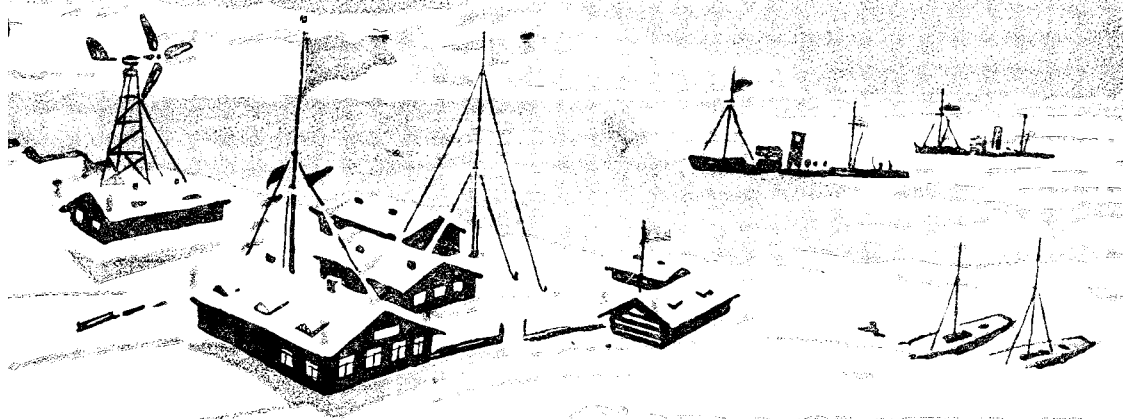
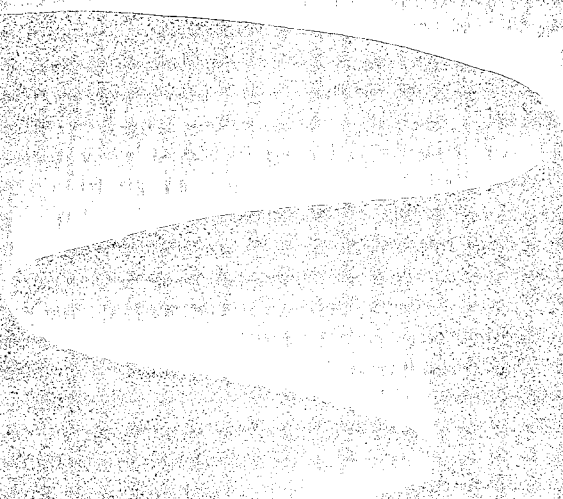


91(с11)(05)

С 56

0170825

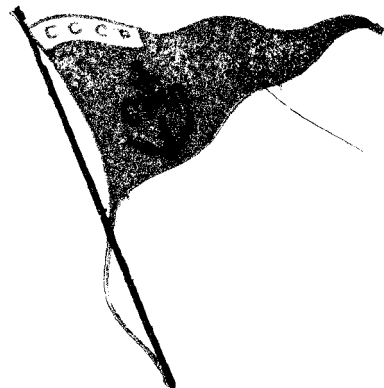
# XXIII



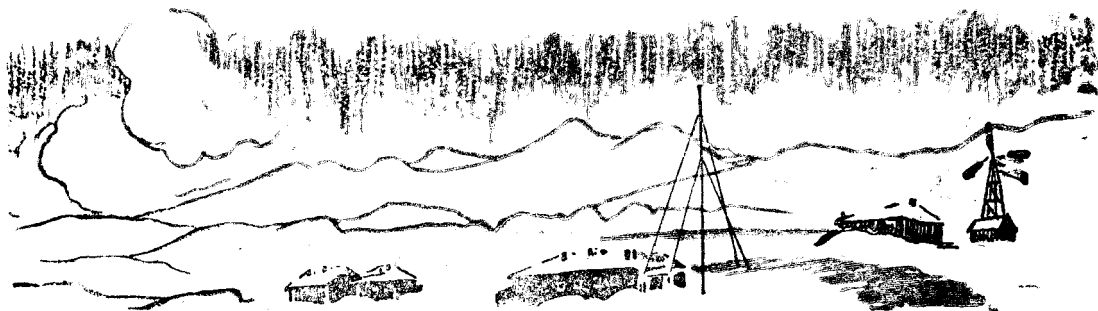
Н О Я Б Р Ъ  
№ 11-1940

## СЕВЕРСКАЯ АРКТИКА

# Советская Арктика



170825



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

● Издательство Главсевморпути ●

ВОЛОГОДСКАЯ  
ЧИТАЛЬНЫЙ ЗАЛ

# Советская Арктика

№ 11

• Ноябрь •

1940

## СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

- Двадцать три года Советской власти. Доклад тов. М. И. Калинина на торжественном заседании в Большом театре 6 ноября 1940 г. . . . . 3
- В. Новиков — «Краткий курс истории ВКП(б)» и партийная пропаганда в Арктике . . . . . 9

