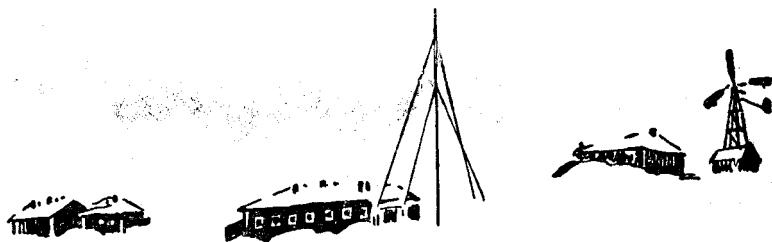


Пролетарии всех стран, соединяйтесь

Советская Арктика

СМп
↓

166459.



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

● Издательство Главсевморпути ●



ЛЕДОКОЛ «СЕДОВ»

*Бадигину
Трофимову
команде ледокола «Седов».*

Приветствуем вас и весь экипаж «Седова» с успешным преодолением трудностей героического дрейфа в Северном Ледовитом океане.

Ждем вашего возвращения в Москву.

Горячий привет!

И. СТАЛИН.

В. МОЛОТОВ.

ЛЕДОКОЛ «И. СТАЛИН»

*Папанину
Белоусову
команде ледокола «И. Сталин».*

Примите нашу благодарность за блестящее выполнение первой части задания по выводу ледокола «Седов» из льдов Гренландского моря.

Горячий привет!

И. СТАЛИН.

В. МОЛОТОВ.



Для производства магнитных наблюдений, гидрографу Буйницкому приходилось уходить далеко от корабля, чтобы массы судового железа не искажали показаний точных приборов. Обычно всегда его сопровождал кто-нибудь из седовцев, большей частью бодман Буторин. Очередное наблюдение продолжалось в течение суток.



Четыре раза в сутки производились метеонаблюдения на «СЕДОВЕ», — на этой самой северной метеостанции земного шара. Врач А. П. Соболевский был всегда активным метеорологом.



812 дней дрейфа во льдах седовцы не были ни на мгновение оторваны от родной земли. Они чувствовали теплоту Родины, заботу партии и великого СТАЛИНА. Радисты «Седова» Полянский и Бекасов держали регулярную связь с Большой землей.

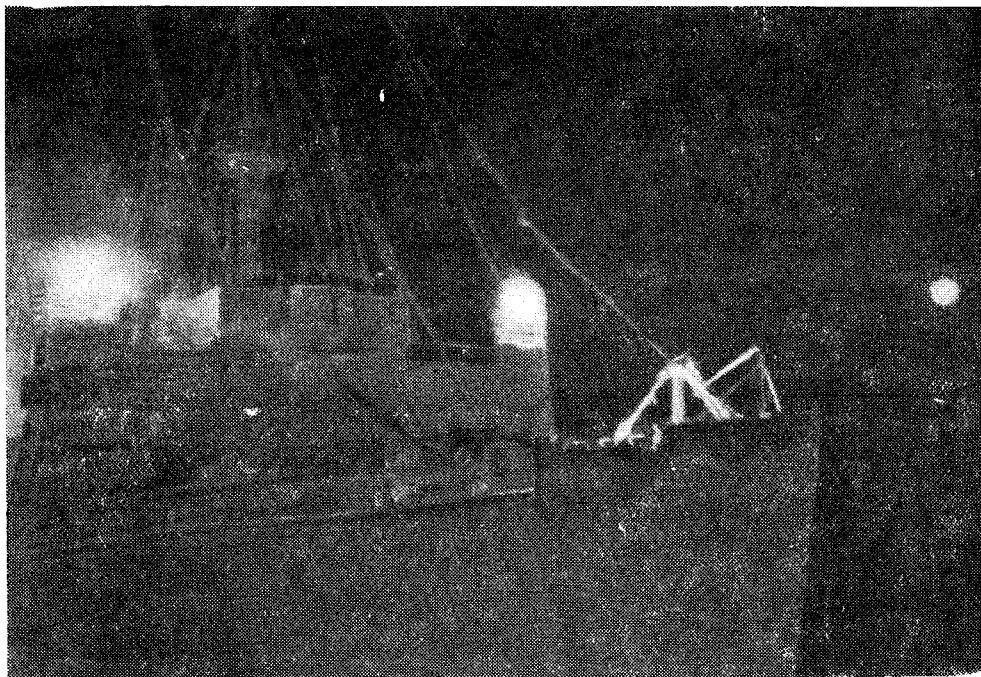


Глубоководная лебедка, сконструированная самими севодцами, давала возможность производить регулярные исследования глубин полярного бассейна, брать пробы грунтов со дна океана. На лебедке обычно работали капитан Вадигин, боцман Буторин и т. Трофимов.



Последняя гидрологическая станция на «СЕДОВЕ», после встречи кораблей в Гренландском море. С батометром т. В. Вуйнацкий, у лебедки — т. Мегер.

2. НАВСТРЕЧУ



Впервые в истории полярных походов, при свете луны, шел ледокол «И. СТАЛИН» в высокие широты Арктики, окутанный мраком полярной ночи.

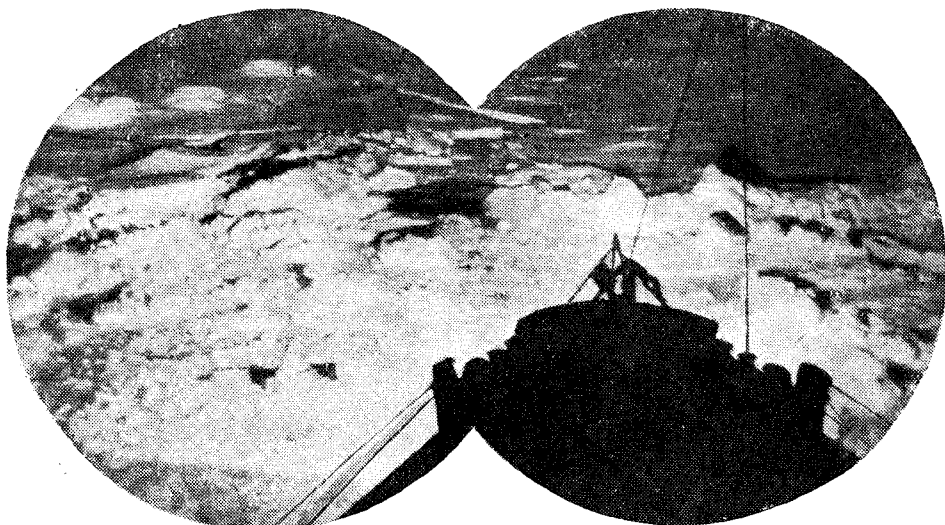


И. Д. ПАПАНИН на мостике ледокола «И. СТАЛИН» в момент подхода к «Седову».



Михаил Прокофьевич Белоусов.
Капитан флагманского ледокола «И. СТАЛИН».
Один из лучших, опытнейших советских
ледовых капитанов.

„СЕДОВУ“



Иногда ледокол упирался в поля непроходимого многолетнего торосистого льда.



23-го декабря 1939 г. состоялся первый телефонный разговор между ледоколом «И. Сталин» и «Седовым». Впервые за время долгих месяцев тяжелого дрейфа, седовцы услышали живые голоса людей, находящихся в нескольких милях от них, идущих к ним навстречу, погладных страной, Партией, Сталиным



Последние метры отделяют ледокол «И. Сталин» от «Седова».

Вот он, легендарный сказочный корабль, к которому устремлены мысли и чувства миллионов людей.

13 января в 12 часов 07 минут флагман подошел к борту «Г. Седова».

3. ВСТРЕЧА



Там, где закончился в Гренландском море дрейф «СЕДОВА» пятнадцать героев водрузили на высоком торосе знамя с именем Великого Сталина. Прощальный трехкратный салют, суровой Арктике.



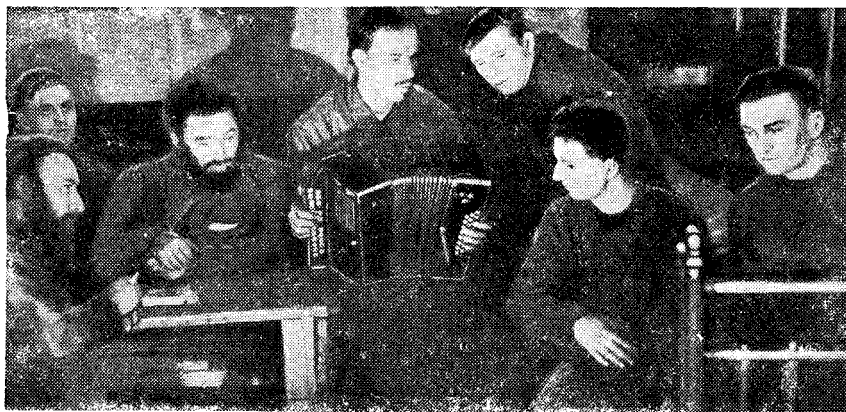
Встретились два капитана. На комсомольском «КРАСИНЕ» Бадигин плывал помощником капитана Белоусова. Опытный ледовый капитан Белоусов гордится своим мужественным молодым другом, покрытым славой свое имя и имена своих четырнадцати товарищей, свою великую РОДИНУ.



2 февраля
Начальник
даёт ра



Торжественный митинг на площади Белорусского вокзала



Когда «СЕДОВ»,
идя уже по чи-
стой воде при-
ближаясь к бе-
регам родной
земли, седовцы
последний раз
занеи под гар-
монку ТРОФИ-
МОВА свою лю-
бимую песню —
старинную ма-
трасскую
песню:
— Раскинулось
море широко...



2 февраля в Москву прибыл героический экипаж ледокола «Г. Седов». Начальник почетного караула на перроне Белорусского вокзала отдает рапорт тов. К. С. Бадигину. Рядом с т. Бадигиным (справа) секретарь МК и МГ ВКП(б) т. А. С. Щербаков.



На московских улицах дорогих гостей засыпал снегопад приветственных листовок. Увитые цветами седовцы едут к великому СТАЛИНУ.



ФОТО И ТЕКСТ
Р. КАРМЕН
И
ТАСС

УКАЗ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

О присвоении звания Героя Советского Союза
участникам дрейфа на ледокольном пароходе
«Георгий Седов»

1. За проведение героического дрейфа, выполнение обширной программы научных исследований в труднейших условиях Арктики и проявленные при этом мужество и настойчивость присвоить звание **Героя Советского Союза** с вручением **ордена Ленина и медали «Золотая Звезда»**:

1. **Бадигину** Константину Сергеевичу — капитану ледокольного парохода «Георгий Седов».
2. **Трофимову** Дмитрию Григорьевичу — помполиту ледокольного парохода «Георгий Седов».
3. **Ефремову** Андрею Георгиевичу — старшему помощнику капитана.
4. **Буйницкому** Виктору Харлампиевичу — гидрографу.
5. **Токареву** Сергею Дмитриевичу — второму механику.
6. **Алферову** Всеволоду Степановичу — третьему механику.
7. **Полянскому** Александру Александровичу — радисту.
8. **Бекасову** Николаю Михайловичу — радисту.
9. **Буторину** Дмитрию Прокофьевичу — боцману.
10. **Недзвецкому** Иосифу Марковичу — машинисту.
11. **Шарыпову** Николаю Сергеевичу — машинисту.
12. **Соболевскому** Александру Петровичу — врачу.
13. **Гаманкову** Ефрему Ивановичу — матросу.
14. **Гетману** Ивану Ивановичу — кочегару.
15. **Мегеру** Павлу Власовичу — повару.

2. Выдать единовременную денежную награду Бадигину К. С., Трофимову Д. Г., Ефремову А. Г., Буйницкому В. Х., Токареву С. Д., Алферову В. С., Полянскому А. А., Бекасову Н. М., Буторину Д. П., Недзвецкому И. М., Шарыпову Н. С., Соболевскому А. П., Гаманкову Е. И., Гетману И. И. и Мегеру П. В. по 25.000 рублей каждому.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР **М. КАЛИНИН.**

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР **А. ГОРКИН.**

Москва, Кремль. 3 февраля 1940 г.

УКАЗ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

О награждении ледокольного парохода
«Георгий Седов» орденом Ленина

За героический дрейф во льдах Северного Ледовитого океана и Гренландского моря в течение 812 дней **наградить** ледокольный пароход «Георгий Седов» орденом **Ленина**.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР **М. КАЛИНИН.**

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР **А. ГОРКИН.**

Москва, Кремль. 3 февраля 1940 г.

УКАЗ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

О награждении орденами и медалями СССР экипажа ледокола «Иосиф Сталин»

За образцовое выполнение правительственного задания по выводу ледокольного парохода «Георгий Седов» из льдов Арктики и проявленные при этом доблесть и мужество **наградить** экипаж ледокола «Иосиф Сталин»

Орденом Красной Звезды

1. **Макарова** Бориса Николаевича — дублера капитана л/к «Иосиф Сталин».
2. **Румке** Эрнест Германовича — ст. помощника капитана л/к «Иосиф Сталин».

Орденом Трудового Красного Знамени

1. **Неупокоева** Андрея Васильевича — ст. механика л/к «Иосиф Сталин».
2. **Донаусова** Валентина Федоровича — второго механика л/к «Иосиф Сталин», ранее награжденного орденом «Знак Почета».
3. **Цыкунова** Василия Александровича — инженера-электрика л/к «Иосиф Сталин».
4. **Смоленского** Александра Петровича — врача л/к «Иосиф Сталин».
5. **Павлову** Марфу Митрофановну — буфетчицу л/к «Иосиф Сталин».
6. **Сычева** Ивана Михайловича — ст. машиниста л/к «Иосиф Сталин».
7. **Савочкина** Андрея Петровича — кочегара 1-го класса л/к «Иосиф Сталин».

Орденом «Знак Почета»

1. **Колобова** Михаила Николаевича — машиниста 1 класса л/к «Иосиф Сталин».
2. **Шатурова** Александра Марковича — III-го механика л/к «Иосиф Сталин».
3. **Григорьева** Ивана Павловича — радииста л/к «Иосиф Сталин».
4. **Мишина** Александра Ивановича — боцмана л/к «Иосиф Сталин».
5. **Михайлова** Александра Ивановича — ст. рулевого л/к «Иосиф Сталин».
6. **Полухина** Сергея Кузьмича — матроса 1-го класса л/к «Иосиф Сталин».

7. **Любовича** Абрама Лазаревича — редактора газеты «Сталинец».

8. **Виноградова** Михаила Михайловича — ст. машиниста л/к «Иосиф Сталин».
9. **Бромберга** Макса Юльевича — машиниста 1-класса л/к «Иосиф Сталин».
10. **Галунова** Василия Степановича — ст. машиниста л/к «Иосиф Сталин».
11. **Нижника** Михаила Ильича — кочегара 1-го класса л/к «Иосиф Сталин».
12. **Никитина** Алексея Ивановича — кочегара 1-го класса л/к «Иосиф Сталин».

Медалью «За Трудовую Доблесть»

1. **Гольцева** Серафима Семеновича — матроса 1-го класса л/к «Иосиф Сталин».
2. **Макарихина** Александра Петровича — матроса 1-го класса л/к «Иосиф Сталин».
3. **Русанова** Николая Петровича — матроса II-го класса л/к «Иосиф Сталин».
4. **Мельникова** Ивана Даниловича — матроса II-го класса л/к «Иосиф Сталин».
5. **Решетникова** Василия Харитоновича — старшего машиниста л/к «Иосиф Сталин».

Медалью «За Трудовое Отличие»

1. **Нашатырева** Вячеслава Михайловича — второго помощника капитана л/к «Иосиф Сталин».
2. **Свечихина** Сергея Михайловича — спериста л/к «Иосиф Сталин».
3. **Соколова** Петра Николаевича — IV-го механика л/к «Иосиф Сталин».
4. **Гершевич** Евгения Николаевича — завед. радио л/к «Иосиф Сталин», ранее

награжденного орденом Трудового Красного Знамени и орденом «Знаком Почета».

5. **Орлова** Василия Яковлевича — плотника л/к «Иосиф Сталин».

6. **Мурашева** Ивана Ивановича — матроса 1-го класса л/к «Иосиф Сталин».

7. **Шарапова** Ивана Васильевича — матроса 1-го класса л/к «Иосиф Сталин».

8. **Королькова** Ивана Александровича — зав. прод. л/к «Иосиф Сталин», ранее награжденного орденом «Красная Звезда».

9. **Сумина** Гаврила Васильевича — наборщика газеты «Сталинец».

10. **Зеленского** Леониды Юрьевича — уборщика л/к «Иосиф Сталин».

11. **Николаеву** Анну Николасьевну — прачку л/к «Иосиф Сталин».

12. **Агапова** Александра Агаповича — ст. машиниста л/к «Иосиф Сталин».

13. **Ошмарина** Павла Алексеевича — ст. машиниста л/к «Иосиф Сталин».

14. **Спарышева** Максима Григорьевича — трюмного машиниста л/к «Иосиф Сталин».

15. **Цыганенко** Михаила Свиридовича — трюмного машиниста л/к «Иосиф Сталин».

16. **Буцко** Бориса Казимировича — машиниста 1-го класса л/к «Иосиф Сталин».

17. **Гагарина** Владимира Григорьевича — машиниста 1-го класса л/к «Иосиф Сталин».

18. **Семенова** Павла Исааковича — машиниста 1-го класса л/к «Иосиф Сталин».

19. **Волкова** Григория Александровича — машиниста 1-го класса л/к «Иосиф Сталин».

20. **Акимов** Владимира Филипповича — машиниста 2-го класса л/к «Иосиф Сталин».

21. **Афанасьев** Алексея Витальевича — электрика л/к «Иосиф Сталин».

22. **Жиркова** Михаила Григорьевича — электрика л/к «Иосиф Сталин».

23. **Кирилова** Александра Андриановича — старшину кочегаров л/к «Иосиф Сталин».

24. **Савельев** Леонида Алексеевич — старшину кочегаров л/к «Иосиф Сталин».

25. **Васильев** Арсения Михайловича — кочегара 1-го класса л/к «Иосиф Сталин».

26. **Володина** Дмитрия Александровича — кочегара 1-го класса л/к «Иосиф Сталин».

27. **Германов** Дмитрия Дмитриевича — кочегара 1-го класса л/к «Иосиф Сталин».

28. **Виноградова** Александра Александровича — кочегара 2-го класса л/к «Иосиф Сталин».

29. **Семенова** Василия Егоровича — кочегара 2-го класса л/к «Иосиф Сталин».

30. **Мошкин** Александра Михайловича — ст. радиста л/к «Иосиф Сталин».

Председатель Президиума Верховного Совета СССР **М. КАЛИНИН**.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР **А. ГОРКИН**.

Москва, Кремль. 3 февраля 1940 г.

УКАЗ

ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

О награждении орденом Трудового Красного Знамени зверобойного бота «Мурманец»

За образцовое проведение ледовой разведки в Гренландском море до вывода ледокольного парохода «Георгий Седов» из льдов **наградить** орденом **Трудового Красного Знамени** зверобойный бот «Мурманец».

Председатель Президиума Верховного Совета СССР **М. КАЛИНИН**.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР **А. ГОРКИН**.

Москва, Кремль. 3 февраля 1940 г.

УКАЗ

ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

О награждении членов экипажа зверобойного бота «Мурманец»

За отличное выполнение задания Правительства по ледовой разведке во время вывода из льдов ледокольного парохода «Георгий Седов» **наградить:**

Орденом Трудового Красного Знамени

Сулакова Георгия Федоровича — капитана зверобойного бота «Мурманец».

Орденом «Знак Почета»

Никанорова Силантия Никандровича — помполита зверобойного бота «Мурманец».

Медалью «За Трудовое Отличие»

Легкого Александра Ивановича — старшего механика зверобойного бота «Мурманец», ранее награжденного орденом Трудового Красного Знамени

Председатель Президиума Верховного Совета СССР М. КАЛИНИН.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН.

Москва, Кремль. 3 февраля 1940 г.

УКАЗ

ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

О награждении экипажа самолета Н-171

За отличное выполнение задания правительства по несению охраны безопасности дрейфа ледокольного парохода «Георгий Седов» наградить состав экипажа самолета Н-171 Полярной Авиации Главсевморпути, находящийся на острове Рудольфа —

Орденом Красной Звезды

Орлова Георгия Константиновича — командира экипажа самолета Н-171, ранее награжденного орденом Ленина.

Пусеп Энделя Карловича — пилота самолета Н-171.

Рубинштейн Льва Мироновича — штурмана самолета Н-171, ранее награжденного орденом Трудового Красного Знамени.

Орденом Трудового Красного Знамени

Петенина Павла Павловича — борт-механика самолета Н-171, ранее награжденного орденом «Красная Звезда».

Орденом «Знак Почета»

Мельникова Ивана Васильевича — борт-механика самолета Н-171, ранее награжденного орденом Трудового Красного Знамени.

Чернышева Евгения Илларионовича — борт-механика самолета Н-171, ранее награжденного орденом Трудового Красного Знамени.

Медалью «За Трудовую Доблесть»

Кукукина Олега Архиповича — борт-радиста самолета Н-171, ранее награжденного орденом Трудового Красного Знамени и орденом «Знак почета».

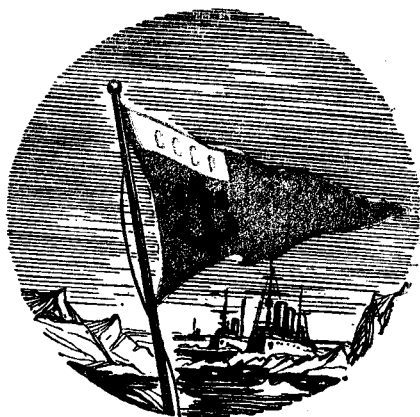
Председатель Президиума Верховного Совета СССР М. КАЛИНИН.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН.

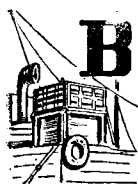
Москва, Кремль. 3 февраля 1940 г.



ЛЮДИ ГЕРОИЧЕСКОГО ДРЕЙФА



КОНСТАНТИН СЕРГЕЕВИЧ БАДИГИН



В один из январских дней 1935 г. в Архангельске бушевал суровый нордвест. Ветер сбивал с ног. На улице Павлина Виноградова в этот вечер было пустынно. Лишь изредка хлопала дверь в здание крайкома комсомола. Вот и сейчас туда вошел высокий молодой человек. Он был одет сравнительно легко: демисезонное пальто, фетровая шляпа. В вестибюле он долго сметал веником снег с ботинок, вытряс пальто, сдал его на вешалку, аккуратно поправил галстук и, вытерев платком раскрасневшееся лицо, пошел по коридору первого этажа.

В приемной секретаря крайкома было довольнолюдно. Вошедший молча пожал руку нескольким посетителям, сел в отдалении рядом с одним из товарищей и, громко смеясь, произнес непонятную для окружающих фразу. Собеседник ответил не сразу, запинаясь, и тоже на непонятном для других языке. Потом разговор принял более оживленный характер. Сидевшие в приемной улыбались, бросали шуточные реплики по адресу «иностранцев».

Вскоре молодого человека пригласили в комнату, где работала комиссия, отбравшая по поручению ЦК ВЛКМ комсомольцев на ледокол «Красин».

Председатель задавал вопросы. Высокий, краснощекий молодой человек, только что так свободно беседовавший

в приемной по-французски, отвечал на отличном русском языке...

— Ваше имя и фамилия?

— Константин Бадигин.

— Расскажите, товарищ Бадигин, свою биографию, — сказал председательствующий.

— Родился я в 1910 г. в городе Пензе. Отец — агроном из крестьян, мать — дочь служащего, сама работает в области медицины, научный работник...

Так начал свой рассказ Бадигин и перед членами комиссии прошла его молодая жизнь...

До того как Константин Бадигин стал моряком, он успел окончить школу-девятилетку, работал интукатуром и подручным рабочим на строительствах в Москве.

В это время приятели не раз рассказывали ему о своей замечательной экскурсии в Ленинград. Группа его товарищей-школьников проводила там веселые каникулы. Однажды они отправились кататься на буерах по льду Финского залива. Захватывающая дух гонка на санях под парусами произвела на юношей неизгладимое впечатление.

— Вот это удовольствие! А каково должно быть в море!... — говорили они Бадигину, вернувшись в Москву.

Мысль о дальних плаваниях в холодные северные и жаркие тропические страны, об овладении увлекательной навигационной наукой неоднократно приходила комсомольцу-строителю, ког-



К. С. Бадигин

Рисунок художн. М. Н. Клеевой.

да он усердно штукатурил стены новых московских домов или подавал кирпичи старшему рабочему, опытному каменщику.

Заветная мечта осуществилась в 1928 г.: Центральный комитет ВЛКСМ направил Константина Бадигина в Ленинград в Военно-Морское училище имени Фрунзе. Однако тяжелое материальное положение семьи вскоре заставило его оставить занятия.

— Пойду работать на корабль простым матросом, работать и учиться! — решил он.

Но сделать это оказалось не так просто...

— Молод еще, товарищ, для моряка, — говорили ему капитаны, к которым он обращался.

Устроиться на корабль не удалось. Из Ленинграда корабли уходили только в заграничные плавания. На такие суда брали опытных моряков.

Бадигин поступил рабочим на таке-
лажную фабрику.

Боцманы, приходившие на фабрику за такелагом, рассказывали о бурном росте советского торгового флота на Тихом океане; там нехватало моряков.

В июле 1929 г., Бадигин переехал во Владивосток. Ему повезло. Капитану парохода «Индигирка» с первого взгляда понравился крепкий юноша, упорно и настойчиво стремящийся к морской жизни.

— Ладно, так и быть, — сказал он Бадигину, — я возьму тебя на судно. Но только помни: много о себе не думай! Будешь первым с конца, а работать придется на совесть. Море не любит белоручек...

— Расчет этого можете не сомневаться, — прервал его обрадованный юноша.

...Деятнадцатилетний матрос Константин Бадигин стоял на борту судна. Волны бухты Золотой Рог мерно покачивали корабль. Вдали в серой дымке пропадали очертания города.

Константин Бадигин быстро освоился на корабле. Все шло хорошо. Капитан был доволен его работой. Товарищи по кубрику дружески относились к нему.

Но Бадигина это не удовлетворяло. Он все чаще думал о штурманской рубке, о ручке машинного телеграфа, по которому вахтенные помощники капитана передают распоряжения в машинное отделение. Все чаще он присматривался к хитрому прибору, который зовут секстансом; с его помощью «ловят» солнце и определяют, где в настоящий момент находится судно.

Константин Бадигин твердо решил научиться штурманскому искусству. Он взялся за учебу ревностно и настойчиво. Самостоятельно подготовившись, Бадигин выдержал испытания на второй курс Владивостокского морского техникума.

В его мореходной книжке появлялись все новые и новые названия судов: «Индигирка», «Лозовский», «Симферополь», «Франц Меринг», «Днестр», «Советская нефть», «Урицкий». Получалось так из-за того, что плавание перемежалось с учебой...

За это время Бадигин уже побывал у берегов Европы, ходил через Средиземное море, Суэцкий канал, тропики.

Юноша был счастлив: исполнилась заветная мечта — он работал на судах, совершающих дальнейшее плавание через моря и океаны, он становится настоящим моряком.

Первый дальний рейс дался ему нелегко. В Бискайском заливе и Индийском океане штормы трепали судно, но молодого матроса не укачивало. Он старательно трудился и с каждым днем становился все увереннее в своих силах и опытнее.

На пути пароход остановился в Сингапуре.

Посещение шумного иностранного порта вызвало у Бадигина стремление изучить иностранный язык. Выбор остановился на французском. Верный своему обычаю никогда не откладывать в «долгий ящик» задуманного матрос Бадигин сразу же по выходе парохода из Сингапура засел за учебники, взятые в судовой библиотеке.

Константин Бадигин пересек много морей и океанов, побывал в портах разных стран мира. Матрос первого клас-

са стал рулевым. Товарищи любили Бадигина и охотно помогали ему осваивать новую специальность.

Все свободное от вахт время он отдавал самостоятельной работе над книгой. Основательно изучив французский язык, Бадигин не раз бывал в роли переводчика, когда судно заходило в иностранный порт. С помощью штурманов он изучил астрономию — науку судоводителей.

Занятия, которые Бадигин вел на судне, прекрасно помогли ему во Владивостокском морском техникуме.

Во время учебы в техникуме, как и всегда, будущий капитан активно работал в комсомоле. В феврале 1931 г. его приняли в кандидаты партии. Годом позже молодого штурмана дальнего плаванья переводят в члены большевистской партии.

На корабле Константин Сергеевич хорошо несет вахты, умело работает секстантом; его определения местонахождения судна точны и безошибочны.

Первый этап пройден. Теперь уже самые сложные судоводительские приборы, названия которых были раньше непонятны, стали послушны рукам молодого штурмана.

Молодой штурман продолжает плавать в разных океанах мира. Суэцкий канал, Сингапур, Роттердам, Лондон, Марсель, Гамбург и другие порты неоднократно посещались им.

Сутолочные и пестрые города Востока, скучные и однообразные порты Запада мало прельщали его. Попадая однажды в Архангельск, он увидел других моряков. Здесь были иные — настоящие, сильные, с железной волей моряки. Они выходили ежегодно из Архангельска и Мурманска плавать в Белом, Баренцовом, Карском и других морях Арктики. И Бадигин нашел, что не теплые воды Атлантики, а смерзшиеся льды Полярного бассейна привлекают его. Именно здесь — в неизученных районах, окутанных полярной ночью, неизмеримо труднее, а значит и интереснее плавать, чем по искоженной веками «дороге» Ленинград — Лондон.

Все это заставило Бадигина произвести переоценку ценностей и резко

изменить курс своего жизненного корабля. В ноябре 1933 г. он переезжает в Архангельск. Он плавает матросом на лесовозе «Леонид Красин», а потом на «Юшаре» — третьим помощником капитана.

В портовом комитете комсомола, где активно работал Константин Сергеевич, он узнал, что ЦК ВЛКСМ решил создать комсомольский экипаж на ледоколе «Красин». Новые мысли и планы появились у Бадигина.

Ледокол «Красин», в 1928 г. прославивший Советский Союз своим легендарным походом для спасения участников итальянской полярной экспедиции, «Красин», прошедший десятки тысяч миль во льдах Арктики, становился комсомольским. Тогда он был самым мощным ледоколом в мире. Десять тысяч тонн водоизмещения... Комсомольский экипаж из лучших моряков... Вот где надо работать!

...Закончив свой рассказ, Бадигин передал секретарю комиссии заявление, адресованное Центральному комитету ВЛКСМ.

«Прошу зачислить меня в экипаж комсомольского ледокола «Красин». Обещаю работать по-большевистски в деле окончательного освоения Арктики. Уверен, что это обещание я, как и каждый комсомолец, выполню.

27 января 1935 г.

К. Бадигин».

Комиссия обсудила заявление. Кандидатура была вполне подходящей. Бадигина отлично аттестовали работники Политотдела морского пароходства. Но для «Красина» уже были подобраны все штурманы, и комиссия была вынуждена отказать Бадигину.

Но не так-то легко было Бадигину отрешиться от своей мечты. Он заявил:

— Я поеду вместе с архангельскими комсомольцами в Москву и там буду настаивать о зачислении меня на «Красин» хотя бы рядовым матросом.

