

# Советская Арктика

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

Год издания  
седьмой

№ 5

М а й  
1941 г.

## У К А З

ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

### Об освобождении тов. МОЛОТОВА В. М. от обязанностей Председателя Совета Народных Комиссаров СССР.

Ввиду неоднократного заявления тов. Молотова В. М. о том, что ему трудно исполнять обязанности Председателя Совнаркома СССР наряду с выполнением обязанностей Народного Комиссара Иностранных Дел, удовлетворить просьбу тов. Молотова В. М. об освобождении его от обязанностей Председателя Совета Народных Комиссаров СССР.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР М. КАЛИНИН.  
Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН.

Москва, Кремль. 6 мая 1941 года.

## У К А З

ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

### О назначении тов. И. В. СТАЛИНА Председателем Совета Народных Комиссаров СССР.

Назначить тов. СТАЛИНА Иосифа Виссарионовича Председателем Совета Народных Комиссаров СССР.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР М. КАЛИНИН.  
Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН.

Москва, Кремль. 6 мая 1941 года.

## У К А З

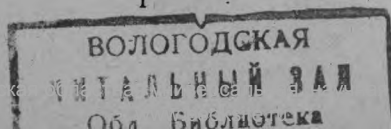
ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

### О назначении тов. В. М. МОЛОТОВА заместителем Председателя Совета Народных Комиссаров СССР.

Назначить Народного Комиссара Иностранных Дел тов. МОЛОТОВА Вячеслава Михайловича заместителем Председателя Совета Народных Комиссаров СССР.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР М. КАЛИНИН.  
Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН.

Москва, Кремль. 6 мая 1941 года.





**В. РЯБЧИКОВ**

*Начальник Политуправления Главсевморпути*

## **РЕШИТЕЛЬНО УСТРАНИТЬ НЕДОСТАТКИ В РАБОТЕ ПОЛИТОТДЕЛОВ**



Решения XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б) имеют огромное историческое значение для дальнейшего развития и укрепления нашей социалистической родины.

Конференция дала исчерпывающий анализ работы промышленности и транспорта и со сталинской прямотой вскрыла серьезные недостатки в их работе. Конференция положила начало решительному повороту внимания партийных организаций к вопросам промышленности и транспорта, наметила боевую программу работ, определила главные задачи развития народного хозяйства нашей страны на 1941 г.

Решения XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б) вооружают нашу партию, весь советский народ на быстрейшее разрешение основной экономической задачи — догнать и перегнать также и в экономическом отношении главные капиталистические страны.

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

Советские полярники вместе со всеми трудящимися Страны Советов упорно работали над выполнением поставленной партией и правительством задачи — превратить Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль.

Значительных успехов добились советские полярники в навигацию 1940 г.

Морской транспорт перевыполнил план перевозок на 10,6% в тоннах и на 16,1% в тонно-милях, речной флот на 16,9% в тоннах и на 18,7% в тонно-километрах.

Полярная авиация обеспечила более полное обслуживание арктической навигации ледовой разведкой и перевыполнила план перевозок. Лучше работали радиосвязь и полярные станции.

Впервые перевыполнили план строительные организации. Основные промышленные предприятия и угольные копи выполнили государственный план. Освоено глубокое бурение на нефть в условиях Арктики. Выросли новые кадры советских полярников.

Выросли, окрепли политорганы и партийные организации Главсевморпути.

Упорно овладевая большевистской теорией, вооружая полярников великим учением марксизма-ленинизма, политработники — коммунисты и комсомольцы — организовали возросшую активность масс, возглавили вместе с профсоюзами широко развернувшееся социалистическое соревнование полярников, сплотили их для выполнения хозяйственно-политических задач.

Мурманский, Архангельский, Владивостокский и другие политотделы обеспечили правильное политическое руководство и практически помогали руководителям организаций и предприятий Севморпути, организовывали массы на производство судоремонта, на подготовку грузов; руководили работниками флота во время плавания; мобилизовали людей на досрочное выполнение погрузо-разгрузочных работ в арктических портах, перевалочных базах.

Однако организации и предприятия Главсевморпути достигли бы больших успехов, если бы мы своевременно вскрыли и устранили крупнейшие недостатки в нашей работе, если бы мы выявили и полностью использовали наши огромные внутренние резервы.

Решения XVIII партийной конференции помогли нам вскрыть эти недостатки, помогли выявить огромные резервы, использование которых позволит выполнить поставленную партией и правительством задачу — перейти в 1941 г. к новому этапу освоения Северного морского пути: к нормальной его эксплуатации, полностью используя все навигационные и материально-технические резервы и возможности.

Это значит, что мы должны при том же количестве судов выполнить утвержденный правительством общий план морских перевозок, превышающий прошлогодний более чем на 50% в тоннах и свыше 30% в тонно-километрах.

Это значит, что весь флот и связанные с ним организации должны работать по заранее разработанному жесткому графику с нормальным грузооборотом и количеством рейсов.

Это значит — полностью использовать весь навигационный период и тоннаж, провести двойные рейсы в Тикси с запада и на Колыму — Певек с востока, сквозные рейсы в обоих направлениях по Северному морскому пути, своевременно и в полной сохранности доставить грузы клиентуре.

Это значит — работать на полном хозрасчете и самоокупаемости, работать без дотаций, без убытков, с прибылью.

Основные недостатки в работе промышленности и транспорта, отмеченные XVIII Всесоюзной конференцией ВКП(б), целиком и полностью относятся и к Главсевморпути.

Вскрыть и решительно искоренить эти недостатки, помочь хозяйственникам выявить и полностью использовать все резервы, обеспечить повседневный контроль за этой работой, мобилизовать всю армию советских полярников на боевое выполнение государственных планов 1941 г. — основная задача и обязанность политорганов, партийных и комсомольских организаций Севморпути.

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б) указала, что неудовлетвори-

тельная работа ряда отраслей промышленности объясняется в первую очередь тем, что наркоматы во многом бюрократически ведут свою работу. Они не добираются до отдельных предприятий, не знают, что там делается, не принимают оперативных мер к исправлению недостатков, не проверяют выполнения директорами решений наркоматов. Они «руководят» предприятиями не по существу, а формально, путем бумажной переписки.

Конференция отметила, что и местные партийные организации во многих случаях не понимают смысла и значения проверки исполнения, не помогают наладить повседневную проверку исполнения решений наркоматов директорами предприятий.

Многие партийные организации не изучают экономики, не вникают в суть работы предприятий, не вскрывают недостатков в работе руководителей организаций, свыклись с этими недостатками и тем самым попустительствуют им.

В своем докладе тов. Маленков говорил, что «причины неудовлетворительной работы промышленности и транспорта заключаются в недостатках руководства со стороны наркоматов и в том, что обкомы и горкомы партии ослабили свою работу в области промышленности и транспорта».

Этот вывод полностью относится к Главсевморпути и его политорганам.

Неудовлетворительная работа ряда организаций и предприятий объясняется недостатками руководства со стороны ГУСМП и слабой работой политорганов и парторганизаций.

Тов. Маленков указывал, что «мы обязаны вскрыть эти причины со всей большевистской прямоотой. Чем честнее мы вскроем наши недостатки, тем скорее от них освободимся. Этому повседневно учит нас товарищ Сталин. Люди, замазывающие недостатки, оказывают плохую услугу партии».

Большинство хозяйственных управлений, политотделов и партийных организаций Главсевморпути также страдает этими недостатками. Многие из них не вникают глубоко в сущность работы предприятий, не знают экономику Северного морского пути и его предприятий и повседневно не проверяют выполнения решений руководства Главного управления.

В управлениях и отделах Главсевморпути можно встретить еще много фактов формального, бюрократического руководства, незнания предприятий и их руководящих кадров.

В Управлении речного флота всего два пароходства, одно речное агентство и две судоверфи. Однако Управление умудрилось в 1940 г. послать им 6½ тыс. телеграмм, не считая писем и многочисленных приказов. И в 1941 г. бумажный поток не уменьшается: в январе отправлено 608 телеграмм, в феврале — 722, а за 12 дней марта — 348.

Не единичны случаи, когда руководители Управления речного флота в один и тот же день по одному и тому же вопросу посылают на места различные директивы.

Бумажное руководство в Управлении речного флота часто подменяло живое дело. Вместо принятия решительных мер по ликвидации задолженности по зарплате работникам Янского участка Якутского пароходства и привлечения виновных к ответственности Управление речного флота ограничилось посылкой туда в 1940 г. более 20 распоряжений, но задолженность по зарплате не ликвидировало.

Хуже того: когда местные работники стали жаловаться руководству Главсевморпути на безобразия и преступления, творящиеся в Янском участке, начальник Управления речного флота т. Сидоров приказал начальнику Якутского пароходства запретить местным работникам



жаловаться в Москву, призвать всех жалобщиков к порядку, а телеграфные расходы отнести за их счет.

Эти недопустимые факты, извращающие политику партии, нарушающие конституционные права советских граждан, являются серьезным сигналом о негодности, бюрократическом стиле руководства со стороны Управления речного флота.

Как же реагировали на этот факт начальник Якутского пароходства т. Перерезов и начальник политотдела т. Рыбасенко?

Вместо того чтобы дать правильную политическую оценку такой «директиве», т. Перерезов совместно с т. Рыбасенко «оперативно» размножили и разослали подведомственным им организациям это неправильное распоряжение. Только после вмешательства Политуправления это бюрократическое распоряжение т. Сидорова было отменено.

Увлечение бумажным, бюрократическим стилем руководства характерно и для других управлений ГУСМП. Так, например, Горно-геологическое управление только за три месяца направило двум своим экспедициям свыше 1 900 телеграмм и получило в ответ более 3 200.

Многие приказы Главсевморпути во-время или вовсе не выполняются. Это часто оставалось безнаказанным, а все оттого, что у нас плохо поставлен контроль исполнения.

Какова цена приказу, как бы хорошо он ни был составлен, если его не выполняют? Возьмем только один пример — приказ № 1444, обязывающий Горно-геологическое управление в двухмесячный срок составить крайне необходимый справочник по горным работам. Прошло более пяти месяцев, справочник не был составлен, и никто не понес никакого наказания за срыв задания. Такие факты не единичны.

Имелись случаи невыполнения в срок отдельных постановлений Коллегии, в том числе — некоторыми ее членами.

Вместо того чтобы правильно руководить, повседневно контролировать выполнение решений, действительно помогать нашим предприятиям улучшить работу, многие управления все еще цепляются за вредные, бюрократические формы руководства.

Это имеет место и в работе некоторых политотделов. Отдельные политотделы, например Якутский, живую и оперативную помощь в деле расстановки кадров, проведения судоремонта, выполнения планов перевозок и т. п. часто подменяли многочисленными совещаниями при начальнике политотдела. На этих совещаниях принимались обширные решения, больше напоминающие приказы хозяйственников, чем решения партийного органа. К тому же выполнение их большей частью не проверялось.

Поверхностный подход к делу руководителей Якутского политотдела, незнание ими фактического состояния предприятий можно проиллюстрировать на примере Сангарского рудника. Предприятие работало неудовлетворительно, партийная организация не обеспечила необходимой помощи хозяйственнику, на руднике не выполнялся Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня, а работники политотдела, бывавшие на руднике, проходили мимо этих недочетов и не помогли наладить работу рудника.

Якутский политотдел плохо вникал в деятельность пароходства, своевременно не реагировал на неудовлетворительную его работу, не вскрывал безобразий, иногда носящих преступный характер, проходил мимо фактов очковтирательства.

Болезнью бумажного руководства достаточно сильно страдали также Политуправление и наши политотделы на местах. Мы тоже рассылаем слишком много писем, телеграмм, директив. Очень часто Политуправление и политотделы вели обширную переписку по отдельным хозяйственным вопросам, разбирали и непосредственно ре-

шали за хозяйственные организации целый ряд вопросов, поднимаемых в телеграммах, заявлениях, письмах и жалобах с мест, вместо того чтобы добиться их разрешения через хозорганы.

Главное управление Севморпути вскрыло и разоблачило в ряде звеньев центрального аппарата и местных организаций существовавшие там факты и «теорийки» предельчества, прямой перестраховки, скрытия резервов и другие антигосударственные явления.

По морскому и речному флоту, например, планы грузоперевозок составлялись значительно заниженными, графики навигации—с большим резервом времени; общий срок навигации в связи с поздним выходом судов в море и ранним окончанием плавания был коротким; скорости движения, грузоподъемность и грузовместимость судов были значительно занижены, завышались нормы расходования сырья, топлива, материалов; нормы погрузо-разгрузочных и судоремонтных работ были низкими.

Руководство Управления речного флота даже в 1941 г. упорно настаивало на снижении запланированных ГУСМП норм погрузо-разгрузочных работ с 500 до 400 т на судно при одновременной обработке двух судов, несмотря на то что практика прошлой навигации доказала, что 500 т являются далеко не предельной нормой даже в условиях арктических перевалочных баз.

Ряд работников бывших диспетчерских групп по морскому флоту проявляли неверие в реальность проведения намеченных ГУСМП двойных рейсов. Эти работники пытались опять перестраховаться и, в частности, заявляли некоторым клиентам при заключении договоров на 1941 г.: «Давайте нам грузы, мы их повезем, но дать гарантии, что они где-нибудь не зазимуют, мы не можем».

Те же диспетчерские группы составили явно заниженный план морских перевозок на 1941 г., и Главное управление должно было коренным образом его изменить и увеличить.

Однако партийная организация аппарата Управлений морского и речного флота проходила мимо этих предельческих, антигосударственных явлений, не вскрывала их, не разоблачала конкретных виновников, не давала отпора предельческим «теориям» и перестраховочной практике.

Только после вмешательства Политуправления и парткома ГУСМП парторганизация этих управлений осудила на своем собрании подобную негодную практику и освободила от работы секретаря парторганизации.

Факты предельчества, перестраховки и скрытия резервов имели место и в других организациях Главсевморпути. В полярной авиации, например, завышались нормы завоза бензина, очень велики тарифы и стоимость летного часа, имелись факты, когда в процент выполнения плана засчитывались перевозки, проведенные другими самолетами, не включенными в план, и т. п.

В строительных организациях сметная стоимость строительных работ еще слишком высока, а нормы выработки низки. В горно-геологических экспедициях при высокой стоимости работ планы и нормы бурения были ниже, чем они могли бы быть на деле.

Многие местные организации Севморпути стремились урвать у государства лишние штатные единицы и побольше фонд зарплаты, представляли раздутые, необоснованные заявки на материально-техническое снабжение. В результате работа этих организаций удорожалась, создавалось многомиллионное затоваривание и омертвление денежных средств. В заявочную кампанию этого года Главное управление безболезненно уменьшило представленные заявки почти вдвое.

Плохо, неохотно воспринимали критику неудовлетворительной работы, критику перестраховочной, антигосударственной практики работники, повинные в этом. Под большим нажимом, со скрипом, на «тормозах» сдают они свои негодные позиции. Наши же политорганы и парторганизации не принимали своевременно решительных мер, чтобы изжить эти настроения, не привлекали к ответственности конкретных виновников антигосударственной практики и носителей гнилых «теориек», не ставили вопроса об отстранении этих людей от руководящей работы в государственном аппарате.

Политорганы и парторганизации должны решительно бороться с подобными явлениями, разоблачать и политически оценивать каждое конкретное проявление антигосударственного настроения или антигосударственной практики и воспитывать в коллективе большевистскую непримиримость к ним.

Серьезная работа по пересчету планов 1941 г., проделанная Главным управлением Севморпути при активной помощи передовых работников аппарата, инженеров, плановиков, экономистов, практиков, при помощи парторганизаций и партийных и непартийных большевиков, позволила глубже проанализировать наши возможности, лучше подсчитать мощность нашего флота и предприятий, вскрыть дополнительные резервы и, ломая сопротивление маловеров, предельщиков и перестраховщиков, увеличить наши планы.

Правильность намеченных Главсевморпути на 1941 г. мероприятий и реальность увеличенных планов, полную возможность их выполнения и перевыполнения со всей наглядностью подтвердили участники совещания производственно-хозяйственного актива Главсевморпути об итогах работы 1940 г. и задачах навигации 1941 г.

Выступившие на активе с докладами и в прениях наглядно, с цифрами, фактами, расчетами, с анализом работы прошлых лет, живыми и многочисленными примерами показали возможность осуществления в этом году двойных рейсов по Северному морскому пути и выполнения увеличенного более чем на 50% плана грузоперевозок при том же наличии флота.

Участники совещания разоблачили всю несостоятельность и вредность предельческих «теориек» и перестраховочной практики в ряде звеньев наших организаций.

Реальность наших планов и наличие огромных резервов, использование которых обеспечит перевыполнение этих планов, ярко подтверждают также передовые работники местных организаций. Об этом же говорят результаты, которые уже дает социалистическое соревнование за лучшую подготовку и проведение навигации этого года.

Политотделы и парторганизации вместе с хозяйственными руководителями, привлекая лучшую часть актива, инженерно-технических работников, передовых рабочих-стахановцев, развернули борьбу за выявление резервов, за их использование, за экономию.

Мурманский политотдел проводит работу по сокращению расходов на содержание флота и морской конторы, по экономии материальных и денежных средств, по сокращению излишних штатов и т. д. Все это дает возможность значительно удешевить работу арктического флота, повысить его рентабельность, сэкономить более миллиона рублей.

Политотделы Колымо-Индигирского и Северо-Якутского речных пароходств совместно с хозяйственным и инженерно-техническим активом проверили и подсчитали возможности увеличения плана перевозок, усиления загрузки, снижения себестоимости и повышения доходности в работе флота.

На Мурманском судоремонтном заводе начатая по инициативе комсомольской организации борьба за экономию металла, топлива, элект-



троэнергии, внедрение местного топлива (торфа), применение заменителей, использование отходов и пр. — дала за три месяца экономию средств более чем на 200 тыс. рублей.

Ряд полярных станций (о. Рудольфа, о. Домашний и др.) за счет мобилизации внутренних резервов отказались от завоза в 1941 г. продовольственных товаров и материальных ценностей.

Подобные примеры многочисленны и говорят о том, как еще много мы можем сделать для полного использования всех возможностей в улучшении работы наших организаций.

Политорганы и парторганизации должны усвоить, что без правильно поставленного учета оборудования, всякого рода имущества и материалов нельзя управлять предприятием.

Между тем практика показывает, что многие управления и организации Главсевморпути не ведут строжайшего учета оборудования, имущества, материалов, не знают своего хозяйства.

При произведенной, по инициативе Архангельского политотдела, проверке складов местного отделения Арктикснаба обнаружено различного оборудования и товаров на сумму свыше одного миллиона рублей. 5 электромоторов, 2 медных вала от импортных двигателей, 60 пожарных кранов, 43 узкоколейные вагонетки, 136 глубинных почвенных термометров, 2 радиостанции, 4 комплекта радиопередатчиков, радиолампы на 15 000 руб. — итого 2 383 предмета, завезенных туда с 1936 г., лежат на складе.

Это значит, что Арктикснаб не учитывает ежегодно остатков товаров на своих складах, снова и снова засылает один и тот же ассортимент, увеличивая затоваренность. При таком состоянии учета не исключена возможность, что и в текущем году могут испрашивать вновь те же материалы, то же оборудование, которое мертвым капиталом лежит на складах.

На полярной станции острова Рудольфа скопилось, по сообщению полярников, огромное количество ненужного или непригодного к работе оборудования.

На территории Мурманского завода и других объектах Севморпути навалено большое количество неучтенных материалов, оборудования и т. п.

На балансе Нордвикской экспедиции (Горно-геологическое управление) числится свыше чем на 9 млн. рублей различного технического оборудования при значительно меньшей годовой потребности.

Все эти факты говорят о том, что наши хозяйственники неудовлетворительно ведут учет, не организуют хранения и правильного использования оборудования и материалов, еще не стали радивыми хозяевами, берегущими каждую государственную копейку.

Политорганы и парторганизации Главсевморпути должны помочь хозяйственникам наладить точный учет оборудования, контроль за хранением и правильным использованием всех этих ценностей.

Политорганы и парторганизации должны возглавить борьбу за решительную ликвидацию имеющегося кое-где оппортунистического отношения к новой технике. Политорганы и парторганизации Севморпути должны упорно бороться за широкое внедрение новой техники, совершенствование технологического процесса, установление строжайшей дисциплины в технологическом процессе, добиваться плановой, ритмичной работы предприятий, портов, судов, помогая хозяйственным руководителям навести настоящий порядок в нормировании и организации труда, особенно по судоремонтным, судостроительным, погрузо-разгрузочным, строительным и геолого-разведочным работам.

Борьба за быстрое изжитие бескультурии и беспорядка, имеющих место на ряде наших предприятий, портов, кораблей, за установ-



ление чистоты и порядка на каждом рабочем месте — одна из важнейших и неотложных задач политорганов и парторганизаций Главсевморпути.

Ввести действительный хозрасчет на каждом предприятии, ледоколе, пароходе, повести решительную борьбу за снижение себестоимости, установить жесткую экономию, контроль рублем — первоочередная задача наших хозяйственников. Политотделы и парторганизации обязаны оказать хозяйственным руководителям конкретную помощь, организовать контроль за выполнением приказов по вопросам хозрасчета, мобилизовать весь коллектив на экономное, бережливое расходование государственных средств.

Важнейшим делом сейчас является организация экономического образования кадров. Политотделам и парторганизациям надо систематически устраивать для наших руководящих кадров цикл лекций, докладов, организовать семинары, консультации по конкретным вопросам экономики предприятий, портов, флота и т. д.

Почему у нас стало возможным устанавливать меньшие скорости, срывать сроки ремонта, раздувать штаты, занижать нормы производительности труда, требовать у государства побольше дотаций, не использовать мощность предприятий, перерасходовать фонды заработной платы, создавать дебиторскую задолженность, безнаказанно разбазаривать государственное имущество, заниматься очковитирательством и т. п.?

Потому, что многие руководители предприятий и организаций, стремясь выполнить валовые, количественные показатели производственного плана, забывали о его качественных показателях.

Потому, что многие из нас не научились еще быть настоящими хозяевами, не умеют считать и беречь народные деньги, не знают, не изучают себестоимости работы, не контролируют рублем каждое звено, каждую организацию. Во многих наших организациях, в особенности во флоте, по существу нет никакого хозрасчета, а есть только болтовня о хозрасчете. И эта болтовня идет уже третий год. Плохие мы еще хозяйственники, мы мало стремимся работать безубыточно и давать прибыль государству, не стремимся выжать все, что может дать каждое наше предприятие, часто работаем вслепую, действуем без анализа. Мы не стараемся стать настоящими, рачительными приказчиками, которые свято выполняют задания своего хозяина — государства.

А ведь мы приказчики государства и должны работать в интересах государства, защищать интересы народа на каждом шагу и в каждом деле.

Плохие результаты в нашей работе стали возможны также потому, что многие руководители хозяйственных и партийных организаций часто пренебрежительно относятся к вопросам экономики, не знают ее законов, не знают законов развития нашего социалистического производства. Видимо, многие из нас забыли решения XVIII съезда партии о необходимости догнать и перегнать наиболее развитые капиталистические страны Европы и Соединенные штаты Америки также и в экономическом отношении.

Чтобы выполнить эту основную задачу, XVIII Всесоюзная партийная конференция требует решительной перестройки нашей работы. Этого требуют наша большевистская партия, наше государство. Мы, члены большевистской партии, члены нашего социалистического общества, отвечаем за работу государства в целом, мы несем ответственность за выполнение тех задач, которые государство перед нами ставит.

Сейчас к нашим командирам предъявляются повышенные требования. О работе наших командиров производства надо судить не только по процентам количественного выполнения плана. Нельзя работать так,

как Мурманский завод, который отапортовал о выполнении плана по валовой продукции на 105%, но по всем основным качественным показателям плана не выполнил. Разве это работа? Надо оценивать работу с учетом всех качественных показателей, по элементам. Руководители должны уметь не только командовать и распоряжаться, но и планировать, считать деньги, экономить средства, беречь государственное имущество, мобилизовать и использовать все резервы, вплоть до каждой гайки, работать по плану, по графику, проявлять инициативу, вводить технические новшества и усовершенствовать технику, ликвидировать оппортунистическое отношение к новой технике, о котором говорилось на XVIII партийной конференции. Они должны добиваться рентабельной работы наших предприятий, снижать себестоимость, увеличивать прибыль.

Надо дерзать, быть новатором. Работа Главсевморпути — новое большое дело. Оно требует смелости и разумного риска, большой изобретательности, инициативы и в то же время большой экономии. У нас есть много товарищей, которые имеют все данные, чтобы стать работниками государственного типа. Наши кадры преданы партии и социалистической родине, они политически выросли, обладают большими знаниями и практическим опытом.

Задача руководства Главсевморпути, Политуправления, политотделов и парторганизаций заключается в том, чтобы помочь нашим кадрам стать именно такими работниками, какие требуются сейчас партии и государству. Вот почему так важно организовать экономическое образование наших кадров.

Политуправление и политотделы на местах приступили к этой работе, наметили к изданию необходимые материалы и организуют в помощь самообразованию цикл лекций, докладов. Журнал «Советская Арктика», начиная с ближайших номеров, должен регулярно освещать вопросы экономики страны и экономики Северного морского пути, освещать передовой опыт борьбы за рентабельность предприятий.

Следует остановиться еще на одном вопросе — это о выполнении Указа Президиума Верховного Совета от 26 июня 1940 г.

Те «сдвиги», о которых часто говорят руководители предприятий, не могут нас успокоить.

Партия потребовала от нас полностью ликвидировать прогулы. А разве мы этого добились в полной мере? На предприятиях командиры не навели еще должного порядка, не укрепили дисциплины, не создали условий, которые позволили бы полностью ликвидировать прогулы. Партийные организации и политотделы не помогали хозяйственникам в этом, ограничиваясь только борьбой с прогулявшими, но не предупреждая, не предотвращая прогулов.

Больше того, в ряде организаций сами командиры потворствуют нарушителям дисциплины, либеральничают с ними.

Вот приказ т. Бородкина, капитана парохода «Партизан Щетинкин»:

«Лоцман Марков А. П. — за безаварийную проводку большегрузового каравана заслуживает благодарность, но, принимая во внимание совершенный им прогул с 6 июля по 14 июля, за что он должен понести наказание по Указу Верховного Совета СССР, ограничиваюсь ходатайством перед начальником Северно-Якутского речного пароходства о непривлечении Маркова к судебной ответственности.

П/п. капитан п/х «Партизан Щетинкин» — *Бородкин*».

Разве такой приказ может укрепить трудовую дисциплину? Такие приказы только разлагают людей.

Капитан парохода «Тикси» т. Богатырев 31 июля 1940 г. пишет в приказе № 21:

«Старшему штурману Иванову В. Н. как бригадир по погрузочным работам, как организатору пьянки и закрытие двух организаторов пьянки, которые имели административное взыскание по пароходу раньше, — с работы парохода уволить закрытие и место приобретения спирта, а такжекрытие виновных, передать дело в следственные органы».

А через некоторое время тот же Богатырев, вместо того чтобы дело о дезорганизаторе Иванове передать в суд, издает другой приказ, в котором пишет:

«В изменение приказа № 21 от 31 июля 1940 г., по которому увольняется с передачей в следственные органы тов. Иванов В. Н., отменяю, ввиду исправления и признания ошибки, показал себя в работе на погрузочных работах во время стахановского нашего рейса. Тов. Иванова оставляю на пароходе «Тикси» на той же должности».

А вот приказ № 95 капитана ледокола «Литке» тов. Хлебникова, в котором он пишет: «Ставлю на вид тов. Можейко на его не совсем трезвое состояние». Разве такие приказы укрепляют трудовую дисциплину? Нет, конечно, — они разлагают дисциплину.

Нужно решительно покончить с такого рода явлениями и наказывать не только тех, кто нарушает дисциплину, но и тех, кто издает подобного рода приказы.

Еще хуже обстоит дело с трудовой дисциплиной там, где сами командиры нарушают ее и даже пьянствуют и прогуливают.

Капитан Николаев, числящийся в составе «заслуженных» полярников, систематически пил на корабле, за что в свое время был снят с работы капитана ледокола «Л. Каганович». Недавно он прогулял, за что снят с работы капитана ледокола «Ленин» и отдан под суд. Бывший директор Пеледуйской судовой верфи, у которого на предприятии была исключительно плохая трудовая дисциплина, сам пропьянствовал и прогулял. Такие факты прогулов и пьянки среди командиров у нас в организациях часты.

Задача каждого командира в отдельности и всего коллектива в целом, партийных и непартийных большевиков, — решительно и непримиримо бороться с конкретными виновниками, нарушающими дисциплину, изжить гнилой либерализм к этим людям, какие бы заслуги они в прошлом ни имели и какие бы посты ни занимали.

Политорганы и парторганизации обязаны всемерно укреплять единоначалие, повышать авторитет хозяйственных руководителей.

Партия и правительство доверили хозяйственникам большое дело — руководство государственными предприятиями, дали им большие права и власть, возложили на них полную ответственность за работу. Мы должны оказывать хозяйственникам повседневную помощь в их практической работе. А некоторые наши политотделы и политработники (особенно там, где хозяйственники работают слабо, бегут от ответственности и охотно делят свою власть) нарушают единоначалие. Видимо потому, что эти политработники не понимают принципов единоначалия, не понимают необходимости оказания партийной помощи хозяйственным руководителям, они часто нарушают принципы единоначалия и вместо помощи хозяйственникам \*подменяют их и сами берутся за разрешение хозяйственных вопросов.

Так, например, в Хатангском речном агентстве парторг т. Белоконов, по добромую согласию начальника агентства т. Преловского, разделил с ним на навигацию 1941 г. хозяйственные обязанности: одним участком взялся командовать сам, другой — оставил начальнику. Ведь это вопиющий факт нарушения единоначалия! Если бы случайно Белоконов, по неопытности или другой причине, провалил работу, то начальник



агентства мог бы спокойно свалить всю вину на такого ретивого парт-орга.

Якутский политотдел часто выносил постановления по хозяйственным вопросам, в которых по существу приказывал хозяйственникам. А те охотно мирятся с этим и частенько оправдывают свою плохую работу тем, что, дескать, политотдел не обеспечил выполнения своих решений.

Факты подмены единоначалия и перекалывания ответственности на политработников не единичны и по другим политотделам.

Такая негодная практика не имеет ничего общего с директивами партии о единоначалии.

Серьезное внимание сейчас, при подготовке к навигации и во время ее проведения, необходимо обратить на правильную расстановку и выдвижение кадров в соответствии с решениями и указаниями XVIII партийной конференции.

В прошлом году мы выдвинули около 250 человек на руководящую работу. Но этого мало!

У нас еще нет хорошо изученного резерва кадров, полностью удовлетворяющего потребности Главсевморпути. Нужно на каждую должность иметь 2—3—4 кандидата, чтобы в любой момент можно было заменить любого работника и на его место выдвинуть нового.

Политорганы и парторганизации должны вместе с хозяйственниками систематически проверять каждого работника: соответствует ли он занимаемой должности; укреплять решающие и отстающие участки выросшими, проверенными работниками, лучшими партийными и непартийными большевиками.

Изучая и проверяя деловые и политические качества руководящих хозяйственников и инженерно-технических работников, надо всемерно помогать им в работе, во-время выявлять и исправлять ошибки, учить их государственному отношению к порученному делу.

Особое внимание необходимо уделить подготовке и выдвижению кадров из местного и национального населения.

Политорганы и парторганизации Главсевморпути должны повседневно и конкретно руководить социалистическим соревнованием и стахановским движением, бороться за активное участие в нем широких масс работников Севморпути, добиваясь конкретности социалистических обязательств, обеспечивая повседневный учет и гласность хода соревнования, широко используя в борьбе за план испытанный метод воспитания в массах социалистического отношения к труду.

Политорганы и парторганизации должны вести решительную борьбу с имеющейся у некоторых работников самоуспокоенностью в вопросах подготовки и проведения навигации 1941 года. Совершенно недопустимо такое положение, когда отдельные работники Управления арктического флота и портов и Управления речного флота, отвечающие за судоремонт, успокаиваются на том, что «отставание по судоремонту не имеет тенденции к повышению», и смотрят на серьезные провалы в работе сквозь «розовые очки». Не успокаиваться, а бить тревогу надо, когда отстают судоремонт и подготовка флота, портов, баз, речных пароходов к навигации. Надо оперативно руководить их работой, вникая во все мелочи, устраняя недостатки, требуя от всех работников строжайшей ответственности за своевременное качественное выполнение планов навигации.

Могучим оружием в борьбе за большевистское выполнение плана арктической навигации 1941 г. является боевая наступательная политическая агитация.