### ПРЕВРАТИМ СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ В НОРМАЛЬНО ДЕЙСТВУЮЩУЮ ВОДНУЮ МАГИСТРАЛЬ

- И. Мазурук — Полярная авиация в 1940 г. . . . . 18
- А. Костюк — О работе порта Тикси . . . . . 26
- Д. Берензон — Режим экономии в арктических портах . . . . . 33
- Б. Назаров — На реке Яне . . . . . 34
- Г. Рогатко — О водоснабжении на Северном морском пути . . . . . 37

### СТРОИТЕЛЬСТВО В АРКТИКЕ

- Г. Руслановский — Пути удешевления строительства на севере . . . . . 39

### ЗНАТНЫЕ ЛЮДИ АРКТИКИ

- Т. Караваева — Полярный радист Е. Н. Гиришевич . . . 46
- Макс Зингер — Летчик полярной авиации И. Д. Черепков . . . 55

### ЖИЗНЬ ПОЛЯРНЫХ СТАНЦИЙ

- П. Солдатов — Как мы добились успеха (о строительстве радицентра в Анадыре) . . . . . 60

### ИСТОРИЧЕСКИЕ ЗАМЕТКИ

- М. Райхенберг — От плавания «Мод» до рейсов ледокола «И. Сталин» . . . . . 68
- А. Марголин — Англо-французская интервенция на севере России и Северный морской путь . . . . . 77

### БИБЛИОГРАФИЯ

- А. Бочек — Полезная книга . . . . . 81
- Новые книги об Арктике и Крайнем севере (июль — август — сентябрь 1940 г.) . . . . . 82

### ПО СТРАНИЦАМ ИНОСТРАННОЙ ПЕЧАТИ

- У берегов Гренландии . . . . . 85
- Арктический порт Диксон — фотоочерк Ал. Лесс . . . 88

### НОВОСТИ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

93

ВОЛОГОДСКАЯ  
ЧИТАЛЬНЫЙ ЗАЯ  
Обл. Библиотеке







## ДВАДЦАТЬ ТРИ ГОДА СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ

*Доклад тов. М. И. КАЛИНИНА на торжественном заседании  
в Большом театре 6 ноября 1940 г.*

Товарищи, двадцать третий год существования советской власти займет видное место в истории Союза ССР. Это — год крупных успехов как в социалистическом строительстве, так и в области внешней политики.

В начале текущего года выполнение производственного плана промышленностью встречало серьезные трудности. Я имею в виду не обычные трудности, обусловленные нашим ростом, а трудности, связанные с международной обстановкой, которая сложилась тогда. Эти трудности понятны вам без пояснений.

Тем не менее выполнение плана за 1940 год ожидается, даже при осторожном подсчете, с приростом в 13,6 миллиарда рублей, или на 11% больше по сравнению с 1939 годом. Сюда, конечно, не входит промышленность западных областей Украины и Белоруссии и новых советских республик.

В этом году мы имеем определенные сдвиги в работе металлургии и угольной промышленности. Рост выплавки металла и добычи каменного угля идет неуклонно.

Например, добыча каменного угля по сравнению с соответствующими месяцами прошлого года составила:

Июль . . . . .	112%
Август . . . . .	114,3%
Сентябрь . . . . .	116%

Значительных успехов добилась цветная металлургия.

Вообще, товарищи, во второй половине текущего года наблюдается значительный рост нашей тяжелой индустрии по всем ее разветвлениям.

Удовлетворительно работала легкая промышленность.

Из многочисленных новостроек мне хочется отметить только две, которые уже вступили в пусковой период.