Так он и сделал. В Москве Бадигин встретился с капитаном Белоусовым. Дело повернулось по-иному. Белоусов, только что назначенный капитаном нового комсомольского «Красина», любил

энергичных и растущих людей. С первого знакомства капитан понял, что Бадигин — передовой моряк. Белоусов возбудил ходатайство перед ЦК ВЛКСМ о зачислении Бадигина матросом первого класса. Велика была радость Константина Сергеевича, когда он узнал, что вместе со всей комсомольской командой выезжает из Москвы во Владивосток, в город, где началась его морская жизнь.

* * *

На «Красине» подобрался замечательный, дружный, тесно спаянный коллектив. Бадигин и в этом коллективе вскоре стал одним из передовых моряков. Комсомольцы избрали его комсоргом палубной группы. Они не ошиблись: Бадигин проявил себя замечательным общественником. Он выступил организатором социалистического соревнования среди матросов, показал большие способности пропагандиста и агитатора.

Обстоятельства сложились так, что на корабле оказалась вакантной должность третьего помощника капитана. На эту должность сразу же назначили Бадигина. Новый штурман и здесь быстро показал свои качества. Высококвалифицированный судоводитель, энергичный и волевой командир, он не искал легкой работы, а всегда стремился быть там, где складывались трудные условия.

В судовой столовой, в красном уголке любви слушать рассказы Бадигина о виденных им странах. В кружке истории партии он был отличным пропагандистом. По ночам он вместе с комсомольцами редактировал в своей маленькой каюте цеховую стенгазету «На румбе».

Верный своей привычке непрерывно учиться, Бадигин запасся необходимыми книгами и пособиями, продолжал свое самообразование. Вскоре он сам стал учить других. Кружок технического минимума, которым руководил Бадигин, был лучшим. Есть группа комсомольцев, обученная в этом кружке: комсомолец Сана Дидорин теперь уже капитан, комсомолец Павел Свобор-

цов — бывший матрос — имеет свидетельство штурмана, заканчивает учебу на штурмана комсомолец Аппимов. Все они — ученики Бадигина.

Много внимания он уделял накоплению опыта судовождения в сложных условиях. На «Красине» в то время работали три опытных капитана дальнего плавания, у которых многому можно было научиться: Белоусов, его старший помощник Готский и дублер капитана Сергиевский. Бадигин стремился перенять их опыт.

Сутками он простаивал на капитанском мостике в трудные дни плавания в своем любимом овчином тулупе. Проходя однажды против Лаперуза. «Красин» на несколько суток попал в густой, как молоко, туман. Нужна была исключительная осторожность. Бадигин знал, что в северных морях злейший враг моряков — туман. Поэтому он двое с лишним суток не покидал мостика, учась искусству судовождения в густом тумане. Уговоры пойти отдохнуть не помогали. Он ушел лишь после того как туман рассеялся. Бадигин знал: сутки в таких условиях на мостике — это год морского университета.

Однажды во время плавания на «Красине» выбыл из строя очень важный для судовождения пирокомпас Сперри. Это — очень сложный прибор. Обращаться с ним может человек, окончивший специальную школу. Никто не мог наладить прибор. Бадигин взялся за эту «музыку», как он выражался.

«Музыка» далась нелегко. В течение нескольких декад он сидел над чертежами и литературой о компасе Сперри. Все инструкции были на иностранном языке. Пришлось самому переводить, а потом уже разбираться в них. Днем не было времени на изучение пирокмпаса; Бадигин перетаскивал свою койку из каюты в помещение, где стоял прибор, и там ценой многих бессонных ночей постиг его.

— Я освоил пирокмпас, — сказал он однажды Белоусову.

Тот не поверил. Но когда «Красин» пришел во Владивосток, Бадигин вы-

держал поверочное испытание и получил звание штурмана-сперриста.

Плавая на «Красине», Константин Сергеевич изучал природу Арктики, режим и поведение льдов, животный мир полярных морей. Он — заядлый охотник. Однажды его бригада «воронгиловских стрелков», совершая на шлюпке обход вокруг острова Геральда, встретила большое стадо моржей. 16 моржей легли убитыми на льду, прежде чем остальные дали дорогу шлюпке моряков «Красина».

Работа на ледоколе стала для Бадигина арктическим морским университетом. Здесь он приобрел особые знания полярного моряка. В следующую полярную экспедицию, в 1936 г., Константин Сергеевич отправился вторым помощником капитана, а потом стал дублером старшего помощника.

5 февраля 1937 г. Бадигин распрощался с прославленным ледоколом. Его назначили вторым помощником капитана ледокольного парохода «Садко». Через три месяца, в разгар подготовки корабля в ответственный рейс к Земле Франца-Иосифа — на остров Рудольфа — Константин Сергеевич был уже старшим помощником капитана. Он участвовал в походе «Садко» к Земле Франца-Иосифа в научной высокоширотной экспедиции.

Весной 1938 г., когда три ледокольных парохода — «Седов», «Садко» и «Малыгин» — дрейфовали на севере моря Лаптевых, самолет вывез на Большую Землю заболевшего капитана «Седова». Возник вопрос: кто возглавит командование кораблем? Выбор был единодушен: Константин Сергеевич Бадигин 20 марта 1938 г. был назначен

капитаном дрейфующего ледокольного парохода «Седов».

Дрейф трех судов продолжался. Много тяжелых дней было перенесено в 1938 г... Бадигин заболел. Судовый врач Соболевский сделал все, чтобы Константин Сергеевич скорее поправился.

Спустя два месяца к дрейфующему каравану сквозь тяжелые многолетние льды пробился ледокол «Ермак». Он вывел из льдов «Садко» и «Малыгина». Третий ледокольный пароход «Седов» остался нести свою вахту во льдах Полярного бассейна. Его экипаж был укреплен свежими силами. Начальник экспедиции на «Ермаке» Герой Советского Союза М. И. Шевелев, долго беседуя с Бадигиным, предложил Константину Сергеевичу:

— Переходите на «Ермак». Вы устали; вас может заменить человек со свежими силами.

Командир-большевик ответил:

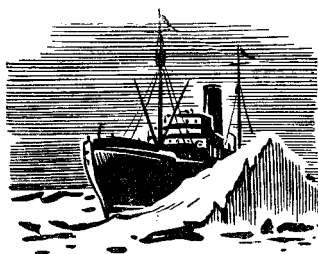
— Я покину борт «Седова» только после того, как он пришвартуется в родном советском порту.

Вскоре «Ермак» ушел на юг, к Большой Земле. Во льдах Центрального полярного бассейна остался продолжать свой исторический дрейф «Седов». На борту его — пятнадцать человек...

Началась новая, полная волнующих событий, трудностей и радостей, жизнь на дрейфующем корабле, к которому приковано внимание миллионов людей.

Руководитель седовцев Константин Сергеевич Бадигин — ровесник корабля: славному капитану только 29 лет. Смело и уверенно он возглавил коллектив отважных партийных и непартийных большевиков «Седова», успешно закончив дрейф славного корабля.

В. МЕЩЕРИН





ДМИТРИЙ ГРИГОРЬЕВИЧ ТРОФИМОВ



В один из морозных февральских дней 1938 г. по трапу ледокола «Ермак», стоявшего на причале набережной лейтенанта Шмидта, торопливо поднялся высокий широкоплечий человек в морской форме. Вахтенный, преградив ему дорогу, спросил пропуск. Моряк сунул руку в боковой карман кителя и достал путевку из отдела кадров Главсевморпути.

Вахтенный проверил путевку:

— Трофимыч! Значит к нам, вместе плавать!? Вот это дело! Давай прямо к капитану, он у себя.

...Уже с полуночи на «Ермаке» нес дежурство Дмитрий Григорьевич Трофимов — новый четвертый механик. Вскоре «Ермак» ушел в ответственный рейс для снятия папалинцев с дрейфующей льдины. Успешно окончив эту операцию, «Ермак» отправился из Яннинграда к Земле Франца Иосифа для вывода судов.

Передвижка айсбергов угрожала кораблям, зимовавшим в бухте Тихой. Огромные ледяные горы почти вплотную подошли к транспортным судам «Пролетарий» и «Рошаль». Ледокольный пароход «Русанов», стоявший не вдалеке от них, тоже не мог выбраться из льдов без посторонней помощи.

Опытный моряк, стахановец, награжденный орденом Трудового Красного Знамени, Дмитрий Трофимов с первых же дней активно включился в работу.

Выступая на одном из собраний, т. Трофимов сказал:

— Иные исследователи утверждали, что плавать в арктических морях в мае невозможно. Неверно это, товарищи. Вот мы уже прошли от Мурманска 586 морских миль, как видите, успешно. «Ермак» дробит лед и продвигается все ближе и ближе к зимующим кораблям...

Вскоре «Ермак» встретил торосистые поля. Корабль вступил с ними в борьбу. Земля Франца-Иосифа была совсем

близко. Но все труднее доставалась каждая миля. На подходе к бухте Тихой скованный льдом пролив Милениуса не поддавался ледоколу. Однажды в разговоре с капитаном Дмитрий Григорьевич рассказал ему, как у островов «Комсомольская правда» ледорез «Литке» освобождал из льдов караван зимующих судов. Командование корабля решило пробивать канал «елочкой» — не прямыми ударами, как обычно, а кусочками, сбоку, пошешножку.

Совет Трофимова пригодился. «Ермак» медленно, но упорно мая, давил и крошил ледяное поле пролива. Через несколько дней за кормой ледокола тянулся канал чистой воды.

Обойдя лед вокруг кораблей, «Ермак», не задерживаясь, вышел с ними к берегам родины. Задание было выполнено на семь дней раньше срока. Навигация открылась необычайно рано. Большевики Арктики доказали полную реальность раннего плавания в полярных морях.

Дмитрий Григорьевич Трофимов вместе со всем коллективом ермаковцев праздновал заслуженную победу.

Ермаковцы вышли во второй серьезный рейс, теперь уже на восток... Вскрыв один из Новоземельских проливов, «Ермак» пересек западную часть «ледяного мешка» — Карского моря и в начале июля подошел к острову Диксона.

Здесь люди «Ермака» вывели из льда и вернули родине в полной сохранности шесть лесозовозов.

Трофимова на корабле любили и уважали. Его выбирают в состав бюро партийной организации. Он руководит агитационно-массовой работой, возглавляет стахановское движение. Во время частых угольных авралов его всегда избирают бригадиром. Правильная расстановка сил и умение показать образцы труда приносят славу трофимовской бригаде. Работать с Трофимычем желал каждый. Он помогает расстить новых стахановцев.

Враги народа в разных пунктах Арктики заморозили корабли. Но расчет их на провал арктических плаваний, на гибель судов не оправдался. Полярные

моряки, терпя лишения и невзгоды, берегли доверенные им корабли. Помогая друг другу они твердо были уверены в своей победе и в помощи, которую им несомненно окажет партия большевиков.

«Ермак» в трудных условиях освободил караван «Литке».

Провел через пролив Вилькицкого в море Лантевых транспортные суда и т. д.

Осенью 1937 г. у острова Бельковского, оказался замороженным караван ледокольных судов «Малыгин», «Седов» и «Садко». С каждым днем их уносило все дальше и дальше на север.

Обезугленные корабли не могли вырваться из ледяного плена. На выручку им в 1938 г. высылается «Ермак». Густые туманы не позволяли производить авиаразведки. В неизученном районе, где помимо дрейфовавшего Нансеновского «Фрама» никто и никогда не плавал, «Ермаку» пришлось идти вслепую. Около 83° с. ш. «Ермак» попал в бескрайнюю равнину десятибального льда. Здесь бороться приходилось за каждый метр. Для того чтобы продвинуться на длину корпуса, ледоколу приходилось разбегаться и по несколько раз бить по ледяной перемычке. Несмотря на это, «Ермак» прошел далеко на Север, к дрейфующим ледокольным кораблям «Садко», «Седов» и «Малыгин». Это был замечательный по смелости и мастерству рейс, который никогда не забудется его участниками. Радостная встреча произошла в 2 часа дня 28 августа 1938 г. на 83°45' с. ш. и 138°2' в. д. Здесь встретились четыре советских ледокола.

Но не всем им удалось уйти вместе. «Седов», повредивший во льдах рулевое управление, не смог самостоятельно двигаться за «Ермаком». Попытки вывести «Седова» на буксире оказались безуспешны. Стальные тросы рвались, как нитки. Имя на буксире аварийное судно, пробить во льдах путь оказалось «Ермаку» не под силу. В ожесточенной борьбе со льдами «Ермак» обессилел. Из трех машин две выбыли из строя. «Садко» и «Малыгин» не могли ничем помочь «Седову». Было решено «Седо-

ва» оставить в дрейфе и превратить его в дрейфующую научную станцию.

Для пополнения экипажа «Седова» требовалось шесть человек. Об этом узнали ермаковцы и вскоре у командования на столе лежало 40 заявлений от лучших людей корабля. Матросы и кочегары, механики и повара, радисты и машинисты просили оставить их на «Седове». Каждый стремился разделить с седовцами все невзгоды и опасности их ледового дрейфа. Из сорока моряков, настойчиво просивших оставить их на «Седове», были выбраны шесть. Это были мужественные, отважные, знающие дело, преданные родине полярники.

Первым был рекомендован Трофимов. О нем говорили:

— Нашего Трофимыча знает весь экипаж как замечательного стахановца. Трофимов стойкий большевик, верный сын советского народа.

Смущенный вниманием и отзывами товарищей механик Дмитрий Трофимов кратко рассказал о себе:

— Из тридцати двух лет своей жизни я шестнадцать лет плаваю на кораблях. Половина моей жизни посвящена труду на реках и морях нашей родины... Ну, что еще сказать вам, товарищи, я право не знаю...

А Трофимов мог бы много о себе рассказать...

Дмитрий Григорьевич — опытный моряк. Свою работу на судах он начал в качестве кочегара. Плавал по великой дальневосточной речной магистрали — на Амуре.

Его детские годы прошли в Восточной Сибири. Он родился в 1906 г. в г. Сретенске Читинской области, в семье железнодорожного рабочего. Начальное образование Трофимов получил в железнодорожной школе. Три года учебы открыли перед бойким и шустрым мальчишкой интересный мир; книгам, которые он научился читать, посвящались многие часы его досуга. Но вот началась гражданская война. Депо, где служил отец, прекратило работу, и Григорий Трофимов лишился заработка. Семья из девяти человек терпела жестокую нужду. Дмитрия — старшего

из сыновей — решили отдать в батраки. Мальчику в то время было только 10 лет...

Два года тяжелой работы у жулака остались мрачной полосой в его жизни. Дмитрий поступает чернорабочим в затон. Временами он вместе с отцом занимается деревообделочными работами.

Широкий Амур не давал покоя Трофимову. Мечта быть моряком и ходить на пароходах по рекам и морям все время преследует его.

Шестнадцатилетним юношей Трофимов уходит в плавание. Капитан небольшого речного парохода взял его матросом. Окруженный вниманием и заботой товарищей, Трофимов быстро свыкается с окружающей обстановкой. Здесь в Амурском речном пароходстве он впервые ведет общественную работу. Его принимают в ряды комсомола.

В 1925 г. Трофимов плавает матросом на пароходе «Труженик», а зимою учится на курсах кочегаров. В 1927 г. его переводят кочегаром на большой пассажирский пароход «Комиссар», а затем на «Марк Варягин». Зиму 1928—1929 г. Трофимов учится в Благовещенске на Амуре в механическом отделении техникума. Здесь его комсомольская организация передает в кандидаты ВКП(б).

В 1930 г. Трофимов переводится во Владивосток на службу в Морской торговый флот.

Кочегаром первого класса на пароходе «Смельчак» выходит он в Тихий океан. С первых же рейсов Дмитрий Григорьевич привлекает к себе внимание коллектива. Трудолюбивый, он не только быстро привык к бурному Охотскому морю, но и среди коллектива быстро занял место одного из лучших производителей. Любовь его к своей кочегарке и общественной работе в кубрике не осталась незамеченной. Трофимова избирают профоргом, затем председателем судового комитета.

Стремясь повысить свою морскую квалификацию, Дмитрий Григорьевич много работает над собой, много читает. Он глубоко изучает политическую литературу, интересуется беллетристкой,

знакомится с морскими техническими учебниками.

Для экипажа парохода «Томск», получившего специальное задание, отбираются лучшие дальневосточные моряки. Вместе с ними приходит на этот корабль и Дмитрий Трофимов. За год работы экипаж «Томска» хорошо познакомился с ним. Партийный коллектив в апреле 1931 г. принимает единогласно решение: перевести Трофимова из кандидатов в члены большевистской партии.

Звание коммуниста Дмитрий Григорьевич носит с честью. Он по-большевистски борется за повышение своей квалификации, изучает основы механики, сдает экзамен на машиниста.

В ноябре 1931 г. потребовалось срочно снабдить Приморье снаряжением и продовольствием. Совторгфлот направляет для этой цели пароход «Красный Партизан», где Трофимов уже работает машинистом. Здесь моряки избирают его своим парторгом. Весной 1932 г. от моряков-дальневосточников Трофимов едет делегатом на Всесоюзный съезд профсоюзов в Москву.

Возвратившись на Дальний Восток, Трофимов с радостью узнает о новом интересном назначении: к устью реки Колымы направляется караван торговых судов; на пароходе «Сучан» Трофимов идет в арктическое плавание. Далекий север, о котором было прочитано много книг, для Трофимова сразу стал близким и родным. На пароходе «Сучан» Трофимов работает старшим кочегаром и возглавляет партийную организацию.

В те годы Арктика не легко давалась транспортным кораблям. Трофимову впервые пришлось познакомиться с полярными льдами. Несмотря на все усилия моряков, льды победили: на обратном пути караван остался зимовать в Чаунской губе, у побережья Северного Ледовитого океана.

Трофимов не теряет драгоценного времени, долгие полярные месяцы не должны пропадать даром: моряки организуют курсы механиков. В числе других учится и Трофимов. К началу новой навигации он приобретает знания механика.

Командование переводит Трофимова на ледорез «Ф. Литке».

В 1934 г. экипаж этого корабля получает бречевое задание: повторить рейс ледокольного парохода «Сибиряков» и пройти Северным морским путем за одну навигацию, но в обратном направлении — с востока на запад. «Литке» должен был подтвердить полную возможность использования Великой Сталинской трассы для нормального мореплавания.

Дмитрий Трофимов идет в этом рейсе старшиной кочегаров и снова возглавляет партийную организацию. Он добивается прекрасных производственных успехов. Кочегарская вахта Трофимова — передовая на корабле. Дмитрий Григорьевич — зачинатель похода за экономию топлива, чистоту в кочегарке и сохранности котлов. Его примеру следуют все кочегарские вахты. На угольных авралах Трофимов всегда занимает самый трудный участок. Жизнерадостный и общительный, он умеет во время подбодрить товарищей. В его бригаде моряки работают с песнями...

На аврале, в трофимовской бригаде всегда выпускается стенная газета «Летучка». Бывало чуть кто-нибудь отлынит от работы, сейчас же газета во время его одернет и призовет к порядку. После вахты Трофимов проводит занятия кружков по изучению истории партии и находит время для индивидуальной учебы.

У островов «Комсомольская Правда», расположенных возле восточных берегов Таймырского полуострова, во время околки пароходов «Сталин», «Правда» и «Володарский» у ледореза «Литке» произошла авария: поломался форштевень, требовался продолжительный ремонт.

Перед выходом в плавание «Литке» ремонтировалась в одном из иностранных портов, там ему вместо цельного форштевня поставили составной и, чтобы никто не обнаружил диверсии, сверху сделали специальный замок, говоря при этом, что «сварили» для крепости. От частых ударов по льдам форштевень ледокола разошелся, корабль по сути должен был выйти из строя.

Ударная бригада, руководимая Трофимовым, вместе с коллективом взялась исправить повреждение. Трофимов вместе с механиками и машинистами придумал выход: стянуть форштевень железными кусками лома. На ледяном поле устроили походную мастерскую: здесь пла клепка форштевня. Усилиями людей форштевень был исправлен.

Ледорез не только закончил свой рейс, но в пути помог «Ермаку» провести транспортные суда и снял с мели английский грузовой пароход.

По окончании рейса товарищи Сталин, Молотов, Каганович, Калинин, Ворошилов, Куйбышев, Орджоникидзе, Андреев, Микоян и Жданов прислали литейцам приветственную телеграмму.

Слова приветия товарища Сталина, руководителей партии и правительства относились и к Дмитрию Григорьевичу Трофимову — одному из лучших моряков «Литке».

— Всю свою жизнь буду ценить это высокое доверие, — сказал на судовом митинге Трофимов, — я остаюсь работать в Арктике!

Передовые моряки «Литке» награждены орденами. В числе награжденных орденом Трудового Красного Знамени — юнчергар первого класса Дмитрий Григорьевич Трофимов.

Летом 1935 г. Главное управление Северного морского пути организует курсы повышения квалификации механиков. Дмитрий Трофимов получает здесь диплом механика морских кораблей.

После учебы и стажировки Дмитрий Григорьевич был назначен четвертым механиком на ледоколе «Ермак».

Личный пример трудовой отваги у Трофимова сочетается с большевистской скромностью. Он проявляет к своим товарищам искреннюю теплоту и сердечность, а вместе с тем прямо и смело

говорит правду в глаза тому, кто поступает неправильно, нечестно.

Вот почему коллектив ермаковцев первым послал на «Седова» Дмитрия Григорьевича Трофимова.

«Седову» было оставлено все имеющееся на судах оборудование для научных наблюдений. Зимовщиков обеспечили всем необходимым продовольствием, снаряжением, горючим, углем.

Пятнадцать большевиков, вдохновленных великим Сталиным, выстроились на палубе. Последнее слово приветия и расставания. Вот Бадигин потянул за шнур и «Седов» протяжно завыл сиреной.

Уходя на «Седов» в качестве старшего механика, Дмитрий Трофимов дал обещание вместе со всем экипажем сберечь корабль и невредимым привести его в родной советский порт.

И люди «Седова» сделали это, они гордо и высоко пронесли флаг нашей родины по Ледовитому океану.

Две суровые полярные ночи крепко сцементировали коллектив седовцев.

Пятнадцать полярников за это время прошли прекрасную школу выдержки, мужества и терпения.

Благодаря заботе старшего механика Трофимова и всего экипажа корпус «Седова» и его металлические части, подвергавшиеся коррозии, были очищены от ржавчины и покрыты суриком. Все судно заново окрашено. Главная машина перебрана. Судовые котлы приведены в полный порядок. Починен руль.

Люди «Седова» под руководством капитана Бадигина и помполита Трофимова в тяжелых арктических условиях возвратили своему кораблю активную жизнь.

И первое распоряжение капитана Бадигина «вперед» было безукоризненно выполнено Дмитрием Трофимовым, старшим механиком легендарного корабля.

Л. МУХАНОВ





АНДРЕЙ ГЕОРГИЕВИЧ ЕФРЕМОВ



Старший помощник капитана «Седова» Андрей Георгиевич Ефремов — прекрасный судоводитель, опытный штурман, знаток арктических морей.

Ефремов — земляк Трофимова. Он родился в городе Сретенске, Читинской области, в семье счетовода. Еще в детстве вместе со всей семьей Андрей Георгиевич переехал во Владивосток, куда перевели на работу его отца. В 1923 г., окончив пять классов среднего учебного заведения, пятнадцатилетний Андрей Ефремов поступил в морской техникум. Жизнь в большом приморском городе привила ему любовь к морю. Все его сверстники мечтали о службе в морском флоте, о походах по безбрежным далям океанов.

В 1924 г. сбылась его мечта: Ефремов — практикант на пароходе «Индиго», плавает в Тихом океане. В следующем году он уходит в плавание матросом на пароходе «Память Ленина», потом штурманским учеником на пароходе «Симферополь». Летом он плавает, зимой учится.

Весной 1927 г. Андрей Ефремов успешно сдает экзамен и получает свидетельство об окончании Владивостокского морского техникума.

Он поступает матросом та шхуну: моряк должен владеть искусством плавания на парусных судах... Затем почти два года он штурманский ученик на пароходах «Астрахань» и «Ереван». Летом 1929 г. Ефремов получает диплом штурмана малого плавания. Он — третий помощник капитана парохода «Ереван», затем — второй помощник капитана на пароходе «Выюга» и пароходе «Камчадал».

Все эти суда совершали рейсы по дальневосточным морям.

После службы в частях Рабоче-Крестьянской Красной Армии Ефремов уезжает в Ленинград. Два года он учится в Институте инженеров водного транспорта. В июле 1933 г. курс института закончен. С дипломом инженера-педагога по морскому судовождению Андрей Георгиевич уезжает на работу в родной Владивосток. В морском техникуме, в том самом, где еще так недавно он сам учился, Ефремов заведует судоводитель-

ским отделом, ведет большую педагогическую работу.

Летом 1934 г., в то самое время, когда Константин Бадигин плавал на северо-западе Советской страны, а Дмитрий Трофимов совершал прославленный сквозной рейс на ледорезе «Литке», их будущий товарищ Андрей Ефремов руководит групповой практикой слушателей Владивостокского морского техникума на пароходе «Камо». Одновременно он выполняет обязанности второго помощника капитана.

Замечательный моряк никак не может смириться со своей «сухопутной» жизнью. Его тянет в море. Кончился учебный год, и летом 1935 г. Ефремов идет в свое первое арктическое плавание вторым помощником капитана ледокола «Красин». Здесь он впервые встречается с Бадигиным.

На «Красине» Андрей Георгиевич проявляет инициативу в каждом деле. Комсомольцы задумали учиться на штурманов и механиков. Ефремов с радостью и энергией берется за это дело. Комитет комсомола, обсудив его предложение, поручает Ефремову организовать пловучий морской техникум без отрыва от производства. Андрей Георгиевич сам добывает программы, учебники, составляет учебный план, отбирает слушателей и сам же преподает астрономию, математику, географию. Его примеру следуют научные работники экспедиции. Впоследствии начинание Ефремова превратилось в филиал Владивостокского морского техникума.

На корабле у Ефремова много друзей. Но крепче всего — дружба с Бадигиным. Целые ночи просиживают неразлучные друзья над картами и лоджиями, за изучением штурманских приборов. Ефремов — большой знаток всех приборов для судовождения. На «Красине» он заведует штурманским хозяй-

ством. В его руках «хитрые» механизмы эхолота, гидрокомпаса Сперри, лага Форбса делают необходимую в судовождении работу. На досуге вместе с Бадигиным он часами простаивает на мостике, чтобы «поймать» солнце для определения координат ледокола. После вычислений, получив разные «точки», они долго спорят, кто из них ошибся. Потом доискиваются до ошибки, исправляют ее.

Ефремов и Бадигин учились друг у друга.

Бадигину нравился Ефремов как человек исключительной скромности. Трудно было вызвать его на выступление. Обычно молчаливый, Ефремов предпочитал слушать других.

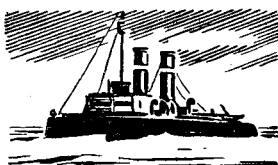
Но стоит где-нибудь произойти сколь-ко-нибудь важному событию, где требуется помощь, квалифицированный совет, смелость, отвага, тут всегда появляется Ефремов. Молча и спокойно, без паники, без рисовки он делает то, что нужно, и опять исчезает.

Арктика полюбила настоящего моряка. После «Красина» Андрей Георгиевич некоторое время плавал вторым помощником капитана на гидрографическом судне «Мурман». Летом 1937 г. он уходит в экспедицию на ледокольном пароходе «Малыгин» старшим гидрографом-навигатором и руководителем практики студентов Гидрографического института Севморпути. Затертый льдами, «Малыгин» остался на зимовку в море Лаптевых.

С «Малыгина» Андрея Георгиевича переводят на «Седова». Выполняя обязанности старшего помощника капитана, он вел научные исследования по гидрологии, нес метеорологическую вахту, помогал во всех работах гидрографу Буйницкому.

Своей выдержкой и спокойствием он завоевал любовь всего коллектива.

М. ВИКТОРОВ





ВИКТОР ХАРЛАМПИЕВИЧ БУЙНИЦКИЙ



12 июня 1937 г. в моем рабочем кабинете раздался телефонный звонок. Как сейчас, помню этот разговор:

— С Вами говорит студент шятого курса Гидрографического института

Буйницкий. Я недавно вернулся из рейса к Земле Франца-Иосифа и теперь получил назначение в экспедицию на «Садко» к Новосибирским островам. Вам в этой экспедиции поручены астрономические, магнитные и гравитационные работы. Они меня очень интересуют. Мне хотелось бы с вами встретиться и побеседовать...

Я пригласил Буйницкого зайти ко мне. Вскоре вошел молодой комсомолец — стройный, худощавый, подвижный, с вдумчивыми глазами. Он с восторгом рассказывал о только что совершенном им замечательном плавании на Землю Франца Иосифа, о гидрогра-

фических работах, в которых он участвовал. В рассказе не было и тени хвастовства. Он говорил о том, как жаждет учиться, как счастлив, что будет участвовать в большой научной экспедиции в Арктику. Лицо его светилось радостью...

Буйницкий перешел на 5-й курс Гидрографического института, прослушал уже курс астрономии, земного магнетизма и гравиметрии, имел некоторые практические знания, но на большой производственной работе еще не был. Экспедиция к Новосибирским островам открывала перед ним широкие возможности для ознакомления с этой работой, притом — в условиях дальнего арктического плавания.

Виктор Харлампиевич горел желанием работать, чувствовалось, что он не боится работы. В экспедиции на него возлагались обязанности вахтенного начальника и помощника гидрографа. Мы

уговорились: в свободное время он будет помогать в моих работах, с которыми я буду его постепенно знакомить. Он ушел удовлетворенным.

...С каждым днем, с каждым новым этапом продвижения «Садко» на восток, Буйницкий все больше и больше вникал в многосторонние научные работы, производившиеся на корабле. Он старательно выполнял свои штурманские и гидрографические вахты. Секстан был всегда у него наготове, чтобы «схватить» редко показывающееся солнце: это — искусство опытного штурмана, особенно важное в Арктике, где летом так часты облачность и туманы.

Некоторые участники экспедиции шутили.

— Виктор, вероятно, по облакам определяется... Где он успел сегодня «схватить» солнце?..

Штурманское правило — «не зевай» было быстро им усвоено.

В свободное от вахты время он всегда устремлялся на завоевание новых областей знания. То он помогал гидрологам — выбирал батометры, записывал показания температуры, отливая пробы воды, то он в химической лаборатории учился у химиков делать анализ на хлор... В другое время его видишь помогающим гидробиологам разбирать богатый улов бентоса (придонная фауна); вот он учится брать пробу грунта длинными тяжелыми трубками, помогает физикам доставать пробы льда... Он не брезговал никакой работой и с жадностью впитывал в себя новые познания.

Однажды он сказал:

— Наверное миллионы юношей и девушек нашей страны хотели бы быть сейчас на моем месте и иметь такие возможности для учения; я чувствую себя обязанным максимально использовать все...

25 августа мы подошли к острову Генриетты. После Мельвиля — помощника Де-Лонга, открывшего этот остров в 1881 г., — здесь еще никто не был. Началась постройка жилых домов и радиостанции.

