

91(cil)(as)
C-56
0-166791

2.3

Советская Арктика



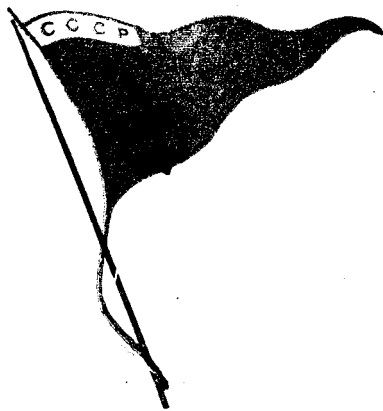
66

№ 3

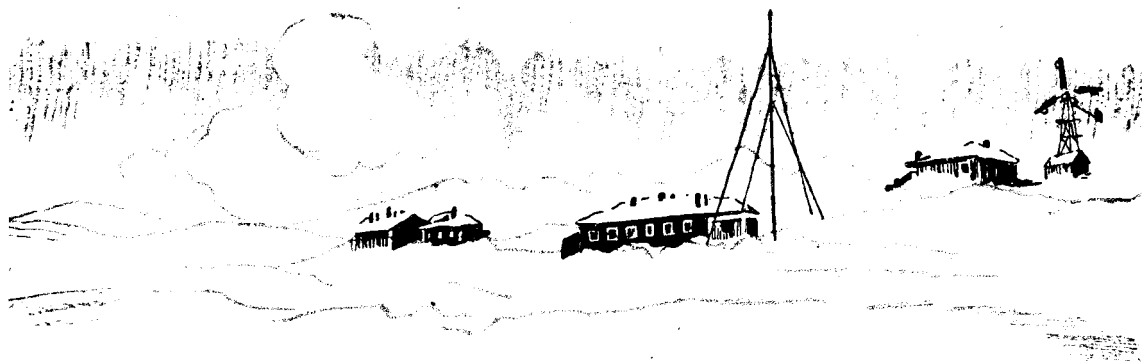
МАРТ — 1 9 4 0

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Советская Арктика



162991



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

● Издательство Главсевморпути ●



В. М. МОЛОТОВ

УКАЗ
ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР
О награждении Председателя Совета Народных Комиссаров
СССР товарища Вячеслава Михайловича Молотова
орденом Ленина

За выдающиеся заслуги в деле организации Большевистской партии, создания и укрепления Советского государства наградить Председателя Совета Народных Комиссаров СССР товарища Вячеслава Михайловича Молотова, в день его пятидесятилетия,— орденом Ленина.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР
М. КАЛИНИН.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР
А. ГОРКИН.

Москва, Кремль.
8 марта 1940 г.

ВЕРНОМУ СОРАТНИКУ
ЛЕНИНА и СТАЛИНА—ВЯЧЕСЛАВУ
МИХАЙЛОВИЧУ МОЛОТОВУ

Центральный Комитет большевистской партии горячо приветствует тебя, верного соратника Ленина и Сталина, руководителя Советского Правительства — в день твоего пятидесятилетия.

Всю свою сознательную жизнь ты непрерывно служишь делу рабочего класса, делу коммунизма в качестве выдающегося деятеля и вождя большевистской партии. В черные годы реакции после поражения революции 1905—1907 г.г., в годы подъема рабочего движения, в эпоху «Звезды» и «Правды», в огне первой мировой империалистической войны — ты всегда высоко держал знамя большевизма, неутомимо борясь за диктатуру пролетариата в нашей стране. Как член Петроградского Военно-Революционного Комитета ты провел большую революционно-большевистскую работу в Октябре 1917 года. Своей работой в качестве руководителя партийных организаций Донбасса, Украины, Москвы, в качестве Секретаря ЦК ВКП(б), своей многолетней славной работой на посту главы Советского Правительства ты заслужил горячую любовь и огромное уважение партии и трудящихся Советского Союза.

Как один из виднейших вождей большевистской партии, как крупнейший организатор социалистической экономики и новой, коммунистической культуры, ты воплотил в себе лучшие качества политического деятеля ленинско-сталинского типа. Ты всегда вел и ведешь

последовательную борьбу за идеи марксизма-ленинизма, неуклонно отстаивая линию партии против врагов партии и советского народа, против троцкистов, зиновьевцев, бухаринцев и других агентов буржуазии.

Твоей энергии, твоей неутомимой работе на посту Председателя Совета Народных Комиссаров Союза ССР страна социализма во многом обязана своими успехами и победами. В своих устных и печатных выступлениях перед партией и страной ты обобщаешь гигантский опыт великой работы по созданию коммунистического общества.

Желаем тебе, наш дорогой друг и товарищ, от всей души многих, многих лет здоровья и дальнейшей плодотворной работы на благо нашей партии, на благо нашей родины, на благо коммунизма.

**ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ ВСЕСОЮЗНОЙ
КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ (большевиков)**





В центральном полярном бассейне

(МАТЕРИАЛЫ ГЕРОИЧЕСКОГО ДРЕЙФА „Г. СЕДОВА“)

Д. ТРОФИМОВ

Герой Советского Союза,
помпозит на ледокольном
пароходе «Георгий Седов»

ЖИЗНЬ НА КОРАБЛЕ



Нас было пятнадцать простых советских моряков-полярников. Оставаясь зимовать на дрейфующем корабле, мы знали, что полярная ночь, пурга, ледовые сжатия не сулят нам ничего приятного, но трудности нас не пугали.

Люди «Г. Седова», объединенные великой сталинской силой, готовы были выполнить любое задание своего народа. Непобедимый дух большевизма делал наш коллектив монолитным, способным на такие подвиги, которые не по плечу оказывались полярным исследователям капиталистических стран.

Невольно вспоминаются эпизоды из жизни участников экспедиций в прошлом — Брусилова, Скотта, Франклина, Гриля. Сколько горечи и неуверенности в своей судьбе испытали отважные полярные исследователи этих экспедиций и им подобных.

Вспомним экспедицию Брусилова в 1912—14 г.г.

Два года дрейфовало судно «Св. Анна», на котором вышла в полярное плавание экспедиция Брусилова. Два года напряженных дней и ночей обострили до крайности человеческие нервы. Почти вся команда переболела цингой.

На судне начались раздоры, в результате которых штурман Альбанов и десять матросов, захватив с собой оружие и мешки с ржаными сухарями, ушли в поисках земли.

Только двое из них, с нечеловеческими усилиями преодолевая разводья и торосы, борясь со снеговыми буранами, смогли дойти до мыса Флора, где и были подобраны «Фокой». Остальные из этой группы погибли. Такая же судьба постигла и 13 человек, оставшихся на «Св. Анне».

Из двадцати трех участников Гренландской экспедиции 1881—84 г.г., под командой лейтенанта Гриля, едва выжили семь одичавших полумертвецов. Гриль пытался сплотить своих подчиненных палочной дисциплиной. Он расстрелял матроса за то, что тот, умирая от голода, украл из последних запасов оленью шкуру.

А трагическая история итальянской экспедиции Нобиле? Когда дирижабль потерпел катастрофу, высадившиеся на лед люди разбрелись во все стороны. Экспедиция Нобиле потеряла тогда замечательных людей науки.

Многие отважные полярные исследователи были обречены на одиночество, которое часто и являлось их гибелью. Даже у таких людей, как Руал Амундсен, не раз сверлила мозг навязчивая мысль: «Для чего, для кого совершаю я свой путь к полюсу?»

Какой резкий контраст представляют эти эпизоды в сравнении с буднями седовцев, которые все 812 дней дрейфа жили полнокровной политической и культурной жизнью советских людей.

Находясь вдали от родной земли, седовцы не чувствовали себя одинокими. Наоборот мы постоянно ощущали дыхание своей родины, чувствовали заботу своего великого народа, родной большевистской партии, любимого Сталина. И это чувство удесят�ряло наши силы.

В чем состояли задачи дрейфа и как седовцы осуществили их?

Когда ледокольный пароход «Г. Седов» оказался в плену арктических льдов, перед нашим небольшим коллективом были поставлены две основные задачи. Во-первых,—превратить дрейфующее судно в высокоширотную экспедицию с целью изучить неисследованные и малоисследованные области Северного Ледовитого океана. Во-вторых,—сохранить и привести к родным берегам доверенный нам корабль.

Седовцы могут с гордостью заявить, что обе эти задачи ими выполнены с честью: намеченная программа обширной научной работы выполнена и перевыполнена, а корабль доставлен целым и невредимым в советский порт.

Пройден долгий и трудный путь. На карте Арктики прочерчена длинная зигзагообразная линия общим протяжением около 3500 миль, которая проходит через Центральный Полярный бассейн, беря свое начало у Ново-Сибирских островов и оканчиваясь в Гренландском море.

«Седов» достиг $86^{\circ} 39,5'$ северной широты. Так далеко никогда не заходило еще ни одно судно.

В течение дрейфа на корабле велись метеорологические и астрономические наблюдения, производились измерения глубин Ледовитого океана, гравитационные измерения, велись работы по измерению элементов земного магнетизма, наблюдения за состоянием льда.

Весь круг научных наблюдений, успешное завершение дрейфа явились результатом дружной настойчивой работы всего экипажа корабля, основанной на идейном воспитании всего коллектива в духе преданности делу партии Ленина — Сталина, делу коммунизма.

Оберегая корабль от арктических льдов, которые постоянно ему угрожали, ведя большую научную работу, непрерывно сменяясь на вахтах, седовцы все же находили время для учебы, для повышения своего идейно-политического уровня и технической квалификации.

С самого начала дрейфа и до его окончания на корабле не прекращалась политмассовая работа. Можно без преувеличения сказать, что школа плавания в Полярном бассейне явилась и школой большевизма для всего экипажа.

Небольшая, но тщательно подобранная библиотека судна обеспечила нам возможность глубокого изучения истории ВКП(б) по первоисточникам. Книжки Маркса, Энгельса, Ленина, Сталина были настольными книгами седовцев.

У нас к сожалению не было «Краткого курса истории ВКП(б)». По нашей просьбе радиоцентр острова Диксон передавал нам отдельные главы учебника и мы их записывали.

Партийно-комсомольское собрание экипажа «Седова» решило организовать на судне два политкружка. Кружком низового звена, в котором занималось пять человек, руководил Буйницкий. В кружке повышенного типа училось 8 человек. Этим кружком руководил Бадитин. Занятия проходили живо и увле-

кательно. Нередко товарищеские дискуссии и споры по какому-нибудь вопросу затягивались до глубокой ночи.

В качестве одной из форм изучения истории ВКП(б), проводились беседы по отдельным произведениям классиков марксизма-ленинизма. Например: «Письма из далека» — Ленина, «Об условиях победы Русской революции» — Сталина, «О задачах пролетариата в данной революции» — Ленина и другие.

В помощь изучающим историю партии устраивались групповые и индивидуальные консультации, проводились товарищеские беседы. Все это способствовало хорошему усвоению прочитанного материала.

В своих занятиях седовцы использовали художественную литературу, читали Горького, Пушкина, Лермонтова, Толстого, Чехова, Шекспира.

Наша радиостанция приняла материалы XVIII съезда партии и исторический доклад товарища Сталина. Эти важнейшие партийные документы тщательно изучались седовцами. Они воодушевили пятнадцать моряков к новому творческому подъему.

Вместе со всем советским народом мы отмечали все выдающиеся политические события. Седовцы праздновали в далекой Арктике годовщину Великой Октябрьской социалистической революции. В эти дни «Седов» расцветивался флагами. В кают-компании устраивалось торжественное заседание. А когда по радио слышен был бой часов с кремлевской башни, возвещавший о начале демонстрации на Красной площади, седовцы выстраивались на льду и шли к импровизированной трибуне, — огромному ропaku, украшенному флагами и освещенному факелами. После демонстрации — веселый праздничный обед. Радуюсь и волнуясь, мы слушали передачу с Красной площади, до нас доносился мощный гул демонстрации. После ужина устраивали вечер самодеятельности. С большим интересом все слушали воспоминания бывших пограничников — боцмана Буторина и врача Соболевского. Музыкой, танцами, декламацией, пением оканчивали мы замечательный день годовщины Октября.

Памятные дни избирательной кампании по выборам в местные советы депутатов трудящихся. Один за другим седовцы получали радиogramмы с просьбой баллотироваться по округам Мурманска. 24 декабря 1939 г. мы все отдали свои голоса за кандидатов блока коммунистов и беспартийных. Нашим кандидатом в депутаты Мурманского областного совета был Константин Сергеевич Бадигин.

Весть о вступлении нашей доблестной Красной Армии в Западную Украину и Западную Белоруссию вызвала у седовцев новый производственный подъем.

Никогда не изгладится из памяти день 24 октября 1938 г., когда коллектив «Седова» получил ободряющую радиogramму товарища Сталина и товарища Молотова, в связи с первой годовщиной дрейфа. В радиogramме говорилось:

«Уверены, что с большевистской твердостью советских людей вы преодолеете все трудности на вашем пути и вернетесь на родину победителями».

Эти теплые, задумчивые слова нашего вождя и главы советского правительства вдохновили и открыли седовцев. Хотелось работать еще более самоотверженно и более плодотворно.

За время своей экспедиции мы трижды получали от товарища Сталина и товарища Молотова приветственные радиogramмы, свидетельствующие о внимании к нам партии и правительства, наполнившие нас безграничным счастьем.

Как мы жили? Правильное использование жизненных ресурсов и повседневная забота друг о друге были у нас на первом плаве. С особым вниманием следил экипаж за питанием, одеждой, жилищем, отдыхом. Жили мы в теплых уютных помещениях. Не помню случая, чтобы во время морозов термометры показывали менее 16—18 градусов тепла. Сырости мы не знали совершенно.

Седовцы всегда имели возможность привести себя в чистый, опрятный вид. На корабле была оборудована ванная. Здесь же в особые дни стиралось носильное и постельное белье.

Организация питания в условиях зимовки — дело довольно трудное. Из одних и тех же продуктов нужно было готовить вкусные и разнообразные питательные блюда. Наш врач Соболевский и повар Мегер делали это блестяще. Большую заботу о нашем здоровье проявил Соболевский. Его каюта напоминала своеобразный парник. В вате, на бинтах доктор проращивал горох, и эта невиданная в Арктике зелень играла на дрейфующем корабле огромную профилактическую роль. Из нас никто не болел цынгой. Не было даже признаков приближения цинготных заболеваний.

Излюбленным местом всех собраний и занятий на корабле была наша кают-компания. На стене висели портреты Ленина, Сталина, известного русского полярника, чье имя носит корабль, — Георгия Седова. В красиво оформленных рамках — посланные нам радиogramмы товарищей Сталина и Молотова. У самой двери кают-компании висела карта Центрального Полярного бассейна, на которой вычерчивалась красная линия пройденного пути.

Здесь мы обедали, ужинали, пили чай, здесь же проходили шахматные турниры, жаркие сражения бильярдистов. Нередко кают-компания превращалась в миниатюрный театр, в котором четырнадцать полярников с удовольствием смотрели своего «штатного» танцора, музыканта и певца машиниста Шарыпова. Здесь люди читали, писали корреспонденцию на Большую Землю.

В кают-компании проходили также занятия курсов, которые мы в шутку называли «дрейфующий университет». На курсах учились на механиков Алферов, Недзвецкий, Шарыпов, Гетман, на судоводителей — Буторин и Мегер. Преподавание истории ВКП(б) и политэкономии вел Бадин. Ефремов осуществлял общее руководство по «кафедрам» алгебры, физики и теории устройства корабля. Гидролог Буйницкий вел курс геометрии и русского языка. Я знакомил седовцев с паровыми машинами и котлами, а второй механик Токарев — с двигателями внутреннего сгорания. Занятия начинались в 14 часов, кончались в 20. В 18 часов устраивался перерыв, — «большая перемена», когда с жадностью слушались последние известия, передаваемые из Москвы радиостанцией им. Коминтерна.

Наш самый северный в мире «университет» сыграл огромную роль в повышении общеобразовательного уровня и технической квалификации седовцев. Так, например, Шарыпов стал старшим машинистом, боцман Буторин был назначен четвертым помощником капитана.

Общественная жизнь на корабле была ключом.

Осенью 1938 г. после отхода «Ермака» у нас состоялось партийно-комсомольское собрание, где было решено выпускать на «Седове» стенную газету, которую называли «Мы победим». Руководил газетой машинист Недзвецкий. Стенной газете принадлежала огромная воспитательная роль. Активнейшим стенкором был радист Бекасов, находившийся у источника информации, — радиции. Часто выступали со статьями капитан Бадин, старший его помощник Ефремов, гидролог Буйницкий, кочегар Гетман, матрос Гаманков. Семь номеров стенгазеты «Мы победим» отражают важнейшие этапы и наиболее знаменательные даты в истории дрейфа.

Особенно дорога была для седовцев радиорубка, связывавшая корабль со всей страной. Наш замечательный товарищ радист Полянский, казалось, не знал усталости. Он способен был работать по двадцать четыре часа в сутки. Благодаря ему и Бекасову мы слушали радиопередачи из Москвы и Ленинграда, где для нас устраивались концерты с участием лучших артистических сил страны.

Сколько раз, собравшись в радиорубке, слушали мы голоса своих родных и знакомых. Они обобщали нас, рассказывали о своей жизни.

Восемнадцатый съезд партии поставил перед армией полярников грандиозную историческую задачу — превратить Северный морской путь к концу третьей пятилетки в нормально действующую водную магистраль. Седовцам выпала почетная роль в выполнении этой идеи. Весь комплекс, проведенных во время дрейфа научных наблюдений позволяет сделать практические выводы для плаванья по Северному морскому пути.

Когда открылась арктическая навигация 1939 г., седовцы с неослабным вниманием следили за необычайным оживлением, которое происходило на трассе Северного морского пути. Мы радовались успехам экипажа флота арктического флота «И. Сталин», который под водительством ледового капитана Т. Белоусова впервые в истории прошел трассу с запада на восток и в обратном направлении в течение одной навигации. Мы гордимся, что в нашей системе Главсевморпути есть такие замечательные коллективы, как команды ледокольного парохода «Вл. Русанов», теплохода «Юкагир», ледокола «Л. Каганович» и другие, добившиеся выполнения и перевыполнения рейсовых заданий.

Несмотря на то, что «Седов» находился вдали от главной магистрали Северного морского пути, седовцы не были оторваны от выполнения задач, стоящих перед всей армией полярников-моряков, ибо это было наше общее дело.

Наш дрейфующий корабль представлял самую северную в мире метеорологическую станцию. С «Седова» посылались в штаб проводки судов метеорологические сводки.

На корабле широко развернулось социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской пятилетки. Обширная программа научных работ и борьба за то, чтобы сохранить корабль, требовали от экипажа напряженных усилий, самоотверженного труда.

Машинисты, кочегары, механики, матросы, штурманы соревновались между собой, брали на себя конкретные обязательства.

На судне бездействовал 35-сильный двигатель внутреннего сгорания, в крышке цилиндра его была испорчена патентованная прокладка. Машинист Недзвецкий и третий механик Алферов взялись шустить в ход двигатель, решив произвести ремонт в нерабочее время. Прокладку, которая обычно изготавливается на заводе, они сделали сами из фольги, затем полностью перебрали весь двигатель. Успех превзошел все наши ожидания: двигатель работал бесперебойно.

Все возникавшие на корабле вопросы мы решали коллективно. Приведу такой пример. Зимой 1938/39 г. седовцы решили подготовить судно к выходу из дрейфа. Надо было разработать план ремонта. Собрали людей, устроили производственное совещание. Боцман Буторин предложил остроумный план: разрезать поврежденный руль в месте изгиба, силой домкратов оторвать поврежденную часть и тем самым возратить ледоколу хотя бы частичную управляемость. Этот смелый проект несколько озадачил товарищей, но все же предложение Буторина было принято и мы начали невиданную в практике судоремонта работу, требующую обязательного докования судна.

Были созданы две бригады. Одной из них руководил я, другой Алферов. В бригады входили Бекасов, Мегер, Гетман, Шарылов, Недзвецкий, Буторин. Работали в две смены. Вырубив под кормой во льду колодец глубиной почти в два метра, мы приступили к самой операции. Это была нудная, трудоемкая работа. Не имея режущего инструмента по металлу, мы дырявили ручной щеткой толстый 23-сантиметровый рудерник и 35-миллиметровое перо руля. От усталости затекали руки, ныла спина, а мы сверлили отверстие за отверстием. Наконец, просверлив 110 отверстий, мы свободно вздохнули. Самое главное было сделано. Остальное — пустяк, хотя приподнять без подъемных приспособлений многотонную часть руля было делом не легким. Трудность ра-

боты заключалась еще и в том, что в самый разгар ремонта наступило потепление и наш «док» все время заливало водой. Ее не успевали откачивать. Люди работали по колено в ледяной воде, но не бросали начатого дела, пока не завершили его.

Это,— только один эпизод. Но и он достаточно ярко показывает, насколько велико было у седовцев коллективное чувство долга, насколько крепка была спаянность и сработанность всего экипажа.

Льды цепко сжимали корпус корабля, угрожая раздавить его, как яичную скорлупу. Но седовцы не спали.

Не раз экипаж «Седова» одерживал победы над стихией.

На корабле привыкли к авралам. Их было много. Но больше всех врезался в память аврал, происшедший в полночь 27 сентября 1938 г. Во время легкого сжатия льдов судно неожиданно сильно накренилось на правый борт. Через отливной клапан вспомогательного холодильника хлынула забортная вода, заливая машинное отделение. Нужно было срочно принимать меры. Всеволод Алфёров первым бросился к механизмам. Вахтенный,— старший помощник капитана Ефремов,— поднял тревогу. Через 15—20 минут установили пожарный насос, притащив его с палубы, и начали откачивать воду. Но мы не успевали: вода прибывала все больше и больше. Нужны были более мощные отливные средства,— донки! Но для них нужен пар. Переключив планг и закрыв нижнюю горловину вспомогательного котла, механики направили выкачиваемую воду не за борт, а в котел. Одновременно машинист Шарышов и второй механик Токарев, надев водолазные костюмы, спустились в воду. С мастерством водолазов им удалось закрыть отверстие. Подняв в котле пар, мы запустили насосы.

Аврал продолжался 15 часов. Измученные напряженным трудом, люди без отдыха и обеда работали до тех пор, пока не выкачали всю воду. Судно приняло нормальную устойчивость.

В борьбе со стихией люди «Седова» прошли отличную школу воспитания, школу мужества. Наш славный капитан Константин Сергеевич Бадитин, проявивший недюжинные способности, прекрасно организовал работу на дрейфующем корабле. Человек большой воли, прекрасный коммунист и товарищ, он своим личным примером показывал, как надо бороться с трудностями, как их побеждать.

Его помощник штурман Андрей Георгиевич Ефремов поражал всех нас своей настойчивостью и терпением, своей деловитостью. Он был не только помощником капитана, но успевал быть и гидрологом, успевал преподавать на курсах механиков и штурманов.

Комсомольцы Виктор Буйницкий, Николай Бекасов, Павел Мегер, Николай Шарышов, Иван Гетман, Иосиф Недзвецкий показывали образцы подлинного трудового героизма комсомольского энтузиазма. Они отлично выполняли свою непосредственную работу. В моменты наших многочисленных авралов, аварийных работ, на курсах механиков — судоводителей, изучая решения исторического XVIII съезда партии,— всегда комсомольцы были впереди.

Научная работа Буйницкого и всех помогавших ему товарищей без преувеличения имеет мировое значение, ибо никогда еще науке не приходилось получать такие точные данные о полярном бассейне в столь высоких широтах.

Николай Бекасов был достойным помощником нашего изумительного радиста Александра Полянского. Кроме того, Бекасов показывал замечательные образцы и на других работах, принимал активное участие в метеорологических наблюдениях.

Нашим здоровьем мы обязаны не только чудесному доктору Александру Петровичу Соболевскому, но и мастеру кулинарных блюд Павлу Мегеру.

Изобретательность Сергея Дмитриевича Токарева не раз выручала седовцев.

из самых, казалось бы, безвыходных положений. Он сам сделал прибор по измерению плотности льда.

Наш «король угля» Алферов сохранил драгоценнейшие запасы угля на «Седове».

Ученые всего мира с благодарностью будут произносить имена матросов Гетмана и Гаманкова, которые были первыми помощниками боцмана Буторина, когда надо было сплести новые глубоководные тросы, взамен утонувших.

Большевистская решимость, желание довести дрейф до победного конца спаяли седовцев в одно неразрывное целое. Недаром капитан Бадигин сказал как-то:

— Если мне будет суждено еще раз провести такой дрейф, я не захочу выбирать себе в спутники других людей.

В борьбе со стихией седовцы вышли победителями потому, что нас воодушевлял на победы на протяжении всего сложного пути, товарищ Сталин. Сталин — лучший друг и заботливый отец всех советских людей, — был любящим отцом для седовцев.

По его заданию флагман арктического флота «И. Сталин» отправился за «Седовым», сжатым льдами Гренландского моря. Он поручил вывести нас из ледового плена лучшему полярнику народному герою И. Д. Папанину. Блестяще проведенная экспедиция закончилась полным успехом.

29 января 1940 г. «Г. Седов» пришвартовался в Мурманском порту.

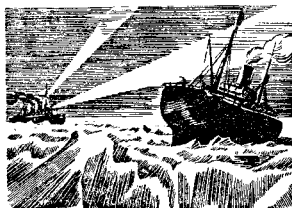
Два с половиной года, проведенных в тяжелых полярных льдах, были суровым испытанием для корабля. Мурманскому судоремонтному заводу Главсевморпути предстоит произвести ремонт корпуса и машин «Седова». Перед коллективом завода стоит почетная и ответственная задача, — подготовить корабль к приближающейся арктической навигации.

Ледокольный пароход «Седов», награжденный орденом Ленина, имеет богатое прошлое. Нет сомнения, что своими новыми походами он впишет в историю освоения Великого Северного морского пути еще не одну замечательную страницу.

Партия и правительство высоко оценили заслуги седовцев. Указом Президиума Верховного Совета СССР, пятнадцати участникам дрейфа на ледокольном пароходе «Георгий Седов» присвоено звание Героев Советского Союза.

Эта награда обязывает нас ко многому.

Всю свою жизнь мы отдадим на благо социалистического общества, чтобы оправдать доверие, оказанное нам партией, народом, великим Сталиным.





Превратим Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль

Л. ШАР-БАРОНОВ

Капитан ледокольного
парохода «Вл. Русанов»

4 РЕЙСА ЛЕДОКОЛЬНОГО ПАРОХОДА «ВЛ. РУСАНОВ» В 1939 г.

I



Ледокольный пароход «Вл. Русанов» построен в Англии в 1909 г. Россией он был куплен в 1916 г.

Начиная с 1924—25 гг. «Русанов» ежегодно участвовал в зверобойных промыслах в горле Белого моря, которое отличается суровостью и тяжелыми ледовыми условиями. До 1926 г. «Русанов» находился и в каботажном плавании и участвовал в заграничных рейсах, перевоза лес из Архангельска в Европу. В последую-

щие годы он перевозил грузы на Мурман, Новую Землю и т. д.

В 1932 г. экспедиция на «Русанове» сделала большой вклад в изучение советской Арктики. В Северо-восточной части Карского моря она провела много различных научно-исследовательских наблюдений, затем обследовала пролив Шокальского, которым до этого не проходило ни одно судно. На южной оконечности острова Октябрьской Революции экспедиция построила дом. В том же году «Русановым» была открыта группа островов, названная впоследствии островами «Известий ЦИК», и построена научно-исследовательская станция на мысе Челюскине.

После организации Главного управления Северного морского пути «Русанов» плавал исключительно в арктических морях нашей страны.

В 1933 г. он опять плавал в северо-восточной части Карского моря, проводил суда Ленской экспедиции, заходил в бухту Прончищевой и в том же году вернулся обратно в Архангельск.

В 1934 г. он побывал на Восточном Таймыре, а в 1935 г. совершил замечательный рейс из Архангельска в Индигирку и обратно в одну навигацию.

В 1936 г. реконструировалась полярная станция на острове Рудольфа и подготавливались полярные операции. В связи с этим на Землю Франца Иосифа предстояло завезти большое количество груза. Эти рейсы также выполнил «Русанов», работая в тяжелых ледовых условиях.

В навигацию 1937 г. враги народа, пролезшие в нашу систему, отправили суда на Землю Франца Иосифа очень поздно (например, пароход «Рошаль» вышел из Архангельска 5 октября). В это позднее время пароходы не смогли самостоятельно дойти до Земли Франца Иосифа. На помощь им был послан «Русанов», который и провел их до бухты Тихой. Сам же он в промежутке между 22 и 28 октября совершил рейс от бухты Тихой к острову Рудольфа и обратно. В такое позднее время пароход плавал в архипелаге Земли Франца Иосифа впервые. Плавание было интересным, но очень тяжелым. Придя обратно в бухту Тихую, «Русанов» выбраться оттуда уже не смог. Ему пришлось зазимовать у острова Скотт-Кельти.

В первых числах июня 1938 г. на помощь зимующим кораблям пришел ледокол «Ермак». Он освободил суда ото льда и вывел их из архипелага. Дальше «Русанов» шел уже самостоятельно. В Архангельск он пришел сильно поврежденным, с переломанным баллером. Но несмотря на это, капитан Бурке успешно завершил этот рейс. В августе 1938 г. «Русанов» снова и в короткий срок совершил рейс в бухту Тихую и на остров Рудольфа.

«Русановым» за эти годы проделана большая работа. Пройдены много тысяч миль, перевезены десятки тысяч тонн груза.

Работая много лет во льдах, «Русанов» нуждался в серьезном капитальном ремонте, но за все это время он становился только на текущий и средний ремонт. Все его механизмы, котлы, арматура, корпус и т. д., были в скверном состоянии. Мелкий ремонт только поддерживал его существование. Орудовавшие в Главсевморпути вредители умышленно создавали такие условия, при которых «Русанов» фактически работал на износ.

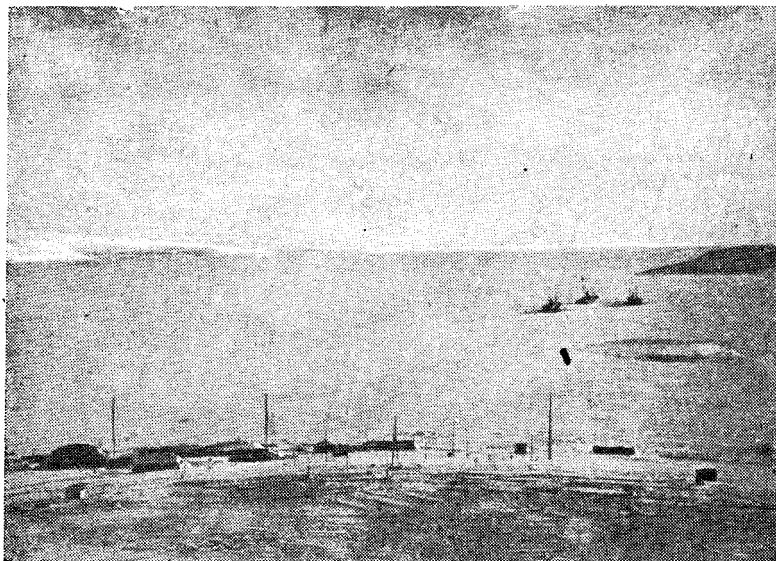
Летом 1938 г. было решено, что «Русанов» сделает последний рейс на Землю Франца Иосифа и пойдет капитально ремонтироваться в Ленинград. Но обстоятельства так сложились, что «Русанов» после этого рейса остался в Мурманске и на капитальный ремонт в Ленинград не попал.

Пришлось опять производить текущий ремонт и пускать «Русанова» в эксплуатацию, чтобы у него не было непроизводительного простоя в следующем году. В феврале 1939 г. «Русанов» снова отправился на зверобойный промысел.

Положение «Русанова» на зверобойном промысле оказалось очень тяжелым. При нормальных качествах котлов, давление в них должно быть 12 атмосфер. Учитывая, что котлы были сильно изношены, давление допускалось держать не более 10 атмосфер. Такое снижение давления пара в котлах понижало мощность судна. Кроме того, сваренный перелом баллера руля и сорванная петля на руле затрудняли работу во льдах. «Русанов» не мог форсировать лед, во-первых, из-за недостаточной мощности, а во-вторых из-за слабого рулевого управления. Таким образом, «Русанов» работал при ненормальных технических условиях и поэтому план промысла не выполнил.

После зверобойного промысла, «Русанов» в мае 1939 г. пришел в Архангельск. Там выяснилось, что док судоремонтных мастерских Архангельска занят и мастерские не смогут начать ремонт корабля до октября. Перед руководством Главсевморпути встал вопрос: поставить его на 4 месяца на прикол, или же произвести опять необходимый текущий ремонт, согласовать этот ремонт с репристром и пустить его в эксплуатацию.

Начальник Арктического пароходства т. Нестеров на специальном совещании с командным составом парохода разъяснил создавшееся положение с «Русановым». На этом совещании решили произвести необходимый ремонт и пустить «Русанова» на обслуживание Новой Земли двумя или тремя рейсами, после чего уже окончательно поставить пароход на капитальный ремонт в судоремонтные мастерские Архангельска.



Ледокольный пароход «Вл. Русанов», пароходы «Рошаль» и «Пролетарий» на зимовке в бухте Тихой в 1938 г.

В десятидневный срок нужно было произвести большую работу: отремонтировать котлы, поставить новый штырь, отремонтировать рудеритис и рудершост, залить и зацементировать форник и т. д. Выполнив этот ремонт, «Русанов» получил право плавать до 1 сентября 1939 г.

Ремонт начали 1 июня. Менее сложные работы частично выполняла судовая команда, а остальные — мастерские Севморпути в Архангельске. Работали круглые сутки и 10 июня ремонт был закончен.

Подготовка к навигации и необходимый ремонт были выполнены точно в назначенный срок. По рейсовому заданию «Русанов» должен был идти на Новую Землю в Матшар, Кармакулы и Белушью губу, куда нужно было доставить 420 т груза и 90 пассажиров. Фактически было погружено 600 т груза и перевезено 105 пассажиров.

Когда возник вопрос о грузоподъемности «Русанова», никто не мог сказать о технических данных судна, о его дедейте. В справочниках цифры расходились. Путем некоторых расчетов и практических выкладок выяснили, что дедейт «Русанова» около 1187 т.

14 июня ушли в первый рейс.

Несмотря на абсолютный штиль «Русанов» давал скорость не более 2 узлов. Причиной этого оказалось низкое качество баренцбургского угля. Мы применяли различные методы при забрасывании угля в топку, но все же давление пара в котлах поднималось очень медленно, и при первых же попытках увеличить ход, давление сразу падало до 4-5 атмосфер. В запасе у нас было немного печорского угля, который и стали забрасывать попеременно с баренцбургским углем. Давление при этом поднималось до 7—8 атмосфер и скорость дошла до $7\frac{1}{2}$ узлов.

Весь рейс для кочегаров проходил в очень тяжелых условиях.

В последующие рейсы «Русанов» бункеровался углем лучшего качества из Грумант-Сити.

Подходя к Маточкину Шару, «Русанов» попал в густой туман. Отыскать вход в Маточкин шар в туманную погоду очень трудно. Мы воспользовались указаниями лоции Баренцова моря и повернули на Маточкин шар по численению, не

доходя до его параллели, так как учитывали северное течение, которое должно снести судно на юрд, прямо к входу в пролив. Мы шли малым ходом, с попутным промером. Через 2 часа сквозь туман стал вырисовываться берег и показался маяк на острове Панькова. Счисление и расчеты течения оказались верными. За мысом Столбовым туман стал реже и «Русанов» пошел полным ходом к становищу Лагерное, куда и подошел 19 июня.

Немедленно же приступили к разгрузке. Еще в пути всю команду «Русанова» разбили на две грузовые бригады. Бригадирами были второй и третий штурманы. Разбивая людей на бригады, мы старались распределить их равномерно, т. е. чтобы было одинаковое количество верхнего и нижнего состава в каждой команде, одинаковое количество комсомольцев, стахановцев, ударников и т. д.

Таким образом получились две равноценные бригады.

В первую бригаду из лучших стахановцев «Русанова» попали машинист С. И. Мельников, комсорг М. С. Басаргин и др. Во вторую бригаду — плотник Т. А. Дерягин, машинист С. И. Росляков, старший радист И. М. Тертичный, матрос I класса Н. В. Носов и др.

Всего в Лагерном выгрузили около 300 т и погрузили 10 т груза. Закончив грузовые операции, сейчас же пошли в Кармакулы.

Поддерживая непрерывную связь со становищем Кармакулы, мы выяснили, что льда в бухте нет. 21 июня стали на якорь у Кармакул и приступили к грузовым операциям, которые организованы были так же как и в Лагерном.