Первая — это Угличская гидростанция на 110 тысяч квт. Она пускается скромно, хотя в два раза превосходит Волховстрой. Эта станция явится серьезным вкладом в энергетическое хозяйство Цент-

рального района, в частности — Москвы, и увеличит глубоководность Волги вниз от Ивановской плотины километров на двести.

Вторая — это Чирчикская гидростанция в Узбекистане с мощностью первой очереди в 43 тысячи клвт. На базе этой станции построен азотный завод, который будет добывать азот из воды и воздуха. Тем самым в значительной степени разрешается проблема удобрений для хлопковых полей средне-азиатских советских республик, а транспорт избавляется от соответствующих перевозок.

Наш железнодорожный транспорт справился с работой и успешно выполнил чрезвычайные задания.

Немало достижений имеет и сельское хозяйство, хотя по вегетационным условиям 1940 год был для него очень капризным.

Затянувшиеся весной холода повелительно требовали проведения сева в крайне сокращенные сроки. Наше колхозное крестьянство удолетворительно справилось с этой задачей.

Надо прямо сказать, что без той техники, коей насыщено социалистическое сельское хозяйство, было бы невозможно одолеть капризы природы. И результат налицо: в этом году у нас получился хороший урожай. Валовой сбор зерновых близок к 7-ми миллиардам пудов.

Успехи сельского хозяйства наглядно иллюстрируются Сельскохозяйственной выставкой, которая в этом году была еще более массовой, еще шире показала многочисленные отрасли колхозного производства.

Если в прошлом году мы имели 196.743 участника, то ныне их число возросло до 327.566. Среди них 348 МТС, 19.730 колхозов, 951 совхоз, 15.118 колхозных животноводческих ферм, 286.994 переводика сельского хозяйства.

Вместо 45 районов — участников выставки 1939 года — Главвыставком пришлось утвердить 252.

Еще более знаменателен тот факт, что впервые участниками выставки явились края и области в целом, которые перевыполнили установленные показатели за три года по зерну, животноводству и досрочно выполнили свои обязательства перед государством.

Об успехах, достигнутых в сельском хозяйстве отдельными областями и краями, говорят и следующие данные.

Участниками выставки 1940 года являлись: по Краснодарскому краю — каждая пятая МТС, в Орджоникидзевском крае — один из каждых трех колхозов, Запорожская область представила на выставку почти половину сельскохозяйственных артелей.

Выставку нынешнего года украсили дела и достижения новых тысяч, стахановцев, талантливых организаторов колхозного производства. Рекордные урожаи, привесы молодняка и удои, полученные ими, далеко превзошли те, которые демонстрировались в павильонах в 1939 году.

Напротив, в Западной Европе природные капризы этого года, а также и война нанесли значительный ущерб урожаю. И там задача — прокормить население является одной из серьезнейших проблем.

Но неурожаем поражены и те европейские страны, которые не участвуют в войне.

Для более быстрых темпов развития промышленности советское правительство предприняло в этом году ряд особых мер.

Так, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 года введен восьмичасовой рабочий день и семидневная неделя вместо шестидневки, запрещен самовольный уход с предприятий и учреждений и т. д.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 10 июля

1940 года определены наказания за выпуск недоброкачественной и некомплектной продукции.

Каждому из вас, товарищи, должно быть понятно, что все эти Указы преследуют одну цель — навести полный порядок в производстве, добиться его планомерного роста. Без этого не может развиваться и быстро расти наша промышленность. А если принять во внимание современную международную обстановку, то тем более станет очевидной необходимость и целесообразность этих Указов.

В последние дни были награждены 9 конструкторов, которым присвоено звание «Герой Социалистического Труда». Этот факт, товарищи, имеет огромное значение. Он говорит о высоком развитии конструкторской мысли в нашей стране. И вот сейчас нам необходимо закрепить эти достижения конструкторской мысли качественно хорошими изделиями.

К числу больших мероприятий советского правительства относится создание государственных трудовых резервов, чем решается одна из важнейших проблем социалистического строительства.

В капиталистических странах не приходится задумываться над созданием трудовых резервов. Там постоянно имеется огромная резервная армия труда в лице массы безработных. За последние два десятилетия, в связи с затяжными кризисами, эта армия выросла еще больше.

Поэтому в капиталистических странах приходится думать не о создании трудовых резервов, а о том, чтобы как-нибудь использовать хотя бы небольшую часть безработных, дать им какую-нибудь работу. Армия безработных — это неприятный, очень опасный горючий материал для капиталистического мира.