На высоком берегу острова были поставлены две палатки. В одной из них

установили магнитный теодолит; другая находилась около места, выбранного для астрономического пункта, и служила складом инструментов, различного снаряжения и запаса продовольствия, а также пристанищем для работавших на берегу — на тот случай, если «Садко», из-за подвижки льда, будет принужден на некоторое время отойти, не успев взять людей с берега.

Здесь мы пробыли десять дней. Буйницкий быстро освоился с астрономическими и магнитными наблюдениями, деятельно помогал проводить их. Скоро мы могли разделить работу: он делал магнитную съемку острова, а я остался у палаток доканчивать астрономические и магнитные наблюдения.

Буйницкий с небольшим походным магнитным теодолитом и с карманным хронометром обошел постепенно весь остров, производя магнитную съемку.

Затем экспедиции удалось побывать на острове Жаннеты, никем до тех пор не посещавшемся, на острове Беннета, острове Жохова. Буйницкий, помогая проводить магнитные и астрономические наблюдения, занимался буссольно-глазомерной съемкой на острове Жохова и в этом деле также показал свое умение.

Когда «Садко» и «Малыгин» остались на вынужденную зимовку и стало очевидным, что суда вместе со льдами будут дрейфовать приблизительно по пути «Фрама», перед научными работниками открылись новые горизонты. Дрейф каравана судов начинался в Восточном секторе Арктики; в это же время в Западном секторе, на пути от Северного полюса к Гренландскому морю, дрейфовала льдина с героической четверкой напавших. Одновременность наших работ с работами станции «Северный полюс», возможность близкого повторения пути «Фрама», обилие научных инструментов и лабораторий, наличие научных работников разных специальностей, — все это определяло большую ценность предстоящих исследований.

Буйницкий должен был участвовать в измерении величины направления дрейфа судна (опуская на дно трос с грузом и следя по часам за количеством вы-

травленного троса) и в метеорологических наблюдениях; на его долю выпало также наблюдение за льдом, его образованием, толщиной, подвижками и т. д.

На «Садко» был центр научной работы, а на «Седове» «Дрейфующее отделение Гидрографического института». На «Седове» оказались 22 студента IV и V курсов Гидрографического института, проходивших учебную практику; для них были организованы занятия по программам института, чтобы студенты максимально использовали время зимовки и не потеряли учебного года. Буйницкий тоже включился в эти занятия. Он предусмотрительно взял с собой в плавание учебники и научную литературу; все это теперь очень пригодилось.

Кроме того, Буйницкий договорился, что будет помогать производить астрономические наблюдения. Они делались в среднем через два дня. С наступлением полярной ночи наблюдения велись по звездам.

На верхнем мостике «Садко» устанавливали инструмент и не считаясь с крепким морозом и ветром, — лишь бы видны были звезды, — вели наблюдения. Даже при 30—40 градусном морозе на руки нельзя было надеть перчатки. Мелкие винты приборов нужно было вращать голыми руками. Металл жег пальцы, они быстро коченели.

Буйницкий вначале записывал данные наблюдений, потом стал производить их вполне самостоятельно. После наблюдений тотчас следовали вычисления; координаты наносились на карту: вырисовывался зигзагообразный путь ледяного поля, в которое вмерзли наши корабли.

В начале декабря 1937 г. Буйницкий переселился на «Седов», чтобы полнее использовать читавшиеся там лекции для 5-го курса «Дрейфующего отделения Гидрографического института».

На «Седове» Буйницкий получил в свое распоряжение другой астрономический инструмент и начал вести самостоятельные наблюдения. Кроме того он построил вскоре на некотором расстоянии от «Седова» ледяной домик и начал там тренироваться в производстве

магнитных наблюдений. Он работал упорно и настойчиво.

В этот же период я начал знакомить Буйницкого с прибором В. Мейнеца для определения силы тяжести; Виктор Харлампиевич периодически приходил на «Садко». Итти ему приходилось в полярную почку, по полю, прорезанному предательскими трещинами и разводьями, едва прикрытыми моводым льдом.

Было известно: в марте — апреле прилетит звено тяжелых самолетов, чтобы вывезти на материк большинство людей с дрейфующего каравана. Возник вопрос: кто останется дальше дрейфовать для производства необходимых научных работ.

Наилучшим кандидатом был Буйницкий: к этому времени он уже зарекомендовал себя весьма положительно. Он мог самостоятельно справляться с большинством главнейших научных работ, он горел молодым энтузиазмом и желанием работать.

Мы расстались с ним в апреле 1938 г. Вспоминаются последние дни, проведенные с научными сотрудниками на «Садко». Буйницкий советовался с каждой деталью, которая могла встретиться в его будущих работах, предусматривал всякие возможные случаи. У товарищей была полная уверенность, что Буйницкий справится со всеми исследованиями, которые ему предстоит вести.

В сентябре 1938 г. стало известно, что Буйницкий по его просьбе оставлен на «Седове» продолжать научные работы в большом дрейфе через весь полярный бассейн. Это и надо было от него ожидать. Если бы он отправился на материк, некоторые работы пришлось бы совсем прекратить. Он обязан был отдать своей стране то, что от нее получил и сделал это.

Огромный полезный труд выполнил Виктор Харлампиевич на «Седове». Немало часов провел он у глубоководной лебедки, выбирая стальной трос после промера глубин Северного Ледовитого Океана... На целые сутки уходил он с корабля в маленький ледяной домик, сооруженный вблизи судна и проводил там магнитные наблюдения, а лю-

том тщательно расшифровывал исследовательский материал в своей каюте.

— Нам дорог буквально каждый день! — говорил он товарищам, — ведь ни один корабль не был еще в таких высоких широтах, как наш «Седов». Нужно всемерно использовать дрейф для научных работ.

Товарищи поддерживали его и никогда не отказывались от помощи своему настойчивому, трудолюбивому товарищу.

Настойчивостью и трудолюбием он отличался с раннего возраста...

Виктору Буйницкому было 6 лет, когда его отец вернулся инвалидом с фронтов первой империалистической войны. Детство Виктора протекало серо, бесцветно. Но отец и мать стремились дать сыну образование. В 1927 г. Виктор Буйницкий окончил школу семилетку и поступил в Читинский лесотехнический техникум. Зимой он учился, летом проходил производственную практику: в экспедиции Забайкальского географического общества у истоков реки Витим, на сплаве по рекам Восточной Сибири и Дальнего Востока.

Так, — в упорных занятиях и труде — проходили юношеские годы. Окончив техникум, он поступил в один из леспромпхозов Дальнего Востока. Здесь Виктор Буйницкий совершил увлекательные путешествия, обследуя лесные массивы богатого края советской земли...

Там же на Дальнем Востоке он стал членом комсомола.

Решив продолжать свое образование, Виктор Харлампиевич осенью 1932 г. переехал в Ленинград. В Горном институте он прошел трехгодичный курс, практиковался на рудниках Кольского

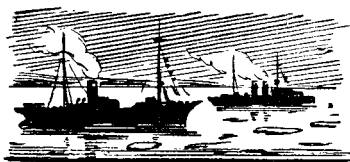
полуострова. В 1935 г. Буйницкий перевелся в только что организованный Гидрографический институт Главного управления Северного морского пути. Годом позже он впервые познакомился с Арктикой: проходил производственную практику на судне «Ломоносов» в Карском море, у восточных берегов Новой Земли. Его как способного молодого ученого назначили руководителем гидрографических работ на судне «Паланин». Здесь он пробыл до поздней осени. Затем — дрейф на «Садко» и «Седове»...

Перед 1 мая 1939 г. Виктор Буйницкий, находясь на «Седове» примерно в пятистах километрах от Северного полюса, услышал обращенные к нему слова матери — Ксении Васильевны. Она говорила из далекой Читы:

«...Я горжусь тобой, горжусь, что мой сын находится среди 15 смельчаков, выполняющих такую почетную работу. Я слушала по радио о вашей жизни на «Седове» и радовалась за тебя, радовалась за твоих товарищей... Говорю с тобой из Читы, где ты родился и рос. Поздравляю тебя и твоих товарищей с праздником 1 мая... Желаю тебе счастья и успехов в работе».

Материалы, собранные седовцами и, в частности, Буйницким, скоро будут подвергнуты тщательной обработке. Они вольют новую струю света в тайны Центрального полярного бассейна и принесут колоссальную пользу в решении задачи, которую поставила перед полярниками великая советская страна: превратить Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль.

И. ЖОНГОЛОВИЧ





АЛЕКСАНДР АЛЕКСАНДРОВИЧ ПОЛЯНСКИЙ



Небольшой портовый ледокол совершал зимний рейс в Баренцовом море. Зимний Баренц, по выражению одного полярного моряка, это — «полное академическое собрание штормов всех видов». А о страшной зиме 1925 г. до сих пор еще рассказывают смотрители береговых маяков бурного северного моря. Как раз в ту зиму ледокол совершал рейс, которого никогда не забудут его участники. Не забудут потому, что в те дни, все моряки ледокола не раз глядели в глаза смерти.

...Шторм налетел неожиданно. Еще несколько минут тому назад сизые облака ровно проходили над морем. Но вот они начали опускаться все ниже и ниже; казалось, что мачта корабля сейчас скроется в серой облачной мути. На море бушевали свиные волны. И в какое-то мгновение ледокол накрыла непроницаемая пелена тумана. В нескольких шагах ничего нельзя было разглядеть.

Началась героическая борьба моряков за спасение судна, человеческих жизней.

Ледокол вздымало крутой волной; грёбень ее поднимался выше палубных построек. Волны сорвали грузы, укрепленные на носовой палубе и с грохотом били ими в переднюю стенку капитанского мостика. Матросы бросились спасать палубное имущество, но следующим ударом волны грузы выкинуло за борт...

На палубе, бортах, снастях, трапах корабля с непостижимой быстротой нарастала зеленоватая корка льда. По наружным трапам нельзя было ни подняться, ни спуститься, — они превратились в ледяные горки; люди, с трудом удерживая равновесие при крутых кренах корабля, скользили на обледенелых трапах.

Ледокол перестал слушаться руля. Штормовые волны понесли корабль к берегу. Гибель судна казалась неизбежной: сейчас его выкинет на мель или разобьет о камни...

В эти наполненные тревогой минуты, береговой радист установил связь с ледоколом. Он спросил своего товарища на судне:

— Как дела?

Корабельный радист спокойно выступал в ответ:

— Все в порядке... Находимся в полесе шторма... Дрейфуем... Привет... Полянский.

Береговой радист был знаком с Александром Полянским и хотел продолжать разговор, узнать подробности. Но Полянский не отвечал. Он уже вызвал другие радиостанции материка и у всех спрашивал:

— Какая погода?

Радист Полянский отыскивал границы свирепого шторма. Ответы были всюду неутешительные...

Время от времени в радиорубку, грохоча дождевиком, который превратился в обледелый панцирь, входил капитан. У него тоже был только один вопрос:

— Ну, как погода?

Радист снимал наушники и повернувшись к капитану веселым тоном отвечал:

— Ничего в волнах не видно!

Капитан многозначительно произнес «и-да» и уходил из уютной радиорубки в грохочущий мир шторма...

Минутами казалось, что разъяренная стихия вот-вот поглотит судно и оно исчезнет в клочущей бездне. В неравной борьбе со штормом прошло несколько часов.

Все-как, работая полным ходом, машины противостояли напору волн. Машинисты работали по колено в воде. Из бункеров вырывалась смешанная с утлом черная жижа. Некоторые уже выбивались из сил...

И вдруг — все на корабле с радостью ощутили, что шторм начал стихать. Удары волн становились реже. Вздвигшийся Баренц успокаивался.

Капитан снова зашел в радиорубку. Полянский сидел и покачивал головой в такт музыке, передававшейся из Москвы. Перед радистом на столе лежал заполненный бланк телеграммы, адресованной домой — в Архангельск:

«Все благополучно». Немного потрепало штормом».

Капитан улыбнулся. Он любил мужественных, спокойных и стойких людей.

* * *

Летом 1916 г. в одном архангельском учреждении, которое ведало всем ледокольным флотом архангельского порта, появился новый курьер — паренек с удивительно белыми волосами. Это был Саша Полянский. Беготня «на посылках» не очень нравилась 15-летнему юноше, стремившемуся к учебе и знаниям. Но в этом первом своем труде он находил известное удовлетворение. По вечерам, придя домой на отдых, Саша с гордостью думал, что он — тоже стал помощником отца. Юноша знал: ему не дали отдохнуть летом только потому, что одному работнику — отцу трудно было прокормить большую семью из 8 человек.

Работа курьером сыграла решающую роль в дальнейшей жизни Саши Полянского. Как-то, впервые доставляя радиограмму, он задумался: каким путем она могла прибыть в Архангельск, если ее отправитель плывет далеко в открытом море?

В свободные минуты между «рейсами» по городу Саша настойчиво попытывался у связистов: как устроено радио, почему сигналы передаются на расстояние, на чем основана азбука Морзе?..

Немного времени прошло и Саша уже стал телефонистом; все-таки это было несколько ближе к таинственному аппарату, в котором поблескивали голубые искры, непонятным Саше образом превращавшиеся в буквы.

Когда последние банды интервентов на Севере были сброшены Красной Армией в море и люди в Архангельском крае занялись мирным трудом, Саша Полянский получил возможность осуществить заветную мечту своей ранней юности.

В 1921 г. Саша окончил радиополу при службе наблюдения и связи Северного моря.

С этого периода открывается интереснейшая, яркая, наполненная вол-

нующими событиями биография радиста Александра Александровича Полянского.

Его первая самостоятельная работа радистом прошла на Мурманском побережье. До сих пор он вспоминает, с каким волнением впервые взялся за ключ «искровки» и один, без провожатых, отправился в «путешествие» по безбрежному океану эфира.

Здесь Александр Полянский проработал недолго. Подошел срок службы в Рабоче-Крестьянском Красном Флоте. Он пошел в его ряды с большим интересом, как в новую превосходную школу.

Проходили года. В маленький домик Полянских, в пригороде Архангельска — Саломбале, время от времени приносили краткие радиogramмы из самых разнообразных мест, помеченные различными названиями кораблей: борт гидрографического судна «Пахтусов», «Таймыр» (Северное море), «Сибиряков», «Малыгин», моторный борт «Нерпа» (Карское море)... Вот радиogramма, отправленная из Средиземного моря с борта парохода «Воронеж», из Атлантического океана, от берегов Африки... Десятки тысяч миль странствования по морям...

В рубках многих судов нес вахту радист, повсюду оставляя о себе воспоминание, как о «снайпере эфира», для которого в сложном радио-деле нет невозможного. Капитан моторного бота «Нерпа», вспоминая о Полянском, говорил:

— Этот радист — кудесник! Мне кажется, — дай ему палку и кусок проволоки, — он с этим «оборудованием» ухитрится наладить радиосвязь...

Если разговаривать с Полянским о чем угодно, то неизбежно беседа перейдет на его излюбленную тему — об учебе. Вся его жизнь и работа — в учебе: радиошкола, Красная Армия, радиотехнические курсы повышения квалификации, упорная работа над собой в каждом рейсе, на каждой вахте, в каждую свободную минуту.

Блестящая работа Александра Александровича Полянского на борту героического «Седова», — естественное завершение роста мастерства выдающегося радиста.

Эта оценка — не случайна. Радист — в буквальном смысле слова — «душа»

морского судна, полярной станции. Когда в радиорубке уверенно работает передатчик, когда в кают-компании раздается спокойный и четкий голос Москвы, лучше работает, глубоко ощущается теплое дыхание родной страны, соотечественников.

На «Седове» Полянскому пришлось обеспечивать связь более двух лет. Дрейфующий во льдах «Георгий Седов» — стал пловучей научной экспедицией, проводящей важные исследовательские работы. Здесь требовалась надежная и продуктивная связь. Ее обеспечивали Полянский и его ближайший помощник — радист Бекасов. Были дни, когда радиостанция «Седова» передавала на материк по несколько тысяч слов. За два с лишним года радисты наземных радиостанций не отметили ни одного перебора в работе по связи с «Седовым».

В 1938 г. мне пришлось наблюдать как с «Седовым» работал радист мыса Челюскин орденноносец Василий Ворожцов. Из репродуктора с невероятной быстротой сыпался рой точек и тире. Ворожцов, — испытанный мастер эфира — настраивал все свое внимание, — так быстро неслись седовские сигналы.

Когда наступила короткая пауза, Ворожцов сказал:

— Ну, и сынет Полянский! Одно удовольствие с ним работать. «Почерк» у него приятный...

Полянский вступил на борт «Седова» в 1936 г., и с первых же дней стал любимцем экипажа.

В 1938 г. ледокол «Ермак» пробился в район зимовки трех кораблей и освободил из ледового плена «Садко» и «Малыгин». «Седов», из-за поврежденного руля, вывести из льдов не удалось. Встал вопрос: кто останется радистом «Седова» на второй год дрейфа?

Дошла очередь до Полянского. Его спросили:

— Вы останетесь?

Полянский даже обиделся на этот вопрос.

— Конечно, остаюсь, — решительно ответил он.

Когда «Ермак», «Садко» и «Малыгин» исчезли в дали океана, Полянский вер-

нул в радиорубку и взял чистый бланк.

Через несколько часов жена Полянского Мария Алексеевна, — получила радиogramму с пометкой «Георгий Седов».

Телеграмма была, как обычно, краткая:

«Маня зпт не беспокойся зпт остаемся зимовать тчк. Арктика требует людей тчк Хотели заменить тире не согласился тчк Скоро увидимся».

* * *

Небольшой домик Полянских в пригороде — Саломбале пользуется большой известностью. Часто сюда заходили совершенно незнакомые люди, спрашивали:

— Что новенького?

Мария Алексеевна не удивлялась. Наоборот, каждое такое посещение наполняло ее чувством гордости за своего друга-мужа, за всех седовцев. Она приветливо встречала незнакомых гостей, подводила его к карте, на которой старательно вычерчен маршрут дрейфа и прочитывала полученную недавно радиogramму от Александра Александровича.

Два раза Мария Алексеевна с дочкой Зоечкой выезжала в Москву, чтобы побеседовать с мужем по радио. Для Александра Полянского, как и для всех седовцев, дни разговоров по радио с родными превращались в большой праздник.

Последний раз это было 24 октября 1939 г. Мария Алексеевна говорила просто, старательно скрывая свое волнение, а вот Зоечка не выдержала...

Она очень соскучилась по отцу и заговорив о белом медвежонке, заплакала на весь мир. Ее детский плач услышал и Александр Александрович Полянский. Наверное, в эти секунды впервые дрогнула на ключе рука опытного радиста...

Сынчик Полянского — Витя тоже заждался. Когда «Седов» оказался близко от Шпицбергена, Витя решил, что пора папе причаливать к берегу. Он прочертил остававшийся на карте сантиметр и огласил дом радостным криком:

— Папа приезжает!

Он долго не мог понять, что сантиметр на карте — это сотни километров ледового океана...

Жена А. А. Полянского — Мария Алексеевна, — его боевая подруга в полном смысле этих слов: она радистка, плавала на кораблях, бывала в рейсах вместе с мужем, сменяя его на вахтах в радиорубке. Сейчас все ее заботы — о семье. Всегда бодрая и веселая, она воспитывает в детях мужество и упорство.

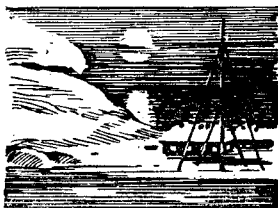
А. А. Полянский горячо любит свою семью. Замечательна его переписка с детьми. Часто им доставляли радиogramмы, адресованные Вите и Зое. Получив радиogramму, ребята уединились и по складам разбирали слова, написанные отцом.

Несколько месяцев тому назад ребята получили такую радиogramму:

«Отрастил бороду. Рыжую. Длина — 15 сантиметров...»

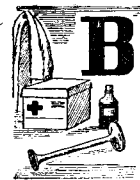
И — ребята дождались возвращения «бородатого отца»...

В. АРДАМАТСКИЙ





АЛЕКСАНДР ПЕТРОВИЧ СОБОЛЕВСКИЙ



В разгар экспедиционной работы, в дни подготовки к арктической навигации 1937 г., ледокольный пароход «Георгий Седов» был забит всякой кладью. На палубе, в кормовой части, устроили обширный хлев для коров и свиней. Над трюмами носовой части судна разместились катеры и кунгасы. Закрепляли бочки с маслом, керосином, нефтью; а по соседству с ними — приборы гидрологов.

Люди «Седова» — представители самых различных профессий — были одеты по-разному. Но один человек по внешности выделялся из всех. Это был подтянутый, с хорошей военной выправкой, всегда в белоснежном воротничке, искусно лавирующий среди нагромождений экспедиционного корабля, — судовой врач Александр Петрович Соболевский.

У человека, впервые вступившего на палубу «Седова», эти детали озна-

чали многое: они порождали доверие, чувствовалось, что судовой врач — аккуратный, уравновешенный, выдержанный человек, прошедший школу Красной Армии, точный и дисциплинированный. Эти высокие качества нужны полярнику. Они способствуют так называемой, «полярной уживчивости», трудовой целеустремленности, настойчивости в преодолении препятствий.

Не секрет, что есть люди, которые, попав в Арктику, начинают небрежно относиться к гигиеническим навыкам — посещению бани, смене белья, костюму. Такое поведение обычно сопровождается рассуждениями: «Арктика — не город, здесь не до этикета»...

Совсем не таков Александр Петрович Соболевский — «Петрович», как его называли на «Седове».

Хотя Соболевский впервые пошел в арктическое плавание, а до того был вполне «сухопутным» человеком, — он с первых же дней проявил себя на

«Седове» так, что заслужил общее уважение и авторитет.

Первые недели навигации 1937 г. проходили спокойно. Корабль обслуживал экспедицию Гидрографического управления. В экспедиционных условиях людям «болеть было некогда». И все же случалось — кто-нибудь порежет руку, или натрется на торчащий из доски гвоздь, получит небольшой ожог на камбузе... Немногочисленные были пациенты судового врача. Казалось бы, с выходом в море для врача наступает отдых и спокойствие, — но не такой характер Александра Петровича, чтобы бездействовать. Дня не проходило у него без хлопот.

Когда перед выходом в море судовой лазарет запасался медикаментами, нашлись снабженцы, пытавшиеся ограничить судно минимальным количеством лекарств и инвентаря. Благодаря настойчивости Соболевского, «Седов» вышел в море, получив все необходимое для судового лазарета. Петрович развернул его по всем правилам медицины. Все сверкало чистотой и белизной. Мне не раз приходилось участвовать в поллярных экспедициях. Но никогда еще не доводилось наблюдать, чтобы в лазарете был налажен такой образцовый порядок, как на «Седове» — силами Александра Петровича.

Создав отличный лазарет, Петрович энергично повел борьбу за образцовое санитарное состояние корабля. Он появлялся всюду: на камбузе, в буфете, в кубриках команды, в общежитии экспедиционных работников.

На большинстве судов, особенно старых, обычно обитает уйма тараканов. Так было и на «Седове». Соболевский ликвидировал тараканов — они исчезли. Однако, через несколько месяцев, когда «Седов» уже был в дрейфе и жизнь на корабле сконцентрировалась вокруг нескольких камельков, тараканы вдруг снова появились... По этому поводу в юмористическом отделе «Смех в тепле и на морозе» стенгазеты седовцев появилась под рубрикой «Наблюдения натуралиста» коротенькая заметка:

«Бригада натуралистов на борту л/п «Г. Седов», во главе с доктором

Соболевским, провела интересный опыт по наблюдению за жизнью тараканов в условиях дрейфа.

Оказывается, что у тараканов ярко выражено тяготение к нормальному рейсу.

При температуре около нуля эти милые насекомые впадают в сонливое состояние. На зимовке проявляют повышенную скромность и по столу не бегают, предпочитая жить на потолке, над печкой.

Несмотря на отсутствие движения и однообразное питание, тараканы цинге не подвержены»...

Шутка — шуткой, а «натуралистам» не долго пришлось изучать тараканьи нравы. Соболевский их уничтожил.

Свои заботы о санитарии Петрович сочетал с повседневным наблюдением за работой камбуза. Он — член столовой комиссии; ни одно меню не составлялось без его участия.

В свободное время он вел общественную работу. Стараниями Александра Петровича на «Седове» был организован самодеятельный оркестр. Позднее, когда «Седов» вместе с «Садко» и «Малыгин» лег в дрейф, этот оркестр разросся и выступал поочередно на каждом из кораблей.

Преподавание общеобразовательных предметов морякам «Седова» также стало одним из занятий Александра Петровича Соболевского.

Так проходило первое арктическое плавание врача-общественника.

23 октября 1937 г. вблизи острова Бельковского начался дрейф трех ледокольных пароходов.

Для экономии угля, которого оставалось совсем мало, на судах погасили котлы и решили обогревать помещения камельками. Соболевский добывается сохранения лазарета в рабочем состоянии; в лазарете оставили отдельную печь. В этом опять оказалась настоящая забота врача о здоровье экипажа.

Вскоре лазарет понадобился по-настоящему. Произошел несчастный случай: за борт упал старший помощник капитана; произошло это ночью и несчастье заметили не сразу. Когда подняли тревогу, спустились за борт люстру,

то на поверхности темной воды увидели маленькую льдину, за которую держался человек... Падая, старший помощник ударился лицом о льдину и, теряя сознание, ухватился за нее. Это и спасло его от гибели в океане...

Судовой водолаз, не раздеваясь, бросился в ледяную воду, обвязал товарища за талию. Их двоих подняли на борт.

Когда старшего помощника принесли в кубрик, он был без чувств. И вот здесь сказались находчивость, спокойная уверенность Александра Петровича Соболевского — качества, воспитанные в нем нашей славной Красной Армией, коллективом отважных пограничников, в котором Александр Петрович пробыл несколько лет.

Соболевский применил все средства, имевшиеся в его распоряжении. Прошло около часа... У старшего помощника появились признаки жизни. Все облегченно вздохнули.

Пострадавшего внесли в лазарет, и с этого момента Александр Петрович не покидал его до тех пор, пока не убедился в полной безопасности больного.

Молодой и здоровый организм выдержал тяжелое испытание, но катаральное воспаление легких было расплатой за возвращенную жизнь. Надо было видеть — с какой трогательной заботливостью ухаживал Петрович за своим больным, как мужественно просиживал он долгие бессонные ночи, следя за борьбой организма с болезнью!

Вскоре и мне пришлось попасть в лазарет: на правом предплечье образовалась флегмона. Умелые руки Петровича аккуратно меняли компрессы, в нужный момент была сделана операция, — мне стало легче. Два месяца, проведенные в лазарете, не были для меня тягостными только потому, что рядом всегда находился врач, замечательный товарищ — наш Петрович.

В лазарете было тепло, а он сам ютился в своей каюте, которая обогревалась... воздухом, пропихивавшим через открытую дверь из кают-компания. Нередко у Петровича подушка ночью примерзала к стене. Но он равнодушно переносил все неудобства личного быта

и отказывался переезжать в более теплое помещение, так как не хотел στεснять товарищей.

Нередко после того как все работы были выполнены, Петрович заходил в лазарет — побеседовать с выздоравливающим. В этих простых, задушевных разговорах ярко вырисовывался внутренний облик незаурядного человека, прекрасного товарища.

Жадный до знаний, постоянно работающий над собой, полный большого внутреннего благородства, 34-летний Петрович мечтал, вернувшись на Большую Землю, закончить свое высшее медицинское образование.

Александр Петрович Соболевский родился в 1905 г. в Белоруссии, в семье чернорабочего.

После трехлетних занятий в народной школе он поступил в ремесленное училище. Окончил его в 1924 г. За год до этого, Петрович потерял отца, болевшего много лет. Стремясь помочь семье, Петрович пошел работать на лесопильный завод, а через два года переехал в Ленинград и стал слесарем на судостроительном заводе им. Орджоникидзе.

Тяга к знаниям неудержимо влечет двадцатидвухлетнего юношу на другой путь. В апреле 1926 г. он поступает в школу старших лекморов при Военно-Медицинской Академии и через полтора года успешно кончает курс. Александр Петрович получает назначение в Закавказье. Восемь лет он работает лекмором в пограничных частях на южной границе Советского Союза.

Затем Соболевский снова в Ленинграде. Он — старший лекмор в приемном покое больницы имени Мечникова. Александр Петрович видит, как вокруг с непостижимой быстротой растут и совершенствуются люди; многие его товарищи по школе лекморов уже стали врачами, ведут научную работу в институтах. Соболевский решает:

— Буду продолжать образование!

Осенью 1936 г. он начинает учиться в Ленинградском медицинском институте. На время летнего отпуска в 1937 г. он уходит в плавание — судо-

вым врачом ледокольного парохода «Г. Седов».

...Когда в начале 1938 г. из Москвы сообщили, что отряд тяжелых самолетов направляется к нашему дрейфующему каравану, чтобы вывести на материк большинство зимовщиков, когда составлялись списки отлетающих и остающихся, у Петровича и мысли не было покинуть корабль.

На вопрос командования об этом, Соболевский ответил:

— Как бы туго мне ни пришлось, как бы ни тянуло меня на Большую Землю, но корабль я не покину...

Правду говоря, оставшимся на «Седове» тоже было бы тяжело проститься со своим замечательным товарищем. Нечего скрывать: бывало даже, что с «Садко» и «Малыгина» к Соболевскому приходили моряки за врачебной помощью: Петрович привлекал к себе общие симпатии.

Кончилась полярная ночь. Появилось долгожданное солнышко. Люди начали искать ледяные поля, годные для посадки самолетов. Непременным участником этих походов был наш доктор. Потом подошла пора подготовки аэродромов. Наравне с товарищами он горячо взялся за утомительный труд: расчистку полей от росаков. Несмотря на свое большое сердце, Петрович старательно крошил ледяные глыбы, а вернувшись с аэродрома, вместо отдыха, врачевал всех приходивших к нему.

— Если у нас будет хоть один случай цинги, это ляжет пятном на мою совесть, — сказал он как-то в дружеской беседе.

Забирая у кладовщика горох, Петрович размачивал его, держал в тепле и проращивал. Время от времени на

стол в кают-компании подавались миски с проросшим горохом. Все с удовольствием поедали «зеленые витамины». К новому, 1938 г. Петрович, в поисках витаминного питания, изобрел блюдо, которое судовые сатирики называли «сокрюшон а-ля Соболевский»... Проращивая горох, Петрович использовал настоечную воду, как витаминизированную и добавлял ее к компоту, в который вливал еще немного спирта. По идее это должен был быть «крюшон»; получился довольно крепкий и приятный на вкус напиток, названный «сокрюшон»...

Развертывались работы по устройству посадочных площадок. Едва успели сделать один аэродром, как его сломало. А самолеты уже приближались к Тикси... Полярные моряки стали работать на тридцатиградусном морозе по 8—10 часов. Людей надо было кормить там же — на поле, и Петрович превратился в «полярного мармитанта». В разгар работ он приносил с судна сундучок, в котором были уложены теплые, свежие бутерброды. Дежурный в аэродромной палатке к этому времени приготавливал чайник. Петрович во время короткого перерыва оделял всех едой. Люди подкреплялись и с новой силой брались за работу. Рядом с ними Петрович орудовал лопатой.

В тесном товарищеском общении проходили дни первого года дрейфа на караване...

Тот факт, что за долгий период тяжелого дрейфа никто из седовцев не болел, лучше всего говорит о качествах судового врача. Полярник, непартийный большевик Александр Петрович Соболевский, блестяще оправдал высокое доверие своей любимой Родины.