Выгрузив около 115 т, а погрузив 23 т груза, направились в губу Белую. В бухте Самоед стоял неподвижный лед, из-за которого не могли подойти к берегу ближе, чем за 2 мили. Пришлось пробивать фарватер в этом льду. Через 2—3 часа «Русанов» по пробитому фарватеру подошел к якорной стоянке против становища Белой губа. Грузовые операции производились также круглые сутки, по сменам, двумя бригадами. Палубную вахту несли поочередно капитан и старший помощник, машинную вахту — старший механик и второй механик.

25 июня вышли из Белой губы в обратный путь. В Архангельск пришли 27 июня. В тот же день к вечеру выгрузка была закончена. Немедленно приступили к погрузке для второго рейса. Первое рейсовое задание было выполнено на 139%.

По заданию на второй рейс нужно было завезти 410 т грузов и 90 пассажиров в Кармакулы, Белую губу, Красино, Русаново, губу Долгую, на радиостанции Вайгач, Гребень, Юшар. Фактически было погружено 470 т и принято 113 пассажиров. 1 июля на рассвете вышли во второй рейс. 4 июля в 6 час. утра «Русанов» подошел к Кармакулам и в полдень, уже закончив грузовые операции, снялся с якоря в Белую губу. В этот же день вечером приступили к грузовым операциям в Белой губе.

Практика первого рейса показала, что штурманам руководить грузовыми бригадами тяжело и нецелесообразно. Штурман вынужден был очень часто отрывать от руководства бригадами и проводить работу, связанную непосредственно с судовыми стоянками на открытых рейдах. Поэтому бригада часто оставалась без руководства.

Начиная со второго рейса бригады уже возглавлялись не штурманами, а наиболее опытными матросами или боцманом.

Бригадиром одной бригады был выдвинут опытный матрос I класса, недавно демобилизованный из военного флота т. Носов, бригадиром другой бригады — судовой плотник-стахановец т. Дерягин, плавающий на «Русанове» уже седьмой год.

Преимущество этого руководства сказалось очень быстро, и бригады работали уже все время под наблюдением своего бригадира. Было усилено также и общее наблюдение за якорной стоянкой, которая часто бывала весьма небезопасна.

6 июля, закончив грузовые операции, взяли курс на становище Красино, к которому подошли в тот же день в 15 часов.

Воспользовавшись тихой погодой, мы за 2 часа до прихода в Красино вывели на палубу грузовую бригаду и приступили к подготовке грузовых карбасов, катеров, стрел, лебедей и т. д.

Отдав якорь в Красино, сейчас же спустили катера и карбасы. Благодаря тому, что грузовые средства были подготовлены еще в пути, сэкономили 2 часа на якорной стоянке.

7 июля выгрузку в Красино закончили и в тот же день приступили к разгрузке в становище Русаново. 8 июля вышли в становище Долгое на острове Вайгач. В Карских воротах нас накрыл густой туман, а на воде появился годоуальный лед. Учитывая сильные приливно-отливные течения в Карских воротах и опасный рельеф дна, пришлось идти очень осторожно, ориентируясь по счислению.

Но несмотря на это, к вечеру «Русанов» уже подошел к становищу и сейчас же приступил к выгрузке.

9 июля выгрузка в Долгом закончилась, но из-за густого тумана нельзя было выйти из губы.

Только в 2 часа утра 10 июля туман начал немного рассеиваться и мы вышли на радиостанцию острова Вайгач. Но выгрузку там сразу не могли начать из-за сильного ветра, который стал стихать только под вечер. Не теряя дорогого времени начали разгрузку. Ночью ветер опять усилился и сильным шквалом один карбас с грузом, который был уже на пути от судна к берегу, залило водой и потом выбросило на берег. Немедленно организовали бригаду наиболее опытных матросов во главе со старшим штурманом Н. И. Песоченским и направили ее на берег спасать грузы и карбас. Все люди в эту бригаду пошли добровольцами: старший радист комсомолец Тертичный, стахановцы — машинист Росляков, плотник Дерягин, матросы Носов, Телегин, Бородин и др. Моторист Багрецов не сходил с моторного катера до тех пор, пока весь груз не был спасен. Люди прыгали в ледяную воду и, стоя в ней по пояс, вытаскивали груз, переносили его на плечах на ледяной припай и на берег. Через 3—4 часа груз был весь спасен, сложен на берег, а карбас прибуксирован к борту «Русанова» и поднят на палубу.

11 июля, закончив выгрузку на Вайгаче, пошли в Юторский шар к мысу Гребень. В пути плотник Дерягин с матросом Носовым отремонтировали пострадавший карбас и к моменту грузовых операций карбас был в полной исправности.

На мысе Гребень нужно было выгрузить разные грузы в бочках. Грузовместимость карбасов была небольшая, поэтому решили бочки выгружать не в карбасах, а в специально сделанных бонах, обнесенных громадной сеткой. Вместо того, чтобы грузить в каждый карбас по 16—18 бочек и буксировать их к берегу, в каждый бон спускали одновременно до 90 бочек.

Таким образом, вместо 8—10 рейсов карбаса на берег, весь груз был выгружен тремя рейсами. Это сэкономило 50% стояночного времени.

Выгрузка бочек бонами не является новостью. Этот способ применяется давно. Но многие наши суда все же его избегают, хотя в закрытых бухтах или в абсолютный штиль он очень эффективен. Во время зыби бочки обычно выскакивают из бона. В Арктике же имеется целый ряд якорных стоянок достаточно закрытых, в которых этот способ разгрузки необходимо применять и даже совершенствовать.

Закончив грузовые операции у мыса Гребень и у радиостанции Юшар, «Русанов» по заданию должен был без груза возвращаться в Архангельск. Считая такое положение нецелесообразным, мы запросили Амдерму о ледовой обстановке в ее районе и о возможности взять на борт руду флюорита (около

900 т). Одновременно радировали в Архангельск и Москву, прося дать разрешение сделать этот дополнительный рейс в Амдерму, чтобы полностью загрузить судно на обратный путь и помочь Амдерминскому рудоуправлению вывезти руду.

Получив положительные ответы, мы 13 июля пришли в Амдерму. Выгрузив излишки топлива и пресной воды, чтобы увеличить грузоподъемность «Русанова», приступили к погрузке флюорита.

На берегу флюорит грузили рабочие рудника, а в трюмы судна грузила сама команда. Чтобы ускорить погрузку и сократить срок стоянки в Амдерме, организовали погрузку сразу во все три люка. Две имевшихся бригады дополнительно разбили на 3 звена в каждой. Так была обеспечена круглосуточная погрузка «Русанова», сразу во все три трюма. Помимо бригадиров руководителями звеньев были выдвинуты лучшие стахановцы: матросы Бородин и Телетин, машинисты Росляков и Мельников, кочегары Седунов и Васенев.

Погрузка была закончена на 7 часов раньше срока.

15 июля вечером, погрузив 900 т флюорита, пошли в Архангельск, куда прибыли 19-го вечером.

Несмотря на заход в Амдерму уложились в установленные сроки и задание выполнили на 200%.

31 июля вышли из Архангельска в третий рейс. Вместо 500 т груза и 80 пассажиров, фактически было погружено 756 т груза и взято на борт 118 пассажиров.

После грузовых операций в Юшаре, направились в Амдерму.

Во время первого рейса в Амдерму «Русанов», не имея ориентира для якорной стоянки, вынужден был встать дальше, чем в милю от берега. Командование «Русанова» договорилось с начальником Рудоуправления т. Тусновым, чтобы он произвел шлюпочный промер от места стоянки «Русанова» до берега. К следующему нашему рейсу в Амдерму такой промер был произведен и на предельных глубинах поставлены две бочки для ориентира. Благодаря этому «Русанов» смог подойти к берегу на полмили ближе и пробег катеров с карбасами сократился вдвое.

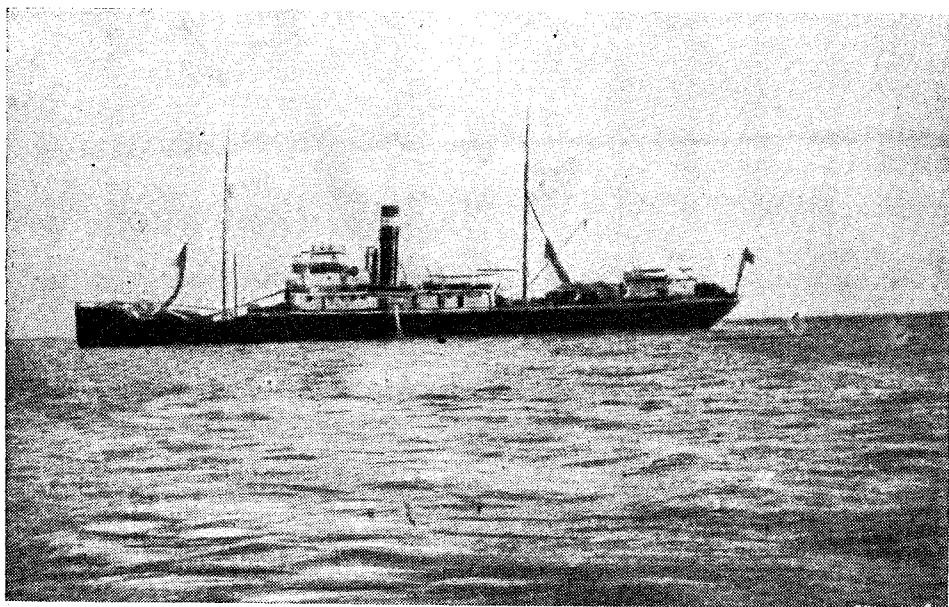
8 августа закончились грузовые операции. Выгрузили 600 т генерального груза и погрузили 940 т плавика. В этот же день пришли в Кару, но к разгрузке не могли приступить из-за сильного ветра и крупной зыби с моря. 9 августа ветер достиг силы 9-балльного шторма. Стоянка на открытом рейде была небезопасна. «Русанов» ушел штормоваться в открытое море. Шторм продолжался до 15 августа.

Шторм в 9 баллов считается не сильным, но в южной части Карского моря и в Байдарацкой губе, отличающейся небольшими глубинами, волны бывают чрезвычайно крутые и беспрерывно закатываются на палубу. От сильных ударов волны в палубный груз, бочки стали отрываться и кататься по палубе.

Последствия этого могли быть очень серьезные: бочки могло смыть волнами за борт, и государству был бы нанесен большой ущерб. Железные бочки, ударяясь друг о друга или о железную палубу, могли вызвать искру и тогда неминуемо возник бы пожар.

Немедленно был объявлен аврал. Вся команда заново укрепляла палубный груз. Люди, обливаемые соленой водой, работали спокойно и четко. Через 40 минут груз был надежно закреплен.

15 августа на рассвете шторм стих, мы вернулись в Кару и начали выгружать груз. Спустили за борт бон и погрузили в него около 60 бочек. Но во время буксировки из-за крупной зыби бон разбило и 60 бочек пошло в Байдарацкую губу. Немедленно были спущены два спасательных вельбота, кото-



Ледокольный пароход «Вл. Русанов»

рые взяли на буксир катер. На вельботы села команда опытных гребцов во главе со старшим помощником Песоченским.

Предстояла сложная работа. При крупной зыби нужно было подвести 2 шлюпки к месту, где разбился бон, собрать 60 бочек, связать их на воде и подвести к борту судна.

В течение 4 часов напряженно работали опытные моряки: матросы Носов, Бородин, Телегин, плотник Дерягин, машинисты Мельников, Росляков, радист Басаргин, кочегары Седунов, Горлышев, моторист Багрецов и другие. Их самоотверженная работа увенчалась полным успехом: все 60 бочек были прибуксированы к борту судна, перевязаны и вновь отправлены на берег.

На обратном пути из Кары вторично зашли в Амстерму и за счет выгруженного груза приняли еще 160 т плавика.

Зайдя за пассажирами в Юшар, снялись оттуда 16 августа и 20-го утром пришли в Архангельск. Выгрузку плавика закончили 25 августа.

Задание было выполнено на 157%. На этом должна была закончиться эксплоатация «Русанова» в 1939 г. Но так как рейс ледокольного парохода «Сибиряков» на Землю Франца Иосифа сильно затягивался, было предложено этот рейс выполнить «Русанову».

Немедленно приступили к погрузке грузов для бухты Тихой и острова Рудольфа.

На обратном пути «Русанов» должен был зайти на Новую Землю, в Маточкин Шар, в становище Лагерное, в Кармакулы, в Белушью губу, доставить туда зимовочные грузы и пассажиров.

29 августа погрузка была закончена, но из Главсевморпути было получено распоряжение ждать до 30 августа одного из научных сотрудников. 30 августа «Русанов» снялся с якоря, так и не дождавшись этого сотрудника.

Подобное распоряжение руководства мы считаем совершенно нецелесообразным. Задержка судна на одни сутки обошлась в 12 700 руб. (сумма суточной стоимости «Русанова»). Кроме того, могли быть и худшие последствия, так как каждые лишние сутки в сентябре на Земле Франца Иосифа имеют большое значение.

2 сентября на пути к Земле Франца Иосифа разыгрался шторм. Опасаясь неисправного рулевого управления, за целостность находящихся на палубе 120 т груза, 3 карбасов и катера, на которых обрушивались волны,— мы вынуждены были лечь в дрейф.

На другой день шторм стал стихать и 4 сентября «Русанов» уже встал на якорь в бухте Тихой. 5 сентября усилившийся ветер вынудил прекратить выгрузку и уйти в открытое море штормоваться.

Только 7 сентября прекратился шторм и мы смогли вернуться в бухту Тихую и продолжать грузовые операции.

На другой день, погрузив самолет «Н-113» и небольшое количество грузов, предназначенных для ледокола «Седов», пошли к острову Рудольфа.

Значительная глубина около берега и хороший грунт дали возможность близко подойти к острову в районе зимовки Циглера. Но восьмибалльный штормовой ветер не дал возможности начать разгрузку. Мы направили к берегу катер, чтобы обследовать районы, наиболее удобные для выгрузки, но сильный ветер понес его в открытое море. Спасательный вельбот с лучшими гребцами сейчас же отправился на помощь катеру. Грести в восьмибалльный ветер было очень трудно. Кроме того, вельбот непрерывно заливало водой. Но на судне все было спокойно, так как на вельботе находились такие моряки, как боцман Мионовский, старший помощник Песоченский, матросы Носов, Телегин, Бородин и другие передовики нашего коллектива.

На всякий случай готов был к спуску и второй вельбот.

Кроме того, за корму был вытравлен на длинном тросе буй, за который могли закрепиться люди на вельботе. Их можно было бы потом притянуть к судну с помощью судовой лебедки.

Но этого не потребовалось. Русановцы справились сами. Через 2 часа катер с людьми был прибуksирован к борту судна и поднят на палубу.

Шторм продолжался до 12 сентября. Когда он кончился, мы приступили к выгрузке.

14 сентября при неудачном маневре на винт катера зыбью набросило трос и катер вышел из строя. Чтобы его исправить, необходимо было прибуksировать катер к борту, поднять на палубу, размотать трос и спустить опять на воду. На это ушло бы 3—4 часа и задержалась бы выгрузка. Один из лучших матросов, стахановец Носов, не задумываясь, нырнул в воду при 5-градусном морозе и под водой размотал этот трос. Времени на это было потрачено около 15 минут. Таким образом, благодаря находчивости и самоотверженному поступку стахановца, выгрузка почти не прерывалась.

16 сентября температура стала падать. На горизонте появились «ледяные облака». 17-го утром из наблюдательной бочки заметили приближение кромки льда. Очевидно, у северо-восточной оконечности Рудольфа кромка льда подошла вплотную к острову.

На Рудольфе мы вели продолжительную беседу по радиотелефону с героическим экипажем «Седова». Мы им рассказали о жизни на Большой Земле, о наших достижениях. На Рудольф мы привезли карты и навигационные пособия, а также теплую одежду для седовцев, к которым предполагал лететь самолет.

17 сентября, выгрузив и погрузив все необходимые грузы, взяв на борт сменяющихся полярников, направились в бухту Тихую. 19 сентября, закончив и там погрузку, снялись с якоря на Новую Землю. По пути в Маточкин Шар попали в сильный шторм, достигавший 10 баллов.

С 21 по 26 сентября «Русанов» побывал в становищах: Лагерное, Малые Кармакулы и Белушья губа, откуда вывез их рыбную продукцию.

29 сентября «Русанов» пришел в Архангельск и в тот же день закончил разгрузку.

Задание последнего рейса выполнено на 132%.

За всю арктическую навигацию 1939 г. со стороны грузоотправителей и грузоприемателей не было ни одной претензии о неисправности, поломке или нехватке грузов. На основании этого мы можем считать, что груз был доставлен в полной сохранности и целости.

Навигационный период состоял у «Русанова» из 111 суток, из них $42\frac{1}{2}$ суток он провел «на ходу» и $68\frac{1}{2}$ суток на стоянке. За это время пройдено 7249 миль. По плану нужно было перевезти 3446 т грузов, фактически перевезено 4732 т. Пассажиров полагалось перевезти 476 чел., фактически перевезено 762 чел. По заданию нужно было сделать 3136 073 тонно-миль, фактически выполнено 4242 376 тонно-миль. Расход угля по плану — 1653 т, фактически израсходовано — 1527 т.

Подводя все итоги навигации, можно смело утверждать, что команда ледокольного парохода «Вл. Русанов» работала по стахановски.

II

Что же было причиной таких неплохих результатов работы в навигацию 1939 г.?

Чтобы ответить на этот вопрос, остановимся подробнее на организации нашей работы.

Перед каждым рейсом весь коллектив на общем собрании подробно обсуждал каждое рейсовое задание. Выходя в рейс, составляли точный график выгрузок, погрузок и т. д., учитывая сроки задания. Многие члены коллектива вносили рационализаторские предложения, помогающие ускорить грузовые операции. Строго учитывались недостатки и достижения предыдущих рейсов, правильно распределялись люди в бригадах и благодаря этому интенсивность работы заметно повышалась.

Помполит т. Глазман и комсорт т. Басаргин неоднократно проводили разъяснительные беседы на различные темы. Широко было развернуто стахановское движение. Лучших стахановцев поощряли, устанавливая им максимальные ставки и выдавая дополнительную 10-процентную стахановскую надбавку. Для судовой команды было много стимулов повышать производительность труда и укреплять трудовую дисциплину.

2 грузовые бригады перед началом рейса заключали между собой договор на социалистическое соревнование, результаты которого обсуждались регулярно после каждого рейса. Кроме того, каждый член команды имел отдельные социалистические обязательства. Во время грузовых операций в Амдерме коллектив «Русанова» организовал комплексное соревнование между судовой командой и грузчиками Амдермы. Арбитром была редакция Амдерминской газеты.

В этом комплексном соревновании «Русанов» вышел победителем, закончив работу на 9 часов раньше срока, причем грузов было обработано на 400 т больше, чем полагалось по плану.

Одновременно был заключен договор на соревнование между студентами-практикантами Мурманского морского техникума Севморпути и ледокольными пароходами «Русанов» и «Сибиряков».

Каждая бригада после своей работы вывешивала табличку, на которой отмечалось количество выгруженного груза и затраченного на это времени. В пути вывешивалась также табличка с показателями работы нижней команды, где указывалось давление пара, скорость, сила ветра и т. д.

В конце каждого рейса, на общих собраниях обсуждалась работа всех бригад, подводились итоги соревнования и выполнения социалистических обязательств. В большинстве случаев на первое место выходила вторая бригада с бригадиром т. Носовым.

«Русанов» перевыполнил свой план в среднем на 50%. Этим он обязан ударной и стахановской работе своего коллектива. Лучшие люди «Русанова», показавшие образцы работы в трудных условиях на неисправном судне, это — старший механик Ткаченко, второй механик Акулов, третий механик Гижко, четвертый механик Рудаков, старший помощник Песоченский, боцман Мироновский, радисты Тертичный и Басаргин, плотник Дерягин, матросы Носов, Бородин, Телегин, машинисты Мельников, Росляков, Шелыхаев, Горлышев, Багренцов, Васенев, кочегары Седунов, Лешуков, обслуживающий персонал Деснева и Голышина. Все эти люди неоднократно отмечались и поощрялись. По окончании плавания они премированы, а некоторые представлены к награждению похвальными грамотами и званием «Почетного Полярника».

Внимательное отношение к подбору кадров, безусловно, решает успех работы в навигацию. Необходимо во время людей продвигать, материально поощрять. Но в то же время за срыв трудовой дисциплины нужно накладывать взыскания.

Не следует, однако, забывать, что поспешное продвижение и неправильное поощрение иногда влечет за собой отрицательные последствия.

Например, на «Русанове» был кочегаром I класса т. Вощенко, который отличался хорошей дисциплинированностью. Но достаточно было 2 раза на собраниях привести т. Вощенко в пример другим, как он после этого стал держать себя вызывающе, считая себя непревзойденным, начал нарушать трудовую дисциплину, говоря, что «все равно не уволят». Но вышло иначе. После второго рейса Вощенко был уволен за пьянство и нарушение трудовой дисциплины. Аналогичный случай был и с кочегаром I класса т. Масловым, вначале одним из лучших кочегаров, а впоследствии снятым с работы за нарушение трудовой дисциплины.

Обратное произошло с т. Телегиным. Проработав на «Русанове» всего две недели, т. Телегин уже получил дисциплинарное взыскание. Вскоре после беседы с ним членов судового комитета и помполита, т. Телегин стал достойным стахановцем и примерным матросом.

Партийно-политическая работа проводилась, в основном, под руководством помполита т. Глозман и комсомольской организации. Эта работа была тесно увязана с выполнением государственных планов.

Вопросы технической эксплуатации судна также широко обсуждались на отчетных собраниях после рейсов.

Резко повысив грузоперевозки, по сравнению с предыдущими годами, «Русанов», естественно, добился снижения себестоимости. Например, при задании перевезти 400 т, «Русанов» перевозил по 600 т. Рекордное количество груза, 1100 т амдерминской руды, было перевезено «Русановым» впервые.

Такие погрузки были возможно только благодаря тщательной штивки и правильной организации погрузок, благодаря внимательному расчету осадки, учету ш района плавания и запасов топлива. Перегрузка, доходившая подчас до 12 дюймов, была не опасна для мореходности корабля, тем более что, подходя к штормовым районам, «Русанов» обычно уже имел нормальную осадку.

Большой тормоз в нашу работу вносила неудовлетворительная работа порта и клиентуры. Если бы «Русанов» по их вине неоднократно не простаивал в Архангельске, он смог бы сделать еще и пятый рейс.

Архангельский порт часто выгружал в течение четырех суток такое количество груза, которое полагалось выгружать за одни сутки.

Клиентура и порт невнимательно относились к оформлению грузовых документов, что также задерживало грузовые операции.

Грузовые документы необходимо оформлять очень тщательно и внимательно.

Хозрасчет на судах арктического флота был впервые введен весной 1939 г. Первый опыт показал неплохие результаты. Но, к сожалению, арктическое

пароходство не информирует суда о всех расходах и приходах и фактически хозрасчет ведется вслепую.

Необходимо в ближайшее же время правильно наладить хозрасчет, перевести ряд транспортных судов на самостоятельный баланс, чаще информировать капитанов о всех приходах и расходах, чтобы на судне в любое время была бы полная картина о балансе.

В Архангельской торговой конторе, снабжавшей продуктами ледокольный пароход «Русанов», чрезвычайно сложны учет и оформление документов при получении продуктов. Нам приходилось оформлять документы по 3 дня, находясь у причала рядом со складом торговой конторы. И все-таки иногда мы вынуждены были уходить на рейд без продуктов и потом посылать за ними специальный катер. Учет выдачи продуктов, очевидно, ведется не вполне точно. Например, был случай, что мы не могли дожидаться выписанных нам копченостей и ушли в море. Но, придя обратно в порт, получили от Торговой конторы счет на 2 тыс. руб. за якобы полученные копчености.

Поскольку наши суда переводятся на хозрасчет, каждый руководитель заинтересован в том, чтобы максимально экономить средства по всем статьям расходов. Окончив навигацию 1939 г., «Русанов» с 1 октября должен был стать в капитальный ремонт. Естественно, что полного штата команды в 44 человека на судне держать не следовало. Нужно было отпустить людей в отпуск и откомандировать на те суда, на которых ощущается недостаток в кадрах. Фактически же, из-за слабой оперативности Морского управления Главсевморпути, на «Русанове» с 1 по 20 октября не знали, что будет дальше делать «Русанов»: пойдет ли он в капитальный ремонт или будет продолжать работать. Вследствие этого, на «Русанове» в течение 20 дней содержался полный штат команды, т. е. 44 человека, нужды в которых совершенно не было. За это время из разных адресов было получено 8 противоречивых телеграмм по этому поводу.

В конце концов «Русанов» все-таки стал на ремонт и, начиная с 20 октября, команда частично была распущена. Но до сих пор неизвестно за чей счет пойдут расходы по зарплате в течение этих 20 дней. Сумма эта довольно значительна и убыток от нее произошел за счет недостаточной оперативности.

Не хватает оперативности у руководства Главсевморпути и при поощрении судовых команд. Нередко бывали случаи, что люди представлялись к различным поощрениям, премиям, наградам и т. д., но фактически это осуществлялось спустя полгода, а то и год. Это отрицательно влияет на судовые команды, которые перестают верить в действительность наших обещаний.

Недостатки были и на самом судне. Самый основной из них — текучесть команды. В навигацию 1939 г. за нарушение трудовой дисциплины было уволено 12 человек. Это объясняется некоторой расхлябанностью и самого командного состава, представители которого подчас сами нарушали судовые порядки и дисциплину. Даже во время рейса было несколько случаев пьянства. Но основным ядром на «Русанове» были люди добросовестные и сознательные. Поэтому и весь результат навигации оказался высоким.



М. КАМИНСКИЙ

Пилот полярной авиации

УДЕШЕВИТЬ СТОИМОСТЬ ЛЕТНОГО ЧАСА В ПОЛЯРНОЙ АВИАЦИИ¹



Опыт многостаночников в промышленности и совмещение профессий в государственном аппарате — знакомят нас с новыми методами в стахановском движении. В нашей стране это новаторство освобождает миллиарды рублей для социалистического строительства и дает возможность более целесообразно использовать кадры.

Летный час в Арктике стоит от 2 до 4 тыс. руб., в зависимости от типа самолета. Возможно ли уменьшить эту цифру? Безусловно возможно. В настоящей статье мы выносим на обсуждение работников Полярной авиации ряд предложений, реализуя которые мы сэкономим стране ежегодно большие суммы денег.

1. АВИАЦИОННОЕ ГОРЮЧЕЕ

Одной из крупнейших статей расхода в полярной авиации является расход на горючее и его завоз. Приведем очень показательные цифры по Чукотке.

В смете 1938 г. эта статья расхода составляла 895 тыс. руб., в 1939 г. 1 405 тыс. руб., в 1940 г. запланиро-

вано 1 458 тыс. руб. (включая стоимость тары). Эти суммы будут еще больше, если к ним прибавить стоимость того горючего, которое теряется в пути и не попадает в бак самолета. Таких потерь много.

Когда завозят горючее в бочках, часть его теряется за счет разбитых при погрузке бочек. Иногда бочки приходят на Чукотку уже абсолютно пустыми.

Другая часть старых бочек получает течь при погрузо-разгрузочных работах, и горючее из них вытекает уже во время хранения на Чукотке.

Некоторые бочки бывают плохо закупорены и из них вытекает бензин.

При плохом контроле часть бочек не доливается на нефтяной базе Владивостока. Эта группа потерь по нашим подсчетам в 1937 г. составила 8% от общего количества горючего.

В дальнейшем потери горючего происходят из-за варварской системы заправки самолетов — ведрами и худыми, плохими альвейерами. На эти потери приходится минимум 1% от заправленного количества горючего.

Много бензина остается в бочках. Обыкновенно в них накапливается ржавчина, которая при существующей технике заправки не позволяет вынуть бензин до суха. Оставшийся в

¹ В порядке предложения.

бочках бензин нередко пропадает. В среднем, в каждой бочке из-за ржавчины теряется от 5 до 20 кг.

Небрежливо относятся к бензину и эксплуатационные работники. Чтобы промыть какую-нибудь деталь мотора, у нас обычно наливают полведра бензина, который потом выплескивается. Бензином моют моторы и замасленные места самолетов.

Общая сумма потерь авиационного бензина на Чукотке, по всем этим причинам, достигает по нашим подсчетам 18%. В денежном выражении это будет свыше 200 тыс. руб. Эту сумму нужно прибавить к затратам по завозу бензина.

Таким образом потери горючего в значительной степени зависят от невооруженности наших портов бензофильтрами, бензосчетчиками, расходными цистернами; от перевозки горючего в бочках, а также от небрежности работников полярной авиации.

У нас никогда серьезно не обсуждался вопрос о бережном, экономном отношении к дорогостоящему горючему, особенно в условиях Арктики.

Основным же источником экономии горючего в Арктике является более рациональный метод его доставки на место. В 1939 г. из Владивостока на Чукотку было доставлено 408 т горючего в бочках и 185 т танкером, во время его второго рейса в Арктику. Мы приведем расчеты получившейся экономии благодаря перевозки горючего на Чукотку танкером.

Чтобы разлить 1 т бензина, нужно шесть бочек, всего же для 185 т нужно 1110 бочек. Каждая бочка франко Владивосток стоит 120 руб. Следовательно: $1110 \times 120 = 133\,200$ руб.

Бочкотара, для взимания фрахта, принимается за $\frac{1}{5}$ от веса горючего. Это составляет: $185 : 5 = 37$ т.

Фрахт стоит 200 руб. т. $37 \times 200 = 7\,400$ руб.

Обработка бочкотары (промывка, заливка, укупорка, перевозка, погрузки) и прочие накладные расходы обходятся

в 300 руб. с тонны. Следовательно: $185 \times 300 = 5\,550$ руб.

Возврат этих бочек во Владивосток фактически обходился около 50 руб. за штуку: $1110 \times 50 = 55\,500$ руб.

Таким образом общая сумма экономии за счет завоза танкером только 185 т бензина составляет: $133\,200 + 7\,400 + 5\,550 + 55\,500 = 201\,650$ р.

Большой заслугой Владивостокской Морской конторы и команды танкера «Ненец» является его второй рейс в Арктику за время навигации.

Если своевременно поощрить людей, разъяснить всю важность второго рейса в Арктику, показать им конкретные цифры экономии, происшедшей благодаря их стахановской работе — мы сможем совсем освободиться от завоза горючего бочками. — Страна, за счет этого, получит миллионы рублей экономии и десятки тонн сбереженного бензина.

Мы предлагаем пересмотреть план завоза авиационного горючего в Арктику, максимально использовав для этой цели танкеры. В частности на Чукотку нужно завозить горючее только танкером.

Аэропорты нужно снабдить необходимыми средствами для разгрузки танкера. На первое время достаточно будет 20-тонного кунгаса и 10-тонной цистерны. Это обойдется в 25 тыс. руб.

Необходимо принять эффективные меры, чтобы технически оснастить аэропорты полярной авиации. В них нужно устроить бензохранилища, бензофильтры, бензосчетчики и усовершенствовать их заправочные агрегаты.

Всему личному составу полярной авиации нужно привить бережное отношение к горючему. Это сэкономит многие сотни тысяч рублей ежегодно.

Бензохранилища нужно построить в трех пунктах Чукотки. Общие затраты на эти бензохранилища — 350 тыс. руб. Они окупятся за один год, благодаря экономии, получающейся при перевозке танкера и нормальном хранении бензина.



Самолет на Марковской протоке реки Анадырь

Фото М. Теплякова

2- СОКРАЩЕНИЕ ШТАТОВ НА ПОЛЯРНЫХ САМОЛЕТАХ

Штат линейного двухмоторного самолета состоит из 5 человек. Его следует сократить до 3 человек, упразднив должности второго пилота, штурмана и второго механика.

Вторые пилоты должны быть только в процессе обучения их пилотированию на этом типе самолета и тогда, когда им необходимо пройти минимум тренировки.

В рейсовых полетах, на облетанных линиях штурман не нужен. Полярный летчик должен располагать достаточными теоретическими знаниями и практическими навыками, чтобы обходиться без штурмана.

Штурман должен быть только на самолете ледовой разведки и при выполнении особых заданий. Для этого, а также для проводки по трассам молодых пилотов, при каждом отряде должен быть один штурман отряда, специалист высокой квалификации, ответственный за повышение квалификации летчиков отряда в астрономической ориентировке.

В обычных линейных условиях второй механик не нужен. Его можно допускать только в качестве стажера на период тренировки.

Бортмеханикам совмещать обязанности радиста перационально. Механики, учившиеся на радиокурсах, фактически как радисты не используются. Надо поступать наоборот: хороших радистов привлекать к совмещению обязанностей второго механика, установив им оплату не ниже ставки первого механика. Это гарантирует надежную связь в воздухе и хорошее обслуживание самолета на земле.

Таким образом, экипаж самолетов «ПС-7» или «Г-1» должен состоять только из 3 человек: пилота, совмещающего обязанности штурмана, главного механика и радиста, совмещающего обязанности второго механика. Такое сокращение наиболее высокооплачиваемых членов экипажа, кроме того, повысит коммерческую загрузку линейного самолета.

На регулярных линиях самолеты «У-2» и «П-5» должны летать без

бортмехаников. Надо стимулировать пилотов этих самолетов, желающих совмещать обязанности механика. На пунктах промежуточных посадок должны быть мотористы для обслуживания прилетающих самолетов. На основной базе надо иметь прикрепленного авиатехника.

Но это мероприятие нельзя проводить на тех линиях, где наземный состав не обеспечивает обслуживание самолета. Поэтому штаты наземного состава должны быть укреплены. Но в Управлении полярной авиации со штатами на Чукотке на 1940 г. поступили как раз наоборот. Штаты летно-подъемного состава, причем даже завышенные, утвердили полностью, но сократили аэродромных рабочих, портowych техников, прачек и уборщиц.

На основании своего опыта мы утверждаем, что младший обслуживающий персонал на Чукотке не только полностью загружен, но даже не успевает справляться со всей работой. Поэтому часть неквалифицированной работы приходится выполнять летному и техническому составу.

Недостаток хозяйственных и аэродромных рабочих уменьшает продуктивность и снижает качество работы квалифицированных работников авиации. Кроме того, это отзывается и на бытовых условиях. Младший персонал обслуживает не только работников порта, но и большое количество пассажиров. Обслуживание пассажиров полярных авиатрасс еще очень далеко от нормального культурного обслуживания.

Неправильно укомплектован штат ремонтно-восстановительных мастерских на Чукотке. Установленный для них штат в 5 человек, на наш взгляд, абсолютно недостаточен. На создание этих мастерских затратили 1½ млн. руб., а использовать всю мощность их с таким штатом невозможно.

Штаты этих мастерских необходимо пересмотреть. Надо подсчитать стоимость перевозки на материк и стоимость восстановительного ремонта моторов самолетов, отработавших на Чукотке полагающееся им время. На

эту сумму необходимо запланировать стоимость штата соответствующих специалистов на Чукотке и стоимость завоза материалов. Так как некоторые квалификации в Чукотских мастерских будут недогружены, надо подобрать высококвалифицированных работников, могущих совмещать 2—3 ремонтных специальности.

Мы считаем целесообразным сократить сеть метеорологических станций при аэропортах полярной авиации. Ряд станций без ущерба для дела можно заменить визуальными пунктами.

В каждом аэропорту имеется один, а чаще даже два штатных метеоролога. По объему работы, один метеоролог действительно с большим трудом справляется с обработкой материалов метеонаблюдений. Но для линейной работы авиации эти материалы на 70% не нужны. Поэтому, мы предлагаем оставить штатных метеорологов только в узловых пунктах Гидрометеосети. В остальных аэропортах можно упростить задачи метеоролога. Он только должен уметь передавать авианогоду по запросу соседних портов и срочные наблюдения на синоптические пункты. Метеоотчетность можно полностью отменить. При этом условии обязанности метеонаблюдателя может совместить портовой авиатехник, или механик радиостанции, или второй радист радиостанции.

На Чукотке метеорологические станции можно заменить визуальными пунктами в четырех местах.

Мы предлагаем, поэтому, пересмотреть штат метеорологических станций во всех портах полярной авиации, где возможно заменив их визуальными пунктами, заблаговременно подготовить совместителей, установив им 30-процентную надбавку от ставки штатного метеонаблюдателя.

3. ПОДГОТОВКА НАЦИОНАЛЬНЫХ КАДРОВ

На удешевление стоимости полярной авиации может повлиять и планомерная подготовка специалистов из коренного населения наших северных окраин. В Главсевморпути, к сожалению, в этом

деле наблюдается самотек, несмотря на то, что во всех предприятиях ежегодно предусматриваются штаты учеников.

До сих пор ученичество было настолько незначительным, что окончание его не могли заметно освободить нашу систему от завоза людей с материка. Некоторые достижения в организации ученичества есть в Управлении полярных станций, их почти нет в Управлении полярной авиации.