Между прочим, в капиталистических странах, при наличии безработицы, в настоящее время далеко не благополучно обстоит дело с резервами квалифицированной рабочей силы. Например, в Англии — классической стране капитализма — явно недостает высококвалифицированных рабочих. Этот золотой фонд капиталисты непредусмотрительно растратажили в кризисные годы.

В Советском Союзе давно ликвидирована безработица. Идет быстрое развитие социалистической промышленности. Резервы рабочей силы в городах исчерпаны, а приток ее из деревни сократился.

До революции разорявшееся крестьянство ежегодно выделяло миллионы людей, которые уходили в город в поисках работы. Теперь колхозному крестьянству, даже при мало-мальски добросовестной работе, обеспечено безбедное существование. И потому колхозная деревня уже не выделяет стихийно рабочую силу, необходимую для промышленности.

Наша промышленность и сельское хозяйство развиваются на социалистических, плановых началах. Государство распоряжается у нас всеми материальными фондами и деньгами, оно планирует средства производства и финансы.

Но у нас еще слишком недостаточно осуществлялось планирование рабочей силы, которая является одной из главных, решающих составных частей производства. Если даже все элементы производства налицо, а рабочая сила отсутствует, то никакого производства не получится, все элементы производства без рабочей силы останутся мертвыми.

Нехватка квалифицированных рабочих, особенно в отраслях тяжелой индустрии, тормозила наше дальнейшее продвижение вперед. Учитывая это, советское правительство приступило к созданию трудовых резервов, к организованной подготовке рабочей силы, недостающей социалистической промышленности. Осуществление Указа Прези-

диума Верховного Совета СССР о создании государственных трудовых резервов, т. е. подготовка за счет государства в ремесленных училищах и школах фабрично-заводского обучения квалифицированных рабочих, обеспечит дальнейший неуклонный рост нашей промышленности.

Характерно, что в одной из иностранных газет, в которой, как и во всей буржуазной прессе, ко всем мероприятиям советской власти относятся не очень доброжелательно, стремясь всегда охватить все, что предпринимается советской властью, — в этой газете писали, что при проведении этого мероприятия в жизнь Советский Союз в области промышленности будет первоклассной страной. Такие вещи мы не часто слышим от наших врагов.

Обязанность наших партийных, профсоюзных, комсомольских и хозяйственных организаций — всеми способами помогать созданию государственных трудовых резервов.

Товарищи, я уже говорил вам, что внешние события за этот год имели влияние и на нашу экономику. Да и как же им было не влиять! Достаточно вспомнить, что с 1 декабря прошлого года началась война с Финляндией, которая потребовала от нас известных усилий.

Вы знаете, что силы природы здесь были целиком против советских войск. Непроходимые леса, болота, глубокие снега, морозы, которые на протяжении почти всей кампании держались на уровне 40 градусов, мешали полному применению нашей военной техники.

Но советские войска показали, что по существу для них нет препятствий. Через 3 месяца Финляндия должна была подписать мир на условиях, предложенных Советским Союзом.

Эта война еще не нашла своего летописца. И вообще у нас слишком мало написано о замечательных, исключительно героических подвигах наших частей и отдельных людей в период финской кампании.

Продажная буржуазная пресса клеветала на Красную Армию. Однако, в конце-концов, целый ряд корреспондентов должен был расписаться и засвидетельствовать в той же буржуазной прессе, что они давали лживые корреспонденции, чтобы опорочить Красную Армию.

Я думаю, наше военное ведомство постарается восстановить в печати подлинную картину этой войны.

За финскую кампанию награждены орденами, медалями и другими знаками отличия многие воинские части, десятки тысяч бойцов, командиров, политработников и других ее участников. Конечно, достойных награды было неизмеримо больше. Об этом свидетельствовали сами награжденные при получении орденов. 405 человекам присвоено звание «Герой Советского Союза». А это у нас — высшая награда, которая дается за исключительно подвиги.

Уже одни эти цифры говорят о доблести и героизме нашей Красной Армии. Значит, та любовь, которой пользуется у нас Красная Армия буквально среди всего населения, как видите, полностью оправдана перед народом.

Товарищи, в этом году значительно выросла территория и численность населения Советского Союза за счет присоединившихся к нам трех республик: Эстонии, Латвии и Литвы.