Политотделы и партийные организации должны привлечь к агитационной работе лучших, проверенных, политически хорошо подготов-



ленных авторитетных коммунистов, комсомольцев, лучших стахановцев, умеющих правильно разъяснять решения партии и правительства, способных смело критиковать и вскрывать недостатки и плохую работу людей и личным примером показывать, как надо бороться за проведение в жизнь этих решений. Групповые и индивидуальные беседы, радиовещание, многочисленные формы печатной пропаганды и агитации: многотиражки, выездные газеты, стенные бюллетени, радиогазеты — все эти формы политической работы должны быть использованы в борьбе за план.

Вооружение кадров полярников знанием основ марксистско-ленинской теории, повседневная забота, контроль, помощь в систематическом расширении их политического и культурного уровня должны находиться в центре внимания политорганов и парторганизаций Севморпути.

Всемерно улучшить руководство пропагандой марксизма-ленинизма, вооружить наши кадры знанием истории и теории большевистской партии, довести до каждого работника решения XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б) — важнейшая задача политорганов и парторганизаций в борьбе за боевое выполнение государственных планов в навигацию 1941 г.

XVIII Всесоюзная партийная конференция обязала парторганизации решительно повернуть свое внимание в сторону максимальной заботы о нуждах и интересах промышленности и транспорта. Политическое управление и политорганы Главсевморпути начали перестраивать свою работу в соответствии с решениями XVIII партийной конференции.

Политуправление отказалось от обильной бумажной переписки, закрепляет своих работников за конкретными отраслями Главсевморпути. В целях улучшения руководства местными организациями Политуправление посылает опытных товарищей для оказания практической помощи партийным и хозяйственным работникам в выявлении и устранении недостатков, тормозящих работу предприятий, и для налаживания партийно-политической работы.

Одна из главных задач политорганов и парторганизаций Главсевморпути — это стать действенными помощниками руководства Главсевморпути в проверке исполнения его решений и приказов руководителями предприятий, портов, кораблей.

Политотделы Главсевморпути должны стать боевыми органами нашей большевистской партии, как этого требуют решения XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б).

Нам, коллективу советских полярников, партия и правительство доверили очень большую почетную государственную задачу, направленную на развитие производительных сил районов Крайнего Севера, на разработку и использование его природных богатств, на укрепление хозяйственного и оборонного могущества Советского Союза.

Партия и правительство оказывают нам огромную помощь в выполнении этой важнейшей народнохозяйственной и политической задачи.

Это обязывает нас мобилизовать все силы на выполнение этой почетной задачи. Вооружившись решениями XVIII Всесоюзной партийной конференции, мы должны сделать все для того, чтобы оправдать великое доверие партии и правительства.

Большевистской работой обеспечим проведение двойных и сквозных рейсов, выполнение и перевыполнение плана арктической навигации 1941 г., превращение Северного морского пути в нормально действующую водную магистраль, обеспечивающую планомерную связь с Дальним Востоком.



## О ЛЕДОВОЙ СЛУЖБЕ НА ВОСТОЧНОЙ ТРАССЕ СЕВМОРПУТИ



Опыт навигации 1939 г. показал, что оперативные группы ледовой службы целиком себя оправдали. Учитывая это, Арктический институт в навигацию 1940 г. организовал три ледовые группы: на острове Диксон, в бухте Тикси и при штабе морских операций на ледоколе «Л. Каганович». Последняя была создана на ледоколе для того, чтобы помочь штабу морских операций обеспечить наибольшую оперативность в обслуживании судов.

Это мероприятие, на наш взгляд, будет весьма полезно и для Западного сектора Арктики — оно поможет избежать параллелизма в работе и путаницы в оперативном руководстве. К тому же оторванность ледовых групп от штаба проводки создает большие неудобства в руководстве ледовыми разведками и патрульными судами.

Такая организация ледовой службы в Восточном секторе Арктики в течение 2 лет вполне себя оправдала.

Свою работу по обслуживанию штаба морских операций ледовая группа ледокола «Л. Каганович» начала еще во Владивостоке. С выходом в море ледовая группа стала регулярно получать сведения самолетных разведок, сведения о состоянии льда и погоды с судов и метеостанций. Это дало возможность уже с 10 августа приступить к систематическому обслуживанию штаба и судов ледовой информацией и краткосрочными прогнозами.

Помимо этого, ледовая группа через начальника операций осуществляла так называемую «информацию сопровождения», заключающуюся в том, что каждому судну

по мере надобности ледовая обстановка и предположения на будущее сообщались только по тому району, который интересовал судно.

С большим успехом ледовой группой практиковалось составление оперативных ледовых карт, на которых, помимо ледовой обстановки на данный момент, изображались изменения, могущие произойти в ближайшие дни. Такими картами снабжались суда и караваны, идущие без ледокола. По отзывам капитанов, карты нередко помогали им самостоятельно выходить из сложной ледовой обстановки.

Материалом для регулярных обзоров и прогнозов служили сведения, поступающие с самолетов, судов и полярных станций.

Самым важным источником информации по существу является полярная авиация. Однако работа ее еще отстаёт от предъявляемых к ней требований.

На авиаразведку льдов Управление полярной авиации выделило два самолета типа «Дорнье-Валь»: «Н-233» (пилот т. Николаев, штурман т. Петров) и «Н-303» (пилот т. Котов, штурман т. Чувирин). Помимо этого, в резерве имелся самолет «Н-10» (пилот т. Стрельцов, штурман т. Зубов). Как правило, ледовые разведки производились лишь вдоль побережья и в основном выполняли узко тактические задачи, связанные с проходом судов через ледовый массив. Такая работа авиации мало удовлетворяла общие интересы ледовой службы и навигации. Качество ледовых донесений с самолетов было низкое.

Чтобы изжить все эти недостатки и улучшить авиаразведку, необходимо обратить самое серьезное внимание на подбор ледовых разведчиков. В самом деле, лучшие



*Полярная станция на мысе Шелагском*

штурманы, имеющие многолетний опыт ледовых разведок и зарекомендовавшие себя отличными наблюдателями, были посланы на линейные самолеты, а такое ответственное дело, как ледовые разведки, было поручено новичкам.

Насколько важно направлять на ледовую разведку опытных наблюдателей, говорит такой пример. В середине навигации самолет «Н-303» был передан более опытному пилоту — т. Бузаеву и штурману т. Падалко. Начиная с 1 сентября, как правило, все разведки Бузаева и Падалко были высокого качества, а донесения отличались исчерпывающей полнотой и ясностью. Благодаря работе этого экипажа ледовая группа впервые в течение всей навигации получала вполне достоверный материал, характеризующий распределение льда не только на трассе, но и вдали от обычных путей.

Общий недостаток ледовой информации, передаваемой с судов, заключается в том, что сведения о

состоянии льда даются отрывочные и неполные. Только отдельные суда передавали в штаб операций донесения о ледовой обстановке за прошедшие сутки, большинство же ограничивалось кратким сообщением о состоянии льда в момент наблюдений.

Наиболее регулярно поступали сведения с полярных станций. Однако ценность последних низка из-за ограниченности района наблюдений и неизбежных ошибок, в которые впадают наблюдатели, имея низко расположенные пункты наблюдений. Крайне неудовлетворительными являлись сводки полярных станций мыса Шелагского и бухты Амбарчик. Обе эти станции полноценных наблюдений давать не могут по той простой причине, что они не видят моря.

Управлению полярных станций необходимо проявить больше заботы о постройке наблюдательных пунктов на полярных станциях. Высота их над уровнем моря как минимум должна составлять 15—20 м.



Большую роль в изучении ледовой обстановки играют выносные пункты на время навигации, только к выбору места для пунктов нужно подходить с точки зрения его полезности для нужд навигации.

В этом отношении выносной пункт на мысе Литке, организованный силами полярной станции острова Врангеля, свое назначение не оправдал. Отдаленный от трассы, он по существу никакой помощи в обслуживании навигации не оказал. Наиболее удачным местом для выносного пункта на острове Врангеля следует признать мыс Блоссом, дающий возможность освещать ледовые и метеорологические условия в северной части пролива Лонга — одного из самых ледовитых проливов на трассе.

Краткосрочные ледовые прогнозы составлялись в основном на базе синоптических прогнозов, причем официальной методики тех и других прогнозов не существовало. При составлении прогноза ветра ледовая группа исходила из изучения основных синоптических процессов на востоке. Следя за развитием барических образований по срочным синоптическим картам, можно на несколько дней вперед предвидеть их развитие и изменение в барическом поле в среднем за пятидневку. Это даст возможность с учетом всех характерных особенностей района составить схему ветрового режима.

В навигацию 1940 г. оперативные ледовые группы разрабатывали и опубликовывали прогнозы, приуроченные к твердым календарным срокам (каждые 5 дней). Такая форма прогнозирования ничем не оправдывается. Прогнозы состояния льда нужны потребителю как в момент того или иного оперативного решения, так и для общего представления о положении. Будут ли эти прогнозы даваться в точно календарные сроки или в какие-либо другие — это значения не имеет. Заранее намеченные сроки вынуждают прогнозистов зачастую формулировать свой прогноз в момент, когда и ледовая и синоптиче-

ская обстановки крайне неустойчивы и перспективы их изменения неясны. Это, естественно, ухудшает качество ледовых прогнозов.

В дальнейшем целесообразно отказаться от составления ледовых прогнозов по календарным срокам и перейти к прогнозам на естественный синоптический период.

При составлении краткосрочных ледовых прогнозов большое значение имеет учет гидрологических данных, в частности по тепловому состоянию моря и напряженности течений. В навигацию 1940 г. с успехом использовались результаты гидрологических разрезов в Чукотском и Восточно-Сибирском морях, передаваемые с судов «Малыгин» и «Смольный».

На опыте работы ледовых групп в 1939 и 1940 гг. подтвердилось предположение о большом прогнозическом значении течения в Беринговом проливе.

Особенно важно иметь данные по термике Берингова пролива в мае—июне. Если в первую половину навигации синоптические и гидрологические процессы обычно действуют параллельно (но с разной силой), то во вторую половину нередко наблюдается обратное явление.

Характер синоптических процессов и ледовый режим в восточных морях в навигацию 1940 г. были значительно сложнее, чем за последние три года. Ориентировка синоптических процессов в течение лета менялась чрезвычайно резко. В таких случаях ледовая группа посылала уточнения прогнозов, как только смена процессов намечалась достаточно рельефно.

В середине августа нам удалось подметить в развитии синоптических процессов на первый взгляд едва заметные особенности, характерные для перехода к осенним процессам. Это дало возможность подобрать соответствующий аналог и довольно удачно предсказать значительное ухудшение ледовой обстановки за счет эффективного льдообразования и общего сдвига



ледяного массива на юго-восток в первую половину сентября.

Руководство операциями и капитаны судов умело пользовались особенностями ледовой обстановки и в каждом отдельном случае из всех вариантов пути выбирали единственно правильный, дающий наибольший эффект при наименьшей затрате сил.

В течение всей навигации не было случая грубых ошибок из-за незнания ледовой обстановки. Единственный, заслуживающий внимания случай произошел с пароходом «Революционер», когда капитан не воспользовался благоприятной ледовой обстановкой под берегом на участке остров Айон — устье Колымы, а проложил курс через сплошной лед в 20—30 милях от берега. Морские карты, по которым плавают суда, недостаточно хорошо освещают глубины в прибрежной зоне. Естественно, что капитан не рисковал прижиматься к берегу, глубины у которого ему неизвестны ни из личного опыта, ни из логий<sup>1</sup>.

Основную службу ледовых прогнозов необходимо сосредоточить при штабах морских операций, для чего к последним прикомандировывать одного прогнози-

ста-гидролога и одного синоптика.

Гидролога рекомендуется посылать с разведывательным самолетом, чтобы он прибывал за несколько времени раньше начала навигации. Это даст ему возможность непосредственно изучить характер развития ледовой обстановки. В дальнейшем гидролог должен перейти на флагманский ледокол, где в контакте с синоптиком будет обслуживать штаб и все плавающие суда ледовой информацией и прогнозами.

Краткосрочными ледовыми прогнозами на естественный синоптический период необходимо обслуживать только штаб морских операций. Используя эти прогнозы, начальник операций в порядке оперативных указаний осуществляет руководство плаваниями судов. Пятидневные ледовые обзоры по морям надо передавать для всеобщего пользования.

Все самолеты ледовой разведки обязаны иметь план работы, который бы предусматривал систематические наблюдения за кромкой льда. В то же время этот план должен быть достаточно гибким, чтобы выполнять оперативные задания штаба проводки.

Самолеты ледовой разведки нужно укомплектовывать экипажами, имеющими опыт ледовых разведок и зарекомендовавшими себя с лучшей стороны. В частности, нужно тщательно подходить к подбору штурманов, поскольку на них лежит основная наблюдательская работа и составление ледовых донесений.

*М*

<sup>1</sup> Кстати, глубины на этом участке позволяют без всякого риска прокладывать курс в 3—6 милях. Капитан ледокола «Л. Каганович» М. В. Готский, прекрасно знающий этот район из личного опыта, осуществляя проводку судов, умело использовал прибрежную полынью.



## ДЕПОНИРОВОЧНЫЕ ГРУЗЫ

(В порядке обсуждения)



Отдельные работники Главсевморпути под депонировочными грузами понимают грузы, не доставленные к месту назначения в одну навигацию, т. е. грузы, зазимовавшие в пути следования. Такое толкование ничего общего не имеет с действительной депонировкой, которая в народном хозяйстве имеет иное значение.

Под депонировочными грузами в народном хозяйстве понимаются всякие переходящие запасы, хранящиеся в товаро-проводящей сети больше года.

Депонировочными грузами называются также товары, досрочно завезенные в отдаленные районы, куда из-за отсутствия круглогодичной транспортной связи трудно доставлять грузы в течение одного года. Таким способом, например, верхнеленским направлением досрочно завозятся грузы в отдельные районы Якутской АССР.

Ежегодно в третьем квартале выделяются товары для Якутии под план завоза следующего года. Например, в третьем квартале 1939 г. предполагалось завезти по реке Ангаре к пристани Зарской больше 30 тыс. т грузов, не считая товаров золотопромышленности. Эти грузы только к июню 1940 г. должны были быть доставлены на пристани реки Лены в Осетрово и поступить в Якутскую АССР в июне-июле того же года. В отдельные же северные районы республики они попадают только в конце 1940 г. и в начале 1941 г.

Как видно, депонировка грузов в народнохозяйственном значении ничего общего не имеет с той «депонировкой», которая практикуется в нашей системе.

Рациональная «депонировка» требует специального накопления запасов. В понимании же отдельных работников Главсевморпути депонировка вытекает только из плохой работы главным образом речного транспорта, который не может обеспечить доставку грузов потребителю в одну навигацию.

Депонировка грузов в устьях северных рек, по нашему мнению, происходит не из-за плохой работы речников. Она вызывается тремя причинами: во-первых, из-за большой удаленности производящих районов от потребляющих; во-вторых, вследствие огромных спадов воды, наблюдаемых в сентябре на реках Крайнего Севера, в связи с чем плавание по

ним становится затруднительным; в-третьих, вследствие того, что к концу сентября — началу октября эти реки замерзают.

Таким образом, зимовка грузов в известной степени является следствием целого ряда физических факторов, а также той техники, которая не может обеспечить скоростную доставку грузов во все пункты Арктики в одну навигацию.

Мы совершенно не намерены оправдывать плохую работу Управления речного флота Главсевморпути, которое до сих пор не может произвести рационального размещения грузов, остающихся на зиму, и все это дело предоставляет самотеку. Между тем рациональное размещение по отдельным пунктам переходящих на другую навигацию грузов для речного транспорта имеет огромное значение.

В условиях Крайнего Севера депонировочные грузы являются большим резервом, заполняющим провозную способность речного флота. Ведь сейчас из-за отсутствия в достаточном количестве местных грузов в первый период навигации провозная способность речного флота используется вверх по течению не более чем на 15—20%.

Речной транспорт на Крайнем Севере начинает работать примерно на два месяца раньше морского транспорта.

Чем же занят речной флот до прихода морских судов в Арктику?

Он перевозит каменный уголь в устьевые порты для морских судов, довозит до потребительских баз зазимовавшие грузы; совершает случайные местные перевозки.

В этот период речной транспорт Главсевморпути в противоположность другим рекам Советского Союза мало загружен. С приходом же морских судов почти весь речной флот начинает перевозить грузы морского завоза. С полной нагрузкой он работает в низовьях рек до начала замерзания, когда речной флот необходимо готовить к зимнему отстоя и судоремонту.

Таким образом, работу речного транспорта на Крайнем Севере можно разбить на два неравномерных периода. Первый, более длительный период — с начала навигации до прихода морских судов и второй, короткий период — со времени прихода морских судов до конца навигации.

Провозная способность речного флота при движении судов вверх по реке,

рассчитанная нами для этих периодов навигации по существующим измерителям, | составляет примерно | свыше 100 тыс. т.)

За счет каких же грузов можно будет обеспечить, провозную способность речного флота?

По нашему мнению, во-первых, за счет дальнейшего увеличения досрочного завоза, а во-вторых, за счет быстрого развития производительных сил Крайнего Севера.

До появления же местных грузов (леса, угля, минерально-строительных материалов и т. д.) в более широких размерах единственным средством загрузки речного флота остается депонировка грузов. Накопление запасов можно осуществить Северным морским путем. Посмотрим же, в какой мере арктический морской завоз связан с работой речного транспорта.

В качестве примера возьмем заявки клиентуры 1940 г. Если эти заявки принять за 100%, то из этого количества только 37,5% падают на пункты, лежащие вне сферы действия речного транспорта (полярные станции, зимовки и т. д.), остальные же 62,5% приходятся на пункты, лежащие на реках, откуда грузы дальше перевозятся речным флотом Главсевморпути.

Распределение завоза по устьевым пунктам и доля дальнейшего его продвижения по рекам приведены в табл. 1:

Таблица 1

Название пункта	В %	Из этого количества перевезется рекой в %
Бухта Кожевникова . . . . .	10,8	86,2
Бухта Тикси . . . . .	22,2	90,0
Устье Яны . . . . .	3,1	97,0
„ Индигирки . . . . .	5,8	93,3
Бухта Амбарчик . . . . .	20,6	95,2
Итого завоз к устьям рек . . . . .	62,5	92,0

Если бы морской транспорт Главсевморпути полностью перевез все грузы по заявкам и доставил их до речных пунктов, то это количество значительно бы превысило провозную способность речного флота второго периода навигации. Поэтому часть грузов все равно пришлось бы депонировать в устьях рек до весны.

Фактически же этого не получилось, так как заявки клиентуры планом морских перевозок полностью не были обеспечены. Планово-финансовый отдел Главсевморпути при недостатке морского тоннажа всегда стремится в первую очередь сократить перевозки сторонних организаций, грузы которых везутся по рекам на дальние расстояния. Примером

подобных перевозок могут служить грузы, направляемые по реке Колыме на расстояние 1500—1800 км от устья. Грузы на реке Яне перевозятся на расстояние 800—900 км. Грузы якутских организаций перевозятся по реке Лене на расстояние 1500—1750 км.

Планово-финансовый отдел, учитывая трудность этих перевозок, сопряженную почти обязательно с зимовкой грузов в пути, решает вопрос очень просто: он старается поменьше заверстывать в план таких грузов, чтобы большую часть своего завоза доставить к местам назначения в одну навигацию. При этом совершенно забывается та роль, какую эти грузы могли бы сыграть для речного транспорта в первый период навигации.

Из-за такой неправильной тенденции планово-финансового отдела депонировочные запасы на реках Крайнего Севера создаются совсем незначительные. Например, в зиму 1939/40 г. они составляли 16 тыс. т. Провозная же способность речного флота вверх по течению в то время была в несколько раз больше.

Следовательно, речной флот в первый период навигации в обратном направлении был использован только в небольшой степени, так как местных грузов для перевозок не было.

Отсюда становится очевидным, каким положительным фактором для речного флота Главсевморпути могла бы стать депонировка грузов, если бы ее умело организовать.

Отрицательной стороной создания всяких новых запасов является изъятие из оборотных средств народного хозяйства определенных резервов и в известной мере замораживание народных средств. Например, досрочный завоз грузов на сумму в 100 млн. рублей (в тоннаже 25—30 тыс. т) составил бы народнохозяйственные потери только при учете банковского процента в сумме 4 млн. рублей, с учетом же оборотных средств—еще больше.

Но на наш взгляд «банковские проценты» тут ни при чем. Мы всегда должны помнить, что в народном хозяйстве имеются такие товары, которые хранятся в товаропроводящей и заготовительной сетях не один год, а более продолжительное время. К ним относятся: мука, разные крупы, сахар, консервы, сушеные овощи и фрукты и другие предметы широкого потребления. Эти товары должны находиться на долгосрочном хранении у государства. Какой же может быть ущерб народному хозяйству, если эти грузы в пределах потребности отдельных районов Крайнего Севера вместо обычных мест хранения будут храниться на Севере? Никакого ущерба, конечно, не будет. Наоборот, от этого народного хозяйство только бы выиграло.

Создание депонировочных запасов в районах Крайнего Севера, конечно, требует больших капитальных вложений



в строительство складов, стеллажей и т. п. В условиях Севера склады и стеллажи можно делать облегченного типа — из тонкомерного леса и местных строительных материалов.

Такое строительство будет настолько эффективным, что оно буквально в два-три года полностью себя окупит. Следовательно, и в этой части для народного хозяйства не будет разницы — строятся складские помещения на Севере или в каком-либо другом районе Советского Союза. Важно лишь, чтобы такое строительство было целесообразно и оправдано. Строительство складской сети в пределах потребности районов Крайнего Севера безусловно оправдано и экономически обосновано.

Для промышленных центров такое строительство уже в ближайшем будущем станет жизненной необходимостью.

Нам могут возразить, что депонировочные грузы — явление временное, что с развитием производительных сил Крайнего Севера отпадет надобность в досрочном завозе грузов в районы Арктики. Это неверно.

Развитие производительных сил Крайнего Севера безусловно вызовет дальнейшее увеличение населения, а это, в свою очередь, потребует дальнейшего увеличения завоза продовольствия и генеральных грузов в районы Арктики. Депонировка, или, как ее официально называют плановые органы, «досрочный завоз», грузов будет существовать до тех пор, пока районы Крайнего Севера не соединятся общей автогужевой или железнодорожной сетью, действующей непрерывно круглый год.

Какие же выгоды дает депонировка грузов для системы Главсевморпути?

Во-первых, загружает полностью речной флот в оба периода навигации.

Во-вторых, снижает себестоимость речных перевозок, так как дает полную возможность одним и тем же флотом, без увеличения эксплуатационных расходов, выполнить тонно-километровую работу, в три раза большую, чем сейчас выполняет речной флот.

Возьмем для примера бассейн реки Яны. По отчету 1938 г., продукция флота этой реки за навигацию составила 1,9 млн. тонно-километров. В 1939 г. при том же количестве флота продукция составила несколько миллионов тонно-километров. Такое резкое увеличение работы флота произошло исключительно за счет депонировочных запасов.

Эти грузы дали возможность в большем объеме использовать провозную способность речного флота Яны в первом периоде навигации 1939 г.

Более яркую картину мы могли бы получить в прошлую навигацию, если бы на реке Яне в зиму 1940 г. депонировочных грузов было в два раза больше. При таком количестве депонировочных грузов янский флот был бы совершенно равномерно загружен по отдельным пе-

риодам навигации и мог бы выработать тонно-километров в три раза больше, чем было запроектировано планом. Такой выработки можно было бы достигнуть без всякого увеличения тоннажа и тяги и при тех же эксплуатационных расходах. Очевидно, что и себестоимость перевозок при этих условиях не осталась бы на запланированном уровне, она бы резко сократилась.

В-третьих, с организацией депонировочных запасов речной флот не будет расти прямо пропорционально росту самих перевозок. Например, при двукратном увеличении перевозок по реке Яне без депонировочных грузов потребность во флоте вырастает почти в два раза. При досрочном же завозе грузов, равном провозной способности флота в первый период навигации, дополнительного флота не потребуются.

Что же лучше и дешевле: создавать депонировочные запасы или строить новый флот? По нашим расчетам, двойное увеличение перевозок по реке Яне в осенний период вызовет дополнительную потребность во флоте, стоимость которого примерно составит 18—20 млн. рублей, не считая строительства новых затонов, отстойных пунктов и т. п.

Организация же депонировочных пунктов даже с учетом народнохозяйственных потерь составит не более 6—7 млн. рублей.

Из всего сказанного становится очевидным, что депонировка грузов далеко не отрицательное явление. Не сокращать ее надо, а увеличивать до размеров провозной способности речного флота первого периода навигации.

Без увеличения депонировочных запасов речной флот Главсевморпути вряд ли в ближайшем будущем сможет добиться значительного снижения себестоимости перевозок и рентабельной работы.

Завоз грузов в северные районы Верхнеленским направлением (практикуемый в настоящее время) гораздо менее эффективен, чем Северным морским путем. Это видно из сопоставления стоимости доставки одной тонны груза в районы Крайнего Севера, по данным 1939 г. (табл. 2).

Таблица 2

Районы завоза	Транспортные издержки в рублях при завозе			
	Север. морским путем через Тикси	Гоже, без переездов в Тикси	Верхнеленск. направление	Разница в пользу Сев. морпути
Булунский . .	632	—	975	343
Усть-Янский . .	1 018	778	3 392	2 614
Верхоянский . .	1 832	1 592	2 545	953



Как видно из этой таблицы, эффективность завоза грузов Северным морским путем по сравнению с верхнеленским направлением крайне высока.

Таким образом, мы уже сейчас можем, не создавая новых запасов, переключить часть грузов с верхнеленского

направления на Северный морской путь. Экономия, полученная от изменения направления грузов, будет настолько велика, что она с успехом перекроет все расходы, связанные с депонировкой грузов при отправке их Северным морским путем.

*А. МИНЕЕВ*

Зам. начальника морских операций Западного сектора

## О ПРОХОДЕ В ЕНИСЕЙСКИЙ ЗАЛИВ ПРОЛИВОМ ОВЦЫНА



Своим центральным местом остров Кузькин (Сибирякова) разделяет бассейн Енисейского залива на два района: западный и восточный; последний, отличаясь своими большими глубинами, возвышенным берегом от мелководного западного района с низменными берегами, хотя и является по протяжению фарватера на несколько миль длиннее первого, все же служит основным направлением для морского транспорта в устье Енисея<sup>1</sup>.

В Енисейский залив с Карского моря начали ходить 65 лет тому назад, и все это время суда ходили только его восточной частью. Западный же вход в Енисейский залив, так называемый пролив Овцына, считается неудобным и, насколько нам известно, транспортным судоходством совершенно не использовался. Только гидрографические суда иногда посещали этот район.

До тех пор, пока грузооборот с моря на реку и с реки на море был невелик, не требовалось длительного навигационного времени, а следовательно, не возникало необходимости искать дополнительные пути с моря на реку и обратно.

До Октябрьской революции количество судов, ходивших в Енисей, исчислялось единицами. Но уже с 1920 г., когда начали проводиться Карские операции, число этих судов стало быстро возрастать.

Особенно быстро начало расти морское судоходство в нижней части реки Енисея после организации игарской лесной промышленности. В Игарку каждую

навигацию стало приходиться по несколько десятков морских судов, вывозивших енисейский лес в отечественные порты и на экспорт. Экспорт леса с каждым годом увеличивался, а вместе с ним увеличивалось и количество судов, приходящих в Енисей. Но даже и этот сильно возросший грузооборот вполне укладывался в установившиеся навигационные сроки и удовлетворялся освоенными путями прохода в Енисейский залив.

Промышленное значение нижнего Енисея быстро возрастает. Начиная с 1938 г. Норильский комбинат отправляет десятки тысяч тонн угля на Диксон, освобождая западную часть Арктики от завоза далеких, неарктических углей. Начиная с 1940 г. комбинат стал выпускать и другую продукцию. Вывоз продукции нижнего Енисея с каждым годом будет возрастать.

Если принимать во внимание рост грузооборота только за счет Норильского комбината, то и в этом случае количество перевозимых грузов увеличится в десятки раз. Это потребует увеличения количества судов, должно расширяться и навигационное время. Если до сих пор мы плавали в Енисее только два месяца, то при возросшем грузообороте этих двух месяцев нехватит.

Мы говорили пока только о грузопотоке из Игарки и Дудинки, но ведь вырастет и встречный поток грузов в Игарку и Дудинку, так как эти населенные пункты будут неуклонно расти.

Такое возрастание грузового потока неизбежно вызовет необходимость значительно удлинить навигационный период в Енисейском заливе и ближайших к нему районах Карского моря.

Основным препятствием для плавания в Арктике являются льды.

Часто Енисейский залив уже бывает

<sup>1</sup> Лощи Карского моря, ч. 3, Обь-Енисейский район, Л., 1936, стр. 168.

чист от льда и по нему можно плавать, а соседние районы Карского моря блокируют льдом вход в этот залив. Чаще всего в начале навигации лед остается только к северу от острова Крестовского между материком и островом Кузькиным (Сибирикова). Этот лед препятствует входу в Енисейский залив почти до середины навигации.

Лед, надвигающийся с моря, иногда может затруднить плавание и в середине навигации, как это было в 1936 г.

Расширить сроки навигации можно за счет более раннего выхода судов в Енисейский залив весной и за счет более позднего ухода судов из Енисея осенью.

Ранний весенний выход судов в Енисейский залив лимитируется общим состоянием ледового покрова в юго-западной части Карского моря и сроками его разрушения. Обычно арктические суда выходят на трассу к началу разрушения ледового покрова. Правда, суда Карских операций, как правило, немного запаздывают, но в среднем не больше, чем на 10 суток. Таким образом, даже если первые караваны в Енисей будут проходить во льдах, то и при этих условиях более чем на 15 суток увеличить срок навигации за счет более раннего выхода судов невозможно. Юго-западную часть Карского моря очень редко удавалось проходить в первой половине июля. Нам известны только два случая: поход ледокола «Ермак» в 1938 г. и ледокола «Литке» в 1939 г. Хотя в будущем и возможны столь ранние проходы юго-западной части Карского моря, но строить на этом теперь же хозяйственно-транспортные расчеты было бы неправильно.

За счет же осеннего удлинения плавания мы можем более эффективно расширить навигационные сроки.

Последние четыре года (т. е. 1937, 1938, 1939 и 1940 гг.) суда в Енисейском заливе задерживались значительно позже обычного окончания навигации.

В 1937 г. последние суда выводились отсюда с запозданием на целый месяц. Правда, этой группе судов пришлось зазимовать у острова Диксон, но это произошло в результате плохой организации дела и недостаточной осведомленности руководителей операции о ледовом режиме этого района.

В 1938 г. последнее судно вышло из Енисейского залива на 17 суток позднее обычного, хотя состояние льда было таково, что еще некоторое время можно было плавать.

В 1939 г. последние суда ушли отсюда с запозданием на 28 суток. Лед в это время уже был очень тяжел. 1939 г. вообще отличался очень ранним ледоставом в Енисейском заливе и в прилежащих частях Карского моря. Тем не менее операция закончилась успешно.

В 1940 г. последние суда вышли из Енисея с опозданием на полмесяца, но состояние льда как в заливе, так и в Карском море с успехом позволяло еще плавать.

Ни одна из перечисленных поздних операций не была специально подготовлена, это были просто запоздавшие летние операции.

Если же поздние Енисейские операции специально подготовить, то смело можно утверждать, что в этом районе суда смогут плавать весь октябрь, за исключением годов с очень ранним ледоставом, аналогичных 1939 г. В более благоприятные по ледовитости годы плавать можно будет даже дольше.

Расширение навигации требует также использования всех путей и подходов к Енисейскому заливу. Пользоваться только одним восточным входом в залив, от острова Диксон, нерационально. Интересы растущей промышленности и транспорта требуют, чтобы полностью использовались и другие пути прохода из моря в Енисейский залив и обратно.

Чтобы уяснить некоторые вопросы, которыми мы займемся ниже, нужно хотя бы кратко ознакомиться с гидрологией Енисейского залива.

Как и всякий арктический водный бассейн, Енисейский залив имеет годовые колебания ледовитости, которые определяются многими элементами. Поэтому ледовитость одного года не похожа на ледовитость предыдущего или последующего.

К сожалению, в нашем распоряжении имеются материалы только двух станций — острова Диксон и мыса Лескина, ряд лет наблюдавших за режимом льда в заливе. Этот район систематически не изучался, в нем проводились только разрозненные, случайные наблюдения, которые мало помогают пониманию основных процессов, протекающих в ледовом покрове Енисейского залива.

Ближайшее рассмотрение сроков появления сала и полного ледостава показывает, что у мыса Лескина появление сала всегда происходит несколько позднее, чем в бухте Диксон.