Опыт подготовки пилотов из чукотской молодежи показал, что народности севера способны к освоению даже высоких квалификаций в авиации. Чукчи, якуты, ненцы и другие вполне могут работать в качестве радистов, метеорологов, механиков радиий, мотористов и т. д.

Подготовка национальных кадров для полярной авиации должна вестись планомерно и по четкой системе.

Мы считаем неправильным метод распределения учеников-националов по отдельным пунктам для «практического» обучения в процессе работы. При этих условиях обучение ведется без всякого метода, беспредметно, безответственно, растягивается на многие годы и чаще всего ученики используются как резерв рабочей силы.

Учтя опыт подготовки пилотов-националов на Чукотке, мы предлагаем за счет сумм, отпускаемых на подготовку кадров по Управлению полярной авиации (а не за счет местных штатов), создать не позднее 1940 г. две группы учеников на Чукотке. Одну группу в Анадыре при Радиоцентре, для подготовки 8 радистов и 5 метеорологов. Другую группу, человек на 12, на мысе Шмидта при мастерских для подготовки мотористов, авиотехников и ремонтных мастеров. Нужно разработать твердую теоретическую программу, рассчитанную на 2 года, в которой много места должно быть уделено общеобразовательным предметам. Один штатный начальник курсов, ответственный за выполнение учебной программы, должен

возглавлять обе группы. Преподаватели найдутся среди штатных работников аэропортов и радиоцентров.

Следует применить метод контракции наиболее способных учеников старшей группы средней школы в Анадыре, заинтересовав законтрактованных учеников перспективой работы в авиации. Нужно договориться с учителями, чтобы они вели дополнительную общеобразовательную подготовку этих учеников.

Практически структуру этих курсов и программу может хорошо разработать штурман Богданов, отлично наладивший работу курсов пилотов — чукоц.

Затраты на ученичество быстро и эффективно оправдывают себя.

* * *

Последнее наше предложение касается содержания всех полярников на севере. Речь идет о бесплатном питании.

Бесплатное питание в Арктике надо отменить на всех береговых зимовках, оставив его только на островах.

Нужно установить пайковую прибавку к заработной плате в сумме 300—400 руб. (в зависимости от местности), содержать в штате обслуживающий персонал кухни и столовой, а продовольствие завозить только через торговую сеть (бронированными фондами). Остальное надо предоставить самостоятельности коллектива, который должен организовать питание на артельных началах.

Это мероприятие изживет изживенческие настроения у полярников, заставив их проявлять большую инициативу по реализации местных продовольственных ресурсов. снабжение будет значительно упрощено, а отраслевые управления Главсевморпути будут освобождены от необходимости снабжать береговые станции и порты продовольствием. Это мероприятие совершенно покончит с продовольственными великовидами на складах, с порчей продовольствия, а главное, вызовет бережное, экономное отношение к продуктам, чего у многих полярников еще нет.

В. ФРОЛОВ

ОПЫТ РАБОТЫ БЮРО ПОГОДЫ НА ДИКСОНЕ



Наиболее важным фактором, затрудняющим прогнозную работу Бюро погоды на Диксоне, является чрезвычайно сложная физико-географическая обстановка обслуживаемого района.

Огромная территория Карского моря и прибрежные районы, которые обслуживает это Бюро погоды, представляют собой так называемую «подстилающую поверхность», в зависимости от которой развиваются процессы в нижнем слое атмосферы.

Значительно возвышающиеся над равниной моря Новая Земля и Северная Земля создают своеобразные заслоны, которые нарушают движение воздушных масс, создавая дополнительные трудности в анализе синоптических процессов.

Карское море имеет весьма сложный гидрологический режим. Огромные массы пресной и теплой воды поступают в море с юга, из рек Обь, Енисей, Пясина, Таймыра. С запада, через Новоземельские проливы поступают также сравнительно теплые воды Баренцева моря. Холодные течения, поступающие с севера, создают во взаимодействии с теплыми водами так называемое термодинамическое равновесие, обуславливающее общее тепловое состояние «подстилающей поверхности». При определении погоды нужно учитывать также

ледяные поля, неопределенных, часто меняющихся форм.

Синоптик, прежде чем начать работы по прогнозам, должен тщательно изучить эти факторы, чтобы отчетливо представить себе ту обстановку, на которой развиваются и протекают сложнейшие физические процессы, именуемые попросту «погодой».

Не даром полярные станции называют «форпостами» погоды. Они первые улавливают начало вторжения холодных воздушных масс, первые узнают о приближении циклонов и т. п. По данным этих станций можно предвидеть ожидаемую обстановку в средних широтах, куда будет смещаться и этот холодный воздух, и циклоны. Таким образом, в средних широтах они уже не будут неожиданными. Труднее предсказать погоду для района, в котором расположены сами «форпосты», т. е. для Арктики. Здесь все процессы неожиданны или, как говорят, не имеют истории.

Анализировать карты в этих условиях значительно труднее. Этот анализ требует от синоптика исключительного внимания к каждому малейшему изменению в элементах погоды.

Если синоптики на Большой Земле располагают синоптической картой, усиленной данными метеорологических станций, расположенных через каждые 100—150 км (а по воздушным трассам через 45—55 км), то в условиях Арктики приходится определять погоду

на огромной территории, освещенной данными одной-двух станций.

На погоду в южной части Карского моря значительную часть года влияли циклоны, смещающиеся с юга и юго-востока, т. е. проходящие по районам, где нет метеорологических станций. На огромной территории между средним и нижним течением рек Оби и Енисея нет ни одной станции. В это «белое пятно» (с точки зрения синоптики) «прячутся» циклоны, а затем неожиданно «выскакивают» либо на юг Обской губы, либо на юг Енисейского залива.

Синоптик должен тщательно следить за циклонами, идущими с юга и юго-востока, и постоянно ждать от этого «белого пятна» всяких неприятностей, путающих всякие расчеты.

Для лучшего обслуживания судов и самолетов синоптик обязательно должен знать весь план их работы.

Речь идет не только о местонахождении судна и маршруте его следования. Синоптик должен знать также все его эксплуатационно-технические данные. Например, пароход должен выгружаться у острова Белого и просит дать указания, можно ли это сделать в такое-то время, — не помешает ли погода? Синоптик должен знать, что к острову Белому судно близко подойти не может и выгрузка будет производиться катером с кунгасами. Не зная детально обстановки, синоптик не сможет правильно дать указания. Или, другой пример: командир самолета запрашивает о возможности полета по данному маршруту. Синоптик должен знать, какой это самолет, какая у него скорость, какой запас горючего, какая скорость набора высоты, «потолок» и т. п. Не зная этих данных, синоптик может рекомендовать начать полет, а летчик попадет в тяжелые условия.

Поэтому мы всегда старались, прежде чем дать прогноз, полностью ознакомиться со всеми подробностями предстоящей операции, установить необходимый минимум погодных условий, допускающих ее выполнение. После этого, уже выжидая, мы выбирали соответствующую обстановку.

В 1939 г. в Бюро погоды на Диксоне

работало 3 синоптика. Объем работы превышал работу Бюро погоды краевого или областного значения на Большой Земле.

Четыре раза в сутки составлялись синоптические карты. Данные для них собирались тремя специально выделенными радистами. На основании анализа этих карт, ежедневно в 16 часов по московскому времени давались прогнозы погоды на следующие сутки по Карскому морю. Море, по физико-географическим особенностям, было разбито на 10—13 районов. Во время навигации основной упор в прогнозах делался на морские районы, а зимой — на полярные станции.

Всего в 1939 г. было дано 4 297 таких прогнозов, из них 189 на английском языке для иностранных судов Карских операций. (В 1938 г. было дано 3 176 прогнозов).

Кроме того, многие суда, шедшие в специальные рейсы, обслуживались отдельными прогнозами. Таких прогнозов дано 110. Для авиации дано 329 прогнозов, не считая консультаций и прогнозов, данных пилотам, вылетающим непосредственно с Диксона. Удачность этих прогнозов, в среднем для 3 синоптиков, составляет 80%.

Обслуживание синоптиком самолета складывается из двух операций: прежде всего нужно собрать информационные данные со станций по пути полета (особенно, с места предполагаемой посадки) и затем, на основании этих материалов, дать прогноз, т. е. описание погоды, которую пилот встретит во время полета.

Что же нужно сделать для того, чтобы ответить на вопрос в каких условиях будет происходить полет по данному маршруту? В первую очередь (и это наиболее трудное дело) нужно выяснить фактическую погоду на данный момент по пути полета.

Получить правильное представление о погоде в данный момент, это значит уже на 70—80% решить вопрос. Трудность заключается в том, что по пути полета часто бывает очень мало фактических данных, а иногда их и совсем не бывает, как например, по маршруту

остров Диксон — остров Уединения. Расстояние же между ними огромное и погода резко меняется.

Чтобы правильно сделать анализ, синоптик должен не только знать всю предыдущую синоптическую обстановку, но и все физико-географические особенности маршрута, топографию местности. Синоптик должен знать, полетит ли пилот над открытым морем или над льдом, где проходят границы основных ледяных массивов, каковы местные климатические особенности отдельных участков маршрута и т. д. Многообразие таких процессов требует специального описания для каждого участка. Мы остановимся лишь на некоторых наиболее устойчивых характерных особенностях.

Некоторые участки характеризуются изобилием туманов. Например, осенью и зимой на участке от острова Подкова на восток до полуострова Михайлова, туман бывает очень часто, при самых разнообразных синоптических ситуациях. В меньшей степени это относится и к участку, расположенному к западу и северо-западу от полуострова Заря. Острова Бреховские в Енисейском заливе, участки от бухты Слободской до Сопочной Карги и между Диксоном и устьем Пясины, осенью и зимой часто бывают закрыты туманом вне зависимости от синоптической обстановки. Часто встречаются туманы и на других участках в морских районах, где туманообразование зависит от ледовой обстановки в данном году.

Синоптику нужно учитывать и некоторые аномалии в районе его работы, например, усиление ветра в некоторых районах: на Диксоне при южных румбах, на севере Обской губы при северо-западных ветрах, в районе устья Таймыры при южных и северных ветрах, в районе мыса Стерлегова при ветрах южных румбов. Нужно помнить также повышение рельефа на Новой Земле и Северной Земле, усиление ветров в проливах и т. д. При анализе и прогнозе синоптик непременно должен учитывать как эти особенности, так и те, которые характерны только для данного года, для данного пункта и т. д.

Техника самолетостроения, самолетовождения и аэронавигации постоянно растет и улучшается. Следовательно увеличиваются и возможности полетов в плохую погоду, дальности полетов и т. д. Это также синоптику приходится учитывать.

В навигацию 1939 г. нам пришлось систематически обслуживать сложные полеты летчика Козлова на ледовую разведку. Огромная протяженность маршрута (до 3 000 км), большая продолжительность полета (до 15—16 часов без посадки), невозможность в случае нужды произвести посадку, так как полет происходит или над открытым морем, или над участками, сплошь покрытыми торосистыми льдами, — все это требовало от нас особого обслуживания. Если для обычного полета от синоптика требуется прогноз, как правило, на 6—7 часов, то для таких полетов прогноз нужен не менее, чем на 12—20 часов.

Для обычных полетов мы давали прогнозы по времени и пространству, т. е. описывали погоду, которую встретит самолет на каждом отдельном отрезке маршрута. Синоптик должен давать развернутое описание обстановки, а не ограничиваться общими соображениями. Формулировки вроде «местами туман», «видимость хорошая, временами плохая» не могут удовлетворить пилота. Прогноз должен быть конкретным и не допускать различных толкований.

При современном состоянии науки о предсказании погоды мы еще не можем дать исчерпывающий и всегда правильный прогноз. Но синоптик должен совершенно конкретно сказать, что он думает, что он вывел из анализа обстановки, так как он по этому вопросу может и должен знать больше, чем кто либо другой.

Мы, конечно, не утверждаем, что все наши прогнозы абсолютно оправдались. Но в своих заключениях все пилоты отзывались весьма положительно о наших прогнозах, и подчеркивали их конкретность и смелость. Пилоты утверждали, что именно в этом их основное отличие от прогнозов, которыми им приходилось пользоваться ранее.

Чтобы описать состояние погоды детально на всем протяжении маршрута на 12—20 часов, требуется исписать несколько листов бумаги. Чтобы пользоваться таким прогнозом в полете, пилот или штурман должны постоянно обращаться к этому «прогнозу» и отыскивать интересующие их в данный момент места. Это не так-то легко сделать. Если, к тому же, полет проходит над морем, то там, кроме координат, не за что «зацепиться» и отыскивать указанное в прогнозе место еще труднее. Когда самолет попадает в сложную обстановку и нужно быстро и правильно принять решение об изменении режима полета, то пользоваться весьма сложным прогнозом в этот момент будет некогда. Поэтому, по инициативе штурмана т. Штепенко, нами вместо листов исписанной бумаги, стали применяться прогнозы — карты. На бланке синоптической карты небольшого формата мы условными знаками (обычными синоптическими) наносили данные основных элементов погоды, которые мы ожидаем ко времени прилета самолета в данный пункт. При этом давались известные интервалы для видимости, высоты облаков, скорости ветра и т. д. На эту же карту наносили так называемые фронты — разделы между различными воздушными массами. Зоны осадков штриховывали зеленым цветом, зоны тумана — желтым. Интенсивность штриховки соответствовала интенсивности явлений. Получалась яркая картина того, что мы ожидаем по пути полета и во всем данном районе. Такая карта представляла собой совершенно конкретный прогноз, которым удобно пользоваться и по которому легко решить, как нужно обходить встречное ухудшение погоды, куда выйти из тумана и т. д. Дополнительные данные, которые нельзя изобразить на карте (толщина облачных слоев, толщина тумана и т. п.) давались в устной или письменной консультации.

Времени для изготовления такой карты нужно значительно меньше, чем для написания прогноза. Единственный недостаток такого прогноза заключается в том, что у синоптика не остается

его копия. Но можно составлять такую карту через копирку. Разумеется, этот способ может быть применен только в том случае, если самолет вылетает с места, где расположено Бюро погоды.

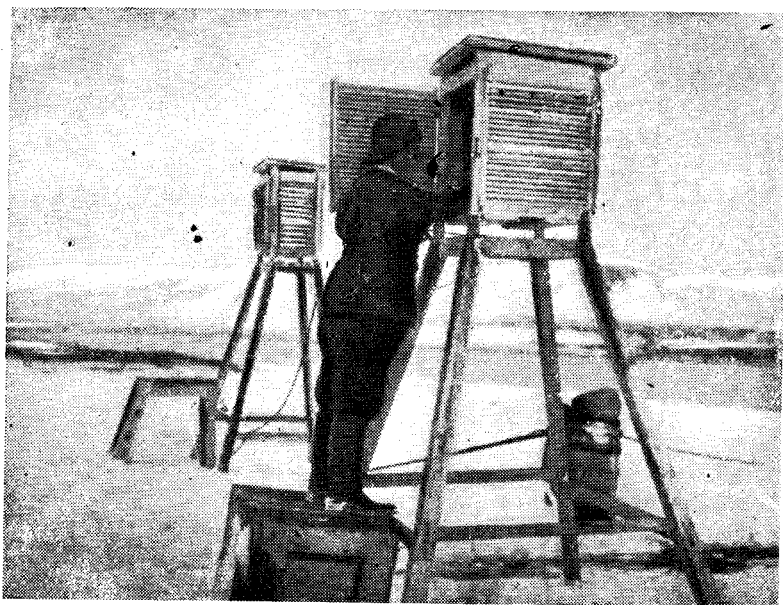
Нужно учитывать, что не каждый самолет сможет произвести посадку особенно при ранних ледовых разведках. Иногда самолет может базироваться только в ограниченном количестве пунктов. Для такого самолета нужна хорошо защищенная акватория для отстоя, достаточно оборудованный аэропорт, где есть возможность заправиться горючим и т. д. Поэтому, рекомендуя вылет в данный момент, синоптик должен решить вопрос — сможет ли самолет по окончании разведки произвести посадку в заранее намеченном пункте. При этом нужно учитывать запас горючего, период светлого времени и т. д.

Не обязательно выжидать «идеальной» погоды. При большом радиусе действия самолет может обойти сложные районы, может значительные расстояния пройти «слепым» полетом и т. д. Кроме того, в наиболее ответственные периоды навигации, когда ледовая разведка крайне необходима, как правило, начинается сезонное ухудшение погоды и даже «сносной» погоды по всему маршруту можно не дожидаться. В таких случаях, синоптик должен дожидаться лишь такого состояния погоды, при котором можно допустить полет. Он обязан дать пилоту полную картину условий полета, а командир примет решение о возможности и целесообразности полета при данной обстановке.

* * *

Корабли ежедневно обслуживались прогнозами, составленными для следующих суток по районам Карского моря. Прогнозы передавались всем в 16 часов. Капитаны кораблей, получив прогнозы, отыскивали по карте тот район, в котором их судно находилось в данный момент, и получали представление об условиях погоды на следующие сутки.

Однако, каждый, кто плавал по Карскому морю, хорошо знает, насколько



Метеорологические наблюдения на Челюскине

резко могут отличаться условия погоды в двух, сравнительно близких друг от друга пунктах. Особенно это относится к районам, недалеко расположенным от берегов.

Например, у берегов северного острова Новой Земли, который в наших прогнозах дается, как один район, можно наблюдать самые разнообразные условия погоды. Очень часто при абсолютном штиле на участке Русская Гавань — мыс Желания, в соседнем районе — мыс Желания — залив Благополучия будет наблюдаться жестокий шторм.

Так как прогноз на этот район дается один, естественно, что в зависимости от местонахождения судна прогноз может быть прямо противоположным. У нас бывали случаи, когда из одного и того же района мы получали от капитанов самые различные оценки оправданности прогноза.

В этом заключается основная трудность обслуживания морских операций. Невозможно разбить Карское море на такое число районов, чтобы прогноз действительно охватывал всю территорию прогнозируемого района. Таких районов пришлось бы создать очень много и значительная доля работы прогнозистов там пропала бы даром, так

как во многих прогнозируемых районах не было бы ни одного судна. Вывод может быть только один: нужно индивидуально обслуживать каждое судно.

Но мы не можем перейти на индивидуальное обслуживание каждого судна из-за недостатка времени. В штате любого краевого Бюро погоды насчитывается не менее 20—30 чел. Территория же их обслуживания в большинстве случаев значительно меньше, чем та, которую обслуживает Бюро погоды на Диксоне.

Объем и сложность работы нельзя даже сравнивать. Три синоптика на Диксоне, даже при круглосуточной работе, в навигацию не могут полностью обслужить морские операции.

Прежде всего синоптика необходимо освободить от технической работы, например, от составления синоптической карты. Эта работа отнимает более 60—70% рабочего времени синоптика. Ее могут выполнять с небольшой перегрузкой и три техника, имеющихся на станции.

Второе необходимое условие — параллельная вахта двух синоптиков во время светлой части суток (на станции должно быть поэтому не меньше четырех синоптиков). Один из них должен быть занят обслуживанием морских

операций. Нам же, из-за недостатка работников приходилось обслуживать морские операции общим прогнозом, без учета местонахождения и специфических требований каждого судна. Самолеты же мы обслуживали каждый в отдельности.

По инструкции Управления полярных станций мы обязаны были проверять свои прогнозы и определять их удачность в процентах по данным наблюдений полярных станций. В каждый район, для которого давался прогноз, включалось 2—3 станции, по данным которых и проверялась удачность прогноза.

Во время навигации погода в море и на станциях, как правило, неодинакова. Оценка же прогноза дается по той погоде, которая наблюдается на станции. Поэтому синоптик должен был выбирать, давать ли ему прогноз в соответствии с ожидаемой погодой в море, по пути следования кораблей, и получать за это очень низкий процент удачности, или же давать прогноз, ориентируясь на полярную станцию, получать высокий процент удачности, но как самым делом плохо обслуживать корабли.

Мы давали прогнозы, ориентируясь на море, хотя в соответствии с инструкцией мы и получим низкий процент удачности.

Чтобы еще лучше вести работу по прогнозированию, нужно увеличить количество станций вдоль основного пути следования кораблей. По данным береговых станций, удаленных от трассы, при некоторых ситуациях совершенно невозможно судить о погоде на море.

По нашему мнению, необходимо организовать ряд полярных станций вдоль морского пути на участке от Диксона до пролива Вилькицкого. Эти станции должны открываться с началом работы авиации или, в крайнем случае, с началом морских операций.

Обязательно нужно организовать постоянные станции на авиалинии Диксон — Дудинка в районе Бреховских островов и бухты Омuleвой.

Все плавающие в этом районе суда необходимо использовать в качестве метеорологических станций. Это мероприятие не только сыграет большую роль в оперативной работе по обслуживанию самой навигации, но и будет иметь большое значение в изучении Северного морского пути. В прошлую навигацию суда нам почти не давали регулярных сведений о своих наблюдениях.

На всех этих метеорологических станциях наблюдения могли бы производиться по специальным, сокращенным программам.

Необходимо также организовать научно-исследовательские работы по прогнозированию в Карском море, в море Лаптевых и Восточно-Сибирском море. В тематику этих исследований должны войти вопросы, разрешить которые необходимо в самое ближайшее время, например, прогнозирование тумана на авиабазах. Нужно детально изучить условия образования туманов в тех районах, где созданы авиабазы. Синоптик должен иметь по этому поводу исчерпывающие данные.

Нужно исследовать ряд особенностей на отдельных участках Северного морского пути, например, ветровой режим в портах, где производятся разгрузочные работы. Это изучение особенно важно на таких участках, как Диксон — устье Пясны, Обская губа, Енисейский залив или Тикси и устье Яны и т. д., где морские операции проводятся речным флотом.

Эти исследования обязательно должны носить прогностический характер, т. е. одновременно с климатическим описанием нужно давать основные моменты по предсказанию этих явлений. Такие работы несложны, их могут выполнять рядовые синоптики под руководством одного или двух более квалифицированных специалистов.

Труд, затраченный на эти работы, сразу же окупится, как только практические работники с ними ознакомятся. Качество их прогнозов повысится, а это в свою очередь сэкономит не мало материальных ценностей.

СЕРЬЕЗНЫЕ НЕДОСТАТКИ СУДОРЕМОНТА В МУРМАНСКЕ



Мурманский судоремонтный завод за год своей работы накопил немалый опыт. Впервые весной 1939 года завод проводил работу широким фронтом: у причалов стояло одновременно несколько судов, нуждавшихся в серьезном ремонте.

Начав свою работу без достаточно квалифицированных кадров рабочих и инженерно-технических работников, молодой коллектив завода неузнаваемо вырос. Стахановцы завода, отдельные бригады и смены показали образцы высокой производительности труда.

Так, бригады котельщиков т.т. Власова и Царева вырабатывали по две нормы в смену. Своим примером они увлекли за собой и другие бригады. Производительность труда бригады слесарей т. Масникова, выполнявшей сложный ремонт парохода «Ветлуга», доходила до 200%. Другая бригада слесарей т. Кириченко, на ремонте зверобойных судов «Мурманец» и «Смолярный», выполняла нормы на 170%. Награжденный значком «Почетного Полярника», плотник т. Рогатых добился выполнения нормы на 160% и т. д.

Коллектив завода освоил производство крышек дизель-динамо. На танкере «Юкагир» лопнула старая крышка, а запасной не было и танкер не мог уйти в рейс. Один из Ленинградских судостроительных заводов отказался от этой работы. Для изготовления же крышки за границей понадобилось бы много времени и валюты. Тогда наш завод взялся изготовить крышку дизель-динамо своими силами. В результате упорной и настойчивой работы коллектива литейного цеха и старшего мастера т. Чистяковского, крышка была отлита, а затем обработана стахановцами механо-сборочного цеха. Завод свое обязательство выполнил: танкер «Юкагир» своевременно ушел в рейс.

Лучшие стахановцы судоремонтного

завода переходят на новые методы работы. Так, фрезеровщик т. Обыденов работает на двух станках, токарь т. Канский работает на токарном и расточном станках. Сейчас задача состоит в том, чтобы подхватить инициативу лучших стахановцев, создать им условия для перехода на многостаночную работу, для совмещения профессий.

Но наряду с этим завод имеет еще много крупных недостатков. На заводе отсутствует четкая организация труда, нет должной увязки в работе между цехами, плохо поставлено планирование.

Все это особенно плохо отражается на работе механо-сборочного цеха. Планово-производственный отдел завода, вместо конкретного четкого плана, дает цеху план в суммарном выражении. Ясно, что такой «план» не отвечает требованиям цеха, плохо вооружает коллектив на борьбу за выполнение конкретных показателей.

Внутрицеховое планирование ни в одном цехе завода не ведется. Станочный парк механо-сборочного цеха, например, не имеет плана, хотя бы на пятидневку. В результате почти ежедневно приходится подыскивать работу на каждый станок. Бригады слесарей также работают без плана.

Руководство завода очень медленно разрешает вопросы плана. Вся работа цехов построена главным образом на штурмовщине.

Рабочий день на заводе еще как следует не уплотнен. Известно, например, что причалы у завода малы. Отдельные корабли приходится ремонтировать в другом месте. При этих условиях своевременная доставка рабочих имеет большое значение. Между тем из-за плохой работы автотранспорта рабочие теряют по часу и более рабочего времени.

Не мало растрчивается рабочего времени на поиски необходимых материалов. До сих пор в цехах нет нуж-

ного количества универсальных приспособлений, которые всегда нужны слесарю во время ремонта, как например, скоб для тисков, переходных втулок для сверления и т. д.

Некоторые рабочие места плохо оборудованы. Например, у разметочных плит нет своего освещения. Специальные приспособления и инструмент не изготавливаются заблаговременно. Это снижает производительность труда.

Бич в работе завода — брак. Достаточно сказать, что в июле 1939 г. брак выразился в сумме 15 тыс. руб. В течение года из-за брака испорчено около 20 т. материала. В основном брак происходит из-за того, что на заводе нет надлежащей подготовки производства и продуманности технологического процесса.

Например, в производство поступила партия донков. После отливки пробной донки нужно было устранить выявленные дефекты. Однако руководство литейного цеха распорядилось отливать всю партию сразу, в результате 20 штук донков было забраковано.

Другой пример. Завод получил крупный заказ на изготовление втулок. Работа не очень сложная. Однако вместо того, чтобы предварительно продумать технологический процесс обработки деталей, подготовить инструменты и приспособления, деталь пошла в обработку без всякой подготовки. В результате наделали много брака.

Этому способствовала также слабая работа технического отдела завода. Например, брак при обработке поршневых колец часто получается из-за того, что делается неправильный вырез замка. Технический отдел завода до сих пор не выпустил нормали на обработку поршневых колец. Нет также необходимых нормалей и на сборку узлов.

Брак получается и по вине отдела снабжения и контроля. Поступающий материал часто не имеет сертификата, поэтому трудно установить его качество. Иногда поступающий материал сваливается в одну кучу, отчего происходит путаница: вместо одной марки стали выдают другую. Особенно страдает от этого инструментальный цех, который больше всех потребляет качественные стали. Необходимо на заводе возможно скорее оборудовать химическую лабораторию, тогда качество материала можно будет определить безошибочно.

Скверно отражается на работе завода текучесть рабочей силы. Так, за 11 месяцев прошлого года было уволено за прогул 300 чел.

Основная причина текучести, заключается в том, что еще не созданы необходимые культурно-бытовые условия

для рабочих, служащих и инженерно-технических работников завода. Приказ руководства Главсевморпути о подготовке к зиме жилищ не был выполнен. Целый ряд мероприятий, намеченных в приказе по улучшению культурно-бытовых условий, также не выполнен.

Не изжита еще на заводе уравниловка в оплате труда. Например, труд инженера, работающего в аппарате завода, оплачивается выше, чем труд инженера, работающего непосредственно на производстве, в цехе. До сих пор не внедрена премиальная система оплаты труда инженерно-технического персонала.

В подготовке кораблей к навигации 1940 года, большое значение имеют технические грамотные составленные дефектные ведомости. Между тем, здесь наблюдаются большие провалы, которые приводят к срыву сроков ремонта.

Например, в начале ремонта зверобойного судна «Смольный» было известно, что завод должен обработать детали на станках, а сборку сделает сама команда судна. Впоследствии же завод вынужден был провести полный средний ремонт и срок ремонта «Смольного» увеличился на 2 месяца.

Готовя суда к навигации 1940 г., завод приступил к ремонту ледокольного парохода «Садко». По тем данным, которые получил завод, нужно было корпусные работы закончить к 20 ноября 1939 г. Когда же приступили к ремонту, то оказалось, что работы хватит до февраля 1940 г. Все это — результат несерьезного подхода к делу со стороны Арктического пароходства.

Калькуляционно-дефектные ведомости, в большинстве случаев, спускаются в цех после того, как ремонт объекта уже начался. Это мешает цеху заранее подготовиться и продумать технологический процесс ремонта.

Четкая работа завода во многом зависит от руководства со стороны Морского управления. Между тем Морское управление плохо помогает заводу. Например, программу на 1939 г. завод получил только в третьем квартале. Некоторые суда становились на ремонт с большим опозданием. Это мешало заранее проработать план и подготовиться к ремонту судов.

Морское управление должно позаботиться, чтобы завод получал дефектные ведомости за два-три месяца до начала ремонта судов. Это позволит заводу целый ряд крупных деталей и узлов заранее изготовить по чертежам, и тем самым сократить сроки ремонта.

Морскому управлению необходимо учесть все свои ошибки и помочь заводу своевременно провести ремонт судов перед навигацией 1940 г.



Партийная жизнь

Н. БУБНОВ

Комполит парохода
«Партизан Щетинкин»

В БОРЬБЕ ЗА ГРАФИК И ПЛАН ПЕРЕВОЗОК



В апреле прошлого года, когда Лена еще была скована льдом, команда парохода «Партизан Щетинкин» в упорном соревновании с другими коллективами закончила судоремонт на месяц раньше срока и с оценкой на «отлично».

В навигацию 1939 г. «Партизану Щетинкину» предстояло по плану сделать 26 миллионов тонно-километров. Нужно было своевременно доставить из Сангарских рудников уголь в Тикси для морских судов, перевезти по Лене десятки тысяч тонн различных грузов: лес, кирпич, тес, сельскохозяйственные машины, бензин, нефть, строительный материал и др.

Перед выходом в первый рейс команда парохода, обсудив приказ-задание и приняв вызов коллектива парохода «Первая Пятилетка» на социалистическое соревнование, наметила конкретные мероприятия для выполнения рейсового задания.

В пути и на стоянках велась борьба за экономию времени,—это было повседневной заботой команды парохода во всех рейсах. И почти всегда, благодаря применению стахановских методов работы, нам удавалось сэкономить немало времени. В Булуе, например, на выгрузку 600 тонн груза с 7 барж полагалось затратить 36 часов. Однако бригада грузчиков вместе с командой парохода разгрузила баржи за 17 часов.

Перед каждым рейсом команда парохода обсуждала на общем собрании рейсовое задание. Здесь же принимались социалистические обязательства по соревнованию между машинной и шалубной командами, которые соревновались в течение всей навигации.

В этом соревновании выросли люди. Если к началу навигации на пароходе было только 3 стахановца, то к концу навигации их стало уже 18. Для того, чтобы знать, как соревнующиеся товарищи выполняют свои обязательства,—установили ежедневный учет, для чего завели специальную тетрадь. По этой

**«Партизан
Щетинкин»
ведет караван
барж**

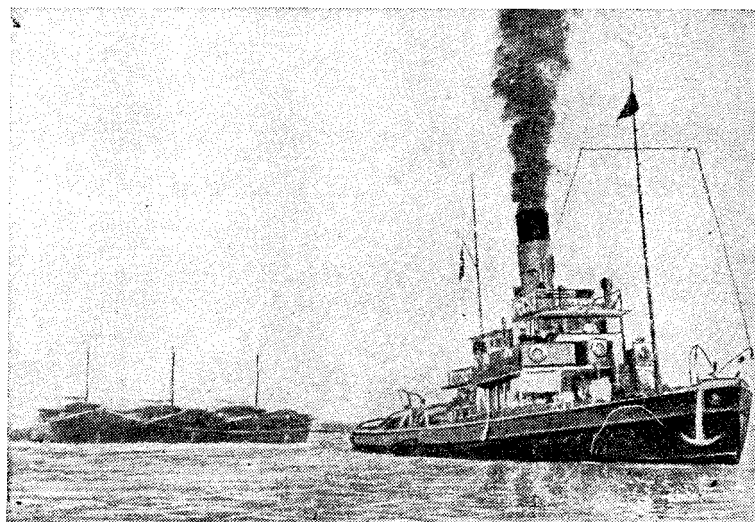


Фото Л. Корнеева

тетради была видна производительность труда каждого кочегара, машиниста, матроса. Итоги соцсоревнования подводились в конце каждого рейса.

В сентябре подошло время чистить котлы «Партизана Щетинкина». И в то же время надо было торопиться в рейс Якутск — Тикси, так как наступали холода. Чистка котлов обычно производится на стоянках и на это затрачивается 42 часа. Потеря двух суток ставила под угрозу этот рейс. По предложению старшего механика т. Зеленина решили промыть котлы в пути из Жиганска в Тикси.

Машинная команда расставила свои силы так, что одновременно с мытьем котлов производился текущий ремонт арматуры. Палубная команда выравнивала крен парохода, перетаскивая мешки с углем на противоположный борт. Уголь в мешках был предусмотрительно заготовлен еще при погрузке его в Натарах. Промывали котлы поочередно: на одном работали, а другой в это время промывали. Таким образом, когда «Партизан Щетинкин» подходил к порту Тикси, чистка котлов была закончена. Команда сэкономила двое суток драгоценного времени.

На судне воспитались и выросли замечательные кадры, на деле доказавшие свою преданность делу партии Ленина — Сталина.

Ученик лоцмана т. Николаев усердной работой над собой добился звания лоцмана. Матросы тт. Прокопьев, Куликов, Иванов, Кузин и многие другие, безупречно выполняя все поручаемые им работы, добились почетного звания стахановцев.

Перед выходом из Сангар был призван в ряды Красной Армии один кочегар. Заменить его другим кочегаром не представлялось возможным, — надо было срочно идти в рейс. Тогда кочегар т. Черкашин изъявил желание нести вахту один. И вот на протяжении всего рейса Сангары — Тикси т. Черкашин, заступая на вахту один, обслуживал два котла так, что давление пара никогда не сходило с марки.

Пример т. Черкашина вызвал стремление у кочегаров овладеть в совершенстве техникой своего дела, а также техникой машинного отделения. Для повышения уровня технических знаний среди машинной команды была организована техническая учеба. Кружком техминимума руководил лучший стахановец машинной команды, помощник механика т. Пашенин, награжденный значком «Почетный Полярник».

* * *

Значительно вырос, за период навигации, идейно-политический уровень команды парохода. Об этом говорит хотя бы тот факт, что в комсомольскую организацию вступило 9 человек.

Мы организовали изучение «Краткого курса истории ВКП(б)» и материалов XVIII съезда партии.

Из бесед с каждым товарищем в отдельности выяснилось, что многие желают изучать историю партии самостоятельно. После этого в оживленных товарищеских беседах разъяснили, как надо изучать «Краткий курс истории ВКП(б)», как надо работать с книгой и составлять конспект.

Всего было прочитано 7 лекций на разные темы по отдельным главам истории партии. Кроме того устраивались консультации с товарищами, у которых возникали вопросы по ходу изучения истории партии.

Все политмассовые мероприятия на судне строились в сочетании с выполнением производственных задач.

Каждый день среди экипажа судна и грузчиков на караване организовывались читки газет.

Когда мы шли с караваном в 16 барж, то сперва собирали людей с 8 барж, а затем переходили на другие. Для того, чтобы беседы проходили живее и интереснее, брали с собой географические карты и другие наглядные пособия.

Во время перерывов в погрузочно-разгрузочных работах, которые на некоторых стоянках проходили по 2—3 суток, у нас часто играл баян. Усевшись на видном месте, баянист Володя Кузьмин начинал играть популярные советские песни. Это было как бы условным сигналом к созыву рабочих на политбеседу. Когда люди собирались, мы приступали к чтке последних известий из радиобюллетеня и газет. Тут же обсуждались и наши производственные дела: о том, как лучше организовать погрузочно-разгрузочные работы, о сохранности груза и др.

Не малая роль в проведении политмассовых мероприятий принадлежала комсомольской организации. Своим личным примером комсомольцы вели за собой коллектив. Они являлись застрельщиками стахановского движения, лучшими общественниками.

В выполнении рейсовых заданий большую роль сыграла наша печать — стенная газета. В течение навигации комсомольцами было выпущено 7 номеров стенных газет, 2 фото-газеты и 2 юмористические газеты. Газета вызвала большой интерес у всего коллектива. Она остро критиковала недостатки нашей работы и наряду с этим показывала опыт лучших стахановцев, мобилизовывала внимание коллектива на решение конкретных производственных задач.