В. АВГЕВИЧ





ПАВЕЛ ВЛАСОВИЧ МЕГЕР

Летним утром 1925 г. от берегов Одессы отчалила лодка. Свежий ветер подхватил ее, надул шаруса и утнул лодку в открытое море. В этом утлом суденышке находилось пятеро мальчигов. Самому младшему из них — Павлуше Мегеру — было 9 лет. Он-то и был зачинщиком тайком подготовленного путешествия из Одессы к кавказским берегам.

Две недели о лодке и юных моряках не было никаких вестей. Родители уже оплакивали судьбу безрассудных «колумбов», когда вдруг они появились дома целыми и невредимыми да еще с богатым уловом скумбрии...

Так начал свое первое плавание сын юнга черноморского торгового флота Павел Власович Мегер, спустя 18 лет оказавшийся участником героического дрейфа через Центральный полярный бассейн.

Повар «Седова» Павел Власович Мегер — молодой полярник, в Арктике он впервые. Но он прошел хорошую школу советского моряка. Окончив училище плавсостава в Одессе, Павел Мегер в течение девяти лет плавал на различных судах Черноморского пароходства. На черноморских судах «Крым», «Декабрист», «Днепр», «Охотск», «Киев», он ходил вдоль и поперек по Черному морю, совершал заграничные рейсы. Вначале матрос, а затем кочегар — он всюду ревностно отдавался работе.

Юг все же приежился. Потянуло на Север, в судовую Арктику, в просторы полярных морей...

После службы в Рабоче-Крестьянской Красной Армии Павел Мегер работал по ремонту морских судов, а затем сменил теплую Одессу на далекий Мурманск. Прослужив некоторое время в рыболовном флоте Баренцева моря, Мегер в июне 1938 г. поступил на ледокол «Ермак» камбузником. Здесь он

приобрел новую профессию, вспомнил работу отца — повара...

Работал, не жалея сил, отличился. В числе лучших ермаковцев Павел Власович Мегер осенью 1938 г. перешел работать на «Георгий Седов». Здесь ему поручили ответственное дело — судовую кулинарию. Павел Власович раньше никогда не был настоящим поваром, но через отца давно познакомился с поварским делом, даже занимался кулинарией в часы досуга как любитель.

— Когда Павлуша бывает дома, я никогда не готовлю, — рассказывала как-то его жена Таисия Александровна. — Он всегда так мастерски приготовит любое блюдо, что мне за ним не угнаться!

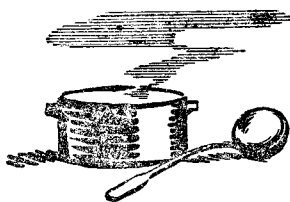
Любительская профессия, как нельзя лучше пригодилась в условиях неожиданной зимовки на дрейфующем корабле.

Павел Власович имеет еще одну

специальность. Еще в детстве он страстился к рисованию. Часто Мегер, взяв самодельный мольберт и палитру, уходил на весь день за город, делая с натуры зарисовки живописных окрестностей Одессы.

Теперь и это пригодилось! На «Седове» Павел Мегер, используя свободное от основной работы время, делал в альбом зарисовки эпизодов героического дрейфа, писал дневник. Мегер активно участвовал во всех работах на корабле, в авралах.

Седовцы любят и уважают своего товарища способного повара и художника. Хороший производственник, Павел Власович Мегер вместе с тем и прекрасный общественник. Ленинский комсомолец, членом которого больше 10 лет состоит Мегер, воспитал в нем любовь к общественной работе, самоотверженному труду.





НИКОЛАЙ МИХАЙЛОВИЧ БЕКАСОВ



Сорок лет назад, дрейфуя в Ледовитом океане, Фритьоф Нансен и его спутники на «Фраме» не имели замечательного изобретения человеческого гения — радио. О дрейфе «Фрама» люди узнали лишь после того, как участники похода вернулись на материк.

Седовцы непрерывно были связаны с Большой Землей. Почетную вахту в радиорубке корабля несли радисты Александр Александрович Полянский и Николай Михайлович Бекасов. Они обеспечили четкую связь дрейфующего судна с родиной.

Николаю Бекасову 26 лет. Он не сразу стал моряком. Закончив шесть классов трудовой школы, он учился в ФЗУ бумажной промышленности, затем поступил на завод «Геологоразведка» подручным механиком. Но Бекасова тянуло море; в конце концов он поступил на радиоотделение Ленинградского морского техникума. Это было уже всерьез и надолго. Николай хотел стать моряком и радистом. Впер-

вое же лето он получил назначение практикантом на пароход «Луга». Судно шло в дальнее плавание!

По окончании морского техникума в 1937 г., Николай Бекасов получил звание техника и радиооператора первого разряда. Пошел плавать, быстро накапливая опыт и повышая квалификацию. 10 мая 1938 г. друзья и родные провожали его в далекий рейс на ледоколе «Ермак».

Радист Бекасов, работая по-стахановски, перевыполняя нормы, обеспечивал прекрасную связь между судами и с Большой Землей.

Он впервые увидел «Седова» уже дрейфующим во льдах Центрального полярного бассейна. «Седов» оставался в дрейфе. Его команда пополнялась лучшими людьми с «Ермака». Просьба молодого радиста о переводе его на дрейфующий корабль была удовлетворена. Коллектив «Ермака» не ошибся в своем выборе: за все время дрейфа Николай Михайлович Бекасов отлично нес радиослужбу. Хорошо помогая «снайперу эфира» Полянскому, он выполнял и

другие судовые работы, регулярно вел метеорологические наблюдения.

Бекасов прекрасно понимал, как сильно затруднился бы дрейф, если бы связь была нарушена. Он делал все от него зависящее, чтобы седовцы не чувствовали себя отрезанными от родины, культуры, живого слова.

В конце 1938 г. «Седов» поддерживал связь с полярной станцией на мысе Челюскин. Для обмена радиogramмами было выделено четыре срока связи в сутки. Но уже вскоре для более тщательного наблюдения за дрейфом установили шесть сроков. В период сжатий «Седова» связь была ежечасной...

В течение восьми месяцев с сентября 1938 г. до мая 1939 г., — по данным «Седова», состоялось свыше 1400 сроков связи. Количество телеграмм достигло 4400, а слов в них — 167 965. К маю 1939 г. «Седов» продрейфовал дальше на запад. Радиостанция корабля теперь работала с островом Рудольфа и мысом Желания. И все же связь между «Седовым» и мысом Челюскин поддерживалась (правда, только один раз в сутки), но скорее в виде рекорда дальности слышимости «Седова», чем в практических целях.

В конце февраля оба коллектива договорились провести шахматный матч по радио. Вначале игра шла быстро, потом шахматисты стали делать ходы более осторожно, и партия затянулась. То полярники мыса Челюскин запаздывали с ответным ходом, то седовцы. Однажды коллективу мыса Челюскин пришлось пойти на маленькую хитрость и дать телеграмму такого содержания: «Когда вы вернетесь на материк и вас будут спрашивать, сколько времени необходимо на дрейф от Уэлена через Северный полюс до Гренландии, то придется вам отвечать: «не больше чем на одну шахматную партию», ибо есть опа-

сение, что вы выйдете из дрейфа раньше, чем игра закончится».

Игра оживилась, и партия закончилась победой коллектива мыса Челюскин. Это было первое и, пожалуй, единственное поражение, которое потерпели за время своего дрейфа седовцы.

Радио прекрасно служило коллективу. Каждые сутки, в одни и те же часы, на полярных станциях слышали позывные сигналы ледокольного парохода «Георгий Седов». Строго по расписанию радиостанция корабля передавала на материк, в Москву, краткие метеорологические сводки, данные о местонахождении судна, сведения об окружающей обстановке, сообщения о проделанных научных работах, лаконические радиogramмы членов экипажа своим родным.

Бекасов всегда проявлял большой интерес к общественной деятельности. В морском техникуме и на пароходе «Луга» Николай Бекасов активно сотрудничал в стенгазетах. На «Ермаке», во время арктического рейса, издавалась печатная многотиражка «Сквозь льды». В тот день, когда Николай Бекасов в числе шести ермаковцев перешел на борт «Седова», газета «Сквозь льды» поместила его портрет и пожелала своему работнику счастливой зимовки.

С борта «Седова» Бекасов поддерживал теплую радио-переписку с товарищами. Десятки телеграмм получили его старые друзья. А когда Николай узнал, что соученица по школе стала студенткой медицинского института, он горячо поздравил девушку, пожелал ей успехов в учебе и по радио заказал ей подарок.

Перед окончанием дрейфа «Седова» Николай Бекасов радировал семье:

— «Идем домой. Рад всех вас скоро увидеть и обнять. Рад, что мы, седовцы, справились с заданием партии и правительства».





ДМИТРИЙ ПРОКОФЬЕВИЧ БУТОРИН



Беломорское побережье издавна славится как родина смелых русских моряков — поморов. Здесь люди с ранних лет привыкают бороться с суровой стихией северных морей. Из поколения в поколение передаются поморские традиции, сложившиеся еще в те далекие времена, когда прапрадеды и прадеды нынешних отважных моряков ходили на утлых шняках промысливать треску и морского зверя к берегам Норвегии, Шпицбергену и Новой Земле.

В семье помора — зверопромышленника, в селе Долгощелье, Мезенского района, в 1908 г. родился Дмитрий Прокофьевич Буторин. После окончания сельской школы с 14 лет он пошел вместе с отцом добывать рыбу и зверя на Канинском полуострове в Белом море. Восемь лет работы на промысле сделали молодого моряка мастером на все руки. Не раз попадал он в сокрушительные осенние штормы, снежные ураганы. «Никогда и нигде не теряться» — это ясное жизненное правило

твердо усвоил Дмитрий Буторин. Суровая жизнь закалила юношу.

В 1927 г., работая в Долгощельской промысловой артели, Дмитрий Буторин впервые выходит на зверобойку не на крошечном промысловом боте, а на большом ледокольном пароходе. Советская власть по-новому организует промысел морского зверя в горах Белого моря. Буторин плавает на «Сибирякове», на «Русанове», на «Седове». Он участвует в экспедиции Арктического института, изучающей морского зверя. Вдумчивый и наблюдательный моряк охотно рассказывает ученым биологам о своих наблюдениях за жизнью и поведением морского зверя.

Потом снова походы за треской, за гренландским тюленем... На Канинском полуострове, на острове Моржовец — все искожено и изучено. Двадцатидвухлетний помор может теперь многому научить старых и бывалых промышленников-моряков.

Буторина влекут новые места, еще неизведанная жизнь. Он идет работать матросом вначале на небольшой пароход

«Ломоносов», затем на ледокольный пароход «Седов»; на этом судне он уже плавал прежде — во время зверобойки.

На «Седове» он участвует в экспедиции по изучению морского зверя в Гренландском море, затем в составе этой же экспедиции принимает участие в спасении дирижабля «Италия» в 1928 г.

В сентябре 1930 г. Дмитрий Прокофьевич призывается в Красную Армию и служит в пограничных войсках. После демобилизации, в марте 1933 г., он снова поступает матросом на «Седов»...

Когда самолеты вывезли с трех дрейфующих судов на Большую Землю значительную часть людей, на каждом из кораблей осталось по одиннадцать человек. Это были самые крепкие, выносливые, отборные кадры полярных моряков. Среди них находился и Дмитрий Буторин. Он не мог покинуть родного корабля.

Деловитый матрос становится боцманом. Буторин любит трудиться. Даже в часы досуга он обязательно что-либо мастерит: из старых кож он выкраивает крепкую обувь для команды, старательно

чинит торбаза. Для потинок нехватает материала; тогда Буторин обучает товарищей искусству выделки шкур: на корабле было несколько коровьих шкур, снятых с «живого продовольствия», которое в свое время вез «Седов».

Дмитрий Буторин — страстный охотник. В любую погоду он выходил осматривать капканы, расставленные на песца по окружающему корабль ледяному полю.

Когда потребовалось изготовить гибководный трос для замеров океана и взятия проб донного грунта, боцман первым взялся за это дело. В жгучий мороз он разбирал пряди толстых стальных канатов, чтобы потом сплести из них тонкий лотлинь. Канат был сделан точно к сроку, взятому по социалистическому обязательству, — к юбилею Ленинско-Сталинского комсомола.

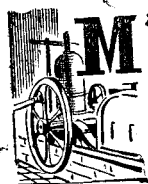
И снова неутомимый боцман занялся всякой судовой работой.

Дмитрий Прокофьевич в свободное от работы время учился также на штурмана. По выходе «Седова» из льдов он уже был переведен на должность помощника капитана. Вместе с другими отважными седовцами тов. Буторин с честью выдержал все испытания.





ИОСИФ МАРКОВИЧ НЕДЗВЕЦКИЙ



Машинист первого класса «Седова» Иосиф Маркович Недзвецкий впервые попал в Арктику четыре года назад. До этого несколько лет он служил в частях Белорусского военного ок-

руга, был командиром.

Сын рабочего Иосиф Недзвецкий до 8-летнего возраста жил с родителями, потом два года в детском доме. С 15 лет пошел вместе с отцом работать по найму, четыре года был чернорабочим, строил железную дорогу Рославль — Могилев — Осиповичи. На строительстве стал комсомольцем.

Зима 1928 г. застает Иосифа Марковича в Петрозаводске. В течение почти двух лет он работает слесарем на заводе «Онего». Учится на токаря.

Но только служба в рядах Рабоче-Крестьянской Красной Армии открывает перед юношей новые горизонты... Его избирают в члены Могилевского городского совета. Парторганизация воинской части принимает его в кандидаты ВКП(б).

Весной 1935 г., через несколько ме-

сяцев после демобилизации из рядов РККА, Недзвецкий становится полярником. Он — моторист Пясинской экспедиции Арктического института, больше года работает на Таймырском полуострове. Потом его направляют в новую экспедицию — на реку Яну. Он совершает плавание от Мурманска до бухты Тикси. Тяжелые ледовые условия не позволили экспедиции попасть на Яну. Недзвецкий в конце 1937 г. возвращается в Ленинград. Его командируют на ледокол «Ермак» машинистом первого класса.

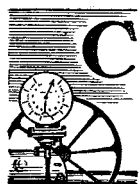
Четыре месяца коллектив старейшего советского ледокола неутомимо работал, вырывая из дрейфа и возвращая стране суда, затертые льдами в навигацию 1937 г.

И, наконец, последний рекордный рейс — к 83-й параллели, к каравану дрейфующих ледокольных кораблей «Седов», «Садко» и «Малыгин»...

Недзвецкий был переведен на корабль «Седов» в числе тех шести ермаковцев, которых коллектив отобрал из своей среды.



НИКОЛАЙ СЕРГЕЕВИЧ ШАРЫПОВ



Седовцы — представители нашей славной советской молодежи. Они вошли в жизнь, возмужали и окрепли в годы социализма. Старшему из седовцев 42 года. Младшему —

24 года. Средний возраст — тридцать лет.

Самый молодой моряк на «Седове» — Николай Сергеевич Шарыпов. Он родился в 1915 г. Двадцати лет вступил в комсомол. На «Седове» работает шесть лет. Был кочегаром первого класса, теперь — машинист.

Биография Николая Шарыпова не сложна. На родине — в Архангельске — в 1933 г. он окончил школу морского ученичества по машинному отделению, получил свидетельство машиниста и слесаря четвертого разряда. Потом побывал на Новой Земле, был рулевым моторного катера и перешел в арктический флот. Плавал на «Садко», а оттуда переведен на «Седова».

Имя машиниста «Седова» Николая Шарыпова хорошо знают у нас в стране. Это он вместе с Токаревым, смело

и самоотверженно работая в ледяной воде, предотвратил крупную аварию корабля. Это он вместе с другими членами машинной команды в тяжелейших условиях дрейфа отремонтировал поврежденный руль, вернул кораблю возможность управляться. Прекрасно изучив механизмы корабля, машинист Шарыпов обеспечивает надежный уход за ними, держит машину в боевой готовности.

Жилый парень, — говорят о нем моряки. Жизнь на севере закалила его. Крепкая натура Шарыпова как будто совсем не боится холода.

В начале дрейфа Шарыпову поручили обязанности судового библиотекаря. Библиотека помещалась в каюткомпании, на отопление которой не хватало горючего. Но библиотека работала бесперебойно: в любую стужу Шарыпов был на своем общественном посту.

Отец Николая Сергеевича Шарыпова и сейчас работает кузнецом на канатной фабрике в Архангельске. Он заслуженно гордится своим сыном.

Накануне майских праздников в Мо-

ске побывали его родители. Они выступали по радио на передаче, посвященной седовцам. Перед отъездом из столицы мать послала наказ сыну. Ирина Шарыпова писала:

«Дорогой сынок Коленка! Покидая Москву, мы с отцом хотим поделиться с тобой о том, какой заботой и вниманием нас окружили в родной столице.

Коля, мы побывали в музее Ленина, осмотрели загородные дворцы, были на торжественном вечере, где тов. Ширшов и другие рассказывали о вас и поднимали тост за здоровье пятнадцати друзей.

1 мая вместе со всеми трудящимися Москвы мы прошли со знаменами в колонне работников Севморпути мимо мавзолея Ленина. Там стоял и приветствовал народ товарищ Сталин, руководители партии и правительства.

Коля, учись и работай, вам дорога

езде открыта. Мы всюду видим огромные достижения нашей великой страны. Еще раз говорю тебе: работай, как учит родной товарищ Сталин!

Коля, мы уверены, что ваш дрейф, за которым следит вся страна, окончится благополучно, вы справитесь со всеми заданиями, оправдаете доверие, которое оказывают вам партия и правительство.

Будь мужественным и стойким! Мы обещаем, вернувшись в Архангельск, работать так же, как ты. Я состою в совете жен, меня считают хорошей активисткой.

Папа и я целуем тебя и твоих товарищей.

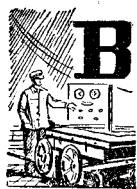
Ирина Шарыпова».

Родители могут быть спокойны за своего сына: звание полярного моряка и седовца Николай Шарыпов носит с честью.





СЕРГЕЙ ДМИТРИЕВИЧ ТОКАРЕВ



Второй механик «Седова» Сергей Дмитриевич Токарев — родился в сентябре 1906 г. в городе Вольске, в семье рабочего бывшего Глухоозерского цементного завода (ныне завод «Большевик»). О своем детстве Сергей Дмитриевич рассказывает так:

«В раннем моем детстве отец получил увечье на заводе и умер. В 1917 г. умерла мать. Меня взял на воспитание брат матери — рабочий цементного завода Данилов. Он определил меня в заводскую начальную школу. Вскоре дядя тоже умер. До 1923 г. воспитывался и жил в детских домах Вольска и Костромы.

Шестнадцати лет я поступил в Красносельское художественное ремесленное училище (в бывш. Костромской губернии). Закончить ее не удалось (школу закрыли)... Жизнь складывалась неудачно, но я решил во что бы то ни стало приобрести профессию. Пошел работать сьемщиком (на Костромскую текстильную фабрику), потом временно работал по погрузке и разгрузке, на

очистке паровых котлов. Был кочегаром на буксирном пароходе «Братя», масленщиком на мельнице, помощником машиниста на буксире «Октябрь», смазчиком на цементном заводе».

Так сложилось детство и юность одного из замечательных полярных моряков.

Осенью 1928 г. Сергея Дмитриевича Токарева призывают на службу в Военно-Морской флот. Два года, проведенные в военной авиации Черного моря, принесли знания и опыт, принесли долгожданную квалификацию. Теперь Токарев уже знал свое призвание — он будет моряком и механиком. Ему полюбились корабли и самолеты, смело бороздившие морские и воздушные просторы. К тому же он был волжанином, и с детства его влекли путешествия по рекам и морям.

После демобилизации, проработав несколько месяцев слесарем сборочного цеха на одном из московских механических заводов, Сергей Дмитриевич Токарев идет работать в морской флот. Он переезжает в Архангельск, поступает на линейный ледокол «Ленин». Вначале

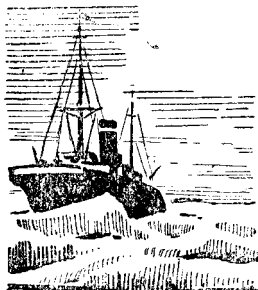
Токарев работает машинистом первого класса, потом старшим машинистом и, наконец, четвертым механиком. В октябре 1936 г. он впервые попадает на ледокольный пароход «Георгий Седов». Работая старшим машинистом, он быстро освоился на корабле, но его вскоре переводят старшим машинистом на ледокольный пароход «Садко». Зимой 1937 г. «Садко» и «Седов» встречаются во льдах моря Лаптевых. Они вместе дрейфуют, плененные тяжелыми льдами. Тов. Токарева опять переводят на «Седова».

— Замечательный, мужественный моряк,— так отзывается о нем вся команда корабля.

Один из примеров его спокойного мужества — это поединок со льдами 26 сентября 1938 г. Направившие льды накренили судно. Вода хлынула через холодильник, отверстие которого оказалось под водой. Кораблю грозила серьезная авария.

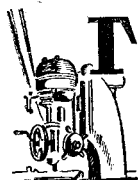
Сергей Токарев вместе с Николаем Шарыповым, не задумываясь, бросились в ледяную воду. Они заткнули отверстие холодильника. В это время с палубы уже отгружали на лед аварийный запас... Токарев и Шарыпов не покидали машинного отделения. Самоотверженно работая в глубине корабля, они готовы были пожертвовать жизнью, но сделать все для того, чтобы спасти судно. И когда опасность миновала, все седовцы крепко пожали руки своих мужественных товарищей.

Сергей Дмитриевич Токарев принимал также активное участие в общественной работе. Он преподавал специальные дисциплины на курсах механиков и штурманов, знакомил седовцев с двигателями внутреннего сгорания и паросиловыми установками на судне. Тов. Токарев с честью оправдал оказанное ему доверие.





ВСЕВОЛОД СТЕПАНОВИЧ АЛФЕРОВ



Тлубской осенью 1920 г. вместе с первым снегом в заброшенную шенкурскую деревню — Якуневскую пришла тревожная весть о приближении белогвардейского отряда. Население Якуневской большей частью дети, старики и вдовы, подперев ворота кольями, запрятались в погреба.

За селом у леса были вырыты наспех окопы. Те, кто посмелее, уходили к партизанам, готовились к обороне. Вдова Алферова, оставив дома четырех ребят, помогала рыть окопы. Отец пропал без вести еще в империалистическую войну. Старшим в семье оставался тринадцатилетний Всеволод. Ему был дан наказ:

— Хозяином остаешься. За маленьким присматривай.

Заниматься хозяйством, когда его нет, — дело нетрудное. Но как уговорить братьев не реветь, не просить хлеба, когда самому хочется есть... Сердобольные соседи посоветовали Всеволоду пойти поработать на лесоразработки.

Подрядчик долго и придирчиво рассматривал невзрачную фигурку мальчика, неодобрительно покачивал головой: — Ростом маловат, куда мне с тобой? Волокита одна будет!

Однако на работу взял. Так началась трудовая жизнь Всеволода Степановича Алферова.

Лет через пять семья Алферова провозжала старшего сына в город. Напутствуемый пожеланиями и советами, он пошел в Архангельск, унося с собой горячее желание работать.

Страна тогда переживала трудный, напряженный период. Она накапливала силы для решительного наступления на разруху. Несколько месяцев Алферов работал кочегаром в Севгосрыбтресте.

Уезжая, юноша сказал родным:

— Поеду в Архангельск; поступлю во флот, получу квалификацию...

Бот «Лысун», ходивший на рыбный промысел, и судно «Пиногор» были первой морской школой для кочегара Алферова. После этого он вернулся к своим родным и прожил в деревне больше года.

В 1926 г., работая кочегаром в Архангельске, Всеволод Алферов вступил в комсомол. Окончив двухмесячные курсы повышения квалификации, он стал кочегаром на одном из лесозаводов Северного края, а с апреля 1928 г. окончательно связал свою жизнь с морским флотом.

Он плавает на рыбных траулерах «Памбала», «Навага», и «Окунь», на судах «Альбатрос», «Мируныч», «Сорока», «Пушкин», в течение нескольких месяцев работает в береговых мастерских, а затем снова уходит в море кочегаром парохода «Арктик».

Вначале море оказалось весьма негостеприимным. В одном из первых рейсов, осенью 1929 г., вблизи Мурманска тральщик наскочил на подводную скалу. Замерзавших, полуживых моряков случайно подобрали рыбаки. Первая неудача не обескуражила Всеволода. Наоборот, за это время он еще больше полюбил море, увлекательную, полную опасностей профессию северного моряка. С тех пор ни на один месяц он не расстается с морем. Он плавает матросом, кочегаром.

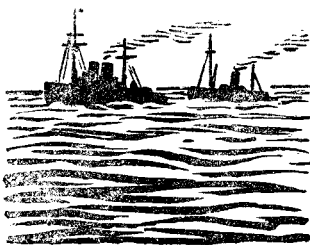
В марте 1933 г. Алферов переходит на работу в арктический флот — вначале на «Сибиряков», а затем на «Георгий Седов» и уже не расстается с этим кораблем. В 1935 г. кочегар Алферов становится машинистом, в 1938 г. — третьим механиком.

В трудные дни дрейфа «Георгия Седова» третий механик Всеволод Степанович Алферов был всегда на посту. Коллектив седовцев знает и ценит его решительность, опыт и преданность делу. Он — старейший из седовцев. За шесть лет пребывания на судне Алферов отлично изучил все механизмы судна. Он превосходно знает все достоинства и недостатки своего корабля.

В 1934 г. на «Седове» стал работать новый машинист — родной брат Всеволода Степановича Александр Алферов, до этого плававший на «Сибирякове». Четыре навигации у механизмов «Седова» стояли два брата — оба хорошие знатоки своего дела и мужественные полярники.

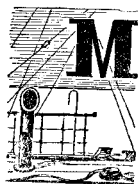
Весной 1938 г. Александр Алферов был вывезен с дрейфующего корабля. Последнее время он плавал на ледокольном пароходе «Дежнев». Узнав, что ледокол «Иосиф Сталин» идет на помощь «Георгию Седову», Александр Алферов обратился с просьбой перевести его на флагманский корабль. Его просьбу удовлетворили.

Всеволоду Степановичу — 32 года. В молодежном коллективе «Седова» — он один из «стариков». Но это «старик, за которого можно дать десяток иных молодых». Так отзываются об Алферове полярные моряки.





ЕФРЕМ ИВАНОВИЧ ГАМАНКОВ



Матрос первого класса «Седова» Ефрем Иванович Гаманков вырос вдалеке от арктических морей. Уроженец бедной крестьянской семьи он с пятнадцати лет пошел батрачить в родном селе Ровтики (бывш. Западная область). В 1930 г. здесь организовался колхоз. Родители стали колхозниками. Они были обеспечены. Восемнадцатилетний Ефрем Гаманков покинул родные места и впервые уехал на север. Он работал на лесозаготовках в Архангельской области, потом перешел в Кольский леспромхоз.

Почти четыре года с небольшими перерывами провел Гаманков в лесах Севера. Суровая жизнь вдалеке от городов и сел в лесной глуши, куда редко попадает свежая газета или книга, не отпугнула молодого энергичного парня. Здесь он впервые познакомился с северными водниками.

Летом 1934 г. Ефрем Иванович Гаманков поступает матросом в Убеко Севера (Управление безопасности кораблевождения на морях и реках Севера). Он плавал на судах, которые вели гид-

рографические работы на реках и в бухтах Белого моря, работал на лоцмейстерских станциях. В любую погоду лоцманы выходят на проводку судов. В лодке рядом с другими моряками неутомимо работал на веслах Ефрем Гаманков. Потом мужественный моряк плавал на ледокольном пароходе «Таймыр», на моторно-парусном судне «Исследователь» Полярного института рыбного хозяйства и океанографии.

Пути его плаваний уходят все дальше на север. Непартийный большевик — матрос Гаманков, где бы он ни работал, завоевывает общее уважение своей решительностью, исключительной дисциплинированностью, умением четко сделать все, что ему поручалось.

Весной 1938 г. он окончательно переходит в арктический флот — на ледокол «Ермак». А спустя несколько месяцев коллектив ермаковцев рекомендует его в числе своих лучших товарищей для перевода на борт дрейфующего «Седова».

Ефрем Гаманков попал в серьезное испытание. Но и здесь он показал себя энергичным, мужественным моряком.



ИВАН ИВАНОВИЧ ГЕТМАН



Кочегар первого класса Иван Иванович Гетман родился в 1913 г. в городе Нежине, Черниговской губернии. Отец его все время работал и работает столяром — краснодеревщиком.

Иван Гетман детство провел в семье. Девяти лет поступил в школу-семилетку и успешно окончил ее в 1929 г. Переехав в Москву, семнадцатилетний юноша работал вначале копировальщиком, а затем чертежником в химическом Институте. В 1930 г. вступил в члены ВЛКСМ.

Юношу не оставляли мысли об учебе. Занятия в школе фабрично-заводского ученичества Мосхимпрома пришлось из-за болезни оставить. Весной 1931 г. Гетман поступил в Горный техникум. После окончания первого курса техникума его направили на производственную практику в Донбасс. Гетман работал вагонщиком на шахте № 1-бис. Казалось, учеба налаживалась. Но из-за семейных обстоятельств техникум неожиданно пришлось оставить.

Иван Иванович уехал на советские угольные рудники, на Шницберген. Он работал грузчиком, монтером, землекопом. Через два года, вернувшись на материк, Гетман пошел добровольцем в Рабоче-Крестьянскую Красную Армию.

С декабря 1936 г. Иван Гетман начал работать в Ленинградском торговом порту. Он плавал матросом на портовом ледоколе «Трувор», ремонтировал буксирный пароход «Туман»... Весной 1938 г. Гетман переехал в Мурманск. На боте «Молотов» (треста «Мурманрыба») он ходил матросом добывать треску. Один из рейсов Иван Иванович совершил на экспедиционном судне «Персей» Полярного института рыбного хозяйства и океанографии. Затем он перешел на «Ермак».

Он работал кочегаром и матросом первого класса, показал себя хорошим товарищем, примерным комсомольцем и отличным производственным.

Гетман не боится никакой работы. Когда «Ермак» подошел к каравану

дрейфующих ледокольных судов и принял смелую попытку вывести «Седова» с поврежденным рулем, 14 опытных кочегаров были переданы на зимовавшие корабли. Между тем машинному отделению «Ермака» предстояла особенно напряженная работа: перед «Ермаком» лежало 60 миль льда, который считался непроходимым; затем следовало 100 миль очень тяжелого льда и 150 миль льда более мелкого. Льды простирались до 78-й параллели. Все это требовало колоссального напряжения сил машинистов и особенно кочегаров.

И вот тогда, 29 августа, в судовой печатной газете «Сквозь льды» (№ 18, выпущен на 83°04.3' с. ш. в Ледовитом океане) появилось такое письмо матроса Гетмана и камбузника Мегера:

«Все члены экипажа ледокола «Ермак» отлично понимают, что сейчас решается успех операции по выводу судов каравана «Садко».

Поэтому, узнав, что в кочегарке не хватает кочегаров, что это может отразиться на работе ледокола, мы, не раздумывая, решили встать к топкам.

Но ведь мало взять лопату в руки и встать около котла, — нужно обеспечить горение в топке, высокое давление пара в котле.