Сопоставление чисел наступления полного ледостава показывает, что на мысе Лескина ледостав почти всегда наступает значительно позже, чем на Диксоне.

Эти различия не случайны, они обуславливаются рядом причин, действующих постоянно с небольшими отклонениями в сторону ускорения или замедления процессов.

Что же это за причины? К ним относятся: постоянное течение, господствующие ветры и сила Кориолиса.

Струя течения реки Енисея держится правого берега. В период интенсивного ледообразования ветры дуют южные, а в замедленной части залива — юго-запад-



Русло в молодом льду в Енисейском заливе (1940 г.)

Фото А. Минеева

ные, которые помогают течению относить главные массы вновь образующихся льдов к восточному, материковому берегу залива.

В этом же направлении работает и сила Кориолиса. «Так как всякое движение под влиянием силы Кориолиса отклоняется в северном полушарии вправо и в южном полушарии влево, то всякое течение, омывающее в северном полушарии правый берег, несет лед к берегу и вызывает здесь скопление льдов и сжатия, и, наоборот, течение, омывающее левый берег, относит льды от берега и образует у последнего разрежения льдов и полыньи»<sup>2</sup>.

Все эти силы приводят к тому, что у берега в районе мыса Лескина существует большой разрыв во времени между появлением сала и полным ледоставом. Если по времени появления сала большой разницы между островом Диксон и мысом Лескина нет, то по времени полного ледостава разница очень большая. В 1939 г., например, 12—13 октября у мыса Лескина наблюдалась обширная полынья, облегчавшая плавание, в то время как у Диксона уже наступил ледостав.

Из подробных записей полярной станции на мысе Лескина о характере ледостава мы узнаем, что до установления постоянного ледового покрова лед часто взламывается и уносится на север и северо-восток, к острову Диксон. Благодаря этому залив часто освобождается от льда на большом пространстве.

Гидрологические особенности Енисейского залива дают основание предполагать, что проход в залив через пролив Овцына будет вполне возможен даже тогда, когда плавание восточным входом будет крайне затруднено или просто невозможно.

Силы, действующие в восточном проходе, также действуют и в проливе Овцына. Здесь ветер тоже должен взламывать лед, а течение его выносить. Но если в пролив нового льда с юга не поступает, значит и сам пролив на какое-то время будет или свободен от льда, или льды в нем будут разрежены.

В проливе Овцына ледовые массы под действием силы Кориолиса течением будут прижиматься к южному и западному берегам острова Кузькина (Сибирякова). Но так как сюда должно поступать льда значительно меньше, да к тому же и протяжение береговой черты не очень велико по сравнению с восточным берегом залива, то и неприятностей

<sup>2</sup> Н. Н. Зубов, Морские воды и льды, стр. 374.



для мореплавателя от влияния этой силы здесь будет значительно меньше.

Исходя из этого, можно с уверенностью сказать, что когда суда из-за льда не смогут идти своим обычным путем, т. е. восточным проходом, необходимо от бара реки Енисея уклоняться к западному берегу в район мыса Песчаного и следовать так в виду берега до мыса Лескина, пользуясь тем, что лед здесь будет более разрежен.

Плавание до мыса Лескина, даже при слабой гидрографической обстановке, особых затруднений не представит. Для плавания же в проливе Овцына и дальше, в районе так называемой Большой отмели, примыкающей к островам Неупокоева и Вилькицкого, тоже не встретится больших трудностей.

Этим проходом не плавали не потому, что он недоступен для судов, а просто в этом раньше не было надобности, так как восточный проход при малом грузообороте вполне обеспечивал проникновение небольшого количества судов в Енисейский залив и выход из него. При возросшем грузообороте необходимо освоить плавание и проливом Овцына. Отдельные неудобства этого прохода вполне устранимы: течения можно изучить, неприметные берега сделать приметными, установив в нужных местах навигационные знаки.

Используя для судоходства пролив Овцына, мы, несомненно, сможем удлинить сроки плавания в Енисейском заливе, что имеет большое народнохозяйственное значение.





# ПОЛЯРНАЯ АВИАЦИЯ НА СЛУЖБЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

**А. ТЯГУНИН**

Командир самолета «Н-171»

## ПЕРВЫЙ ТРАНСАРКТИЧЕСКИЙ РЕЙС 1941 г.

**Б**ольшие успехи, достигнутые полярной авиацией за последние годы, позволили разрешить сложную проблему трансарктической коммерческой авиасвязи в течение большей части года.

Богатый опыт, накопленный полярной авиацией, помог осуществить быструю, регулярную и экономически эффективную воздушную связь между Москвой и важнейшими полярными базами, расположенными вдоль побережья Северного морского пути.

Своевременная доставка на эти базы различных грузов, почты, перевозка людей независимо от времени года имеет громадное политическое и хозяйственное значение. Надежная коммерческая авиасвязь Москвы с Арктикой является одним из элементов превращения Северного морского пути в нормально действующую водную магистраль.

В 1941 г. командование полярной авиации решило осуществить первый зимний коммерческий рейс значительно раньше, чем в прошлые годы. Прежде в течение зим-

них месяцев удавалось провести только один рейс. В этом году решено было увеличить количество зимних коммерческих перелетов до двух или трех и в связи с этим изменить сроки вылета. Раньше в зимние коммерческие рейсы самолеты вылетали в последних числах марта, теперь днем вылета было установлено 1 февраля.

Удлинение зимнего летного времени в Арктике происходило на протяжении многих лет. Вокруг него шла упорная борьба. В 1941 г. некоторые скептики тоже утверждали, что 1 февраля вылететь в арктический рейс невозможно.

Практика опровергла утверждения этих скептиков и доказала, что проведение двух-трех арктических коммерческих рейсов в течение зимы вполне возможно. Только организованы они должны быть четко и продуманно. Необходимо учесть все возможные затруднения и препятствия, тщательно подготовить самолет и моторы, подобрать опытный и работоспособный экипаж и наладить работу арктических баз.

Самолет «Н-171» летел по сле-

дующему маршруту: Москва—Архангельск — Нарьян-Мар — Усть-Кара — Игарка — Хатанга — мыс Косистый — бухта Тикси — Чекурдах — Кресты Колымские — Певек — мыс Шмидта — Анадырь — и обратно по этому же маршруту.

Политуправление Главсевморпути поручило летному составу почетную обязанность — провести в местах посадок беседы с полярниками и коренным населением по различным вопросам социалистического строительства. На самолете находился и специальный докладчик Политуправления т. Мордвинов. Во время рейса он сделал много докладов о международном положении, о капиталистических странах и международной политике Советского Союза. Тов. Мордвинова мы видели только в полете. Едва самолет приземлялся, как он уже «исчезал». Часто докладчику приходилось уезжать на собаках за 20—30 км от базы, чтобы сделать доклад в каком-нибудь клубе или поселке. Много докладов на промежуточных остановках до Тикси сделал и преподаватель курсов марксизма-ленинизма, ехавший в Тикси на работу.

На самолете у нас было два новых кинофильма, которые демонстрировались во всех посещенных нами пунктах.

**В** состав экипажа самолета «Н-171» входили: командир самолета А. Н. Тягунин, 2-й пилот С. П. Осипов, штурман Л. М. Рубинштейн, бортрадист Б. И. Ануфриев, 1-й бортмеханик П. П. Петенин, 2-й бортмеханик В. П. Берзин и 3-й бортмеханик С. А. Михайлов.

Каждый член экипажа вдумчиво подошел к подготовке самолета, и в дальнейшем никаких неполадок не наблюдалось. Это объясняется большой опытностью летного состава, подобранного для участия в сложном трансарктическом перелете.

Бортмеханик Петенин — опытный полярник, принимавший участие в таких серьезных арктических экспедициях, как полюсная, по ро-

зыскам Леваневского и в многих других. Вместе со своими двумя помощниками он тщательно подготовил моторы, самолет, снаряжение, запасные части, палатки, неприкосновенный запас продовольствия.

Штурман Рубинштейн — старый работник полярной авиации, неоднократно зимовавший на Севере и много летавший на Чукотке и в других районах Арктики. Он подготовил все необходимые карты, предварительно нанеся на них маршруты, установил и проверил все навигационное оборудование.

Бортрадист Ануфриев — один из самых опытных наших радиооператоров и радиотехников. Он тщательно подготовил все радиохозяйство самолета. На протяжении всего рейса радиосвязь работала прекрасно и бесперебойно действовали радионавигационные приборы. Экипаж твердо знал, что Ануфриев всегда сумеет передать необходимые сообщения. Если у него случится какая-нибудь поломка, он ее быстро исправит и обеспечит нормальную радиосвязь.

Московская авиагруппа серьезно отнеслась к подготовке самолета и во многом помогла закончить ее к сроку. С ее стороны были только отдельные задержки заявок бортмехаников на запасные части и различное экспедиционное снаряжение. Например, антиобледенитель был доставлен на самолет на несколько дней позже, чем указывалось в заявке бортмехаников.

Необходимо добиться своевременной доставки оборудования на самолет. Всякое опоздание, которое на первый взгляд может даже показаться незначительным, на самом деле отражается на организации всего рейса: по-другому распределяется снаряжение на борту самолета, задерживаются ремонтные работы и т. п.

Эффективность коммерческого рейса зависит от того, как организованы грузовые и пассажирские операции. В рейсе самолета «Н-171» они были налажены правильно.





Командир самолета «Н-171» А. Н. Тягунин (слева) беседует с командиром Московской авиагруппы полярной авиации Главсевморпути Ф. М. Кузичкиным. В центре — второй пилот С. П. Осипов

Самолет стартовал из Москвы с 16 пассажирами, большинство которых отправлялись на работу в различные районы Арктики. На борту самолета были тюки газет и литературы, почта, посылки, багаж. Грузы были снабжены точной документацией и правильно размещены на самолете. Был учтен плохой опыт предыдущих лет, когда грузы размещались на самолете небрежно, а документы были перепутаны и доставляли много хлопот экипажу. В прошлом бывали случаи, когда грузы находились в таком беспорядке, что их трудно было отыскать и выгрузить: наверху лежали грузы, предназначенные для дальних зимовок, и наоборот. Поэтому некоторые из них и почту приходилось вручать адресатам лишь на обратном пути.

На этот раз 2-й пилот т. Осипов, на обязанности которого лежала документация, легко справлялся со всеми грузовыми операциями, и они не мешали ему выполнять основную работу.

Самолет «Н-171» на всем пути из

Москвы на Чукотку и обратно постоянно летел с полной коммерческой загрузкой. Благодаря этому была достигнута значительная эффективность коммерческого рейса.

В Архангельске на борт был взят один пассажир, в Нарьян-Маре — три пассажира. В Тикси было выгружено около 1 т и взамен взято 1 300 кг груза, адресованного в Чекурдах, Кресты Колымские и Анадырь. В Крестах Колымских выгрузили 700 кг и взамен взяли 800 кг груза и 15 пассажиров, следующих в Певек. На мысе Шмидта было выгружено 600 кг и принято на борт взамен 700 кг груза и три пассажира, направляющихся в Анадырь. В Анадыре самолет разгрузился и опять взамен принял груз и четырех пассажиров, следующих в Кресты Колымские. В Крестах Колымских взяли пять пассажиров до Москвы. Можно привести еще много примеров таких вполне рациональных и экономически оправдывающих себя грузовых и пассажирских операций, проведенных в коммерческом рейсе самолета «Н-171».

При возвращении вплоть до последнего этапа Архангельск—Москва самолет летел с полной коммерческой загрузкой. В Москву было доставлено 28 пассажиров, из них — двое детей.

Четырехмоторные самолеты, однотипные с «Н-171», вполне пригодны для коммерческой эксплуатации на больших трансарктических магистральных. Они обладают большой грузоподъемностью и хорошо освоены летным и техническим составом полярной авиации.

Коммерческая загрузка самолета «Н-171» при полном запасе горючего равна нескольким тоннам. Однако при полетах на коротких дистанциях маршрута грузоподъемность значительно повышается за счет сокращения запасов горючего.

Самолет «Н-171» участвовал в экспедиции на Северный полюс, в поисках Леваневского и др. Эта выносливая и надежная машина специально предназначена для экспедиционных целей, т. е. главным образом для перевозки грузов и снаряжения.

В кабине просторно. Если пассажиру надоело сидеть, он может пройтись. Электрическое освещение позволяет проводить время за чтением. На самолете имеется даже специальная библиотека. Мы убедились, что в полете она действительно нужна, так как большинство пассажиров охотно коротали время за книгами.

Для сидения в кабине были поставлены ящики и большие чемоданы, покрытые мехами. Нужно признаться, что сколько мы ни старались хорошо устроить своих пассажиров, они все же ощущали некоторое неудобство. Даже самые простые, жесткие кресла значительно увеличили бы комфорт пассажиров.

Пора уже подумать о создании лучших условий для многих пассажиров, следующих по длинным авиамагистральям Арктики. Самолеты полярной авиации всегда с избытком обеспечены пассажирами. Еще более это относится к самолетам, совершающим коммерческие

трансарктические рейсы из Москвы на Чукотку и обратно с промежуточными посадками в важнейших населенных пунктах Арктики.

Мы убеждены, что, несмотря на все трудности создания комфортабельного арктического самолета, предназначенного для грузо-пассажирских перевозок, в близком будущем пассажиры над Арктикой будут чувствовать себя так же комфортно, как и на обычных машинах гражданской авиации. Сейчас уже проводятся опыты по эксплуатации в Арктике больших самолетов типа «ПС-84», оборудованных мягкими креслами для пассажиров.

Другим существенным недостатком самолетов, однотипных с «Н-171», является малая скорость. В полярной авиации скорость имеет громадное значение. В Арктике часто бывают быстрые перемены погоды. Иногда из-за малой скорости самолетов полярной авиации возникают длительные простои в ожидании летной погоды, а также вынужденные посадки. Все это ведет к снижению эффективности рейсов и нарушению нормальной работы авиации.

При повышении скорости арктических коммерческих самолетов значительно увеличится экономичность их эксплуатации и улучшится связь Москвы с побережьем Северного морского пути.

Перед полярной авиацией стоит сейчас актуальная задача — ввести в эксплуатацию усовершенствованные скоростные самолеты. Большой опыт полетов в Арктике показывает, что такие самолеты на местах могут обслуживаться без особых усилий.

Первый рейс самолета «Н-171» показывает, что обслуживание самолетов в Арктике в 1941 г. значительно улучшилось по сравнению с прошлыми годами. В большинстве случаев посадочные площадки оказывались хорошо подготовленными к приему самолета. На многих базах заправка самолетов горючим механизирована. В хорошем состоянии находится метеослуживание.

Значительно улучшилось также бытовое обслуживание экипажей.

Лучшей из полярных баз, посещенных нами, оказалась Усть-Кара. Здесь подобран дружный коллектив работоспособных полярников. К приему самолетов здесь относятся серьезно и внимательно. Незадолго до нашего прилета немногочисленный коллектив потратил много труда и времени, чтобы очистить и привести в порядок посадочную площадку после 9-балльной пурги. Наш самолет был принят по всем правилам авиационной техники.

Экипажу было предоставлено отличное помещение для отдыха. Повар базы предложил нам большой выбор вкусно приготовленных блюд.

Хорошо был принят самолет и в Хатанге. Техник базы т. Меринов всегда заранее тщательно подготавливает стоянку для самолета, бензин, бочки для слива масла. Как только самолет останавливается, техник помогает бортмеханикам зачехлить моторы, слить масло, закрепить самолет. Если полет был продолжительным и тяжелым, он всегда отправляет бортмехаников на отдых и сам производит все необходимые работы.

Вполне удовлетворительно обслуживание самолетов и в Игарке. Оно резко улучшилось по сравнению с прошлым годом. Посадочная площадка оказалась хорошо подготовленной и укатанной. В полной исправности находились и запасные средства.

На мысе Шмидта самолет также хорошо обслуживался. Работники базы помогали бортмеханикам подготавливать самолет к вылету. Экипаж был размещен на отдых в хорошем помещении. В столовой базы из обычных продуктов, имеющих в изобилии в Арктике, умеют готовить вкусную и питательную пищу. На других базах те же продукты умудряются превращать в безвкусную и плохую пищу. Это еще раз показывает, что общественное питание в Арктике нуждается в первую

очередь в людях, по-настоящему интересующихся своим делом.

Попадают базы, на которых техническое обслуживание самолетов налажено хорошо, но экипажи не имеют возможности достаточно хорошо отдохнуть на них и поесть.

В Анадыре хорошо организован прием самолетов, но неудовлетворительно поставлено питание. Пища и посуда содержатся неряшливо, грязно. Характерная деталь: чай приходится пить из стеклянных банок из-под консервов. Это можно объяснить только небрежностью руководства базы, которое не удосужилось дать заявки на посуду. Мы бы могли привезти ее на своем самолете.

В Тикси — одном из оживленных полярных портов, где даже зимой встречается одновременно несколько самолетов, — некому на базе готовить пищу. Руководство авиацией в этом районе запретило держать повара. Среди большинства баз, где уже созданы все условия, необходимые для осуществления круглогодичной коммерческой авиасвязи, все же имеются отдельные пункты, работники которых еще недостаточно серьезно относятся к своим обязанностям. Такие места — единицы, но они создают помехи в работе полярной авиации.

В Чекурдахе после посадки самолета поблизости не оказалось бочки для слива масла из баков. Эта «мелочь» привела к тому, что в ожидании бочки нельзя было выключить моторы. Иначе при морозе в 44° масло могло застыть. Таким образом, четыре мотора долгое время работали на стоянке, зря пожирая ценное горючее. Не была подготовлена и стоянка для самолета: ледяная площадка или дощатый настил, с которых самолет легко срывается при старте. В результате перед стартом тяжело нагруженная машина в течение 30 минут не могла сдвинуться с места. Опять непроизводительно было затрачено большое количество бензина и потеряно драгоценное время. Так из-за нераспорядительности начальника базы К. Званце-



ва создались помехи в работе самолета.

На одном из пунктов из-за невнимательности работников, заправлявших самолет горючим, произошло большое недоразумение: в баки вместо бензина были залиты лигроин и керосин. Пока сливали из баков эту смесь и снова заправляли машину, ухудшилась погода. Экипаж ждал улучшения погоды три дня. Такая небрежность вызвала простой машины, простой у людей, затраты лишних средств. Кроме того, вместе с лигроином и керосином пришлось слить смешавшийся с ними бензин, который можно будет использовать лишь летом, приняв соответствующие меры для его очищения.

Все эти дефекты в работе полярных баз вполне устранимы. Для этого требуется лишь более внимательное и добросовестное отношение местных работников к своему делу.

Необходимо повсюду механизировать заправочные средства, ликвидировать опоздания в подаче метеосводок на запросы самолетов, улучшить бытовое обслуживание экипажей и пассажиров.

Во многих местах обслуживание пассажиров плохо налажено: помещения, предоставляемые им на промежуточных базах, тесны. Людям приходится спать как попало. Бывали случаи, что пассажиры не могли получить соответствующего питания.

Особенно сильно пассажиры ощущают неудобства во время зимней навигации, когда морозы в некоторых районах Арктики достигают 50°.

Пассажир коммерческого самолета имеет право требовать к себе заботливого отношения.

Большую роль в успешном осуществлении зимних трансарктических рейсов играют оснащение самолета наиболее современными навигационными приборами и подготовка летного состава для полетов в сложной метеорологической обстановке.

Февраль, в течение которого

происходил рейс самолета «Н-171», является самым пуржливым месяцем в Арктике и, следовательно, наиболее сложным для работы авиации. Особенно это относится к коммерческой авиации, связанной с ограниченными сроками. Затягивание такого рейса приносит большие убытки и нарушает регулярность полетов.

Полярная авиация настолько выросла, что уже в состоянии значительно расширить летные возможности своих самолетов, используя новейшие достижения техники пилотирования и навигации. Прошло уже то время, когда полярные летчики из-за малейшего ухудшения метеобстановки теряли массу времени на многочисленные вынужденные посадки и ожидания.

Наш рейс показал, что в Арктике необходимо максимально использовать самолетовождение вслепую и по радиомаякам. Из общего количества 90 летных часов, затраченных самолетом «Н-171» на этот рейс, 19 часов приходится на слепой полет и 19 часов 30 минут — на полет по радиомаякам. Всего на самолетовождение по приборам падают 38 часов 30 минут, или более  $\frac{1}{3}$  всего летного времени. Эти цифры являются наглядными показателями качественного роста полярной авиации и ее летных кадров.

Все полярные летчики обязательно должны уметь в совершенстве пользоваться современными приборами для слепого полета и радиосаметовождения.

Наш самолет на участке мыс Шмидта—Анадырь встретил особенно сильные метели и пурги. В течение 4 часов подряд самолет здесь шел слепым полетом, и благодаря этому трудный участок пути был благополучно и в срок преодолен.

Большие зимние перелеты необходимо использовать для тренировки летчиков, еще недостаточно опытных в области приборного самолетовождения. Мне как бывшему летчику-испытателю, основательно изучившему слепой полет, командование поручило во время транс-

арктического перелета попутно тренировать 2-го пилота по слепому полету.

В перелете мы часто пользовались радиомаяками, расположенными на побережье. Они значительно помогали нам вести самолет по точному курсу. В работе радиомаяков также произошел резкий перелом к лучшему. Об этом говорит большое количество часов радиополета. Однако некоторые радиомаяки все еще работают недостаточно четко. Основной причиной этого является неудовлетворительная подготовка персонала, обслуживающего сложное оборудование радиомаяков. Например, при подходе к одной из баз, в ответственный момент, когда самолет находился уже на расстоянии 50 км от радиомаяка, он вдруг перестал работать. Позже радиотехник сообщил нам, что произошла какая-то поломка. Нужно научиться так работать, чтобы радиомаяк не портился, особенно тогда, когда на него надеется летчик, летящий в трудных условиях.

В Арктике особенно актуальным является вопрос о ночных полетах. Длинная полярная ночь сильно ограничивает летное время в зимний период навигации.

В Арктике ночью проводилось уже много полетов. В будущем ночные полеты можно будет применять более широко, в том числе и при коммерческих рейсах, для которых они будут очень выгодны.

На первый взгляд полет во тьме полярной ночи кажется каким-то необычайным предприятием, требующим смелости и риска. На самом деле необходимо только тщательно изучить условия ночных по-

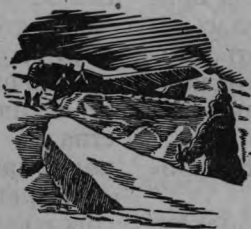
летов в Арктике, соответствующим образом дооборудовать самолеты и посадочные площадки, и тогда все окажется обычным и простым. Достаточно сказать, что за 30 дней в течение ноября и декабря 1940 г. я налетал в Арктике 90 ночных часов. Непреодолимых трудностей при этом не встречалось. И если на коммерческий рейс в 1941 г. выпало всего около двух часов ночного полета, то в ближайшие годы это количество, вероятно, значительно возрастет.

В полярной авиации есть много летчиков, подготовленных к ночным полетам. Среди них — тт. Черевичный, Махоткин, Кляпчин, Котов и другие.

Несомненно, в будущем ночные полеты станут в Арктике обычным делом. Они значительно расширят объем и повысят значение полярной авиации, особенно коммерческой.

Работники Советской Арктики добились огромных достижений в своей созидательной работе. Эти успехи позволили партии и правительству выдвинуть перед полярниками новые, более сложные, более грандиозные задачи.

Это всецело относится и к полярной авиации, играющей выдающуюся роль в жизни Арктики. Достигнутые успехи порождают новые проблемы, ожидающие своего разрешения. К ним относится осуществление нормально действующей в зимнее время коммерческой трансарктической связи. Перелет самолета «Н-171» показал, что одна из сложных частей этой задачи — проведение вместо одного зимнего рейса двух и даже трех — близка к успешному разрешению.





А. ГАЛКИН

## ГАЗЕТЫ АРКТИКИ В БОРЬБЕ ЗА ОСВОЕНИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ



Ежегодно 5 мая, в «День печати», большевистская печать проверяет пройденный ею путь и свою готовность к борьбе за торжество коммунизма.

Большевистская печать в руках нашей партии является острейшим орудием классовой борьбы. Основной принцип большевистской печати — это строгая ее партийность. Гений пролетарской революции В. И. Ленин писал:

*«...пролетариат должен выдвинуть принцип партийной литературы, развить этот принцип и провести его в жизнь в возможно более полной и цельной форме»<sup>1</sup>.*

В борьбе за генеральную линию партии, против оппортунистов справа и слева, против врагов пролетарской революции родилась и крепла большевистская печать, созданная и выпестованная вождями партии большевиков Лениным и Сталиным.

За последние годы вместе с ро-

стом хозяйственной и оборонной мощи Советского Союза росла и большевистская печать. Ни в одной стране мира нет такого большого количества газет и журналов, нет таких больших тиражей периодических изданий, какие имеются у нас, в стране социализма. Это один из неопровержимых факторов, свидетельствующих о передовой советской культуре.

В СССР в 1940 г. издавалось свыше 8 700 газет с тиражом в 30 млн. экземпляров.

Большевистская печать коренным образом отличается от буржуазной. Это единственная в мире печать самого народа, уважаемая и любимая народом. На протяжении всего своего существования наша печать была связана с массами кровными узами. Нет и не может быть у большевистской печати других задач, других целей, кроме тех, какие стоят перед советским народом.

Задачи эти — завершение построения социалистического общества и переход к строительству коммунистического общества.

Передовые рабочие, колхозники, советская интеллигенция прояв-

<sup>1</sup> В. И. Ленин, Соч. т. VIII, стр. 387.





Литературный работник редакции диксоновской печатной газеты «Полярная звезда» П. Кичурин корректирует очередной номер газеты (1940 г.)

Фото А. Гончарова

ляют через печать свою политическую активность, свое страстное желание ускорить темпы социалистического строительства. Они и являются настоящими творцами нашей печати.

За последние годы советские полярники добились известных успехов в освоении Северного морского пути. Руководствуясь историческими решениями XVIII съезда ВКП(б), они успешно провели навигацию 1940 г. и сейчас ведут усиленную подготовку к предстоящей арктической навигации.

Немалую роль в успешной борьбе полярников за освоение Северного морского пути играет арктическая печать.

Из года в год растет количество печатных газет в Арктике:

В 1937 г. было 13 газет	
» 1938 » » 15 »	
» 1939 » » 18 »	
» 1940 » » 21 »	

В 1941 г. количество арктических газет сокращается до 17, так как некоторые из них переданы местным территориальным партийным организациям.

Кроме материковых газет, имеется еще 8 газет на ледоколах и ледокольных пароходах.

Растут и тиражи наших арктических газет. Например, газета парторганизации Пеледуйской судоверфи в 1939 г. издавалась в количестве 500—600 экземпляров, сейчас ее тираж превышает 1 000 экземпляров. Газета Мурманского политотдела «Звезда Заполярья» выходит тиражом в 2 000 экземпляров, а в 1939 г. ее тираж был 1 200—1 300 экземпляров. Тираж нордвикской газеты — около 1 000 экземпляров, усть-портковской — 600—700 экземпляров, а год тому назад тиражи этих газет были на 200—300 экземпляров меньше.

В пунктах, где выходят арктические газеты, почти каждый полярник их выписывает. Газета вош-

ла в его быт. В ней читатели находят самый разнообразный материал: и руководящую статью, и свежую международную информацию, и знаменательные факты о социалистическом строительстве в Советском Союзе, и консультацию для изучающих историю партии, и факты из жизни Арктики. Не менее 25—30% площади арктической газеты отводится для международной и внутрисоюзной информации. И это понятно: в Арктике нет других газет, кроме издаваемых Политуправлением.

Приведем пример, характеризующий тематику арктических газет.

Вот номер газеты Усть-Енисейского политотдела «Большевик тундры» от 15 февраля 1941 г.

1. Передовая «Не успокаиваться на достигнутом».

2. Заметки: «Полуторамесячный план выполнен»; «Перевезено две тысячи тонн груза»; «Закончен монтаж механизма»; «Готовим кадры массовых профессий»; «Стахановцы хозяйственного цеха»; «Рост производительности труда».

3. Статья «Люди передовой бригады».
4. Подвальная статья «Новатор».
5. Очерк «В пургу и в полярную ночь».
6. Партийная жизнь — статья «Партбюро и контроль над производством».
7. Подборка «Все на выборы» (5 заметок).
8. Информация «Запрещение продажи, обмена и отпуска на сторону оборудования».
9. Статья «Борьба за Красное море».
10. «Английская печать о возможности германского вторжения».
11. Заметки: «10 000 рублей на премии»; «Курсы командного состава».

За небольшим исключением, все арктические газеты имеют такую же разнообразную тематику. Иностранную и внутрисоюзную информацию арктические газеты ежедневно получают по радиотелеграфу из Политуправления. Кроме того, они получают два-три раза в неделю статьи на международные и другие темы.

В период подготовки и проведения навигации 1940 г. газеты политотделов Севморпути особенно большую роль сыграли в разверты-



Остров Диксон. Наборщик т. Филиппов набирает очередной номер печатной газеты «Полярная звезда» (1940 г.)

Фото А. Гончарова

вании социалистического соревнования за выполнение и перевыполнение планов. Газеты широко пропагандировали опыт лучших полярников, систематически освещали ход подготовки и выполнения погрузо-разгрузочных работ, боролись за укрепление трудовой дисциплины, за выполнение Указа Президиума Верховного Совета от 26 июня 1940 г.

Сейчас газеты политотделов Северморпути широко популяризируют решения XVIII Всесоюзной партконференции и активно борются за претворение их в жизнь.

Освещение партийной жизни в арктических газетах в последнее время заметно улучшилось, стало более полным и разнообразным.

Познакомимся с работой отдельных арктических газет.

Вот, например, газета Диксонского политотдела «Полярная звезда». Газета из номера в номер пишет о ремонте плавсредств, о подготовке механизмов и береговых организаций к приему большого количества грузов. «Полярная звезда» умело популяризирует хороший опыт работы бригад и отдельных строителей.

В номере от 11 февраля 1941 г. газета подняла очень важный вопрос в условиях Арктики — «О работе в дни пурги». На Диксоне, как это установлено статистическими данными, зимой на наружных работах по случаю пурги было 74 нерабочих дня. Газета, приводя опыт передовых бригад строителей, доказывает, что таких нерабочих дней не должно быть:

«В период последних двух зим бригада плотников (бригадир тов. Сухотин) не имела ни одного невыхода на работу по причине пурги, потому что бригадир был к пурге всегда подготовлен и быстро перестраивался, перевода рабочих в дни пурги в закрытое помещение».

«Полярная звезда» в дальнейших номерах настойчиво добивается реализации своего лозунга: «Пурга не помеха в работе».

Газета Анадырского политотде-

ла «Чукотский полярник» энергично борется за использование местных ресурсов, местных строительных материалов. Еще весной 1940 г. «Чукотский полярник» поставил вопрос об изготовлении из местной глины кирпича и о прекращении привоза его из Владивостока.

Благодаря своей настойчивости газета добилась, чтобы были произведены опыты по изготовлению кирпича в бухте Провидения. Эти опыты дали положительные результаты. Сейчас в бухте Провидения обсуждается вопрос о строительстве кирпичного завода.

Газета Нордвикского политотдела «За индустриализацию Арктики» настойчиво выступала за местную заготовку рыбы. Как ни странно, в Нордвике, который расположен на берегу Хатангского залива, богатого самыми лучшими сортами рыбы, добыча ее не производилась. Полярники потребляли рыбные консервы, завозимые из Архангельска или Москвы. В феврале 1940 г. газета «За индустриализацию Арктики» выступила с предложением: отказаться от завоза консервов, обеспечить население Нордвика своей свежей рыбой.

Инициатива газеты была подхвачена коллективом полярников и руководством Нордвической экспедиции. Результаты не замедлили сказаться. 3 октября 1940 г. газета подвела итоги этого важного для Нордвика мероприятия:

«Всего по участкам за лето при задании в 40 тонн выловлено 45 тонн и 175 килограммов. Все это говорит о том, что мы можем организовать в заливе Кожевникова эффективный рыбный промысел, что позволит нам значительно сократить дорогостоящий завоз продуктов с Большой земли».

Газета на этом не успокоилась. В феврале 1941 г. редакция созвала специальное совещание, на котором поставила вопрос о создании в Нордвике собственной мощной продовольственной базы. На совещании были выявлены возможности заготовить в 1941 г. 100—150 т



рыбы, 20 т мяса и 4 т дичи. «За индустриализацию Арктики» взяла этот важный участок работы под свой повседневный контроль.

Газета Якутского политотдела «Полярный большевик» в период подготовки и проведения навигации проявила настойчивую инициативу в организации рабкоровско-комсомольских рейдов и выездных редакций, которые оказали серьезную помощь хозяйственным и партийным руководителям.

