Таким образом, в декабре 1935 г. мы все еще считали, что Земля Грейма отделена от континента проливом Стифансона и что каналы Люраби и Кейси позволят нам выйти в море Уэдделя. Ввиду этого в феврале 1936 г. мы, придерживаясь ранее намеченных планов, передвинули нашу базу на 200 миль южнее, к островам Дебенхема в заливе Маргариты. Погода благоприятствовала нашим полетам, и 13 марта 1936 г. был совершен полет в южном направлении. В 75 милях от нашей базы мы должны были видеть канал Кейси, между тем мы не обнаружили никаких следов какого-либо канала, и западный берег Земли Грейма, казалось, поворачивает к юго-западу и соединяется с Землей Александра, замыкая тем самым залив Маргариты с южной и восточной сторон. Мы запросили новую информацию, но единственно, что мы получили в ответ, было то, что Элсуорт в числе прочего установил, что ширина пролива Стифансона не превышает 1 или 2 миль.

В августе и сентябре 1936 г. мы совершили ряд полетов с островов Дебенхема в южную часть залива Маргариты. Первый из этих полетов показал, что между Землей Александра и южной Землей Грейма существует пролив, идущий в юго-юго-восточном направлении. Открытие этого пролива, названного нами сундом (проливом) короля Георга VI, позволило нам пересмотреть наш общий план работ. Мы совершили полет в глубину сунда на 40 миль, не обнаружив ни-

каких признаков канала, но мы все еще допускали, что открытый нами сунд смыкается в восточной части с проливом Стифансона. Мы предприняли санные поездки с целью обследовать сунд и прошли около 200 миль вплоть до 72°30' ю. ш., но опять-таки не обнаружили никаких каналов, о которых говорил Вилкинс, о чем и было сообщено в нашем отчете, опубликованном в «Таймс» 12 декабря 1936 г.

Предположение, что виденные Вилкинсом каналы в действительности были лишь фиордами на восточном берегу южной Земли Грейама, опровергается наблюдениями участников нашей экспедиции Раймила и Бингхема между ноябрем 1936 г. и январем 1937 г., обнаруживших горные гряды высотой свыше 9 000 футов (гора Уэйкфильд — 9 400 футов) и в 10 000 футов.

Результаты наблюдений нашей экспедиции были затем при помощи аэрофото-съемок занесены на карту Земли Грейама. Эта карта, только сейчас опубликованная, как бы подытоживает наши познания о южной части Земли Грейама к январю 1937 г. К этому времени не было никаких данных, которые заставили бы нас признать существование пролива Стифансона. Между тем Элсуорт настаивал на том, что он видел очертания пролива такими, какими они описаны Вилкинсом, и примерно в 10 милях от нанесенного ранее на карту места. Где же в таком случае находился этот пролив, который, как мы доказывали, не может находиться и в радиусе 100 миль от намеченного места?

Для того, чтобы в будущих картах избежать ошибок и путаницы, было бы полезно не указывать точного местонахождения «пролива» или «рукава» Стифансона; по той же причине следует вычеркнуть название «Земля Херста». Я считаю, что одним из важнейших резуль-

татов британской антарктической экспедиции было установление полуостровного характера Земли Грейама.

После доклада состоялась дискуссия. Члены географического общества, известные полярные исследователи, в основном выразили свое согласие с тезисами докладчика. Доктор Бертрам заявил, что еще в 1937 г., вскоре после возвращения Вилкинса из экспедиции, он, Бертрам, высказал последнему свои сомнения насчет правильности его выводов о Земле Грейама, «но тот, кажется, был целиком поглощен мыслями о постройке подводной лодки» для путешествия к Северному полюсу. Бертрам высказал предположение, что исследования Берда прольют свет на всю эту трудную проблему.

Другой крупный полярный исследователь, Уорди, сказал, что недоразумение с Землей Грейама проистекает из-за того, что исследователи еще не овладели полностью таким инструментом исследования, какими являются самолет и аэрофотосъемка: «Они получили новое оружие в свои руки — самолет — и хотят использовать его ранее, чем определили пределы его возможностей с точки зрения географических изысканий».