И отлично понимая все это, ценя высокое доверие, оказанное нам, мы обязуемся стахановской работой в кочегарке обеспечить необходимое давление пара; обязуемся сделать все зависящее от нас для того, чтобы «Ермак» вместе с судами каравана пробился на чистую воду.

Правительственное задание должно быть выполнено! С этой мыслью мы

идем в кочегарку, с этой мыслью мы будем работать, работать по-стахановски.

И. Гетман. П. Мегер».

Они выполнили свое обязательство. Примеру передовиков последовали другие стахановцы корабля.

Но уже к вечеру было решено оставить «Седова» в дрейфе. В числе лучших своих людей коллектив «Ермака» перевел на борт дрейфующего «Седова» Ивана Ивановича Гетмана и Павла Власовича Мегера.

На «Седове» Гетман показал себя старательным работником. В отличном и дружном коллективе седовцев Гетман выделяется исключительной трудоспособностью. Он четко выполняет все судовые работы, с живейшим интересом принимает участие во многих научно-исследовательских работах, нередко приходит на помощь своей изобретательностью. Вместе с боцманом Буториным и матросом Гаманковым Иван Иванович подготовил глубоководный лотлинь для гидрологических работ, расплетая старые стальные тросы и сплетая из проволоки крепкий канат.

Выступая на радиопередаче, посвященной второй годовщине дрейфа «Седова», мать И. И. Гетмана Александра Ивановна говорила:

«С честью заканчивай работу и возвращайся домой! Весь советский народ встретит тебя как родного сына. Работай так, чтобы я могла гордиться тобой и могла сказать:

— Смотрите, дорогой товарищ Сталин, какой у меня хороший сын!»

С полным правом эти слова, проникнутые великим материнским счастьем, высказала Александра Ивановна. Ее сын с честью оправдал оказанное ему доверие.





Проф. Н. ЗУБОВ

ДРЕЙФ «СЕДОВА»



Много было попыток проникнуть в Центральную Арктику и достигнуть Северного полюса. Но экспедиций, обогативших науку сведениями о центральной Арктике, было только три: 1) Экспедиция Нансена на «Фраме», дрейфовавшем во льдах Центральной Арктики с 22 сентября 1893 г. по 12 августа 1896 г.; 2) экспедиция Папанина, Кренкеля, Ширшова и Федорова, дрейфовавшая на ледяном поле с 21 мая 1937 г. по 19 февраля 1938 г.; 3) дрейф ледокольных пароходов «Садко», «Малыгин» и «Седов» с 23 октября 1937 г. по 28 августа 1938 г. и после этой даты дрейф одного «Седова» до 13 января 1940 г.

Дрейф «Фрама» явился наиболее замечательным арктическим событием конца прошлого столетия. Все попытки пробраться в Центральную Арктику, производившиеся до экспедиции Нансена, неизменно оканчивались неудачей.

Давно было известно, что многие деревянные предметы, выделяемые на северном побережье западной Америки, находили на берегах Гренландии, Исландии и Норвегии. Эти предметы могли попасть туда не иначе, как продрейфовав со льдами через весь Полярный бассейн.

17 июня 1881 г. у Новосибирских островов была раздавлена льдами «Жаннета» — судно экспедиции Де-Лонга. Через три года на юго-западном побе-

режьи Гренландии были найдены вмержшими в лед вещи, бесспорно принадлежавшие участникам экспедиции на «Жаннете».

На специально построенном для экспедиции корабле «Фрам», яйцевидная форма которого в известной степени предохраняла от раздавливания льдами, — Нансен вошел в полярные льды у Новосибирских островов. «Фрам» понесло на северо-запад, к северу от тогда еще не открытой Северной земли, к северу от Земли Франца Иосифа и, наконец, в районе к северо-западу от Шпицбергена его вынесло в открытое море. Сам Нансен не проделал до конца этот дрейф. Когда Нансен увидел, что «Фрам» проносит южнее, чем он предполагал, он решил достигнуть полюса вдвоем с лейтенантом Иогансеном на санях и собаках по льду. Чувство спортсмена заглохло в нем трезвый голос ученого. До экспедиции, он сам говорил, что даже если бы «Фрам» продрейфовал всего в 1—2° от полюса, то и тогда для его достижения не стоило бы покидать «Фрам».

Попытка Нансена не удалась. Он достиг только 86°14' с. ш. и был всего на 20 км севернее пункта, где впоследствии продрейфовал «Фрам». Нансен вынужден был повернуть к Земле Франца Иосифа, прозимовал там и на судне экспедиции Джексона вернулся в Норвегию.

Нансен не достиг Северного полюса, но он буквально «открыл» для науки

Северный Ледовитый океан. Он доказал, что этот океан является глубоководным бассейном, с глубинами до 4000 м. Он открыл и объяснил своеобразие распределения водных масс этого бассейна. Теплые и соленые воды (наблюдавшиеся на всем пути Фрама) находятся на глубинах от 150 до 700 м. Они являются водами атлантического происхождения, заносимыми в Арктический бассейн из Северно-Европейского моря. На них лежит очень холодный и несколько распресненный слой полярных вод. Нансен открыл, что поверхности раздела между отдельными слоями воды находятся в постоянном волнообразном движении.

Особое внимание Нансен обратил на изучение физических и биологических свойств морских льдов и законов их движения. Подметив, что дрейф льдов отклоняется вправо от направления ветра, вызвавшего этот дрейф, Нансен объяснил это действием отклоняющей силы вращения земли. Это высказывание Нансена лежит и сейчас в основе современных теорий океанических течений.

Пожалуй, самым главным достижением экспедиции Нансена является самый дрейф «Фрама» — наглядный урок, как надо, изучив природу, заставлять ее силы служить на пользу человечеству.

Но многое из того, что наблюдал Нансен в Арктике, не могло быть полностью использовано. В те времена радио еще не было изобретено. Поэтому, метеорологические наблюдения нельзя было тут же использовать для нужд службы погоды. Когда же впоследствии пробовали нанести эти наблюдения на синоптические карты, из этого ничего не получилось. Сети полярных и приполярных метеорологических станций в то время не было. Наблюдения Нансена не с чем было сравнивать и сопоставлять. Метеорологические, гидрологические и океанографические наблюдения только тогда приобретают полную ценность, когда их можно сравнивать с такими же наблюдениями, произведенными в близлежащих районах.

Прошло много лет со времени экспе-

диции Нансена. Было изобретено радио. Синоптики стали получать метеосводки с любого пункта земного шара немедленно после производства соответствующих наблюдений. Накопился значительный теоретический и практический материал по Арктике. Руал Амундсен на корабле «Мод» решил повторить дрейф «Фрама».

Расчет Амундсена был очень прост. Раз «Фрам» вошел во льды у Новосибирских островов и его пронесло несколько южнее полюса, значит надо войти во льды несколько восточнее и тогда корабль пронесет через полюс. В 1922 г. «Мод» вошла во льды у острова Врангеля и, продрейфовав со льдами около 750 миль, оказалась к лету 1924 г. у Новосибирских островов, т. е. почти у начала дрейфа «Фрама». Проникнуть к северу за 75 параллель «Мод» так и не удалось. Таким образом не состоялось и проведение длительных наблюдений в высоких широтах.

Необходимость для науки таких наблюдений в центре Арктики вызвала в дальнейшем мысль об устройстве постоянной геофизической станции на полярных льдах, по возможности поближе к Северному полюсу. Мысль эта горячо поддерживалась Нансеном и другими исследователями и казалась настолько заманчивой, что был даже разработан детальный план устройства такой станции с помощью дирижабля. Но при разработке проекта этой станции упускалось из виду одно важное обстоятельство. Наблюдения на такой станции будут только тогда полноценными, когда они будут опираться на наблюдения широко развернутой сети приполярных геофизических станций и на наблюдения соответствующих морских и воздушных экспедиций.

* * *

Советская власть обратила самое серьезное внимание на культурное и экономическое освоение Арктики. На побережьях и на островах Советской Арктики начали строиться радиостанции. Морские экспедиции изучали режим окраинных морей Советской Арктики и составляли новые карты. К освое-

нию Арктики были привлечены самолеты и ледоколы.

До Октябрьской революции на всем побережье Советской Арктики и на полярных островах действовало только 5 метеорологических станций. К 1937 г. число таких станций дошло уже до 55. В 1932 г. впервые в истории Арктики ледокольный пароход прошел из Архангельска во Владивосток в одну навигацию. Организовано Главное управление Северного морского пути. Налажены регулярные рейсы по трассе Северного морского пути. Полярная авиация прекрасно освоила трудные полеты в арктических условиях.

В результате систематического освоения Арктики, были подготовлены и замечательные кадры советских полярных летчиков, моряков и исследователей.

Дальнейшим этапом в освоении Арктики было устройство постоянной станции на дрейфующей льдине Северного Ледовитого океана, почти у самого Северного полюса. Устройство такой станции необходимо было не только для освоения Великого Северного морского пути. Она нужна была и для освоения Великого воздушного северного пути, кратчайшего между центром Страны Советов и промышленными центрами северо-западной Америки.

21 мая 1937 г. на дрейфующем ледяном поле у самого полюса была организована дрейфующая станция «Северный Полюс». Работники этой станции Папанин, Кренкель, Ширшов и Федоров, проделали на этом поле небывалый путь от Северного полюса к восточному побережью Гренландии. За 274 дня своего дрейфа, папанинцы, работая по десять — шестнадцать часов в сутки, собрали громадный научный материал в совершенно неисследованных районах Арктики. По количеству собранного научного материала и по качеству его, — экспедиция папанинцев является непревзойденным образцом того, как нужно работать в тяжелых условиях Арктики.

Эта экспедиция была нова по способу своей организации: при помощи тяжелых самолетов.

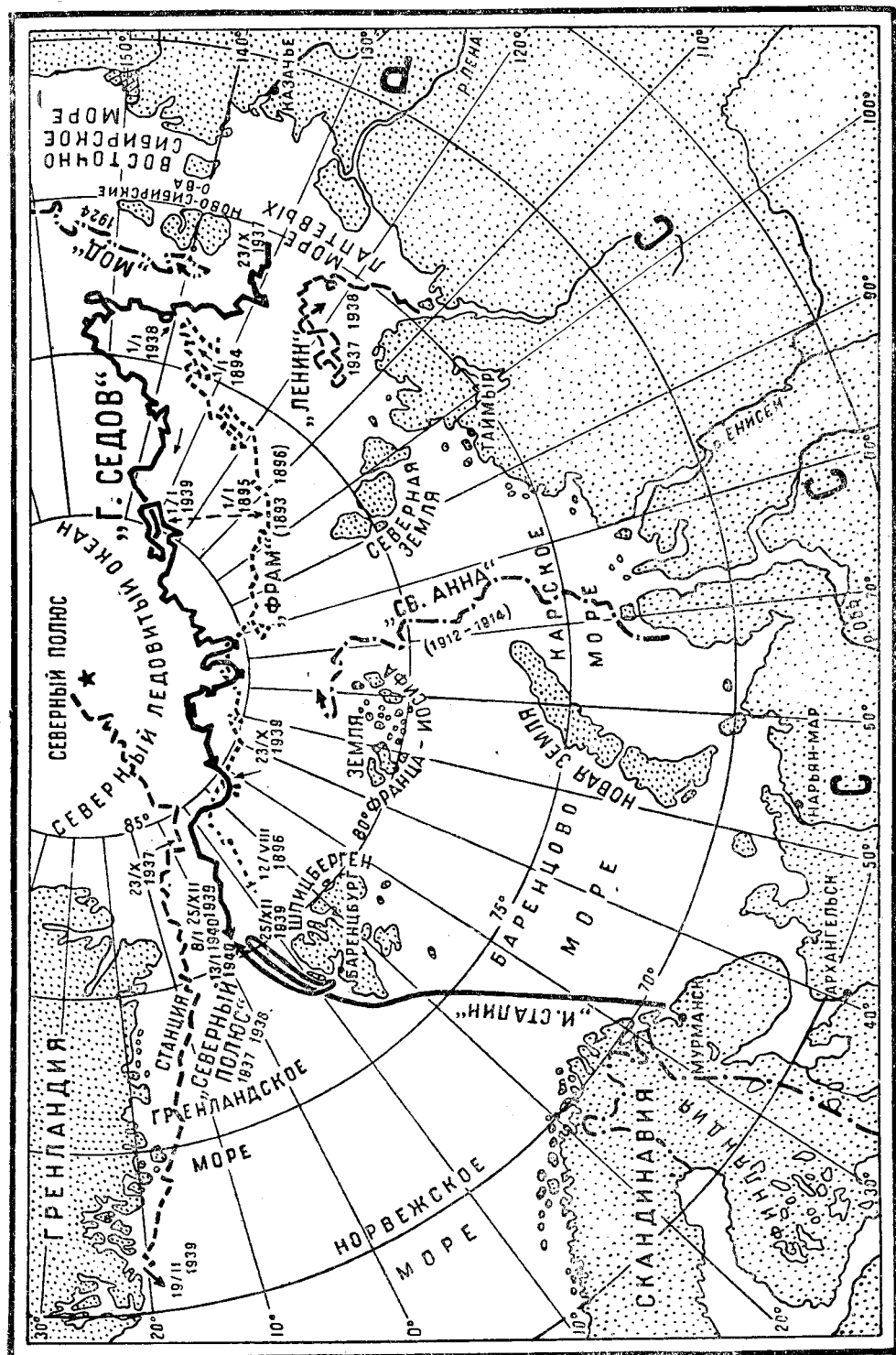
В том же 1937 г. полеты Чкалова и

Громова положили начало новому великому делу, — освоению Великого северного воздушного пути. Это воздушный путь будущего. То, что установлено при организации станции Северный полюс, имеет важное значение для этого пути. В центральной части Арктики всегда можно найти достаточно ровные ледяные поля, на которые в случае надобности могут опуститься тяжелые самолеты, совершающие рейсы между Европой и Америкой. При организации таких воздушных рейсов на пути их следования, можно организовать с помощью таких же тяжелых самолетов временные вспомогательные метеорологические станции.

До папанинской экспедиции имелось весьма смутное представление о том, как происходит дрейф ледяных полей в центре Арктики. Это представление основывалось почти исключительно на дрейфе «Фрама». Но крайняя северная точка, достигнутая «Фрамом», была всего $85^{\circ}56'$ с. ш. Что происходит севернее этой линии было совершенно неизвестно.

Огромную работу проделали папанинцы в области метеорологии, океанографии, геофизики и биологии полярных районов. Экспедиция опровергла многие старые представления о Центральном полярном бассейне. Завершая работу многих исследований, главным образом советских, она установила физико-географические черты громадного сектора Арктики между Гренландией, Северным полюсом и Новосибирскими островами.

Папанинцы впервые измерили глубины от самого Северного полюса до острова Янмайена в Гренландском море. Они доказали, что теплые атлантические воды, обнаруженные Нансеном и другими экспедициями на шельфе Центральной Арктики, распространяются до самого полюса, и, таким образом, оказывают влияние на режим всего Арктического бассейна. Они опровергли предположения Нансена о полной безжизненности приполюсного района. Папанинцы открыли, что ветровой дрейф льдов неизменно вызывает противотечение на глубине 50—70 м. Они про-



Карта 1. Схема дрейфа судов в полярном бассейне

следили развитие метеорологических процессов в центре Арктики и установили крайнюю неустойчивость погоды в этом районе в теплое время года и т. д.

Экспедиция паминцев явилась логическим завершением того, что до нее было сделано советскими полярниками по изучению и освоению Арктики.

* * *

23 октября 1937 г. в море Лаптевых на $75^{\circ}19'$ с. ш. и на $132^{\circ}25'$ в. д. начался замечательный дрейф ледокольного парохода «Седов». Сначала он дрейфовал совместно с ледокольными пароходами «Садко» и «Малыгин». С 28 августа 1938 г. (после того, как «Малыгин», и «Садко» были выведены ледоколом «Ермак»), Седов дрейфовал один.

Его дрейф начался тогда, когда еще существовала станция «Северный Полюс». Таким образом, непрерывные наблюдения в высоких широтах Арктики осуществляются с 21 мая 1937 г.

В начале ноября того же 1937 г., караван коммерческих судов, во главе с ледоколом «Ленин», был вынесен льдами из Хатангского залива и начал дрейфовать в юго-западной части моря Лаптевых. Этот дрейф закончился 7 августа 1938 г., когда ледокол «Красин» вывел из льдов весь караван судов. В течение девяти месяцев два каравана судов одновременно дрейфовали вместе со льдами на некотором расстоянии друг от друга: один в юго-западной части, другой в северо-восточной части моря Лаптевых.

Дрейфы ледокола «Седов» и ледокола «Ленин», хотя и отличаются в деталях, но в общем очень похожи. Это доказывает, что причины, вызвавшие оба дрейфа, общие. Они связаны с общей циркуляцией атмосферы и гидросферы в этом районе Северного Ледовитого океана.

Дрейф «Седова» протекал приблизительно в том же районе, где в 1893—1896 г. дрейфовал «Фрам» экспедиции Нансена.

Сопоставление дрейфа «Седова» с дрейфами ледокола «Ленин», станции

«Северный Полюс» и «Фрама» имеет большую теоретическую и практическую ценность. «Дрейф «Фрама» протекал в климатических условиях, значительно отличающихся от тех, которые существуют теперь в Арктике. Атмосфера и гидросфера в Арктике стали сейчас значительно теплее, чем во времена Нансена.

По карте дрейфа «Седова» видно, что, начавшись в море Лаптевых, к западу от Новосибирских островов, дрейф сначала направлялся прямо на север приблизительно от 133° в. ш. Через месяц, около 78 параллели дрейф повернул на восток и 2 марта 1938 г. «Седов» оказался на $78^{\circ}25'$ с. ш. и $153^{\circ}26'$ в. д. Эта точка была самым восточным пунктом, достигнутым «Седовым». С тех пор «Седов» стал медленно продвигаться на запад, увеличивая в то же время свою широту.

18 февраля 1939 г. «Седов» оказался на $85^{\circ}56'7''$ с. ш. и $120^{\circ}13'3''$ в. д. В этот день был побит рекорд широты, установленный «Фрамом» для судов, дрейфующих вместе со льдами. 15 ноября 1895 г. «Фрам» был на $85^{\circ}55'$ с. ш. и $66^{\circ}31'$ в. д. После этого «Седов» продолжал дрейфовать в северо-западном направлении и 22 марта 1939 г. достиг $86^{\circ}34'7''$ с. ш. и $108^{\circ}50'$ в. д. В дальнейшем дрейф «Седова» начал постепенно склоняться к юго-западу. До 17 мая 1939 г. дрейф «Седова» проходил в общем значительно севернее линии дрейфа «Фрама». С 17 мая по 27 июля пути «Седова» и «Фрама» как бы переплетаются друг с другом, но затем «Седов» начинает опять быстро подниматься на север и 29 августа достигает самой северной точки своего дрейфа — $86^{\circ}39'5''$ с. ш. и $47^{\circ}55'$ в. д. 13 октября «Седов», спускаясь к югу, пересекает дрейф «Фрама» и начинает дрейфовать на юг как раз между путями станции «Северный полюс» и «Фрама».

13 января 1940 г., когда «Седов» находился приблизительно на $80^{\circ}50'$ с. ш. и $3^{\circ}00'$ в. д., к нему подошел ледокол «Иосиф Сталин» и вывел его из ледового плена.

За время дрейфа «Седова» произо-

шло несколько замечательных событий. Первое событие относится к апрелю 1938 г. В эти дни тяжелые самолеты воздушной экспедиции, возглавленные героем Советского Союза А. Д. Алексеевым, побывали у дрейфующих ледоколов «Садко», «Малыгин» и «Седов» и вывезли на материк 184 человека команды этих судов. Этими полетами еще раз было доказано высокое качество наших самолетов и мастерство наших летчиков.

Второе замечательное событие произошло 28 августа 1938 г., когда экспедиция на ледоколе «Ермак», возглавляемая героем Советского Союза М. И. Шевелевым и капитаном Сорокиным, подошла к каравану «Садко», на $83^{\circ}6'$ с. ш. и $138^{\circ}24'$ в. д. Этим «Ермак» поставил новый рекорд свободного плавания во льдах северного полярного бассейна в районе, считающимся одним из очень трудных в Арктике. Этот рекорд, помимо замечательного мастерства советских моряков, был возможен также в связи с общим потеплением Арктики.

Одним из важных научных достижений дрейфа «Седова» является окончательное уничтожение легенды о «Земле Санникова», как будто бы виденной в районе к северу от острова Котельный.

Первым судном, дрейфовавшим во льдах к северу от Новосибирских островов, был «Фрам» экспедиции Нансена. Почти всю зиму 1893—94 г. «Фрам» дрейфовал между 130 и 140° в. д. и 79 и 81° с. ш., но никакой земли не обнаружил. «Фрам» не заносило восточнее меридиана острова Котельный. Поэтому после дрейфа «Фрама» вопрос о Земле Санникова остался открытым.

В 1900—1903 г.г. полярная экспедиция на судне «Заря», под начальством Толля, также пыталась отыскать эту мифическую землю, но, дойдя до $77^{\circ}32'$ с. ш. и $142^{\circ}17'$ в. д., ее не обнаружила.

Попытались отыскать Землю Санникова и ледокольные пароходы «Таймыр» и «Вайгач» в 1913—1914 г.г.

В 1924 году к северу от Новосибирских островов дрейфовало судно «Мод»

норвежской полярной экспедиции. Земля Санникова не была замечена.

«Садко» в 1937 г. также пытался отыскать ее. Он поднялся на север по меридиану острова Котельного, но не дойдя до 78 параллели, из-за льдов вынужден был повернуть на восток и проследовал приблизительно до меридиана острова Беннета. «Садко» в районе Новосибирских островов прошел севернее, чем какое либо другое судно, бывавшее здесь до него. Земли Санникова «Садко» не увидел.

Всеми этими плаваниями, дрейфами и полетами, показанными на карте 2 (стр. 62), доказано, что Земли Санникова (легенда о которой существовала свыше 125 лет) не существует.

Во время дрейфа «Седова» была решена еще одна интересная географическая задача. Море Лаптевых с физико-географической точки зрения не является морем, а лишь заливом Северного Ледовитого океана. За северную границу принята дуга большого круга, соединяющая мыс Молотова на Северной Земле — с точкой пересечения меридиана Северного мыса острова Котельного 139° в. д. с краем материковой отмели (с 200-метровой изобатой).

До экспедиции Нансена, никто не знал о том, каковы глубины центральной части Северного Ледовитого океана. Сам Нансен, не рассчитывая, что встретит здесь глубины больше 500 м, не взял с собой на «Фрам» приспособлений, которые позволили бы измерить большие глубины. Ему срочно пришлось уже на «Фраме» разматывать на отдельные проволоки имевшиеся стальные тросы и таким образом получить лот-линь достаточной длины.

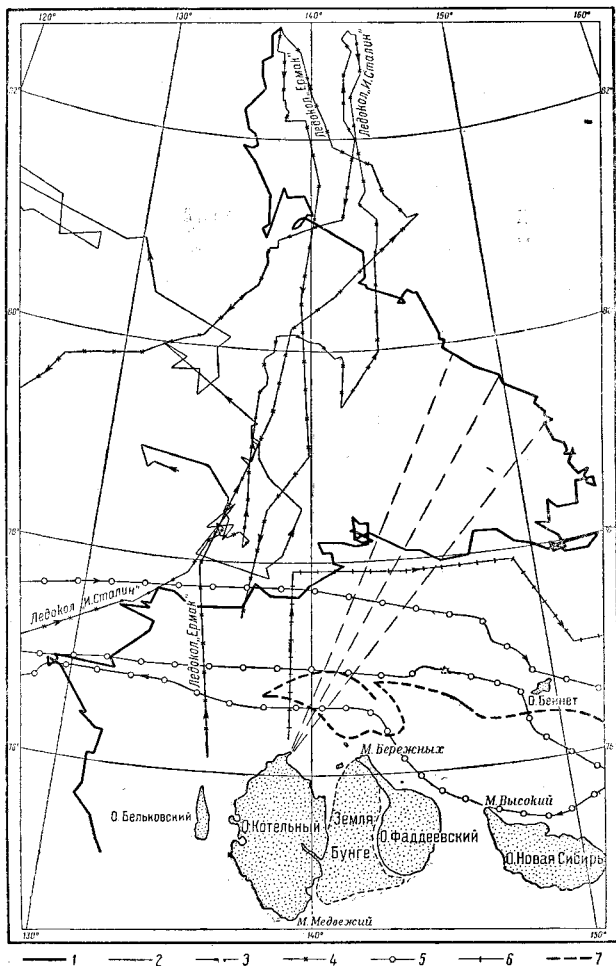
«Фрам» 22 сентября 1893 г. пришвартовался к большой льдине на $78^{\circ}50'$ с. ш. и $133^{\circ}30'$ в. д. Когда его снесло до $78^{\circ}45'$ с. ш. и 134° в. д., Нансен измерил глубину. Она оказалась 1600 м. На $70^{\circ}50'$ с. ш. и 126° в. д. глубина была уже 3850 м. Это была наибольшая глубина, измеренная Нансеном за все время его экспедиции. Нансен впервые установил, что Северный Ледовитый океан является глубоководным бассейном. С тех пор опреде-

ление границы материковой отмели в разных районах Северного Ледовитого океана стало одной из важнейших задач всякого рода экспедиций, посылавшихся в центральные части Арктики. Однако, эта задача является далеко не легкой. На большие глубины экспедиции выходят очень редко.

Сейчас в европейско-азиатском секторе Арктики установлена точная граница материковой отмели: у северо-западных побережий Шпицбергена — экспедицией Нансена на «Фраме», экспедицией Макарова на «Ермаке» в 1899 г. и, наконец, экспедицией Уилкина на подводной лодке «Наутилус» в 1931 г. К северу от Карского моря граница материковой отмели приблизительно намечена во время дрейфа экспедиции Брусилова на судне «Святая Анна» (1912—1914 г.г.) и более точно определена во время экспедиции на «Садко» в 1935 г.

В самом море Лаптевых, кроме уже упомянутых измерений экспедиции на «Фраме», экспедицией на «Садко» в 1937 г. в центральной части моря Лаптевых на $77^{\circ}34'$ с. ш. и $118^{\circ}28'$ в. д. была измерена глубина, показавшая 2381 м.

Во время дрейфа «Седова» от его начала и до точки, определяемой координатами $79^{\circ}37'$ с. ш. и $149^{\circ}58'$ в. д., он дрейфовал по материковой отмели. Глубины не превышали 200 м. Однако, уже на $79^{\circ}52'$ с. ш. и $148^{\circ}02'$ в. д. «Седов» оказался над глубинами, превышавшими 1000 м, а с $81^{\circ}47'$ с. ш. и $136^{\circ}34'$ в. д. над глубинами, значительно превышающими 3000 м. Эти глубины уже являются характерными для глубокого ложа центральной части Арктического бассейна.



Карта 2

Дрейфы плавания и полеты к северу от Новосибирских островов в районе предполагаемой «Земли Санникова». 1 — дрейф «Седова», 2 — дрейф «Фрама»; 3 — маршруты полетов к каравану «Садко» в апреле 1938 г.; 4 — плавание ледоколов «Ермак» и «И. Сталин» во время операции по выводу из льдов каравана «Садко» в 1938 г.; 5 — плавание «Таймыра» и «Вайгач» в 1913—1914 г.г.; 6 — плавание «Садко» в 1937 г.; 7 — дрейф «Мод».

Сопоставляя промеры «Фрама» и «Садко», дрейфовавшего вместе с «Седовым», представляется наиболее вероятным, что материковая отмель на меридиане острова Котельный (139° в. д.) кончается на $78^{\circ}30'$ с. ш. Эту точку и надо считать северо-восточной точкой моря Лаптевых.

Распределение глубин, полученных «Седовым», также весьма характерно.

В районе Новосибирских островов материковая отмель оказалась вытянутой на север дальше, чем это предполагалось. Кроме того материковый склон оказался весьма пологим: он занимает два градуса по широте и его уклон всего около двух градусов.

Измерения глубин, произведенные «Седовым», являются прекрасным дополнением к измерениям глубин, произведенных на «Фраме» и станцией «Северный полюс». Наибольшая глубина, полученная «Фрамом», была 3 850 м, а измеренная плавниками — равнялась 4 395 м. Наибольшая глубина отмечена «Седовым» на $86^{\circ}26'$ с. ш. и $39^{\circ}25'$ в. д., где дна достать не удалось, хотя было выпущено 5 180 м троса. Несколько южнее глубина была 4 980 м. В Северном Ледовитом океане известна только одна глубина, которая больше измеренных «Седовым», а именно 5 440 м. Эту глубину измерила экспедиция Уилкинса к помощи эхолота к северу от острова Врангеля в 1928 г. во время посадки самолета на лед. До тех пор, пока в этом же районе не будут измерены глубины такого же порядка, к глубине, измеренной Уилкинсом, надо относиться с некоторой осторожностью.

Всего за время своего самостоятельного дрейфа «Седов» измерил 38 океанических глубин, сделал 43 гидрологических станции, включающие в себя измерение температур и соленостей на разных глубинах от поверхности моря. За то же время «Седов» произвел 78 определений земного магнетизма, что позволит с большей уверенностью пользоваться магнитным компасом в высоких широтах. 50 определений силы тяжести, произведенных «Седовым», послужат для определения фигуры земли и строения земной коры в центре Арктики. Через каждые два часа на «Седове» производились метеорологические наблюдения и четыре раза в день эти наблюдения передавались на Большую Землю. Все эти наблюдения опирались на 400 точек местоположения «Седова», определенных по небесным светилам.

Несомненно, что после обработки и опубликования наблюдений седовцев арктическая наука получит в свое распоряжение богатейший новый материал. Но даже то, что мы уже знаем сейчас, позволяет прийти к немаловажным выводам.

Так дрейф «Седова» еще раз подтверждает потепление Арктики, наблюдаемое с 1920 г.

Сравнивая средние месячные температуры воздуха, наблюдавшиеся на «Фраме» и «Седове», когда они находились за 83° с. ш., можно убедиться, что во времена Нансена зимние месяцы в Арктике были значительно холоднее, чем теперь.

Более того, наблюдения «Седова» подтвердили крайнюю изменчивость погоды в высоких широтах Арктики. Как показывают предварительные вычисления, изменчивость погоды в высоких широтах Арктики сейчас значительно сильнее, чем это было во времена Нансена.

Температура атлантических вод проникающих в арктический бассейн, по наблюдениям «Седова», почти на градус выше, чем во время дрейфа «Фрама».

Изменение обстановки сказалось и в повышенной скорости дрейфа «Седова», по сравнению с «Фрамом».

Не менее интересны сопоставления толщины ровного льда, образовавшегося естественным замерзанием без торосения, по измерениям «Фрама» и «Седова». В первом случае толщина ровных льдин доходила до трех с лишним метров (наибольшая 3,65 м). Измерения, проведенные на «Седове», показали, что толщина льда, образовавшегося в 1936 г., — 2,18 м, в 1937 г. — 2,07 м, в 1938 г. — 2,04 м.

За 812 дней дрейфа «Седов» совершил вместе со льдами значительно больший путь чем «Фрам» за 1 055 дней.