Наряду с улучшением содержания газет за последнее время улучшилась и массовая работа редакций. Многие арктические газеты заметно расширили свои связи с рабкоровскими и читательскими массами, благодаря чему увеличилось количество корреспонденций.

Например, газета Усть-Енисейского политотдела «Большевик тундры» в январе 1941 г. получила 47 рабкоровских корреспонденций, в феврале — 54, в марте — 73.

Газета Тиксинского политотдела «Стахановец Арктики» в январе получила 62 рабкоровских письма, в феврале — 68. Ряд выступлений этой газеты (о работе электростанции, о курсах техминимума, о работе комитета комсомола и др.) обсуждался на совещаниях соответствующих организаций.

Большое количество рабкоровских писем получает газета Сангарских копей «Стахановец угля». В январе она получила 76 писем, в феврале — 78.

В некоторых местах организованы постоянно действующие рабкоровские семинары. Такой семинар, например, есть при мурманской «Звезде Заполярья», при якутском «Полярном большевике», усть-енисейском «Большевике тундры».

В Арктике нет сейчас крупного поселка, который не имел бы своей газеты. Но мало иметь газету. Надо мастерски владеть этим острым и сильным оружием большевистского воздействия на массы.

У нас есть еще и безынициативные и бесцветные газеты, которыми парторганизации не руководят.

На Пеледуйской судоверфи «Ленский судостроитель», как правило, заполняет свои страницы перепечатками и материалами ТАСС. Тщетно читатель ищет в газете ответа на вопросы: как работает местная партийная организация, как идет выполнение планов судостроения, как работают бригады, отдельные рабочие? В феврале 1941 г. вышло 13 номеров «Ленского судостроителя». Во всех этих номерах едва можно насчитать 30—35 заметок и статей на местные темы. Даже в дни XVIII Всесоюзной партийной конференции газета не нашла места и времени рассказать о том, что делается на судоверфи в связи с таким важнейшим событием в истории нашей партии, нашей страны.

Не лучше обстоит дело и в газете «Верхоянская правда». Ее страницы также пестрят перепечатками и материалами ТАСС.

Ни парторганизация Пеледуйской судоверфи, ни парторганизация 266-го километра на Яне не занимаются и не руководят по-настоящему своими газетами. Они не используют в полной мере этого сильнейшего орудия нашей партии.

Перед армией полярников в 1941 г. партия и правительство поставили важные государственные задачи: перейти к новому этапу освоения Северного морского пути — к нормальной его эксплуатации, значительно увеличить перевозки по северной трассе при том же количестве судов. Задачи эти можно решить только путем проведения двойных рейсов в арктические порты и сквозных рейсов в прямом и обратном направлениях.

Эта директива партии и правительства обязывает газеты политотделов Севморпути значительно улучшить свою работу.

Арктические газеты должны широко разъяснить полярникам значение двойных и сквозных рейсов — этого мероприятия, которое является поворотным пунктом в работе Главсевморпути. Арктические газеты обязаны взять под свой неослабный повседневный контроль все участки по подготовке к пред-

стоящей арктической навигации, в особенности работу по ремонту флота. Высококачественный и своевременный ремонт флота — это одно из неперенных условий успешного проведения двойных и сквозных рейсов.

Газеты политотделов Севморпути должны стать настоящими большевистскими помощниками партийных организаций, выявляя резервы и мобилизуя их для успешного проведения навигации. Газеты обязаны по-большевистски бороться за укрепление единоначалия, за поднятие авторитета хозяйственных руководителей, за дальнейшее укрепление государственной и трудовой дисциплины.

Начальники политотделов, партийные руководители должны понять, что рост организующей и про-

пагандистской роли газет, рост воздействия газет на массы полярников, усиление интереса к газетам со стороны читателей — все это укрепляет влияние партийной организации в массах, еще выше поднимает ее авторитет.

Арктическим газетам нужно сделать все необходимое, чтобы предстоящая навигация прошла успешно.

Они обязаны нести в массы трудящихся огненное большевистское слово, оперативно бороться за выполнение решений XVIII партконференции, мобилизовать полярников на самоотверженную работу по выполнению огромной важности задания XVIII съезда партии о превращении Северного морского пути в нормально действующую водную магистраль.





## ПОЛЯРНИК-СТРОИТЕЛЬ П. С. СОЛДАТОВ

**В** Арктику Павла Степановича Солдатова привела та же дорога, какой приходили сотни молодых людей. Однажды, лет пятнадцать тому назад, Солдатов встретил в Самаре своего друга детства А. А. Михайлова, вернувшегося с зимовки на острове Диксон. Друг рассказал ему о жизни на далекой полярной станции, но из всей беседы почему-то запомнилась только одна романтика: вечные льды, северные сияния, белые медведи, пурга, протяжные гудки кораблей, пробивающих путь во льдах...

Воображение рисовало неясные и загадочные, суровые и заманчивые картины путешествий, приключений...

— Вот это путешествие! — твердил Солдатов, и его неудержимо потянуло туда, «на край света».

Биография Павла Степановича и до этой встречи складывалась в пути, в постоянном движении. Из школы-коммуны, в которой воспитывался Солдатов, он пятнадцатилетним мальчиком ушел в Красную армию и кочевал с ней до 1923 г. А когда демобилизовался, он был уже квалифицированным радистом.

На радиостанциях в Средней Азии прошли первые годы работы.

Знойные пески за три года так наскучили, что вновь потянуло к зеленым берегам родной Волги. В этот приезд в Самару Солдатов и встретился на радиостанции со своим старым знакомым, побывавшим на Диксоне.

Вскоре Солдатов опять покинул берега родной реки. Но зерно, брошенное другом-полярником, нашло себе благодатную почву. Шесть лет Солдатова не покидала мечта об Арктике. Он не забывал о ней ни в Кзыл-Орде, ни в Алма-Ате, где он работал, ни в Москве, куда приехал на учебу.

За эти годы он прошел хорошую школу в ленинском комсомоле, вступил в партию. Он стал уже семейным человеком, но романтическая дорога в Арктику попрежнему влекла его.

1 февраля 1934 г. он зашел в Главное управление Севморпути. Беседа кончилась зачислением П. С. Солдатова в резерв радиотехником, а весной он отправился с женой на первую зимовку.

Вот она, Арктика! Мыс Сердце-Камень на Чукотском полуострове. Льды. Пурга. Северное сияние. Белые медведи. Все, что рисовали





П. С. Солдатов

мечты, пришло. Но, странное дело, Солдатов вскоре увидел, как блекнут все эти романтические картины перед настоящей романтикой, которой живут полярники. Настоящая романтика — это труд, борьба человека со стихией. Наступать и наступать! На мысе Сердце-Камень это наступление выражалось в необходимости закончить быстро, в короткое полярное лето, стройку станции. Маленький коллектив преодолел много трудностей, но станцию построил.

В августе 1935 г. Солдатов возвращался на Большую землю с женой и дочерью настоящим, получившим боевое крещение полярником.

Вскоре его опять потянуло в Арктику.

Но то был уже не романтический порыв путешественника, а зрелое, деловое решение человека, посвящающего свою жизнь завоеванию сурового края.

Павел Степанович Солдатов отправился на западный берег Таймырского полуострова начальником полярной станции на мысе Стерлигова.

Полярники — пионеры освоения Севера — всюду обзаводились хозяйством, укрепляли свои позиции на Северном морском пути. И на мысе Стерлигова Солдатову пришлось строить. Программа стройки небольшая — жилой дом и бревенчатый сарай для привезенных сюда коровы и свиньи. Кроме того, нужно было капитально отремонтировать баню и сделать текущий ремонт жилых и служебных помещений. Но эту программу надо было выполнять на 75°24' северной широты.

Коллектив успешно справился со всеми работами. Помогали дружба, спаянность, горячее стремление завершить дело. Помогал и хозяйский глаз Солдатова. Он умел видеть и все сразу и отдельные детали. Он жил интересами коллектива и заставлял коллектив жить интересами станции. Это умение вникнуть в детали, чувствовать настроение людей давало ему возможность

во-время поправить, приободрить, похвалить.

На мысе Стерлигова в то время работала и горно-геологическая экспедиция. Солдатов заметил, что люди экспедиции держатся как-то в стороне от всех зимовщиков. Он пошел к ним.

— Что у вас, друзья, неладно?

Геологи уверяли, что у них «все ладно». Но и уверения и взгляды этих людей говорили о другом: в коллективе нет дружбы. И стоило только начать разговор «по душам», как сыпались бесконечные жалобы. На что, на кого? Толком никто не мог сказать. Просто люди попали в непривычные для них условия и растерялись — не противопоставили трудностям организованность, коллективную силу. Дразги и ссоры, как ржавчина, разъедали коллектив.

Солдатов не стал вникать в эти дела. Ясно было одно — надо срочно лечить коллектив. Но как? «Да разве мы не на советской земле?» подумал он. В первую очередь он создал партийно-комсомольскую группу. Она сцементировала весь коллектив, стали проводиться беседы, собрания, оживилась общественная деятельность. Группа геологов постепенно увлеклась общей работой полярников. Они вместе с полярниками стали проводить гидрологические станции, вели метеорологические наблюдения. Ссоры и дразги кончились. Труд сплотил всех. Даже жаловавшиеся на нездоровье забыли о болезнях. Дружно провели полярную ночь.

Слава хорошего организатора, хозяина-строителя прочно укрепилась за Солдатовым. Если бы он в анкете на вопрос: «основная профессия» вместо слова «радист» написал «строитель» — никто бы не удивился.

Побывав в очередном отпуску после зимовки на мысе Стерлигова, он зашел в Управление полярных станций. Его встретили, как старого знакомого:

— Что же, еще раз к медведям?

— А куда же больше?

— Так вот, Павел Степанович, придется тебе еще одну станцию построить!

— Да какой же из меня строитель? В жизни не строил!

— А для коровы на Стерлигове хлев строил?

— Ну, если хлев, то, конечно, построю.

Шутки скрашивали официальную беседу, делали ее теплее.

— Куда ехать?

— В Анадырь.

— В Анадырь? — переспросил Павел Степанович и потемнел.

Худая слава ходила среди полярников про эту станцию. Из года в год там не ладилась стройка. Неудачи и недовольства порождали склоку. Она просачивалась в эфир в виде нескончаемых жалоб, заявлений, требований... Когда это все промелькнуло в мыслях Солдатова, он спросил, словно осужденный:

— Это за что же в Анадырь?

Так тепло начатая беседа расстроилась. Анадырь звучал, как ссылка, как острог. Солдатов отказывался.

— Ты что же, Павел Степанович, трудностей испугался?

Беседа растопила образовавшийся ледок. В самом деле, стоит ли бояться передрыг!

И Солдатов согласился.

Как всегда, раз взялся за дело — стал вникать во все детали. Изучил титульный список стройки, нашел в нем изъяны: карликовые постройки требовали много средств, а не давали эффекта. Добился изменения титульного списка, в него включили стройку большого жилого дома и радиомачт. Сам подбирал людей из старых полярников — энергичных, желающих показать свою силу на трудном участке. Словом, наступление на «пекло» готовилось тщательно, продуманно. По опыту работы на мысе Стерлигова, Павел Степанович знал, какую цементирующую силу представляют большевики. И он вербовал в Анадырь коммунистов и комсомольцев, чтобы с ними вместе навести большевистский порядок на стройке.

Осенью 1938 года П. С. Солдатов с группой полярников и со всей семьей приехал в Анадырь.

Пейзаж здесь мало чем отличался от тех мест, где приходилось зимовать Солдатову. Безлесная тундра, мхи и мелкая осока на оттаявших местах. Кое-где на склонах, обогреваемых солнцем, топорщится карликовый кустарник. На вершинах гор, на теневых склонах и в лощинах лежит нетронутый снег. Под слоем талой почвы — вечная мерзлота.

Зато неисчерпаемы другие богатства этого обожженного природой края. В тундре водится пушной зверь. Лиман кишит рыбой, а во время нереста, когда рыба из моря устремляется в верховье реки Анадырь, кета идет густыми косяками.

На берегах этого лимана, в шестидесяти километрах от моря расположились город Анадырь — центр Чукотского национального округа, рыбоконсервный завод и поселок Рыбкомбината.

Анадырь жил совсем не похожей на другие полярные селения жизнью. Здесь былолюдно и вместе с тем тихо.

В первые же дни Павел Степанович побывал во всех анадырских организациях. И всюду плохо отзывались о работниках полярной станции.

И не зря ходила дурная слава. Вечерами переполненный людьми старый барак — общежитие полярной станции в поселке Рыбкомбината — гудел, как потревоженный улей. Люди жили в постоянной, не утихающей ссоре.

Все это обрушилось на нового человека, к нему потянулись с жалобами, с дразгами:

— Разберись, товарищ Солдатов!

— Я не следователь, друзья мои. Не судить вас сюда приехал, а строить. Нам некогда, нам надо строить.

Начать разбираться в склоках — значит, погрязнуть в них и самому, потерять дорогие дни.



Полярная осень наступала стремительно. Солнце все ниже и ниже опускалось над горизонтом. Дни убывали. Надо было торопиться. Но с чего начинать?.. Солдатов начал с организации партийно-комсомольской группы. Раньше коммунисты состояли в общей партийной организации поселка, и естественно, что им трудно было оказывать свое организующее влияние на стройку.

Это был первый шаг. Дальше Солдатов решил действовать так, как действуют большевики на Большой земле. Удачный опыт работы на мысе Стерлигова он положил в основу работы.

Состоялось открытое собрание партийно-комсомольской группы. На нем впервые встретились целым коллективом старые и вновь прибывшие зимовщики. Слушали отчет прежнего руководителя полярной станции. Итоги его деятельности были неблестящи. Зато выступления дали возможность людям высказать все наболевшее. Большевистская критика и самокритика вскрывали болезни стройки. Солдатов тщательно записывал все замечания и предложения.

После собрания партийно-комсомольской группы Солдатов созвал техническое совещание. На нем разработали детальный план работы и сразу же стали обсуждать этот план на производственных совещаниях. Выслушали замечания полярников, строителей, еще раз уточнили план и созвали общее собрание, чтобы обсудить, как лучше и быстрее выполнить намеченную программу.

На этом собрании перед каждым отчетливо предстало то, что было сделано, и то, что предстояло сделать.

К строительству радиостанции в Анадыре приступили в навигацию 1936 года. За два года построили меньше половины намеченного плана. В основном закончили стройку и монтаж только передающей станции. Все остальное было по-старому: приемная радио-

станция помещалась в тесном, совершенно непригодном бараке-общежитии. Своей силовой станции не было. Аккумуляторы для приемников заряжали на электростанции Чукотского треста. Жилищные условия полярников тоже не радовали: только незначительная часть помещалась в небольшом домике из четырех комнат; большинство же ютилось в разных местах на чужих квартирах. В то время как даже на маленьких полярных станциях давно горели электрические лампочки, здесь коптели керосиновые лампы. Начатая на горе Обсервации постройка жилого дома не двигалась — нехватало стройматериалов.

В четвертом квартале намечалось, по новому плану, построить: жилой дом, объемом в тысяча двести кубометров, помещение для моторно-аккумуляторного хозяйства, установить ветродвигатель и заложить фундамент здания приемной станции.

Все эти работы нужно было закончить в очень жесткие сроки.

Рассказав об этом общему собранию, Солдатов спросил:

— Ну так как, товарищи полярники, будем праздновать Октябрьскую годовщину в новом доме?

Это было дерзко: до праздника оставалось немногим больше месяца. Но собрание, увлеченное планом, дружно ответило:

— Будем праздновать!

После деловых прений Солдатов бросил короткую фразу:

— Кто хочет разбирать дразги — счастливого пути! Кто хочет строить вместе с нами — милости просим!

Так закончилась моральная подготовка людей. Надо было брать в руки топоры, начинать стройку.

Утром по крутому склону поднимались на гору Обсервации люди с топорами, ломом, лопатами. Их вел Солдатов.

Дул порывистый ветер. Он налетал, рвал полы одежды, и в эти минуты люди видели, как их коре-

настый вожак круто нагибал голову, словно собирался нырнуть.

— Этот не сдаст, — замечали идущие за ним.

Многие из старых зимовщиков, еще два-три дня назад недружелюбно смотревшие на приехавших новичков, шли теперь вместе с ними. Они решили остаться здесь, в Анадыре. «Посмотрим, что будет, кажется занялись делом»...

С горы открывались широкие горизонты: видна вся бухта, весь лиман; под самой горой у берега лепятся домишки поселка Рыбкомбината; там, за лиманом, виднеются дома Анадыря.

— Весело будет жить, а? — спросил Солдатов, обводя рукой вокруг.

— Весело-то — весело, да вот как сюда бревна таскать...

Ни проекта, ни смет не было, но в коллективе нашлись талантливые люди. Технорук радицентра В. Н. Волков сам составил все проекты. Нехватало рабочих, но Солдатов не растерялся. Он как расчетливый хозяин прикинул, подсчитал свои средства и решил набрать рабочих из числа освободившихся после путины.

— Что нам еще надо? — спросил как-то Солдатов технорука.

— Все есть, только стройматериалов нет.

— Это и я знаю. А строить надо!

Он и сам уже не раз беспокожно вглядывался в сторону моря: не покажется ли дымок парохода. Но парохода не было. И тогда решили организовать на месте распилку кругляка на тес. Поставили двух пильщиков.

Жизнь входила в нормальную колею. Увлеченные желанием выполнить свой план во что бы то ни стало, люди развернули социалистическое соревнование.

Печник-бетонщик товарищ Ищугов по-стахановски цементировал фундаменты ветродвигателя. Он перевыполнял нормы и, поглядывая на сруб жилого дома, торопил плотников:

— Шевелись, ребята, а то замерзнете!

Ищугов вызвал на соревнование бригаду плотников. Они должны были закончить к празднику отопление дома, а он — растопить печи.

В середине октября в Анадырь пришел пароход с долгожданными строительными материалами.

Труд сдружил людей, и если теперь возникала перебранка, то только потому, что кто-нибудь отставал, а там, где дружно работают, лучше не отставать.

Двадцать первую годовщину Великого Октября встретили в новом доме. Внутри его еще не отделали, но это был просторный дом, созданный своими руками, и оттого праздник и новоселье казались особенно радостными.

После праздника снова состоялось общее собрание полярников и строителей. Начинался второй этап строительства. Наступала полярная зима со всеми ее «прелестями» — пургой, морозами, темнотой... В этих условиях коллективу предстояло отделать жилой дом внутри, построить помещение для моторно-аккумуляторного хозяйства и здание новой приемной радиостанции.

— Как будем работать, друзья?

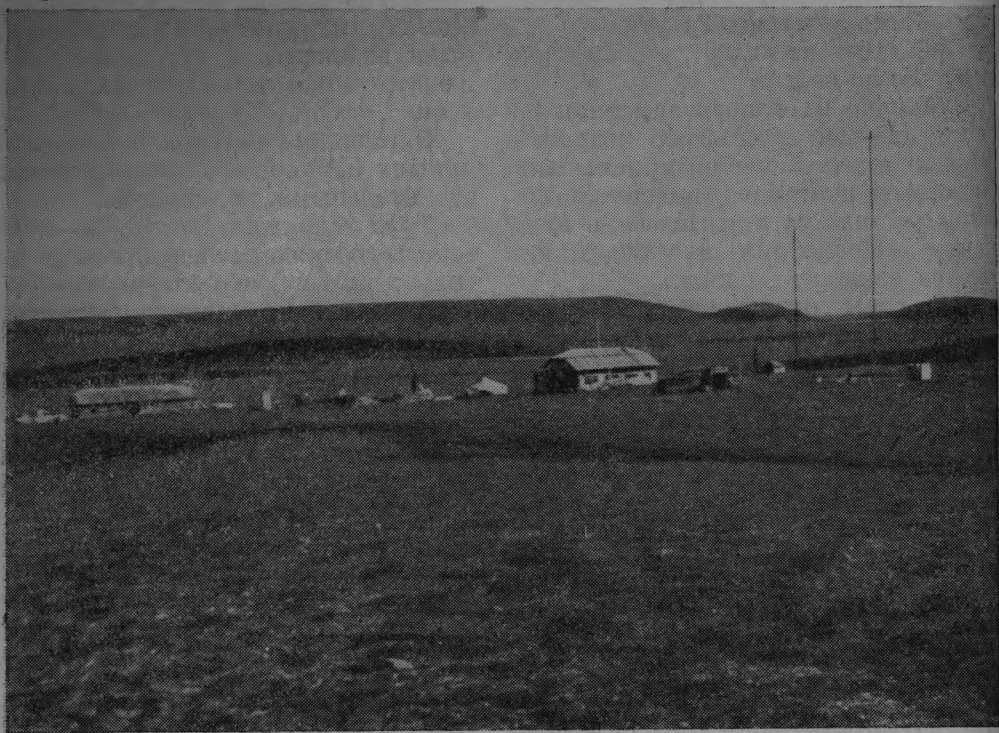
Было два предложения: первое — зимой заготовить все материалы, а стройку отложить до весны, до теплого времени. Второе — не сдавая темпов, немедленно приступить к стройке.

Решили строить. Кроме стройки, предстояло еще смонтировать сложную аппаратуру приемного пункта.

Коллектив подписал социалистическое обязательство: первого мая пустить новую приемную станцию.

И опять люди с топорами, лопатами, ломami вышли на свои участки.

Разобрали старый домик в поселке Рыбкомбината и перевезли на гору Обсервации. Но домик оказался таким же ветхим, как и все, что было в нем. Под жилье он не годился. Решили собрать и устроить в нем моторно-аккумуляторную. Вскоре завертелись крылья ветро-



Новая приемная станция на горе Обсервации в Анадыре

Фото В. Волкова

двигателя, завезенного сюда два года назад.

На горе Обсервации засверкали электрические огни.

Каждый день коллективу приходилось преодолевать все новые и новые трудности.

Иногда казалось, что нет никакого выхода, но творческая энергия, энтузиазм людей всякий раз преодолевали препятствия.

Стройка шла большевистскими темпами. Как ни старались пильщики, но они не могли приготовить достаточного количества теса. Строители каждый день приходили и к техноруку Волкову и к начальнику полярной станции Солдатову, жаловались:

— Что же это за работа? Пиломатериала нехватает. Так будем строить — дождемся, что и соловьи в Анадырь прилетят!

Случайно разузнали, что когда-то в Анадырь для Чукотского треста была привезена шпалорезка.

Она бездействовала потому, что «кто-то, где-то, когда-то» забыл прислать к ней двигатель. Этот безжизненный станок Солдатову удалось получить для станции. Технорук Волков, оказавшийся замечательным мастером на все руки, приспособил шпалорезку. К 15 декабря строители получили сто брусьев и в этот день положили первый венец стен приемной станции.

Шпалорезка часто выходила из строя, но говорили о ней в коллективе с уважением. Она давала брусья и горбыли, которыми кое-где заменяли дефицитный тес. Если бы кантовали кругляк вручную, горбыли ушли бы в отходы, в щепу. Впоследствии эта же шпалорезка вырубала и другие стройки в Анадыре.

В зимний день в Анадыре бывает светло не больше четырех-пяти часов. Но полярники увеличили день. Установили мощные аккумуляторные батареи и заставили вет-



родвигатель освещать строительную площадку круглые сутки.

Пурга иногда заставляла полярников покидать строительную площадку. В такие дни собирались в доме, но, чтобы не было простоев, столовую превратили в столярную мастерскую и здесь готовили рамы, двери и другие детали.

Наступил март. Приближался срок окончания стройки. Однако на станции не было отделочных материалов — ни штукатурки, ни фанеры.

Решили отделять приемную станцию вагонкой, причем работу вести в две очереди — в первую очередь отделать ту часть здания, где будет устанавливаться аппаратура, а затем, пока идет монтаж, отделать и вторую половину под контору и другие службы. Но где достать вагонку? Пилить на вагонку дюймовый тес лучковой пилой слишком долго. И Солдатов бегал, расспрашивал, советовался. На од-

ном из складов он обнаружил прекрасный электрический строгальный станок и небольшую циркулярную пилу. Станки эти когда-то совершили путешествие из Америки, попали в Анадырь и числились «неликвидным имуществом». Полярная станция взяла их в аренду. Все тот же мастер на все руки очистил станки от ржавчины, и они заработали. С тех пор решили «проблему вагонки». Пятидневки оказалось достаточно, чтобы заготовить вагонки на отделку всего дома.

В апреле здание было готово для монтажа. Обычно монтаж делает специальная бригада. Но на Анадырской полярной станции не было ни такой бригады, ни средств на эту работу.

— Как будем монтировать, Павел Степанович?

— А так же, как и строили, — по-ударному!

Бухара, Дюшамбе, Кзыл-Орда, мыс Сердце-Камень... К радиостан-



За монтажом новой приемной станции. Слева — начальник полярной станции Анадырь П. С. Солдатов, справа — технорук радицентра В. Н. Волков  
Фото В. Разумовского

циям этих географических точек прикасалась рука Солдатова. Каждая из них дала свою крупицу опыта. Этот опыт пригодился и в Анадыре. Солдатов умел найти нужных людей, учесть их желания и склонности, пробудить в человеке жажду к творчеству. И Солдатов нашел таких людей, организовал их. В монтажную бригаду вошли техноруки Волков, начальник передающей станции Заикин и сам Солдатов.

Возглавлял бригаду начальник приемной станции Баранов.

Дни монтажа были горячими днями. Люди перекрывали намеченные нормы и сроки в два и три раза. Монтажем, как и стройкой, жил весь коллектив. Эксплуатационники — связисты и научные работники — в свободные от основной работы часы приходили помогать. Старший метеоролог Разумовский оказался прекрасным маляром. Он с любовью покрывал лаком и эмалью аппаратуру. Аэролог Тихонов в совершенстве владел профессией электромонтера. Он помогал прокладывать проводку, устраивать антенны. Старший радиотехник Грачев, электротехник Филеков и начальник передающей станции Заикин мастерски выполняли работу токарей, слесарей, жестянщиков. Они сделали сотни деталей для распределительных щитов, рубильников и т. п.

К концу апреля над горой Обсервации возвышались две тридцатиметровые мачты для антенн длинных волн и две небольшие мачты для коротковолновых антенн. Уютное, чисто отделанное здание сверкало белизной. В аппаратном зале строгой линией выстроились приемо-пишущие устройства. Перед ними — два стола с быстродействующей аппаратурой, которая свяжет Хабаровск, Якутск, Владивосток, Петропавловск с Анадырем. Рядом — два стола местной районной связи и один с коротковолновыми и длинноволновыми приемниками для обслуживания пароходов и самолетов. Наконец, коммутаторный стол, связывающий все

столы с передатчиками. В соседней комнате — столы пуншеровки и копировки лент. Сотни метров проводки, кабелей проложены в специальных каналах под полом здания.

Все — как на любой, хорошо оборудованной радиостанции, и только запах свежей краски говорил о том, что еще вчера здесь работали строители и монтажники.

29 апреля на тракторных санях перевезли всю аппаратуру из старого помещения. Вечером того же дня полярники рапортовали руководству Главсевморпути о том, что новая приемная станция вступила в строй — социалистическое обязательство коллектив выполнил досрочно.

Утром Павел Степанович поймал какую-то станцию и с жадностью прослушал детскую передачу. Далекий женский голос повествовал:

— Жил-был мальчик, по имени Баразби...

Павел Степанович хорошо запомнил эту сказку и часто вечером рассказывал ее своим детям.

Во время зимовки на мысе Сердце-Камень Солдатов часто бывал в ярангах чукоч-охотников.

Жители Севера на редкость приветливы, гостеприимны и честны. Чукчи помогали полярникам, полярники помогали чукчам — чинили оружие, посуду, вели беседы о Москве, о Сталине. Постепенно завязалась дружба, а во время выборов Солдатова избрали членом Национального совета.

Еще тогда Павел Степанович думал о том, как хорошо было бы, если бы на полярных станциях работали местные жители. Но культура и техника, которую большевики принесли сюда, в этот заброшенный, дикий уголок страны, далеко ушли от развития местных жителей. Чукчи расспрашивали полярников о том, хороша ли охота в Москве, какой там водится зверь, хороши ли олени у Сталина. Говорить с ними о радио, о метеорологии нечего было и думать, надо было начинать с азбуки, а сил нехватало —

на полярной станции зимовать осталось всего только четыре человека.

Но мысль эта не покидала Солдатов. Да и не один он носил ее в сердце. Советские полярники взялись за подготовку кадров из местного национального населения. В Анадыре Павел Степанович поделился с работниками станции своей мечтой — увидеть на радиостанции местных людей.

Павла Степановича поддерживали. Оказалось, что на примете уже есть молодежь — Нюра Елантонау, Клава Кавак, Миша Тнасу и Гриша Каваун. Их взяли на полярную станцию учениками. Ежедневно по 6 часов полярники занимались с учениками по специальной программе: преподавали русский язык, математику, физику, географию, историю, радиодело и метеорологию.

Молодежь замечательно осваивала профессии радиста, метеоролога и моториста.

Оприбытии первого парохода полярники знали за несколько дней. Как всегда бывает в Арктике, радовались и волновались. Пароход еще только входил в устье Анадыря, а Солдатов уже вел оживленную беседу по радио:

— Что везете? Картошка есть?

— И картошка есть.

...Когда Павел Степанович принес домой котелок картошки, дети не дождались, пока мать ее поджарит, — они схватили по сырой картофелине и съели с таким аппетитным хрустом, словно это были яблоки.

Полярники прожили трудную зиму: нехватало продуктов, совсем не было овощей. Но о трудностях не говорили. Стройка увлекла всех. Семьи жили одними интересами с полярниками, делили их горе и радости. Иногда вспоминали о тех, кто осенью бежал от трудностей:

— Вот посмотрели бы они на гору Обсервации теперь!

Весь коллектив в 70 человек жил самой увлекательной романтикой — романтикой творческого, созидательного труда: строили дом,

приемную станцию, заканчивали монтаж силовой базы на передающей станции, усовершенствовали ее аппаратуру.

Социалистическое соревнование рождало в коллективе энтузиазм, будило творческую мысль. Полярники и строители вносили десятки рационализаторских предложений, обсуждали их на технических и производственных совещаниях.

Полярники осваивали высокую технику, повышали свою квалификацию, овладевали вторыми специальностями, чтобы в случае нужды заменять друг друга.

Солдатов зорко смотрел за тем, чтобы в коллективе процветала большевистская, деловая дружба. Он постоянно беседовал с людьми, вникал в их большие и малые нужды, советовал, ободрял.

Наступала вторая полярная зима. Еще с осени Солдатов заготовил ягоду голубику, засыпал ее в огромной бутылки сахаром. То же посоветовал сделать и другим. Ягодный сок — это витамины. Зимой он каждый вечер угощал Юру и Нину этим соком:

— Пейте, зубки будут хорошие!

В мае 1940 года Главное управление Севморпути передало Народному комиссариату связи Анадырский радиоцентр. Полярники сделали свое дело. Они, как следопыты, прошли нетореной дорогой, извели ее. Гора Обсервации стала обычным населенным пунктом нашей страны.

Партия и правительство внимательно следят за работой советских полярников. За самоотверженную работу по освоению Севера в мае 1940 года были награждены орденами и медалями многие работники Севморпути. В их числе три полярника Анадыря, а среди них — Павел Степанович Солдатов.

Так закончилась третья зимовка Солдатов в Арктике. В августе 1940 года он выехал вместе с семьей в Москву отчитаться и отдохнуть.

В январе 1941 года после отпуска товарищ Солдатов вновь поя-



вился в Управлении полярных станций Главсевморпути.

— Ну как, Павел Степанович, отдохнул?

— Вроде в форме.

— Будем строить?

И он получил новое назначение — начальником строительства новой радиостанции.

В одном из домиков Лихова перелетка часто вечерами слушают одну и ту же пластинку:

— Юра и Нина! Вот я и опять с вами... Послушайте сказку... Жил-был мальчик, по имени Барзби...

Это говорящее письмо, которое Павел Степанович продиктовал в студии звукозаписи перед отлетом на четвертую зимовку.

Семья уже давно получила от Солдатова радиограмму, сообщившую о благополучном прибытии и о начале стройки. Словоохотливая Нина, уроженка мыса Сердце-Камень, не без гордости говорит подругам во дворе:

— Мой папа строит дома в Арктике. Вот построит большой-пребольшой дом, и мы поедем к нему жить.

**М. ВЕЛИЧКО**





А. УГОЛЬНОВ

Радист

## НА ОСТРОВАХ ГЕЙБЕРГА



**В** феврале 1940 г. Управление полярных станций предложило начальнику мыса Челюскин т. Степанову открыть на время навигации полярную станцию на островах Гейберга. На новую станцию можно было выделить минимальное количество людей, так как на Челюскине в связи с пуском выделенного приемного пункта с кадрами было трудно. Туда можно было ехать, совмещая несколько профессий.