Это присоединение очень характерно. Я лично не знаю в истории подобных примеров.

20 лет господствовали капиталистические клики в Эстонии, Латвии и Литве. 20 лет они вели агитацию, стремясь привить своим народам ненависть к Советскому Союзу. И все-таки они не смогли заглушить глубокого чувства симпатии этих народов к Советскому Союзу.

Прежние правительства Эстонии, Латвии и Литвы, которые фактически не имели опоры в народе, должны были уступить место народ-

ным правительствам. А эти правительства, выполняя волю своих народов, обратились к советскому правительству с просьбой о присоединении к СССР. Конечный результат таков: сегодня Эстония, Латвия и Литва являются полноправными республиками великого Советского Союза.

Вот вам конкретное проявление глубокого чувства симпатии народов этих стран к СССР.

В этом же году была исправлена большая историческая несправедливость — воссоединена Бессарабия с Советским Союзом.

Надо вспомнить всю вероломность румынских бояр и капиталистов. В прошлую мировую войну Россия была союзником Румынии. Русские войска дрались на румынском фронте, защищая румын от германских войск. А вот когда у нас к власти пришли рабочие и крестьяне, румынские бояре и капиталисты, воспользовавшись нашей временной военной слабостью, захватили часть нашей территории.

Теперь мы возвратили Бессарабию и Северную Буковину, населенную украинцами. Излишне говорить, с каким восторгом бессарабцы и украинцы Северной Буковины присоединились к Советскому Союзу. Это великолепно испытали на себе части нашей Красной Армии, которые восторженно встречались населением этих территорий.

Итак, товарищи, около 23-х миллионов населения присоединилось за этот год к Советскому Союзу. Они только что присоединились, но кажется, что это как будто старые советские территории. Они получили все права советского гражданства, начиная от почетного права служить в Красной Армии. А армии Эстонии, Латвии и Литвы целиком влились в состав Красной Армии. И уже один этот факт показывает, насколько велико, насколько прочно действительное братство народов Советского Союза. Найдите в истории хоть один аналогичный пример!

Товарищи, сейчас идет война между великими, руководящими европейскими державами и уже 4-й год продолжается война на Дальнем Востоке. Значит, в состоянии войны находится почти весь мир. Из больших государств фактически лишь один Советский Союз находится вне войны, соблюдая строгий нейтралитет.

Конечно, столь огромная война не может не задевать нейтральных стран, ну, хотя бы тем, что внешняя торговля, по крайней мере, морская, значительно тормозится. Но все-таки, когда почти весь мир охвачен такой войной, быть вне ее — это великое счастье.

Я должен сказать, что такое положение не создается само собой. Оно есть результат наших внутренних достижений и успехов нашей внешней политики. Оно есть результат деятельности нашего руководства.

А руководство хозяйственное, внешнеполитическое, военное исходит от товарища Сталина. (**Бурные аплодисменты, переходящие в овацию**). Таким образом, все это результат, дело сталинского руководства.

Товарищи, сложившаяся международная обстановка не дает нам права быть безразличными наблюдателями, спокойными созерцателями развивающихся событий. Эта обстановка накладывает на каждого советского гражданина ответственные обязанности.

Советский Союз — единственное в мире социалистическое государство. Впервые за всю историю трудящиеся имеют свою настоящую родину.

Социалистическая родина — какое это великое слово! И нет более возвышенной, более благородной и святой задачи, чем задача служить своей социалистической отчизне, служить не словами, а делами.

Первая и самая главная наша обязанность — это дальнейшее укрепление хозяйственной и оборонной мощи социалистической родины.

Рабочий, колхозник, служащий, инженер, артист, писатель, уче-

ный — каждый советский человек в своей области должен вложить всю свою энергию и волю, все свои способности и силы для того, чтобы обеспечить еще большее процветание, чтобы поднять еще выше могущество нашей социалистической родины.

Это и будет выполнением народами нашего Союза своего долга перед международным пролетариатом. Это и будет истинной борьбой за коммунизм.