Как известно, станция «Северный полюс» дрейфовала со скоростью, в 2,5 раза превышающей предполагавшуюся.

Таким образом дрейф «Седова» окончательно подтвердил усилившийся за

последние годы вынос льдов из Центральной Арктики в Гренландское море. Этот факт имеет важное значение для гидрометеорологического режима Арктики и прилегающих районов. Уменьшение ледовитости окраинных морей, уменьшение толщины полярных льдов, повышение температуры зимних месяцев и повышение температур атлантических вод, — все эти факты тесно связаны друг с другом и с усилением выноса полярных льдов из Арктики.

Кроме того астрономические и метеорологические наблюдения «Седова» дали возможность еще раз проверить зависимость между направлением и скоростью ветра и направлением и скоростью дрейфа.

Дрейф «Седова» зависел, во-первых, от общей циркуляции льдов в Северном Ледовитом океане, определяемой постоянными морскими течениями. Последние связаны с циркуляцией атмосферы над этим бассейном и притоком вод с суши и других бассейнов. Во-вторых, дрейф зависел от местных ветров, искажавших данный дрейф. Поэтому дрейф «Седова» протекал не прямолинейно. Ледокол нередко возвращался обратно, описывая зигзаги и даже петли. Все эти изменения связаны с изменениями в направлении и скорости ветра.

На карте 3 пунктиром показан дрейф «Седова» с 1 сентября 1938 г. по 1 февраля 1939 г. и рядом — сплошной линией путь ветра за то же время. Масштаб пути ветра уменьшен в 50 раз по сравнению с масштабом пути дрейфа «Седова». Сопоставление ветра и дрейфа сразу показывает их удивительное подобие. Там, где путь ветра идет спокойно, там и дрейф протекает приблизительно в одном и том же направлении и отличается от пути направления ветра вправо на $30-40^\circ$. Там, где ветер резко меняется по направлению и скорости, там и «Седов» выписывает зигзаги и петли. Особенно характерны в этом отношении восьмерки, описанные ветром и «Седовым» между 2 и 26 октября, зигзаги между 10 и 30 ноября 1938 г. и петля, описанная между 3 и 17 января 1939 г.

Отклонения от этого правила скорее можно отнести за счет неполноты имеющихся в нашем распоряжении наблюдений «Седова» и неточности обработки, а не за счет сущности явления.

Дальнейшая обработка этого отрезка дрейфа «Седова» показала, что в это время «Седов» находился в районе, где постоянное течение очень слабо выражено.

Это обстоятельство очень важно, так как благодаря этому мы здесь имели почти лабораторные условия для изучения связи между дрейфом и ветром: вдали от искажающего влияния суши и мелководий, при отсутствии искажающего влияния постоянных течений.

Эта «почти лабораторная» обстановка позволила еще раз подтвердить применимость для сплошных льдов центральной части Северного Полярного бассейна двух простых правил, установленных впервые Нансеном.

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

2) Дрейф льдов отклоняется от направления ветра на $30-40^\circ$ вправо.

Достаточно посмотреть на карту 3, чтобы убедиться насколько верны правила Нансена.

Обстановка дрейфа «Седова» позволила дополнить эти два простые правила Нансена, еще двумя также, весьма простыми, а именно:

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

2. Дрейф льдов, вызываемый ветром, происходит со скоростью, обратно пропорциональной расстоянию между изобарами.

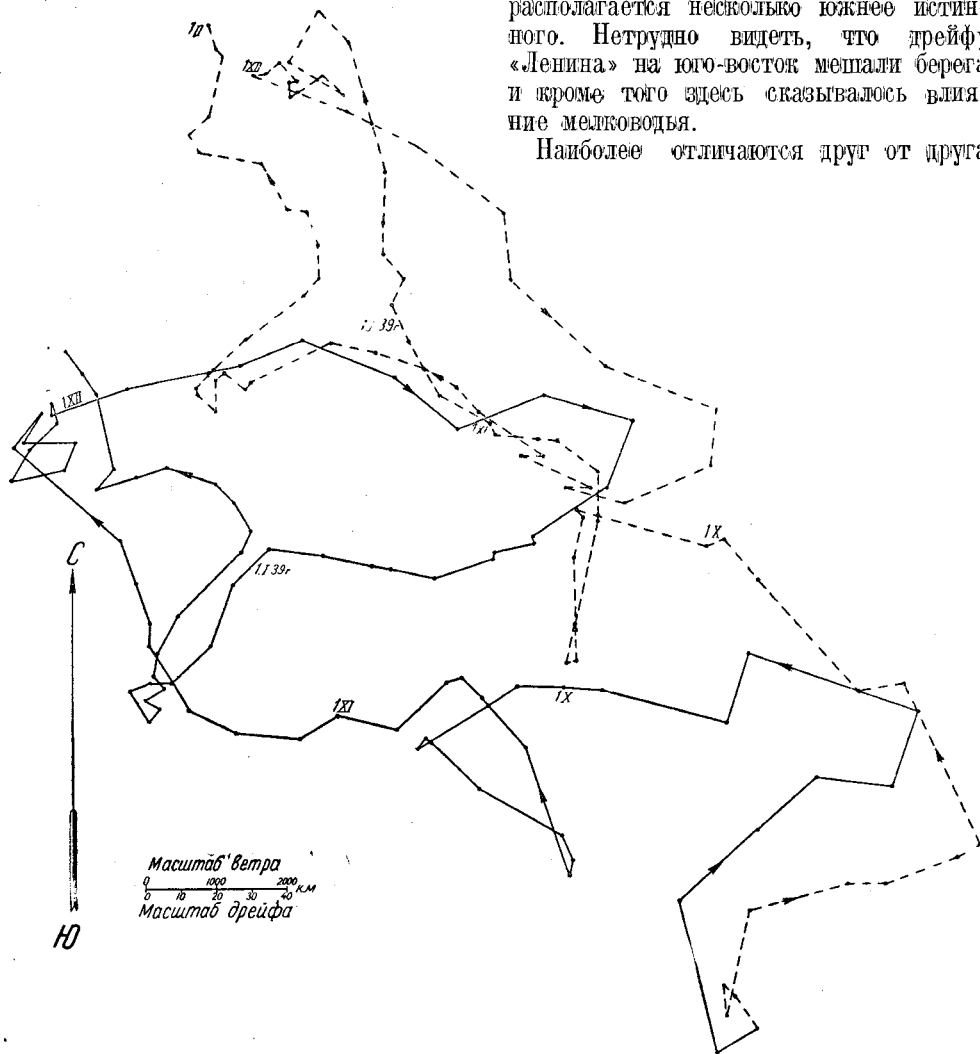
Эти новые правила были проверены на ряде отрезков дрейфа «Седова» и наиболее замечательно то обстоятельство, что найденные при анализе переводные коэффициенты оказались весьма близкими к теоретическим.

Наилучшим подтверждением верности новых правил служит карта 4. На ней сплошными линиями показан фактический дрейф станции «Северный полюс» (с 21 мая 1937 г. по 1 февраля

дрейфы за то же время, вычисленные на основании новых правил.

Лучше всего сошлись линии теоретического и истинного дрейфа ледокола «Седов». Теоретический дрейф «Ленина» располагается несколько южнее истинного. Нетрудно видеть, что дрейфу «Ленина» на юго-восток мешали берега и кроме того здесь сказывалось влияние мелководья.

Наиболее отличаются друг от друга



Карта 3

Схема ветра и дрейфа «Седова». Сплошная линия — путь ветра, прерывистая линия — путь «Седова» с 1 сентября 1938 г. по 1 февраля 1939 г.

1939 г.), «Седова» (с 1 ноября 1937 г. по 1 октября 1939 г.) и «Ленина» (с ноября 1937 г. по 1 августа 1938 г.). Линии дрейфа проведены по местоположениям этих судов на 1-е число каждого месяца. На том же рисунке черточками показаны теоретические

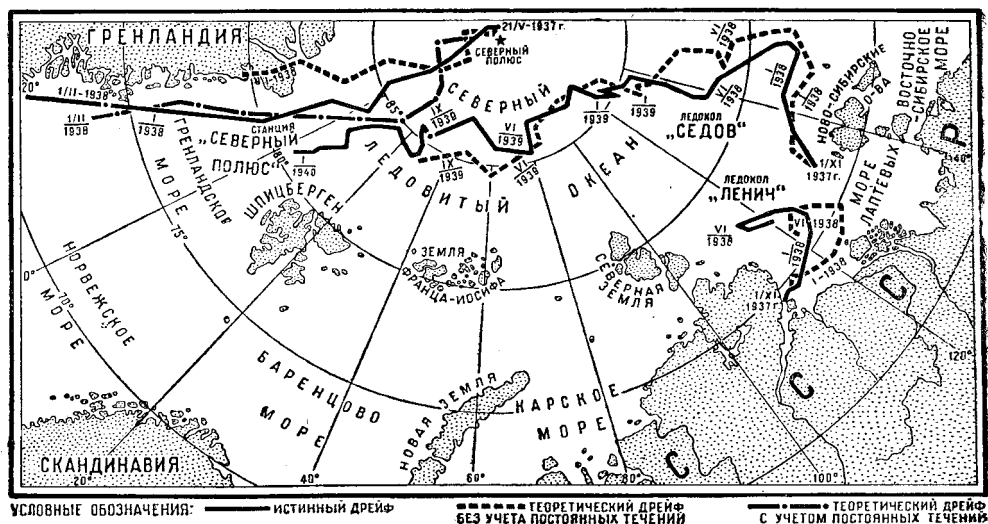
теоретический и истинный дрейфы станции «Северный полюс». Это понятно, т. к. теоретический дрейф вычисляется по новым правилам, без учета постоянных течений. Теоретический дрейф станции «Северный полюс» с учетом элементов постоянных течений,

определенных тт. Ширшовым и Федоровым, показан на том же рисунке линией, обозначенной черточками и точками. При этом условия теоретический и истинный дрейф также показали удивительное совпадение.

Такое совпадение теоретических и истинных дрейфов показывает высокую точность наблюдений станции «Северный полюс», «Седова» и «Ленина» и

Сравнение таких же карт, построенных для различных месяцев, сезонов и лет, показывает, что движение льдов в Арктике отличается большой изменчивостью и никакими упрощенных схем не намечается.

То, что сделано сейчас, является лишь первым приближением к истине. Когда будут обработаны и опубликованы наблюдения станции «Северный



Карта 4

дают возможность применения новых правил для исследования ветрового дрейфа полярных льдов в различных частях центрального арктического бассейна.

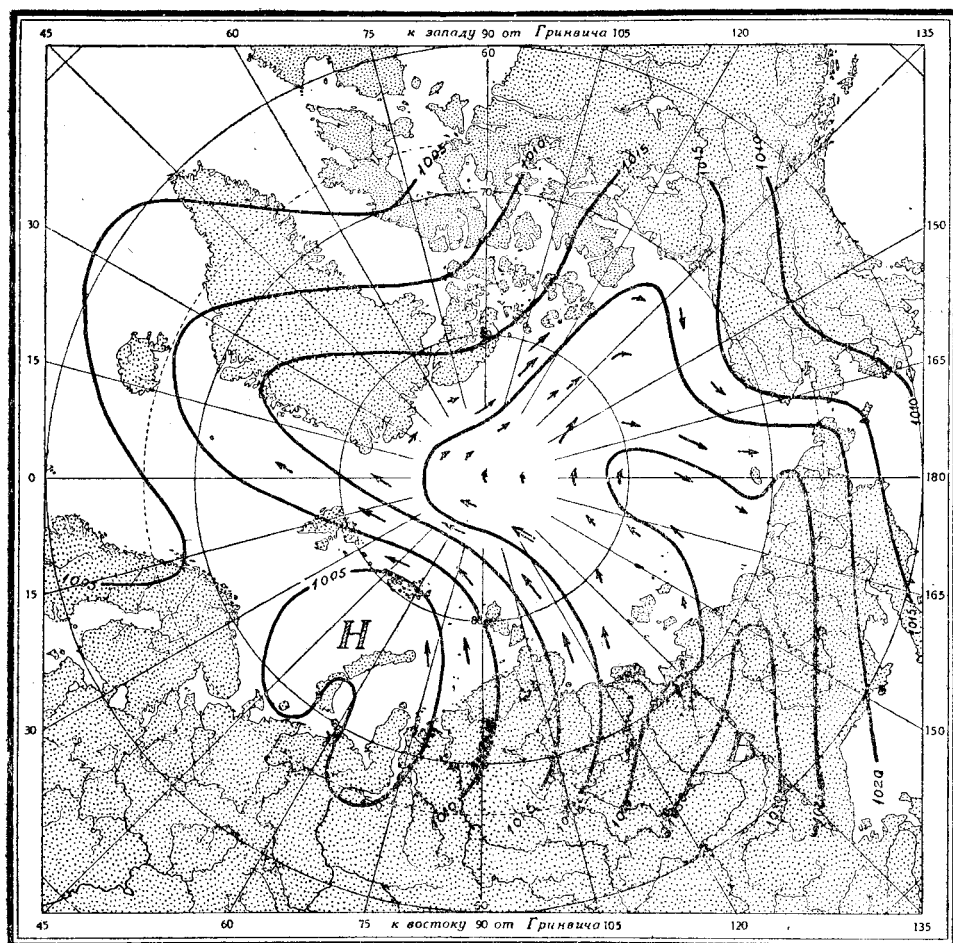
Одна из таких попыток воспроизведена на карте 5. На рисунке двойной стрелкой показан фактический дрейф «Седова» в январе 1939 г. Обычными стрелками показаны теоретические дрейфы, вычисленные на основании новых правил, и сплошными линиями положение изобар за январь месяц 1939 г. Направления стрелок показывают направление дрейфа, а длина стрелок — протяжение дрейфа за месяц.

Как видим, направление и скорость дрейфа в разных частях центральной Арктики не одинаково. Там, где стрелки сходятся, наблюдается торошение, там, где стрелки расходятся, — разрежение льдов.

полус» и «Седова», возможно будет получить переводные коэффициенты с большей точностью и затем по обычным картам погоды судить о скорости направления постоянных течений, о наличии островов и мелководий, искажающих дрейф, о расположении поясов торошения и разрежения льдов и т. д. Наиболее важным является то, что теперь по картам погоды мы получаем возможность следить за усилением или ослаблением выноса льдов из морей по трассе Северного морского пути и производить количественные подсчеты.

Несомненно, что после обработки других наблюдений «Седова» также будут получены выводы, не маловажные и в практическом и в теоретическом отношении.

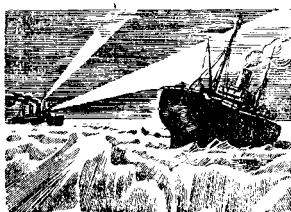
Советские полярники провели за последние годы под руководством партии



Карта 5

и правительства огромную научную работу по исследованию Арктики. Успехи в этом отношении признаются сейчас не только нашими друзьями, но и нашими врагами. Среди славных дел со-

ветских полярников особенно выделяется работа папанинцев на дрейфующем ледяном поле и работа седовцев на дрейфующем ледокольном пароходе.





Превратим Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль

В. ВОРОБЬЕВ

ГИДРОГРАФИЮ — НА СЛУЖБУ СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ



На партийно-хозяйственном активе Главсевморпути особенно резкой критике подверглось Гидрографическое управление (начальник тов. Боровиков), в работе которого вскрыты существенные недочеты. Роль гидрографии в освоении Арктики очень велика. Работники гидрографии должны окончательно проложить Северный морской путь, изучить все, имеющие практическое значение варианты этого пути, оборудовать его для безопасного мореплавания и поддерживать это оборудование в исправном состоянии.

На гидрографические работы ежегодно выделяются значительные средства. Например по бюджету на 1939 г. было отпущено для гидрографических работ свыше 20 млн. руб. Построено больше десяти мореходных ботов, каждую навигацию выделяются ледокольные пароходы для изучения и оборудования труднодоступных участков Северного морского пути. Гидрографический институт готовит высококвалифицированные кадры для гидрографической службы. Он уже дал два выпуска инженеров-гидрографов.

В Гидрографическом управлении и в местных гидрографических отделах имеется многочисленный коллектив знающих, инициативных и любящих свое дело гидрографов, геодезистов, судоводителей, астрономов, топографов и т. д. Многие наши гидрографы-полярники добились высокой производительности труда, рационализировали некоторые виды работ и содействуют неуклонному движению вперед советской гидрографической техники.

Таким образом, гидрографическая служба не может себя чувствовать «обиженой» и «забытой».

Однако, до сих пор гидрографическая изученность и навигационное оборудование Северного морского пути явно отстают от темпов его транспортного использования. Арктическая гидрография, к сожалению, еще не идет впереди моряков, и мало еще делает для того, чтобы проложить и указать им безопасный, хорошо изученный и надежно оборудованный путь. Она работает мед-



Сверху: Астроном т. Чуркин определяет астрономический пункт в районе бухты Тикси. **Внизу слева:** бот «Мурманец» в бухте Диксон. **Справа:** погрузка на гидрографический катер щитов для промерных работ.

Фото В. Фроленко

ленно и у нее есть много крупных недочетов. Правы наши капитаны-полярники, когда говорят о неудовлетворительной работе гидрографии.

Необходимо улучшить работу гидрографической службы, поднять ее на более высокий уровень, вполне отвечающий нуждам морского и речного плавания. Для этого нужно, чтобы руководство Главсевморпути уделило больше внимания гидрографической службе, расширило бы материально-техническую базу гидрографических работ, увеличило бы гидрографический флот. В то же время и внутри самого Гидрографического управления нужно ликвидировать недочеты и упущения, мобилизовать внутренние ресурсы, чтобы наиболее рационально использовать имеющийся личный состав, оборудование и средства. Это значит, что без особых капитальных затрат надо постараться выполнить возможно больший объем гидрографических работ. Работники гидрографии должны продумать имеющиеся недостатки в работе и использовать все возможности, чтобы ее улучшить.

В чем же заключаются недочеты в работе гидрографической службы, вскрытые на совещании актива Гидрографического управления в Ленинграде и подвергшиеся обсуждению партийно-хозяйственного актива Главсевморпути в Москве?

Прежде всего даже небольшой гидрографический флот используется нерационально. Фактически суда выходят в плавание с опозданием, а заканчивают навигацию слишком рано, сокращая и без того непродолжительный рабочий период. В 1939 г. гидрографическими работами на трассе Северного морского пути было занято семь судов. Одно из них, новый бот «Полярник» — вышло

из Архангельска лишь 1 августа. К месту работы — острову Белому — бот подошел 7 августа и начал промер 12 августа. 6 сентября промер уже прекратили и, выждав окончания шторма, бот 12 сентября ушел в Югорский Шар. Следовательно, на основных работах у острова Белого, бот пробыл только один месяц, потеряв лучшую часть навигации — вторую половину июля и начало августа.

Построенное в 1936 г. судно «Визе» работало в Арктике не более 25% времени, а остальное время стояло на ремонте. Перезимовав в Тикси, в 1939 г., из-за плохого состояния корпуса, это судно опять было направлено в Архангельск для капитального ремонта, теряя половину навигации.

Бот «Норд» в навигацию 1939 г. не выполнил никаких промерных работ. Фактически он был использован лишь в качестве зимовочного жилья. В море во время навигации он не использовался для основной задачи, для которой собственно и строится гидрографические суда — для промера. Уже 20 августа «Норд» ушел из архипелага Норденшельда на Диксон, а затем на запад.

Также слишком рано закончил работу и вернулся в Архангельск бот «Торос», зимовавший в архипелаге Норденшельда.

Бот «Папанин» направлялся в 1939 г. на зимовку в район Западно-Таймырского побережья. Он вышел из Архангельска поздно, не смог произвести каких-либо работ в западном районе Карского моря и с опозданием прибыл к месту своих основных работ.

В Восточном секторе, после раннего ухода «Визе» в 1939 г. — осталось лишь одно судно — бот «Ост». В 1938 г. этот бот из-за организационных неполадок и слабой квалификации капитана, попал в ледовый дрейф. Выходя из дрейфа в 1939 г., «Ост» потерял винт и никаких работ в эту навигацию не проводил. Из Ленинграда на этот бот был послан гидрографический отряд, который бесцельно прожил все лето в Тикси. Но даже, когда «Ост» был приведен, наконец, в рабочее состояние, его не использовали для промера подходов к важнейшему морскому порту Тикси, хотя времени для этих работ было еще достаточно — примерно 15 суток.

По плану, составленному и утвержденному осенью 1938 г., Гидрографическое управление должно было использовать в навигацию 1939 г. 8 своих собственных судов. Результаты же этой навигации довольно печальны. Три судна — «Зюйд», «Вест» и «Ост» вовсе не работали из-за аварий. Остальные 5 судов — «Полярник», «Визе», «Норд», «Торос» и «Папанин» работали в эту навигацию в среднем не больше 25—30 дней.

Такое использование наиболее дефицитных средств — гидрографических судов — совершенно недопустимо.

Резко отстают гидрографические работы по Восточному сектору Арктики.

Гидрографические работы в этом секторе Арктики гораздо труднее организовать, чем в Западном. Здесь отсутствуют удобные ремонтные базы для судов. Сюда трудно доставлять продукты и материалы, трудно проводить смену личного состава и т. д. Все это осложняет развитие гидрографической службы в восточных морях. Но именно учитывая эти трудности и нужно обратить особое внимание на восток, используя там всякую возможность для изучения трассы. Между тем в навигацию 1939 г. почти никаких гидрографических работ в районе от Новосибирских островов до Берингова пролива не велось. Здесь работал один лишь ледокольный пароход «Малыгин», который по ледовым условиям вынужден был значительно сократить пребывание у Новосибирских островов и переключился затем на попутные работы в Чукотском море.

Гидрографическое управление должно решительно наладить гидрографические работы в Восточном секторе, чтобы он не отставал от Западного.

Совершенно недостаточно используются возможности для круглогодичных гидрографических работ на побережьях северных морей. При таких работах базы

нужно устраивать не на судах, а на полярных станциях или создавать свои собственные береговые базы (как временные, так и постоянные). В 1938 и 1939 гг. количество круглогодичных гидрографических работ с береговыми базами не только не увеличилось, но наоборот, было сведено до минимума. В 1938 г. на зимовку в Арктику было направлено лишь два небольших гидрографических отряда — на мыс Челюскина и на острова Комсомольской Правды, а в Восточный сектор — всего лишь 1 человек — астроном на остров Врангеля.

Если в 1938 г. это могло быть объяснено организационными трудностями, сменой руководства и т. д., то в 1939 г. такое объяснение неосновательно. Гидрографическое управление не смогло договориться с Управлением полярных станций о ставках зарплаты для работников зимовочных гидрографических групп. Ставки были предложены слишком низкие и поэтому невозможно было подыскать специалистов нужной квалификации. Гидрографическое управление, непосредственно отвечающее за обследование трассы, должно было заранее обеспечить комплектование зимовочных гидрографических групп. Но в результате создавшейся бюрократической волокиты ряд гидрографических работ в районе острова Белого, мыса Биллингса, мыса Шмидта, которые могли бы начаться в 1939 г., начнутся на год позже.

Из-за организационных неполадок недостаточно используются технические средства. Например, слишком затянулось использование прекрасного советского изобретения, которое может коренным образом улучшить и ускорить гидрографические работы, — радиодальномеров. Затянулось их применение не по техническим, а по чисто организационным причинам. Не было ответственного организатора этого дела, гидрографов не обучали использовать новую технику, не доставало запасных частей и т. д. Поэтому в 1939 г. один комплект радиодальномеров принес очень небольшую пользу. Второй же комплект совсем не использовался.

Несмотря на то, что имеется отличный производственный коллектив, хорошие технические средства, — из-за плохого организационного руководства практические результаты ценных нововведений по гидрографии срываются, задерживаются и остаются неиспользованными.

Свои суда и технические средства Гидрографическое управление использовало явно не полностью. Однако, по подсчетам руководства этого управления, план всех гидрографических отрядов за 1939 г. оказался выполнен со значительным превышением. По отдельным экспедициям процент выполнения колеблется от 109 до 154. В приказе, в котором подводятся итоги экспедиционных работ за 1939 г., руководство Гидрографического управления зафиксировало эти цифры перевыполнения плана гидрографических работ и сделало соответствующий вывод об успехах гидрографии. Но эта оценка преувеличена, она не дает правильного представления о состоянии гидрографических работ. Были приняты неправильные показатели и подсчитаны чисто механически, без какого-либо качественного анализа. На совещании актива Гидрографического управления в Ленинграде были вскрыты эти неверные способы подсчета выполнения планов, создавшие неправильное впечатление полного благополучия. Если принять за основу реальные показатели, то оказывается, что бот «Полярник» выполнил план не на 109%, а всего лишь на 72%; «Мурманец» не на 112%, а на 86% и т. д. Отряд на боте «Визе» выполнил экспедиционный план промера, который рассчитан на 40 дней работы — в 22 дня на 154%, — то-есть перевыполнил установленные нормы втрое, хотя погода не благоприятствовала работам. План и нормы для этого вида промера были явно занижены.

Руководство Гидрографического управления, не проработав на производственных совещаниях, утвердило неправильные показатели, при помощи которых учитывается, как выполняются планы комплексных экспедиций, имеющих

в своем составе и морские береговые работы. Эти показатели вовсе не учитывали работы экипажа судов, не принимали во внимание технических средств, а исходили только из каких-то надуманных технико-дней. Они не стимулировали, не поощряли лучшую работу важнейших производственных звеньев, а лишь служили источником споров и пререканий. В то же время, некоторые работы, которые имеют первостепенную важность для мореплавания (например, постройка навигационных знаков, маячная служба и вообще все работы по ограждению морей, а также изучение течений и другие гидрологические наблюдения) вовсе не были включены в план гидрографических работ. Их предлагалось выполнять лишь «по возможности».

В чем же кроются причины этих существенных недостатков в работе нашей арктической гидрографии?

В своей работе руководство Гидрографического управления недостаточно опирается на массы, предпочитает работать изолированно, кабинетными методами. Оно плохо знает своих лучших производителей, не видит их работы, достижений и трудностей. Недостаточно знает сущность гидрографических работ, не умеет проверять исполнение, неправильно использует наш золотой фонд — молодые и старые производственные кадры.

Будучи оторваны от производства и от рядовых работников, руководители Управления иногда не ясно представляют себе, в каком состоянии отдельные работы. Появляется самоуспокоенность, успехи преувеличиваются, планы составляются с ошибками, неправильно устанавливаются производственные показатели и нормы.

Гидрографическое управление должно решительно улучшить свою работу. Все суда в 1940 г. нужно выпустить в плавание в установленные ранние сроки. Весь навигационный период надо полностью использовать для гидрографических работ.

Надо пересмотреть и уточнить нормы, увеличить планы работ по всем экспедициям и отрядам, по сравнению с 1939 г., чтобы тем самым обеспечить наибольший производственный эффект в изучении и навигационном оборудовании Северного морского пути.

Гидрографы-полярники в третью Сталинскую пятилетку должны так изучить и обставить Северный морской путь, чтобы он превратился в нормально действующую водную магистраль. Это задание гидрографы должны выполнить с честью.

Критика работы Гидрографического управления на Ленинградском и Московском совещаниях активизировала работников гидрографии общими, дружными усилиями поднять гидрографическую службу Северного морского пути на должную высоту.



КАК ЛУЧШЕ ОРГАНИЗОВАТЬ РЕМОНТ СУДОВ¹



В Главсевморпути нет еще настоящей борьбы за удешевление и сокращение сроков ремонта судов. Необходимо пересмотреть существующую систему ремонта, чтобы максимально уплотнить и сократить сроки непроизводительного пребывания кораблей у стенки завода.

Большое значение в сокращении ремонтного периода имеет предварительная подготовка судов к ремонту.

Сейчас, когда идет подготовка к навигации 1940 г., необходимо провести ряд мероприятий, которые дадут возможность к навигации 1941 г. провести ремонт судов в максимально короткий срок.

Прежде всего необходимо подготавливать полуфабрикаты в то время, когда суда еще находятся в Арктике. Для этого нужно на все корабли, ремонт которых будет проводиться на Мурманском судоремонтном заводе Главсевморпути, иметь на заводе экземпляр паспорта судна.

Все чертежи по судам, выполняемые заводом во время ремонта, должны быть систематизированы и служить дополнениями к паспортам.

Кроме этого во время стоянки судна в ремонте завод должен выполнить чертежи простейших деталей: сальниковых

втулок, втулок мелких механизмов, поршневых колец, штоков насосов и т. д.

На этих чертежах нужно указывать допуски для последующей окончательной обработки и пригонки деталей.

При этих условиях завод может производить подготовительные трудоемкие работы (литье и механическая обработка деталей) во время отсутствия судов.

Для определения количества необходимого заготовительного материала нужно ввести следующую систему: перед уходом корабля в навигацию на заводе открывается заказ на его ремонт в соответствии с суммой, определенной по годовому графику ремонта.

Капитану и старшему механику судна нужно вменить в обязанность во время рейса поддерживать непосредственную связь с парокhodством, сообщая ему потребность в заготовках, арматуре, материале и т. д. Эти данные выявляются во время рейса в процессе контроля команды за работой судна и при составлении дефектных ведомостей.

После проверки в парокhodстве эти данные направляются на завод для выполнения заказов и заготовки материалов.

Сообщения с судов примерно могут быть такие:

«Радио Сталинграда.

Мурманск Севморпуть техотдел. Ман-

¹ В порядке предложения.

жеты холодильника двести. Трубок холодильника сто десять. Вентилей паровых два дюйма пять. Баббита сто сорок килограмм» и т. д.

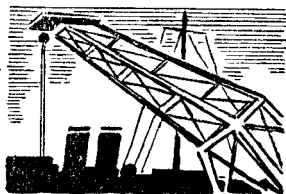
Получив такой заказ, завод имеет возможность не только произвести заготовку полуфабрикатов и материалов, но и соответствующим образом замаркировав их, убрать на склад.

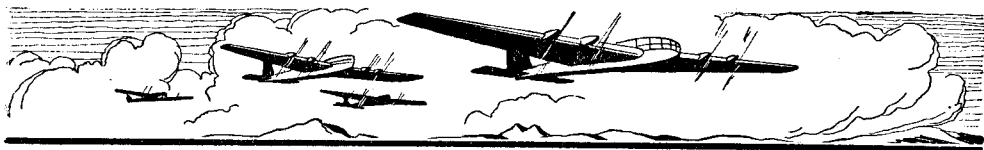
Заготовки и полуфабрикаты должны производиться с учетом дальнейшей окончательной обработки и пригонки их.

Таким образом в период арктической навигации завод будет загружен работами, значительно сокращающими простой судна в ремонте.

Когда эта система ремонта окончательно войдет в жизнь, можно будет предварительно выполнять не только простые мелкие заготовки, но и более сложные работы, например, котельные связи, арматуру всех типов и размеров, поршни мелких паровых механизмов, штоки, ненормированные заклепки, шатунные болты, рамовые подшипники и т. д.

Можно с уверенностью сказать, что все затраты, необходимые для проведения такого метода ремонта, будут возмещены значительным сокращением сроков непроизводительной стоянки судов у стенки завода.