Будучи радистом, я был несколько знаком и с проведением гидрометеонаблюдений, но практически мне нужно было еще потренироваться. Освободить меня от вахты в радиорубке начальник полярной станции мыса Челюскин не мог. Поэтому гидрометеонаблюдения приходилось проводить параллельно с основной работой.

К концу мая 1940 г. я уже вел самостоятельные метеонаблюдения и давал авиাপогоду по запросу самолета т. Махоткина.

Вскоре мне поручили подбирать оборудование для радиостанции на островах Гейберга. На складе мыса Челюскин исправным оказался только передатчик, но динамомашин для его питания не было. Пришлось заняться ремонтом старой динамомашин, давно вышедшей из строя. Подготовку электросилового оборудования взял на себя механик Усачев, с которым нам предстояло поехать на новую полярную станцию.

Когда радиостанция была укомплек-

тована и некоторое оборудование опробовано, то оказалось, что динамомашин для питания передающего устройства была очень ненадежна, а резервного питания в резервных приборах научного оборудования совсем не было. Такое положение в дальнейшем создало нам дополнительные трудности в работе.

Нужно было также решить вопрос о жилом помещении, о выборе места для полярной станции, о способе заброски всего необходимого груза на остров, расположенный от мыса Челюскин в 120 км.

Этот остров был нам знаком по экспедиции на мыс Оловянный в 1939 г.

Новая полярная станция должна была в период навигации давать полную картину ледового состояния этого района, чтобы суда могли быстро проходить через самый трудный участок на всей трассе Северного морского пути. При выборе места учитывалась и возможность правильной пеленгации судов.

В качестве жилого помещения мы решили использовать фанерную избушку, находящуюся у реки Серебрянки.

Для ее перевозки на остров сделали специальные сани, которые затем прицепили к вездеходу. Фанерная избушка была завезена туда первым рейсом.

Рейс этот был очень трудный. Вокруг острова шириной около 3—5 км находились сплошные торосистые льды. Через них трудно было пробраться даже на собачьих упряжках, а вездеход, да еще с избушкой, конечно не мог их преодолеть. Всем участникам перехода пришлось взяться за пшени и лопаты и



*Фанерную избушку подготавливают к отправке на острова Гейберга*

каждый метр ледяной дороги буквально брать с боя.

В этом переходе самоотверженно работали механик-вездеходчик Колобаев, начальник полярной станции Степанов, завхоз Журавлев и плотник Пахомов.

Нужно было торопиться с завозом на остров остального имущества, так как был уже конец мая и на льду начал появляться рассол. Нам предстояло сделать еще два рейса.

Вторым рейсом отправили горючее, электросиловое оборудование, шлюпку и часть продовольствия.

30 мая 1940 г. с последним рейсом вездехода мы уехали на новую станцию. Последние рукопожатия, приветствия — и машина тронулась в далекий путь.

Вездеход медленно двигался по безлюдным просторам тундры. Через каждые 100 м машина останавливалась, беря крутые подъемы. Дорога по льду среди торосов представляла собой настоящий лабиринт.

С большим трудом добрались до ровных полей льда. На крутых подъемах начала пробуксовывать левая лента вездехода. Проехав полпути, машина совсем остановилась.

Раскинули палатку, разделились на три партии, чтобы ремонтировать вездеход по очереди. Погода не благоприятствовала такой работе. Ветер с каждым часом крепчал, начиналась поземка. Все же общими усилиями машину отремонтировали и тронулись дальше.

Рано утром 1 июня подошли к широкой полосе торосистых льдов, окружающей остров со всех сторон.

Большую часть груза оставили на льду и тронулись через последний, самый трудный участок пути. Люди шли пешком. В некоторых местах машину приходилось буквально на руках вкатывать на крутой подъем. На этом коротком пути пришлось сделать около десятка вынужденных остановок, чтобы отыскать дорогу среди торосов.

В 12 часов ночи 1 июня экспедиция наконец подъехала к избушке, ранее завезенной на остров.

После непродолжительного отдыха все принялись за работу.

Коллектив решил в короткий срок подготовить к эксплуатации новую полярную станцию.

Все оборудование в маленькой избушке никак не помещалось. Решили к ней сделать пристройку из плавника для электросиловой установки.

Поздно вечером 2 июня подвели первые итоги выполненным работам. Они оказались довольно значительны: был готов каркас пристройки; перевезены все грузы и уложены в палатку, которая служила у нас складом продовольствия и некоторого оборудования; доставили также горючее, которое было оставлено в 5 км от острова; разбили метеоплощадку; подготовили антенное поле. Можно было приступать к подъему двух радиомачт.





*Первый рейс вездехода на острова Гейберга. Люди прокладывают ледяную дорогу*

После непродолжительного отдыха механик Усачев с вездеходчиком Колобаевым начали устанавливать двигатель «Л-3» и динамомашину.

Строитель Пахомов обшивал пристройку фанерой, заготовленной накануне из пустой тары.

Мы с тт. Степановым и Журавлевым занялись установкой радиомачт и подвеской антенны.

К 12 часам дня 3 июня на острове гордо возвышались радиомачты, на одной из которых развевался красный флаг. Начались сборка и монтаж радиостанции.

На метеорологической площадке в это время устанавливали флюгер, будки и дождемер.

В избушке тоже все научные приборы были установлены на их постоянные места. Оставались только небольшие монтажные работы на радиостанции.

В 7 часов утра 4 июня уже была произведена полная серия срочных гидрометеонаблюдений.

В 9 часов утра 4 июня строительство новой полярной станции на одном из островов Гейберга было закончено.

В 13 часов была составлена и передана первая телеграмма о состоянии погоды.

Вечером 4 июня товарищи с мыса Челюскин, тепло распрощавшись с нами, уехали. Мы остались вдвоем.

В течение июня мы решили проверить мобилизационную готовность на-

шего небольшого коллектива к обслуживанию навигации.

Нужно было так распределить наше время, чтобы не было никаких перебоев в работе.

На моей обязанности лежала радиосвязь и ежедневная подача гидрометеорологических сводок. Механик Усачев обслуживал электросиловое хозяйство радиостанции и выполнял хозяйственные работы.

Нам нужно было в первую очередь выбрать ударные ледовые пункты, с которых можно было бы наилучшим образом освещать ледовое состояние пролива. В течение нескольких дней между сроками метеорологических наблюдений и радиосвязи мы обходили наш остров. Наконец было выбрано три пункта наблюдений, с которых можно было получить полную картину ледового состояния в восточной, южной и западной частях пролива.

У нас был установлен твердый распорядок дня. Я вставал в 5 часов утра и сейчас же отправлялся на ледовые наблюдения. Для визуальных ледовых наблюдений с трех пунктов требовалось полтора часа.

Затем шли срочные метеорологические наблюдения и обработка их материалов. Составление синоптической телеграммы первое время занимало у меня минут двадцать, так как, не имея достаточной практики, я проверял ее по дватри раза.



Группа полярников — участников строительства полярной станции на островах Гейберга. Слева направо: тт. Колобаев, Угольников, Степанов, Журавлев, Усачев, Пахомов

К этому времени вставал Усачев, и мы после утреннего срока радиосвязи завтракали.

Затем я принимался за обработку гидрометеорологических таблиц, куда заносились данные наблюдений. Усачев занимался хозяйственными работами или заряжал батареи и аккумуляторы (зарядка производилась раз в два дня, а позднее, с июля — один раз в четыре дня).

Угля для отопления не было, заготавливали дрова из плавника, которого на острове было много.

После полднего срока метеонаблюдений и радиообмена обедали. Первое время, чтобы ознакомиться с рельефом местности и выяснить наличие плавника, мы после обеда обходили свой остров. В это время здесь еще не было никакой охоты. Изредка только на льду попадались нерпы.

Свободного времени у нас оставалось мало, но мы все же выкраивали минутки, чтобы почитать книги, привезенные с мыса Челюскин. С большим интересом мы всегда слушали трансляцию Диксона. Лекции, передаваемые в помощь изучающим историю партии, помогли нам закончить изучение «Краткого курса ВКП(б)», начатое еще на Челюскине.

Все плановые работы за июнь по гидрометеорологическим наблюдениям и обработке материалов были закончены вовремя — не было ни одного опозда-

ния, ни одного пропуска. По радиосвязи вся корреспонденция также была обработана. Аппаратура, за исключением динамомашин, работала безотказно. Динамомашин, как мы заранее предполагали, доставляла нам много неприятностей, но другой у нас не было.

Квартальные сводки по радиосвязи, по электросиловому хозяйству, по гидрометеорологии и общей работе станции были поданы в срок.

Итоги работы за июнь показали, что станция готова к обслуживанию навигации.

Июль ознаменовался интенсивным таянием снега в проливе. На острове по берегам небольших ручьев, стекающих с возвышенностей, и на окружающих их низменностях пробивались молодой мох и редкая трава. Здесь нашли себе приют прилетевшие с юга птицы.

На льду с каждым днем все больше и больше становилось озерков и ручьев. Самой природой лед интенсивно разрушался, но еще трудно было сказать, когда вскрыется пролив Вилькицкого. А навигация уже началась — ледокольный пароход «Сибиряков» вышел на остров Диксон.

Вскоре пролив вскрылся, но лед держался 8—10 баллов.

Ежедневно стали летать в нашем районе самолеты ледовой разведки. Работы хватало на круглые сутки. В это время на несколько дней заболел меха-



Общий вид полярной станции на островах Гейберга

ник Усачев. Но наша станция из-за этого не сократила объем работы. Благодаря совмещению профессий я смог заменить на это время и механика, обслуживая электросиловое хозяйство радиостанции.

На период навигации у нас была установлена постоянная радиосвязь с мысом Оловянным, островом Русским и экспедицией на боте «Папанин».

К нашему району приближался первый караван, который вел флагман арктического флота «И. Сталин».

Круглосуточная вахта еще добавила работы. Три раза в сутки давались гидрометеорологические сводки на Диксон. Через каждые четыре часа подавались ледовые и метеосводки непосредственно по запросу штаба проводки. Радиоприемник не выключался.

В один из сроков судовой вахты из репродуктора неожиданно послышались громкие сигналы. Это ледокол «И. Сталин» вызывал полярную станцию островов Гейберга. По запросу ледокола, впервые молодой радиостанцией были даны сигналы пеленга.

Пролив Вилькицкого встретил первый караван неприветливо: в нем непрерывно дрейфовал мощный 9—10-балльный лед. Надвигавшийся с северо-востока густой туман вскоре совсем закрыл пролив. Видимость сократилась до 100—200 м. В таких условиях ледоколу с караваном продвигаться было крайне трудно.

В течение двух суток через каждые 30 минут мы давали ледоколу пеленг, ведя за ним непрерывное наблюдение. Радиоаппаратура работала безотказно.

Наш небольшой коллектив работал без отдыха.

Подача дополнительных метеоледовых сводок для штаба проводки не прекращалась. Навигация была в полном разгаре, караваны следовали один за другим. Но даже в такие горячие дни мы старались не отставать от жизни и ежедневно слушали трансляцию Диксона.

После прохода через пролив первого каравана судов была установлена радиосвязь с вновь открытой полярной станцией на острове Тыртова.

Дрейфующие тяжелые льды и частые густые туманы упорно не желали покидать район островов Гейберга. Основная масса льда заносилась в пролив северо-западными ветрами из Ледовитого океана.

К середине августа ледовые условия в проливе начали заметно улучшаться. Ветры с северо-западного направления изменились на юго-восточное, и пролив окончательно очистился от льда. Туманы стали редким явлением. Второй караван прошел на восток уже среди редкого мелкобитого льда.

К концу августа почти все суда, идущие на восток, прошли пролив Вилькицкого.

В течение всего месяца с островов Гейберга подавались без единого опоз-





В проливе Вилькицкого (август 1940 г.)

дания и пропуска гидрометеорологические сводки, как срочные, так и по запросам судов и штаба проводки.

Последним на восток в начале сентября шел ледокольный пароход «Дежнев». Началось уже заметное похолодание, появились туманы. В это время в проливе была совершенно чистая вода, но густые туманы мешали «Дежневу» нормально продвигаться. Как только он отошел от острова Русского, мы за ним установили непрерывное наблюдение и через каждые 30 минут подавали пеленги.

Закончился первый этап навигации 1940 г. Предстоял второй этап навигации: обслуживание судов при их возвращении на запад, в свои порты.

К этому времени запас дров у нас истощился, а в жилом помещении было уже холодно. Чтобы поддерживать в нем нормальную температуру, нужно было непрерывно топить печь.

Заниматься заготовкой дров во время круглосуточных судовых вахт я почти не мог. Механику Усачеву приходилось одному ежедневно ходить за полкилометра по камням за дровами. Но эти трудности, созданные природными условиями, не помешали нам выполнить взятые на себя обязательства.

Второй этап навигации проходил в более благоприятных условиях. Пролив совершенно очистился от льдов. Туманы бывали редко. Суда одно за другим проходили пролив, почти не запрашивая дополнительных сводок. Количество по-

летов значительно убавилось. Навигация заканчивалась.

Последним судном, которое должно было завершить навигацию, был «Дежнев», находившийся еще в районе мыса Челюскин.

Полярный день в этих широтах кончался. На острове выпал снег. Круглые сутки температура держалась ниже нуля.

К острову приближалось гидрографическое судно «Академик Шокальский», за которым установили круглосуточное наблюдение. Штормовая осенняя погода мешала ему нормально продвигаться через пролив на запад. Такие же наблюдения велись и за гидрографическим судном «Нерпа», находившимся у берегов Северной Земли.

По окончании навигации подвели итоги четырехмесячной работе в довольно тяжелых условиях на острове.

За время существования станции мы передали 352 метеорологические сводки срочных наблюдений и сводки по запросам авиации и судов. Это составляет 107% плана. Ледовых сводок дано 207, т. е. 139% плана.

За все время не было ни одного опоздания и пропуска наблюдений погоды в определенные сроки. Все запросы судов также выполнены в срок и без опозданий. Некоторым судам мы даже передавали ледовые сводки сверх их запросов, если, в зависимости от ледовой обстановки в данном районе, в этом встречалась надобность. Этим мы старались оказать посильную помощь капита-

нам судов, плавающих по точному графику.

При производстве гидрометеорологических и ледовых наблюдений у нас часто встречались трудности. Визуальные ледовые наблюдения с трех пунктов отнимали много времени, тем более что ходить приходилось все время по каменистой местности. Но эти трудности были преодолены, и все работы по научным наблюдениям выполнены и перевыполнены.

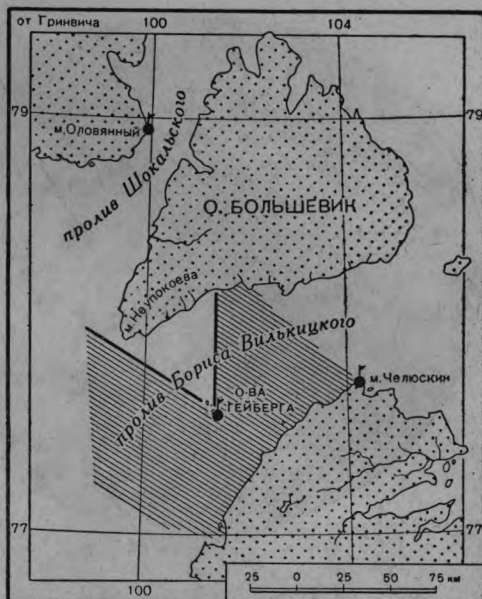
Научные приборы, радиостанция и электросиловое хозяйство работали безотказно.

Вся исходящая и входящая корреспонденция обработана. План по связям выполнен на 109%.

Еще в первые дни жизни на острове при пуске радиостанции обнаружился существенный недостаток: завезли силовую батарею, которая уже была в эксплуатации на Челюскине и плохо держала свою емкость. Во время навигации, когда объем работы значительно возрос, эта батарея нам могла сильно усложнить дело, так как ее пришлось бы часто заряжать. В июне батарея заряжалась малым зарядным током, а к концу месяца мы ее исправили, и она стала прекрасно держать емкость, несмотря на то что находилась в неотапливаемом помещении.

Тщательный уход и правильная эксплуатация дали положительные результаты. В самый разгар навигации, в августе, работа радиостанции по сравнению с июнем удвоилась, а расход электроэнергии сократился на 16 киловатт-часов. Экономлено 20 кг горючего. В течение трех месяцев работы по сравнению с июнем экономлено 35 киловатт-часов электроэнергии и около 50 кг горючего.

В ночь на 22 сентября прозвучали последние сигналы нашей радиостанции: «Всем, всем, всем! Сегодня, 21 сентября



Карта визуальных ледовых наблюдений с островов Гейберга

1940 г., в 21 час 30 минут полярная станция на островах Гейберга закончила свою работу».

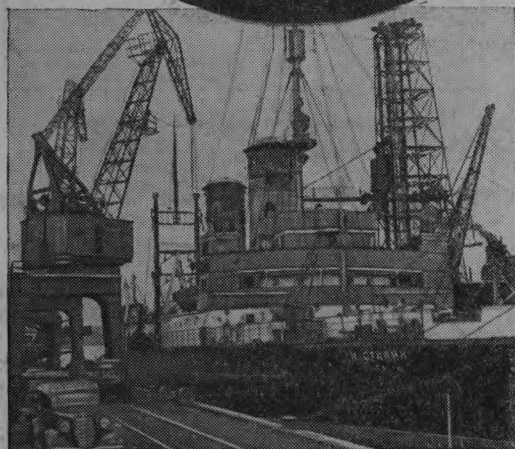
Все задания Управления полярных станций по обслуживанию навигации нами были выполнены.

Временная полярная станция на островах Гейберга, обслуживая метеоледовыми сводками, пеленгами и радиосвязью суда, идущие в одном из самых трудных участков Северного морского пути, вполне себя оправдала.



# НА СЕВЕРНОМ

Текст А. МИНЕЕВА



Ледокол «И. Сталин» под бункеровкой в Мурманском порту. Вверху — занятия музыкального кружка

Фото В. Кинеловского



Караван судов в море Лаптевых

Фото А. Смоленского

1940 год. Арктика. Великая Сталинская трасса живет полнокровной жизнью. Армия полярников борется за скорейшее осуществление решения XVIII съезда ВКП(б): «Превратить к концу третьей пятилетки Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль, обеспечивающую планомерную связь с Дальним Востоком».

От Мурманска до бухты Провидения ключом бьет людская энергия, с большевистским упорством преодолевающая все препятствия, которые коварная стихия расставила на пути к победе.

Полярные моряки ведут суда, груженные товарами, в далекие арктические порты. На рейдах Диксона, Тикси и Провидения стоят пароходы, облепленные баржами и лихтерами, на которые сгружаются привезенные грузы. Некоторые пароходы с лихтеров и барж берут уголь в бункера, чтобы обеспечить себе дальнейший путь среди льдов и туманов.

Обслуживают суда грузчики и механизмы до сложных машин типа Флусса включительно. Однако еще много мест в Арктике, где нет ни портов, ни причалов, ни механизации, а подходы к берегам часто бывают забиты льдом. На утлых шлюпках, на себе через лед, а иногда по пояс в ледяной воде матросы пароходов и люди полярных станций перетаскивают на берег мешок за мешком, ящик за ящиком.

Но, несмотря на тяжелый труд, люди кораблей и береговых поселений находят время и для отдыха и для развлечения. Звучат оркестры, демонстрируются кинокартины, устраиваются вечера самодеятельности. Полярники организуют шахматные турниры, физкультурные соревнования, катаются на коньках.

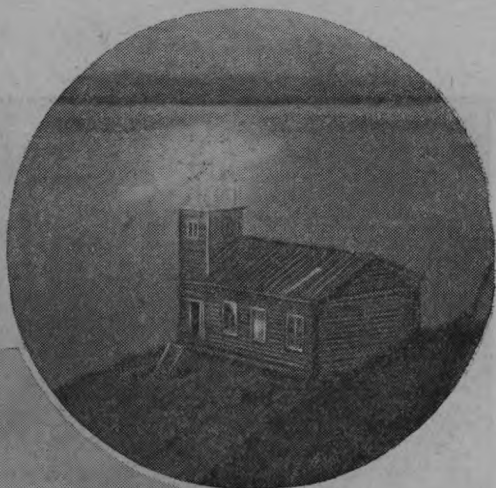
На берегу идет напряженная работа по изучению Арктики. Нужно взять от нее всё, что она может дать. В бухте Кожевникова бурильщики врезаются на тысячи метров в глубь земли, чтобы дать выход озерам нефти, таящимся глубоко под почвой. В бухте Угольной в мерзлоте идет бурение — тут будет арктический ми-



# МОРСКОМ ПУТИ

Электромаяк на трассе Северного морского пути

Фото А. Ключе

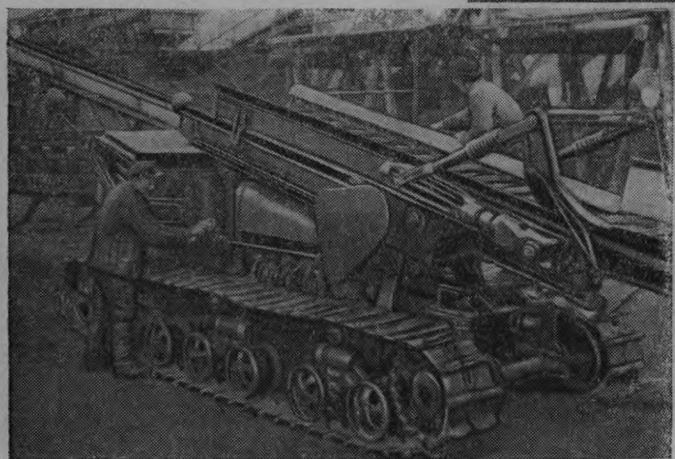


Разгрузка морских пароходов на рейде в бухте Тикси

Фото В. Кинеловского

миниатюрный Донбасс, который снабдит всю восточную Арктику высокосортным углем.

Зимой и летом полярники упорно изучают землю, воду и воздух Арктики. В воздух поднимаются самолеты, они указывают путь среди льдов караванам судов. Синоптики, метеорологи помогают самолетам обойти туманы, грозные фронты. Гидрологи изу-



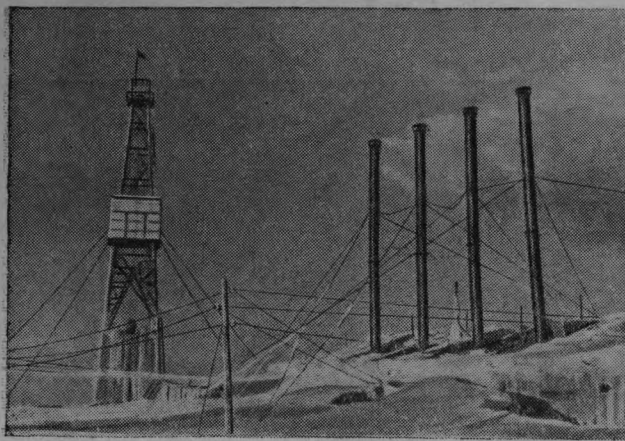
Морские суда в арктическом порту

Фото А. Ключе

В арктический порт привезли новую машину типа Флусса для погрузки угля

Фото В. Кинеловского

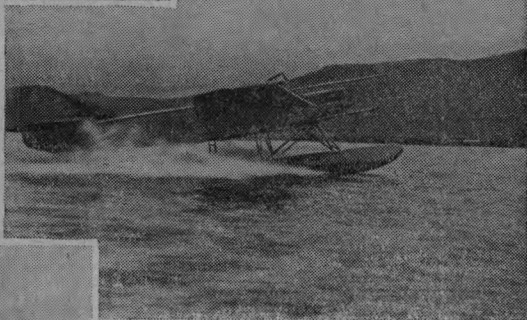
# НА СЕВЕРНОМ



Бухта Кожевникова. Здесь ищут нефть. Слева — ротор  
Фото В. Фроленко

чают течения, измеряют глубины. Геологи и топографы в тундре стремятся проникнуть в тайны земли.

В арктических поселках выращивают свежую зелень, а когда наступает полярная ночь, то над



Самолет прилетел в бухту Тикси  
Фото В. Кинеловского



Стереосъемочные работы на острове Врангеля  
Фото Громова

рассадами огурцов и салата горят тысячеваттные лампы, заливая зелень потоками света.

На воздухе, иногда в свирепую пургу, безустали крутятся длинные «руки» — крылья ветряков, давая яркий свет и тепло в жилье, теплицы и на маяки, чтобы осенней ночью не заплутались моряки.



Бухта Угольная. Двумя тракторами перевозят буровую вышку

Фото Старовойта

# МОРСКОМ ПУТИ

Безвозвратно ушло страшное прошлое, когда человек был одиноким и беспомощным перед лицом свирепой стихии. Теперь в Арктике созданы культурные поселки. Завоевания современной техники помогают полярникам успешно преодолевать арктические трудности.



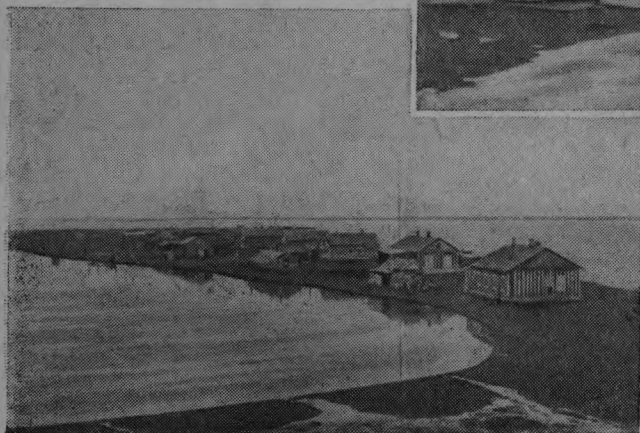
Летчик И.И. Черевичный на  
ледовой разведке (1940 г.)  
Фото В. Кинеловского



Полярная станция на мысе  
Шмидта



Перевозка грузов на по-  
лярную станцию острова  
Преображения  
Фото А. Смоленского



Поселок полярной станции на острове Врангеля  
Фото Громова



# НА СЕВЕРНОМ



Первомайский митинг на  
мысе Желания  
Фото А. Некрасова



Мыс Желания. По-  
лярники катаются на  
коньках  
Фото А. Некрасова



За сбором яиц на  
птичьем базаре островов  
Оранских  
Фото А. Некрасова



Мыс Желания. Смена лент на анемометре (прибор для  
измерения силы ветра)

Фото А. Некрасова



# МОРСКОМ ПУТИ

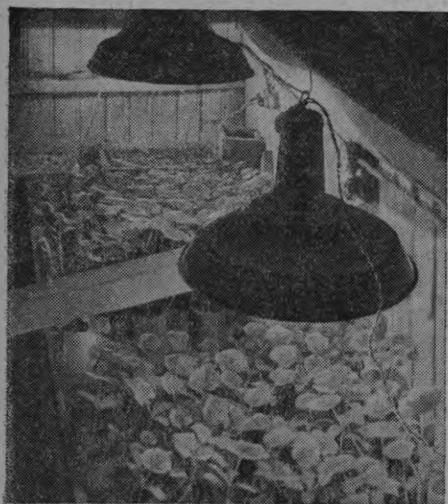


Старший синоптик—орденоносец Н. В. Шаццлло и синоптик ледового штаба А. Н. Петрова подготавливают на Диксоне прогноз погоды

Фото А. Гончарова

Остров Диксон. Гидролог А. Г. Дралкин у лунки проводит суточную гидрологическую станцию

Фото А. Гончарова



Механик А. И. Иванов сдает нормы ПВХО в машинном отделении радиоцентра Диксон

Фото А. Гончарова

В теплице на острове Диксон



Д. ЛЕВОНЕВСКИЙ и Р. МАРКОВ

## ЛЕДОКОЛ «ЕРМАК»

### Рождение идеи и постройка



«Ермак» — не только первый русский ледокол, но и вообще первый специальный корабль, выстроенный для борьбы со льдами Арктики. Небольшие ледоколы, существовавшие ранее, служили лишь для работы на больших озерах (в Амери-

ке) или для проводки судов к портам.

Идея постройки ледокола для применения его в Арктике впервые возникла у русского адмирала С. О. Макарова и осуществлена была по его проекту.

Мысль об исследовании Северного Ледовитого океана при помощи ледокола зародилась у Макарова еще в 1892 г. в связи с подготовкой экспедиции Ф. Нансена. Обмениваясь по этому поводу мнениями с Ф. Врангелем, Макаров однажды ему сказал:

«Я знаю, как можно достигнуть Северного полюса, но прошу вас об этом пока никому не говорить: надо построить ледокол такой силы, чтобы он мог ломать полярные льды. В восточной части Ледовитого океана нет льдов ледникового происхождения, а следовательно, ломать такой лед можно, нужно только построить ледокол достаточной силы. Это потребует миллионы, но это выполнимо...»<sup>1</sup>.

Однако к осуществлению своей идеи адмирал Макаров приступил лишь спустя пять лет — в 1897 г. В подробной докладной записке управляющему морским

министерством вице-адмиралу П. П. Тыртову Макаров изложил свои взгляды на применение ледоколов в Арктике.

«Полагаю, — писал Макаров, — что при содействии ледокола можно открыть правильные товарные рейсы с рекой Енисей, заставляя грузовые пароходы следовать за ледоколом. Также считаю возможным с ледоколом пройти к Северному полюсу и составить карты всех не описанных еще мест Северного Ледовитого океана...

...Полагаю, что содержание большого ледокола на Ледовитом океане может иметь и стратегическое значение, дав возможность нам при нужде передвинуть флот в Тихий океан кратчайшим и безопаснейшим в военном отношении путем»<sup>2</sup>.

Но Тыртов отнесся к проекту Макарова недоброжелательно и отказал ему в содействии морского министерства. Тогда Макаров, поняв, что заинтересовать русское правительство освоением Арктики не так-то легко, выдвинул на первый план значение ледокола для коммерческих целей, предложив использовать проектируемое судно для удлинения навигации к Петербургскому порту и для проводки судов в Карское море.

Пропагандируя свою идею публичными лекциями и в печати, Макаров сумел заинтересовать ею министерство торговли и промышленности в лице С. Витте, который впоследствии и помог ему добиться осуществления строительства ледокола. Большую роль в этом сыграл

<sup>1</sup> Ф. Ф. Врангель, Биография С. О. Макарова, т. II, стр. 221.

<sup>2</sup> Центр. госуд. воен.-морск. архив, фонд № 417, дело № 17060.

также русский ученый Менделеев, активно поддерживавший идею Макарова.

В конце 1897 г., по распоряжению С. Витте, была организована комиссия для выработки технических условий будущего ледокола. Для консультации был приглашен из Норвегии капитан Отто Свердруп, командовавший «Фрамом» во время экспедиции Нансена 1893—1896 гг.

В самом конце 1897 г. Макаров получил отпуск и отправился в Ньюкестль (Англия) для заключения договора на постройку ледокола с фирмой Армстронг—Витворт.

Строительство корабля подвигалось необыкновенно быстрыми темпами. Уже 29 октября следующего года ледокол был спущен на воду, а 5 февраля 1899 г., пройдя заводские испытания, вышел под русским флагом из Англии в Петербург. Кораблю дали название «Ермак» в честь покорителя Сибири казачьего атамана Ермака.

Ледокол «Ермак», стальное четырехпалубное судно с ледовым защитным поясом, имело четыре машины по 2,5 тыс. лош. сил каждая<sup>3</sup>. Три машины работали на три кормовых винта, четвертая — на носовой винт. По первоначальному предположению Макарова, носовой винт должен был размывать и разгонять льды перед носом корабля, облегчая таким образом продвижение ледокола. Фирма Армстронг, по договору, несла полную ответственность за прочность корпуса. Заказчику разрешилось, испытывая ледокол, с полного хода ударять носом и кормой в лед какой угодно толщины в любой части Ледовитого океана. В случае если корпус ледокола оказался бы слабым, завод обязался безвозмездно произвести нужную перестройку.

Три кормовые машины «Ермака» развивали скорость свыше 12 узлов. Запас угля в 3 тыс. т обеспечивал судну длительную работу во льдах, вдали от топливных баз.

Особое внимание уделил Макаров «непотопляемости» судна. С этой целью корабль был разделен десятью водонепроницаемыми переборками на отдельные отсеки.

Длина судна — 97,5 м<sup>4</sup>, наибольшая ширина — около 22 м, осадка с полным грузом достигает 7,75 м.