* * *

За время навигации на Лене «Партизан Щетинкин» совершил 14 рейсов, из них — два рейса сверх плана. Коллектив парохода выполнил навигационный план 1939 г. на 125%.

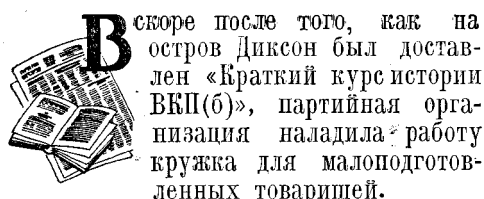
Руководство Главсевморпути отметило стахановскую работу коллектива парохода «Партизан Щетинкин», наградив его переходящим Красным Знаменем и денежной премией в сумме 5 000 руб.

В ответ на награду Главсевморпути команда «Партизана Щетинкина» обязалась высококачественно и досрочно закончить зимний судоремонт, в навигацию 1940 г. не иметь ни одной поломки, ни одной аварии, добиться еще более высоких показателей в борьбе за план и стахановской работой удерживать за собой первенство.

Т. КОЖЕМЯКИН

Пропагандист на острове Диксон

КРУЖОК ПО ИЗУЧЕНИЮ ИСТОРИИ ПАРТИИ НА ДИКСОНЕ



Вскоре после того, как на остров Диксон был доставлен «Краткий курс истории ВКП(б)», партийная организация наладила работу кружка для малоподготовленных товарищей.

В кружок записалось 10 человек: 1 член партии, 2 кандидата, 1 комсомолец и 6 беспартийных.

Прежде чем начать систематические занятия в кружке, я провел одно методическое занятие, на котором рассказывал о работе с книгой, о том, как надо конспектировать «Краткий курс истории ВКП(б)», произведения Ленина и Сталина. После этих бесед я дал слушателям три декады для самостоятельного ознакомления с учебником.

Я поставил себе целью привить участникам кружка навыки к самостоятельной работе, вовлечь их в активную товарищескую дискуссию на занятиях кружка.

Занятия нашего кружка начинались с того, что я сообщал, какие вопросы будут освещены на занятии, советовал, какие произведения Ленина, Сталина, консультационные статьи из газет и журналов следует прочесть слушателям для разработки очередной темы. Эта беседа служила заданием для самостоятельной подготовки. Самостоятельная работа слушателей над материалами обычно продолжалась 8—9 дней. После этого вновь собирался кружок, на котором в товарищеской дискуссии разби-

рались вопросы, которые были поставлены в вводном слове в соответствии с изучаемой главой краткого курса.

Как правило, перед началом беседы я вкратце сообщал, что предшествовало изучаемому периоду истории партии. Например, если беседа посвящена годам подъема рабочего движения (1912—1914 гг.), то я в своем выступлении показывал предпосылки этого подъема, работу партии в тот период. После этого уже приступали к основной теме и участники кружка в своих выступлениях рассказывали, как они представляют себе этот период в истории партии. Завязывалась оживленная беседа.

Слушая выступления членов кружка, я мысленно давал оценку их ответам. Если вопрос был освещен недостаточно, или обойдены некоторые детали, имеющие важное значение, я обращался к слушателям с наводящими вопросами. Когда все желающие заканчивали свои высказывания и все же некоторые детали оставались невыясненными, выступал сам.

Обобщение я делаю не всегда. Если один из членов кружка исчерпывающе освещает вопрос, я только даю оценку его выступлению, в которой отмечаю, что он осветил вопрос всесторонне. Когда же в выступлениях членов кружка вопрос освещался недостаточно, обязательно делал обобщение, а если были неточные высказывания, поправлял товарищей, указывая в чем состояла неточность.

На занятиях всегда стараюсь использовать наглядные пособия: диаграммы, карты и т. д. Желательно также организовывать просмотры историко-революционных кино-фильмов, ярко иллюстрирующих отдельные периоды истории партии. Наши кружковцы просмотрели кино-фильмы: «Ленин в октябре», «Год 19» и др.

На первых занятиях кружка часть слушателей стеснялась выступать. Беседа показывала, что они хорошо готовились к занятиям, составляли не плохие конспекты, но от выступлений уклонялись. Я решил побеседовать с каждым из этих товарищей отдельно, выяснить, почему они не выступают на занятиях кружка. Причины этого, как и следовало ожидать, оказались не серьезными, легко преодолимыми. Тов. Морозов, например, объяснил, что он никогда не выступал по таким серьезным вопросам, и не решается выступать, ему кажется, что он не сумеет толково рассказать то, что он знает. В товарищеской беседе я советовал выступать на кружке, не ожидая вызова пропагандиста, говорил, что не обязательно выступать с целым докладом, а хотя бы частично освещать отдельные вопросы. Эти советы дали свои результаты.

Тов. Морозов и другие постепенно преодолели робость и стали выступать с обстоятельными сообщениями по изучаемым вопросам.

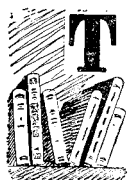
Наш кружок начал занятия с 1 октября 1938 г. За 9 месяцев было проведено 22 занятия. Из 10 членов кружка 2 стали самостоятельно работать над овладением марксистско-ленинской теорией. В кружок влилось 2 новых слушателя. К изучению отдельных глав мы подходили не одинаково. Например, работая над первыми тремя главами, в которых обширно освещены периоды истории партии, я не требовал от слушателей, чтобы все обязательно работали над первоисточниками. Первоисточники рекомендовал только наиболее подготовленным членам кружка. Главы, посвященные октябрьскому и послеоктябрьскому периодам истории партии, изучаем обязательно привлекая труды классиков марксизма-ленинизма.

Чтобы лучше организовать изучение истории партии, надо снабжать полярников вспомогательной литературой — консультациями, опубликованными в «Правде» и в других газетах и журналах. До сих пор у нас на Диксоне чувствуется острый недостаток вспомогательной литературы.

В. МАКЕЕВ

Комполит ледокола «Л. Каганович»

СУДОВАЯ БИБЛИОТЕКА



Теперь, когда масса партийных и непартийных большевиков приступила к самостоятельной работе над изучением «Краткого курса истории ВКП(б)», взялась за овладение основами марксизма-ленинизма, — исключительную роль должны играть библиотеки. Они должны помочь читателям в самостоятельной работе над книгой, способствовать, чтобы у читателя выработались привычки к систематическому чтению, руководить его чтением.

Как справлялась с этой задачей судовая библиотека ледокола «Л. Каганович»?

После постановления ЦК ВКП(б) «О постановке партийной пропаганды в связи с выпуском «Краткого курса истории ВКП(б)» значительно был пополнен книжный фонд судовой библиотеки. В ней в достаточном количестве появилась марксистско-ленинская литература: несколько экземпляров полного собрания сочинений В. И. Ленина, собрания сочинений К. Маркса и Ф. Энгельса, все вышедшие из печати работы

И. В. Сталина, значительное количество периодической и справочной литературы — «Большая Советская Энциклопедия», словари, карточки и другие пособия.

В библиотеке имеется также хороший подбор художественной литературы, — полное собрание сочинений Л. Толстого, А. Чехова, Романа Роллана, М. Горького, произведения советских писателей.

В нашей библиотеке насчитывается более 4 000 томов.

95 человек из судовой команды числятся читателями библиотеки. Особенно активные читатели — гг. Леонтьев, Плотников, Романов и другие. Эти товарищи, изучая «Краткий курс истории ВКП(б)», стали систематически прибегать к помощи библиотеки. Они советуются, какие произведения классиков марксизма следует прочесть при изучении той или иной главы краткого курса. Библиотека им помогает в этом, выдавая необходимые книги.

Особенно заметным был приток читателей, обратившихся за помощью в библиотеку, после того, как партийная организация начала систематически проводить товарищеские собеседования. После первого же собеседования на тему «Роль Ленина в борьбе за создание социал-демократической партии» многие товарищи, которые раньше были редкими посетителями библиотеки, стали активными ее читателями. Значительно повысился спрос на произведения Ленина, Сталина, Плеханова.

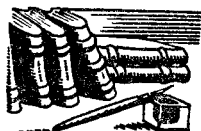
Многие, изучая историю партии, в качестве дополнительной литературы, читают художественные произведения. Судовой врач Ф. Леонтьев при изуче-

нии первой главы краткого курса прочел роман Чернышевского «Что делать?», ряд рассказов Салтыкова-Щедрина, «Кобзарь» Тараса Шевченко и другие произведения. Женщина-кочегар Таня, усердно работающая над повышением своего идейно-политического уровня, также читает и художественную литературу. Готовясь к изучению 3-й главы краткого курса, она прочла «Мать» М. Горького, «Цусиму» Новикова-Прибоя, рассказы Вересаева и другие произведения.

Кочегар-стахановец тов. Козелло систематически читает книги. За год он прочитал 75 книг. Старший механик стахановец т. Козин прочитал 48 книг, старший кочегар т. Попович — 65 книг. В формулярах читателей значатся произведения Пушкина, Толстого, Гоголя, Шевченко, Горького, Шолохова, А. Толстого, Серафимовича и других писателей.

Огромная тяга к знаниям, к культуре привела десятки людей в судовую библиотеку. На ледоколе «Л. Каганович» это обусловлено тем, что все члены экипажа во время арктического рейса систематически работали над повышением своего политического и культурного уровня, своей технической грамотности. 60 человек самостоятельно изучают историю партии, многие товарищи повышают свой технический уровень, готовятся поступить в техникумы.

Судовой библиотеке хорошо помогли пропагандисты. Они рекомендовали читателям книги и проверяли, как коммунисты и комсомольцы занимаются политическим самообразованием,





Люди Советской Арктики

Т. КАРАБАЕВА

ЖЕНЩИНЫ-ПОЛЯРНИЦЫ



В Карском море оживление. К проливу Вилькицкого, одному из самых трудных участков Северного морского пути, тянутся караваны судов. Ледоколы пользуются благоприятным расположением льдов, чтобы поскорее провести суда через этот пролив.

На помощь судам приходят полярные станции. Они круглые сутки несут научную вахту, следят за погодой, за движением льдов и передают судам свои прогнозы. Особенно напряженно в эти дни короткой арктической навигации работают радисты.

В окно радиорубки на острове Русском круглые сутки льется яркий дневной свет. Трудно определить — когда кончается день и наступает ночь. Да, в этом нет и нужды, — все равно спать некогда. При дневном свете легче переносить вынужденную бессонницу. Уже несколько суток почти не спит молодой радиотехник Тамара Иосифовна Козловская. Она несет бессменную вахту. Остров Русский расположен у самого подхода к проливу Вилькицкого и судам на этом трудном участке в любую минуту может понадобиться помощь его радиостанции. Тамара сидит надев наушники и чутко прислушивается к эфиру. Строго по графику она передает судам метеообводки, прогнозы и информации.

Тамара Козловская еще молодая полярница. В 1937 г. она впервые поехала в Арктику. До этого она работала мотористом на строительстве Дома Полярника и без отрыва от производства училась на курсах радиотехников. Окончив курсы, она сразу же поехала в Арктику на самостоятельную работу.

Волевая девушка, не боящаяся трудностей полярной жизни, Тамара быстро завоевала авторитет и уважение среди коллектива. Она успешно справляется на острове со всем сложным радиохозяйством.

За образцовую работу в навигацию 1939 г. по обслуживанию судов и ледоколов, Тамара Козловская получила две благодарности и премию.

Иван Дмитриевич Паланин в радиограмме писал ей:

«Радисту Козловской.

Отмечаю Вашу хорошую добросовестную работу, объявляю от имени Главсевморпути благодарность. Уверен, что в дальнейшем будете продолжать так же аккуратно и честно нести свою полярную вахту».

Тамара Козловская любит Арктику, она добровольно осталась на третью зимовку на острове Русском.

Тов. Козловская не единственная женщина-радистка на наших полярных станциях.

На радиоузле Амдермы лучший оператор судового стола радиотехник — Татьяна Ианурьевна Красавина. О ней, как об аккуратном, исполнительном работнике имеются прекрасные отзывы с ледоколов. Красавина активная общественница. Выбрав из местного ненецкого населения ученика, она готовит его на радиста.

В бухте Тикси работает радистом Любовь Федоровна Вымлерова. Она прекрасно освоила быстродействующую аппаратуру и выполняет план на 150—200%.

* * *

Какая бы ни была погода — дождь, ветер, пурга, научные работники полярных станций обязаны быть на посту: четыре раза в сутки они должны ходить на метеоплощадки, записывать показания приборов, работать в полярных обсерваториях, в актинометрических и магнитных павильонах и т. д. И здесь советские женщины не отстают от мужчин.

Над синоптической картой склонилась женщина. В ее волосах легкая ранняя седина. Лицо спокойное и серьезно. На груди орден Красной Звезды. Это — синоптик бухты Тикси Ольга Николаевна Комова. Стаж ее работы в Арктике и на Крайнем Севере 10 лет.

В 1930 г. она поехала на Чукотку педагогом в школу-интернат. В те годы педагоги встречали большое сопротивление со стороны кулаков и шаманов. Учить ребят приходилось в неопрятных чукотских ярангах, освещаемых еле мерцающими жирниками. Все трудности преодолевали учительницы на Крайнем Севере и упорно несли светоч знания и культуры в среду северных народов.

Два года проработала Комова на Чукотке. В 1933 г. она получила новую квалификацию — стала метеорологом. Север не только не пугал ее, но наоборот, тянул и привлекал. Комова поехала метеорологом в экспедицию на ледокольном пароходе «Челюскин». Два месяца жил на льдине коллектив челюскинцев после гибели корабля. В полярную ночь, когда льды торосились и разрывались коварными трещинами, научные работники экспедиции не прекращали на льдине своих работ.

За научную работу в челюскинской экспедиции Ольга Николаевна награждена орденом Красной Звезды.

В августе 1934 г. т. Комова была делегирована в Париж на международный женский антивоенный конгресс. Там она делала доклад о работе женщин в экспедиции на «Челюскине».

В 1935—36 гг. Ольга Николаевна работала метеорологом на полярной станции острова Белого.

Повысив свою квалификацию в 1939 г., т. Комова поехала синоптиком в бухту Тикси.

Другой научный работник Тикси — актинометристка-стахановка Екатерина Григорьевна Семенцова. Она так же, как и Комова, вначале была педагогом, преподавала в ФЗУ.

Семенцова систематически перевыполняет план научных работ и обработки материалов. В Арктическом институте представленный ею материал получил оценку «отлично». Семенцова осталась в Тикси на третий год.

На наших полярных станциях работает много женщин-метеорологов, аэрологов, синоптиков, актинометристок и т. п. Все они, помимо своей непосредственной работы, ведут общественную работу, помогают в хозяйстве, создают уютную и культурную обстановку на станциях.



**Радиотехник на острове Русском
Т. И. Козловская**



**Актинометристка в бухте Тикси
Е. Г. Семенцова**

* * *

В Арктике люди редко подвергаются инфекционным заболеваниям. Воздух там стерильно чист и если зараза не была завезена с Большой Земли, — ей там неохота взяться. Но и без инфекционных болезней врачу на полярных станциях, в портах и на судах находится много дела. Травмы, хирургические операции, отдельные желудочно-кишечные и другие заболевания, а главное профилактическая работа и помощь местному населению всегда заполняют рабочий день врача.

Любовь Романовна Чикова работает в Главсевморпути с 1933 г. Впервые она поехала на зимовку в качестве врача в Новый Порт. В 1935 г. уезжает на полярную станцию о. Четырехстолбового (Медвежий остров). Там у нее родилась дочь. После этой зимовки, проработав всего один год в резерве, Чикова снова уезжает в Арктику — на мыс Желания. Оттуда, не возвращаясь на материк, она переехала на Матшар.

Чикова — один из лучших врачей на полярных станциях. Помимо обслуживания своего коллектива, она постоянно вела работу среди местного населения; оказывая ему медицинскую помощь, прививая культурно-санитарные навыки и т. п.

С 1935 г. в Главсевморпути работает врачом Анастасия Георгиевна Умова. Она впервые поехала в Арктику, будучи уже пожилым человеком и опытным врачом с 26-летним стажем.

Анастасия Георгиевна проработала 2 года на острове Белом. Маленький коллектив станции не мог предоставить обширную медицинскую практику. Умова с увлечением принялась за работу среди кочующего ненецкого населения на Ямале.

На оленях переезжала она на материк и обслуживала медицинской помощью 15 юкочевий. Анастасия Георгиевна настолько завоевала себе авторитет среди ненцев, что они стали приезжать к ней за лекарствами на остров Белый.

В 1937 г. Умова вернулась с зимовки и 2 года повышала свою квалификацию в Институте усовершенствования врачей. В 1939 г. Анастасия Георгиевна уехала на остров Врангеля.

* * *

Самолеты полярной авиации давно завоевали себе известность не только в нашей стране, но и за ее рубежами. Полеты на ледовую разведку в сложных метеорологических условиях; линейная работа, при которой приходится летать сотни и тысячи километров над безлюдной тайгой и тундрой; дальние беспосадочные перелеты; сложнейшие воздушные экспедиции, увенчавшиеся завоеванием Северного полюса — все это записано в актив полярной авиации. Среди полярных летчиков есть много Героев Советского Союза, много орденоносцев, известных всей стране.

В 1938 г. первые женщины окончили школу летчиков Главсевморпути.

...Самолет летит над льдами Чукотского моря. Молодой пилот — Зина Юнкерова внимательно вглядывается в поверхность льдов, стараясь определить с воздуха его возраст, балльность и отыскать среди мощных стороженых полей широкие трещины и разводья, чтобы указать наиболее легкий путь кораблям...

...Морская машина совершала сложный перелет над озерной тундрой. Моторы работали прекрасно и полет проходил в спокойной обстановке. Вдруг оба мотора резко уменьшили мощность. Из моторной gondолы вырывались языки пламени. Командир самолета т. Каминский блестяще посадил гидросамолет на землю. Через несколько минут пожар был ликвидирован.

Экипаж самолета, среди которого был второй пилот Зина Юнкерова, оказавшись в безлюдной тундре, не растерялся, не приуныл. Выяснив, что самолет в порядке, а моторы можно починить при помощи имеющихся запасных частей, экипаж энергично принялся за ремонт, стали подыскивать подходящую площадку для взлета.

Трудности бивуачной жизни не смущали комсомолку-пилота. И во время пожара и здесь в тундре она вела себя мужественно, спокойно, и ни в одной работе не отставала от мужчин.

Вскоре гидросамолет был поднят в воздух с тундры Героем Советского Союза И. П. Мазуруком.

З. Г. Юнкерова на Чукотке считалась одним из лучших пилотов. Недавно она переведена на Игарскую авиалинию, где летает на самолетах «У-2» и «Р-5».

Пилотом в Москве работает комсомолка Е. А. Гиселева, получившая отличную отметку за проведенную тренировку и неоднократно премированная.

* * *

По тундре Таймырского полуострова кочуют небольшие группы наиболее отсталых северных народностей — нганасанов. Перекочевывая с места на место, они охотятся на диких оленей, занимаются рыбной ловлей.

3 года проработала на Таймыре комсомолка Амалия Хазанович. Около года кочевала она вместе с группой нганасанов, перевозя с места на место свой красный чум. С большим умением и настойчивостью Хазанович завоевывала авторитет и постепенно прививала культурные навыки кочующему населению. Она обучала грамоте, лечила несложные заболевания, приучала людей умываться, стирать белье, мыть посуду и т. д. Все это надо было делать осторожно, не оскорбляя их верований и предрассудков, а постепенно их разбивая и опровергая.



**Бригадир женской бригады плотников на Пеледуйской судовой верфи
Е. В. Искова**



Врач Л. Р. Чикова, зимовавшая в течение ряда лет на различных полярных станциях

Умением охотиться, управлять лодкой и другими чисто «мужскими» работами Хазанович завоевала авторитет даже среди мужчин-нганасанов, многие из которых на «баб» смотрят как на людей с «коротким умом». Они с ней советовались в серьезных хозяйственных вопросах, с интересом слушали ее рассказы о мироздании, о физических явлениях. Влияние ее к концу кочевания настолько возросло, что ей удалось организовать первое промыслово-охотничье товарищество среди нганасанов.

* * *

На заводах, на фабриках советские женщины осваивают сложные станки и машины, овладевают тяжелыми «мужскими» специальностями. Женщины — сталевары, женщины — кузнецы, котельщики, шахтеры и т. д. доказывают, что советской женщине в ее достижениях и продвижениях вперед нет пределов.

На предприятиях Главсевморпути женщины также не отстают от мужчин.

На строительстве судоремонтного завода в Мурманске одна из лучших стахановок — штукатур Ольга Димова. Она умело подготавливает свое рабочее место и добивается высоких показателей выполнения плана.

В деревообделочном цехе 16 женщин. Многие из них работают на станках, обслуживают циркулярную и ленточную пилы. Т.т. Никитина, Рыжкова, Попова и Милькова работают опилкобрашинами, выполняя нормы на 140%.

Женщины с успехом заменяют мужчин и на доках.

Молотобоец Смыкова прекрасно овладела этой трудной специальностью и нередко заменяет кузнеца.

Жены рабочих Мурманского завода с энтузиазмом откликнулись на призыв главы Советского правительства товарища Молотова помочь Красной Армии стахановским трудом. Они пошли на производство, чтобы помочь заводу сократить сроки ремонта судов.

На Пеледуйской судовой верфи многие считали, что строить баржи не женское дело. Но это мнение опровергла т. Исакова. Она поступила на верфь в судостроительный цех. Вначале Исакова работала строгалем, но потом стала осваивать и более сложные специальности.

Ее примеру последовало еще 10 девушек. Вскоре т. Исакова организовала женскую бригаду, которая работала сперва по настилу днища, затем по настилу налубы и на других участках. Качество работы женской бригады всегда получало высокую оценку, а нормы выработки регулярно перевыполнялись. Бригадир женской бригады заранее продумывает производственный процесс, умело расставляет рабочую силу своей бригады и благодаря этому добивается высоких показателей. За стахановскую работу т. Исакова неоднократно была премирована. Тов. Исакова не забывает и о повышении своего культурного уровня, — она уже 4 года учится в вечерней комсомольской школе.

* * *

На судах арктического флота нет еще женщин-капитанов, женщин-штурманов, хотя в торговом флоте на этих должностях женщины уже работают. На наших судах в арктические рейсы женщины идут в качестве врачей, научных работников, бухгалтеров, буфетчиц и т. д.

Более 20 лет плавает на кораблях буфетчица ледокола «И. Сталин» Марфа Митрофановна Павлова. В кают-компании флагмана арктического флота всегда идеальная чистота и порядок. Никто не решится бросить на пол окурок или стряхнуть пепел на пушистый ковер, — нарушителя порядка сейчас же пристыдят бы громкий толос полновластной хозяйки кают-компании — Марфы



Синоптик в бухте Тикси О. Н. Комова.

Фото В. Фроленко



Бухта Тикси. Применение электрического утюга

Фото В. Фроленко

Митрофановны. Все моряки флагамена любят и уважают свою буфетчицу. Во время героического рейса ледокола, шедшего в полярную ночь на помощь к «Седову», М. М. Павлова была членом участковой избирательной комиссии по выборам в местные советы. Рано утром 24 декабря она вымыла в кают-компании полы, вытряхнула ковры, прибралась и все приготовила для прихода избирателей. С 6 часов утра она уже стояла у избирательной урны и села отдохнуть только, когда последний бюллетень был опущен в урну.

За образцовое выполнение правительственного задания, за доблесть и мужество, проявленные во время вывода ледокольного парохода «Г. Седов» из льдов Арктики, правительство наградило орденами экипаж ледокола «И. Сталин». Среди награжденных орденом Трудового Красного Знамени — буфетчица Марфа Митрофановна Павлова.

* * *

Несколько лет в Гидрографический институт Главсевморпути совсем не принимали женщин. В этом году из 370 студентов — уже 77 женщин.

В Гидрографическом техникуме в Ленинграде из принятых в 1939 году 95 чел. — 30 женщин.

В Морском техникуме в Мурманске учится 5 женщин. Одна из них — т. Харзамова, — на судоводительском отделении, т. Крайниченко — на судомеханическом и 3 остальных на технологическом отделении.

Летом 1939 г. девушки вместе с другими студентами успешно прошли практику, пробыв в плавании 5 месяцев.

Студентки Гидрографического института и обоих техникумов, окончив учебные заведения, докажут, что и в арктических морях советские женщины смогут работать наравне с мужчинами — будучи гидрографами, судоводителями, машинистами.



Бухта Тикси. Гидрометеоролог К. Г. Толстых с сыном Фейей, родившимся в Арктике.

Фото В. Фроленко

На предприятиях Главсевморпути, в портах и на полярных станциях, с каждым годом улучшаются бытовые условия. Строятся новые уютно обставленные дома, развиваются подсобные хозяйства: теплицы, парники, огороды, молочные хозяйства. Мощные ветродвигатели дают дешевую электроэнергию, которой с избытком хватает не только на хозяйственные нужды, но и на бытовые. Многие полярники уже пользуются электрическими утюгами, чайниками, плитками.

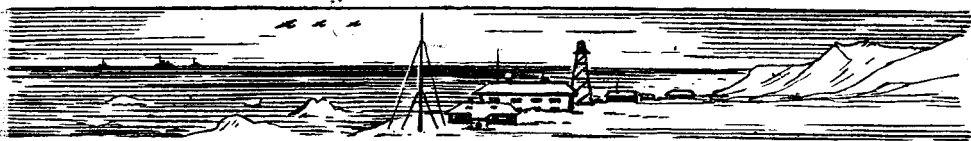
Все эти условия говорят о том, что советские полярники могут не бояться ехать на Север даже с детьми. Юные полярники будут обеспечены там молочным питанием, свежими овощами, специальными витаминизированными продуктами, а недостаток в солнечном освещении во время полярной ночи восполнит им облучение кварцем и солюксом в полярных амбулаториях.

За последние годы на многих станциях уже зимовали дети. Ванночки, санки и игрушки этих юных полярников придают особенно уютный и обжитой вид далеким заполярным форпостам. Некоторые из ребят даже родились на островах Ледовитого океана или на его суровом побережье.

Супруги Харитонович поехали с грудным ребенком на отдаленную и малочисленную полярную станцию — остров Домашний. Три взрослых человека и один ребенок составляли все население этого острова. В 1939 г. суда не смогли подойти к этому труднодоступному острову, чтобы произвести смену или забросить продовольствия. Туда хотели направить самолеты, но отважные полярники радиовали, что в этом нет надобности. Они здоровы и согласились остаться здесь на третью зиму. Только в марте 1940 г. пилот Черевичный привез им смену, а их самих вывез на материк.

Дети в Арктике пользуются таким же вниманием и заботой, как и во всех уголках Советского Союза.

Советские женщины, пользуясь одинаковыми правами с мужчинами, работают наравне с ними во всех областях нашего хозяйства и науки, во всех географических точках нашего Союза.



Жизнь полярных станций

М. ХАРИТОНОВА¹

ОСТРОВ РУССКИЙ



С каждым годом растет в Арктике сеть полярных станций. Их научная работа помогает судам перейти от экспедиционных плаваний к нормальной коммерческой эксплуатации Северного морского пути.

В 1934 г. попытались открыть полярную станцию на острове Русском. Но эта попытка не увенчалась успехом. Тяжелая ледовая обстановка у острова помешала подойти к нему судну. Но первая неудача не остановила настойчивых советских полярников. На следующий год, 6 августа, на пустынном и диком острове был поднят алый флаг страны социализма.

Умелое и энергичное руководство начальника станции т. Попова, энтузиазм и дружная работа коллектива первых полярников и строительных рабочих помогли закончить строительство станции в срок. За короткий период на острове были построены дом, склад, баня, собачник, поднялись вверх радиомачты с красными вымпелами.

¹ Тов. Харитонова работала гидрометеорологом на острове Русском в смену 1937—39 г.

Последнее судно со строительными рабочими ушло с острова. Наступала полярная ночь. Часто дул сильный ветер, кружила метель, но горсточка смелых советских полярников продолжала начатое дело. Закалывали отделку жилого дома, монтировали аппаратуру в радиорубке, в механической, оборудовали научные кабинеты, метеоплощадку и т. п. Метеоролог, гидролог, геодезист, радиотехник, механик, соревнуясь и помогая друг другу, стремились как можно скорее, закончить подготовительную работу и приступить к систематической, планомерной эксплуатации станции.

Вскоре все трудности были преодолены и первая метеосводка и рапорт о выполнении задания были переданы по радио на Большую Землю.

Полярная станция на острове Русском имеет большое научное и хозяйственное значение. Остров расположен на одном из труднопроходимых участков Северного морского пути, недалеко от входа в пролив Вилькицкого со стороны Карского моря. Изучая условия погоды, образование льда, дрейф его и состояние моря на этом трудном участке, полярники острова Русского по-

могут осваивать Северный морской путь. Метеорологическая станция острова способствует более точному составлению прогнозов погоды в этом районе.

Во время навигации станция обслуживает суда и самолеты. При всех полетах в центральной и северо-восточной части Карского моря всегда запрашивают сведения о состоянии погоды в районе острова Русского. Все проходящие суда с востока на запад и с запада на восток пользуются пеленгами, ледовыми сводками и свето-маяком станции.

Судам удобнее проходить севернее острова Русского, так как этот путь отличается большими глубинами и отсутствием банок. Суда там могут идти при любой видимости, проверяя свой курс по радиостанции острова Русского. Радиопеленгами Русского суда пользуются даже проходя южными проливами архипелага Норденшельда.

За годы существования этой полярной станции ею проделана большая научная работа. Там систематически велись наблюдения за всеми метеорологическими элементами, за состоянием льда, состоянием моря, приливо-отливными течениями, соленостью и температурой морской воды, за толщиной льда и снегового покрова. В первый год произведены промеры глубин в районе острова, проведено несколько гидрологических станций, сделан гидрологический разрез по маршруту остров Русский — устье Таймыры. Произведена геодезическая съемка острова, установлены астрономические знаки.

На полярной станции острова Русского для полярников обеспечены нормальные условия работы и жизни. В большом жилом доме расположено 10 комнат: радио-рубка, метеокomната, механическая, пять жилых комнат, просторная кают-компания и кухня. В кают-компании стоят два шкафа, обеденный стол с белой скатертью, письменный стол, полки с книгами. На стенах висят портреты вождей. У окон с тюлевыми занавесками стоят живые цветы. В углу стоит патефон, радио, висят гитара, две мандолины, две ба-

лалайки. В кают-компании, в жилых и служебных комнатах всегда чисто и уютно.

В 1937 г. на смену первым полярникам острова Русского приехали: механик Архипов, он же старший по зимовке, старший радиотехник Болвин, радиотехник Бозловская, старший гидрометеоролог Васильев, гидрометеоролог Харитонов, каюр Ариночкин. Подбор людей оказался удачным, коллектив был дружным, бодрым, жизнерадостным. Каждый честно и добросовестно относился к своему делу, внимательно и чутко к своим товарищам.

Новая смена много потрудились; чтобы создать образцовый порядок на станции. Все комнаты были оклеены обоями, побелены потолки, печки, покрашены окна и двери. Сшили скатерти, занавески, портьеры.

Смена 1937 г. привезла с собой пальму и фикус. Еще в пути было много разговоров о том, сколько могут прожить эти цветы и перенесут ли они полярную ночь. Но результаты превзошли все наши ожидания: цветы перенесли уже две полярных ночи и не погибли. Особенно хорошо растет пальма, от нее уже отадили молодой побег — «чисто полярный».

Полярники заново и более рационально переоборудовали служебные комнаты.

В метеокomнате, кроме того, оборудовали фотолабораторию. Для фотографии имеется все необходимое: четыре аппарата 9×12 , один аппарат «Турист» 6×9 , лейка ФЭД, пластинки, пленки, химикалии.

Старший радиотехник Геннадий Иванович Болвин заочно переоборудовал радио-рубку. Он начертил схемы и настойчиво стал осуществлять задуманное. Работа была очень большая, так как многие детали приходилось делать на месте. Болвин заинтересовал и привлек к работе весь коллектив. Целыми днями из радио-рубki слышался визг пилы, стук молотков, скрип дрели и т. д.

Через несколько месяцев радио-рубка изменилась до неузнаваемости. Все было сделано солидно и надолго. На рабочем столе в один ряд стоят три при-



Карта архипелага Норденшельда и острова Русского

емника, удобно расположены ключи, колодка перехода на другие волны, рубильник включения. Все сделано с таким расчетом, чтобы меньше затрачивалось времени на бесполезные движения, чтобы все было под руками.

Геннадий Иванович — человек изобретательный, с любовью относящийся к делу. На станции он был мастером на все руки: помогал в механической, в аккумуляторной, на метеоплощадке. Он сделал трубопровод для подачи керосина в помещение, ремонтировал нарты, сделал люстру для кают-компании и т. д.

Территория станции и склады приведены в образцовый порядок. Много было сделано различных мелких хозяйственных работ: окрашены шлюпки, пожарный инвентарь, сделаны новые летние будки для собак и т. д.

Образцовый порядок на полярной станции острова Русского неоднократно отмечался посторонними людьми, которым приходилось бывать на станции.

Научная работа станции получила

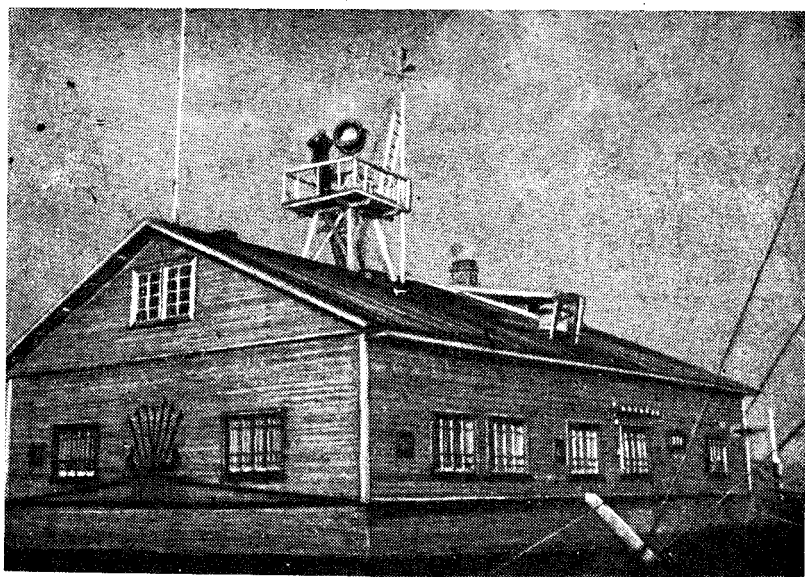
положительную оценку. Радиостанция не имела ни одного срыва связи, образцово обслуживая во время навигации суда и самолеты.

Всякие неполадки быстро ликвидировались, так как в этих случаях весь коллектив работал не покладая рук.

Однажды сломался вал единственной динамомашины. Мы боялись, что наша радиостанция вынуждена будет замолчать. Но этого не случилось. Два дня и две ночи весь коллектив работал в механической. Обе части вала соединили болтом, сделали новое, более мягкое (на резиновых трубках) соединение динамомашины с маховиком двигателя и таким образом авария была ликвидирована.

Помимо производственной работы, каждый член коллектива выполнял хозяйственные дела. Особенно много хлопот было с выпечкой хлеба и приготовлением обеда. Заниматься этим делом почти всем приходилось впервые. Разумеется не обходилось без курьез-

**Жилой дом
на острове
Русском**



зов. Труднее всего было определить — испекся ли хлеб. Обычно, к тому времени, когда нужно было вынимать хлеб из печки, все собирались на кухню и каждый по-своему начинал определять: кто по весу, кто по тому, как хлеб подпрыгивает на руке, кто прокалывал лучинкой.

Обед готовили по очереди и дежурный назначался на шестидневку. Нужно было составить разнообразное меню на все дежурство. Никому не хотелось ударить в прызь лицом и каждый изощрялся и выдумывал «необыкновенные» блюда. За очень редким исключением, обеды получались великолепные.

Праздничное меню составляли и выполняли коллективно. Каждый брался приготовить определенное блюдо и на кухне перед праздником собиралось так много поваров, что стоял оживленный гул.

Баню приходилось топить тоже по очереди. Баня на острове Русском хорошая, только очень большая, поэтому ее нужно топить два дня. В такой бане может одновременно мыться человек 15, а штат станции всего 5—6 человек.

После отхода судна, которое привозило грузы на станцию, хозяйственной работы еще прибавлялось. Большею ча-

стью грузы выгружались за 2 км от станции, так как непосредственно к ней суда не всегда могут подходить, из-за ледовой обстановки. Все эти грузы нужно было подвезти, распаковать и уложить в склад. Перевозка грузов производилась на собаках. Все операции с грузом мы старались закончить до наступления полярной ночи.