О. КУРГАНОВ

АРКТИЧЕСКИЕ ПОГРАНИЧНИКИ



У берегов Чукотского полуострова, который, как известно, граничит с Северной Америкой, живут советские пограничники, часовые, охраняющие побережье Ледовитого океана. Они поселились в домиках, сооруженных в бухтах, на островах или на каменистых бесплодных косах, выходящих в море и омываемых его буйными волнами. Этих людей, в знакомой форме пограничной охраны, можно встретить в горах, на скалах, в океане. Теперь в Арктике есть и посты, и комендатуры, и неутомимые, полюбившие северную землю молодые бойцы и их волевые командиры. Они принесли сюда культуру, будничный порядок, организованность.

Мы были на одном из таких пограничных постов Северного Ледовитого океана. Это морская застава, начальником которой является младший лейтенант Федор Кононцев. Молодой и низкорослый парень, сын алтайского колхозника, он уже охранял советские границы на западном берегу Камчатки. Там у охотских рыбаков Федор Кононцев приучился к морю, умению владеть собой во время штормов. У камчатских пограничников он приобрел ту зоркость и предусмотрительность, которые свойственны всем людям, охраняющим границы СССР.

В представлении некоторых городских жителей — каждый человек, попадающий в Арктику, каждый уважающий себя полярник должен почему-то ходить только в меховых унтах, спать на оленьих шкурах, месяцами не бриться и вообще утратить элементарные культурные навыки. Есть еще такие наивные люди, которые думают, что полярник, проснувшись, вместо утренней прогулки идет охотиться на белых медведей, отдыхает только в спальном мешке, а по вечерам вступает в поединок с пургой. В настоящей арктической жизни есть, конечно, много сложных и трудных дней, требующих мужества и большой выдержки, но быт полярников уже приобрел более нормальные и культурные формы. А у пограничников можно даже забыть, что за окном бьется о каменистые скалы Ледовитый океан и что на тысячи километров тянется пустынная и неосвоенная суровая северная земля.

У входа на заставу стоит часовой в шинели и вычищенных сапогах. Во дворе оборудована волейбольная площадка, сбоку стоят гимнастические снаряды. Дорожка, ведущая в жилой дом, выметена, очерчена белыми камнями. Командиры живут здесь с семьями и всюду чувствуется трудолюбивая женская рука. В той половине дома, где живут бойцы — чисто, тепло и уют-

но. В маленькой читальне собрались пограничники. Лейтенант Владимир Загребнев рассказывает о войне в Европе. Указательный палец лейтенанта путешествует по карте, задерживаясь то у границ Германии, то в городах Франции и Англии. Бойцы потом измеряют ленточкой, подсчитывают: насколько далеко это от берегов Ледовитого океана! На стенах вывешены диаграммы, учебные пособия по истории, биологии, военной технике. День пограничников заполнен трудом, боевой учебой, а в часы, свободные от нарядов, люди приобретают те познания, которые необходимы для жизни в Арктике.

Так же, как и на всех границах СССР, бойцы тренируются в меткой стрельбе, учатся маскировке, наблюдательности, закаляют свою волю в борьбе с арктической стихией. Днем и ночью двигаются вдоль берегов Ледовитого океана наряды пограничной охраны. Летом они выходят на катере и тогда бойцы становятся замечательными моряками, краснофлотцами, умеющими нести вахту в любую погоду. Зимой же, когда северные арктические морозы загоняют океан под лед, бойцы снимают бесkozырьки и морские плащи, одевают валенки, полушубки, шапки-ушанки, охраняют границу, передвигаясь на лыжах, на собаках, а иногда и пешком. Пограничники, идя в наряд, берут с собой палатку, продовольствие, ходят вдоль берега сутки. Им приходится подниматься и спускаться по отвесным скалам, пробиваться по горным тропинкам, проваливаться в снег, но снова подниматься и идти вперед и смотреть за океаном, за горизонтом.

Через несколько часов после выхода первого наряда отправляется второй, а потом третий... Так непрерывно двигаются вдоль границы люди, каждый день которых требует мужества, потому что жизнь их проходит в тяжелых походах.

У пограничников это называется буднично и скромно: идти в наряд.

И на этой границе бывает много беспокойства. Иногда к берегам СССР со стороны американских берегов подхо-

дит катер или шхуна, на которой оказываются люди далеко не американского происхождения. Пользуясь дружественным отношением между Советским Союзом и Соединенными Штатами Америки и не ожидая встретить в этих местах надежной охраны, кое-какие тихоокеанские государства пытаются забросить на нашу территорию непрошенных «гостей». На днях, например, такой «гость» был высажен на пустышном берегу на Чукотке. Но в Арктике человек виден далеко: там, куда не достигает глаз пограничника, есть глаза эскимосов и чукчей. Они присматриваются к каждому подозрительному человеку, появившемуся на Чукотской земле. Так был пойман и доставлен в комендатуру и этот «гость», оказавшийся шпионом. Между бойцами и чукотскими жителями установилась тесная дружба. У младшего лейтенанта Федора Коноплева можно каждый день встретить посланцев с дальних стойбищ, колхозных председателей, вожаков охотничьего промысла на кита, на моржей и нерпу. К пограничникам приезжают за советом, с жалобой, за помощью в зверобойных делах или просто — «почаевать». Федор Коноплев всегда находит время, чтобы выслушать эскимосов и чукчей. В то же время он учит их жить культурно: умываться, чистить зубы, пользоваться тарелками и вилками во время обеда.

На берегу Ледовитого океана в тундре пограничники ведут упорную, кропотливую будничную борьбу со средневековыми обычаями, отсталостью, грязью, сохранившимися еще в быту жителей чукотских стойбищ.

Велики просторы Арктики, порою даже кажется, что земли эти бескрайны, но человек здесь приметен, его всегда увидят, найдут, если он спрячется. Та новая дорога на восток, которая вошла в историю цивилизации под названием — Северный морской путь, — должна зорко охраняться. Как и всякая коммуникационная линия, эта дорога привлекает диверсантов и шпионов. Их здесь вылавливают также методично и быстро, как и на всех границах СССР.



У берегов Чукотки

Фото П. Новицкого

На северных землях возникают угольные базы, арктический флот движется с запада на восток. Вся эта новая и многообразная жизнь на побережье Ледовитого океана находится под хорошей защитой. Пограничникам Арктики приходится работать, преодолевать трудности, бороться со стихией, с тем же бесстрашием, как и полярным морякам. Но они остаются верными себе и в этих условиях. Бойцы и командиры, всегда внутренне собранные, спокойные и деловитые, всюду проявляют четкость и организованность, свой-

ственную военным людям. Они приходят с наряда мокрые, усталые, продрогшие, но быстро переодеваются, сушат одежду и запевают песни — то заунывные, то веселые. Потом они читают, занимаются, слушают по радио Москву, ложатся спать, чтобы на рассвете снова уйти в наряд — в горы, к скалистым берегам. Смотреть и смотреть каждый день: и во время ветров, и во время штормов, и при снежных метелях и пятидесятиградусных морозах.





Партийная жизнь

М. ШУСТРОВ

АВАНГАРДНАЯ РОЛЬ КОММУНИСТОВ НА КАЧУГСКОЙ СУДОВЕРФИ



Среди таежных лесов Сибири в нескольких десятках километров от озера Байкал расположилась на берегу Лены Качутская судостроительная верфь. Здесь строятся речные пароходы и баржи для рек Крайнего Севера. Корпуса судов верфь строит из котельного железа, привозимого с разных мест Советского Союза, из полуфабрикатов, доставляемых с Пермской, Горьковской и других верфей. За пять лет существования судовой верфи коллектив, насчитывающий сейчас 500 чел. рабочих, служащих и инженерно-технических работников, спустил на воду уже не один десяток судов.

Большие задачи стоят перед Качутской судовой верфью. В 1940 году коллектив верфи должен выпустить не менее 5 мелкоякорных пароходов мощностью по 200 л.с. каждый и 3 по 120 л.с.; 2 баржи для перевозки горючего по 250 тонн грузоподъемности, 5 судогрузных барж по 450 тонн грузоподъемности и др.

Велика роль парторганизации судовой верфи в разрешении этих задач!

Парторганизация верфи насчитывает в своих рядах 16 коммунистов: 7 членов партии и 9 кандидатов в члены ВКП(б). Многие изменились в жизни нашей партийной организации после XVIII съезда партии. Значительно поднялся уровень работы. Предоставленное парторганизации право контроля над деятельностью администрации предприятия подняло производственную активность коммунистов.

Большинство коммунистов, работающих в цехах — стахановцы. Они личным примером показывают образцы высокой производительности труда, идут в авангарде стахановцев и ударников судовой верфи. Не голый контроль над производством, а сочетание контроля с оказанием практической помощи, — так выполняется нашей парторганизацией уставное положение первичных парторганизаций на производстве.

В борьбе за окончание производственной программы 1939 года среди коллектива судостроителей широко развернулось социалистическое соревнование.

имени третьей сталинской пятилетки. В этом соревновании победителем вышел котельный цех, завоевавший в предоктябрьском соревновании Красное переходящее знамя. Коллектив рабочих котельного цеха выполнил производственный план на 180%.

Успехи ведущего котельного цеха судовой верфи во многом объясняются активной деятельностью работающих там коммунистов. Взять хотя бы кандидата партии клепальщика т. Свистунова. Он выполнял нормы по клепке на 252%. Котельщик т. Воронин, тоже кандидат партии, систематически перевыполняет нормы на 160—180%. Кроме того т. Воронин несет большую общественную работу. Он избран председателем цехового комитета. И как председатель комитета он не мало сил прилагает к тому, чтобы вывести котельный цех на первое место, организует производственные технические совещания, на которых стахановцы делятся опытом своей работы, ведет борьбу с нарушителями трудовой дисциплины, создавая против них общественное мнение коллектива цеха.

Не плохо справляется со своими задачами и такелажный цех. Начальником цеха здесь работает недавно принятый в партию т. Павлов. Благодаря умелой организации труда коллектив такелажного цеха добился больших производственных успехов, вырастив замечательных стахановцев как, например, тт. Ложнов, Литвинов, Швековский, Захаров, Беладец, Аксаментов, Шолохончиков. Коллектив такелажного цеха проявил себя с хорошей стороны не только у себя на верфи. На постройку палуб пароходов требовался лес, — его можно было добыть в 100 километрах от Качуги. Однако доставка его на судовой верфь затруднялась тем, что речка Чанчур была завалена буреломом и галькой и не годилась для сплава леса. Тогда рабочие судовой верфи, главным образом люди такелажного цеха, расчистили речку, сделав ее сплавной. Лучше всех проявила себя бригада т. Литвинова, досрочно выполнившая задание.

Партбюро помогало разворачиванию стахановского движения. В цехах были установлены специальные доски, на которых вывешивались показатели работы отдельных бригад. Значительно улучшился учет социалистического соревнования, были организованы заключение и проверка социалистических обязательств как коллективных, так и индивидуальных. Хороших успехов в соревновании с другими стахановцами добился кузнец т. Головизнин. Для гнутья труб он применил полукруглую подставку, благодаря чему производительность труда увеличилась на 300%.

Работая в цехах, коммунисты упорно овладевают теорией марксизма-ленинизма, изучают «Краткий курс истории ВКП(б)». Основной упор взят на самостоятельное изучение истории партии.

Хорошо изучает «Краткий курс истории ВКП(б)» т. Розенков и др. Он работает уже над VII главой краткого курса. Для самостоятельно изучающих историю большевизма парторганизация организует групповые консультации, устраивает лекции.

Могучее идейное оружие большевизма — история ВКП(б) — помогает нашим кадрам успешно овладевать марксизмом-ленинизмом. На этой основе повысилась авангардная роль членов партии на производстве.

Однако наряду с достижениями у нас были и большие недостатки. Судовой верфь построила несколько судов и барж. С появлением первой большой воды на Лене в навигацию 1939 г. этот флот надо было спустить вниз по реке. Но из-за нераспорядительности Речного управления Главсевморпути этого не сделали. В результате несколько судов вышло из строя. Партийная организация не сумела своевременно принять меры, чтобы ввести флот в строй. Этот факт — серьезный урок для партийной организации.

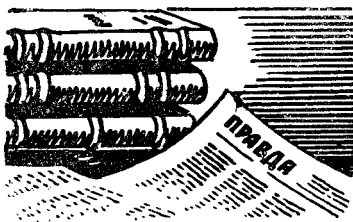
Серьезным недостатком в работе судовой верфи являлась текучесть рабочей силы. Это было результатом плохих жилищно-бытовых условий: не хватало жил-

площади, некоторые квартиры были неблагоустроены (постройки временного барачного типа). Преобладающее число рабочих работало по договорам, которые заключались, как правило, сроком на один-два года.

Сейчас партийная организация повела борьбу с текучестью. Улучшаются материально-бытовые условия рабочих и проводится самозакрепление их на продолжительное время. Так, по инициативе кандидата партии т. Ерохина было проведено самозакрепление рабочих верфи. Сначала изъявило желание закрепиться 3 человека до конца третьей сталинской пятилетки. Впоследствии число самозакрепившихся увеличилось до 15 человек. Заявлений продолжает поступать все больше и больше.

Необходимо, чтобы Речное управление Главсевморпути оказало реальную помощь судовой верфи в отпуске средств на жилищное строительство. На это строительство нам нужно 50 тыс. руб.

Коллектив Качугской судостроительной верфи смог бы добиться значительно больших успехов, если бы Речное управление лучше руководило своим предприятием. Ведь факт, что летний период прошлого года судовой верфь работала не с полной нагрузкой. Например котельный цех простаивал, и котельщики вынуждены были заниматься делами не по своей специальности. Правда, за последнее время нагрузка судовой верфи увеличилась до нормальных размеров. Но частые изменения, которые делает Речное управление в программе, не мало вносит дезорганизации в производство. У нас были такие случаи: после того как судовой верфь проведет подготовительные работы к постройке баржи, приходит распоряжение из Москвы об исключении из программы постройки баржи. Приходится весь заготовленный материал вывозить из цехов. Но не успеем проделать эту работу, как вновь поступает распоряжение строить баржу. Надо покончить с подобными нетерпимыми явлениями.



О РОСТЕ ПАРТОРГАНИЗАЦИИ ГЛАВСЕВМОРПУТИ И РАБОТЕ С КАНДИДАТАМИ ПАРТИИ



После XVIII съезда ВКП(б), на основе нового устава партийная организация Главсевморпути значительно выросла, приняв в кандидаты партии 40 чел. и в члены — 20 чел.

В ряды нашей партии идут передовые люди, активно проявившие себя на производственной и общественной работе и вполне заслуженно могущие быть членами и кандидатами славной коммунистической партии большевиков.

В кандидаты партии принят главный инженер Управления полярной авиации, орденосец т. Готовский. Являясь активным общественником, он работал агитатором на избирательном участке.

Тов. Либман, инженер-экономист, работает в Главсевморпути уже несколько лет. Он активно участвует в общественной жизни коллектива. За образцовую работу неоднократно премировался и недавно награжден значком «Почетный Полярник». Тов. Либман принят в кандидаты ВКП(б).

Экономист финансового отдела т. Бауман в Главсевморпути работает с 1933 г., все время является ударницей, хорошая общественница, несколько раз избирается председателем месткома. За отличную, образцовую работу т. Бауман награждена значком «Почетный Поляр-

ник». Парторганизацией она также принята в кандидаты ВКП(б).

Недавно приняли в кандидаты партии трех молодых пилотов, летающих в Арктике без аварий, — тт. Ильина, Радченко и Федоренко.

Все это говорит о росте нашей партийной организации, об усилении связи партийной организации с беспартийными массами, о росте политической активности трудящихся, особенно проявившейся в избирательной кампании в местные Советы депутатов трудящихся.

Надо особенно отметить нешлюхую работу первичной партийной организации Управления полярной авиации, где после XVIII съезда ВКП(б) принято в кандидаты партии 9 чел. и в члены 6 чел., и парторганизации Управления полярных станций, принявшей в кандидаты партии 12 чел. и в члены 4 чел. В этих цифрах видна большая партийно-массовая работа, которую ведут эти партийные организации.

Некоторые первичные организации, к сожалению, не освободились, однако, еще от самотека в росте партийной организации. Мы еще не работаем постоянно над вопросами роста и не всегда выполняется Ленинско-Сталинский принцип индивидуального отбора в партию. Это приводит к тому, что в партию пытаются пролезть карьерист-

ские элементы и люди, не зарекомендовавшие себя на производственной и общественной работе.

Например, в нашу парторганизацию подал заявление о приеме в партию некто С. Бюро первичной парторганизации приняло его, а при проверке и обсуждении на партсобрании выяснилось, что С. имеет судимость. Отец его в 1929 г. был раскулачен, лишился избирательных прав, был выслан. При поступлении в партию в анкете он это все скрыл.

Другой пример: партийное бюро и собрание парторганизации Управления полярной авиации приняли в кандидаты партии т. П. В Главсевморпути он работает с июля 1938 г., в общественной жизни участия не принимает, политически не развит, над собой не работает. Партийный комитет, обсудив этот вопрос, решил временно воздержаться от приема его в партию.

Еще пример: т. М. подал заявление о приеме в партию. Партийная организация приняла его, но Райком воздержался от приема. Тов. М. работает у нас недавно, — с начала 1939 г., парторганизация мало еще знает его, поэтому не было достаточных оснований принимать его в партию, и Райком правильно поправил нас, отменив наше решение.

Об элементах самотека в росте парторганизации говорят и такие факты: после XVIII съезда ВКП(б) партийные организации Морского, Горно-геологического и Планово-финансового управлений приняли в кандидаты партии по одному товарищу, хотя в этих партийных организациях имеются прекрасные кадры непартийных большевиков.

Принцип индивидуального отбора в партию не только не может быть ослаблен, а наоборот, должен быть всемерно усилен. Товарищ Сталин неоднократно указывал на то, что необходимо

систематически улучшать состав партии, поднимать уровень сознательности членов партии и принимать в ряды партии в порядке индивидуального отбора только лишь проверенных и преданных делу коммунизма товарищей.

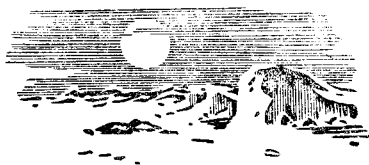
За последнее время наша парторганизация несколько улучшила работу по воспитанию вновь принятых в партию. Основная масса кандидатов, а их у нас сейчас всего 102 товарища, имеет постоянные партийные поручения, втянута в активную общественную жизнь и повышает свой идейно-политический уровень.

Однако, имеются факты неудовлетворительной работы с кандидатами партии. В парторганизации насчитывается 65 чел. с просроченным кандидатским стажем, из них 40 чел. работает в Арктике и 25 чел. в Центральном аппарате.

При проверке выяснилось, что в парторганизации Торгового управления и Арктикснаба 4 кандидата не имеют партийных поручений: этих товарищей надо уже принимать в члены партии, а они еще не показали себя на партийной и общественной работе, как кандидаты партии.

Первичные парторганизации Главсевморпути должны решительно улучшить большевистское воспитание кандидатов и молодых членов партии, покончить с пренебрежительным отношением к этой весьма важной работе.

Необходимо поставить дело так, чтобы каждый кандидат в члены ВКП(б) имел партийные поручения с учетом его деловой и политической подготовки и личных запросов. Необходимо систематически проводить с кандидатами беседы и консультации по истории партии, уставу и текущей политике.





Русские путешественники и исследователи Арктики

М. ДЕРЖАВИН

Из устья Оби к устью Енисея

(Плавание Овцына, Минина и Стерлегова в 1734—1741 гг.)



В Карском море между островами Сибирякова и Оленьего на стыке Обской и Гыданской губ с Енисейским заливом, обозначен на карте широкий пролив Овцына¹.

На огромном Гыданском полуострове, вправо и влево от губы Каменной, вытянулись на север мыс Лескина и мыс Минина.

У берега Харитона Лаптева, что на Таймырском полуострове, разбросаны многочисленные островки и мели. Это

шхеры Минина. А рядом далеко выдается в материк залив Минина.

Проследим дальше по карте берега Сибири. Вот — небольшой мыс. Мы обнаруживаем его среди множества других — Приметного, Поворотного, Могильного. Имя полярного путешественника Стерлегова, обозначенное на мысе, как и имена Овцына, Лескина, Минина и других отважных русских исследователей, раскрывают перед нами яркие страницы из истории борьбы русского народа за обладание неприступными арктическими путями на восток.

Русские полярные исследователи — лейтенант Д. Овцын, штурман Ф. Минин, подштурман Д. Стерлегов, рудо-

¹ По всем географическим названиям, упоминаемым в статье, смотри карту маршрутов экспедиции Овцына, Минина и Стерлегова, стр. 89.

знатец Лескин и многие другие — входили в один из отрядов (их было всего семь) Великой северной экспедиции Беринга 1734—1744 гг.

Участники Великой северной экспедиции — русские ученые и моряки, гидрографы и естествоведы, астрономы и метеорологи, геологи и другие исследователи, — как известно, впервые взяли за обстоятельное изучение границ северных владений России. Именно на долю этой величайшей по тому времени научно-исследовательской экспедиции выпала честь описать север Сибири от Белого моря до Берингова пролива. Так называемый Северо-восточный проход — ныне Великий северный морской путь — нуждался в детальной первоначальной описи.

Первый отряд этой экспедиции — Муравьев и Павлов, а после них — Малыгин и Скуратов совершали в течение пяти лет свои походы от Архангельска до устья великой сибирской реки Оби. Второй же отряд под командой лейтенанта Овцына неоднократно пытался выйти из устья Оби к устью другой великой сибирской реки — Енисея.

...Двухмачтовое судно «Тобол» держало курс на север — к Карскому морю. Спутники Овцына — подштурман Стерлегов и до пятидесяти других членов экспедиции с трудом разместились на небольшом судне, обремененном к тому же различным грузом и снаряжением.

Сурово встречали берега Оби наших путешественников. То и дело встречались на пути многочисленные мели да перекаты. Капризный фарватер требовал специальных промеров, иначе судно может наткнуться на каменистый грунт, потерпеть аварию.

Тогда пустили в ход легкие ладьи на веслах. Промерные отряды там и тут измеряли фарватер. Они шли впереди «Тобола» — все дальше и дальше вели судно к неведомой Обской губе, — далекому Карскому морю.

Через месяц со дня отплытия из Тобольска экспедиция миновала Обдорск. А через некоторое время судно подхватили воды Обской губы. Усилился ве-



Лейтенант Д. Овцын

тер. Он принес с собой холод Арктики, буйную силу океана.

В единоборстве с северными ветрами медленно продвигался «Тобол» вперед. Иногда сильные порывы ветра гнали судно вспять. Но вот оно снова идет на Север, упорствуя, не покоряясь волнам.

Так, с превеликим трудом преодолевая препятствия, вторгались спутники Овцына в неведомый им край.

Однажды путешественники заметили, как берег, мимо которого они плыли, вдруг стал поворачивать вправо. Перед ними открылось новое водное пространство. То было устье другой губы — Тазовской. «Тобол» прибыл сюда 31 июля 1734 года, после долгого, почти трехмесячного плавания из Тобольска.

Казалось, дикий край этот совершенно был необитаем. Горстка людей «Тобола» чувствовала себя обреченной на одиночество. Кругом пустые необозримые пространства, никем еще не освоенные, не нанесенные на карту.

...А между тем, здесь когда-то плавали многочисленные отряды русских лю-

дей, то и дело мелькали паруса плоскодонных «посудин»: с Двины, Мезени, Печоры — со всех рек и речек Беломорья плыли сюда русские поморы и торговые люди на своих вездеходных «юках». «Большим морем — окняном» через Югорский Шар на Ямальский полуостров, реками Морды и Се-Яга, озерами Ней-то и Ямбу-то и далее по реке Зеленой в Обскую губу тянулись караваны мелких судов. Они плыли по губе на юг и там, где остановилась экспедиция Овцына — в устье Тазовской губы — брали курс по водам этой губы на юго-восток — к устью реки Таза, чтобы добраться до торгового города Мангазеи.

Но царское правительство, испугавшись беспощинной вольной торговли, которая могла возникнуть в связи с отдаленностью края, издало в 1619 году строжайший указ о запрещении пользоваться этим путем с торговыми целями, а тем, кто будет нарушать государев запрет, — «быть казненными злыми смертями и дома разорити до основания».

Так пала когда-то шумная полярная Мангазея, просуществовав всего лишь около двух десятков лет. Замерзла жизнь в Обском предморье.

До экспедиции Овцына с тех пор прошло уже слишком сто лет. «Тобол» остановился у безлюдного побережья Тазовской губы. Ничто не говорило о прошлых торговых караванах, парусных юках, славном пути в Мангазею.

Что же делать? Плечь дальше или повернуть назад?

Посоветовавшись с моряками, Овцын решил все же совершить дальнейший «вояж» на Север, пока хватит сил, пока человек еще может бороться.

«Тобол» продолжал свой путь к Карскому морю. 5 августа судно уже достигло 70°04' северной широты.

Наступившие холода помешали, однако, дальнейшему плаванью. Овцын, предчувствуя опасность зимовки, дорожа людьми и судном, решил повернуть назад.

4 сентября после суровых испытаний в длительном обратном пути «Тобол»

подошел к Обдорску, где экипаж судна остановился на зимовку.

Так закончилась первая попытка второго отряда Великой северной экспедиции проникнуть в Карское море к устью Енисея.

Однако Овцын не останавливается на этом. В следующих 1735—1736 гг. он предпринимает еще два плавания в том же направлении. Но опять безуспешно. Неудачи преследовали экспедицию одна за другой, причем плавание 1735 года окончилось для многих участников экспедиции трагически. Более половины экипажа, в том числе и сам Овцын заболели цынгой. Некоторых из заболевших цынга унесла в могилу.

Третий раз вернулся Овцын из Обской губы, так и не увидев Карского моря.

Но он не отступал. Обратные рейсы в верховья Оби носили лишь временный характер. Еще раз попытаться выйти из Обской губы в Карское море, преодолеть трудности и во что бы то ни стало выйти победителем — вот к чему стремился неутомимый исследователь Арктики.

* * *

Наступила весна 1737 года. Тобольск жил своей обычной жизнью небольшого северного поселка начала XVIII века.

Ничто не нарушало «застойного покоя» северного городка. Только река доносила свой весенний шум. На реке — ледоход. Иртыш обрасывал с себя тяжелые льды, нес их вон — в многоводную реку Обь.

Но вот кончилось ледовое кипение Иртыша. На реке появилось недавно спущенное на воду судно. Это был только что достроенный бот «Обь-Почтальон», входивший в состав новой экспедиции лейтенанта Овцына к «студеному морю».

Дождавшись окончания ледохода, Овцын 29 июня отправляется на «Обь-Почтальоне» в свое, уже четвертое плавание к Карскому морю.

На этот раз Овцын тронулся в путь более подготовленным — на двух судах. В экспедиции участвует 70 человек. Среди них штурман Минин, подштурман Стерлегов и рудознатец Лескин.

Медленно, но все вперед и вперед двигались «Обь-Почталон» и «Тобол» по знакомым водам Оби, а затем и Обской губы. Экспедиция успешно миновала уже знакомую ей по предыдущим плаваниям Тазовскую губу, обогнула мыс Трехбугорный.

Вот уже остались далеко позади приметные ориентиры, расположенные по берегам многоводной губы в виде бухт, прибрежных наносов и многочисленных вдающихся в губу мысов — Ялтик-Сале, Белый, Таран, Нар-Сале. Экспедиция незаметно вошла в открытое море.

Вот они на широте $74^{\circ}02'$. Августовские дни принесли с собой первые предвестники зимы. Льды неминуемо надвигались на суда, готовые смять их, раздавить, похоронить в океане.

Но отважные мореходы неустойчиво двигались вперед.

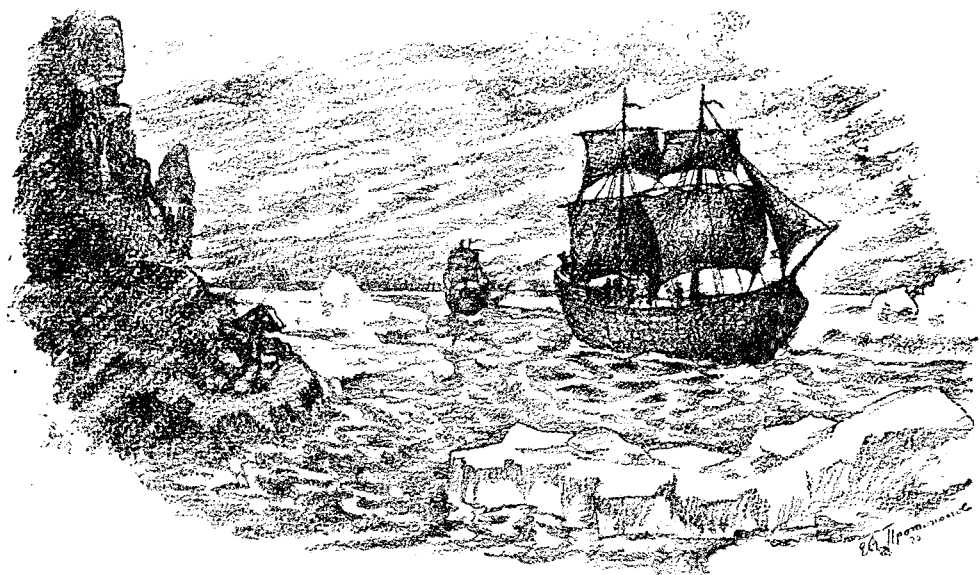
В ясную погоду четко выделялись берега полуострова Явай. Опротным «пальцем» вытянулся к северу мыс Матте-Сале, как бы указывая морякам направление. Обогнуть этот мыс, укрыться за ним в безопасных местах Енисейского залива — это надо было осуществить, как можно быстрее.

Овцын и его спутники вот уже полтора месяца следовали по пути, точно не обозначенному ни на одной карте того времени. Надо было иметь острое чутье русского помора, чтобы ориентироваться в этой сложной морской обстановке.

16 августа суда взяли, наконец, курс на восток. Мыс Матте-Сале долго виднелся за кормой, пока не исчез в северном тумане. Экспедиция приближалась к Енисейскому заливу.

Но потребовалась еще не одна неделя для того, чтобы достигнуть заветной цели первого этапа плавания. Лишь 31 августа суда вошли в воды Енисея.

В то время как экспедиция Овцына остановилась на зимовку под Туруханском на Енисее, участники первого отряда Великой северной экспедиции Малыгин и Смуратов, как известно, завершили смелый морской переход от Архангельска до устья Оби, прибыв туда 22 сентября 1737 года. Таким образом сомкнулись два великих пути от Северной Двины до Оби и от Оби до Енисея. Понадобилось ровно 4 года, чтобы неоднократно усилиями двух отрядов преодолеть огромный путь с запада на восток. Воды трех морей — Белого, Ба-



...Медленно, но все вперед и вперед двигались «Обь-Почталон» и «Тобол» по знакомым водам Оби, а затем и Обской губы...

Рис. художн. Е. Протопопова

ренцева, Карского — прошли суда этих экспедиций.

Всю зиму провел Овцын под Туруханском. Когда вскрылась река он отправился на «Тоболе» в Енисейск, чтобы потом добраться до Петербурга и сдать отчет о проделанном «вояже».

Перед отъездом Овцын поручил своим штурманам Минину и Стерлегову совершить плавание на «Обь-Почтальоне» мимо побережья Таймырского полуострова и, обогнув северную его оконечность, обследовать восточное побережье Таймыра.