Первая памятная встреча со льдами произошла 1 марта 1899 г.<sup>5</sup> недалеко от Ревеля. Легко и свободно вошел «Ермак» во льды. Однако дальше дело по-

<sup>3</sup> В настоящее время «Ермак» имеет три машины по 3140 лош. сил каждая. Увеличение мощности машин произошло вследствие сохранения всех котлов при последующем демонтаже одной машины.

<sup>4</sup> Длина «Ермака», как и все остальные размеры, дана современная. До перестройки носовой части (см. ниже) корабль был несколько короче.



С. О. Макаров

шло труднее. Льды Финского залива оказались не столь податливыми. Тем не менее ледокол пробился к Кронштадту, где был встречен 4 марта 1899 г. огромной толпой народа.

Уже через четыре дня «Ермак» вышел в первый рейс на помощь 11 затертым во льдах пароходам.

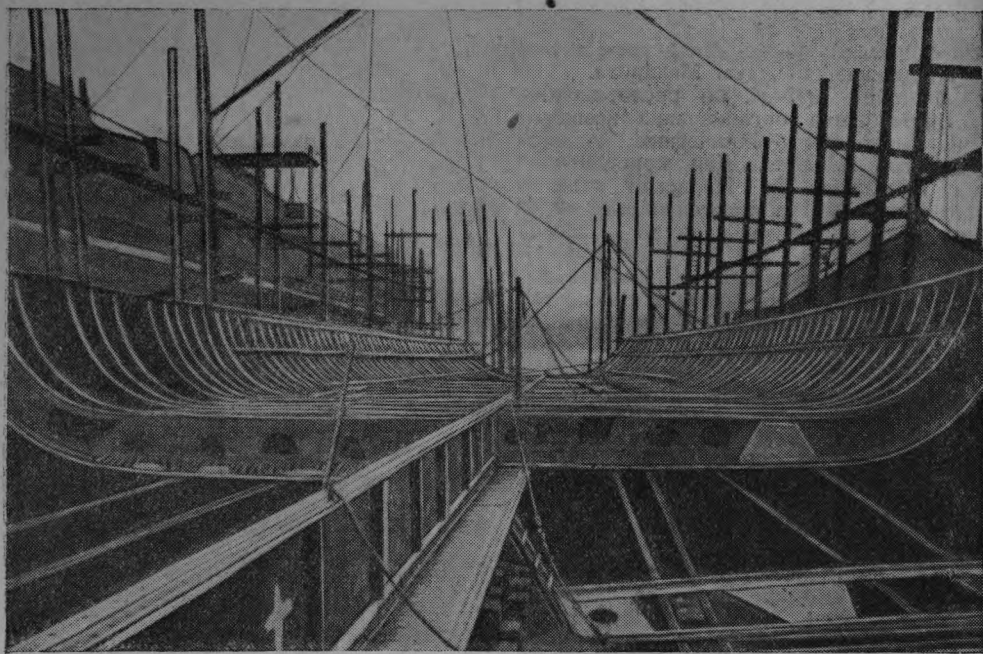
Работая во льдах Финского залива, «Ермак» в течение марта провел в Ревель 29 судов. Попутно Макаров наблюдал характер льдов, измерял их толщину и крепость.

4 апреля 1899 г. «Ермак» пришел в Петербург. Легко взламывая лед, ледокол приблизился к Николаевскому мосту. Толпы народа на набережных Невы устроили ледоколу и его творцу шумную овацию. Официальный мир в течение нескольких дней чествовал адмирала Макарова.

Но закончились пиршества, отгремели тосты, отзвучали речи, и «Ермак» перешел к будничной работе. Каждый день выходил корабль в море, скованное льдом, и одно за другим приводил в Петербургский порт прибывающие суда. Первым иностранным судном, которое вошло в Петербург под проводкой «Ермака», был пароход «Якобсон» с грузом апельсинов. Газеты с восторгом отмечали, что впервые в столь раннее время года в Петербург прибыли морем испанские апельсины.

<sup>5</sup> Все даты по 1917 г. приводятся по старому стилю. После 1917 г. — по новому.





Постройка ледокола «Ермак» (1898 г.)

После окончания первой зимней навигации в Финском заливе Макаров приступил к подготовке пробного рейса в Арктику. В этот период между Макаровым и Менделеевым, который был ранее приглашен для руководства научной частью экспедиции, произошла крупная размолвка, в результате которой Менделеев отказался от совместной работы с Макаровым. Отказ Менделеева от участия в экспедиции не мог, однако, повлиять на решение адмирала проводить научные работы во время пробного рейса.

Петербургские газеты в погоне за сенсацией сообщали, что «Ермак» уходит в прямой рейс на Владивосток. В связи с этим Макаров принужден был опубликовать маршрут своей экспедиции и категорически заявить, что «Ермак» отнюдь не пойдет по пути Норденшельда. Макаров писал:

«Если бы Норденшельд бросил свое маленькое судно и сошел с экипажем на берег, то его встретили бы, как героя. Если же я брошу «Ермак», то меня за это не поблагодарят. Людей, сошедших на берег в числе 20 человек, можно приютить и прокормить, но труднее сделать то же относительно 110 человек».

### Три арктических рейса

8 мая 1899 г. ледокол снялся с якоря в Кронштадте и отправился в свой первый арктический рейс. День ухода «Ермака» был известен только узкому кругу людей, поэтому торжественных проводов не было. Трудности предстоя-

щего плавания были Макарову хорошо известны, и он постарался отбыть как можно незаметнее.

Зайдя по дороге в Ньюкестль, где «Ермак» был поставлен в док для осмотра и мелкого ремонта, Макаров 29 мая снова вышел в море, держа курс на север.

В ночь на 8 июня у южной оконечности Шпицбергена капитан Васильев — первый командир «Ермака» — разбудил адмирала и сообщил ему, что ледокол подходит к кромке полярных льдов. В этот день Макаров записал в свой дневник:

«В 5 часов 40 минут утра мы вступили в лед, идя самым тихим ходом по направлению ветра. Первое впечатление было самое благоприятное: льдины раздвигались и легко пропускали своего гостя... Кормовая машина работала малым ходом при входе, но затем я постепенно довел ее до полного хода. Меня беспокоило лишь то, что удары льда о корпус вызывали тяжелое сотрясение даже на малом ходу...

...Картина ломки полярного льда была, воистину, величественна. Прошли около  $\frac{1}{4}$  мили от границы льдов, миновали вплотную один торос, который рассыпался при нашем приближении...»<sup>6</sup>.

Через некоторое время механик доложил, что набор и обшивки корпуса сильно вибрируют и что в некоторых местах показалась течь.

<sup>6</sup> С. О. Макаров, «Ермак» во льдах, СПб, 1901, стр. 250—251.



Однако при наружном осмотре «Ермака» не обнаружили никаких дефектов.

Прошли еще около двух миль. Течь усилилась. Тогда Макаров решил вернуться в Ньюкестль для укрепления корпуса ледокола.

14 июня «Ермак» вернулся в Ньюкестль и был поставлен в док. При осмотре обнаружилось, что одна из лопастей переднего винта была сломана. Кроме того, ослабили некоторые заклепки. Уже тогда Макаров пришел к заключению, что передний винт, удобный для работы в слабых льдах Балтики, оказался непригодным в арктических условиях. Макаров решил отказаться от переднего винта после повторных испытаний. 14 июля «Ермак» снова пошел на север.

До Шпицбергена ледокол шел по чистому океану. 25 июля при выходе из бухты Адвент показались первые льдины. Ледокол шел малым ходом, испытывая сильные сотрясения при каждом ударе о льды. К вечеру «Ермак» вошел в сплошные ледяные поля.

Пробираясь среди них, ледокол ударился о крупный торос. Ударом нос корабля отбросило влево, и «Ермак» остановился. Механик доложил, что в носовом отделении обнаружена течь и вода быстро прибывает. Всю ночь команда ледокола наводила пластырь на образовавшуюся пробойну. 26 июля удалось заделать пробойну мешками с паклей и откачать воду.

Несмотря на опасность, адмирал,

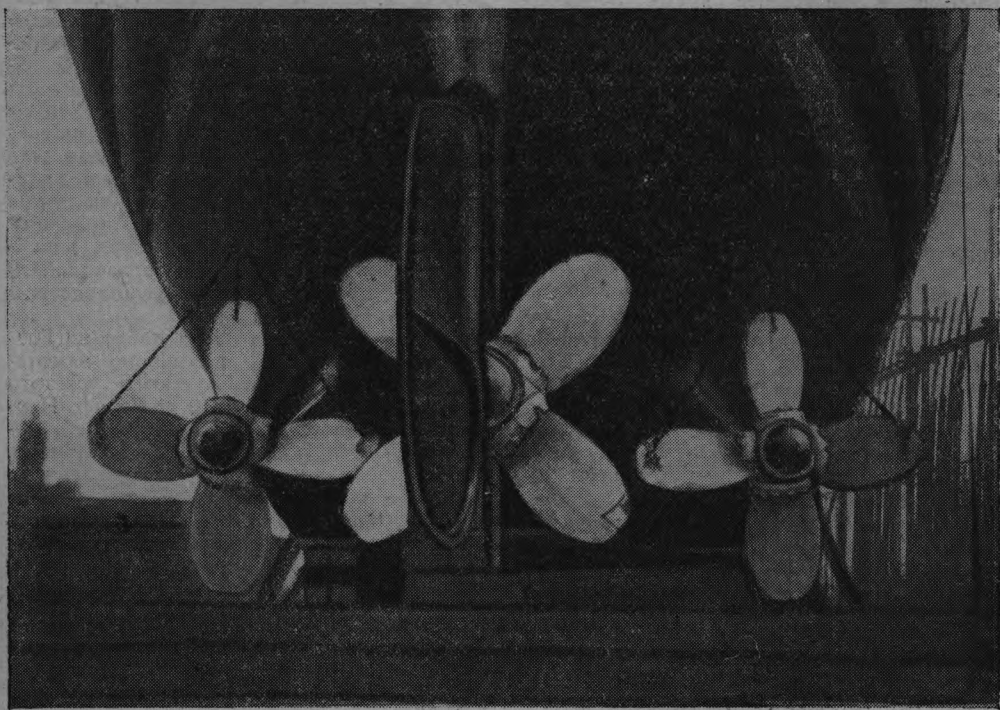
уверенный в прочности водонепроницаемых переборок, приказал двигаться дальше на север. В течение нескольких дней оставался «Ермак» во льдах. На борту проводились научные наблюдения и кинематографическая съемка работ «Ермака». Лишь 4 августа ледокол повернул на юг и 16 августа вошел в устье реки Тайна в Ньюкестле.

Сразу же по возвращении Макаров отправил С. Витте телеграмму, в которой сообщал о результатах пробного плавания.

Макаров писал, что «Ермак» оправдал все ожидания относительно возможности пробиваться сквозь льды, он разбивал торосы высотой 18, глубиной 42 фута и ледяные поля в 14 футов. Прошел около 230 миль полярным льдом, но при разбивании одного тороса получил пробойну ниже ледяного пояса, где корпус не был подкреплён. Пришлось отказаться от дальнейшего следования.

Это известие быстро облетело все газеты. Откровенность адмирала была воспринята всеми как признание поражения. Эта телеграмма давала в руки противников ледокола сильнейшее оружие, и они, конечно, не преминули им воспользоваться. В прессе и военноминистерских кругах начали травить Макарова, обвиняя его в неудачной разработке проекта и в безответственной трате государственных средств.

21 августа С. Витте под влиянием поднятой кампании писал Тыртову:



Кормовые винты ледокола «Ермак»



Ледокол «Ермак» подходит для оказания помощи к броненосцу «Генерал-адмирал Апраксин», севшему на камни у острова Гогланд (1900 г.)

«Признавая с своей стороны нужным иметь ближайшие сведения об обстоятельствах, вызвавших аварию, и о состоянии в настоящее время ледокола «Ермак» как в отношении корпуса, так и машины, я полагал бы послать в Нью-кестль особую комиссию из вполне компетентных для собирания сведений людей...»<sup>7</sup>.

Председателем комиссии был назначен злейший враг Макарова — адмирал Бирилев, который срочно выехал в Англию. Нечего и говорить, что заключение Бирилева отнюдь не было в пользу Макарова. Оно гласило:

«...Каждый раз, как ледокол «Ермак» встречался или будет встречаться с полярными льдами, получались и будут получаться более или менее серьезные и тождественные аварии, что происходит как от конструктивных недостатков ледокола, так и от недостаточно тщательного производства кораблестроительных работ на этом судне...»

«...Ледокол «Ермак» как судно, назначенное для борьбы с полярными льдами, непригодно, по общей слабости корпуса и по полной своей неспособности к этому роду деятельности...»<sup>8</sup>.

Но Макарова не так-то легко было сбить с позиции. В соответствии с дого-

вором, фирма произвела ремонт поврежденных и приступила к разработке проекта Макарова по изменению формы носа ледокола, которое вызывалось удалением переднего винта. Тем временем «Ермак» вернулся в Кронштадт и приступил к работе по проводке судов в Финском заливе.

Навигация 1900 г. снова укрепила престиж «Ермака». Он легко проводил суда через льды Финского залива. Но решающей по поднятию престижа ледокола оказалась операция по спасению броненосца «Генерал-адмирал Апраксин», который во время снежной бури наскочил на береговые камни у Гогланда. Эти операции проводились под руководством капитана Васильева.

Во время спасательных работ на Гогланде впервые было применено замечательное изобретение русского ученого Попова — беспроволочный телеграф. Первой в России официальной депешей, переданной с помощью аппарата Попова, была телеграмма начальника главного морского штаба Авелана на имя командира ледокола «Ермак». Переданная 24 января 1900 г. телеграмма гласила: «Около Лавенсори оторвало льдину с рыбаками, окажите помощь». Телеграмма была отчетливо принята на Гогланде. Получив первый в истории приказ по радиотелеграфу, «Ермак» ушел на спасение рыбаков, а затем снова вернулся на Гогланд.

В течение января, февраля и марта 1900 г. команда «Ермака» совместно с командой броненосца пытались снять бро-

<sup>7</sup> Центр. гос. воен.-морск. архив, фонд № 417, дело № 19044.

<sup>8</sup> Архив народного хозяйства, фонд отдела торговли и мореплавания, дело № 5243.

носец с камней и отбуксировать его в безопасную гавань до наступления ледохода. 11 апреля, наконец, «Ермак» вывел броненосец на чистую воду. Это было важным событием. «Генерал-адмирал Апраксин» стоимостью в 4,5 млн. рублей был спасен исключительно благодаря «Ермаку». Никакой другой корабль не смог бы оказать броненосцу помощи в зимнее время.

Закончив спасательные работы, «Ермак» ушел в Англию для капитальной перестройки. 5 мая он пришвартовался в Ньюкестльских верфях. Носовая часть «Ермака» была на заводе отрезана, и вместо нее к ледоколу приделали новый нос — иной, более удлиненной формы. Передний винт и машина, работавшая на него, были убраны.

Ледокол получил дополнительные крепления.

В Петербурге тем временем решался вопрос о дальнейшей судьбе ледокола. Макаров очень настойчиво доказывал необходимость испытать перестроенный ледокол в арктических условиях и настаивал на выходе «Ермака» в арктический рейс еще в этом же году. Предложение Макарова было отвергнуто. Никакие возражения и доводы адмирала не помогли. Но и независимо от этого арктические испытания не могли бы состояться в 1900 г.: ледокол был отремонтирован лишь в январе 1901 г. По пути в Петербург ледокол опробовал свой новый нос во льдах Балтики. Испытания показали прекрасные результаты. Несмотря на уменьшение общей мощности машин, «Ермак» теперь лучше пробивался через льды, чем при старой конструкции носовой части.

После зимней навигации 1901 г., во время которой «Ермак» успешно проводил суда через Финский залив, адмирал Макаров в чрезвычайно острой форме поставил перед Витте вопрос о разрешении ему арктического рейса.

Несмотря на всеобщее противодействие, Витте был вынужден согласиться. 4 мая он доложил царю о предложении Макарова. Решение царя министр сформулировал следующим образом:

«...возложить на вице-адмирала Макарова поручение исследовать летом настоящего года на ледоколе «Ермак» путь по северную сторону Новой Земли и одновременно произвести определение западного берега этого острова...»<sup>9</sup>.

Настойчивость Макарова победила. Арктическая экспедиция, хотя и с весьма

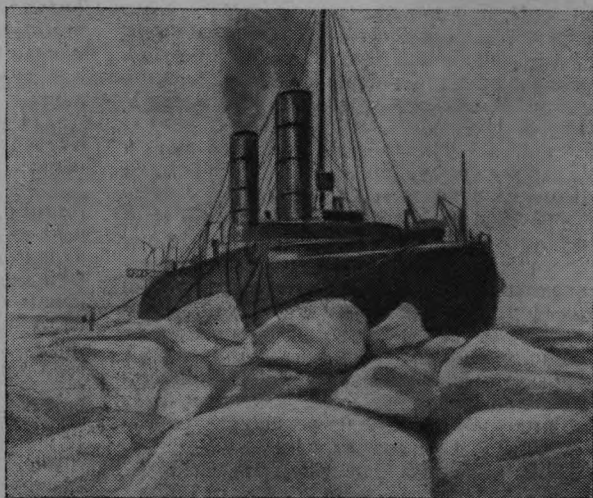
скромными задачами, все-таки была разрешена.

27 мая 1901 г. «Ермак» вышел из Ньюкестля в Тромсе для дальнейшего следования к Шпицбергену и Новой Земле. На «Ермаке» находилась экспедиция Академии Наук по градусному измерению. Доставив экспедицию на Шпицберген, «Ермак» вернулся обратно в Тромсе, куда 17 июня прибыл Макаров. 21 июня ледокол вышел к Новой Земле. Уже через четыре дня ледокол вступил в сплошной лед, сильно затруднявший его продвижение, а 8 июля застрял в тяжелых льдах. Из них он смог выбраться только в конце июля. Напор льдов был настолько силен, что Макаров опасался за целостность корпуса ледокола. Лишь перемена направления ветра помогла «Ермаку» вырваться из ледового плена и продолжать свой путь. Пройдя далее на север, ледокол достиг мыса Нассау. Однако льды помешали «Ермаку» обойти Новую Землю с севера. «Ермак» пошел к Земле Франца-Иосифа и 2 августа снова вернулся к Новой Земле.

Северная часть Новой Земли была в это лето обложена тяжелыми льдами, помешавшими «Ермаку» пройти вокруг мыса Желания в Карское море.

Третий рейс «Ермака» расценили в Петербурге как новую неудачу адмирала Макарова. Ледоколу не удалось пройти в Карское море, не удалось даже достигнуть северной оконечности Новой Земли. Всю осень заседали разные комиссии, стремясь найти в поступках Макарова нерадивость и злой умысел. Результат деятельности этих комиссий не замедлил сказаться. 13 октября 1901 г. морское министерство получило из министерства финансов следующее письмо:

«...Государь император по всеподданнейшему докладу министра финансов о дальнейшей эксплуатации ледокола «Ер-



Ледокол «Ермак» в тяжелых льдах (1901 г.)

<sup>9</sup> Центр. гос. воен.-морск. архив, фонд С. О. Макарова, дело № 83.



мак» 6 октября сего года высочайше повелеть соизволил: 1) ограничить деятельность ледокола «Ермак» проводкою судов в портах Балтийского моря и 2) передать ледокол в ведение Комитета по портовым делам, с освобождением вице-адмирала Макарова от лежащих на нем ныне обязанностей по отношению к опытным плаваниям во льдах, и ближайшее заведывание работами ледокола возложить на Отдел Торгового Мореплавания»<sup>10</sup>.

Так была на долгие годы похоронена замечательная идея адмирала Макарова об освоении Северного морского пути при помощи ледокола.

### **В Балтийском море**

Прекрасное судно, специально снаряженное для полярных плаваний, вооруженное мощными двигателями, воплотившее в себе самые передовые достижения в области судостроения, было поставлено на проводку пароходов в Финском заливе. С 1902 г. «Ермак» работает как портовый ледокол, помогая в зимнее время мореплаванию в Балтийском море. Он проводит суда в Петербург и Ревель, открывая им доступ в Финский залив в самые суровые зимние месяцы. Макаров еще пытается использовать свое детище для арктических экспедиций, но ему не удается добиться на это согласия. Географическое общество, куда обратился Макаров, отказало ему в поддержке, и «Ермак» продолжал свою работу в Финском заливе вплоть до 1905 г.

31 марта 1904 г., во время русско-японской войны, взорвался, наскочив на мину, броненосец «Петропавловск», на борту которого находился адмирал Макаров. После смерти строителя «Ермака» дело Макарова продолжал Менделеев. Гибель русского флота под Цусимой напомнила Менделееву мысль Макарова о проводке эскадры на восток Северным морским путем.

«...Если бы хоть десятая доля того, — писал Менделеев, — что потеряно при Цусиме, было затрачено на достижение полюса, эскадра наша, вероятно, пришла бы во Владивосток, минуя и Немецкое море и Цусиму»<sup>11</sup>.

Однако Менделееву, так же как и Макарову, не удалось добиться посылки «Ермака» в арктические воды.

В 1904 г. «Ермак» работал на проводке через льды Балтийского моря тихоокеанской эскадры адмирала Рожественского. В октябре произошел нелепый инцидент: адмирал Рожественский, предполагая со стороны командира «Ермака» преднамеренное неисполнение приказа, открыл огонь по ледоколу. По этому поводу в эскадре Рожественского была сложена насмешливая частушка:

«Мы у Скагена стояли,  
Чуть «Ермак» не расстреляли...»

<sup>10</sup> Центр. гос. воен.-морск. архив, фонд № 417, дело № 22475.

<sup>11</sup> Д. Менделеев, К познанию России.

В начале 1905 г. «Ермак» проводил через Балтику караван судов эскадры Небогатова. Закончив эту работу и вернувшись в Кронштадт, «Ермак» получил новое задание: военное ведомство и министерство путей сообщения решили послать суда с грузом строительных материалов для Сибирской железной дороги к устью Енисея. «Ермак» должен был сопровождать караван и провести его через новоземельские проливы и Карское море к острову Диксон. Таким образом, то, чего не могли добиться Макаров и Менделеев во имя науки, решилось само собой в военное время.

16 июля 1905 г. «Ермак» вышел из Кронштадта в свой четвертый арктический рейс. Соединившись в Екатерининской гавани с 25 судами экспедиции, «Ермак» повел караван к Югорскому Шару. Небольшой гидрографический пароход «Пахтусов» указывал путь «Ермаку». Однако изученность пролива в ту пору была очень слабая. Маневрируя в Югорском Шаре, «Ермак» ударился о подводный риф. Удар был настолько сильным, что у ледокола сломалась стенга. Немедленно был дан задний ход, но корабль не трогался с места. Начали облегчать ледокол. После того как выгрузили 1 тыс. т угля, «Ермак» 20 августа, дождавшись прилива, сошел с камня. Командир ледокола предложил свои услуги для дальнейшей проводки судов, но ему в этом было отказано. 21 августа пролив и прилежащая к нему часть Карского моря освободились от льда. Воспользовавшись этим, весь караван самостоятельно ушел на восток, а «Ермак» повернул обратно к Екатерининской гавани.

Так неудачно закончился и четвертый арктический рейс «Ермака». Решающую роль в неудачах «Ермака» сыграло, несомненно, отсутствие опыта в борьбе со льдами даже у таких прекрасных моряков, каким был адмирал Макаров. Только через 30 лет «Ермаку» удалось реабилитировать себя и доказать, что идеи, высказанные талантливым строителем ледокола, были совершенно правильными.

11 сентября 1905 г. «Ермак» покинул Екатерининскую гавань и пошел в Нью-кестль для ремонта. В связи с революционными событиями, происходившими в России, среди команды «Ермака» тоже началось революционное брожение. Пока ледокол стоял в Ньюкестле, капитан Фельман, договорившись с русским консулом, арестовал пять моряков из состава экипажа «Ермака» и отправил их в Россию. Забастовка на ледоколе была сорвана. 11 декабря «Ермак» ушел в Россию.

Последующие годы «Ермак» снова проводил суда через льды Финского залива. Итоги его работы были подведены 21 февраля 1909 г. при праздновании десятилетнего юбилея ледокола. За десять лет «Ермак» провел через льды Финского залива 618 судов.

Чтобы лучше представить себе объем работы, выполняемой «Ермаком» за одну зимнюю навигацию, приведем некоторые цифровые данные. В 1911 г. «Ермак» сделал 5130 миль, из них пройдено открытой водой 2721 миля и во льдах 2409 миль. В 1912 г. «Ермак» прошел 4545 миль, из них во льдах — около 3 тыс. миль.

24 июля 1913 г. в Кронштадте состоялось открытие памятника адмиралу Макарову. Для участия в торжестве в Кронштадт прибыл «Ермак». Капитан ледокола возложил на памятник Макарову венки от команды «Ермака».

Наступила война 1914 г. 21 ноября «Ермак» был передан военно-морскому ведомству. Он должен был подготавливать фарватер во льдах для боевых судов и проводить тралы. Кроме того, «Ермак» выполнял ряд заданий по перевозке военных грузов, совершая зимние рейсы в зону военных операций. С помощью «Ермака» всю зиму поддерживались регулярные рейсы Петроград—Гельсингфорс—Ревель.

В 1916 г. на корабле начинается революционное брожение. Во время летней стоянки в Кронштадте на «Ермаке» были обнаружены антивоенные листовки. 4 марта 1917 г., когда «Ермак» пришел в Гельсингфорс, команда узнала о Февральской революции. Вскоре на ледоколе была организована крепкая большевистская группа, проводившая подпольную революционную работу на корабле.

В день Октябрьской революции «Ермак» стоял в Кронштадте. Часть команды, вооруженная большевиками, выехала в Петроград, где несла вахту по охране мостов. Для ледокола, как и для всего русского флота, началась новая жизнь, насыщенная революционной борьбой за власть Советов.

### ***„Ледовый поход“ и дальнейшая работа „Ермака“ в Балтийском море***

Германская армия подступала к Ревелю. Город готовился к эвакуации. С ночи 25 февраля 1918 г. советский военный флот выстроился на рейде. В гавани оставался только крейсер «Адмирал Макаров», который огнем своих пушек должен был прикрыть уход судов из Ревеля в случае немецкой оккупации. Утром в гавань ворвались немецкие мотоциклисты. Советские военные суда, обстреливая немецкие части, вышли под водительством ледокола «Ермак» и «Тармо» в Гельсингфорс. Под обстрелом немецких самолетов «Ермак» проводил ревельскую эскадру в Гельсингфорс. Но и Гельсингфорс не был надежной базой для советского флота. Белофинны готовили наступление против Советского Союза, и советский флот, сконцентрированный в Гельсингфорсе, необходимо было срочно эвакуировать в Кронштадт, под защиту

крепостных пушек. Однако провести флот через замерзший Финский залив было делом нелегким. Капитан «Ермака» Гасабов, бежавший впоследствии в Эстонию, получил распоряжение содействовать переводу военного флота из Гельсингфорса в Кронштадт. Гасабов пытался доказать, что провести военные корабли за «Ермаком» через льды Финского залива невозможно и что такой поход может привести к гибели всего военного флота. Однако Гасабова не слушали. Флот надо было спасать, и эта почетная задача в основном была возложена на «Ермак».

12 марта 1918 г. «Ермак» вышел из Гельсингфорса, ведя за собой первый отряд линейных кораблей и крейсеров. Преодолевая тяжелые льды, «Ермак» привел 17 марта все корабли в Кронштадт. Переход в 180 миль занял пять суток. Несмотря на трудности, встреченные в пути, корабли не получили значительных повреждений.

Положение в Финляндии осложнялось. Белофинны наступали. В двадцатых числах был занят Таммерфорс. Медлить с выводом флота из Гельсингфорса было невозможно, так как белофинны могли захватить всю оставшуюся эскадру. Ледокол «Волынец», помогавший в ледовом походе «Ермаку», изменил и перешел к белым. В распоряжении командования остался только один «Ермак», который находился в то время в Кронштадте.

29 марта ледокол вышел навстречу второму каравану. 30 марта ледокол пробился к Гельсингфорсу и вывел оттуда следующий отряд военных кораблей. Под огнем белофиннов «Ермак» с трудом пробивал эскадре дорогу через льды. 1 апреля второй отряд тоже уже был в Кронштадте. В это время немцам удалось высадить десант в Ганге. Десантный отряд должен был занять Гельсингфорс и помешать уходу русского флота в Кронштадт. Теперь дело решали уже не дни, а часы. 5 апреля началась эвакуация главных сил флота из Гельсингфорса. Ожидать возвращения «Ермака» не было времени. Слабые портовые ледоколы «Силач» и «г. Ревель», находившиеся в распоряжении командования флота, пошли впереди эскадры, едва, пробиваясь сквозь льды Финского залива.

«Ермак» срочно вышел навстречу каравану. Небольшими группами проводил «Ермак» корабли к Кронштадту. 12 апреля из Гельсингфорса вышел последний караван. Эти корабли уходили уже тогда, когда в окрестностях города шел бой. Ледоколу приходилось не только проламывать канал во льду, но и протаскивать на буксире через торосы миноносцы и транспорты, у которых гнулись форштевни и ломались винты. 15 апреля началось движение льда. Двигающийся лед представлял еще большую угрозу для военных кораблей, чем торо-

сы. Люди на «Ермаке» сутками не ложились спать. У них нехватало времени даже для еды. Корабль и экипаж напрягали все свои силы. 18 апреля последний караван военных и торговых кораблей благополучно прибыл в Кронштадт.

Так завершился этот легендарный, единственный в истории флотов всего мира «ледовый поход». Ни одно судно не было потеряно в пути, и в этом несомненная заслуга ледокола «Ермак».

За время «ледового похода» было проведено из Гельсингфорса в Кронштадт 6 линкоров, 5 крейсеров, 54 эсминца, 12 подводных лодок — всего более 200 кораблей общей стоимостью 500 млн. золотых рублей. За самоотверженную работу команда ледокола «Ермак» была награждена ВЦИКом Боевым Красным Знаменем.

После «ледового похода» «Ермак» стал на ремонт, который производился силами самой команды — сначала в Петрограде, а потом в кронштадтском доке. В течение всей зимы 1918/19 г. тянулся ремонт. Часть команды «Ермака», организованная в боевые и продовольственные отряды, разбрелась по всей стране.

Летом 1919 г. большинство команды «Ермака» было на фронтах. Ермаковцы сражались в первом береговом отряде на карельском фронте и в экспедиционном отряде Балтфлота. 30 ермаковцев участвовали в подавлении контрреволюционного восстания дезертиров на станции Дедовичи. Осенью 1919 г., при наступлении Юденича, ермаковцы сражались во втором боевом отряде добровольцев Мортрана, несли службу по охране Смольного, вокзалов Петрограда. Затем отряд ермаковцев находился в резерве, квартируя в Колпине и в Детском Селе.

Ремонт, произведенный самими ермаковцами, не мог обеспечить нормальной работы «Ермака». Поэтому в конце 1919 г. Балтийскому заводу было поручено капитально отремонтировать «Ермак», необходимый для проводки коммерческих и военных судов к Петрограду. Когда на заводе нехватало опытных слесарей, команда «Ермака» добровольно выходила на работу в цех. В условиях разрухи народного хозяйства ремонт ледокола «Ермак» затянулся на целый год. Часть ермаковцев была мобилизована в армию, часть ушла добровольцами в отряд Мортрана и продовольственные отряды. Оставшиеся ермаковцы работали по ремонту ледокола в качестве рабочих Балтийского завода.

Первые два месяца 1921 г. «Ермак», выйдя из ремонта, стоял в Кронштадте в полном бездействии из-за отсутствия топлива. На ледоколе оставалось всего лишь двадцать человек.

В марте вступившее на путь измены командование кронштадтской крепости потребовало за несколько дней до мятежа, чтобы ледокол «Ермак» вышел околоть лед вокруг Кронштадта. Руководители мятежа совершенно основатель-

но предполагали, что при наличии свободной воды вокруг острова подступы к крепости будут значительно затруднены. Этот предательский приказ не был выполнен «Ермаком», что сберегло много жизней красных бойцов.

После подавления кронштадтского мятежа «Ермак» первым пришел в Кронштадт и привел за собой транспорт «Лейтенант Шмидт» с углем и продовольствием. За своевременное снабжение Кронштадта команда ледокола «Ермак» получила благодарность в приказе от командующего Балтфлотом.

В зимнюю навигацию 1921/22 г. в Балтийском море появились первые zahraniчные суда. 15 декабря «Ермак» вышел в море для проводки судов в Петроградский порт. Первые рейсы «Ермака» были очень короткие, лишь в пределах Финского залива. Вот как старый ермаковец Н. Есин описывает эти плавания:

«Весь Финский залив был заминирован. Мины клали все — и мы, и немцы, и англичане. Лед срывал якоря, и зажатые льдом суда неслись на минные поля. Вот в таких-то условиях «Ермак» начал проводку судов, лазая за ними на минные поля, спасая их от гибели. Часто с наглухо задраенными водонепроницаемыми люками и дверьми, готовый ежеминутно взорваться, пробирался «Ермак» по минным полям к унесенным пароходам...»<sup>12</sup>.