В свободное время полярники занимались охотой, музыкой, читали книги, играли в шахматы. Охотой увлекались все. На острове можно промысловить песца, белого медведя, морских зайцев, нерп, белух, птиц. За один год зимовщики поймали 37 песцов и убили 6 медведей. Медведей обычно убивали только близко у станции. Стоило кому-либо заметить медведя, как вся станция была уже на ногах. Все хватали винтовки, выпускали собак и охота начиналась.

На станции хорошая библиотека, в которой много политической, научнотехнической и художественной литературы, — всего около 2 тыс. книг. Весь наш коллектив много читал и оживленно обменивался мнениями о прочитанном.

В марте 1938 г. на Диксон прилетел полярный летчик В. М. Махоткин. На каждой зимовке его ждали с нетерпением. Выполняя большое и ответствен-

ное задание, Махоткин не забыл и горстку людей на острове Русском.

Из Красноярска летели молнии о том, что там тает аэродром, нужно было спешить, и все же 1 апреля мы получили радиogramму с борта самолета: «приготовьте почту, сижу 10 минут. Махоткин». Сколько радостного волнения и благодарности вызвали эти простые слова! Мы развели костер и бе смотря на 35° мороза стояли на аэродроме и ждали самолет. Вот он показался, — маленькая черная точка, а через несколько минут мы уже жмем руки дорогим гостям. Но 10 минут проходят очень быстро, приветствия и прощание переплетаются воедино. Самолет уже делает прощальный крут, затем скрывается из глаз, а мы все стоим и смотрим ему вслед.

Вернувшись домой разобрали письма и разошлись по своим комнатам. За обедом радостное оживление. Каждый делится известиями от родных и близких с Большой Земли. В письме к одному товарищу описывалась поездка на Кавказ, на фотографиях — отдыхающие на фоне гор и богатой растительности.

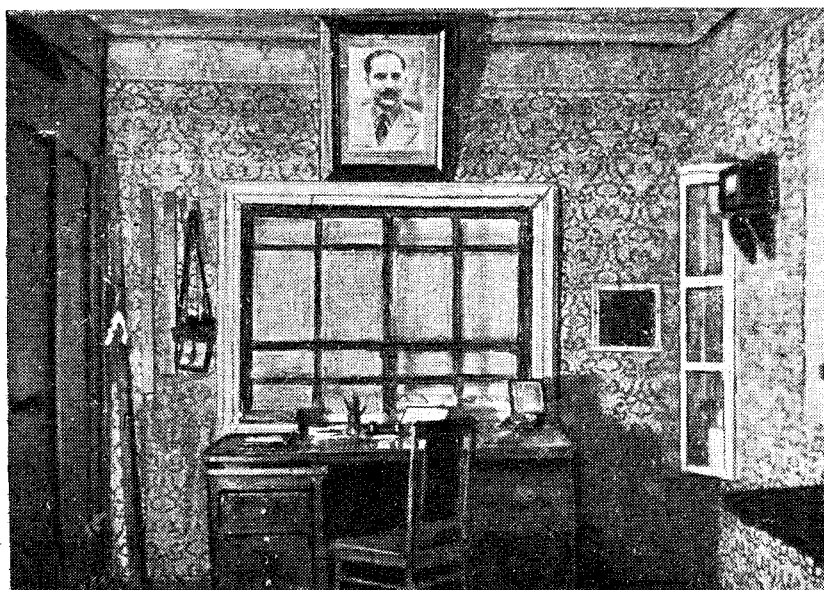
Невольно мы сравнивали природу на острове Русском с кавказской. Соперничать они, конечно, не могут, но и северная природа хороша своим своеобразием.

Растительность острова бедная. Растет мох, полярный мак, фиалки. Мох высотой в 2—3 см растет отдельными полянами. Они чередуются с проплешинами голой земли. Полярный мак и фиалки тоже карликовые, не выше 10 см. Они появляются, как только растает снег, и погибают с первым морозом.

Земля бывает свободна от снега всего 2—2½ месяца. Во второй половине июня снег начинает таять, а в сентябре земля вновь покрывается белой пеленой.

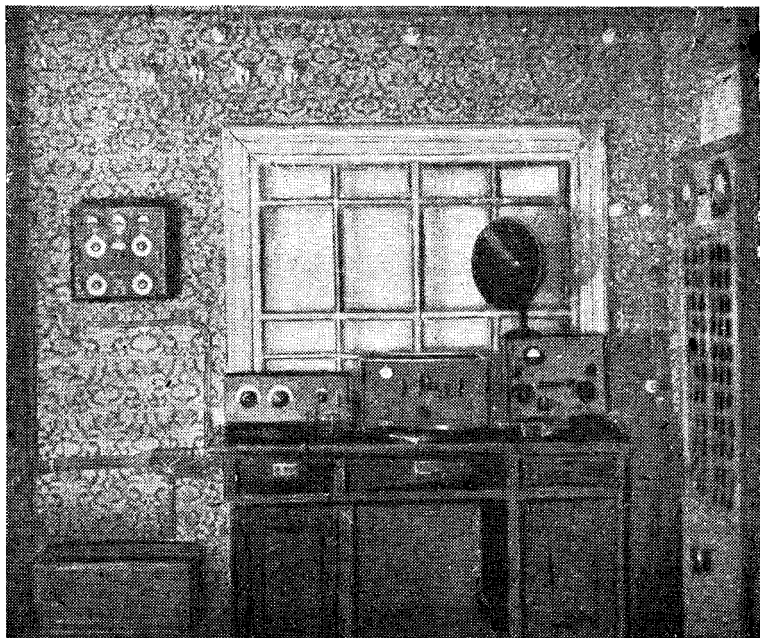
Остров низкий, равнинный. Высота его над уровнем моря 6—9 м, а в наивысшей точке 25 м.

Нагромождения льда в море очень красивы. Торосы, ропки в яркий солнечный день отливают десятками различных оттенков. Все это создает фантастическую картину.



Метеокomната на острове Русском

**Радиорубка
на острове
Русском**



Животный мир острова значительно богаче растительного и меняется в течение года. Крутлый год можно встретить здесь белого медведя, неса, леминага. Редкими гостями, и только зимой, являются полярный волк и олень. К постоянным обитателям моря можно отнести неры, морских зайцев, рачков, медуз, сайку. Летом, если вокруг острова бывает чистая вода, проходят стада белух.

С конца апреля — начала мая прилетают птицы, а позднее появляются и насекомые (водяные блохи и комары). Первый вестник весны — цуночка. Затем прилетают белые чайки бургомистры, буревестники, чистики, гуси, утки, кулики, лорики. Почти все эти птицы устраивают на острове гнезда и выводят птенцов. Большинство из них гнездятся в одиночку, только белые чайки собираются маленькими базарами по 60—100 штук.

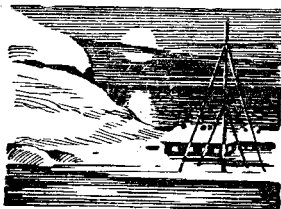
К концу лета птицы с выросшим и

окрепшим молодым улетают на юг. Последними улетают белые чайки.

Надвигается мрак полярной ночи. Но жизнь на станции попрежнему бьет ключом. Ни темнота, ни завывание ветра, ни холода, не могут сломить энтузиазма советских полярников. Успехи в их работе придают им новые запасы бодрости. Северный морской путь уже превращается в нормально действующую водную магистраль. Советские ледоколы и суда бороздят ранее недоступные северные воды. Советские люди несут культуру, знания и материальные блага на далекие северные окраины.

Советские полярники неутомимы и не останавливаются на достигнутом. Огромные богатства севера будут использованы полностью.

Смелая, дружная, крепкая семья советских полярников всегда готова выполнить любое задание партии и правительства.





Торговля и промысел на Крайнем Севере

А. САВИНСКИЙ

АНАДЫРСКАЯ ТОРГОВО-ПУШНО-ЗАГОТОВИТЕЛЬНАЯ ФАКТОРИЯ

 **Н**а Чукотку, в поселок Анадырь, я приехал в сентябре 1937 г., чтобы работать здесь охотоведом. Но в Анадыре меня сразу же назначили заведующим торгово-пушно-заготовительной факторией. Она включала в себя большое хозяйство: заготовительные пункты, склады, развозторг, пушнину, товары, транспорт. У меня невольно возникло сомнение — справлюсь ли я с этой работой? Но долго раздумывать было некогда, надо приниматься за работу. Нужно было сейчас же провести контрактацию охотников и заключить с ними договора. Эта задача оказалась не из легких.

В первый день контрактации пришло 40 охотников-чукчей. Я с ними встретился впервые и не знал, кто из них является передовым или отстающим, где они живут и т. д. Как же выдавать денежные ссуды охотникам, когда ни у кого из них нет никаких документов: ни паспорта, ни удостоверения личности. Нельзя даже узнать их точного адреса, хотя они и сообщали, что живут на первой сопке, на Нерпичьей косе, на реке Туманской и т. д. Вот и определяй, — которая из 1 000 сопкок — близлежащая. Нерпичья коса тянется на несколько десятков километров, а

река Туманская на сотни километров и где именно живет охотник — установить очень трудно.

Тогда я обратился за помощью в райком комсомола. Мне дали двух переводчиков-комсомольцев т.т. Анкакемена и Дьячкова. Они-то и помогли мне узнать каждого охотника, выяснить маршруты их кочевок.

В первые же дни я выучил несколько чукотских слов. Спрашивая охотников, сколько шкурок и какого зверя они могут сдать, я уже обращался к ним на чукотском языке.

В течение пятидневки я досрочно и с перевыполнением плана провел контрактацию, лично познакомился с каждым охотником, немного овладел чукотским языком. Заключая с охотниками договора, я каждого спрашивал, в каких он нуждается товарах, и записывал, что привезти к месту его промысла. Так были учтены нужды местного населения.

За последние годы на Чукотке произошли большие перемены. Резко повысился хозяйственный и культурный уровень населения. Например, если раньше местные жители ходили в самодельной меховой одежде, то сейчас они охотно покупают модельную обувь, европейские костюмы, цветные платки, дамские наряды, рубашки с замком



Ярмарка в Анадыре

Фото В. Остроученко

«молния» и т. д. Резко повысился спрос на швейные машины, патефоны, компасы, бинокли, изящные курительные трубки, ножи с чехлами и т. д.

Чтобы удовлетворить спрос чукотских охотников, нужно было создать охотничий магазин. Начинать надо было с кадров, знать, кому можно доверить это ответственное и почетное дело. Плохой работник мог скомпрометировать всю работу магазина. Я ближе познакомился с работниками торгового заготовительного аппарата, добился четкого распределения обязанностей. После этого мне было легче руководить всем аппаратом фактории и отобрать нужных людей.

Вместе с заведующим охотничьим магазином т. Барабановым мы отремонтировали магазин, «выкроили» помещение для охотничьей чайной, которую надо было открыть к годовщине Октябрьской революции.

Полки магазина были заполнены ружьями, — тульскими двухстволками и ижевскими переломками, разными сортами табака и чая. В магазине охотники могли купить национальную одежду и охотничьи палатки местного колхозного производства, мануфактуру с московских, орехово-зубовских и иваново-вознесенских фабрик, тульские при-

мусы, ленинградские и коломенские патефоны, швейные машины и упряжь, консервы и печенье, сухари, конфеты и т. д.

После открытия магазина мы приступили к оборудованию чайной. У нас не было столов, стульев, посуды, плиты. Начались уже холода, а для плиты не было ни глины, ни песка. Помог нам колхозник Анадырского колхоза Петр Воротников. Он привез глины, кирпич, песок. Табуретки пришлось делать из ящиков, столы — из материалов, оставшихся при переоборудовании магазина. Таким образом мы сами изготовили все оборудование чайной.

Уборщицу магазина т. Асанову выдвинули на должность заведующей чайной и поручили ей подобрать чайную посуду, скатерти, полотенца и т. п. Все это можно было достать в охотничьем магазине.

Чайную оклеили красивыми обоями, повесили портреты вождей. Красочные плакаты наглядно разъясняли, как добывать зверя, как снимать шкуру и обезжиривать ее. Столики с чистыми скатертями и ярко начищенный медный чайник на плите — радовали глаз. На прилавке — витрина с бутер-

бродами, конфетами, маслом, паширо-сами.

Так была организована охотничья чайная, которая играет большую роль в условиях Чукотки. Охотник, приезжая из тундры, очень нуждается в отдыхе в теплом помещении. Налившись чаю и отогревшись, он может спокойно взяться за свои очередные дела.

Перед началом охоты мы собрали всех охотников, рассказали им о значении пушного промысла, о выполнении плана, о необходимости завозить подкормку для песцов (квашеную рыбу), о лучшем ремонте охотничьих избушек. Мы напомнили им также о сроках охоты, о наилучших методах лова зверя.

Из рассказов охотников выяснилось, что на Чукотке капканы с приманками расставляются на расстоянии от 1 до 3 км. друг от друга и не соединяются рыбьей стружкой. В безветренную погоду зверь не слышит запаха приманки и часто проходит в интервале между приманками и не попадает в капкан. А когда эти приманки будут между собой соединены строгониной проквашенной рыбы, зверь, поедая ее на пути, побежит к основной приманке, где стоит капкан. При таком промысле зверь, попавший в зону приманок, обязательно попадет в капкан.

На собрании были затронуты и другие насущные вопросы пушного промысла, например, — как надо более рационально расходовать приманку. Выяснилось, что, раскладывая приманку только с одной стороны подхода зверя, больше гарантии, что зверь не сможет съесть ее, не попав в капкан. При таком методе лова зверя сокращается и количество необходимых капканов, т. к. ставятся один-два капкана со стороны подхода, вместо 5—7.

С большим интересом отнеслись охотники к вопросам организации труда. Мы привели ряд примеров образцовой охоты работников и, наряду с этим, рассказали об отстающих. Некоторые охотники неаккуратно и несвоевременно осматривают капканы. В таких случаях у попавшего в капкан

песца половину тушки может съесть горноста́й, а попавшую в капкан лисицу — съедает росомаха.

На этом же собрании план пушно-заготовок был доведен до каждой бригады, до каждого охотника.

Беседа о социалистическом соревновании мобилизовала охотников на борьбу за выполнение плана. Впоследствии результаты социалистических договоров освещались в окружной газете «Советская Чукотка».

Каких же результатов добились охотники?

План IV квартала 1938 г. по заготовке пушнины был перевыполнен. По пушнине в целом план выполнен на 113,5%, по песцу на 200%, по оленьему кожсырью — на 164,8%. Общий план по пушмехкожсырью выполнен на 128,3%, Анадырская фактория по пушным заготовкам заняла второе место по Чукотскому округу.

Многие охотники добились высоких стахановских показателей. Некоторые колхозники выполнили годовой план за один IV квартал: чукча Тенеймит на 198%, эскимос Наненвак — на 160%, эскимос Макуник — на 130%, чукча Ратувье — на 150%, чукча Эунто — на 120%.

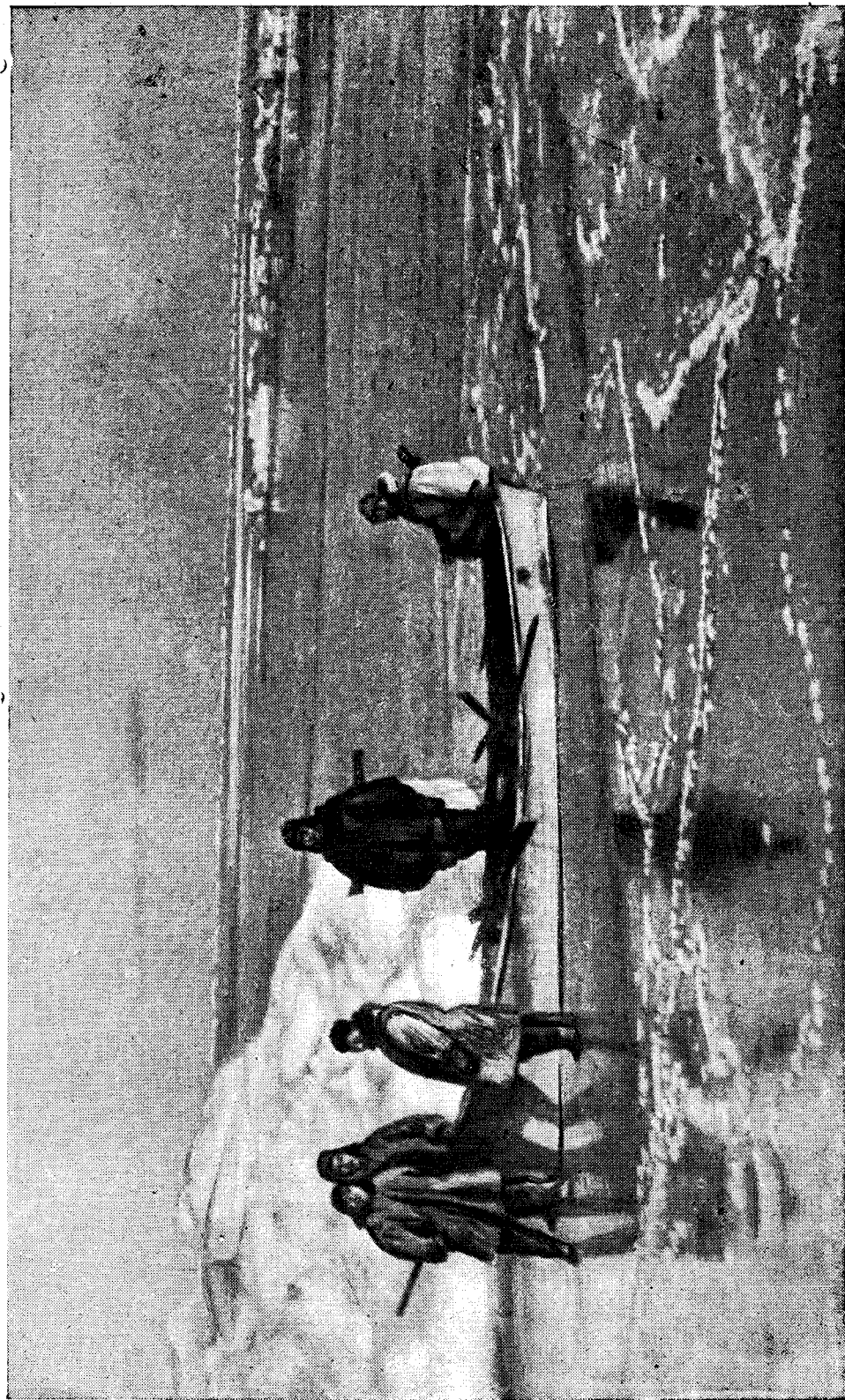
За отличную работу все они были премированы костюмами, часами и т. п.

С такими результатами был закончен первый год нашей работы. На второй год у нас был уже больший опыт. Промысел прошел тоже не плохо, — план I квартала 1939 г. был выполнен на 7 дней раньше срока. Наша фактория опять заняла второе место по округу, выполнив план по песцам на 100,7%, по лисицам на 102,8%, по горностаю на 96%, по кожсырью на 200%.

За это время выросли и ряды стахановцев, — их стало уже 11 человек. 4 стахановца были награждены значком охотника-ударника: Акан, Ратувье, Ктат, Эунто.

В процессе работы выявилось и много больших недостатков.

В одном отделении фактории (на ре-



Чукотские охотники выезжают на промысел.

Фото А. Содомен

ке Великой) работал заведующий отделением Симахин. Он не только не соответствовал своему назначению, как хозяйственник, но был ленив и грубо обращался с охотниками и оленеводами. Дело доходило до того, что он не хотел даже топить печь для себя и ждал, когда приедут охотники. Вместо того, чтобы до приезда охотников натопить печь, приготовить чай, создать охотникам нормальные условия для отдыха, он встречал их в холодном помещении.

Такого «заведующего» пришлось заменить другим работником.

Магазин в этом отделении был выстроен из ящичков, с одним очень маленьким окошком. Пол был настлан прямо на землю. Зимой во время пурги в многочисленные щели набивается много снега, а летом дождевая вода попадает с крыши в магазин и ка полу образуются целые лужи. Это помещение было построено еще 32 года назад американским купцом Свенсоном. И неудивительно, что товары в нем гнили. Весной на кунгасе вывозили обратно испорченную муку, сахар, чай, заплесневевшее печенье и т. п. И это явление повторялось ежегодно.

Жилое помещение в этом отделении также не выдерживает критики: под жильем была приспособлена землянка на откосе речки — темная, холодная, сырая.

Не лучше дело обстоит и с отделением фактории на реке Кончелан. Чтобы хоть немного улучшить условия работы этих двух отделений, мы завезли туда две больших тесоновских палатки и временно положили в них товары. Кроме того, на ремонт жилищ было отпущено по 1½ тыс. руб. на отделение. Отправили туда также оконное стекло, толь, трубы, обои и таким образом временно вышли из затруднительного положения.

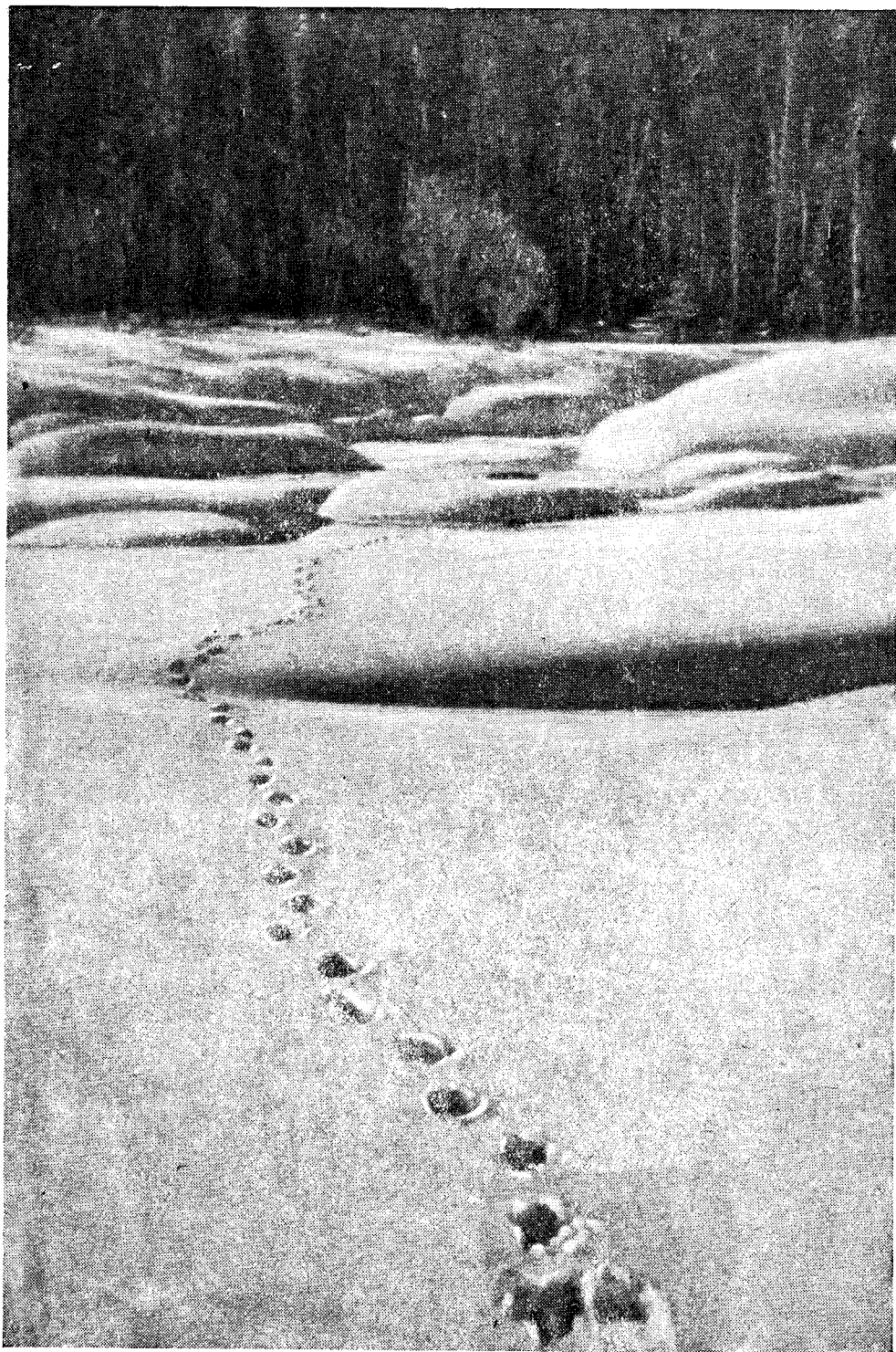
Сейчас Чукотская торговая контора должна принять решительные меры, чтобы создать на реках Великой и Кончелан действительно культурные отделения фактории.

На Чукотке мы ознакомились и с существующими охотничьими избуш-

ками. Их всего имеется 7. Мы побывали на реке Каргапыльген, в устье реки Великой, на Второй речке и на Русской Кошке. Наше предположение, что эти избушки вполне отвечают своему назначению, то-есть, имеют капитальный сруб, двускатную крышу, кирпичную плиту, деревянный пол и светлые окна — далеко не оправдалось. «Избушки» оказались просто землянками, — стены выложены из дерна, пола нет, одно маленькое «окно» расположено на крыше, железные печи дымят, двери узкие, кругом щели. В таких помещениях нет ни тепла, ни света и отдых для охотников здесь весьма проблематичен. Они часто избегают этих избушек и приезжают отдыхать в Анадырь, — за 100—150 км от места промысла.

Мы достали средства для частичного ремонта трех охотничьих избушек. Но это, конечно, только временная мера. Для восстановления избушек необходимы более эффективные меры. Это целиком зависит от Окружной торговой конторы. Руководители этой конторы не обращали никакого внимания на охотничьи избушки. На Чукотке это важное дело предано забвению. Новый руководитель торговой конторы т. Ревазов должен уделить особое внимание охотничьим избушкам и добиться, чтобы они отвечали насущным требованиям охотников.

Анадырская фактория испытывала большие затруднения с транспортом. Из трех собачьих упряжек к началу сезона охоты осталась лишь одна. Оказалось, что собаки числятся за факторией только в летнее и осеннее время, когда их нужно кормить и ухаживать за ними. С восстановлением же нартового пути Окружная торговая контора забирает собак, нарты и упряжь себе, в ущерб работе фактории. От такого «порядка» страдает развозная торговля и подрывается авторитет фактории перед охотниками. Пообещав охотникам, перед их уходом на промысел, завести им все необходимые товары, мы попали в затруднительное положение из-за отсутствия транспорта.



Звериный след в тайге

Фото Д. Дебабова

Торговая контора нам собак так и не вернула. Помогли нам выйти из затруднения поселковый совет и местное население.

На Чукотке совершенно не налажена техучеба по торговле и заготовкам. Чтобы избежать ошибок в будущем, необходимо воспитывать новые кадры торговых работников, в частности из местного национального населения.

Чукотская торговая контора на подготовку кадров не обращает должного внимания и нередко в работе с кадрами допускает нетерпимые ошибки.

Я, будучи молодым работником фактории, также не получал никакой помощи в работе со стороны торговой конторы. Все ее «руководство» заключалось в пересылке мне телеграмм, дублированных с радиограмм Торгового управления Главсевморпути. В Чукотской торговой конторе была большая текучесть: за последнее время там сменилось четыре руководителя.

Не было конкретной помощи и со стороны уполномоченного Главсевморпути, хотя я неоднократно обращался к нему за помощью и советом по ряду насущных вопросов для нашей фактории. Например, я настаивал на том, чтобы открыть охотничий магазин, но уполномоченный отнесся к этому весьма равнодушно, и ничем не помог. Лишь вмешательство в это дело председателя Окрисполкома т. Тывлянто помогло нам открыть этот магазин. Вместо того, чтобы помочь фактории, уполномоченный своими неправильными действиями ухудшал ее работу. Например, он отдал распоряжение снять тесовый потолок с пушного склада и передать его рыбным промыслам. После этого сохранять шкурки от влаги нам стало еще более затруднительно: во время оттепели с крыши капало на подвешенные связки пушнины. На просушку их пришлось затрачивать лишний труд.

Торговая контора работает по принципу «легче создать судебное дело, чем конкретно заняться подготовкой кадров». Если молодой работник в чем-нибудь ошибется, то вместо помощи его начинают шельмовать. Многих че-

стных работников искусственно делали «растратчиками», морально их убивали, парализовали их работу.

Например, за заведующей продуктовым и промтоварным магазином в поселке «Комбинат» т. Доржиной долго числились «недостачи». Когда же как следует разобрались, то оказалось, что за Доржиной ничего не числится.

Заведующий охотничьим магазином т. Ахметжанов перед отъездом сдал магазин и все отчеты. Все было в порядке. Но вдруг, когда уже он сел на пароход, ему предъявляют обвинение в том, что якобы обнаружена недостача товаров. Он остается до второго парохода. А потом выяснилось, что никакой задолженности нет.

Вот уже два года тянется проверка подотчетных ценностей, числившихся за заведующим промтоварным складом т. Терентьевым. И до сих пор не ясно, в каком состоянии находятся дела.

В Анадыре есть преданные своему делу охотники, которые с энтузиазмом отдаются работе. Например, комсомолец т. Ахметжанов, пушник т. Гусев, заведующий складом т. Ткаченко, машинистка т. Светличная и много других. Этих людей надо поощрять, ценить и создавать им лучшие условия для жизни и работы.

Лучших людей Чукотская торговая контора не поощряет и не закрепляет. Например, бывшие ученики Анадырской фактории, чукча-комсомолец т. Алай и эскимос-комсомолец т. Увыла хорошо изучили пушное дело. Но их до сих пор не выдвинули на работу, хотя бы помощниками заведующего заготовительным пунктом или агентами развозной торговли. Райторгконтора использует их как попало и не по специальности.

Мы часто теряем хорошие кадры из-за того, что используем их только на временной работе по договору: окончился срок договора — уезжай. По нашему мнению, на работу по договору надо смотреть как на стажировку. Определив качества работника, его преданность работе на Севере, нужно его закреплять уже не по договору, а

как кадрового работника с большим стажем работы на Севере. Ему нужно предоставлять лучшие условия, как жилищные, так и материальные. Надо систематически повышать квалификацию таких работников, открывая для них школы, курсы и т. д. Это наш золотой фонд.

Человек, проработавший на Севере два года, получает отпуск на 5 месяцев. В течение двух-трех месяцев он отдыхает, а остальное время он уже не прочь чем-нибудь заняться. Но в управлениях Главсевморпути отпускникам уделяют мало внимания. Они или обречены на безделье, или уходят на работу в другие учреждения. Только незначительная часть после длительного отпуска снова возвращается в нашу систему.

А для этих работников можно было бы создать курсы по повышению квалификации и вообще держать ближе к производству кадры отпускников. Больше нужно уделить заботы кадрам,

которые мы теряем, относясь к ним бесхозяйственно.

Плохо нам помогает Торговое управление Главсевморпути и в строительстве. Мы уже отмечали, в каком состоянии находятся на Чукотке охотничьи избышки, жилые и торговые помещения. Почему бы Торговому управлению не позаботиться о том, чтобы выработать стандартные типы построек, в частности — охотничьих избышек, и засылать их нам в готовом (разобранном) виде. У Анадырской фактории нет своих плавательных средств, которые крайне необходимы для организации там промысла на морского зверя. Торговое управление должно в этом помочь фактории и удовлетворить ее потребность в плавательных средствах.

Анадырская торгово-пушно-заготовительная фактория имеет все условия, чтобы улучшить свою работу. Надо только конкретно руководить ее работой, больше помогать ей, заботиться о ее нуждах.



А. ЛИТВИНОВ

НЕИСПОЛЬЗОВАННОЕ БОГАТСТВО КРАЙНЕГО СЕВЕРА



Крайний Север имеет богатейшие природные ресурсы. К сожалению, мы еще не знаем в полной мере эти богатства и недостаточно занимаемся всесторонним освоением районов Крайнего Севера.

Одним из таких неиспользованных богатств в районах деятельности Главсевморпути является птица гага, которая дает очень ценный гагачий пух.

Гага относится к отряду нырковых уток. В пределах нашей страны встречаются четыре вида этой птицы: гага обыкновенная, гага гребенушка, гага малая или «Сибирская», гага очковая или «Фишерова».

Последние три вида гаги гнездятся в приморских тундрах разрозненно, в одиночку. Пух этих гаг, из-за разбросанности гнезд, собирается только от случая к случаю и мало используется, хотя по своим качествам он одинаков с пухом гаги обыкновенной.

Гага обыкновенная всегда гнездится многочисленными колониями и пух ее имеет промысловое значение¹. Эта гага водится у нас преимущественно на Новой Земле, на островах Вайгач, Колгуев, на Земле Франца Иосифа, частично сохранилась на Мурманском побережье и на островах Белого моря. Основным же местом сбора гагачьего пуха, имеющим хозяйственно-промысловое значение, являются пока Новая Земля и остров Вайгач.

¹ Поэтому нас и будет интересовать в данной статье исключительно гага обыкновенная.

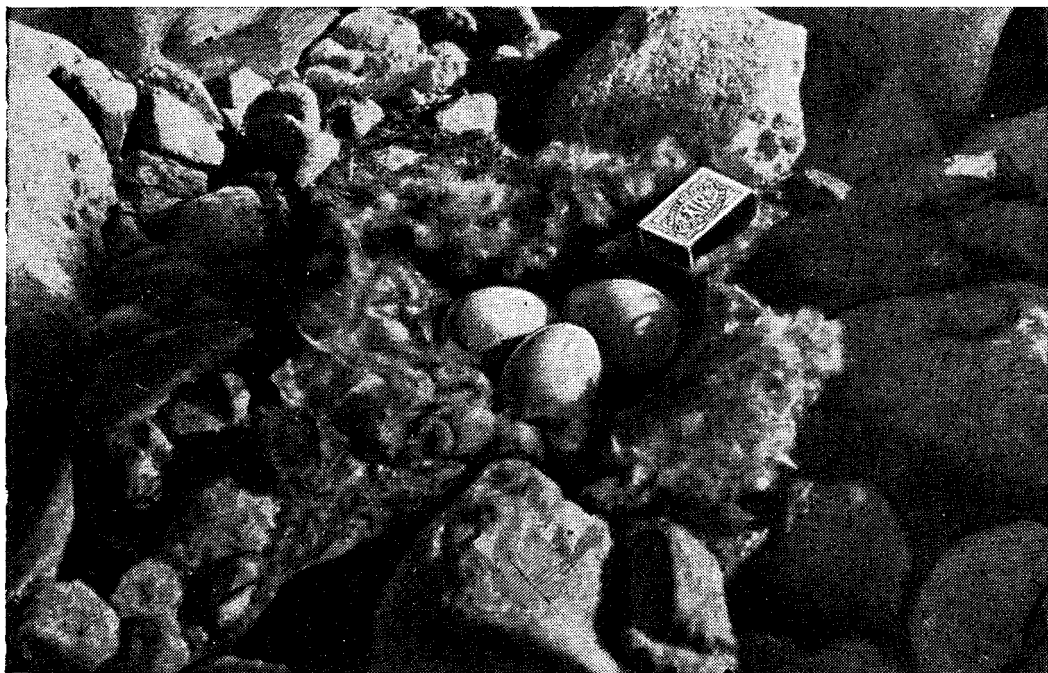
Обитая в условиях Крайнего Севера, гага прекрасно приспособилась к ним. Сама природа помогла гаге, в ее борьбе за существование, создать нижний покров своего оперения в виде густого слоя пуха.

Для необходимого тепла в гнезде при высиживании яиц гага выщипывает у себя пух и выкладывает им свое гнездо. Гагачье гнездо дает от сорока до ста граммов гнездового пуха, так называемого неотчищенного пуха-сырца. Количество пуха в каждом гнезде зависит от возраста самой птицы. В гнезде старой самки всегда пуху бывает гораздо больше, чем у молодой гаги.

По своим размерам гага обыкновенная немного больше крупной утки. Вес ее от 2 до 2,5 кг. Срок жизни гаги — более 20 лет. Начинает размножаться, т. е. выводить птенцов, на третий год жизни. Причем, как правило, гага всегда возвращается в свое прежнее гнездо. Таким образом, одна гага за период своей жизни дает около двух килограммов пуха.

Гнезда свои гага устраивает на небольших малодоступных островах. Как правило, колонии этой птицы располагаются у скалистых и каменистых берегов, где гаги в достаточном количестве могут обеспечить себя кормом, — в основном мелкими беспозвоночными животными.

На Новую Землю гага прилетает в начале мая. В конце сентября, а иногда позже, гаги Новой Земли отплывают и улетают на запад, ближе к теплому течению Гольфстрима: к побережьям Мурманска, Норвегии и другим более



Гнездо гаги

Фото Ф. Шипилова

теплым незамерзаемым местам. Точные пути и места миграции гаги, к сожалению, еще не изучены.

Что же представляет из себя пух гаги?