Участник британской экспедиции Хинкс дополнил Стивенсона. Он указал, в частности, на чрезвычайную проблематичность существования мыса Эйельсона в том месте, где он обозначен на карте Вилкинса. Что касается пролива Стифансона, то он допускает существование «двух проливов Стифансона»: речь идет именно о тех двух каналах, которым были присвоены названия Люраби и Кейси. Попутно Хинкс уточняет местонахождение открытых Элсуортом «гор вечности» с тремя вершинами — Веры, Надежды и Любви, утверждая, что, как доказал Раймил, они расположены на Земле Александра I.





НОВОСТИ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

Передача материалов XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б) в Арктику

По инициативе коллектива краснознаменной полярной станции Амдерма, среди радистов-полярников было развернуто социалистическое соревнование на лучший прием материалов XVIII партконференции.

Для несения почетной вахты выделялись лучшие радисты-стахановцы, тщательно проверялось все радиооборудование.

На полярной станции мыса Челюскина на почетную вахту встал радист-стахановец т. Терешкин, на полярной станции острова Рудольфа — радист т. Паршин, в радиобюро Московского радиоцентра — старший радиотехник т. Черноусов.

Для обеспечения быстроты передачи материалов были установлены три срока связи, рассчитанные на ежедневную передачу 5—6 тыс. слов. За время с 15 по 23 февраля было передано полярным станциям 45 тыс. слов, т. е. все доклады, резолюции и сокращенные дневники XVIII партконференции. Во время пуншеровки и передачи был обеспечен тщательный контроль.

Полярники изучают решения XVIII партконференции

С получением материалов XVIII партконференции на полярных станциях, предприятиях, в организациях Главсевморпути широко развернулось изучение докладов и резолюций. Партийные организации выделили для этого из среды коммунистов и комсомольцев агитаторов и чтецов, которые систематически проводят политбеседы по цехам и общежитиям.

Политотдел острова Диксон выделил 16 агитаторов, политотдел бухты Ко-

жевникова — 27. Политбеседы и читки материалов XVIII партконференции проходили оживленно, при активном участии слушателей.

В парткабинете диксоновского политотдела было проведено совещание агитаторов, где подведены первые итоги изучения материалов XVIII партконференции среди полярников. Агитаторы поделились опытом своей работы.

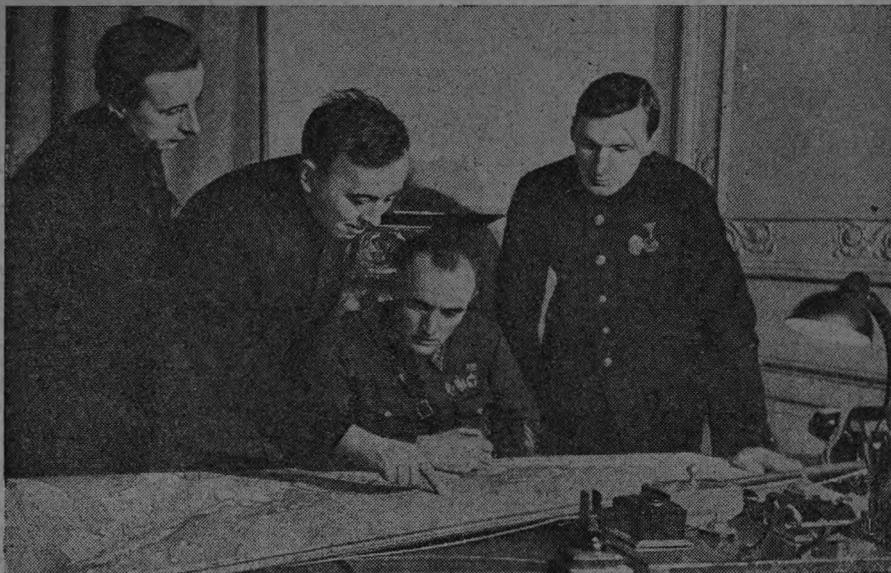
Все материалы XVIII партконференции печатались в политотдельских многотиражках Главсевморпути. Газеты быстро распространялись среди полярников, доставлялись на фактории для промышленников и местного населения.

Полярники проявляют исключительно большой интерес к материалам XVIII партконференции. В день открытия конференции начальник гидрографической экспедиции острова Малый Таймыр тов. Оглоблин вместе с каюром т. Павловским направились на собаках на мыс Челюскин. За 20 ходовых часов они прошли по трудному пути более 100 км. Гости были встречены тепло и радостно. Через пять дней они выехали обратно на Малый Таймыр, захватив с собой материалы XVIII партконференции.

Полярники мыса Шелагского своими силами переводят доклады и резолюции конференции на чукотский язык и читают их среди местного национального населения.