Вскоре рейсы «Ермака» удлинлись, так как ледокол был приглашен эстонским правительством в Ревель для проводки американских транспортов с продовольствием. Всю зиму «Ермак» проводил транспорты с зерном для голодающего Поволжья. 14 транспортов с пшеницей, 2 транспорта с другим хлебным грузом были доставлены «Ермаком» в Петроград.

1 декабря 1922 г. началась первая советская зимняя навигация в Петроградском порту. Советское правительство предложило торговому порту обеспечить растущий товарооборот между Петроградом и портами Западной Европы. С 1 декабря 1922 г. по 20 мая 1923 г. в Петроградский порт было проведено около 100 иностранных и советских пароходов. Решающую роль в этих операциях сыграл ледокол «Ермак».

Все последующие годы «Ермак» работает в Финском заливе, обеспечивая зимнюю навигацию к Ленинградскому порту. В 1929 г. между Советским Союзом и правительством Германии был подписан договор о предоставлении ледокола «Ермак» в распоряжение Гамбургского синдиката судовладельцев. Чрезвычайно суровая зима 1929 г. сковала льдами все Балтийское море, Данцигскую и Кильскую бухты и даже датские

<sup>12</sup> Рукопись воспоминаний Н. Есина, фонд «Ледовый поход» Военно-морского музея.



проливы. Немцы обязались по договору уплатить за фрахт ледоколов «Ермак» и «Трувор» по 100 тыс. марок за каждую неделю.

22 февраля капитан ледокола Пономарев получил приказ о выходе в море. В течение суток на ледокол были погружены продовольствие и уголь, и на следующий день «Ермак» вышел в Германию, где ему предстояло освободить из ледовых пут около ста застрявших торговых пароходов.

Уже по пути в Германию «Ермак» освободил несколько кораблей и 6 марта пришел с ними в Киль. Освободив Кильскую бухту от льда, он повел караван судов в Варнемюнде. 12 марта ледокол освободил зажатые льдом пароходы, которые в течение 40 дней дрейфовали в Балтийском море, и затем под проводкой немецких лоцманов вошел в Кильский канал. 90 км набережной Кильского канала были усеяны толпами народа, приветствовавшими советский ледокол. 19 марта «Ермак» закончил работу в Германии и 26 марта вышел в Ленинград. Но уже на следующий день вечером капитан «Ермака» получил немецкое радио с просьбой оказать помощь 18 затертым пароходам в районе Пилау. «Ермак» снова вернулся в Германию и, успешно проведя все пароходы в Пилау, 7 апреля вышел наконец в родной порт.

Летом 1929 г. советское правительство решило более широко организовать Карскую экспедицию. Прошлогодний опыт ледокола «Красин», оказавшего помощь экспедиции Нобиле к северу от Шпицбергена, доказал, что линейный ледокол является мощным орудием для борьбы с арктическими льдами. Поэтому в навигацию 1929 г. решено было поставить во главе каравана один из двух ледоколов — «Красин» или «Ермак». При обсуждении этого вопроса многие специалисты высказывались за посылку «Ермака» как более экономного. Однако победителем на этом «конкурсе» оказался более мощный «Красин». «Ермаку» опять не удалось показать себя на работе в Арктике. Простояв все лето в порту, «Ермак» 30 декабря приступил к привычной проводке судов в Финском заливе.

Еще четыре навигации проработал «Ермак» в Балтийском море. В 1932 г. ледокол работал на проводке судов в Таллин.

В 1934 г. ледокол «Красин» был, по распоряжению правительства, отправлен в Восточный сектор Арктики для оказания помощи челюскинцам. Уход «Красина» на восток оголил Западный сектор Северного морского пути. В том же году ледокол «Ермак» перешел из ведения Наркомвода в ведение Главсевморпути. Теперь перед ледоколом встали новые задачи, о выполнении которых мечтал его строитель адмирал Макаров. Осуществить эту мечту оказалось возможным лишь в советское время.

## Снова в Арктике

30 июня 1934 г. «Ермак» впервые после тридцатилетнего перерыва вышел в арктическое плавание для проводки судов Карской экспедиции. Прибыв в Мурманск, ледокол 14 июля вышел на сближение с караваном и 29 июля уже прибыл со всеми судами на Диксон. С Диксона предстояла дальнейшая проводка кораблей на восток, к устью Лены, вокруг мыса Челюскин. В течение августа «Ермак» работал в проливе Вилькицкого и затем снова вышел к Югорскому Шару. В начале октября ледокол работал в Енисейском заливе и лишь 11 октября ушел в Баренцево море во главе последнего каравана, следовавшего на запад.

Прибыв 28 октября в Ленинград, «Ермак» снова приступил к привычной работе. Всю зиму он обслуживал Ленинградский порт.

В следующем, 1935 г. «Ермак» вышел в арктический рейс 10 июля. Произведя ледовую разведку в западной и средней частях Карского моря, ледокол провел первые семь пароходов к Диксону, а 1 августа вышел далее на восток. В архипелаге Норденшельда он встретил караван судов и провел их через пролив Вилькицкого. Затем, вернувшись на запад, «Ермак» принял второй караван от ледореза «Литке» и снова провел его в море Лаптевых. 20 августа ледокол встретил идущие с востока сквозным рейсом на запад «Анадырь» и «Сталинград», которые провел вокруг мыса Челюскин в Карское море. 5 сентября «Ермак» подошел к острову Гансена и установил на нем опознавательный знак, а через три дня такой же знак был установлен и на мысе Вега. Зайдя на обратном пути на Диксон, «Ермак» 26 сентября закончил арктическую навигацию и ушел в Мурманск. 1 ноября «Ермак» пришвартовался к набережной Васильевского острова в Ленинграде.

Третья арктическая навигация «Ермака» началась 30 июня 1936 г. Проведя суда в Карское море, «Ермак» встретил «Седова», с которого был принят самолет для ледовой разведки. В это время в проливе Шокальского дрейфовал затертый льдами ледокольный пароход «Сибиряков». Погрузив в архипелаге Норденшельда уголь, «Ермак» пошел на помощь «Сибирякову» и привел его на Диксон. 24 сентября «Ермак» закончил арктическую навигацию, проведя более 30 кораблей через пролив Вилькицкого. За это время ледокол прошел во льдах и по свободной воде около 7 тыс. миль.

На обратном пути в Ленинград капитан «Ермака» В. И. Воронин получил известие, что теплоход «Балхаш» терпит бедствие в Северном море. Подойдя в сильный шторм к бедствующему судну, ледокол взял его на буксир и привел в Амстердам. В Ленинград ледокол вернулся 7 ноября.



*Ледокол «Ермак» в Карском море (1938 г.)*

В арктическую навигацию 1937 г. «Ермак» успешно проводил суда Карской экспедиции и совершил рейс в море Лаптевых. В том году весь арктический флот Советского Союза оказался затертым во льдах. «Ермак» был единственным судном, избежавшим ледового плена. Поэтому, когда в феврале следующего года пришлось организовать экспедицию для снятия папанинцев с дрейфующей льдины, из Мурманска могли быть отправлены на помощь папанинцам только слабые ледоколы — «Мурман» и «Таймыр». На помощь им из Ленинграда вышел 9 февраля 1938 г. «Ермак».

В Гренландском море «Ермак» встретился с «Мурманом» и «Таймыром», на которых находились снятые со льдины папанинцы. Три корабля стояли вместе всего лишь два часа. Затем Папанин, Кренкель, Федоров и Ширшов перешли на борт «Ермака». «Таймыр» и «Мурман» направились в Мурманск, а «Ермак» двинулся к берегам Исландии, где был бот «Мурманец», проводивший ранее ледовую разведку для ледоколов. «Мурманец» находился в тяжелых льдах и не мог самостоятельно добраться до советского порта. 25 февраля «Ермак» встретился с «Мурманцем» и, взяв его на буксир, повел за собой.

Труден был обратный путь «Ермака». В море свирепствовал шторм, а буксируемый «Мурманец» затруднял движение ледокола. 30 февраля «Ермак» бросил якорь у города Копервик (Норвегия).

При входе в Финский залив «Ермак»

снова встретился со льдами. Топлива было в обрез. Пришлось свернуть в Таллин, чтобы погрузить там уголь.

Население Таллина восторженно приветствовало папанинцев и ледокол «Ермак», хорошо знакомый им еще с дореволюционного времени, когда он бывал здесь частым гостем. Через два дня «Ермак» прибыл в Ленинград, где ему была устроена торжественная встреча.

Указом Президиума Верховного Совета СССР за отличное выполнение правительственного задания по снятию персонала дрейфующей станции «Северный полюс» некоторые члены экипажа ледокола «Ермак» были награждены орденами.

11 мая ледокол снова ушел в Мурманск. Ему предстояла в этом году большая работа, так как все остальные ледоколы находились в вынужденной зимовке. 31 мая «Ермак» прибыл в бухту Тихую, освободил зимовавшие там суда «Русанов», «Рошаль» и «Пролетарий» и привел их в Мурманск. 29 июня «Ермак» первым в 1938 г. прошел через Югорский Шар в Карское море. 1 июля у Диксона «Ермак» околол зимовавшие суда и повел их в Баренцево море. 20 июля «Ермак» снова пошел на восток, в пролив Вилькицкого. Подойдя 4 августа к каравану «Литке», он освободил его из льдов. К 20 августа все корабли, зимовавшие в море Лаптевых, были освобождены и выведены на чистую воду. Остался лишь караван «Садко» в составе трех кораблей, дрей-

фовавших в Центральном Полярном бассейне.

К вечеру 20 августа «Ермак» пересек 76° с. ш., а 27 августа достиг каравана «Садко» на 83° с. ш. В этот день осуществилась мечта создателя первого арктического ледокола — адмирала Макарова. «Ермак» в свободном плавании, побеждая льды, пробился к северу дальше всех кораблей, плававших когда-либо в высоких широтах.

28 августа «Ермак» вплотную подошел к судам каравана «Садко». Расцветившие флагами, они приветствовали гудками ледокол-освободитель. Однако «Ермаку» удалось вывести из дрейфа только «Садко» и «Малыгин». Несмотря на все усилия, «Ермак» не мог вывести «Седов», у которого был сломан руль. Иtti своим ходом «Седов» не мог, а, ведя его на буксире, «Ермаку» трудно было форсировать льды, тем более что он сам потерял один винт. На состоявшемся совете капитанов было решено оставить «Седов» в дрейфе. На «Седов» перешло шесть человек из команды «Ермака», и вечером 29 августа ледокол двинулся на юг, ведя за собой «Садко» и «Малыгин».

На следующий день «Ермак» в тяжелых льдах потерял второй винт. Угрожала зимовка во льдах. Тонкоросистые поля со всех сторон окружили ледокол. Но 1 сентября ему удалось наконец вырваться из льдов и выйти вместе с судами на чистую воду.

Закончив эту операцию, «Ермак» зашел в бухту Прончищевой. Находившийся там караван судов он повел на запад — в пролив Вилькицкого.

10 сентября у островов Комсомольской Правды «Ермак» встретился с кораблем, который призван был возглавить работу в Западном секторе Советской Арктики. Это был новый советский флагманский ледокол «И. Сталин», вышедший в свой первый арктический рейс.

Плавание «Ермака» в 1938 г. было рекордным как по ранним срокам начала навигации, так и по объему выполненной работы. При этом ледокол побил рекорд свободного высокоширотного плавания. За всю навигацию «Ермак» прошел 13 тыс. миль и освободил 17 зимовавших пароходов.

После короткой зимней навигации «Ермак» 27 января 1939 г. был введен в кронштадтский док для ремонта. 21 февраля советские

полярники отмечали славное сорокалетие ледокола «Ермак».

За эти сорок лет «дедушка русского ледокольного флота» немало поработал на пользу своей родины. За время с 1899 по 1939 г. ледокол провел во льдах около 3 тыс. судов, причем многие из них он спас от гибели в ледяных тисках.

Деятельность «Ермака» в советских арктических навигациях доказала, как прав был адмирал Макаров, утверждая, что в завоевании Арктики почетное место должно принадлежать ледоколам.

В июне 1939 г. начались ходовые испытания ледокола, вышедшего из капитального ремонта. Такой ремонт проводился на ледоколе впервые за сорок лет. На «Ермаке» были установлены новая рулевая машина и гребные винты. При укреплении корпуса ледокола было поставлено более 80 тыс. новых заклепок.

15 июля 1939 г. «Ермак» вышел из Ленинграда в Арктику. В самом конце навигации, у северо-западной оконечности острова Макарова, ледокол «Садко» сел на каменную банку. «Ермак», стоявший в это время у острова Большевик, вышел на помощь «Садко». 6 сентября «Ермак», работая всеми машинами, снял



Судовой колокол на ледоколе «Ермак» с датой постройки ледокола

Фото А. Соломон



«Садко» с камней и 17 сентября, закончив проводку судов в Карском море, вернулся на Диксон. За время навигации 1939 г. «Ермак» прошел в Арктике около 6 тыс. миль и провел 23 судна.

В арктической навигации 1940 г. «Ермак» не участвовал. Западный сектор

Арктики теперь обслуживает новый мощный ледокол «И. Сталин».

«Ермак» же выполнял привычную для него работу — обеспечивал зимнюю навигацию в Балтийском море, проводя суда к Ленинграду и к новым советским балтийским портам — Таллину, Риге и другим.

## ЗНАМЕНАТЕЛЬНЫЕ ДАТЫ В ЖИЗНИ ЛЕДОКОЛА «ЕРМАК»

**1892 г.** У адмирала С. О. Макарова зарождается идея постройки ледокола для борьбы с арктическими льдами.

**Декабрь 1897 г.** Подписание договора между С. Макаровым и фирмой Армстронг — Витворт в Ньюкестле на постройку ледокола.

**29 октября 1898 г.** Новый ледокол, названный «Ермак», спущен на воду.

**5 февраля 1899 г.** «Ермак» под командой капитана Васильева выходит в свой первый рейс из Ньюкестля в Петербург.

**1 марта 1899 г.** «Ермак» встречается впервые со льдами в Финском заливе.

**4 марта 1899 г.** Торжественная встреча «Ермака» в Кронштадте.

**29 мая 1899 г.** «Ермак» выходит из Ньюкестля в первый арктический рейс к Шпицбергену.

**8 июня 1899 г.** Первая встреча «Ермака» с арктическими льдами.

**14 июня 1899 г.** Возвращение «Ермака» в Ньюкестль после первого испытательного рейса в Арктику.

**14 июля — 16 августа 1899 г.** Второе пробное плавание в Арктику.

**Январь — апрель 1900 г.** Зимняя навигация в Финском заливе. «Ермак» спасает броненосец «Генерал-адмирал Апраксин».

**24 января 1900 г.** «Ермак» получает первую в России телеграмму, переданную по радио.

**Май — декабрь 1900 г.** «Ермака» перестраивают в Ньюкестле.

**Май — август 1901 г.** Третье испытательное плавание «Ермака» в Арктику — к Шпицбергену, Новой Земле и Земле Франца-Иосифа.

**31 марта 1904 г.** Гибель адмирала Макарова при взрыве броненосца «Петропавловск» под Порт-Артуром.

**Зимняя навигация 1904/05 г.** «Ермак» помогает эскадрам Рождественского и Небогатовы выйти из Балтийского моря для следования в Тихий океан.

**Июль — сентябрь 1905 г.** Четвертый арктический рейс «Ермака». Ледокол после аварии в Югорском Шаре возвращается обратно в Петербург.

**Октябрь 1917 г.** Часть команды «Ермака» несет вахту в Петрограде по охране мостов.

**Февраль 1918 г.** «Ермак» выводит часть советской эскадры из Ревеля в Гельсингфорс.

**12 марта — 18 апреля 1918 г.** «Ледовый поход». «Ермак» проводит через льды из Гельсингфорса в Кронштадт весь советский военный флот, спасая его от захвата интервентами.

**Март 1921 г.** «Ермак» после подавления кронштадтского мятежа доставляет первое судно с грузом продовольствия и топлива для Кронштадта.

**Зима 1922/23 г.** Первая советская навигация в Ленинградском порту, обслуживаемая «Ермаком».

**Февраль — апрель 1929 г.** «Ермак», зафрахтованный Германией, проводит торговые суда в Варнемюнде, Киль и Пилау.

**Зимняя навигация 1932 г.** «Ермак» проводит суда в Таллин.

**1934 г.** «Ермак» переходит из ведения Наркомвода в ведение Главсевморпути.

**Июль — октябрь 1934 г.** «Ермак» впервые после 30-летнего перерыва работает в Арктике по проводке Карской и Ленской экспедиций.

**Февраль — март 1938 г.** «Ермак» участвует в снятии папанинцев с дрейфующей станции «Северный полюс». Приняв на борт четырех папанинцев, «Ермак» доставляет их в Ленинград.

**27 августа 1938 г.** «Ермак» достигает дрейфующего каравана «Садко» на 83° с. ш. и ставит мировой рекорд северного свободного плавания в Арктике.

**Январь — июнь 1939 г.** Первый капитальный ремонт «Ермака» в кронштадтском доке за все 40 лет его существования.

**21 февраля 1939 г.** Празднование сорокалетия ледокола «Ермак».

## СЕРЕБРЯНЫЙ ФОНД «ЕРМАКА»



Недавно Ленинградскому музею Арктики переданы ценные подарки, поднесенные свыше 30 лет назад старейшему русскому ледоколу «Ермак» различными коммерческими организациями.

Инициатор постройки «Ермака», выдающийся военный моряк и ученый гидрограф Степан Юсипович Макаров так формулировал задачи подобных кораблей:

«Я наметил 3 крупных дела, которые могут быть выполнены ледоколами:

1. Научное исследование Ледовитого океана.

2. Открытие правильного грузового пароходного сообщения с Обью и Енисеем в летнее время.

3. Открытие правильного грузового пароходного сообщения с Петербургом в зимнее время».

Именитое русское и прибалтийское купечество нисколько не интересовалось первым пунктом этой широкой программы. Ко второму — относилось скептически, но при всей своей ограниченности и тупости не могло не оценить удлинение сроков навигации в Балтийском море, сулившего вполне реальные торговые прибыли. Неудивительно, что коммерческие круги с восторгом встретили появление «Ермака» в Финском заливе и, несмотря на свою скверность, осыпали его ценными подарками.

Среди переданных музею предметов особое внимание привлекает венецианская гондола художественной работы (почти в метр длиной). С одного ее борта укреплен литой барельеф корабля, с другой стороны выгравировано:

**„ЛЕДОКОЛУ „ЕРМАК“**

В память его успешной десятилетней деятельности от благодарного ревельского биржевого купечества—21/II 1909 г.“.

На носу гондолы изображены мальтийский крест и герб города Ревеля.

На массивной серебряной братине

(сосуд для вина) с шестью кубками надпись гласит:

**„ПАРОХОДУ-ЛЕДОКОЛУ „ЕРМАК“  
ОТ РЕВЕЛЬСКОГО КУПЕЧЕСТВА**

*13/III 1899 года“.*

Этот дар связан со следующим эпизодом. Едва успел выстроенный в Англии «Ермак» прибыть в Кронштадт, как от Ревельского биржевого комитета полетела телеграмма с просьбой помочь 11 торговым судам, затертым во льдах. «Ермак» немедленно отплыл в Ревель. Форсируя тяжелые ледовые преграды, могучий корабль пробился к бедствующим пароходам и разломал лед вокруг них. Макаров приказал капитанам следовать за ним в кильватере и, хотя при резких поворотах пароходы часто застревали, благополучно привел их в порт.

Из остальных вещей выделяются громадное серебряное блюдо и высокая изящная ваза филигранной работы. На вазе читаем:

**„РИЖСКИЙ БИРЖЕВОЙ КОМИТЕТ**

**„ЕРМАК“—1899—1909 годы**

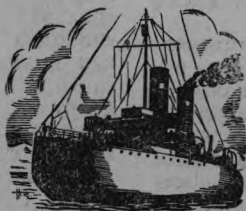
**По случаю 10-ти летней  
полезной деятельности“.**

В памяти всплывает один из многочисленных эпизодов. В феврале 1901 г. «Ермак» после реконструкции в доках Ньюкестля (Англия) возвратился в Кронштадт. Из Риги одна за другой посыпались телеграммы: «В Рижском заливе затерло пароходы!»

Неутомимый Макаров отправился на выручку. В течение двух месяцев «Ермак» освободил из льдов и провел в Ригу 40 коммерческих судов.

Калашниковское биржевое общество в Петербурге преподнесло ледоколу традиционный купеческий самовар с подносом.

Многие годы командование «Ермака» хранило все эти антикварные ценности. В последнее время они покоились в деревянном сундуке в каюте старшего помощника капитана т. Гнуздева.





## СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ ПО КАРСКОМУ МОРЮ

**В. И. ВОРОБЬЕВ**, «Карское море», Издательство Главсевморпути, Ленинград—Москва, 1940 г., стр. 127. Тираж 5 000 экз.



ель книги В. И. Воробьева — ознакомить читателя с основными сведениями о Карском море, с его географией и историей, с его экономическим и политическим значением.

Когда автор ставил перед собой задачу издания такой книги, он исходил из совершенно правильной мысли, что «каждому советскому патриоту следует знать и любить наши моря так же, как он знает и любит города и села, поля и леса, места со славным историческим прошлым и места новых, только что развернувшихся индустриальных строек»<sup>1</sup>.

Из двенадцати морей, омывающих берега Советского Союза, особое положение занимают пять арктических морей, через которые пролегает Северный морской путь, в том числе и Карское море, наиболее обширное и сложное по своему гидрографическому и ледовому режиму.

Рассматриваемая книга содержит пять глав. Первая глава — «Краткий географический очерк» — посвящается описанию границ Карского моря и окружающих его берегов, наиболее обширных заливов, главных рек, островов, а также населения.

Вторая глава посвящена климатическим условиям и гидрологическому режиму Карского моря. Здесь мы находим характеристику температуры воздуха, особенностей погоды, ветрового режима, облачности, осадков, туманов, а также гидрологического режима — поверхностные течения, приливы и отливы, волнения и морские льды.

В третьей главе — «Гидрография и морские пути» — дается краткое описание рельефа дна и его грунта, навигационных условий, гидрографической изученности моря и др.

В четвертой главе приводятся краткие сведения из истории плавания и исследования Карского моря в прошлом, и, наконец, в пятой главе, посвященной освоению Карского моря, кратко излагается история исследования Карского моря за советский период.

Книга содержит большой материал по истории и гидрографии Карского моря. Однако она не лишена существенных недостатков.

В изложении океанографии Карского моря автор пользуется методом описания, применяемого в морских лоциях, не делая научных обобщений. В исторической части идет хронологическое перечисление событий, совершенно не связанное с их политическим и экономическим значением, вопреки указанию, которое мы находим в введении к книге. Кроме того, в книге имеется ряд неточностей как в части океанографической, так и в исторической.

В главе «Краткий географический очерк» (на стр. 6) автор пишет, что «центральная часть (Карского) моря почти свободна от островов». Спрашивается, как понимать центральную часть Карского моря, когда в начале главы автор делит это море на четыре части: юго-западную, обь-енисейскую, северо-восточную и северную. Вообще же Карское море является единственным арктическим морем, где имеется ряд островов, расположенных вдали от берегов, как, например, острова Кирова, Уединения, Ушакова, Визе и др.

<sup>1</sup> См. «Введение» к книге.



На стр. 8 книги находим, что «более крупными из заливов новоземельского восточного берега... являются залив Шуберта в северной части южного острова, залив Медвежий, глубоко вдающийся в южную часть северного острова, и дальше к северу залив Благополучия». Автор, повидимому, случайно приводит эти три залива и упускает другие, как, например, залив Циволько, против островов Пахтусова, где расположена промысловая база, не уступающий другим заливам по величине и своему экономическому значению.

Дельты рек обычно подразделяются на ряд характерных видов по своему образованию, что игнорирует автор, давая на стр. 13 и 19 описание дельты Оби и дельты Енисея. В результате своеобразный характер обеих дельт остается неосвещенным, а описание их дает смутное представление об устьях этих рек. Характеризуя мощность данных рек, автор в одном случае указывает количество воды, которое выносится рекой в море, а в другом случае об этом умалчивает, не используя имеющихся в литературе данных.

По заявлению автора (стр. 16), Гыданский полуостров, расположенный между Енисейским заливом и Обской губой, является «одним из самых малонаселенных районов Советского Севера», что совершенно неправильно. На Гыданском полуострове находятся одни из лучших оленных пастбищ обь-енисейского Севера, которые используются колхозами и совхозами; на побережье полуострова каждое лето промысляет местное население, которое с основанием культурбаз на берегах Гыданского залива, Обской губы и Енисейского залива частично перешло к полуседлому образу жизни. Мы не ошибемся, если скажем, что Новая Земля менее обитаема, чем Гыданский полуостров, не говоря уже о северной части Таймырского полуострова и Северной Земле.

Неправильно с точки зрения океанографии автор определяет (стр. 17) западную границу Енисейского залива по островам Олений и Вилькицкого, в то время как енисейское течение распространяется до восточных берегов полуострова Явай при незначительном стоке вод из Гыданского залива.

На стр. 21 ямальский и гыданский берега обобщаются как «низкие и песчано-глинистые», в то время как берега Гыданского полуострова гораздо выше, чем берега Ямала.

Такие неудачные обобщения объясняются тем, что автор не использовал классификацию берегов, применяемую в океанографии, и ограничился отдельными признаками.

Нельзя согласиться с автором (стр. 26), что излишне разделять архипелаг Норденшельда на группы островов. Ведь известно, что архипелаг разделяется большим проливом Матисена, а острова

имеют различное геологическое строение. Переходя к описанию островов (на стр. 27), автор сам же начинает различать в архипелаге северные и восточные части архипелага.

На стр. 28 мы читаем, что к мысу Челюскин в 1932 г. «подходило несколько советских кораблей». В действительности подходило только два корабля, из которых один установил полярную станцию.

Не расчленив островов Карского моря по расположению и происхождению и останавливаясь на островах Известий ЦИК (стр. 33), автор высказывает мнение, что эти острова надо отнести «к островам близматериковой зоны». Такое заключение с научной точки зрения неправильно. Все острова Карского моря — континентальные или материковые. Континентальные острова делятся на несамостоятельные (прибрежные) и самостоятельные. Очевидно, автор хотел сказать, что острова Известий ЦИК относятся к прибрежным островам.

Заканчивается «Краткий географический очерк» сведениями о населении. На стр. 34 мы читаем: «На всем обширном побережье от шхер Минина на восток... до советской власти не жил никто и никогда». Что не было до советской власти полярных станций к востоку от Диксона, — это верно. Однако промышленники там бывали и жили в течение целого года. В описании работ Великой северной экспедиции находим, что в 1742 г. в устье Таймыры стояло «зимовье якута Никифора Фомина», промышлявшего здесь песцов и ловившего рыбу (см. В. Ю. Визе, «Моря Советской Арктики», стр. 76, изд. 1936 г.). Очевидно, промысловые зимовки бывали в различные годы на западном побережье Таймыра.

В книге совершенно не говорится о различии народностей, обитающих на побережье Карского моря. Одна страница логично дает больше сведений о населении, чем общие фразы Воробьева в книге, посвященной Карскому морю.

Приведенные замечания по первой, наиболее обширной главе книги свидетельствуют о существенных ее недостатках. Логичная, примитивная форма изложения не создает цельного географического представления о побережье Карского моря.

Во второй главе — о климате и гидрологическом режиме — находим на стр. 42 таблицу со средними температурами воздуха в районе Карского моря применительно к четырем метеорологическим станциям этого моря. По трем станциям (Югорский Шар, Усть-Енисейский порт, остров Диксон) средняя температура дана за 16—22-годовой период, а для станции мыса Челюскин — за пять лет. Это обстоятельство делает данные неточными ввиду значительного потепления, которое наблюдалось в Карском море за последние десять лет.

Климат острова Диксон и других

пунктов побережья Енисейского залива и северной части Обской губы надо отнести к морскому арктическому климату (характерной чертой его является сдвиг летнего периода на осень: наиболее теплый месяц — август, сентябрь теплее июня), а не к континентальному арктическому (наблюдающемуся в дельтах рек и южнее: Усть-Енисейский порт, Салехард на Оби), как это делает автор.

Выделяя район мыса Челюскин в особый климатический район, автор не говорит, что он может быть отнесен к ледовому арктическому климату, который характеризуется низкими, около 0°, температурами летних месяцев.

В характеристике погоды на стр. 45 находим, что «циклоны с приближением к Карскому морю обычно уклоняются на юг и юго-восток, встречая на своем пути цепь Новоземельских гор». С таким заключением нельзя согласиться, так как зачастую циклоны идут к северу от Новой Земли и далее на восток севернее Северной Земли.

Вызывает сомнение указание автора на стр. 53, что высота волны в Карском море достигает 5—6 м. Обычно океанская волна в штормовую погоду имеет высоту 7—8 м, а по опубликованным данным в Карском море более 4,5 м высота волны не наблюдалась.

Говоря о солёности Карского моря (стр. 55 и 56), автор не указывает солёности более 30‰, между тем в летнее время даже на поверхности моря в северной части Карского моря солёность достигает 34‰, а осенью солёность в 33‰ можно наблюдать на Диксоне, т. е. в районе Енисейского залива.

Содержание небольшой третьей главы «Гидрография и морские пути» не совсем соответствует своему названию. Собственно, путей через Карское море автором не указано, хотя можно было бы указать направление путей транспортных, каботажных и промысловых судов в зависимости от ледовых условий. Поэтому странно звучит выражение «на морских дорогах Карского моря» (стр. 74), когда дороги-то не показаны.

Не лишена ошибок историческая часть книги, которой посвящены последние две главы. На стр. 79 мы читаем: «С 1619 г. прекратилось из-за косности и недомыслия царских воевод торговое судоходство русских поморов из Белого моря и Печоры через Югорский Шар и Ямал в Мангазею». В действительности

же плавание Северным морским путем было прекращено, по царскому указу, в период между 1613 и 1619 гг. в чисто политических целях, чтобы прекратить распространение иностранного влияния на север России.

Мельком упоминает автор о русских поборниках Севера Сибирякове и Сидорове, в то же время подробно излагает плавание Норденшельда, хотя экспедиции Норденшельда были осуществлены в результате инициативы Сибирякова и Сидорова и их денежной помощи.

На стр. 89—90 в книге помещена таблица количества судов, прошедших Карским морем. Данные в этой таблице не соответствуют действительности. Так, например, в 1898 г. через Карское море проходили пять пароходов, из них четыре на Енисей и один — на Обь, а в таблице указано плавание одного парохода в устье реки Енисей.

Начиная историю освоения Северного морского пути с 1917 г. (стр. 100), автор пропускает плавание «Таймыра» и «Вайгача» в 1918 г. и подготовку в Архангельске судов для работ в устье Оби и Енисея большой гидрографической экспедиции, организованной в первые дни советской власти при прямом содействии В. И. Ленина.

Не находим мы в книге указаний о плавании в устье Енисея экспедиции, организованной Енисейским союзом кооперативов в 1923 г., на пароходе «Аркас» с речным пароходом и лихтером. Нет в книге и истории возникновения г. Игарки и истории первой экспедиции, которая в 1928 г. производила погрузочные работы в Игарском порту. Как известно, возникновение Игарки перестроило всю экономику Енисейского бассейна и превратило Карские экспедиции в постоянную морскую линию.

Таким образом, исторический материал, помещенный в книге, является неполноценным. Изложенный в виде летописи, он не дает более или менее наглядного представления об отдельных этапах развития мореплавания и портов в Карском море.

В общем книга В. И. Воробьева содержит много материала, недостаточно проанализированного и обработанного, что значительно снижает ее ценность.

Но все же она может служить справочным материалом по Карскому морю.

С. ЛАППО

# НОВЫЕ КНИГИ ОБ АРКТИКЕ И КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ

(Март 1941 г.)

Вопросы агротехники и оовошеводства на Крайнем Севере (Сборник статей). Под редакцией П. П. Кюз. (Труды Научно-исследовательского института полярного земледелия, животноводства и промыслового хозяйства. Серия «Растениеводство», вып. 2). Л.—М. Издательство Главсевморпути. 1941. 108 стр., с иллюстрациями, и 2 вкладных листа иллюстраций. Цена 6 руб. Тираж 750 экз.