По своей легкости, мягкости, эластичности и теплосохранности гагачий пух во многих случаях незаменим.

Для того, чтобы яснее представить себе качество гагачьего пуха, напомним, что для пальто требуется всего лишь около 100—120 граммов этого пуха. И такое пальто намного будет теплее любой меховой шубы.

В условиях сильных морозов и холодов Севера теплее и приятнее одеяла на гагачьем пуху нельзя и представить. А какие легкие, теплые и изящные вязанные изделия получаются из гагачьего пуха, например, шарфы, шапки, шапочки, шляпы, джемперы и т. д.!

Пух гаги требуется и для обороны нашей страны: он необходим нашим летчикам для пошивки им озоо теплой, легкой и удобной специальной одежды.

Пух гаги всегда имеет неограниченный спрос и в настоящее время расценивается очень дорого.

По способу добычи гагачий пух бывает: гнездовой — очищенный, чистый — щипанный с битой птицы и гнездовой — сырец.

Очищенный гнездовой пух по качеству много выше пуха щипанного

с битой птицы. Выстилая гнездо своим пухом, гага выщипывает самые лучшие крупные пушинки. Находясь на воздухе в гнезде, такой пух проветривается, просыхает, становится много легче, имеет меньшую теплопроводность, и более однообразен по размеру и качеству.

Пух щипанный, всегда зажиренный, не такой эластичный, менее легкий, менее пушистый, менее упругий, более теплопроводный, а отсюда и менее ценный.

Гнездовой пух-сырец (сдается промышленности, как сырец) подвергается предварительной чистке от водорослей, помета гаги, песка и мелких камней. Кроме того, пух сырец перед сдачей обязательно должен быть просушен, иначе он может потерять свое качество.

Гагачий промысел имеет большое хозяйственное значение для страны. Рационально и планомерно, по-советски построенное гагачье хозяйство вполне может обеспечить зажиточную жизнь промышленников целых районов, например, на Новой Земле, в особенности в южной части острова, где гага водится в большом количестве.

* * *

Промысел гагачьего пуха на Новой Земле, после хищнического его истощения в прошлом, частично еще сохранился и развивается, главным об-

разом, на западной стороне острова, в особенности в южной его части. Это становища Русаново и Красино, дающие до 55% добываемого пуха в целом на Новой Земле; Лагерное — 15%, Смидович — 9%, Архангельская губа — 6%, Кармакулы — 7%, Вайгач — 5% и Белушья губа — 3%.

Количество собираемого пуха на Новой Земле за последние годы очень незначительное. Оно выражается в сотнях и даже в десятках килограммов. И только в 1939 г. удалось собрать пуха несколько больше, чем в предыдущие годы.

Чем же объяснить, что при исключительно благоприятных природных условиях для жизни гаги и развития гагачьего промысла (рельеф местности, изолированность и неприступность островов для хищных зверей, богатая кормовая база), наше гагачье хозяйство так сильно отстает и ценное сырье собирается в очень ограниченном количестве?

Основная причина кроется в том, что до последнего времени ни одна хозяйственная организация этим делом как следует не занималась. До 1938 г. промысел гагачьего пуха носил явно хищнический характер. Разорение гнезд, охота на гагу, сбор гагачьих яиц привели к почти полному истреблению основного стада этой ценной птицы.

Не было никакого контроля и руководства за гагачьим хозяйством, отсутствовал учет промысла. Промышлял каждый, где хотел и когда хотел. Долгое время за сбором пуха на Новую Землю и остров Вайгач выезжали сборные артели из Архангельска. Не будучи заинтересованы в сохранении хозяйства, они часто расхищали не только ценный пух гаги, но и обирали все яйца, разоряли гнезда, проводили массовую охоту.

Правда, за последнее время отношение местного населения к промыслу пуха гаги изменилось в лучшую сторону. В становищах Русаново, Красино, Смидович промышленники раньше других становищ поняли и оценили важность сохранения гагачьего хозяйства и его материальные выгоды. Стадо гаг в Русаново и Красине быстро возросло.

Опыт показал, что при бережном отношении к этой птице стадо гаги можно увеличить в несколько раз и в сравнительно короткий период. Гага очень быстро привыкает к человеку, не пугается его и часто не покидает даже гнезда, когда из него выбирают пух, особенно если в это время птенцы уже выклевываются из яиц. Иногда приходится буквально сталкивать гагу с гнезда, чтобы выбрать пух.

В 1938 г. было издано постановление Архангельского Облсполкома о запрещении охоты на гагу и сборе ее яиц на Новой Земле. Это постановление дало первый толчок для восстановления гагачьего стада и создания правильного промысла на Новой Земле.

Но и сейчас еще не сделано все для того, чтобы правильно наладить этот промысел. Медленные темпы восстановления гагачьего хозяйства объясняются тем, что Главсевморпуть до 1939 г. не принимал никакого участия в организации этого хозяйства на Новой Земле. Председатели артелей и заведующие факториями, как правило, недооценивают гагачьего промысла. Массово-разъяснительная работа среди населения о значении гагачьего хозяйства не проводится. Нет никакой инструкции о методах и правилах сбора пуха. Заготовки шли самотеком.

Постановление о запрете охоты на гагу часто не выполнялось. Промышленники выбирали из гнезда весь пух дочиста, даже с песком и этим разоряли гнезда: яйца оставались на холодной земле, остывали, и птенцы не выводились. При таком сборе пуха гибнет до 90% яиц и выводков, отчего фактически уничтожается основное стадо. В то же время опыт показал, что при правильном сборе пуха из гнезда выводится 90—100% вполне здоровых и нормальных птенцов.

Развитие гагачьего хозяйства тормозит и очень низкая заготовительная цена пуха.

Чтобы в корне перестроить промысел гагачьего пуха необходимо материально заинтересовать промышленника и помочь ему организационно. Необходимо, чтобы это хозяйство было рентабельным и выгодным.

Промысел пуха гаги может дать местному населению ежегодного дополнительного дохода до 50% получаемого им заработка от всех прочих промыслов на Новой Земле (пушного, рыбного, зверобойного).

На Новой Земле, даже в 1939 г., когда еще не были полностью использованы все ресурсы и все возможности промысла, промышленники некоторых артелей (Русаново, Красино) получили дополнительно заработка от сбора пуха по 3 000 руб. на человека за сезон. На таких факториях, как Русаново и другие, промышленники с семьями свободно могут жить только за счет промысла пуха. В ближайшие годы хорошие артели смогут получить на каждого члена артели до 10—12 тыс. руб. в год.

По имеющимся данным из Исландии ежегодно вывозится очищенного гагачьего пуха более 3 000 кг, из Норвегии около 2 000 кг, Голландии более

1 000 кг. Только на одной Новой Земле мы имеем все возможности заготавливать значительно больше пуха, чем за границей. А при восстановлении хозяйства по Мурманскому побережью, по побережью и островам Белого моря, а также по побережьям Ямала, Таймыра и Чукотки, мы можем занять в ближайшее же время первое место на мировых рынках по добыче этого сырья.

Что же нужно сейчас предпринять?

Торговое Управление Главсевморпути и его Архангельская контора «Новая Земля» по-настоящему должны взяться за восстановление гагачьего хозяйства и оперативно руководить им.

Постановление Архангельского Обл-исполкома о запрете охоты на гагу и сборе ее яиц надо широко распространить среди всего населения Новой Земли и других островов Арктики.

Надо развернуть среди промышленников массово-разъяснительную работу о хозяйственном значении гагачьего пуха, распространить специальную популярную литературу, — брошюры, массово-агитационные плакаты, листовки, лозунги и другие пособия.

Необходимо опубликовать основные правила и методы сбора пуха, которые должны быть обязательны для каждого промышленника.

Во всех артелях и факториях должны быть учетно-регистрационные журналы по учету хозяйства гаги на отдельных островах и в становищах. Надо закрепить острова и места гнездения гаг за каждой артелью, причем право сбора пуха предоставить только артелям на прикрепленных участках. Следует запретить посещать острова и собирать пух посторонним лицам, не членам артели (работникам полярных станций, разных экспедиций, матросам и пассажирам судов), и не допускать в этих местах охоты и стрельбы даже на дичь, разрешенную к убою.

День сбора пуха должен определяться заведующим факторией совместно с председателем артели и уполномоченным островного Совета. Срок сбора пуха является одним из решающих моментов промысла, (сбор его должен производиться за несколько дней до выхода птенцов из яиц). Запоздавшее прибытие к месту гнездения гаги

обыкновенно срывает целиком весь промысел.

Так например, если прибыть за пухом через несколько дней после того, как птенцы с маткой спустились уже в море, то в большинстве случаев пуха в гнезде не бывает, — его уносит ветром в море. Лучше сбор пуха начать на несколько дней раньше, чем пропустить срок или собирать пух в очень ветреные дни.

Осенью, перед тем, как выпадет снег, или весной, до прилета гаги, артель промышленников должна осматривать все места гнездования гаг, привести в порядок и восстановить все разрушенные гнезда, накопать новые лунки — ямки для гнезд молодых гаг. Таких лунок нужно сделать около 30% к общему количеству старых гнезд.

Нужно организовать массовое соревнование за лучшее образцовое гагачье хозяйство. Главсевморпуть должен выделить специальную премию за правильно организованный сбор пуха.

Следует выделить специальные средства для расходов по отстрелу хищной птицы, врагов гаги (полярная сова, чайка бургомистр и другие), кроме того, создать необходимые материальные условия для проведения опыта по устройству искусственных дощатых гнезд.

Вполне целесообразно также, в порядке опыта, испытать на самом заселенном гагой острове «Пуховом» (фактория Русаново) выведение цыплят гаги инкубатором. Известно, что матка гаги легко подпускает птенцов других выводков. Можно часто встретить при одной матке до 20—30 птенцов. Поэтому выведенных инкубатором птенцов легко можно будет подпускать под любую матку.

Потенциальные возможности гаги в кладке яиц довольно большие. Опыт показал, что если забирать у нее постепенно яйца, то гага, вместо обычных 5—7 яиц, может класть до 16—20 штук. Если удастся этот опыт на фактории Русаново, можно будет его применить по всем становищам и факториям Новой Земли.

Все эти мероприятия необходимо практически провести в жизнь в сезон 1940 г.





Русские путешественники и исследователи Арктики

М. РАЙХЕНБЕРГ

ГИБЕЛЬ «СВ. АННЫ»

(ЭКСПЕДИЦИЯ ЛЕЙТЕНАНТА Г. Л. БРУСИЛОВА В 1912 Г.)

1. ВСТРЕЧА У МЫСА ФЛОРА



Корабль выплыл из тумана. Призрачен и необычен был его абрис. Укороченные мачты с обрубленными стенами и реями, полуразрушенные палубные постройки, ободранный фальшборт...

Пустышен и угрюм был дикий берег. Укутанный в плотный, как вата, туман, бледной тенью вырисовывался мыс Флоры. Только у самой воды чернели прибрежные камни, о которые с мерным шумом разбивался прибой.

Судно медленно приближалось к берегу. Тихо работала машина, из высокой трубы струился бледный дымок, выдавая присутствие жизни на призрачном корабле.

Но жизнь была не только на судне... Внезапно на берегу, среди камней, появился человек. Столкнув в воду каяк и вскочив в него, человек широко размахивая веслом поплыл к кораблю.

Загремела цепь отдаваемого якоря. Умолкла машина. По палубе забегали люди. Каяк приблизился настолько

близко, что с него можно было разобрать облезшие буквы на носу корабля: «Святой мученик Фока». Вид у этого судна был действительно мученический! Не мало горя испытало оно, прежде чем подошло к сумрачным берегам острова Нордбрука на Земле Франца Иосифа.

На борту столпились люди. Спустили шторм-трап. Каяк подошел к судну. Плотный, коренастый человек с бледным, обросшим русской бородой лицом, заговорил по-русски:

— Я штурман парохода «Святая Анна», экспедиции Брусилова... Я пришел с 83 градуса северной широты по плувучему льду. Со мной один человек, четверо на мысе Гранта... Я прошу у вас помощи...

Через минуту человек поднялся на борт корабля. Это был Валерьян Иванович Альбанов, один из двух участников трагической экспедиции лейтенанта Брусилова, которым удалось избежать гибели...

Так встретились у мыса Флоры участники двух русских арктических экспедиций — лейтенанта Седова и лей-

тенанта Брусилова. Это случилось 2 августа 1914 г. В это время тело лейтенанта Седова лежало в ледяной могиле на мысе Бророк. Лейтенант Брусилов с остатками команды продолжал свой дрейф в неизвестность на «Святой Анне», где-то за 83 градусом северной широты. На большой Земле в этот день гул орудий возвестил о начале первой империалистической войны...

II. ГЕОРГИЙ ЛЬВОВИЧ БРУСИЛОВ

Весной 1912 г. на Неве у Николаевского моста стоял белый стройный корабль. Проходящие по набережной пешеходы заглядывались на прекрасные, гармоничные линии корабля. Такие шхуны строили еще в те времена, когда главной движущей силой флота служил ветер, и хотя высокая труба выдавала присутствие на судне паровой машины, но она явно играла второстепенную роль.

Новый владелец этой щегольской шхуны, — Георгий Львович Брусилов, — лейтенант русского флота, только недавно купил ее в Англии и пригнал в Петербург для снаряжаемой им арктической экспедиции.

Хозяин и начальник экспедиции не ставил перед собой никаких научных целей. Не лишенный тщеславия и располагая значительными средствами, которые ему предоставил богатый дядюшка, — Брусилов намеревался повторить путь, пройденный Норденшельдом на



Шхуна «Св. Анна» на Неве в Петербурге

«Вега» 34 года тому назад. За этот период ни одному судну не удалось пройти заветным путем из Атлантического океана в Тихий, мимо северных берегов Азии. Брусилов решил поделить с Норденшельдом его лавры.

Экспедиция преследовала также и промысловые цели. Брусилов полагал, что по пути из Александровска во Владивосток, он сумеет развернуть изрядный зверобойный промысел, который в значительной мере возместит расходы дядюшки по снаряжению экспедиции.

Несмотря на свои 28 лет, Брусилов был опытным моряком. Уроженец Николаева, он с детства привык к морю.



Г. Л. Брусилов

Окончив в 1904 г. морской корпус, молодой мичман попадает на Дальний Восток в разгар русско-японской войны. Сначала на миноносце, потом на крейсере он участвует в военных операциях русского флота. После окончания войны Брусилова переводят в Балтийское море. Но плавания в отряде миноносцев по финским шхерам мало удовлетворяют молодого тщеславного офицера.

Его тянет в Арктику, где слава сопутствует отважным морякам. Брусилов добывается в 1910 г. назначения в «Гидрографическую экспедицию Северного Ледовитого океана». Он участвует в походе ледоколов «Таймыр» и «Вайгач», которые переполнились из Петербурга во Владивосток через Индийский океан. В том же году Брусилов впервые пересекает полярный круг в качестве вахтенного начальника на «Вайгаче» и огибает мыс Дежнева. Этим и ограничились работы экспедиции 1910 г.

Перезимовав во Владивостоке, «Гидрографическая Экспедиция» летом 1911 г. снова выходит в Ледовитый океан и достигает на этот раз устья Колымы. Брусилов участвует и в этом походе. По возвращении экспедиции на зимовку во Владивосток, личный офицерский состав экспедиции, за небольшим исключением, отпускается в Петербург до следующего лета.

Брусилов возвращается в столицу, умудренный опытом двух арктических навигаций. Ему кажется, что теперь он постиг тайну ледовой лодки и сможет не хуже других возглавить любую арктическую экспедицию. Молодому лейтенанту, конечно, не доверят серьезного государственного дела. Но если самому стать хозяином экспедиции? Тогда никто не сможет ему воспрепятствовать проявить свою отвагу и доблесть в борьбе с суровыми льдами.

В феврале 1912 г. Брусилов получает одиннадцатимесячный отпуск и едет в Англию за кораблем. Там он покупает деревянное прочное судно, построенное в 1867 г., водоизмещением в 231 т. Несмотря на преклонный возраст, шхуна «Пандора» была неплохим кораблем, дважды доходившим за свой век до Енисея. Она была выстроена специально для арктических плаваний и снабжена паровой машиной в 41 лошадиную силу. Когда строили эту шхуну, думали, что такой машины вполне достаточно для успешного плавания в Арктике. К сожалению, Брусилов через 55 лет после этого держался такого же мнения, хотя он сам был участником экспедиций на «Таймыре» и «Вайгаче», которые были оснащены машинами по 1200 сил. Очевидно, молодой лейтенант, несмотря на свой арктический опыт, не совсем ясно представлял себе, что ждет его на пути из Колыского залива во Владивосток.

Шхуна была доставлена в Петербург, щегольски отремонтирована и названа «Св. Анна».

Своим помощником Брусилов пригласил штурмана дальнего плавания В. И. Албанова. В состав команды входили два гарпунера и несколько специали-

стов-зверобоев. Остальные же были в значительной части людьми случайными, не знавшими не только Арктики, но вообще впервые выходившими в море. Снаряжение экспедиции и запас продуктов, несмотря на щедрость хозяина, оставляли желать много лучшего. Всюду чувствовалось отсутствие настоящего опыта и даже несколько легкомысленное отношение к предстоящему плаванию. Казалось, что «Св. Анна» отправляется не в арктический рейс, а в увеселительную прогулку по Средиземному морю. Вместо врача в состав экспедиции вошла, окончившая курсы сестер милосердия Ерминия Александровна Жданко. Очевидно, начальник экспедиции рассчитывал, что серьезная медицинская помощь участникам экспедиции не потребуется...

III. ПЛАВАНИЕ «СВ. АННЫ»

10 августа 1912 г. «Св. Анна» покинула Петербург и направилась в обход Скандинавии в порт Александровск на Мурманском побережье. Это плавание действительно напоминало увеселительную прогулку. Комфортабельные помещения корабля и изысканный стол могли удовлетворить самым прихотливым вкусам путешественников. Хорошая погода и свежий попутный ветер предвещали легкое и быстрое плавание.

В Тромсё Брусилов пополнил запасы угля и продовольствия и после кратковременной стоянки двинулся далее в обход Норд-капа к Мурманскому побережью. Вскоре «Св. Анна» бросила якорь в Александровске. Отсюда началось экспедиционное плавание. Брусилов докомплектовывает команду и заключает с ней договор «на переход от города Александровска до города Владивостока».

Закончив погрузку припасов, воды и топлива, «Анна» 10 сентября снялась с якоря и вышла в море.

«Переход до села Хабаровы в Югорском Шаре выполнен при обычных условиях», — заносит Брусилов в судовой журнал 15 сентября. Пролив был свободен от льда уже в течение двух недель, но известия о состоянии льдов



В. И. Альбанов

в Карском море были неутешительные. Однако, это известие не обескуражило Брусилова. Медленно выпутываясь из лабиринта мелей, банок и рифов, загромаждавших трудный фарватер, шхуна прошла пролив и 17 сентября вышла в Карское море. В 10 часов вечера показался первый лед. Ночью «Анна» была уже в кольце тяжелого льда...

Последнее известие об «Анне», дошедшее в Россию, получено от гидрографа Н. В. Морозова, который летом 1912 г. работал с экспедицией в Югорском Шаре. «3 (16) сентября, — пишет он, — я видел очень красивую баркентину, шедшую очень уж смело из Югорского Шара прямо во льды Карского моря. Я догадался, что это «Анна» лейтенанта Брусилова».

Больше никому не привелось увидеть этот корабль. Судьба его осталась бы загадкой до сих пор, если бы два человека, подобранные «Фокой» у мыса Флоры, не поведали бы миру о трагической эпопее двухлетнего дрейфа ко-

рабля и пешего перехода части экспедиции к Земле Франца Иосифа.

Штурман Альбанов и матрос Конрад — единственные люди из состава экспедиции Брусилова, вернувшиеся на родину. Они доставили выписку из судового журнала «Св. Анны», доведенную Брусиловым до момента ухода Альбанова с корабля, то есть до 10 (23) апреля 1914 г. Пешеходное путешествие партии Альбанова, по дрейфующему льду описано самим Альбановым в его дневнике¹.

О дальнейшей судьбе «Св. Анны» и оставшихся на ней 13 человек, во главе с начальником экспедиции Г. Л. Брусиловым, ничего не известно и по сегодняшний день. (Ледовитый океан крепко хранит свои тайны. За истекшие 25 лет никаких следов экспедиции Брусилова не обнаружено ни на дрейфующем льду, ни на островах в Ледовитом океане. Видимо, раздавленная льдами «Анна» быстро пошла ко дну. Если люди не умерли голодной смертью еще до катастрофы, то по всей вероятности утонули вместе с судном. А может быть некоторые из них попытались пройти по льду до ближайшей земли и погибли один за другим среди коварных льдов безбрежного океана...

IV. ДРЕЙФ В НЕИЗВЕСТНОСТЬ

Обратимся теперь к судовому журналу лейтенанта Брусилова и проследим тот путь, который привел «Св. Анну» от Югорского Шара к 83° с. ш., где экспедиция разделилась на две части.

Войдя в Карское море, судно не сразу потеряло возможность самостоятельного передвижения. Брусилов, лавируя между сплывающимися льдами, стремился пройти к берегам Ямала. Слабая машина едва двигала судно по тесным, перемещающимся разводьям и полынь-

ям. Движение под парусами в ледовых условиях также было затруднено из-за отсутствия места для лавирования против ветра, который далеко не всегда был попутным. Наконец, 12 октября судно окончательно вмерзло в лед и, потеряв способность свободного передвижения, начало дрейфовать вместе с ледяным полем. В это время «Св. Анна» была уже недалеко от берегов Ямала, а еще через два дня передвижка льда прекратилась. «Очевидно прижало к берегу, насколько возможно», — отмечает Брусилов 15 октября в судовом журнале. «...Решил завтра отправиться с утра на берег, чтобы использовать его для предстоящей зимовки, так как предполагаю, что придется здесь зимовать».

Но этим предположениям не суждено было сбыться. В течение двух недель ледяное поле с вмерзшим в него судном действительно неподвижно держалось у берегов Ямала. Команда несколько раз ходила на берег, где было найдено изрядное количество плавленника. Начали заготавливать дрова и прокладывать ледяную дорогу для доставки топлива на судно. На берегу решили построить зимовье. Но 28 октября, по отклонению лотлиния неожиданно обнаружили, что ледяное поле, в которое вмерзла «Анна», несет на север, вдоль берегов Ямала.

«С этих пор начинается наш дрейф, непрерывный до сих пор», — записал Брусилов спустя 540 суток в свой журнал. «Св. Анна» вместе со льдом Карского моря устремилась на север, почти не отклоняясь от этого рокового направления.

Брусилов рассматривал вынужденный дрейф «Анны», как досадную задержку по пути на восток. На судне никто не сомневался, что с наступлением лета льды выпустят корабль из своих непрошеных объятий и «Анна» сможет спокойно продолжать свой рейс. Направление дрейфа также сначала никого не пугало. Неуклонное движение льдов на север рассматривали, как временное явление, связанное лишь с ветрами, господствовавшими в Карском море в зимние месяцы. О по-

¹ Выписка из судового журнала лейтенанта Брусилова, доставленная Альбановым, опубликована в «Записках по Гидрографии», том 38. Приложение к выпуску 4. Петроград, 1914 г.

Путешествие Альбанова опубликовано в «Записках по Гидрографии», том 41 (приложение), Петроград, 1917 г., под заглавием: «На юг, к Земле Франца Иосифа».

стоянном течении, передвигающем массы льда на север, независимо от направления ветров, в то время никто не догадывался. Лишь впоследствии, обработав наблюдения судового журнала «Св. Анны», установили, что только 33% дрейфа судна на север было связано с направлением ветра, а основная причина дрейфа, — действующее в Карском море постоянное течение. Пока же, пребывая в счастливом неведении относительно своей дальнейшей судьбы, участники экспедиции чувствовали себя неплохо.

«Вообще жизнь идет довольно легко, так как в помещениях тепло, пища вполне удовлетворительная и изредка устраиваем развлечения», — пишет Брусилов в своем журнале.

Не предполагая вести во время своей экспедиции научную работу, Брусилов не позаботился о соответствующем оборудовании. Например, термометр, имевшийся на корабле, не мог показывать температуры ниже 35° по шкале Реомюра. Лот был взят слишком короткий. «Надставляли самодельным проволочным линем лот Томсона, так как имеемых 400 сажен не хватает», — пишет Брусилов. Он, видимо, не рассчитывал ни на большие морозы, ни на большие глубины. Вообще, все метеорологические и гидрографические наблюдения во время экспедиции носили кустарный характер и во всяком случае были далеки от научных требований.

«Относительно движения судна мы судим по лотлинию, направление которого мы можем наблюдать в проруби, имеющей около сажени в квадрате. В эту же прорубь мы спускаем трал, в который попадают: морские звезды, бокоплавы, рачки, а из рыб бычки и что-то вроде палимов. Все это заспиртовывается». Так описывает Брусилов свои «гидрологические наблюдения». На судне не было ни одного ученого и эти «исследования» велись повидимому от скуки. Тем не менее, доставленный Альбановым дневник ежедневных наблюдений принес не малую пользу науке.

До конца декабря все люди были

здоровы и бодрь. Пока топлива и продовольствия было достаточно. На корабле было тепло и уютно. Рядом с судном, на льду, выстроили баню, которую топили два раза в неделю — для купанья и стирки белья. Команда занималась охотой.

Но однажды, простудившись после охоты, заболевает Брусилов, за ним сваливается Альбанов, а дальше один за другим заболевают участники экспедиции. В январе баню приходится превратить в лазарет. Медицинскую помощь оказывает Жданко, очевидно не имевшая ни малейшего понятия о цынгге и способах ее лечения. Никаких специально противоцынгготных средств на корабле не было. — «Странная и непонятная болезнь, захватившая нас, сильно тревожит», — записано в журнале 17 января.

Если бы в составе экспедиции был опытный врач, располагающий антицынгготными средствами, «странная и непонятная болезнь» была бы быстро ликвидирована. Но Брусилов меньше всего рассчитывал на подобные осложнения.

Только с наступлением весны больные начали поправляться. 13 февраля над туманным горизонтом появилось солнце. Началась охота. Жизнь на дрейфующем корабле оживилась.

Последним поправился Брусилов. В начале мая, после 4 месяцев лежания в каюте, его вынесли впервые на свежий воздух. Вскоре он окреп настолько, что мог уже самостоятельно ходить.

Несмотря на то, что еще в марте «Св. Анна» пересекла 77° с. ш., т. е. линию, проходящую от мыса Челюскина к мысу Желания на Новой Земле, и следовательно вышла из Карского моря в Северный Ледовитый океан, Брусилов попрежнему не сомневался, что с наступлением лета дрейф закончится и «Анна» сможет продолжать свой путь. 26 мая в журнале сделана следующая запись: «На судне идут работы по приготовлению судна к плаванью»...

Но лед не сдавался. Несмотря на большое количество толчей и раз-

водьев, видимых из наблюдательной бочки, «Анна» крепко сидела во льду. Его пробовали взрывать, но динамита на судне не оказалось, а пороховые мины давали слишком слабый взрыв. Тогда начали скалывать лед вокруг судна, вгрызались в него пилами, врубались ломами. Решено было прорубить канаву в ледяном поле, в котором стояло судно, и попытаться вывести его на ближайшую полынью.

В августе уже начались заморозки. Но люди с остервенением и отчаянием продолжали рубить предательский лед. Полыньи и лужи стали покрываться новым тонким льдом. Разводя по соседству с «Анной» начали сжиматься. Снова наступила полярная зима...

18 августа в журнал заносится унылая, как похоронный звон запись: «Сегодня потеряли надежду на освобождение и начали готовиться ко второй зимовке. Вид и состояние окружающего льда убедили нас в этом».

«Св. Анна» продолжала свой дрейф в неизвестность все далее и далее на Север... Начались тяжелые дни. Топливо было на исходе. Керосин и вовсе кончился. Запасы продуктов иссякали. Но главное, — иссяк оптимизм. Теперь уже все участники экспедиции понимали, что «Анна» не выберется из ледяной ловушки. Тяжелое, подавленное настроение охватило всех обитателей судна. Больше всех нервничал сам начальник, — Брусилов. Угнетающая атмосфера обреченности и беспомощности разряжалась в частых конфликтах и ссорах. Наиболее крупные столкновения происходили между Брусиловым и Альбановым. Об этом периоде жизни на судне Альбанов вспоминает так: «Я не могу припомнить ни одного случая, чтобы после сентября 1913 года мы хоть раз поговорили с Георгием Львовичем как следует, хладнокровно, не торопясь скомкать объяснение и разойтись по своим углам». Такие отношения между начальником экспедиции и его ближайшим помощником не могли, конечно, долго продолжаться. 22 сентября, по заявлению Альбанова, Брусилов освобождает его от обязанностей

штурмана. Альбанов остается на корабле в качестве пассажира.

С каждым днем жизнь на корабле становилась все тяжелее и тяжелее. От былой роскоши не осталось и следа. Население судна разместились в нескольких тесных помещениях, утепленных по мере возможности. Вся внутренняя деревянная отделка и лишние переборки пошли на топливо. Жалкие светильники из консервных банок, наполненных тюленьим и медвежьим жиром, едва освещали закопченные мрачные каюты. Остро давал себя чувствовать недостаток некоторых продуктов. Люди владели жалкое существование без каких-либо перспектив на избавление. Надо было на что-нибудь решиться, что-то предпринять. Первым решился Альбанов. 22 января в журнале Брусилова сделана следующая запись:

«Альбанов просил дать ему возможность и материал построить каяк, чтобы весной уйти с судна; понимая его тяжелое положение на судне, я разрешил...»

Весть о предстоящем уходе Альбанова с корабля быстро облетела всю команду. Через несколько дней почти все люди выразили желание покинуть весной корабль, чтобы пешком попытаться дойти до северных берегов Земли Франца Иосифа. Брусилов сначала пытался их разубедить, но встретил упорное сопротивление. Тогда начальник экспедиции заявил — «...что они могут готовиться и отправляться хоть все. Сейчас же нашлось несколько человек, которые пожелали остаться (впоследствии их оказалось слишком много и я был поставлен в затруднительное положение, не желая никого насильно покинуть судно)»².

Окончательно было решено, что на судне останется кроме Брусилова и Яданко, еще 8 человек команды. 13 человек во главе с Альбановым с наступлением весны уйдут пешком по льду на юг в поисках Земли Франца Иосифа. Оставшихся на «Анне» людей

² Выписка из судового журнала лейтенанта Брусилова 22 января (4 февраля) 1914 г.

было совершенно достаточно для управления судном, если бы ему удалось летом освободиться от льдов. Запаса продовольствия должно было хватить на 1—1½ года.

Партия Альбанова начала действительно готовиться к весеннему походу. Приступили к строительству семи нарт и такого же количества каяков. Отбирали необходимое снаряжение и продовольствие. Брусилов и Жданко готовили выписку из судового журнала и почту. В этой оживленной деятельности не заметили, как пролетели два месяца.

23 апреля партия Альбанова выступила в поход. «Св. Анна» находилась в этот день на 82°55' с. ш. и 60°45' в. д., в том самом месте, где на карте Вейпрехта значилась земля Петермана. Однако, лот показывал глубину более 380 саженьей...

В. НА ЮГ ПО ЛЬДУ

Это был поход полный лишений и нужды. На «Св. Анне» не было никакого сапного оборудования. Все пришлось мастерить самим кустарным способом. Сани ломались на каждом шагу. Измученные люди наспех чинили их и снова тащили на юг, через торосы, полыньи, талый снег. Легких и питательных продуктов на корабле не было. Основной пищей экспедиции были сухари. На каждые нарты (всего было 7 нарт) приходилось по 7½ пудов пружа, не считая собственного веса нарт и каяка, составлявших также около 3-х пудов. Обессиленные двумя зимовками люди, совершенно не тренированные в пешем передвижении по льду с тяжелым, но ничтожным по питательности продовольствием и скверным снаряжением, едва справлялись с этим грузом. Весь путь приходилось проделывать дважды, так как два человека не могли справиться с нартами. В них впрягались по четыре человека и каждый раз возвращались за оставшимися нартами. В среднем за сутки едва проходили 3½ км.

Едва партия Альбанова отошла от судна на несколько километров, — началась буря, заставившая людей ук-

рыться в палатке в ожидании прояснения. Когда небо снова прояснилось и Альбанов мог определить свои координаты, оказалось, что во время бури лед отдрейфовал дальше на северо-запад. Теперь «Анна» и партия Альбанова оказались уже на 83° с. ш. Если так пойдет дальше, то дрейф льда на север будет перегонять движение людей, идущих на юг. Тогда они никогда не достигнут земли.

И все же Альбанов пошел вперед. За ним поплелись измученные люди. На десятый день трое не выдержали и решили вернуться обратно на судно. К тому времени партия отошла от «Анны» на 40 км. Альбанов их отпустил. Теперь на юг пошло только 11 человек.

Вскоре партия уменьшилась еще на одного человека. Матрос Баев ушел на разведку наиболее удобного пути и больше не вернулся. Двухдневные поиски его оказались бесплодными.

Дни текли за днями и по расчетам Альбанова давно пора было достигнуть острова Рудольфа. А земли не было и в помине. Страшное подозрение стало тревожить Альбанова. Видимо хронометры на судне были не в порядке и «Анна» в действительности находилась значительно западнее, нежели определяли ее положение Брусилов и Альбанов. Если же к этому прибавить, что направление дрейфа льда в этом районе — западное, о чем Альбанов знал по опыту Каньи, то их должно было пронести мимо западных берегов Земли Франца Иосифа, между крайним островом архипелага — Землей Александры и Шпицбергом. Но тогда экспедиция должна была бы пересечь Землю короля Оскара, показанную на карте, которую Альбанов вырвал из книги Нансена. Карта эта не надежная, но лучше верить ей, чем ничему не верить. Однако, никакого намека на землю обнаружить не удалось. Экспедиция шла по безбрежным льдам. Если коварный дрейф на запад пронесет их мимо земли, — гибель неизбежна.

Наконец, 18 июня, на 55-тый день блуждания по льду, Альбанов увидел на горизонте два облачка. Это была зем-

ля! Однако понадобилось еще двадцать дней, чтобы добраться до этой призрачной земли. 8 июля десять человек достигли, наконец, берега. Это действительно была самая западная оконечность Земли Франца Иосифа — мыс Мэри Гармсуорт на острове Александры. Отнеси дрейф измученных переходом людей несколько западнее, — и они никогда бы больше не увидели земли.

Несмотря на все трудности из одиннадцати человек десятерым все же удалось добраться до земли. В этом, несомненно, заслуга одного Альбанова. Это был настоящий, мужественный человек, умевший добиваться своей цели и заставлявший упавших духом людей подчиняться своей железной воле.

Самое трудное было уже позади. Теперь Альбанов решил, следуя вдоль южного побережья Земли Франца Иосифа, добраться до мыса Флоры на острове Нордбрук. После зимовки Джексона в 1895—96 гг. там остался дом и склад продовольствия. На этой зимовке нашел приют Нансен после своего исторического ледового похода. Альбанов знал все подробности о мысе Флоры и богатствах «усадеб Джексона» из книги Нансена. Там на мысе Флоры их ждала жизнь. Но к этой жизни надо было еще добраться.

Во всей партии Альбанова оставалось к этому времени только два каяка. Остальные поплыли на топливо. И вот теперь, когда перед людьми открылась, наконец, свободная вода, — плыть было не на чем. Пришлось разбиться на две партии — часть людей пошла вдоль берега пешком, а остальные во главе с Альбановым на двух каяках поплыли морем.

Но подорванные силы людей не смогли вынести этого перехода, тем более что единственный мужественный человек, способный влиять в них хоть немного энергии, не мог одновременно находиться в обеих группах. Там, где находился Альбанов, люди еще боролись за жизнь. Где его не было, — апатия побеждала. Люди ложились на землю и, безучастно уставившись в небо глазами, ожидали своей смерти.

В пешеходной партии сваливается

без сил матрос Архиреев. Его спутники безучастно продолжают свой путь, оставив его там, где он свалился. Когда Альбанов при встрече с пешеходной партией узнает об этом, он посылает за Архиреевым людей, но те находят уже окоченевшее тело.