В начале июня (1738 г.) «Обь-Почтальон» уже бороздил воды Енисея дальше за Туруханском. Минин и Стерлегов уверенно вместе с Лескиным и другими моряками вели судно по знакомому пути Енисея.

Оставив позади себя «Игаркину протоку», экспедиция устремилась дальше, вскоре вступив в воды Енисейского залива.

В конце августа они достигли острова Диксона и на широте $73^{\circ}14'$ остановились перед сплошными полями льда, простиравшимися на север.

Небольшое судно не могло противостоять льдам. «Обь-Почтальон» тщетно пытался найти среди льдов лазейку, чтобы прорваться к таймырским берегам. Экспедиция была вынуждена вернуться на Енисей, решив повторить плавание в следующее лето.

Но ни в 1739 г., ни еще позднее — в 1740 г. Минину и Стерлегову не удалось выполнить полностью поставленной перед ними задачи. Как только судно выходило в море, его всегда на севере у Таймырского полуострова встречали льды, вынуждая брать курс назад.

Однако исследования наших моряков значительно обогатили русскую географическую науку, дав ей в руки много новых открытий.

В 1740 г. морскому отряду Минина удалось добраться до устья реки Пясины, продолжить путь далее на восток и открыть целую группу островов, названную впоследствии в честь их открывателя шхерами Минина. На этот раз Минин достиг широты $75^{\circ}15'$ и

только непроходимые льды заставили его повернуть обратно.

Насколько подвиг Минина был велик, можно судить хотя бы из того, что лишь спустя почти полтора века, в 1878 году, судно Норденшельда прошло далее широты, достигнутой Мининим.

В этом же году отряд Стерлегова провел большую исследовательскую работу, передвигаясь по суше, «понеже морем имели великие препятствия».

Санная упряжка мчала Стерлегова по безбрежной Таймырской тундре. От стойбища к стойбищу ехал он, заноса на карту приметные участки.

Совершая свой санный поход, Стерлегов открыл мыс, впоследствии названный его именем. Здесь был поставлен «маяк с приметой, каменный, высокий. При оном усмотрена высота солнца в полдень $27^{\circ}54'$, ширина $75^{\circ}26'$ ».

* * *

Какова же была дальнейшая судьба лейтенанта Овцына?

Обстоятельства обернулись так, что мы застаем его не на берегу Невы в большом столичном городе, а совсем в другом месте.

С чувством исполненного долга ехал он с отчетом в Адмиралтейств-Коллегию, чтобы получить дальнейшие инструкции и подготовить еще не один новый поход на север. Но в Тобольске его внезапно арестовывают по доносу. Некий тобольский чиновник Тишин обвинял Овцына в том, что он был близко знаком с князем И. А. Долгоруковым. Князь находился в то время в ссылке на севере в городе Березове.

Овцына отправили в Тайную канцелярию, судили и разжаловали из лейтенанта в матросы. Затем — утомительный и долгий путь на Дальний Восток, в город Охотск, куда его отправили для участия в экспедиции Беринга к берегам Америки.

..Пакетбот «Святой Петр» под командой начальника Великой северной экспедиции Витуса Беринга, возвращаясь от берегов Америки к берегам Камчатки, вел неравную борьбу с разбушевавшейся стихией. Штормовые волны то и дело перекачивались через палубу, гро-



Санная упряжка мчала Стерлегова по безбрежной Таймырской тундре...

Рис. художн. Е. Протопопова

вая опрокинуть судно и погубить людей. Пакетбот кидало из стороны в сторону, «как колоду, оставленную во власть волнам и ветрам».

Никто уже не верил в спасение. Гибель судна казалась неизбежной. Все члены экипажа страдали от цынги, от голода, от сильной качки.

На глазах Овцына гибли моряки. Умерли солдаты Давыдов и Попов, скончался гренадер Небаранов, погиб штурман Эзельберг, — окончилась жизнь около трех десятков людей, не так давно деливших вместе с другими все испытания. По морскому неписанному обычаю мертвых бросали за борт в пучину моря.

Судно лишилось управления. Оно целиком было предоставлено бующему морю — стихии. Оставшиеся в живых участники экспедиции готовились к смерти. Болел цынгой и сам Беринг.

Казалось, ничто не может спасти жизнь путешественников. Но вот... впереди показалась земля, увенчанная вершинами гор. По свидетельству участника экспедиции, ученого Стеллера, это произвело на экипаж «Святого Петра» магическое действие. «Невозможно описать, — говорит Стеллер, — как велика была радость всех, когда увидели зем-

лю. Умирающие выползали наверх, чтобы увидеть ее собственными глазами».

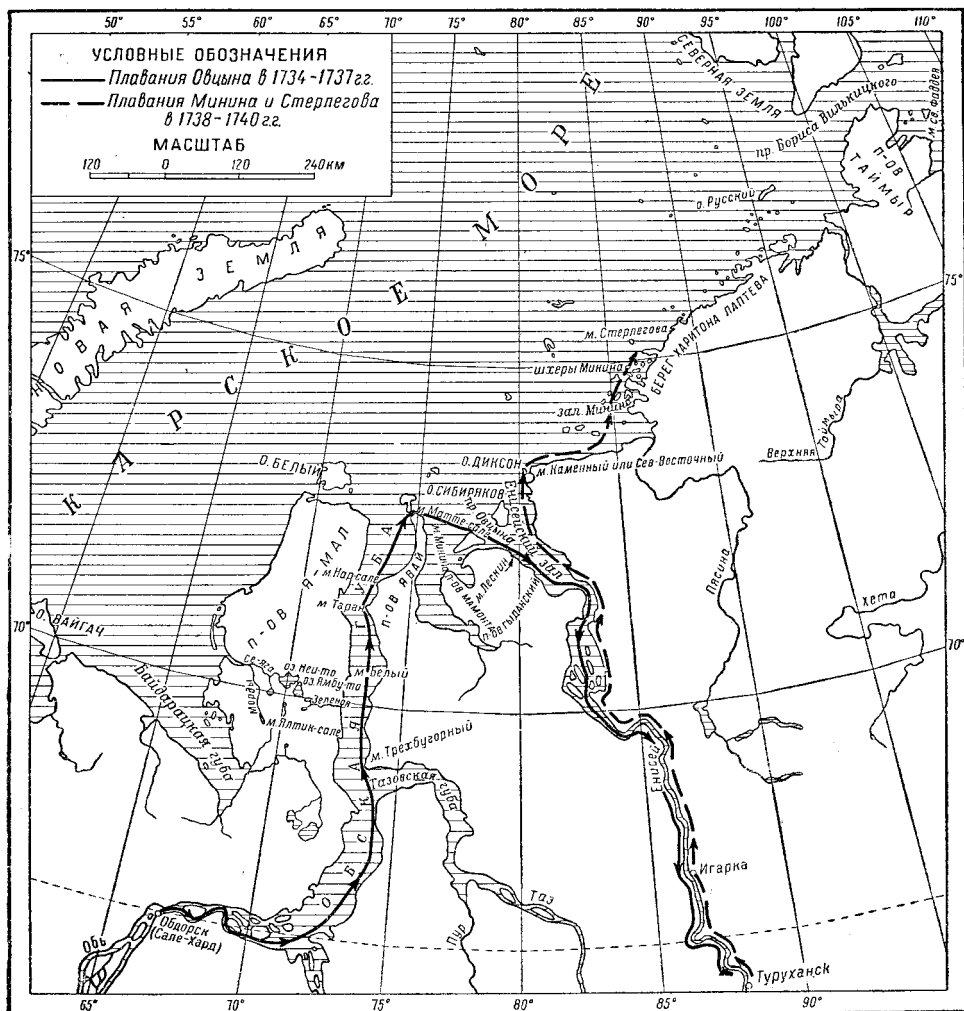
Это было 4 ноября 1741 г. Дул жестокий ветер. Волны гнали судно к острову, готовые разбить его о каменистый берег. Чтобы задержать судно, спустили якорь, но он оказался ничем в сравнении с силой морского волнения.

Наконец огромная волна подхватила судно и... неожиданно бережно поставила его в защищенную от ветра бухту, у неизвестной земли.

Больные, измученные голодом и всевозможными лишениями вступили на сушу оставшиеся в живых члены экспедиции Беринга. Своего верного командора, надломленного тяжелой болезнью, они перенесли на берег на носилках. 8 декабря он умер от цынги в землянке, прикрытой обрывками паруса.

46 человек из 77 членов экипажа «Святого Петра», оставшихся в живых, были предоставлены сами себе на этом диком неизвестном клочке земли. Среди них был и командир второго Обь-Енисейского отряда Великой северной экспедиции лейтенант Овцын.

Скрываясь от холода и жестоких ветров в вырытых землянках, люди переживали тяжелую драму, совсем недавно



Маршруты экспедиции Овчина, Минина и Стерлегова.

разыгравшуюся в море. Много жизней осталось там и, кто знает, может быть смерть унесет в могилу и оставшихся в живых.

Дули ветры резкие и жестокие, стучал холодный град по полотняным крышам одиноких землянок.

Люди с трудом поднимались с холодного пола «первобытных жилищ», шли на промысел. Так в заботе о пище, о тепле, в охоте за зверем, которого надо добыть, чтобы не умереть с голоду, день за днем шло время на далекой неизвестной земле.

Давно уже кончился ноябрь. Истекли дни декабря, января, февраля. В марте снарядили партию для окончательного обследования земли. И люди, вернув-

шись усталые и изнеможенные, сообщили «подлинное о сей земле уведомление». Оказалось, что это не часть материка, а остров.

На созванном совещании отважные робинзоны решили:

«Надлежит нам построить какое-либо судно, а для того строения сообща положили ломать пакетбот «Святой Петр», понеже оное весьма к походу нашему, за худостью своею, негоден, к тому ж и снять оного с берегу никакими мерами невозможно».

С превеликими трудами построенное судно было готово к отплытию в начале августа 1742 г. В середине августа наши моряки оставили остров, присвоив ему имя славного командора Беринга.

Вместе с 45 оставшимися в живых моряками плыл Овцын к Большой Земле на Камчатку.

С кормы судна было видно, как тает в дымке остров, на котором так недавно витала смерть. Вот он скрылся из глаз. Паруса несли судно на запад, к матерiku.

В конце августа судно вошло в Петропавловскую гавань, оставив позади себя тернистый путь плавания к берегам Америки.

* * *

Вернувшись на материк после плавания с Берингом к берегам Америки, Овцын не прекращает свою деятельность, как мореплаватель. Он продолжает служить во флоте, совершая походы на различных судах.

Еще в 1741 г. Овцын был восстановлен в звании лейтенанта.

В 1744 г. Овцын назначается командиром яхты «Транспорт Анна», а затем — командиром судна «Меркурий».

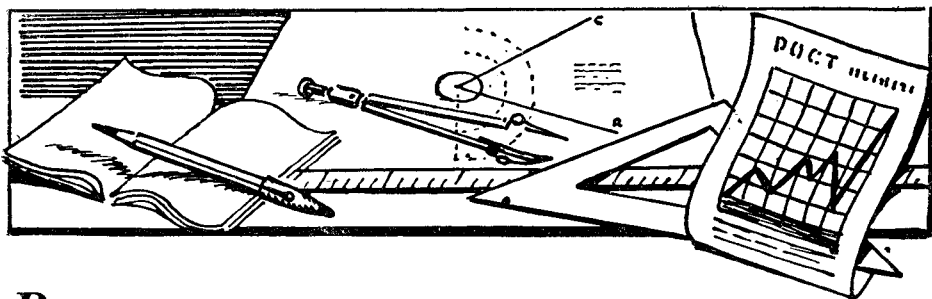
Вскоре после этого он принимает участие в Новой Камчатской экспедиции, за что 20 ноября 1749 г. был произведен в капитаны 2-го ранга.

В 1751 г. Овцын командует кораблем «Гавриил», а 4 года спустя, в 1755 г., будучи уже в чине капитана 1-го ранга, назначается секунд-интендантом флота.

Через 2 года, в 1757 г., находясь на корабле «Полтава», Овцын исполняет должность обер-штер-кригс-комиссара и в том же 1757 г., 25 июля, увольняется по болезни на берег.

Сведений о дальнейшей жизни Д. Л. Овцына не сохранилось.





Рационализаторская мысль

ГИДРОЛЕДОРЕЗ



Для облегчения работы ледокола в тяжелых разреженных льдах инженер Чижиков еще в 1935 г. предложил Главсевморпути применить гидроманитор, т. е. водяной насос высокого давления. Из специального рукава с «насадком» выходит струя воды под давлением в 50—60 атмосфер, которая режет лед толщиной в 1 м за 1 секунду.

В 1938 г. была построена опытная установка, которая за час могла прорезать около 200 кубических метров льда. В движение эта установка приводилась авиамотором «М-17». Испытание ее на Неве зимой 1938—1939 г. полностью подтвердило правильность расчетов т. Чижикова. Во время этих испытаний было обнаружено интересное свойство льда. Оказывается, если надрезать лед на одну четверть его толщины — прочность его на изгиб уменьшится в 8 раз, если же надрезать его на $\frac{3}{4}$, то прочность уменьшится в 40 раз.

Бюро изобретений Главсевморпути совместно с Морским управлением построило в 1939 г. две мощные установки с моторами «М-34», мощностью в 800 лошадиных сил каждая. Испытания их решено произвести весной 1940 г. с ледокола «Ленин» на Северной Двине. В случае положительных результатов испытания будут произведены в Белом море и в полярных морях в эту же навигацию.

В испытаниях гидроледореза примет участие сам изобретатель инженер Чижиков.

АВТОМАТИЧЕСКИЕ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ РАДИОСТАНЦИИ

В постановлении Совнаркома СССР от 29 августа 1938 г. о работе Главсевморпути имеется пункт, в котором го-

ворится, что необходимо создать автоматические радио-метеорологические станции. Они должны обеспечить работу службы погоды и помочь изучению природы Крайнего Севера.

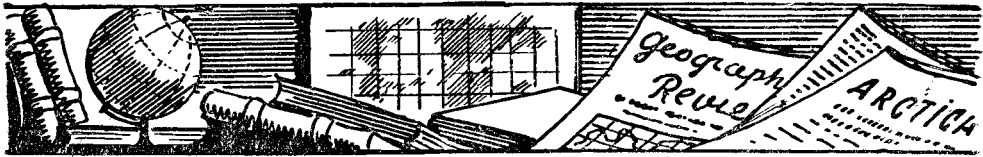
Чтобы выполнить это постановление, Бюро изобретений Главсевморпути обратилось ко многим изобретателям нашей системы и других организаций с предложением принять участие в разработке проекта такой станции. Через печать был объявлен конкурс на лучший проект радио-метеорологической станции.

В апреле 1939 г. жюри, состоящее из представителей науки, техники и изобретателей, под председательством Героя Советского Союза Э. Т. Кренкеля рассмотрело 40 различных проектов автоматических радио-метеорологических станций, представленных изобретателями.

Лучшие из них были отобраны для практического осуществления.

Бюро изобретений заключило договоры с Институтом теоретической геофизики Академии наук СССР и Арктическим институтом Главсевморпути, которые взялись спроектировать и построить 4 береговые радио-метеорологические станции, используя для этого лучшие проекты. Кроме институтов в этой работе принимают участие более 10 заводов по приборостроению.

Согласно договорам автоматические метеорологические радиостанции должны быть посланы в Арктику в 1940 г. для испытания в естественных условиях, чтобы в дальнейшем перейти к массовому их применению. Они должны будут заменить существующие полярные радио-метеорологические станции, обслуживаемые людьми. Кроме того автоматические станции предполагается использовать на дрейфующих станциях, в различных местах полярного бассейна для изучения дрейфа льда и режима погоды. Эти станции-автоматы в определенное время и без вмешательства человека будут передавать по радио сигналы о местонахождении и состоянии погоды.



По страницам иностранной печати

АМЕРИКАНСКАЯ ПИСАТЕЛЬНИЦА О СОВЕТСКОЙ АРКТИКЕ

Недавно в США вышла книга Рут Грубер под названием: «Я была в Советской Арктике». Книга написана после длительного путешествия по советской Арктике молодого американского ученого, доктора Философии, Рут Грубер. В рецензии на эту книгу, напечатанной в журнале «Совет Раше тудей», автор пишет, что труд Грубер представляет собой «исключительно интересный и насыщенный информацией отчет о путешествии в советские районы Арктики». В предисловии к этой книге известный американский арктический исследователь Вильям Мур Стифансон, также дает весьма лестную оценку книге.

Рут Грубер уделяет особое внимание участию женщин в освоении советской Арктики. В своем предисловии Стифансон отмечает, что в арктических районах Аляски и Канады число белых женщин совершенно незначительно, да и те в подавляющем большинстве работают или в качестве учительниц, медицинских сестер, или являются женами миссионеров. В советских районах Арктики женщины выполняют функции капитанов, возглавляют сельские и городские управления, руководят крупными и небольшими научными станциями и учреждениями и т. д. Но какую бы работу они ни выполняли, — их положение определяется не их полом, а их способностями. Среди женщин в советской Арктике имеются и жены арктических работников, но и они выполняют то или иное общественно-полезное дело.

Грубер объездила и облетала обширнейшие территории советской Арктики. В частности она посетила Игарку и остров Диксон.

Грубер приводит слова, сказанные ей работниками радиостанции на Диксоне: «На каждой из арктических станций четыре раза в сутки проводится метео-

рологические наблюдения согласно международной полярной конвенции. Мы передаем наши наблюдения на пароходы и самолеты, а также в Москву и Ленинград, откуда наше центральное бюро погоды сообщает всей стране прогноз погоды. Теперь поймите, как важно такой стране, как наша, с ее колоссально развитым сельским хозяйством знать, чего следует ожидать — дожди или сухой погоды. Работники Арктического института в Ленинграде, на основании всех наших арктических сводок предсказывают сейчас погоду за год и на 80% их прогноз оправдывается. Арктика — это мировая кухня погоды».

Далее Грубер подчеркивает огромное оборонное значение Северного морского пути: «Русские строят Северный морской путь, как одну из самых мощных в мире оборонительных военно-морских и воздушных систем».

Автор книги указывает далее, что одной из главных задач при освоении Арктики советские люди считают повышение культурного уровня коренного населения арктических районов страны.

В заключение Грубер пишет: «Я не могла не убедиться в том, что этот новый мир строится на ленинских принципах. Лишь дальновидное и неограниченное в своих возможностях правительство может построить в пятистах милях от Северного полюса столь прекрасно оборудованное поселение, как Диксон... Какая частная компания смогла бы построить 42 полярных радиостанций еще раньше, чем вышло в плавание первое грузовое судно на завоевание Северного морского пути? Какая частная компания располагает достаточно обширными ресурсами, ледоколами, самолетами и грузовыми пароходами, чтобы открыть этот путь, который будет способствовать более тесному взаимному сближению народов мира?».



Новости Арктики

В Арктике развернулась подготовка к навигации 1940 г.

Многие коллективы Заполярья развернули большую работу по подготовке к навигации 1940 г.

Полярники Анадырской радиостанции, приняв вызов Диксонцев на лучшее обслуживание предстоящей навигации, изучают опыт работы в прошлом году и делают отсюда практические выводы на будущее.

Особое внимание уделяется силовому хозяйству. Механики радиоузла тщательно проверяют все агрегаты, ремонтируют изношенные детали.

Большое внимание уделяют Анадырцы расстановке кадров;—люди прикрепляются к определенным участкам работы. С открытием навигации будет введена круглосуточная вахта лучших операторов на приемных и передающих аппаратах.

На мысе Челюскина полярники обсудили итоги соревнования в прошлом году с полярными станциями мыса Шмидта и бухты Тихой и наметили ближайшие мероприятия подготовки к навигации 1940 г. Как показала проверка, все обязательства в области научных исследований и радиомеханики выполнены полностью.

Новый год Челюскинцы встретили новым производственным подъемом,—закончили установку силового хозяйства, аккумуляторов и др., строят выделенный радиопункт. Полярники единодушно решили продолжать социалистическое соревнование в 1940 г. с полярными станциями мыса Шмидта и бухты Тихой.

Премии лучшим коллективам

Руководство Главсевморпути, в целях реализации Обращения партийно-хозяйственного актива и содействия успешному развертыванию социалистического соревнования, дало указание начальникам управлений и отделов Центрального аппарата возглавить сре-

ди сотрудников социалистическое соревнование и ударничество имени Третьего года третьей Сталинской пятилетки.

Приказом по Главному управлению Севморпути установлены две премии — в 15 000 и 7 500 руб. для премирования лучших коллективов управлений и отделов за высокие образцы выполнения производственного плана, подготовки и проведения навигации 1940 г.

Кроме того для премирования лучших работников управлений и отделов выделено 25 000 руб.

Для премирования лучших предприятий и организаций за лучшие результаты социалистического соревнования установлены следующие премии:

Лучшему морскому пароходству и конторам — одна премия в 5000 руб.

Лучшим ледоколам и транспортным судам — три премии: в 10.000, 5 000 и 3 000 руб.

Лучшему морскому порту — одна премия в 5.000 руб.

Лучшему предприятию (заводу, судовой верфи) по ремонту судов, самолетов — три премии: 10.000, 5.000 и 3.000 руб.

Лучшей авиагруппе — одна премия в 5.000 руб.

Лучшим экипажам самолетов — три премии: 5.000 и две по 3.000 руб.

Лучшему горному предприятию — одна премия в 10.000 руб.

Лучшим кораблям речного флота — две премии в 5.000 и 3.000 руб.

Лучшим пристаням и затонам — две премии в 5.000 и 3.000 руб.

Лучшему речному пароходству — одна премия в 3.000 руб.

Лучшей экспедиции — три премии: 10.000, 5.000 и 3.000 руб.

Лучшим торгово-снабженческим организациям — четыре премии: две по 5.000 и две по 3.000 руб.

Для премирования лучших политотдельских и судовых многотиражных газет — две премии по 2.000 руб.

Присуждение этих премий будет произведено по окончании навигации и приурочено к XXIII годовщине Великой Октябрьской Социалистической Революции.

Новый состав пленума ЦК Союза работников Севморпути

Проходивший в конце декабря второй съезд профсоюза работников Северного морского пути, заслушав отчетный доклад председателя ЦК союза т. Кононова, признал политическую линию ЦК союза правильной и практическую работу удовлетворительной.

В состав пленума ЦК союза избраны следующие т.т.: Папанин, Федоров, Черевичный, Мельников, Вырыпаев, Кононов, Харитонов, Жагорников, Иванов, Баулин, Масленников, Обыденов, Малишевский, Порхин, Чернецкий, Селезнев, Радаев, Благушин, Юзефович, Девер, Бородулин, Скрипальщиков, Шибанов, Солорев, Мисюров, Кузнецов, Вселова, Теперина, Цветкова.

Кандидатами в члены пленума избраны: т.т. Величкин, Смирнов, Колобов, Ивкин, Щербаков, Костюченко, Чаузов, Ивлев, Плюшин.

На состоявшемся Пленуме ЦК Союза был избран Президиум, куда вошли следующие товарищи: Кононов, Малишевский, Иванов, Теперина, Бородулин, Порхин и Благушин.

Председателем ЦК Союза избран т. Кононов, секретарем т. Малишевский.

Президиум ЦК Союза утвердил заведующих отделами: Орготделом — т. Иванова, Отделом соцстраха — т. Бородулина, Отделом охраны труда — т. Теперину, Отделом организации труда и зарплаты — т. Порхина, Культотделом — Благушина.

В борьбе за уголь Арктического месторождения

Еще в августе прошлого года приступила к работе горно-геологическая экспедиция Нордвикстроя в районе реки Котуй (приток Хатанги). Цель экспедиции — разведать месторождение котуйского каменного угля для бункеровки им арктических судов в бухте Кожевникова.

Поисковые партии обнаружили в районе Горного ручья шесть пластов каменного угля мощностью до 1 метра. Экспедиция прочно обосновалась в Котуйском районе для дальнейших поисков месторождений угля. Для обслуживания участников экспедиции выстроена столовая, созданы медицинский пункт, радиостанция, кузница, построено общежитие.

Большое затруднение испытывает экспедиция в буровых работах. И по-

винно в этом руководство Нордвикстроя, которое не обеспечило в навигацию 1939 г. своевременный завоз бурового оборудования и продовольствия. Это оборудование было отправлено из залива Кожевникова в момент, когда на реке Хатанге началось замерзание и баржа с оборудованием зазимовала в селении Хатанга. Приходится перевозить грузы из Хатанги в Котуй на оленях, расходуя большие деньги.

Вечерняя школа взрослых в Тикси

По инициативе комсомольской организации, в Тиксинском поселке организована вечерняя школа взрослых с составом учащихся в 50 чел.

Молодежь Тикси активно стремится повысить свою общеобразовательную подготовку. Группа малограмотных в составе 12 чел. создана также на буксире «Якутия».

На мысе Шмидта

Коллектив работников полярной станции мыса Шмидта, проделал значительную работу по внедрению электричества в быт местного населения.

Электрический свет проведен в местный поселок, клуб и школу, которые находятся в одном километре от полярной станции. Яркий свет электрических лампочек все больше и больше внедряется в быт и хозяйство далекого Заполярья.

Насколько изменилась за последние годы жизнь на Крайнем Севере, говорит и другой факт из жизни, например, детей — учеников мыса Шмидта. В своем ответном письме Украинским школьникам дети поселка Рыркапши на мысе Шмидта пишут:

«Мы дети суровой Арктики очень рады тому, что дети далекой Украины хотят быть нашими друзьями. Рады, что в нашей счастливой стране нет национального вражды, нет того национального гнета, который существовал в старой царской России. Благодаря заботам друга детей товарища Сталина, дети всех национальностей живут дружно, счастливо и весело. В нашей школе учатся 19 детей. Несколько ребят родители привезли из тундры. Учимся мы на родном чукотском языке, веселимся, играем, поем, разучиваем новые песни. В нашем пионерском отряде 9 пионеров. Сейчас у нас зима. Часто бывает пурга. Дни очень короткие. Наши родители занимаются охотой на моржей, песцов, нерпу и других зверей. Мы шлем привет ученикам Украины, желаем всем учиться «на отлично».

Техническая учеба горняков

В бухте Угольной для рабочих организованы кружки технической учебы.

Кружок бурильщиков готовит старших буровых рабочих для выдвижения их на посты сменных мастеров. Кружок горняков готовит шахтопроходчиков.

Техническая учеба даст возможность укрепить участки технически грамотными кадрами и повысить производительность труда.

Курсы профактива в Пеледуде

Курсы профактива в Пеледуде выпустили 20 чел. слушателей. Организованные с отрывом от производства, курсы дали возможность слушателям изучить решения последних пленумов ВЦСПС, Конституцию СССР и помогли им ознакомиться с правильной организацией профсоюзной работы. В лице окончивших курсы цеха судостроения получили значительный профсоюзный актив, взявшийся за налаживание профсоюзной работы.

Ветроэлектростанция в Маре-Сале

На полярной станции Маре-Сале построена новая ветроэлектростанция «ВИМ-Д-5».

До установления ветроэлектростанции электроэнергия получалась при помощи двигателей внутреннего сгора-

ния, работавших на остродефицитном и дорогом топливе — бензине и нефти и не обеспечивавших всю потребность полярной станции в электроэнергии.

Если раньше двигатель внутреннего сгорания с трудом вырабатывал 20 киловатт в месяц, то теперь ветроэлектростанция дает в месяц 80 киловатт-часов и обеспечивает всю потребность полярной станции.

В своем социалистическом обязательстве механик ветроэлектростанции Маре-Сале т. Корнеев заявляет: «я взял на себя обязательство выработать на станции 100% энергии, потребной полярной станции. Хорошей работой ветростанций мы сэкономим тонны дорогостоящего горючего...»

Оборонная работа в Арктике

В Зырянке (на Колыме) избран Совет Осоавиахима в составе 4 чел. Председателем Совета ОСО избран т. Мороз. По инициативе комсомольцев изготовлено 26 пар лыж для проведения лыжных вылазок. В затоне Лабую организован стрелковый кружок, в котором занимаются по стрелковому делу 12 чел.; 6 чел. из них уже сдали первую и вторую зачетные нормы на значок «Ворошиловский Стрелок».

На острове Диксона организован кружок ПВХО в составе 20 чел., занимающийся 3 раза в месяц.



Редакционная коллегия:

П. П. ШИРШОВ
М. И. ШЕВЕЛЕВ
Л. Ю. БЕЛАХОВ
Э. Т. КРЕНКЕЛЬ
Е. К. ФЕДОРОВ
И. П. МАЗУРУК
А. М. ГИНДИН

Художеств.-технич. редактор М. А. Перельман

Адрес редакции: Москва, Никитский бульв., д. 9. Тел. 2-43-86, 2-17-53.

Сдано в набор 10/II 1940 г. Подписано к печати 31/III 1940 г. Бум. 70×108 см. 6 печ. л. 9 1/2 авт. л. 120 000 тип. зн. в бум. л. Уполн. Мособлгортита Б—1269. Зак. тип. 39. Тираж 9.000.

18-я типография треста «Полиграфкнига», Москва, Шубинский пер., 10

Советская Арктика

№ 2 • ФЕВРАЛЬ 1940 г.

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

Приветствия товарищей И. Сталина и В. Молотова — т.т. Бадигину, Трофимову, Папанину, Белоусову и командам ледоколов «Седов» и «И. Сталин»	3
Фотоиллюстрации, посвященные седовцам	4
Указы Президиума Верховного Совета СССР	10

ЛЮДИ ГЕРОИЧЕСКОГО ДРЕЙФА

Константин Сергеевич Бадигин	16
Дмитрий Григорьевич Трофимов	21
Андрей Георгиевич Ефремов	26
Виктор Харлампиевич Буйницкий	28
Александр Александрович Полянский	32
Александр Петрович Соболевский	36
Павел Власович Мегер	40
Николай Михайлович Бекасов	42
Дмитрий Прокофьевич Буторин	44
Иосиф Маркович Недзвецкий	46
Николай Сергеевич Шарыпов	47
Сергей Дмитриевич Токарев	49
Всеволод Степанович Алферов	51
Ефрем Иванович Гаманков	53
Иван Иванович Гетман	54
Н. Зубов — Дрейф «Седова»	56

ПРЕВРАТИМ СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ В НОРМАЛЬНО ДЕЙСТВУЮЩУЮ ВОДНУЮ МАГИСТРАЛЬ

В. Воробьев — Гидрографию — на службу Северному морскому пути	68
К. Евтюхов — Как лучше организовать ремонт судов	73
О. Курганов — Арктические пограничники	75

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

М. Шустров — Авангардная роль коммунистов на Качугской судоверфи	78
Н. Мышляев — О росте парторганизации Главсевмор- пути и работе с кандидатами партии	81

РУССКИЕ ПУТЕШЕСТВЕННИКИ И ИССЛЕДОВАТЕЛИ АРКТИКИ

М. Державин — Из устья Оби к устью Енисея	83
---	----

РАЦИОНАЛИЗАТОРСКАЯ МЫСЛЬ 91

ПО СТРАНИЦАМ ИНОСТРАННОЙ ПЕЧАТИ

Американская писательница о Советской Арктике	92
---	----

НОВОСТИ АРКТИКИ	93
---------------------------	----

Цена 2 руб.

СОВ АРКТИ

ОБЛ БИБЛИОТЕКЕ
1.12