В книге помещены 4 статьи: 1) С. П. Крейер, Климатические условия возделывания сельскохозяйственных культур в районе города Игарки. 2) П. Н. Галахов, Видовой состав вредителей и болезни сельскохозяйственных культур и их хозяйственное значение на енисейском заполярном Севере. 3) П. Н. Галахов, Биоэкология и меры борьбы с капустной мухой на енисейском заполярном Севере. 4) М. Л. Васильев, Итоги опытных работ по овощеводству открытого грунта в восточной части европейского Севера СССР.

Палеонтология Советской Арктики. Вып. V. Под редакцией проф. Д. В. Наливкина (Труды Арктического научно-исследовательского института, т. 158). Л.—М. Издательство Главсевморпути. 1941. 160 стр., с иллюстрациями и картами, и 16 вкладных листов иллюстраций. Цена 3 р. 50 к. Тираж 700 экз.

Книга содержит 6 статей: 1) Б. Б. Чернышев, Силурийские и нижнедевонские кораллы бассейна реки Тарей (юго-западный Таймыр). 2) Он же, О некоторых верхнесилурийских кораллах восточного Верхоянья. 3) Он же, Граптолиты верхнего силура Югорского полуострова. 4) О. И. Никифорова, О некоторых брахиоподах верхнего силура бассейна рек Хеты и Хандыги. 5) О. Л. Эйнонор, Два вида брахиопод из визейского яруса Таймыра. 6) Н. А. Шведов, Верхнепалеозойская флора северо-восточного Пайхоя.

В целом «сборник вносит много нового в познание палеозойских фаун и флор Советской Арктики. Описанные формы имеют большое значение для определения возраста ряда толщ, который ранее был неизвестен». (Из предисловия редактора.)

Попов С. П., Спигул Э. М. и Детьнова Л. В. Техника использования оленей на транспорте. Под редакцией М. П. Виноградова. (Труды Научно-исследовательского института полярного земледелия, животноводства и промыслового хозяйства. Серия «Оленеводство», вып. 13). Л.—М. Издательство Главсевморпути. 1941. 48 стр., с иллюстрациями и чертежами. Цена 2 руб. Тираж 700 экз.

В книге даны 5 статей: 1) С. П. Попов, Новые типы хомутовой дышловой упряжи для оленей. 2) Он же, Тип пастушеского седла и выюка для оленя из местных материалов. 3) Он же, Санный путь в условиях тундры. 4) Э. М. Спигул, Потребность оленя в поддерживающем корме. 5) Л. В. Детьнова, Подкормка транспортных оленей рыбной мукой.

Сдобников В. М. Первичная обработка шкур пушных зверей. Перевод Г. Киле. Ред. М. Максимов. Л. Учпедгиз. 1940. 52 стр., с иллюстрациями. Цена 85 коп. в переплете. Тираж 700 экз., на нанайском языке.

Смелов И. и Чудинов М. Практика полярных механиков (Политуправление Главсевморпути. Библиотечка «Стахановцы Арктики», книжка 43). М.—Л. Издательство Главсевморпути. 1940. 40 стр., с иллюстрациями и чертежами. Цена 90 коп. Тираж 3 000 экз.

В книжке описан опыт работы авторов, в качестве механиков, в течение 2 лет на радиостанции Диксон.

Сумгин М. и Демчинский Б. Область вечной мерзлоты (Библиотека полярника). М.—Л. Издательство Главсевморпути. 1940. 238 стр., с иллюстрациями, и 1 карта. Цена в переплете 9 р. 50 к. Тираж 8 000 экз.

В книге в научно-популярной форме изложены основные признаки и свойства вечной мерзлоты и указаны те мероприятия, с помощью которых возможно предотвратить вредные влияния вечной мерзлоты. При этом особое внимание уделено борьбе с вечной мерзлотой в области дорожного строительства, добывающей промышленности и сельского хозяйства. В конце книги указана основная литература о вечной мерзлоте (63 названия).







## «НЕРАЗГАДАНЫЕ ТАЙНЫ АРКТИКИ»

Vilhjalmur, Stefansson „Unsolved mysteries of Arctic“, New York, 1939, стр. 381.



Неразгаданные тайны Арктики — так озаглавлена новая книга известного американского полярного исследователя Вильяма Стифансона. На протяжении уже многих лет Стифансон с неутомимой энергией пропагандирует идею «гостеприимной Арктики». Одна из его более ранних книг так и именуется «Friendly Arctic» — «Гостеприимная Арктика». Стифансон всегда отстаивал свой исконный тезис о том, что Арктика по самой своей природе приветлива и относительно безопасна для людей и что жертвы, понесенные полярными экспедициями, в своем подавляющем большинстве вызваны незнанием условий Арктики, неумением или нежеланием к ним приспособиться, кастовыми предвзвешенными начальников или офицеров, наконец несчастными случаями, т. е. причинами, отнюдь не неизбежными и не непреодолимыми.

Последняя книга Стифансона является очередным звеном в работах американского исследователя. На сей раз он доказывает свой тезис несколько необычным способом — путем анализа «неразгаданных тайн Арктики». Речь идет о пяти полярных трагедиях, относящихся к самым различным периодам истории освоения Арктики. Первый из пяти очерков посвящен событиям первой половины нашего тысячелетия. Тематика трех других очерков послужили экспедиции середины и конца XIX столетия. Наконец, в последней из глав говорится о полете Леваневского на самолете «Н-209» в 1937 г.

Стифансон не ставит перед собой задачи последовательного, связного исто-

рического исследования, — он рассматривает каждый из эпизодов самостоятельно. Тем не менее очерки связаны между собой общностью лежащей в их основе концепции и, что особенно существенно отметить, оптимистической струи, которая окрашивает собой повествование даже о самых мрачных, самых трагических страницах истории арктических исследований.

Не все очерки одинаково интересны.

Глава о судьбах норвежского поселения в Гренландии, просуществовавшего несколько сот лет — с конца XV века до начала XVI — и затем бесследно исчезнувшего, не вносит ничего существенно нового в изучение данного вопроса. То же можно сказать и в отношении очерка «Странная судьба Томаса Симпсона» — служащего «Компании Гудсонова залива», убитого или покончившего с собой при загадочных обстоятельствах в 1840 г., во время одного из путешествий по северной Канаде.

Иной характер носит глава о судьбе английской экспедиции Джона Франклина на Землю короля Вильяма в середине XIX столетия. Это было внушительное, пожалуй тогда еще беспрецедентное по своему размаху и объему предприятие. Английское адмиралтейство снарядило два корабля, носившие, надо сказать, более чем странные для такого путешествия названия: «Преисподняя» («Эребус») и «Ужас» («Террор»). Личный состав, включая экипаж обоих кораблей, насчитывал 129 человек. Начальник экспедиции Джон Франклин, в то время уже пожилой, 59-летний человек, был участником ряда полярных путешествий и занимал в разное время видные посты в колониальных владениях Англии. Это был человек учтивый, внимательный и

благочестивый», как отмечает Стифансон, который, впрочем, отнюдь не считает эти качества наиболее существенными для начальника полярной экспедиции... Помощником командира был назначен Ф. Р. Крозье, ранее участвовавший в двух экспедициях Парри — на кораблях «Гекла» и «Фюри» — в северные канадские широты и бывший помощником Джамса Росса в его антарктическом путешествии 1841 г. Экспедиция Франклина ставила своей задачей обследовать Землю короля Вильяма и открыть северо-западный проход, давно служивший предметом пылких поисков.

Экспедиция отплыла из Англии в мае 1845 г. Последнее из писем, полученное от нее, было отправлено Франклином два месяца спустя после прибытия на Баффинову Землю. Затем наступило молчание. На протяжении всего первого года оно не вызывало беспокойства. Позже английское правительство приступило к поискам. Розыски длились почти десять лет. В них участвовало до сорока спасательных экспедиций — английских и американских, правительственных и частных; обошлись они в 40 млн. долларов.

19 января 1854 г. английское правительство официально объявило о гибели всех членов экспедиции и о прекращении дальнейших поисков ввиду их беспечности. Случилось, однако, так, что именно с тех пор и начал разматываться клубок тайн.

Первые сенсационные вести привез в октябре 1854 г. в Лондон чиновник «Компании Гудсонова залива» Джон Рей. Он рассказал следующее. Во время одной из своих служебных поездок по Земле короля Вильяма ему пришлось встретиться с эскимосами, рассказавшими со слов других эскимосов, что четыре-пять зимами ранее, то есть зимой 1850 г., те видели останки примерно сорока людей, частью зарытые на небольшой глубине, частью лежавшие под опрокинутыми лодками. Из тех же рассказов явствовало, что тела были найдены изувеченными и частью расчлененными, из чего, по утверждению Рея, следовало, что мучимые голодом люди были доведены до состояния людоедства. Рей привез с собой также купленные им у эскимосов различные предметы, принадлежавшие, как выяснилось, лично Франклину, Крозье и другим участникам исчезнувшей экспедиции. Рей сам не отправился в указанное эскимосами место, хотя до него было не более 45 миль пути. Он торопился в Лондон, чтобы поскорее сообщить о своей находке и предъявить претензию на обещанную в свое время английским правительством премию за обнаружение следов франклиновской экспедиции. И действительно, эта крупная сумма была выплачена Джону Рею.

В течение ряда последующих лет в разных местах Земли Вильяма время от

времени обнаруживались различные предметы, принадлежавшие экспедиции, а также останки ее участников. Наиболее ценной из находок явилась запись бортового журнала от мая 1847 г. Запись гласила, что в этот день на борту корабля все было благополучно. Но отметка на полях, датированная 25 апреля 1848 г., носила уже зловеющий характер. В ней сообщалось, что 11 июня 1847 г. скончался сэр Джон Франклин, что к моменту занесения записи, т. е. к 25 апреля 1848 г., на борту обоих кораблей умерло 9 офицеров и 15 человек обслуживающего персонала и что экспедиция во главе с заместителем Франклина, Крозье, насчитывает уже всего 105 человек.

В течение ряда десятилетий, вплоть до самого недавнего времени, путешественники и исследователи то и дело набредали на следы погибшей экспедиции.

Подводя итоги поискам, длившимся (считая и последние находки) свыше 80 лет, и анализируя непосредственные причины гибели стольких людей, Стифансон говорит:

«В случае успеха, на долю начальника экспедиции, военной или исследовательской, выпадает львиная доля славы. Но он же несет и соответствующую долю вины и позора в случае ее крушения».

И хотя Стифансон оговаривается, что «человек, ушедший из жизни сто лет тому назад, вряд ли может служить предметом похвалы или порицания», тем не менее автор книги не скупится на жестокие упреки по адресу Франклина и в несколько меньшей степени — его помощника Крозье. На них обоих возлагает Стифансон бремя вины за разразившуюся трагедию.

Путем сличения всех имеющихся данных Стифансон приходит к выводу, что непосредственной причиной гибели участников экспедиции явилось повальное заболевание цынгой, начавшееся на борту корабля, где от этой болезни умерло 24 человека. Болезнь, повидимому, поразила и остальных участников экспедиции, и на берег сходили уже больные, ослабевшие люди.

В чем же вина начальника экспедиции? Стифансон стремится доказать, что опустошения, произведенные цынгой, могли быть предотвращены, если бы Франклин и Крозье уяснили себе значение свежего мяса как средства борьбы с цынгой.

Стифансон уделяет этому вопросу много внимания. Он доказывает, что оба имели в своем распоряжении материалы двух предшествовавших экспедиций Джона Росса (1829—1833 гг.) и Джорджа Бека (1836—1837 гг.), опыт которых в высшей степени поучителен с точки зрения борьбы с цынгой в Арктике. И все же, говорит он, имея возможность изучить этот опыт, Франклин этого не сде-

лал. Между тем опыт Росса тем ценнее, что его экспедиция проходила как раз через то самое место, куда направлялся Франклин.

Добыть свежее мясо в Арктике можно только охотой. Росс доказывал (так как это, повидимому, еще нуждалось в доказательствах), что ни командиру, ни его помощнику не зазорно участвовать в ловле рыбы или в охоте наряду с прочими членами экспедиции. Франклин в течение двух лет плавания «Пренсподней» и «Ужаса» у берегов Земли короля Вильяма мог убедиться в том, какое большое место в жизни эскимосов занимает охота. Можно ли после всего этого найти оправдание для повальной смерти спутников Франклина от цынги?

Стифансон допускает, что Франклин, питавший личную неприязнь к Россу, руководствуясь этим чувством антипатии, не захотел считаться с его предупреждениями. «Однако,—говорит автор,—командир, который из предубеждения к источнику закрывает глаза на полезные сведения, которые он может отсюда почерпнуть,—плохой командир».

Франклин, конечно, пытался бороться с цынгой. Но его средства были явно недостаточны: они сводились к применению привезенных из Европы обычных «противоцинготных средств», в том числе лимонного сока, а также к развлекательным мероприятиям вроде драматических кружков, гимнастических упражнений, разного рода игр, обучения малограмотных и т. д. Этими средствами начальник экспедиции пытался рассеять тяжелое настроение, царившее среди заболевших. Стифансон указывает, что ничего, кроме вреда, такие мероприятия не могли принести больным, ибо цынготная меланхолия—это одно из проявлений самой болезни, а веселые песни, декламация и т. п., вызывая физическое напряжение больного, лишь обостряют болезнь.

Что касается каннибализма среди участников франклиновской экспедиции, то Стифансон считает его весьма вероятным. Стифансон разбирает с «докторским» натурализмом вопрос о том, в какой мере людоедство могло помочь больным цынгой, и приходит к отрицательному выводу, поскольку мясо человека, заболевшего цынгой, не может служить противоцинготным средством.

Все эти скрупулезные, детальные выкладки понадобились автору для вывода, к которому он приходит и в других очерках своей книги, да и в ряде других своих работ, об огромном, решающем значении охоты, и притом охоты, солидно поставленной, тщательно продуманной, требующей предварительной тренировки. В умении добывать себе нужную пищу в Арктике—один из важнейших залогов благополучного исхода полярных путешествий и исследовательской работы в Арктике. В умении и непонимании этого условия;

подчеркивает Стифансон, одна из главных причин многих арктических трагедий, в том числе и трагедии франклиновской экспедиции.

Одна из глав книги посвящена истории экспедиции Андрэ, Френкеля и Стриндберга, вылетевших 11 июля 1897 г. со Шпицбергена на аэростате и вскоре бесследно исчезнувших. Как известно, лишь 33 года спустя благодаря счастливой случайности двум шведам—Олафу Салену и Карлу Тусвику—удалось не только напасть на следы экспедиции, но и обнаружить трупы всех троих ее участников. В числе найденных в лагере вещей оказались также и дневники Андрэ и Стриндберга. Дневники эти были не без труда прочитаны, останки погибших привезены в Швецию и похоронены с большими почестями. Благодаря дневникам и расследованию, произведенному «Комитетом Андрэ», удалось полностью восстановить картину путешествия и гибели участников экспедиции.

Казалось бы, что у Стифансона не было оснований включать в книгу «Неразгаданные тайны Арктики» достаточно хорошо расследованную историю Андрэ и его спутников. Предвидя эти возражения, Стифансон заранее их оспаривает. Он считает несостоятельной и ничем не доказанной официальную версию о смерти Андрэ и Френкеля «вследствие отсутствия крова и защиты». Смерть Андрэ и Френкеля, по мнению Стифансона, наступила в результате отравления окисью углерода, т. е. угара. Дальнейшее изучение вопроса еще более укрепило Стифансона в его мнении. Вся глава об Андрэ в рецензируемой книге и представляет собой пространное изложение всех аргументов в пользу этого вывода.

История полярных исследований знает ряд случаев отравления людей окисью углерода. Из рассказа Вильяма Баренца видно, что и он и его спутники едва не умерли от отравления окисью углерода, будучи на Шпицбергене. Отравление тем же газом едва не привело к смерти самого Стифансона и трех его спутников в 1911 г. О случаях отравления окисью углерода говорится и в записках Чарльза Бэрда, относящихся к пребыванию в лагере «Малая Америка» в 1930 г., где в связи с отравлением потерял сознание Девис.

На основе всех этих фактов, а также анализа обстановки, в которой находились Андрэ и Френкель, Стифансон и делает свои выводы.

Картина их смерти рисуется ему в следующем виде:

Когда устанавливалась палатка, в ней, повидимому, имелись маленькие отверстия под клапанами, благодаря которым в случае необходимости можно было проветривать помещение палатки.



Но покров снега снаружи, постепенно повышаясь, в конце концов забил клапаны. Все меньше свежего воздуха проникало внутрь палатки также через нижние щели дверей.

В противоположность случаям с Баренцом и Стифансоном, когда в помещении находилось больше людей и угар поражал не сразу и не в одинаковой мере всех присутствовавших, в палатке на Белом острове находились только два человека, потерявшие сознание один вслед за другим.

Печка Андре давала угар, вероятно, из-за неисправности механизма: в сохранившихся дневниках встречаются жалобы на плохую работу печки.

Что касается смерти Стриндберга, то здесь возможны два варианта. Существует версия, пишет автор, что он был один в палатке, где и умер от отравления. Здесь его нашли оба товарища и похоронили. Открыв дверь в палатку, они избежали тогда его участи. Но будь это так, было бы трудно допустить, чтобы оба так быстро и легко стали жертвой такой же точно катастрофы. Скорее всего Стриндберг умер от приступа какой-либо скоротечной тяжелой болезни.

На примере трагедии Андре Стифансон, верный своей концепции, стремится доказать, что катастрофа явилась результатом не каких-либо неумолимых причин, связанных с природой Арктики, а произошла исключительно от недостаточной опытности исследователей и от несовершенства оборудования, которым они пользовались.

Тема последней главы книги — полет Леваневского и его пяти спутников на четырехмоторном самолете «Н-209». Глава начинается с кратких биографий трех членов экипажа — Леваневского, Левченко и Побежимова. Автор с большой похвалой отзываясь об их летном мастерстве, особенно подчеркивая исключительные способности Леваневского как летчика.

Стифансон напоминает о помощи, оказанной Леваневским и Левченко в 1933 г. известному американскому летчику Джимми Маттерну, потерпевшему аварию в районе Анадыря и затем доставленному советскими летчиками на Аляску. Подробно излагаются далее все обстоятельства, сопутствовавшие последнему перелету Леваневского, достаточно хорошо известные советскому читателю. Доведя свое изложение до того момента, когда от Леваневского было получено последнее сообщение, Стифансон делает пространное отступление, в котором опять развивает свой излюбленный тезис о «гостеприимной Арктике».

Он доказывает, что до катастрофы с самолетом Леваневского было совершено около дюжины вынужденных и преднамеренных посадок на арктический лед, в самых различных пунктах Арктики и в самое различное время года. Все

эти посадки, подчеркивает Стифансон, прошли благополучно, если не считать некоторых поломок машин. Речь идет о таких эпизодах, как трансполярный перелет Вилкинса и Эйельсона в 1927 г., когда летчики сделали три вынужденные посадки, причем одна из этих посадок была совершена ночью в сильный шторм и снег. Все три посадки прошли благополучно для экипажа и машины. Стифансон напоминает также о полете Амундсена и Элсуорта к Северному полюсу на двух самолетах, снабженных понтонными приспособлениями. Этот полет был совершен в 1925 г. Оба самолета сели на лед, причем одна машина вмерзла, но другая была своевременно вытаскана на поверхность и использована затем для возвращения экипажа обоих самолетов. Что касается последовавшего вскоре трагического полета Амундсена во время поисков дирижабля «Италия», то, как указывает автор, катастрофа произошла отнюдь не над паковым льдом, а над открытым морем в северной Атлантике, в зоне Гольфстрима.

Стифансон пишет: «Паковый лед предоставляет вам все удобства твердой земли. Вы не тонете, так как лед достаточно прочен; вы не страдаете от жажды, так как морская вода пресная, если она выдержана более девяти месяцев, и потому что на льду всегда можно найти пресный снег (а летом — в вашем распоряжении пресная дождевая или талая вода); ваша одежда греет вас и охраняет от сырости, так как она изготовлена так, что ограждает вас от холодного воздуха и дождя; вы не ощущаете волнообразных колебаний под ногами, так как ветер не колеблет устойчивой поверхности льда». И вот на этом то коренном отличии покрытого льдом моря от открытого моря и покоилось предположение, что Леваневский и его спутники были еще живы к тому моменту, когда начались их поиски.

Анализируя возможные догадки о дальнейшей судьбе пропавшего экипажа, Стифансон говорит, что коль скоро допускается, что в течение первых шести часов после посадки Леваневский и его спутники были еще живы, то, если быть последовательными, следует признать, что они по меньшей мере жили еще шесть месяцев, так как были обеспечены продуктами на три месяца, имели ружья и патроны и все необходимое для устройства лагеря.

Допустим, пишет Стифансон, что Леваневскому и его экипажу удалось сесть на паковый лед более или менее невредимыми. В таком случае имеется четыре шанса против одного, что льдина Леваневского дрейфовала в сторону Атлантики со средней скоростью в течение первого месяца в одну или две мили в сутки.

Если посадка произошла в пункте раздвоения дрейфа, то могло случиться,

что Леваневский очутился в зоне одного из тех водоворотов, который влек то вперед, то назад группу Сторкерсона — участников канадской экспедиции 1913—1918 гг.

Другими словами, пишет Стифансон, некоторые американцы полагают, что имеется один шанс против десяти, что льдина Леваневского вращалась долгое время вокруг места посадки, либо что она совершала дрейф на юго-восток в сторону острова Борден, повернула на юг и юго-запад в направлении к Земле принца Патрика и острову Бэнкса и, не дойдя до них на 100 или 200 миль, повернула на запад вдоль северного побережья Аляски, в 200 или 300 милях от берега, и наконец через семь или восемь лет выйдет в северную Атлантику, где и должна растаять.

Но если льдина дрейфовала в том же направлении, что и льдина Папанина, и с такой же скоростью, то гибель группы должна была наступить еще к концу лета 1938 г., когда льдина растаяла и экипаж затонул. Шансы на то, что они были живы 1 января 1939 г., равны нулю.

Решение советского правительства прекратить поиски по истечении года со дня исчезновения «Н-209», по мнению Стифансона, правильно: «Если льдина

дрейфовала в сторону Атлантики, то она растаяла под людьми; если льдина дрейфовала в другом направлении, то определить это направление у нас нет никакой практической возможности» (стр. 366).

В заключение Стифансон указывает, что поиски исчезнувшего экипажа как американскими, так в еще большей мере советскими летчиками чрезвычайно обогатили науку об Арктике, расширили круг наших знаний о многих, до сих пор почти или вовсе неисследованных ее районах.

**К**нига Стифансона — это книга о трагических событиях. В ней говорится о драмах, сопровождавших борьбу за освоение Арктики. Стифансон с тщательностью судебного следователя всесторонне рассматривает все обстоятельства изучаемого им «дела», превращаясь порою и в строгого прокурора. Тем не менее произведение знаменитого полярника не угнетает читателя. Напротив, это оптимистическая книга, проникнутая верой в силы человека, в его способность выйти победителем из борьбы с природой, в том числе и с природой суровой, но «гостеприимной Арктики».

**И. ЭЛЬВИН**





## НОВОСТИ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

### **Соревнование геологоразведочных экспедиций**

В конце марта в бухту Кожевникова приехала делегация от коллектива Усть-Енисейской экспедиции. Полярники Нордвической экспедиции тепло встретили дорогих гостей. Лучшие стахановцы обеих экспедиций обменялись опытом работы, заключили индивидуальные социалистические договоры.

Через несколько дней после приезда состоялось общее собрание полярников Нордвической экспедиции, где был подписан договор на социалистическое соревнование с усть-енисейцами.

Редакции политотделских многотиражек Нордвика и Усть-Порта также заключили между собой социалистический договор. Раз в месяц будет печататься страница по обмену опытом между экспедициями, организуется еженедельный выпуск радиогазеты. В период навигации на Нордвике намечено организовать выпуск еженедельного бюллетеня, в котором будет освещаться ход разгрузки морских пароходов.

### **Политическая учеба командиров производства**

В первых числах апреля на Диксоне закончили работу месячные курсы командного состава, организованные Политуправлением при политотделе Диксона. Курсы окончили 23 товарища. Среди окончивших на «отлично» — работники полярной станции тт. Кашин, Колобородов, Раков и Меллер, работники порта и Диксонстроя тт. Ейзик, Перов, Котельникова и Бекман.

### **Опыт мурманских комсомольцев в борьбе за экономию**

По инициативе комсомольцев Мурманского судоремонтного завода, на предприятиях Главсевморпути началась

борьба за экономию, наведение чистоты и за культурную работу на производстве. Три месяца назад мурманские комсомольцы в честь XVIII партконференции обратились ко всем комсомольским организациям Севморпути с призывом начать самую решительную борьбу за экономию, против расточительства.

Комсомольцы Мурманского завода добились значительных успехов в этой борьбе, накопили опыт массовой организационной работы. В результате произведенных мероприятий на заводе за три месяца собрано больше 35 т стружки и лома черного металла и больше 8 т стружки и лома цветных металлов. Общая экономия составляет свыше 200 тыс. рублей. Она складывается из экономии на металле, электроэнергии, угле и от осуществления технических усовершенствований и рационализаторских предложений.

В первых числах апреля Коллегия Главсевморпути заслушала доклад об инициативе и проделанной работе комсомольской организации Мурманского завода. На Коллегии докладывал инженер Ромашов.

Коллегия Главсевморпути одобрила инициативу комсомольцев Мурманского завода, обязав директоров заводов и судоверфей, начальников затонов, пароходств, строек, экспедиций, полярных станций и капитанов судов всемерно поддерживать и развивать инициативу комсомольских организаций, с тем чтобы борьба за экономию и за наведение чистоты и порядка стала повседневной работой каждого коллектива советских полярников.

### **Художественная самодеятельность полярников**

Проведенный в прошлом году смотр художественной самодеятельности советских полярников способствовал еще большому оживлению работы драмати-





Преднавигационная ледовая авиаразведка получила в этом году особенно широкий размах. Самолеты полярной авиации, пилотируемые И. И. Черевичным, И. С. Котовым, Ф. Е. Еременко, В. С. Павловым и др., летали минувшей зимой в Западном и Восточном секторах Арктики, наблюдая за дрейфом, расположением и состоянием льдов. При Управлении полярной авиации работает оперативный штаб преднавигационной ледовой авиаразведки. Сюда поступают сводки о состоянии льдов, передаваемые с самолетов. На основе этих данных штаб составляет ледовые карты. На снимке: работники штаба за составлением ледовой карты. Слева направо: полярный летчик Б. Г. Чухновский, полярный штурман Л. В. Петров и гидролог Б. И. Иванов

Фото Ал. Лесс

ческих кружков. Выявлено много талантливой молодежи. Больших успехов в развитии художественной самодеятельности добился коллектив Нордвической экспедиции.

Недавно драмкружок центрального поселка Нордвической экспедиции показал полярникам свою новую постановку пьесы Островского «На бойком месте». Спектакль прошел с большим успехом. Особенно хорошо исполняли роли полярники Жуков, Ермилов, Горбунов и Копачева.

### **Странички многотиражки на якутском языке**

Анабарский район Якутской республики не имеет своей печатной газеты. Районные работники и колхозники выписывают политотдельскую газету «За индустриализацию Арктики» Нордвической экспедиции. Неоднократно читатели тундры выражали пожелания, чтобы редакция газеты организовала выпуск странички с материалами на якутском языке.

Идя навстречу этим пожеланиям, редакция выпустила первую страничку на якутском языке. Выход странички был встречен в районе с большим удовлетворением. Анабарский райком партии вынес специальное постановление, в котором одобрил начин редакции газеты, а также выделил редколлегию для редактирования странички на якутском языке.

Недавно одна из таких страничек посвящена была показу лучших участников соревнования среди охотников-пушников. На якутском языке политотдельская газета предполагает выпускать статьи и заметки два-три раза в месяц.

### **Совмещение профессий**

В Усть-Енисейском порту Красноярского края работает экспедиция Севморпути. Значительная часть работников экспедиции охвачена технической учебой. Многие из них изучают вторые

специальности. В экспедиции ширится движение за совмещение профессий. Так, например, бригадир земляных работ т. Макаров владел специальностью бетонщика, а сейчас он получил звание бурового мастера. Кроме того, т. Макаров в совершенстве изучил специальность радиста-оператора.

Радиотехник т. Волков за непродолжительное время овладел второй специальностью радиста.

Слесарь т. Чурин тоже повышает свои знания. Он хорошо работает на слесарном, локарном, фрезерном и строгальном станках.

Тов. Пласкунова, ранее не имевшая никакой специальности, сейчас успешно работает лаборанткой. Официантка Бабинур-Шамсудинова выдвинута на должность повара. Бывшая уборщица т. Мымрикова стала работать помощником ко-чегара ротора № 2.

### **Заочные стрелковые соревнования команд ледокола „Красин“ и парохода „Анадырь“**

Во Владивостоке закончились заочные стрелковые соревнования между

командами ледокола «Красин» и парохода «Анадырь».

Экипаж ледокола «Красин» для участия в соревнованиях выставил 5 команд. Лучшие результаты показала первая команда в составе тт. Гапова, Регент, Крупцова, Саженова и Заричанского, выбившая в общей сложности по мишени № 7—190 очков из 250 возможных и давшая по грудной мишени 20 попаданий из 25 возможных.

От экипажа парохода «Анадырь» в соревнованиях приняли участие две команды. Команда в составе тт. Михачева, Кладкового, Скворцова, Митрохина и Цыганкова выбила 185 очков из 250 возможных и дала 19 попаданий по грудной мишени.

### **Автоматические весы**

Заведующий механизацией порта Провидения т. Афанасьев сконструировал автоматические весы для взвешивания угля при переработке его транспортерами. Это изобретение облегчает правильный учет угля, отпускаемого судами для бункеровки.



**От редакции.** В помещенной в журнале «Советская Арктика» за 1939 г. № 2, на стр. 50, статье «Обуздать аппетиты лодырей и рвачей» указывалось на незаконное увольнение сотрудника Якутской зональной станции Сكالона начальником этой станции Брюхановым.

Решением народного суда Дзержинского района гор. Ленинграда от 30 августа 1940 г. установлено, что Брюханов, увольняя Сكالона, действовал по распоряжениям бывшего директора Института полярного земледелия и начальника Якутского теруправления ГУСМП. В связи с этим суд освободил Брюханова от материальной ответственности за причиненный зональной станции ущерб, вызванный незаконным увольнением Сكالона.



**Ответственный редактор Э. Т. КРЕНКЕЛЬ**

Адрес редакции: Москва, Никитский бульв., д. 9. Тел. К 2-17-53.

Подписано к печати 22/V 1941 г.

Л13645. 9,17 уч.-авт. л. 67.000 зн. в печ. л. Тираж 10.000 экз. Зак. тип. № 6121.

5½ печ. л.

Типография им. Воровского, Москва, ул. Дзержинского, 18.

## СОДЕРЖАНИЕ

Указ Президиума Верховного Совета СССР об освобождении тов. Молотова В. М. от обязанностей Председателя Совета Народных Комиссаров СССР . . . . .	1
Указ Президиума Верховного Совета СССР о назначении тов. И. В. Сталина Председателем Совета Народных Комиссаров СССР . . . . .	1
Указ Президиума Верховного Совета СССР о назначении тов. В. М. Молотова заместителем Председателя Совета Народных Комиссаров СССР . . . . .	1
В. Рябчиков. Решительно устранить недостатки в работе политотделов . . . . .	2
Н. Волков. О ледовой службе на восточной трассе Севморпути . . . . .	14
И. Тельнов. Депонировочные грузы . . . . .	18
А. Минеев. О проходе в Енисейский залив проливом Овцына . . . . .	21

### *Полярная авиация на службе Северного морского пути*

А. Тягунин. Первый трансарктический рейс 1941 г. . . . .	25
--	----

### *Полярная печать*

А. Галкин. Газеты Арктики в борьбе за освоение Северного морского пути . . . . .	32
--	----

### *Наши знатные люди*

М. Величко. Полярник-строитель П. С. Солдатов . . . . .	38
---	----

### *Жизнь полярных станций*

А. Угольников. На островах Гейберга . . . . .	49
На Северном морском пути — фотоочерк . . . . .	56

### *К истории арктических кораблей*

Д. Левоневский и Р. Марков. Ледокол «Ермак» . . . . .	62
С. Петросов. Серебряный фонд «Ермака» . . . . .	75

### *Критика и библиография*

С. Лаппо. Справочный материал по Карскому морю . . . . .	76
--	----

Новые книги об Арктике и Крайнем Севере . . . . .	79
---	----

### *По страницам иностранной печати*

И. Эльвин. «Неразгаданные тайны Арктики» . . . . .	80
--	----

Новости Главсевморпути . . . . .	85
----------------------------------	----

От редакции . . . . .	87
-----------------------	----

*В*