Политотдел Зырянки организовал доставку газет с материалами XVIII партконференции на суда и в отдаленные селения на самолетах.

При обсуждении материалов XVIII партконференции полярники проявляют большую активность, указывают на имеющиеся недостатки в работе местных организаций. Рабочие Северо-Якутского речного пароходства указывали на бесхозяйственное отношение к ценным механизмам, которые долгое время лежали под снегом. На многих полярных стан-



Управление полярных станций Главсевморпути организует в этом году ряд новых полярных станций для обслуживания мореплавания по северному варианту арктической трассы. На снимке: и. о. начальника Управления полярных станций А. Г. Капитохин обсуждает с начальниками новых полярных станций план их предстоящей работы. Слева направо: Е. Н. Сперанский, Б. А. Кремер, А. Г. Капитохин, Б. Г. Харитонович

Фото Ал. Лесс



26 февраля из Москвы в Арктику выехала первая группа полярников на открывающуюся в 1941 г. новую полярную станцию. На снимке: проводы полярников на Северном вокзале в Москве. Б. А. Кремер (слева) прощается с Б. Г. Харитоновичем. Справа — жена Харитоновича, Нонна Иосифовна

Фото Ал. Лесс



Поезд отходит. На площадке вагона слева направо: начальник станции Б. Г. Харитонович, механик Г. М. Бедняков и метеоролог П. И. Козлов

Фото Ал. Лесс



5 марта, в 10 час. 25 мин. утра, с Московского аэродрома улетел в Арктику самолет «СССР-Н-169», пилотируемый одним из старейших и опытейших полярных пилотов — И. И. Черевичным. В составе экипажа — 2-й пилот т. Каминский, штурман т. Акkuratов, бортмеханики тт. Шекуров, Борукин и Дурманенко и радист т. Макаров. На борт самолета были взяты также научные сотрудники Арктического научно-исследовательского института во главе с директором института т. Либным. Экипаж самолета должен будет провести глубоководную пред-навигационную разведку с целью обеспечить полярную навигацию 1941 г.

На снимке — члены экипажа самолета «СССР-Н-169». Слева направо: штурман В. И. Акkuratов, командир самолета И. И. Черевичный и 2-й пилот М. Н. Каминский

Фото Ал. Лесс

циях приводились факты бесхозяйственности. Много высказывалось критических замечаний о захлажденности полярных станций, служебных, жилых и складских помещений. Работники полярной станции острова Рудольфа приводили много примеров заговаривания станции так называемыми неликвидами — радиолампами, меховой одеждой, сапогами, гвоздями, различным научным оборудованием. Люди вносят много ценных предложений, направленных на устранение всех этих недостатков.

Воодушевленные историческими решениями XVIII партконференции, полярники добиваются новых производственных побед.

Натуральные фруктовые соки для полярников

По заказу Главного управления Севморпути Батумский и Бакинский комбинаты Главконсерва закончили изготовление крупной партии натуральных фруктовых соков, предназначенных для отправки в Арктику. Для полярников изготов-

лено около 28 т апельсиновых, мандариновых и яблочных соков.

Бортмеханик-миллионер

Бортмеханик полярной авиации тов. Н. М. Кекушев работает в системе Главсевморпути свыше восьми лет. Всего на самолетах советской авиации т. Кекушев летает 18 лет. Более миллиона километров налетал он за это время, не допустив ни одной аварии. Сотни тысяч километров налетал он над тайгой и тундрой Крайнего севера, над льдами арктических морей. В 1937 г. вместе с Героем Советского Союза П. Головиным т. Кекушев на самолете «СССР Н-166» обеспечил успешную разведку в районе Северного полюса, за что был награжден орденом Ленина.

На днях начальник Главного управления Гражданского воздушного флота при СНК СССР Герой Советского Союза т. Молоков вручил знатному бортмеханику наградный знак № 26 «За налет 1 миллиона километров».

Начальник Главсевморпути т. И. Д. Папагин в специальном приказе поздра-

вил первого «миллионера» полярной авиации т. Кекушева и наградил его значком «Почетному полярнику». Тов. Кекушеву выдана премия в размере двух тысяч рублей.

Встречи в эфире

Коллектив полярников острова Домашнего является самым близким соседом острова Уединения. Очень часто радисты обеих полярных станций ведут по микрофону разговоры по вопросам настройки аппаратуры и слышимости. Три раза в течение последней зимы полярники острова Уединения и Домашнего проводили коллективные «встречи в эфире».