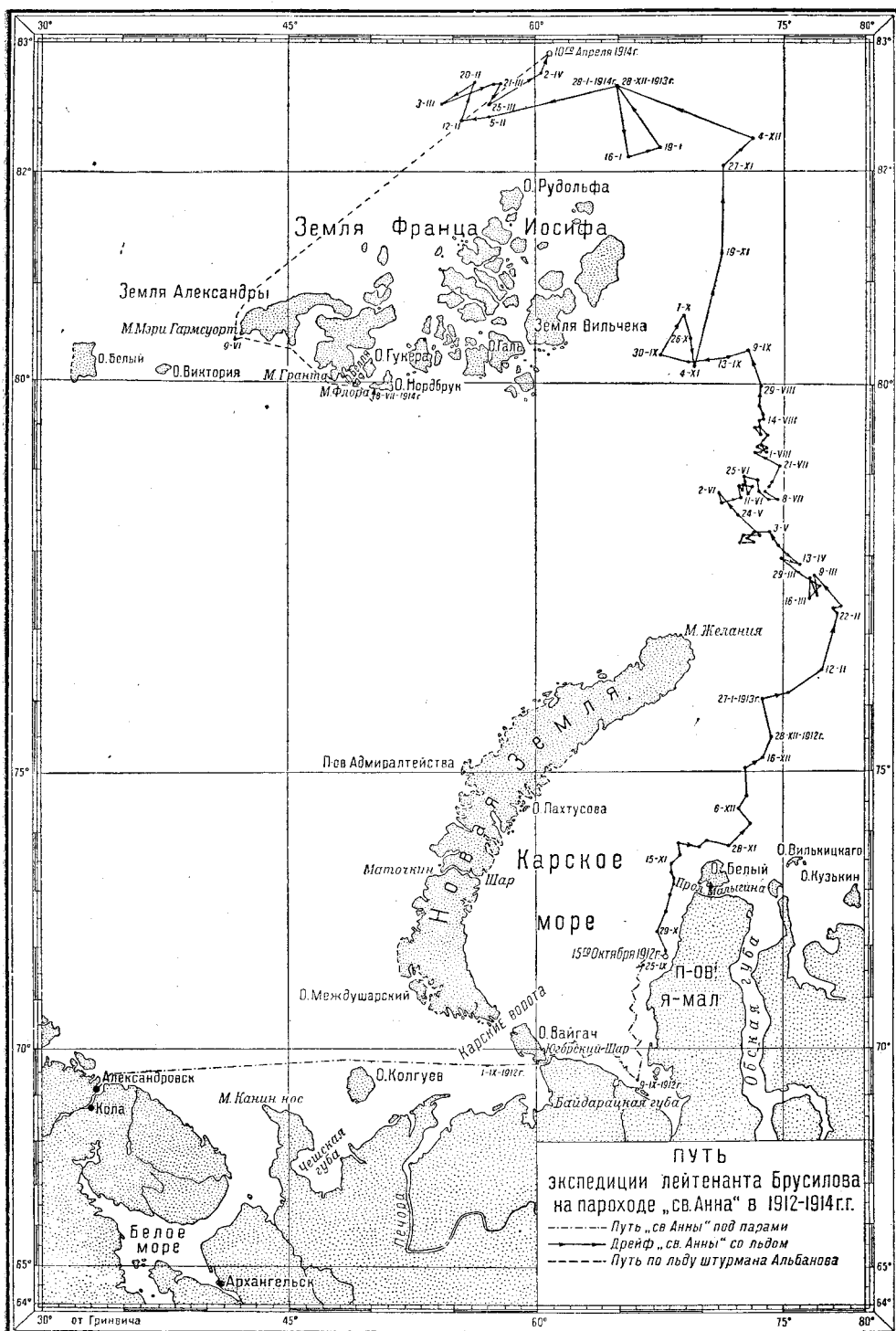
Следующая встреча обеих партий была назначена на мыс Гранта. Но когда Альбанов на своих каяках достиг этого места, четверо пешеходов туда еще не приходили. Ждать их долго было нельзя. Самим нужно торопиться, чтобы дотянуть до мыса Флоры. Потом можно будет вернуться обратно, чтобы разыскать четырех людей.

На следующий день умирает матрос Нильсен из партии Альбанова. Только 12 миль отделяло тогда каяки от мыса Флоры, где их ожидало спасение. Теперь из десяти человек осталось четверо: Альбанов и Конрад в одном каяке, Луняев и Шпаковский в другом. Но мыс Флоры уже виден. Последнее усилие, — и они будут спасены! 21 июля поплыли к мысу.

В тумане каяки потеряли друг друга из виду. Задул сильный ветер от берега, началось волнение. Альбанову с Конрадом удалось зацепиться за льдину. На утро, промочившие и совершенно обессиленные, путники добираются до острова Белля. Мыс Флоры снова не достигнут. Второй каяк исчез бесследно.

Последнее усилие двух человек, обезумевших от пережитых лишений. Как одержимые гребут они через пролив, отделяющий их от заветного мыса. Выглянуло солнце, море успокоилось. На этот раз пролив был пройден. 22 июля Альбанов и Конрад, последние из одиннадцати, покинувших три месяца тому назад «Св. Анну», ступили на мыс Флоры. То, что нашли они в лагере Джексона, превзошло все их ожидания. После Джексона там зимовала в 1904 г. американская экспедиция Циглера — Фиала, оставившая богатейший склад продовольствия и снаряжения. Теперь все это было к услугам Альбанова и Конрада.

Немного оправившись и отдохнув, Альбанов и Конрад решили отправить-



Карта дрейфа «Св. Анны»

ся на поиски четверых людей, застрявших на мысе Гранта. Но в это время тяжело заболел Альбанов и не смог даже двигаться. Пошел один Конрад. Через два дня он вернулся ни с чем. Никаких следов товарищей ему не удалось обнаружить. Тогда начали готовиться к зимовке и приводить в порядок склады и помещения.

И вот, однажды, когда Альбанов бесцельно смотрел в далекое море, из тумана вышел корабль... Это был «Св. мученик Фока», принадлежавший экспедиции лейтенанта Седова. На корабле совершенно не было топлива. Для того, чтобы дойти из бухты Тихой, где зимовал «Фока», до мыса Флоры, на топливо пошли фальшборт, части палубы, стены. Все убитые в пути моржи также немедленно отправлялись в топку. На мыс Флоры «Фока» зашел, чтобы раздобыть на топливо несколько строений Джексона и с помощью этого топлива добраться до материка. Здесь и произошла встреча «Фоки» с Альбановым и Конрадом, описанная в начале.

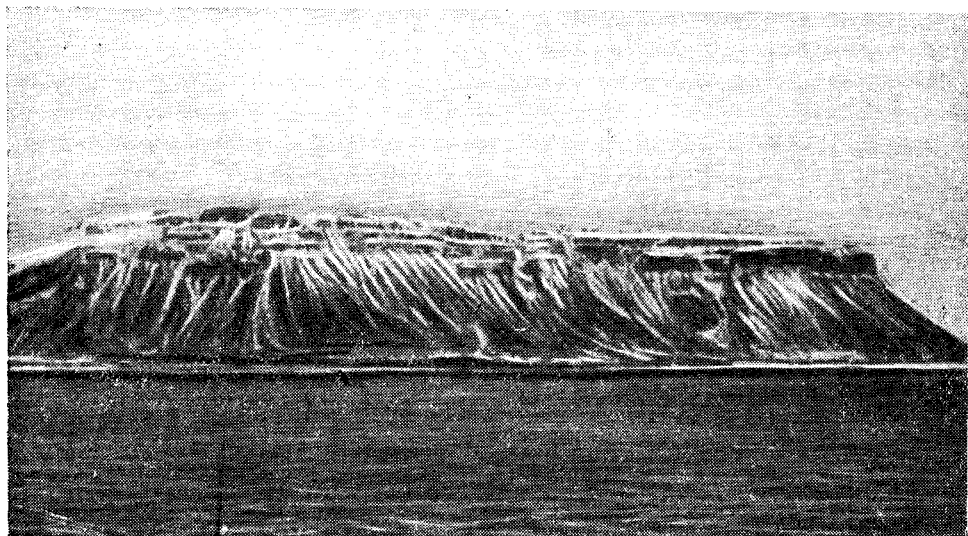
VI. РЕЗУЛЬТАТЫ

Выписка из судового журнала Брусилова, доставленная Альбановым, и

сделанные им лично сообщения о плавании «Анны» и решем переходе до Земли Франца Иосифа, внесли в науку много новых сведений о тех районах Арктики, куда до «Анны» не проникало ни одно судно.

Сам дрейф «Анны» на север от западных берегов Ямала к Земле Франца Иосифа явился неожиданным. Анализ журнальных записей показал, что этот дрейф не случайный, вызванный временными ветрами, а является следствием установившегося дрейфового течения постоянного направления. Неожиданным это открытие явилось потому, что наблюдения над дрейфом судов в южной части Карского моря, проводившиеся в 1882—83 гг., показали другое направление течения. Голландское судно «Varna» и датское — «Dijmphna», затертые льдами у западных берегов Ямала, дрейфовали на юго-запад. Однако, оба эти судна не выходили из пределов южной части Карского моря и, видимо, не были подхвачены тем магистральным течением, в которое попала злополучная «Анна».

Как ни кустарны были гидрографические и метеорологические наблюдения, проводимые на «Анне», они все же пролили свет на климат этого рай-



Мыс Флора на Земле Франца Иосифа. Здесь произошла встреча Альбанова с экипажем «Фоки»

она и на конфигурацию дна северных районов Карского моря.

«Анна» впервые прощупала северную границу материковой отмели и вышла за ее пределы, на океанические глубины. Дрейф «Анны» дал возможность построить первый профиль дна Карского моря и южных районов Ледовитого океана.

В частности, к 23 апреля 1914 г. «Анна» находилась на тех координатах, на которых Вейпрехт нанес на карту мифическую Землю Петермана. Очевидно, что ни к северу, ни к востоку от Земли Франца Иосифа, где прошла «Анна», никакой земли нет. Таким образом, благодаря дрейфу «Анны», пришлось «закрыть» несуществующую землю, «открытую» Вейпрехтом.

В журнале Брусилова отсутствуют к сожалению, наблюдения над температурой воды. Однако, Альбанов сообщил, что в районе между Новой Землей и Землей Франца Иосифа наблюдались несколько раз положительные температуры в нижних слоях воды. Это свидетельствует о проникновении ветви Гольфстрима восточнее Новой Земли, о чем догадывались и раньше, не имея однако формальных доказательств для подкрепления этой гипотезы.

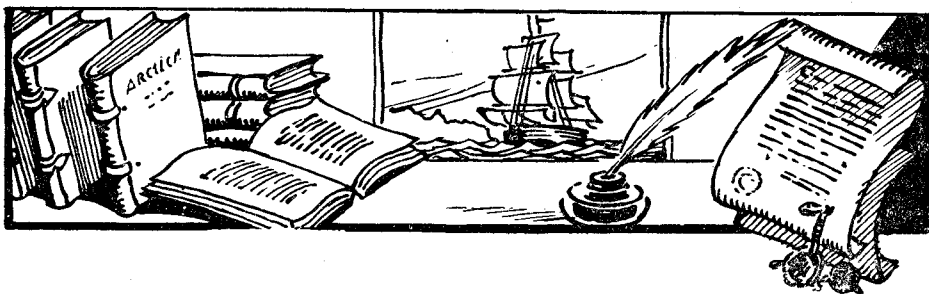
Ледовый поход Альбанова подтвердил наличие дрейфа льдов в западном направлении и уничтожил еще одну предполагаемую «сушу», — Землю короля Оскара.

Прошло 25 лет со времени трагической гибели экспедиции Брусилова. Многое изменилось за эти четверть века. Но история повторяется. Примерно в том же районе, где дрейфовала «Св. Анна», недавно дрейфовало

советское судно — героический «Седов». Однако, какая колоссальная разница в положении команд обоих судов! Безнадежность и обреченность на «Анне», уверенность и спокойствие на «Седове»! Брусилову неоткуда было ждать помощи. Попытки, предпринятые в 1915 г. для оказания помощи «Анне», были далеко не достаточны и не привели ни к каким результатам. Брусилов, затеявший экспедицию на собственный страх и риск, должен был выкручиваться из создавшегося положения, как ему заблагорассудится. Седовцам же не было никаких оснований беспокоиться за свою судьбу. Вся страна с трепетным вниманием следила за каждым зигзагом дрейфа. Наше правительство и партия, когда это оказалось необходимым, протянули руку помощи гражданам нашей родины, несущим ледовую вахту в морях Советской Арктики. Мощный ледокол «И. Сталин» под командованием опытного полярного капитана М. Белоусова пробился сквозь льды к «Седову» и привел его вместе с отважным экипажем на родину. Экспедицию по выводу седовцев из ледового плена возглавлял народный герой И. Д. Паланин.

С того времени, когда дрейфовала «Анна», сильно изменилась техника. Появились самолеты, радио и т. д. Это, конечно, существенный фактор, но еще не решающий! Главное, — изменилась социальная структура нашей страны, превратившейся из феодально-буржуазной России в страну победившего социализма. А в этой стране самое ценное — люди, ее граждане. Забота об этих людях, главная забота партии и правительства. Вот почему седовцы могли спокойно и уверенно дрейфовать в Ледовитом океане.





Исторические заметки

Б. ОСИПОВ

РОБЕРТ ПИРИ

(К ДВАДЦАТИЛЕТИЮ СО ДНЯ СМЕРТИ)

I



В феврале 1920 г. умер один из самых упорных борцов с ледовой стихией, человек, который 23 года неустанно стремился к тому, чтобы водрузить флаг на Северном полюсе, — Роберт Пири.

Из этих 23 лет — 18 он провел среди льдов, а 5 на родине, готовясь к дальнейшим экспедициям и стараясь выудить хоть немножко денег у скаредных соотечественников. Никакое препятствие не могло остудить пылкой настойчивости Пири. «Основным правилом физики, — писал он, — является положение, что тело движется по линии наименьшего сопротивления. Но этот принцип кажется мало применимым в отношении непоколебимой воли человека. Всякое препятствие служило только побудительной причиной для осуществления моего решения: достичь твердо поставленной цели моей жизни, если только моя жизнь окажется достаточно продолжительной для этого».

Но вдохновляло Пири не служение науке, не высокая страсть исследователя, а чисто-американское рекордсменство, нечто среднее между спортом и жадной рекламой.

«Достижение Северного полюса можно до некоторой степени сравнить с выигранной шахматной партией», —

заявляет Пири в своей книге «Северный полюс». — «В течение четверти века я вел арктическую игру».

Советским полярникам, которые преследуют высокие научные цели, нечего заимствовать у Пири в этом отношении. Но они, вместе с исследователями всех стран, отдадут должное необычайному мужеству и выдержке американского путешественника, отдадут дань его изобретательности и организаторскому таланту.

II

Роберт Эдвин Пири родился 6 мая 1856 г. в США в городе Крессоне. У Пири очень рано пробудилась любовь к природе; в школьном возрасте он прилежно изучал естественную историю, особенно интересовался орнитологией и минералогией. Еще в юношеском возрасте Пири совершает длительные и сложные экскурсии. По окончании высшего учебного заведения Пири поселяется в Фрайбурге, где начинает свою служебную карьеру в роли городского землемера. В течение нескольких лет Пири занимает различные должности. Он принимает участие в постройке дамбы на Западном побережье, в изысканиях по проведению канала в Никарагуа. Но когда проект канала был закончен, Пири остался не у дел. Его томит бездействие и в бес-



Р. Э. Пири

Рис. художн. Е. Протопопова.

сонные ночи он создаст новый проект — организовать экспедицию на Север. Сакс Пири так рассказывал об этом: — «Однажды я натолкнулся на очерк о внутренних льдах Гренландии. Струна, интенсивно вибрировавшая во мне, когда я был ребенком, при чтении чудесной книжки Кена была опять затронута. Я прочел все, что можно было на эту тему, записывая противоречивые впечатления Норденшельда, Йенсена и др., и почувствовал, что должен сам проверить, что представляет собой в действительности эта великая таинственная местность».

В апреле 1886 г. Пири прочел перед Национальной Академией Наук в Вашингтоне доклад, в котором изложил свой план экспедиции в Гренландию. Цель этой экспедиции заключалась в получении научных сведений о строении внутренней части страны и ледяного покрова, а также в проверке на опыте его идей о методах и оборудовании экспедиций.

Пири получил из департамента Морского Министерства необходимый для путешествия отпуск; деньги же для экспедиции в сумме 500 долларов ему пришлось занять. В США не нашлось этой «суммы» для финансирования экспедиции.

Пири совершил четыре экспедиции в Гренландию, в течение которых хорошо изучил свойства полярных льдов, приспособился к жизни в условиях Арктики, познакомился с жизнью и характером эскимосов и научился пользоваться их помощью в своей работе. Четвертая экспедиция его была посвящена изучению северных берегов Гренландии, откуда он предполагал начать саванный поход к полюсу. Однако, Пири пришел к заключению, что северная Гренландия не удобна для старта из-за торосистости морского льда и большого числа полыней. В гавани Пайера, Пири провел зиму 1901—1902 гг., занимаясь подготовкой к походу на полюс.

III

Зима 1901—1902 гг. была очень тяжелой для Пири. Едва он обосновался в гавани Пайера, как бывшие с ним эскимосы стали болеть дизентерией, и вскоре шестеро из них умерло. Врача не было, и Пири не мог сам справиться с эпидемией. Доверие к белому начальнику у суверенных эскимосов значительно упало. Они заявили, что Всемогуший Дьявол сердит на них за то, что они согласились помогать Пири в его походе через большой лед, и поэтому они отказываются от своего договора. В конце концов Пири удалось уговорить остаться только семерых эскимосов.

Успех Пири всецело зависел от активной помощи эскимосов и их жен, снабжавших его меховой одеждой.

В феврале 1902 г. экспедиция Пири вышла по направлению к Северному полюсу. Впереди шел отряд негра Хенсена, прокладывая путь для главного отряда. По мере продвижения вперед, от главного отряда отделялись и возвращались обратно вспомогательные партии, с наиболее разбитыми санями и истощенными собаками.

Триста миль между заливами Пайера и Конгера Пири прошел за двенадцать переходов, проходя в среднем по 21,5 географических миль за один переход. От мыса Гекла была отослана обратно еще одна вспомогательная партия. С Пири остались только негр Хенсен и четыре эскимоса. Пири был уже целый месяц в пути, покрыв не менее четырехсот миль по очень тяжелой дороге, при температуре от -35° до -57° Ф.¹ Препятствия на его пути все увеличивались. Лед был покрыт глубоким снегом, в котором собаки утопали по брюхо. На протяжении двух миль пришлось идти по молодому льду. Партия двигалась зигзагами, часто сворачивая с прямого пути из-за полыней. Для отдыха строили снежные хижины «иглу».

Вскоре открылся широкий канал, который невозможно было перейти. Пришлось расположиться лагерем и ждать, пока канал замерзнет или произойдет сжатие берегового льда. Отсюда были отправлены на сушу еще два эскимоса.

Четырнадцатого апреля лед на канале стал сжиматься. Быстро уложив груз на сани, Пири стал переправляться на глыбах льда, как на пароме. На северном берегу канала образовались высокие торосистые нагромождения. За 16 часов тяжелого пути по ним было пройдено только 2—3 мили. Борясь с различными препятствиями, постоянно уклоняясь в стороны, Пири

21 апреля вынужден был наконец совсем остановиться.

В своем журнале он пишет: — «Игра закончена. Мечта шестнадцати лет рассеялась... Я боролся, как мог. Думаю, что делаю все, как следует, но я не могу совершить невозможного».

Ясный день дал возможность произвести наблюдения. Оказалось, что они достигли $84^{\circ}17'27''$. После кратковременного сна Пири повернул обратно. Налетевшая пурга затрудняла поиски старого следа. Итти же без него было очень трудно. Паковый лед был в движении, приходилось торопиться, время на отдых отводили минимальное. За четыре перехода Пири со своей партией достиг форта Конгер. 17 мая он был уже у мыса Сабина и отплыл на юг на своем корабле.

В этот раз Пири пробыл в Арктике четыре года. В течение этих лет он совершил два больших санных похода, из которых каждый являлся выдающимся по тому времени, но цель оставалась недостигнутой: добраться до полюса ему не удалось. Пири не удалось даже повторить тогдашних рекордов; он добрался только до $84^{\circ}17'$ с. ш., в то время как Нансен достиг уже $86^{\circ}14'$, а итальянец Канья — $86^{\circ}34'$.

IV

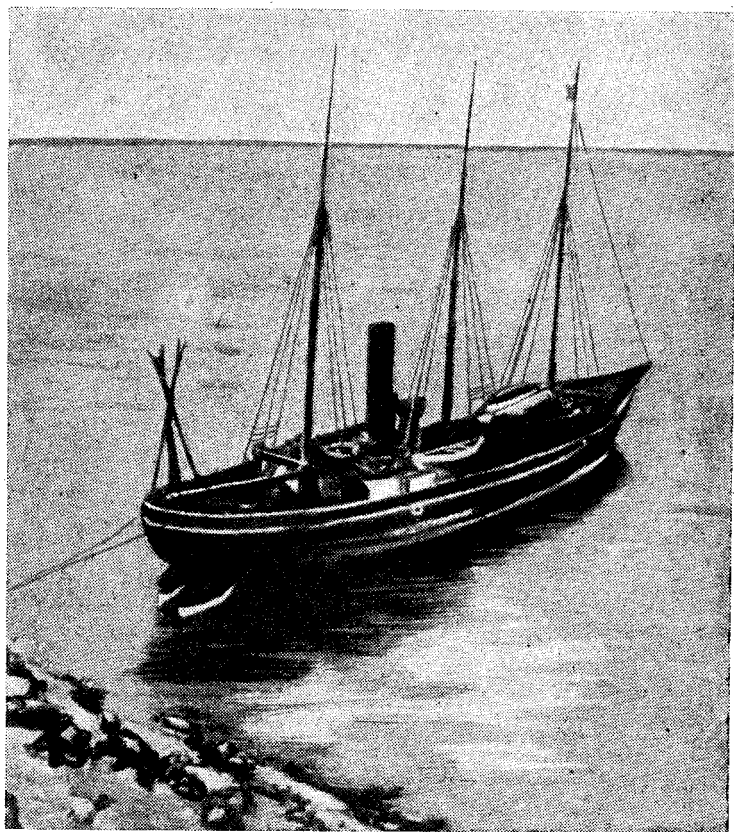
В 1905—1906 г.г. Пири предпринял еще одну экспедицию, во время которой поставил мировой рекорд продвижения на север, достигнув $87^{\circ}06'$ с. ш. Но и после этого он не отказался от своей мечты: добраться до полюса. В июне 1908 г. он отплыл из Нью-Йорка на прекрасно оборудованном корабле «Рузвельт» в новую экспедицию. На этот раз с Пири поехали опытные, тренированные полярники: Бартлетт, Марвин, Боруп, Мак-Миллан и другие. К 15 февраля запасы провианта были перевезены на мыс Колумбия, откуда Пири намеревался с возвращением солнца начать поход. 22 февраля 1909 г. Пири покинул судно и двинулся в путь к мысу Колумбия, откуда он через неделю, на девятнадцать собак в упряжках выехал к полюсу.

Погода была неблагоприятна. Стояли сильные холода. «Было так холодно, — вспоминает Пири в своей книге, — что вода замерзала, керосин становился белым и вязким, а дыхание собак стало густым паром, скрывающим из вида самих животных».

Впереди, как всегда, шли вспомогательные партии, прокладывавшие путь, строившие «иглу», завожившие продовольствие и топливо и потом возвращавшиеся назад.

30 марта с широты $87^{\circ}47'$ ушла обратно последняя вспомогательная

¹ Шкала Фаренгейта имеет 180 делений.



**Судно «Рузвельт», на котором была организована последняя
полюсная экспедиция Пири**

партия. 2 апреля Пири с Хенсеном и четырьмя эскимосами двинулся на преодоление последнего этапа. Эта экспедиция была снабжена значительно лучше, чем все предыдущие. Температура была -25° Ф., состояние ледяного покрова благоприятное. Было много нового, гладкого льда, а торосы, хотя и высокие, довольно легко преодолевались.

3 апреля погода была ясная и безветренная. За десять часов удалось пройти 20 миль². Пири решил достичь полюса в пять переходов и прибыть туда утром 6 апреля. В это время он находился у 89° с. ш. От цели его отделял только 1° . Пири стремился закончить переход на полюс к тому времени, когда можно будет сделать необходимые наблюдения по солнцу. Опасаясь наступления пасмурной погоды, которая могла бы скрыть солнце в момент прибытия на полюс, Пири сделал вычисления широты еще в лагере, которые показали $-89^{\circ}25'$ с. ш. Расстояние до полюса равнялось 35 милям.

До наступления полуночи 5 апреля

был дан старт последнему переходу на полюс. Небо затянулось облаками. На льду было мало снега, и последний переход не представлял больших затруднений. В 10 часов утра 6 апреля, немного не доходя до полюса, сделали остановку. Лагерь назвали в честь друга и покровителя Пири, президента Арктического клуба Мориса К. Джезупа. Пири определил по солнцу координаты — $89^{\circ}55'22''$ с. ш. и 137° в. д.³

Он записал в своем дневнике: «Полюс, наконец! Цель трех столетий! Моя мечта и стремление в течение 20 лет! Мой, наконец! Я не могу еще поверить этому! Все выглядит так просто и обычно... Решение достигнуть полюс стало настолько частью моего существования, что я давно уже смотрел на себя, как на орудие для достижения этой цели. Обывательно это покажется странным, но исследователь или артист, — человек, посвятивший долгие годы своей жизни служению какой-нибудь идее, — поймет меня!»

³ Впоследствии было установлено, что Пири ошибся в расчетах: он не дошел до полюса на 167 км.

² Морская миля — 1,8 км.

После нескольких часов сна Пири приступил к астрономическим наблюдениям. Однако, небо было закрыто облаками. Пири с двумя эскимосами — Эгингвой и Сиглу сделал еще переход в 10 миль со всеми астрономическими инструментами.

Отчет Пири о достижении полюса гласил следующее: «90° сев. шир., Северный полюс.

6 апреля 1909 г.

Прибыл сюда сегодня после 27-ми переходов с мыса Колумбия. Со мной было 5 человек: Матью Хенсен — цветной; Ута, Эгингва, Сиглу и Укеа — эскимосы; у нас 5 саней и 38 собак. Мое судно — «Рузвельт» зимует на мысе Шеридан, 90 миль к востоку от мыса Колумбии. Возглавляемая мною экспедиция, успешно достигшая полюса, находится под покровительством Арктического клуба им. Пири, Нью-Йорк; была снаряжена и послана на север членами и друзьями клуба с целью приобретения, если удастся, этого географического приза ради славы и чести Соединенных Штатов Америки. Завтра выходим в обратный путь к мысу Колумбия.

Роберт Пири.

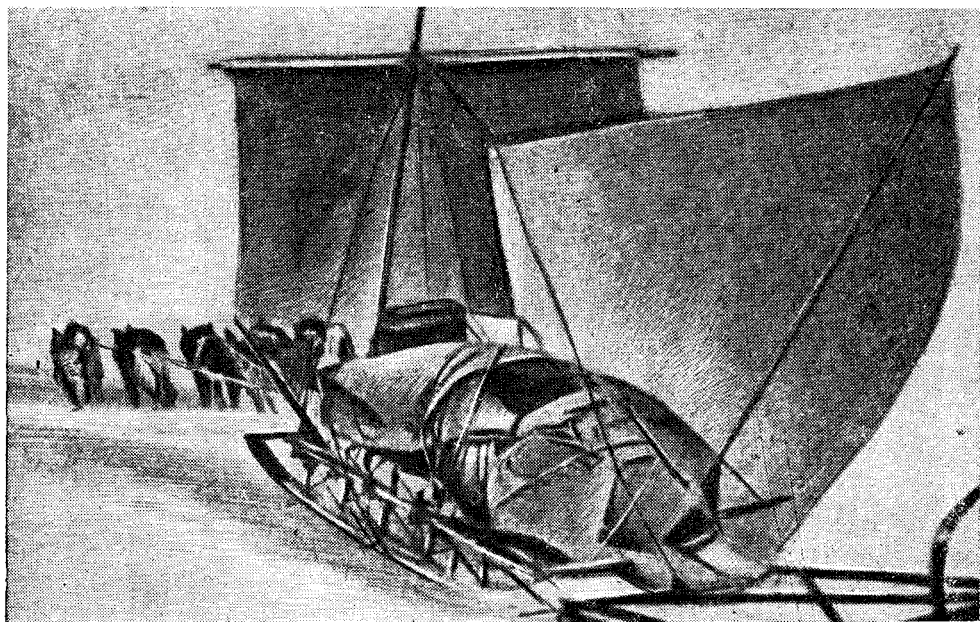
7 апреля около 4 часов пополудни Пири двинулся в обратный путь. Некоторые переходы были очень тяжелы: дул сильный ветер при температуре около — 20°.

Прежние полыньи расширились, образовались новые. Но все они теперь покрылись молодым льдом, по которому можно было проехать на легких санях. По ночам отдыхали в «иглу», построенных еще по дороге на полюс.

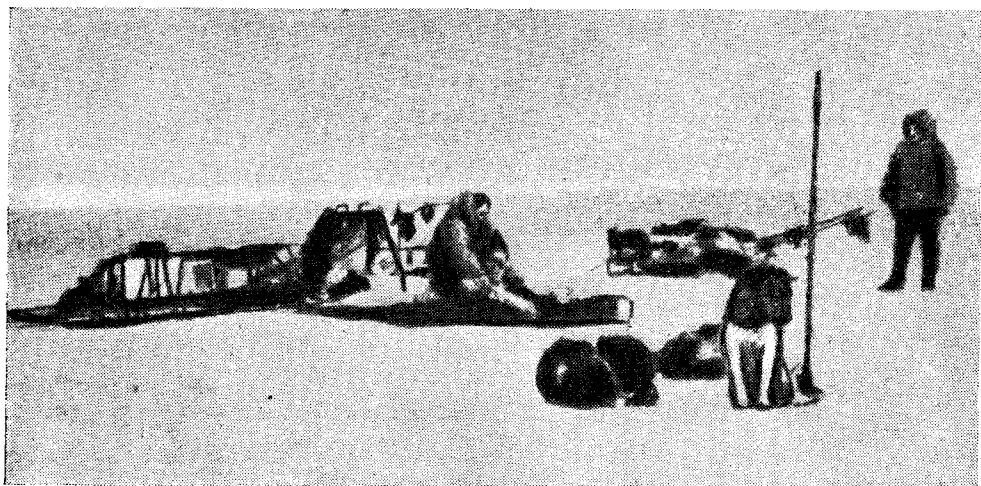
Вскоре Пири со своей партией дошел до старых, плотных льдов, — и облегченно вздохнул. До этой экспедиции почти ничего не было известно относительно характера морского льда вдали от берегов Гренландии и Земли Гранта. Теперь Пири установил, что к северу от 86°30', вдали от материка, льдины моложе и тоньше, и идти по ним легче. Но по тонкому льду можно идти только в безветренную погоду, когда нет подвижки льдов.

19 апреля партия Пири увидела горы Земли Гранта. Через несколько дней, когда последние сани перебрались благополучно на берег, эскимосы от радости почти впали в безумие. Пири так описывает их поведение: «Эскимосы прыгали, кричали и плясали до полного изнеможения. Когда эскимос Отта упал от усталости на свои сани, он воскликнул по-эскимосски: «Дьявол спит или ссорится с женой, иначе мы бы никогда не могли так легко попасть назад».

23 апреля в 6 часов утра измученная партия Пири после 16 переходов до-



В помощь собакам Пири устанавливал на нартах паруса



Привал экспедиции Пири

стигла мыса Колумбии, исходного пункта похода на полюс.

Пири записал в своем дневнике: «Мыс Колумбия, 23 апреля. Дело моей жизни выполнено. Я достиг полюса, благодаря своей системе, после 23-х летних усилий, тяжелого труда, несбывшихся надежд, тяжких лишений, нужды, более или менее сильных страданий и риска. Я выиграл великий географический приз, Северный полюс, во славу Соединенных Штатов. Это дело... было выполнено, в конце концов, совершенно по-американски. Я удовлетворен».

Дело было выполнено, действительно, «по-американски»: Пири не желал, чтобы кто-либо из людей белой расы разделил с ним честь открытия полюса. Приближаясь к цели, он отсылал со вспомогательными отрядами всех белых, даже таких, кто, по его собственному признанию, вынес на себе главную тяжесть похода. Был отправлен с 87 параллели Марвин, затем прекрасный полярник капитан Бартлетт. На полюсе с Пири были только негр Хенсен и эскимосы.

V

Итак, полюс был открыт (по крайней мере, так считал, добросовестно заблуждаясь, сам Пири). Но смелый путешественник напрасно рассчитывал на заслуженный триумф. Он сделался героем скандального конфликта, типичного для нравов буржуазного государства.

В сентябре 1909 г., когда Пири был еще на севере, из Лервика, с Шотландских островов, была получена сенсационная каблограмма: «Доктор Фредерик Кук,— гласила она,— достиг Северного полюса 21 апреля 1908 г.» Одновременно с этим было получено сообщение, что Кук прибыл в Копен-

гаген. На следующий день утренние газеты поместили рассказ Кука о его санном походе на полюс и обратно. По его словам он прошел по морскому льду 1040 географических миль (на 214 миль больше пути, пройденного Пири). Он шел без всяких вспомогательных партий и без особых продовольственных запасов, ограничиваясь только тем, что поместилось на паре саней. Эта история появилась под крупными заголовками на первых страницах газет всего мира, с приложенными интервью авторитетных полярных исследователей и географов. Но нашлись люди, сразу выразившие сомнение в истинном характере заявлений Кука. Они отказывались признать пальму первенства за Куком до тех пор, пока будет заслушан Пири.

Официальные лица и учреждения стали запрашивать Кука относительно научных материалов его путешествия. На это Кук отвечал, что все его наблюдения о положении солнца на полюсе, а также журнал его похода на сани он оставил на хранение в Гренландии у своего знакомого спортсмена. Он обещал доставить эти документы в будущем, а пока просил признать его права на основании его слов.

6 сентября, спустя три дня после торжественного прибытия Кука в Копенгаген, когда оргия восхвалений была еще в полном разгаре, пришло краткое извещение в Арктический клуб имени Пири: «Благополучно достиг полюса. Пири». Аналогичные сообщения были получены госпожей Пири, Ассоциацией Печати, Нью-Йорк-Таймсом и Морским Департаментом в Вашингтоне.

7 сентября, при большом стечении народа, Кук за открытие Северного полюса был с большими церемониями

награжден золотой медалью Датского Королевского Географического Общества. На следующее утро по кабелю разнеслось следующее сенсационное сообщение, полученное от Пири Ассоциацией Печати: «Историю Кука не следует принимать слишком всерьез. Два эскимоса, сопровождавшие его, сообщают, что он не ходил ни на север, ни куда-либо, вообще не сходил с твердой земли». Более распространенное сообщение было получено газетой «Нью-Йорк-Таймс»: «Не огорчайтесь по поводу истории с Куком и попытайтесь выяснить некоторые противоречия в его утверждениях. Эти утверждения были сделаны ложно, и я разоблачу его. Если он даст какому-нибудь Географическому Обществу или другой солидной корпорации полный отчет о своем путешествии за своей подписью о достижении им полюса, я вынужден буду представить материал, который доставит публике интересные сведения. Роберт Пири».

Между приверженцами Кука и Пири возникли бесконечные дискуссии, заполнявшие страницы газет.

27 сентября появился спортсмен, на которого ссылался Кук, как на хранителя его документов. Однако, спортсмен сообщил, что никаких документов Кук ему не давал. На это Кук заявил, что оригиналы документов не имеют важного значения, так как у него есть копии.

Пири по возвращении с Севера откасался от всяких приемов в его честь и от чтения лекций, пока вопрос о том, кто открыл полюс, не будет решен окончательно на основании изучения его документов авторитетными, компетентными лицами. Пири представил комиссии свой дневник и журнал наблюдений, сделанных на полюсе. Кук представил свои «копии» с большим запозданием, и рассматривавшая их комиссия вынесла такое заключение: «Копия записной книжки не содержит оригинального исторического материала, а отмечает только результаты. В документах, представленных нам, есть недопустимые недочеты». Заканчивается оно следующими словами: «В виду этого комиссия придерживается того мнения, что присланный нам для изучения материал никак не может доказать, что доктор Кук достиг Северного полюса». Отдельные лица, участвовавшие в этой комиссии, в очень резкой форме отзывались об этих «документах», называя поведение Кука скандальным и наглým. В конце

концов Кук вынужден был, хотя и в очень небрежной форме, признать свою «ошибку» относительно достижения им полюса.

Представленные Робертом Пири документы, его журнал, астрономические наблюдения и инструменты, тщательно рассмотренные авторитетной комиссией, были признаны вполне достоверными. Комиссия пришла к заключению, что «Командир Пири действительно достиг Северного полюса 6 апреля 1909 года».

В декабре 1909 г. Пири был избран председателем Клуба Исследователей. Вслед за этим на Пири посыпались награды и медали от Географических Обществ различных стран.

Путешествие по Европе было триумфом для Пири.