В этой борьбе за коммунизм нами руководит коммунистическая партия, товарищ Сталин. И сегодня, в день праздника советской власти, в день 23-летия Великой Октябрьской Социалистической Революции, подводя итоги нашей борьбы, мы с глубоким чувством, с открытым сердцем приветствуем нашего вождя — великого Сталина. **(Бурная овация).**

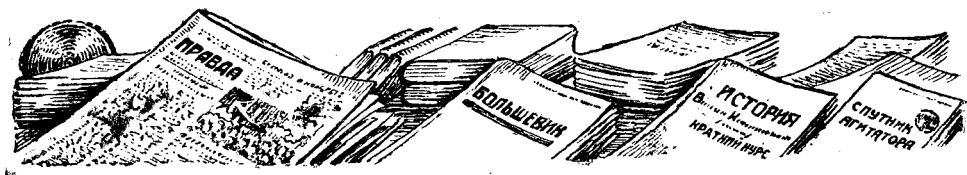
Да здравствует 23 годовщина Великой Октябрьской Социалистической Революции! **(Аплодисменты).**

Да здравствует великий советский народ! **(Аплодисменты).**

Да здравствует Всесоюзная Коммунистическая Партия (большевиков)! **(Аплодисменты).**

Да здравствует вождь советского народа — великий Сталин! **(Бурная, продолжительная овация. Все встают. Оркестр исполняет «Интернационал». В зале раздаются приветственные возгласы в честь товарища Сталина).**





**В. НОВИКОВ**

## **„КРАТКИЙ КУРС ИСТОРИИ ВКП(б)“ И ПАРТИЙНАЯ ПРОПАГАНДА В АРКТИКЕ**

Прошло два года со дня выхода в свет классического произведения марксизма-ленинизма — «Краткого курса истории ВКП(б)». Эту замечательную книгу изучают миллионы советских людей, к ее пламенным страницам обращаются, как к учителю. По ней учатся жить и мыслить, бороться и побеждать.

Занятый небывалым еще в мире грандиозным строительством нового коммунистического общества, большими государственными делами, товарищ Сталин принял самое деятельное, личное руководящее участие в создании этой энциклопедии основных знаний в области марксизма-ленинизма.

С гениальной сталинской ясностью и простотой раскрывается в этой книге огромная жизненная правда. С исключительной яркостью, на примерах героической истории большевистской партии она показывает, как росли, развивались и побеждали великие идеи учения Маркса—Энгельса—Ленина—Сталина.

Выход в свет «Краткого курса» явился крупнейшим событием в жизни партии и всего советского народа. «Краткий курс истории ВКП(б)» оказал огромное влияние на всю теоретическую, пропагандистскую, идейно-политическую работу по воспитанию наших кадров и всех граждан советского общества.

Большой подъем и глубокий интерес к вопросу марксистско-ленинской теории вызвал «Краткий курс истории ВКП(б)» среди кадров советских полярников.

Как только в 1938 г. на страницах «Правды» появились главы «Краткого курса», Политуправление Главсевморпути организовало для полярников через радиостанцию им. Коминтерна трансляцию опубликованных глав «Краткого курса».

Комплекты газет и журналов с главами «Краткого курса» на самолетах полярной авиации были доставлены в Игарку, на о. Диксон, в Нордвик и другие пункты.

12 октября радиоцентр о. Диксон приступил к систематической трансляции «Краткого курса истории ВКП(б)» для полярников Западного сектора Арктики. Для полярников Восточного сектора Арктики главы «Краткого курса» транслировались Анадырским политотделом.

Для экипажа легендарного корабля «Георгий Седов», дрейфовавшего в тот период в Центральном полярном бассейне, «Краткий курс» транслировался специальными передачами с о. Диксон.

Получая по радио пламенные страницы сталинского «Краткого курса», полярники имели их одновременно со всей страной.



Помполиты кораблей, парторги полярных станций сообщали в Политуправление, что передачи слушает весь коллектив с большим вниманием и интересом. Многие тут же записывали основное содержание раздела. Пропагандисты по окончании передач отвечали на вопросы, разъясняли содержание разделов, проводили беседы о значении «Краткого курса» для идейного роста наших кадров.

Так, например, пропагандист тов. Яковлев писал:

«В то время, когда выходил в свет «Краткий курс истории ВКП(б)», мы находились далеко от берегов родной земли. Мы зимовали на гидрографическом судне «Торос» во льдах Карского моря.