В задушевной беседе по микрофону полярники выяснили, как идет подготовка к навигации, обменивались успехами в охоте. Такие «встречи в эфире» поднимают настроение полярников, придают им бодрость в дальнейшей работе.

Самозакрепление полярников на работе в Арктике

По инициативе передовых полярников, на многих предприятиях Главсевморпути началось новое замечательное движение — самозакрепление на работе в Арктике.

Первыми проявили в этом инициативу полярники острова Домашнего тт. Ба-

бич, Горяченков и Еремин. Они остаются на повторную зимовку.

Они решили так использовать имеющееся техническое и научное оборудование и продукты, чтобы при наличии трех человек обеспечить нормальную работу станции без дополнительного завоза грузов.

Начальник Главсевморпути И. Д. Папанин одобрил инициативу передовиков и горячо их приветствовал. Пример полярников острова Домашнего является образцом хозяйственной бережливости, большевистского отношения к народному имуществу.

Широко развернулось самозакрепление среди работников Нордвикской экспедиции. Лучший шофер коммунист тов. Колядов, выдвинутый на должность диспетчера гаража, изъявил согласие остаться на третий год. Его примеру последовали съемщик магнитного отряда т. Зарецкий, работники механической мастерской тт. Данилов, Шатохин, Цебекалов и др.

В Управление полярных станций Главсевморпути по радиотелеграфу ежедневно поступают новые заявления полярников с просьбой оставить их для работы в Арктике на третий и четвертый год. Среди подавших заявления — старший полярной станции острова Преображения т. Дождиков, механик полярной станции Тикси т. Бубнов, радиотехник т. Выллерова, актинометрист полярной станции острова Диксон т. Сокольский.

ПОПРАВКИ

1. В № 3 журнала «Советская Арктика» в статье А. Жирмунского «Северная научно-промысловая экспедиция Высшего совета народного хозяйства», на странице 71, 1 кол., 6 стр. сверху, напечатано:

«Это решение было подробно развито в разработанном В. И. Легиным в апреле 1918 г. известном «Наброске плана научно-технических работ»³, в котором он указывает, между прочим, на необходимость дать Академии наук «немедленно от имени ВСНХ поручение — образовать ряд комиссий специалистов для быстрого составления плана реорганизации промышленности и экономического подъема России».

Следует читать:

«Это решение было подробно развито в разработанном В. И. Лениным в апреле 1918 г. известном «Наброске плана научно-технических работ»³, в котором он указывает, между прочим, о том, что Академии наук «следует немедленно дать от ВСНХ поручение

образовать ряд комиссий из специалистов для возможно более быстрого составления плана реорганизации промышленности и экономического подъема России».

2. На странице 3 того же номера в подписи под фото напечатано «Ледокол «И. Сталин» на Диксоне». Следует читать: «Ледокол «Ленин» на Диксоне».

Ответственный редактор Э. Т. КРЕНКЕЛЬ

Адрес редакции: Москва, Никитский бульв., д. 9. Тел. К 2-17-53.

Подписано к печати 4 ИЮ 1945 г.

Л13635. 11,62 уч.-авт. л. 67,000 экз. в печ. л. Тираж 10,000 экз. Зак. тип. № 6079.

7 печ. л. + 1 вкладыш

www.booksite.ru

ВОЛОГОДСКАЯ
ЧИТАЛЬНЫЙ ЗАЛ
Обл. Библиотека

56

п. 53 г.

ЗАМЕЧЕННЫЕ В № 4 ОПЕЧАТКИ

<i>Стр.</i>	<i>Строка</i>	<i>Напечатано</i>	<i>Следует читать</i>
78	1 кол., 9 стр. снизу	Zauer	Sauer
78	1 кол., 6 стр. снизу	Cokc	Coxe
78	1 кол., 5 стр. снизу	becween	between
80	1 кол., 18 стр. снизу	№ 1—2	№ 3—4
81	1 кол., 13 стр. сверху	17 августа	13 августа
81	1 кол., 12 стр. снизу	айвины	айваны
82	2 кол., 8 стр. снизу	моряков	коряков
86	2 кол., 8 стр. снизу	Нуклигран	Нунлигран
94	2 кол., 19 стр. снизу	в архиве Наркоминдела	в архиве Академии наук СССР