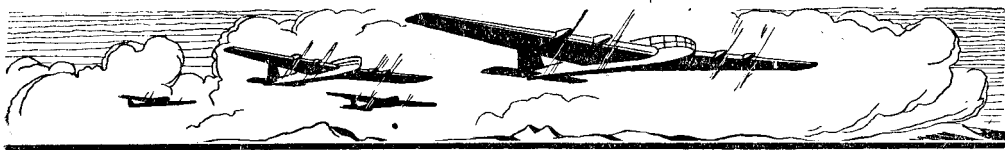
Пири больше не предпринимал никаких экспедиций. Партия была вынуждена и он не стремился начать новую. Но интерес его к полярным путешествиям не остыл. В 1917 г. он выпустил книгу «Секреты полярных путешествий». В 1919 г. он заявил на докладе в Американском Национальном Географическом Обществе: «Будущие полярные исследователи, вероятно, используют механические средства передвижения, появившиеся за последние годы. Я лично думаю, что в Арктику будут летать по воздуху. Во всяком случае прежней эпохе, когда собаки тащили сани, а человек плелся рядом или позади, пришел конец».

Это высказывание Пири свидетельствует об его прозорливости. Блестящие полеты советских воздушных кораблей доказали, что при подобном способе не страшны полыньи, эти «неизвестные величины полярных уравнений», как образно называл их Пири.

Научные результаты экспедиций Пири невелики. В сущности, он только установил, что между Гренландией и Северным полюсом нет твердой земли, а полярные льды у берегов Гренландии непрерывно дрейфуют с запада на восток (между Гренландией и Шпицбергом).

Советские полярники обогатили сокровищницу человеческих знаний неизмеримо большими сведениями.

Но в годовщину смерти Роберта Пири они с уважением вспоминают о человеке, который в 53 года перенес трудности своей последней полярной экспедиции и всю жизнь испытывал чувство, которое он однажды выразил словами: «— Велика и необычна притягательная сила Севера!».



Нам пишут

Н. ГРИГОРОВ

АСПИРАНТУРА ПРИ ГИДРОГРАФИЧЕСКОМ ИНСТИТУТЕ



Научные работы, проведенные на Крайнем Севере, обеспечивают дальнейшее успешное освоение и нормальную эксплуатацию трассы Северного морского пути. Каждая полярная станция, комплексные экспедиции накопили уже большое количество научного материала, на основании которого можно сделать важные научные выводы.

Всесоюзный Арктический научно-исследовательский институт успешно разрешает эту проблему, — готовя для Арктики кадры научных работников. В аспирантуре Гидрографического института будут готовиться кадры научных работников, главным образом, с педагогическим уклоном. Учебные заведения Главсевморпути испытывают острый недостаток в высококвалифицированных кадрах профессорско-преподавательского состава. Аспирантура Ленинградского Гидрографического Института Главсевморпути должна готовить научных работников по астрономии, геодезии, гидрографии, геофизики, гидрологии и т. д.

Сейчас уже произведен прием в аспирантуру и молодые аспиранты, будущие ученые занимаются над разрешением различных научных тем. Темы кандидатских диссертаций аспирантов

гидрографического Института весьма интересны и при удачном их разрешении внесут много нового в науку.

Аспирант т. Дерюгин несмотря на свою молодость проделал в Арктике много важных научных работ в области гидрологии. В 1937 г. он был руководителем гидрологической группы экспедиции на ледокольном пароходе «Малыгин». Тов. Дерюгин уже опубликовал несколько научных работ по различным вопросам гидрологии. Сейчас он поставил перед собой задачу — дать полную характеристику пролива Вилькицкого в гидрологическом, гидрографическом и навигационном отношении. Эта тема исключительно важна, т. к. пролив Вилькицкого является одним из труднейших участков Северного морского пути.

Аспирант орденоносец т. Настай взялся изучить и усовершенствовать современные эхолоты. Эта тема также имеет большое значение для гидрографии и навигации.

Нельзя не упомянуть о теме аспиранта В. П. Кожухова, который задается целью изучить поведение магнитного компаса в высоких широтах, выявить пути для увеличения направляющей силы, удерживающей магнитную стрелку в плоскости магнитного меридиана.

Хорошо подобран коллектив научных руководителей, прикрепленных к аспи-

рантам. В состав группы научных руководителей входят: профессор Г. С. Максимов, профессор А. П. Ющенко, доктора технических наук Б. М. Яновский, С. А. Советов и другие.

Руководство Главсевморпути должно оказать существенную помощь аспирантам. Аспиранты нуждаются в практическом разрешении своих опытных работ в производственных условиях, непосредственно в Арктике. Не малую помощь в этом может и должно оказать прежде всего Гидрографическое управление Главсевморпути. Желательно, чтобы аспиранты привлекались к участию в различных экспедициях, где бы они могли поставить свои экспериментальные работы, вытекающие из тем. В экспедиционных условиях аспиранту часто приходится пользоваться различными судовыми установками (эхолот, гидрокомпас, радио-дальномер и т. п.). Некоторые темы требуют предоставления в распоряжение аспиранта во время летних экспедиционных работ различных инструментов, приборов, мелких плав-средств и т. д. Гидрографическое управление должно пойти навстречу аспирантам, предоставить эти материалы. Гидрографическое управление должно интересоваться темами аспирантов. Имея большой практический опыт в области гидрографи-

ческих работ, сотрудники Гидрографического Управления могли бы дать ценные указания о выборе тем, выдвигать темы, имеющие практическое производственное значение, отвечающие на запросы сегодняшнего дня. Пока этого нет.

Руководство Гидрографического Института, в частности, руководители кафедр должны поручать аспирантам чтение на заседаниях кафедр научных докладов, сообщений, рефератов и т. п. Эти доклады несомненно принесут большую пользу будущим научным работникам. Они приучат аспирантов к методике самостоятельной работы над материалом, умело подбирать нужную литературу, к педагогическому навыку. Кроме того, нужно, начиная со второго года обучения, предоставлять аспирантам возможность заниматься педагогической работой по специальным дисциплинам.

Пока еще учеба аспирантов протекает как-то в стороне от общественной жизни института. Парторганизация плохо интересуется аспирантами, не вовлекает их в общественную жизнь. Аспиранты — люди с высшим образованием, основательной политической подготовкой — могут быть с успехом использованы на агитационной и пропагандистской работе.

В. МИСЮРЕВ

ПЕЛЕДУЙСКАЯ СУДОВЕРФЬ



Семь лет назад в низовьях реки Лены были выстроены первые корпуса Пеледуйской судостроительной верфи.

Из года в год судоверфь расширялась: в строй вступили однорамный лесопильный завод, кузнечно-механическая мастерская, кирпичный завод, смолокурный завод и катерно-столярная мастерская.

Верфь начала спускать на воду суда для речного флота — несамоходные, самоходные и моторные катера. План судостроения из года в год увеличивается. За последние три года верфь выпустила около 70 штук судов крупных размеров.

Во втором полугодии 1938 г. и первом полугодии 1939 г. судоверфь спустила на воду 5 столятидесятичных барж, 2 пятисоттонные баржи, пятисоттонную брандвахту, два кунгаса и один катер. Всего спущено 28 судов, общий тоннаж которых 12 040 т.

На верфи выросло много замечательных стахановцев. Люди, не имевшие раньше специальности, здесь стали высококвалифицированными судостроителями, судоплотниками, кузнецами, слесарями, токарями.

Плотник-стахановец т. А. И. Тетерин приехал на верфь из деревни. До этого он никогда не работал на судостроении, плохо даже владел топором. Благодаря упорному желанию овладеть

техникой судостроения, т. Тетерин добился 6 разряда судоплотника и является сейчас бригадиром. Прежде чем приступить к работе, он детально знакомится с рабочим местом, выясняет, какой материал требуется и что есть в наличии, придумывает как полнее расставить силы.

Кузнец т. А. Ф. Сомов награжден значком «Почетный Полярник». Он систематически перевыполняет нормы. Как правило т. Сомов выходит на работу за 15 минут до начала. Получив чертеж на изготовление деталей, он знакомится с ним, обдумывает в каком порядке изготовлять деталь. Его рабочий день значительно уплотнен. В то время, как одна деталь находится в горне, другую он обрабатывает. А если между нагревами получается перерыв, то в это время он заправляет инструмент. Тов. Сомов старается рационализировать изготовление деталей. Так рационализировав изготовление болтов он значительно поднял свою производительность труда.

Бригадир тов. И. Ф. Бутаков награжден похвальной грамотой. Тов. А. К. Титов работал плотником, а теперь — мастером.

Не отстает и молодежь. На верфи создана молодежная бригада из девушек — строгальниц и фуговщиц. Бригадир женской плотничьей бригады — активная производственница комсомолка Екатерина Исакова. Она обладает хорошими организаторскими способностями. Ее бригада систематически перевыполняет нормы и заслужила звание стахановской бригады.

Многие рабочие являются пионерами Пеледуйской верфи. Они живут здесь с самого начала постройки верфи, имеют свои дома, огороды, коров, свиней, живут хорошо.

Сейчас поселок Пеледуй насчитывает свыше 5 000 населения. Указом Президиума Верховного Совета СССР здесь образован Городской Совет.

Пеледуйская судовой верфь добилась за эти годы определенных успехов. Но эти успехи могли быть более значительными, если бы Главное управление Севморпути больше уделяло внимания нуждам судовой верфи, помогало бы устранить недостатки.

Верфь, например, почти никогда не получает твердый производственный план, его изменяют в течение года по несколько раз. Это вносит не мало

путаницы в производственную жизнь верфи, удорожает постройку судов. Бывает так: сделаем на водосеме закладку для постройки судна, а потом вынуждены ломать все это.

Плохо руководит верфью Якутское речное пароходство.

Имея у себя главного инженера, Якутское пароходство ни разу не прислало его на верфь в зиму 1939 г. Между тем верфь не имеет технических работников.

Необходимо обратить серьезное внимание на улучшение технического оборудования цехов судовой верфи. Оборудование изнашивается, устарело и нуждается в замене его новым. Лесозавод построен на территории, затопляемой весенними водами. Каждую весну приходится все оборудование снимать и вывозить. Помещение машинного отделения каркасного типа — холодное. Котел нуждается в капитальном ремонте.

Имеющийся на верфи локомобиль не может обеспечить по своей мощности механической энергией лесопильную раму. Нам прислали другой локомобиль, но оказалось, что и присланный локомобиль старый, а генератор оказался с перегоревшей обмоткой.

Вся электросеть проложена из железных проводов, что вызывает колоссальные потери электроэнергии.

Кузница не механизирована, все делается кустарным способом. В кузнице необходимо иметь паровой молот мощностью приблизительно в 0,25 т.

На текущий ремонт механического оборудования расходуются большие средства, тогда как значительно дешевле было бы заменить это оборудование новым.

На верфи необходимо иметь четыре строгательные станки, обрезные станки. Надо сделать все для того, чтобы использовать ленточную пилу, электродрели, электрокопалки, токарные станки небольших размеров в механическом цехе.

Задачи коллектива судостроителей Пеледуй в 1940 г. огромны. Нужно построить тридцать самоходных судов: одну брандвахту на 53 чел.; 5 барж по 1 300 т.; 15 барж по 450 т.; 9 барж по 150 т. Общий тоннаж вновь выстроенных судов должен составить 15 275 т.

Коллектив Пеледуйской судовой верфи этот план судостроения безусловно выполнит в срок, спустив на воду крепкие суда.

ОБ ОХОТЕ В АРКТИКЕ



На Большой Земле существуют определенные сроки охоты на зверей и птиц, а браконьерство считается преступлением. То же самое необходимо ввести и в Арктике, так как там стреляют всех зверей когда и где попало.

В начале исследования и освоения Арктики единственным средством передвижения был собачий транспорт. Сейчас же, когда полярные станции обжиты и на многих из них есть механический транспорт, не обязательно на все станции, завозить собак. Но у многих полярников существует мнение, что вообще не может быть станции без собак. На острове Белом, например, в зиму 1938—39 г.г. было две упряжи собак, тогда как там вполне достаточно было бы и одной. На станции Маре-Сале собачьи упряжки совершенно не используются. Однако, собаки требуют ежедневного ухода и корма. Каюры, желая обеспечить собак мясом, стреляют зверей в любое время года.

Охота на морского зверя организована плохо, половина убитых зверей тонет в море и пропадает зря. Очень часто из-за недостатка морского зверя на корм собакам убивают белых медведей, которых с каждым годом стано-

вится все меньше и меньше, а также диких оленей. На морских зайцев охотятся в июне-июле, когда самки вылезают на лед рожать детенышей. То же происходит и с охотой на нерпу.

Дичь — уток, гусей стреляют и бьют и в период линьки, когда они беспомощны, и во время гнездования и вывода птенцов. Большей частью это делают не из необходимости, а просто для развлечения.

Одним словом, организации охоты в Арктике уделяется очень мало внимания.

Чтобы сохранить зверей и дичь от уничтожения, я предлагаю провести в жизнь следующие мероприятия:

1. Полностью запретить в Арктике охоту на белых медведей и морских зайцев.
2. Установить сроки охоты на диких оленей и нерпу.
3. На уток, гусей и другую дичь разрешать охотиться только в течение первых двух недель с момента их прилета на Север и осенью. Категорически запретить охоту в период линьки и гнездования.
4. По возможности сократить на полярных станциях собачье хозяйство и шире использовать механический транспорт.

В. ЖУКОВ

ПЛАВНИК



Плавником в Арктике называют выбрасываемый весенним разливом рек и оседающий на побережье лес. Основную массу плавника выносят в полярное море такие мощные реки как Обь, Енисей и Лена.

Годовое количество естественного лесосплава не поддается учету. Оно зависит от мощности лесных массивов, расположенных по бассейнам рек, а также от steepness их разлива или высоты подъема весенних вод.

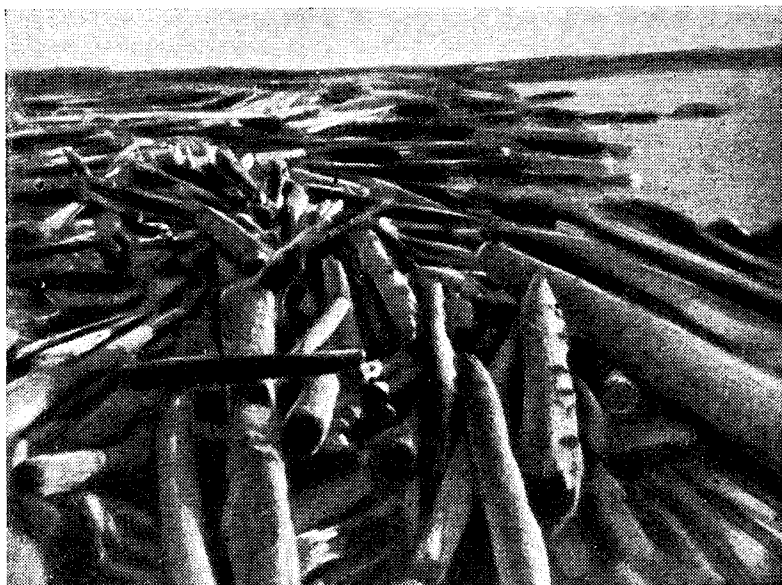
На своем пути весенние воды подмывают с корнем деревья и уносят их в могучем потоке.

Опромытые массивы плавника отлагаются у устьев рек, в ближайших к ним районах морского побережья, а также на островах, преграждающих путь течениям и основным ветрам.

В особенности богаты плавником пологие берега, открытые для сильных nord-вестовых штормов.

Хаотические нагромождения плавника можно встретить даже за километр от линии берега. Эту титаническую работу производят морские волны во время сильных штормов.

Там, где берег из пологого переходит в обрывистый, размываясь прибоем, иногда обнажаются прослойки плавника в грунте. Эти прослойки произошли вследствие занесения плав-



Плавник на берегу

ника илом и галькой. Прослойки плавника в прибрежной почве иногда попадают даже на глубине нескольких метров.

На необъятном лесном кладбище укладываются в перемежку деревья разных пород и возрастов: сосна и ель, кедр и лиственница, береза, ольха.

Большинство этих мертвых стволов сохраняет ценные качества, которые тайло в себе дерево в период расцвета.

Кора с плавника сдирается волнами, льдами и галькой и на гладких стволах яснее выступают их природные качества: крепость, смолистость, упругость и т. д.

Благодаря этим качествам дерево переносит мощные напоры льдов, которые обламывают только тонкие сучья и корни, переносит сильные штормы, лежит десятки лет на берегу под жестокими морозами и снежными заносами и сохраняет свои полезные свойства для строительства, для различных поделок и в качестве топлива.

Помимо этого, древесные плавниковые остатки — в виде сгнившей лисы, мелких сучьев, корней и коры, дают богатое удобрение в прибрежной полосе Арктики. Они отлагаются сначала на берегу в виде черных полос из плодучего ила, затем ветром разносятся по суше, где способствуют образованию тепляющих черноземных прослоек на поверхности почвы.

Консервирующая природа Арктики способствует сохранению плавниковых отложений на очень продолжительное время. Деревья же, попавшие в мерзлоту, сохраняются тысячелетиями, по-

добно ископаемым остаткам древнего животного мира.

Полярным исследователем Толлем были обнаружены на Ляховских островах, на значительной глубине от поверхности, большие древесные массивы. Причем некоторые деревья сохранились здесь с ветвями и корнями. Очевидно эти острова первоначально представляли собой обширные отмели, на которых естественно отлагались огромные массы древесного сплава, впоследствии покрывшиеся наслоениями ила и песка.

Древесный плавник используется у нас в очень незначительном количестве в качестве топлива и материала для некоторых построек в районах, близких к портам и населенным пунктам. В районах же, более удаленных от людских поселений, огромные залежи плавника продолжают медленно сгнивать из-за отсутствия организованных разработок. Эти залежи плавника, однако, находятся гораздо ближе к строящимся портам, радиостанциям, охотничьим поселкам, чем те места, где сейчас производится заготовки стройматериалов и топлива для тех же строителыств. Доставка лесоматериалов в Арктику производится на судах за несколько тысяч километров, в то время, как строительный плавник можно было бы доставлять всего за десятки или сотни километров.

На короткие расстояния плавник легко можно доставлять буксировкой плотов, не загружая для этого крупных судов.

В таких районах, как залив Неелова, губа Борхая, река Омолой, Янский залив, Ванькина губа и т. д., примыкаю-

щих к порту Тикси, можно рекомендовать два способа использования массивов плавника.

Во-первых, можно доставлять плотами и на баржах за буксиром рядовой плавник, т. е. не выбирая на месте только строевой лес, а уже в порту или в населенном пункте производить распиловку и отсортировку строевых материалов. При этом негодный для строительства плавник может быть использован для топлива.

Во-вторых, к местам скопления плавника можно посылать бригады из плотников и пильщиков для заготовки там пиломатериалов, срубов домов и т. п., а затем уже только готовый материал вывозить на места строек. Такое использование плавника для арктических новостроек может дать огромную экономию средств и транспорта по сравнению с завозом тех же материалов из далеких лесных месторождений.

Хозрасчетные рабочие бригады по отбору, распиловке и сортировке плавника могли бы принести большую

пользу и вполне бы оправдали себя, работая в течение летней навигации. Такие бригады нужно снабдить на весь период работы продовольствием и некоторым оборудованием, а также обеспечить их в оба конца транспортом.

В местах, богатых залежами плавника, как, например, лагуна Степаненко, залив Неелова или река Омолой, где имеются тысячи кубометров плавникового леса, который ежегодно пополняется свежими наносами, — можно создать лесопильные заводы соответствующей мощности.

Среди обычного плавника часто попадает, так называемый, аварийный плавник, состоящий из строевого леса, различных досок, брусьев, дубовых колود, частей от разбитых штурмами судов и т. д. Эту добычу завоевывает море во время сильных штормов, смывая с берегов заготовленные лесоматериалы или разбивая труженные лесом слабые суда.

Этот аварийный плавник может быть также с успехом использован.



ЗАМЕЧЕННАЯ ОПЕЧАТКА

В начале статьи «Приветливая Советская Арктика» в третьей строчке допущена опечатка.

Нужно читать: Один из виднейших американских полярных исследователей Вильямур Стифансон и т. д.

Зак. 182



По страницам иностранной печати

«ПРИВЕТЛИВАЯ СОВЕТСКАЯ АРКТИКА»



Один из виднейших американских полярных исследователей Вильямурфансон опубликовал в журнале Общества друзей СССР в Америке «Совет Раше Тудей» статью под названием «Приветливая Советская Арктика». Это на-

звание не случайно.

Еще около 20 лет назад в США появилась книга Стифансона «Приветливая Арктика». Этой книгой автор хотел сорвать с Арктики тот покров ужасов, которым она была окутана в представлении широких общественных слоев Америки. Присваивая сейчас эпитет «приветливая» к Советской Арктике, Стифансон как бы подчеркивает, что именно СССР осуществляет его давнишнюю мечту о полярных областях. Ниже приводится эта статья в сокращенном виде.

«Многие ученые, изучающие историю научной мысли, говоря о практических задачах науки, берут это слово в кавычки. Ибо история человеческого прогресса показала, что «непрактическое» на проверку оказывается и более длительным и более существенным, нежели то, что в свое время было признано практически ценным. Возьмем один пример: теорема, говорящая, что площадь квадрата, построенного на гипотенузе треугольника, равна сумме площадей квадратов, построенных на его катетах,— во время самого открытия казалась, вероятно, почти совершенно лишенной практического значения. Подобные открытия и сейчас, несомненно, зачисляются в разряд лишенных практической ценности. Между

тем, не зная законов построения треугольников, мы не могли бы отправить судно через океан по назначению, не смогли бы построить долговечный и «практический» мост через широкую реку. Наше знание свойств треугольников в настоящее время стоит больше, чем золото всех золотых приисков мира.

22 мая 1937 г. четыре лопанина, вместе со своим веселым псом, который так и назывался «Веселым», отправились из северного полюса в одно из этих «непрактических» научных приключений. За практическую ценность этого приключения всякий ученый, однако, держал бы пари на свой последний доллар. Они достигли полюса при помощи самолета. Уже за полчаса посадки четырех машин на северном полюсе с доставленными десятью тоннами снаряжения, явилась вершиной авиационного искусства.

В 1926 г. было высказано убеждение, что нет такого самолета, который сел бы на паковый лед вдали от земли. Говорилось далее, что такие посадки, если бы кто и пытался их совершить, безусловно закончатся катастрофой. Позже настойчиво утверждали, что, во всяком случае, лишь небольшие самолеты могут рассчитывать на относительно благополучную посадку. И вот перед нами более двадцати посадок, совершенных самыми крушными из существующих сухопутных самолетов, да еще с максимальной нагрузкой. И при этом — ни одной, ни малейшей аварии. Старт был столь же уверенным, как и посадка, что еще более поразило мир.

И вот последовал 1300-мильный восьмимесячный дрейф со всеми его «ли-

шенными практического значения» научными наблюдениями. Первым, и для историков науки крупнейшим из результатов этого дрейфа, явилась обнаруженная в водах Ледовитого океана на глубине до 2 с половиной миль и даже у самого северного полюса, растительная и животная жизнь. Она в опромной мере соответствует флоре и фауне умеренной зоны и тропических океанов. Эти открытия разрушают «научную догму», зарождение которой можно отнести еще к временам классической Греции и даже более ранней эпохе. Эта догма утверждала, что на Земле существуют настоящие удаленные от солнца места, где нет ни растительной, ни животной жизни.

Большую образовательную ценность, — хотя это и не является новостью для ученых, — имеют сообщения участников дрейфа о хлопотах, которые им причинили штормы с дождями и разводья на дрейфующей льдине.

Затем производились обычные наблюдения, — получение образцов воды с разных глубин для определения их температуры, содержания соли и других физических свойств, запись магнитных наблюдений, изучение погоды, установление зависимости дрейфа льда от действия местных и дальних ветров и других сил природы, наблюдения за скоростью самого льда, — и тому подобные многочисленные «лишние практического значения» работы, которые являются в действительности основой и костяком науки.

Наконец, — мы говорим «наконец», отнюдь не считая этого наименее важным, — Папанин указал нам новый метод полярных исследований. У Нансена, — не говоря уже о других, — было дрейфующее судно. Участники моей третьей экспедиции также дрейфовали в арктическом паковом льду, добывая себе пропитание охотой. При помощи папанинской экспедиции Главное Управление Северного морского пути ввело в практику комбинацию этих методов, дополнив их новыми моментами,

в частности доставкой ученых воздушным путем на исходную точку их дрейфа и снабдив их всем необходимым для научных изысканий.

Никогда еще ученые-исследователи не работали в обстановке столь постоянной и эффективной помощи со стороны своих правительств, как мы это видим в СССР. Никогда еще не получали они вознаграждения, которое соответствовало бы их делу, как в денежном выражении, так и (что многие из ученых ставят несомненно выше всего прочего) в смысле предоставления им необходимых условий для разработки полученных научных результатов. И в этом отношении особенно разителен контраст между СССР, с одной стороны, и такими странами, как США и Канада. Некоторые из наших крупнейших экспедиций так и не могли найти средств, необходимых для опубликования научных отчетов о своей работе. Знания, приобретенные с огромным трудом и ценой столь больших затрат, а порою ценой жизни, гибли бесплодно. Но лишь в СССР, насколько мне известно, каждая экспедиция, вернувшись домой, получает необходимые средства. По возвращении на родину советские исследователи не были отвлечены для посторонних дел. Напротив: они тотчас же получили полную возможность описать результаты своих исследований, когда все еще было свежо в памяти, что придавало особенную ценность их работе.

Очень скоро последовало опубликование результатов, и притом не только для Советского Союза. Насколько мне известно, ни одна страна в мире не делится так великодушно своими печатными отчетами с иностранными научными институтами и с отдельными учеными в разных странах мира, как Советский Союз...

В заключение Стифансон говорит, что арктическая политика Советского Союза — «является одним из важнейших его вкладов в дух и метод современной цивилизации».





Новости Арктики

Подготовка к навигации 1940 г.



В Арктике широко развернулась подготовка к навигации 1940 г. В ответ на обращение партийно-хозяйственного актива работников Главсевморпути о подготовке к навигации, полярники развертывают социалистическое соревнование. Коллектив острова Диксона вызвал на соревнование полярников мыса Стерлегова, коллектив мыса Желания заключил социалистический договор с полярниками острова Рудольфа и бухты Тихой. Полярники откликнулись на призыв Московского инструментального завода о досрочном выполнении плана третьей сталинской пятилетки по росту производительности труда.

Полярники мыса Желания в ответ на этот призыв обязались сократить сроки выполнения многих работ, снизить расход горючего, смазочного и электроэнергии на 15%.

Полярники острова Рудольфа разработали конкретные обязательства: особое внимание уделено подготовке к навигации 1940 г. и овладению второй профессией.

Так например, старший радиотехник т. Скворцов изучает метеорологию, практически освоил пуск шаропилотов и обязался, в случае надобности, заменять механика на передающем пункте.

Старший механик т. Карпов и работник на вездеходе т. Сурогин, заменяя друг друга, обслуживают радию, электростанцию и транспорт. Они готовятся самостоятельно обслуживать передатчик на передающем пункте.

Метеоролог т. Заградский обязался один обрабатывать материалы, рассчитанные на двух метеорологов; врач т. Крашениников изучает метеорологию; служитель т. Анисимов отлично водит трактор, выполняет обязанности скотника, ремонтирует печи и производит

различные мелкие пошивки. Его рабочий день уплотнен максимально.

Начальник станции т. Степанов во время больших загрузок радию обязался нести вахты на радию, изучить двигатель, научиться водить вездеход и трактор.

Весь коллектив обязался сдать станцию новой смене в образцовом порядке.

Промышленная нефть в заливе Кожевникова

Коллектив бурильщиков Нордвикстроя настойчиво работает, стараясь отыскать промышленную нефть в заливе Кожевникова.

При бурении самой глубокой скважины на Нордвикстрое (проектная глубина 1200 м) обнаружены слабо глинизированные и мелко-зернистые пески светло-бурого цвета, пропитанные жидкой нефтью. Исследования показали, что в скважине найдена нефть хорошего качества, приближающаяся к промышленной.

Полярники Нордвикстроя в ответ на обращение партийно-хозяйственного актива Главсевморпути, широко развертывая социалистическое соревнование имени Третьей сталинской пятилетки, обязались работать так, чтобы уже в 1940 г. дать стране самую северную промышленную нефть.

Совмещение профессий

Общественное движение за совмещение профессий нашло широкий отклик среди советских полярников.

Коллектив полярной станции Кармакулы борется за максимальное уплотнение рабочего дня. Полярники стремятся на станции третьего разряда (обслуживают трое) довести штат до двух человек, не снижая качества научной работы.

Полярники острова Белого осваивают дополнительные специальности. В кружке по изучению азбуки Морзе занимаются начальник станции т. Битрих,

механик т. Ручьев, гидрометеоролог т. Козлов, врач т. Дементьев. Изучают мотор повар т. Ерохин, старший радиотехник т. Архипов, врач т. Дементьев. На острове организован также кружок первой медицинской помощи. В этом кружке занимаются санитарка т. Булычева и жены зимовщиков т.т. Зайцева и Симцова.

Западно-Таймырская экспедиция

Западно-Таймырская экспедиция начала работу еще 1 октября 1939 г. Коллектив экспедиции активно борется за выполнение производственного плана.

В прошлом годовой план бурения был выполнен только на 20%. На месте работ существовал только один барак.

Надо было построить три дома, складские помещения, новую буровую вышку, электростанцию. Со всем этим коллектив справился успешно.

Теперь экспедиция обеспечена хорошим жилищем. В одном доме, в 16 комнатах, живут все сотрудники экспедиции, во втором доме — хорошая уютная столовая, в третьем доме оборудована химическая лаборатория, помещаются бухгалтерия и рация. Жилые помещения радиофицированы.

Ко дню выборов в местные Советы депутатов трудящихся экспедиция пустила новую буровую вышку. В день шестидесятилетия любимого вождя народов товарища Сталина буровики дали слово работать «отлично». Своё обещание они выполняют. Многие уже добились прекрасных показателей: смена мастера комсомольца т. Ахмедзянова впервые в истории экспедиции выполнила сменное задание на 200%, смена мастера комсомольца т. Лебедева перекрыла показатели смены Ахмедзянова, дав 220%.

Коллектив развернул также политмассовую работу. Организован политкружок по учебнику «Наша Родина». 20 человек самостоятельно изучают «Краткий курс истории ВКП(б)». Организован драмкружок, которым руководит т. Обувалов, созданы струнный оркестр, кружки изучения автодела, два общеобразовательных кружка и др. Отдельно проводятся занятия с детьми школьного возраста. За это дело взялась комсомолка т. Кищенко.

Оборонная работа в Арктике

Молодежь бухты Тикси активно участвует в оборонно-физкультурной работе. 8 человек сдали нормы ПВХО, 12 человек ГТО, 8 — ГСО, 4 — «Ворошиловский стрелок». В кружке «Ворошиловский стрелок» занимаются 18 человек. Молодежь Тикси провела

военизированный лыжный агитпереход по маршруту Быков — Тикси — Быков. Переход прошел успешно.

На острове Врангеля создан кружок, в котором готовятся «ворошиловские стрелки». Проводятся тренировочные стрельбы, занятия по гранатометанию. Работают кружки ГСО и изучения автомобильного дела.

Издательство Главсевморпути переведено в Москву

Для улучшения работы и приближения к отраслевым управлениям, издательство Главсевморпути из Ленинграда переведено в Москву.

Управляющим издательства утвержден И. М. Никитин.

Архив Главсевморпути

В Центральном архиве Главсевморпути насчитывается около 50 тыс. различных материалов об экономических исследованиях Крайнего Севера, о промыслах, о развитии сельского хозяйства, сведения о культуре и быте народов, населяющих Север, подробные исследования морского, речного и сухопутного транспорта. Широко представлены исследования полярных экспедиций. Все эти материалы обработаны и доступны для пользования. В архиве сохранены отчеты о навигациях в 1929—1934 гг., материалы о ледовой службе, о гидрологических и метеорологических наблюдениях и т. п.

Составлена тематическая картотека трудов Комсевморпути и б. Института Экономики Севера. Картотека насчитывает 2700 карточек, она систематизирована по темам.

Из материалов Комсевморпути особый интерес представляют отчеты об отдельных плаваниях в Советской Арктике и о Карских операциях, начиная с 1919 г.: отчет о плавании морской экспедиции в Сибирь из Архангельска в бухту Находка, в реку Обь и обратно (1919 г.); материалы за 1921 г. по вопросу о развитии Северного морского пути, с приложением карт; документальные данные об экспедиции по изысканию и установлению водного пути от Енисея через Тазовскую губу, через полуостров Ямал в Байдаралскую губу и др.

Большой интерес представляют материалы: история плавания Северным морским путем из Европы в устье рек Оби и Енисея с XVI по XX век (260 стр.); экономические очерки — Северный морской путь и Карская Торговая экспедиция, современные транспортные проблемы Сибири и их рациональное разрешение.

Институт Экономики Севера, после

своей двухлетней работы, оставил ряд интересных монографий, обзоров, экономических исследований отдельных отраслей промышленности: горной, лесной, рыбной, соляной. Институт составил описание отдельных районов.

К описанию районов относится одна из обширных, не законченных работ эконом-географического Сектора Института: описание 17 районов Якутии.

Имеются и законченные труды Института: экономика грузооборота Северного морского пути, технико-экономическое обоснование типов арктических судов и др. За последнее время в архив поступили отчеты полярных станций с 1933 г., материалы о культурных базах с 1933 по 1939 г.

В архиве хранится и целый ряд других интересных материалов.

Несмотря на то, что в архиве сосредоточены материалы, имеющие большое значение для Главсевморпути, работа архива протекает в неудовлетворительных условиях. Архив размещен лишь в двух небольших комнатах. Рабочей комнаты нет, — посетители просматривают материалы в коридоре. Хранение документов должным образом не обеспечено.

Руководство Главсевморпути и общественность должны принять меры к улучшению работы архива. Хорошо поставленный архив, — это зеркало нашей работы и большой помощник полярникам в их оперативной деятельности.



Редакционная коллегия: { П. П. ШИРШОВ
М. И. ШЕВЕЛЕВ
Л. Ю. БЕЛАХОВ
Э. Т. КРЕНКЕЛЬ
В. 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 31/III—23/IV 1940 г. Подписано к печати 2/IV 1940 г. Бум. 70×108 см. 6 печ. л. (II авт. л.) 120 000 тип. зн. в бум. л. Уполн. Мособлгортита № Б—1273. Зак. тип. 182. Тираж 8000.

18-я типография треста «Полиграфкнига», Москва, Шубинский пер., 10.

Советская Арктика

№ 3 • МАРТ • 1940 г.

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении председателя Совета Народных Комиссаров СССР товарища Вячеслава Михайловича Молотова орденом Ленина	1
Верному соратнику Ленина и Сталина—Вячеславу Михайловичу Молотову — приветствие ЦК ВКП(б)	1
В ЦЕНТРАЛЬНОМ ПОЛЯРНОМ БАССЕЙНЕ	
Д. Трофимов — Жизнь на корабле	3
ПРЕВРАТИМ СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ В НОРМАЛЬНО ДЕЙСТВУЮЩУЮ ВОДНУЮ МАГИСТРАЛЬ	
Л. Шар-Баронов — 4 рейса ледокольного парохода «Вл. Русанов» в 1939 г.	10
М. Каминский — Удешевить стоимость летного часа в полярной авиации	21
В. Фролов — Опыт работы бюро погоды на Диксоне	26
Л. Френкель — Серьезные недостатки судоремонта в Мурманске	32
ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ	
Н. Бубнов — В борьбе за график и план перевозок	34
Т. Кожемякин — Кружок по изучению истории партии на Диксоне	37
В. Макеев — Судовая библиотека	38
ЛЮДИ СОВЕТСКОЙ АРКТИКИ	
Г. Караваева — Женщины-полярницы	40
ЖИЗНЬ ПОЛЯРНЫХ СТАНЦИЙ	
М. Харитонов — Остров Русский	48
ТОРГОВЛЯ И ПРОМЫСЕЛ НА КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ	
А. Савинский — Анадырская торгово-пушно-заготовительная фактория	54
А. Литвинов — Неиспользованное богатство Крайнего Севера	62
РУССКИЕ ПУТЕШЕСТВЕННИКИ И ИССЛЕДОВАТЕЛИ АРКТИКИ	
М. Райхенберг — Гибель «Св. Анны»	66
ИСТОРИЧЕСКИЕ ЗАМЕТКИ	
К. Осипов — Роберт Пири	78
НАМ ПИШУТ	
И. Григоров — Аспирантура при Гидрографическом институте	85
В. Мисюрев — Пеледуйская судовой верфь	86
П. Лепехин — Об охоте в Арктике	88
В. Жуков — Плавник	88
ПО СТРАНИЦАМ ИНОСТРАННОЙ ПЕЧАТИ	
«Приветливая Советская Арктика»	91
НОВОСТИ АРКТИКИ	
	93

Цена 2 руб.

СОВ АРКТИ

ОБЛ БИБЛИОТЕКЕ
1.12