..Вскоре к нам пришло радостное сообщение о том, что по решению Политуправления Главсевморпути, начиная с 12 октября 1938 г., радиостанция о. Диксон регулярно, раз в шестидневку будет передавать по разделам «Краткий курс истории ВКП(б)».

Предупрежденные об этих передачах, мы заранее к ним готовились. Мной был организован кружок из 14 человек. Остальные 10 человек экипажа решили изучать «Краткий курс» самостоятельно.

К началу передачи мы собирались в кают-компанию и внимательно слушали главы «Краткого курса». Каждый раз я почти дословно записывал передаваемую по радио главу. Затем я читал соответствующие работы Ленина и Сталина. После этого проводил занятия кружка. Занятия проходили живо и интересно.

Так изучалась одна глава за другой, и к концу зимовки было изучено 10 глав этой замечательной книги. В результате пропагандистской работы на судне в течение всей зимовки было высокое политико-моральное состояние экипажа. Восемь лучших стахановцев подали заявления о вступлении в кандидаты и члены ВКП(б).

Когда «Краткий курс истории ВКП(б)» вышел из печати, в Арктику было направлено свыше 11 тыс. экз. этой книги. Кроме того было послано около 4 тыс. экз. газет и журналов, в которых был опубликован «Краткий курс».

Присланный на самолетах в Анадырь «Краткий курс» был доставлен на оленях и собаках в наиболее отдаленные поселки Чукотки.

Всюду, куда завозили «Краткий курс», он вызывал живейший интерес среди кадров полярников и становился основой для теоретической и пропагандистской работы, основой для дальнейшего идейно-политического воспитания широких кадров советских полярников.

С выходом в свет «Краткого курса истории ВКП(б)» и постановления ЦК ВКП(б) «О постановке партийной пропаганды, в связи с выпуском «Краткого курса истории ВКП(б)» вся пропагандистская работа в Арктике была коренным образом перестроена в строгом соответствии с решением ЦК ВКП(б) и указаниями товарища Сталина. Основным методом изучения основ марксизма-ленинизма стал метод самостоятельной работы. Укреплены пропагандистские кадры. На постоянную работу в Арктику было направлено 34 квалифицированных пропагандиста. При Политуправлении создана лекторская группа.

В настоящее время в Арктике самостоятельно работают над «Кратким курсом истории ВКП(б)» свыше 3 тыс. полярников. По организациям Севморпути работает 52 кружка по изучению «Краткого курса истории ВКП(б)», в которых занимается свыше 700 человек.

Политотделы организуют лекции, консультации и систематические товарищеские собеседования. За последние два года в Арктике силами местных лекторов прочитано свыше 400 лекций по вопросам марксизма-ленинизма.

При помощи Управления пропаганды и агитации ЦК ВКП(б) к пропагандистской работе в Арктике было привлечено 15 квалифицированных лекторов и докладчиков из московской партийной организации. Лекторами Политуправления совершено 16 выездов в Арктику. За два года силами местных лекторов и работников Политуправления в Арктике прочитано свыше 1 250 лекций и докладов по основам марксизма-ленинизма, международному положению и рабочему движению.

Доклады и лекции вызвали большой интерес не только среди полярников, но и среди местного, коренного населения. Послушать живое большевистское слово якуты, эвенки, инганасаны и др. приезжают за десятки километров с женами и детьми. Многие из них изучают «Краткий курс истории ВКП(б)».

Большую помощь в деле дальнейшего самостоятельного изучения основ марксизма-ленинизма оказали проведенные Политуправлением в 1940 г. месячные курсы комсостава. Лекции квалифицированных лекторов, прочитанные на курсах, дали возможность слушателям лучше ознакомиться с историей большевистской партии, облегчили им дальнейшее самостоятельное изучение первоисточников. В 16 пунктах Арктики курсы окончили свыше 600 командиров-полярников.

Значительно возросла в Арктике печатная пропаганда. На страницах 27 многотиражных газет систематически появляются квалифицированные консультации Прессбюро «Правды», ТАСС и другие материалы, направляемые Политуправлением. Только за 1940 г. в Арктику передано через радиобюллетень свыше 150 статей центральных газет.

Выпущено 17 выпусков «В помощь агитатору и пропагандисту Арктики» и несколько книг, обобщающих опыт пропаганды в Арктике.

«Краткий курс» пробудил огромный интерес к теории среди советских полярников. Об этом свидетельствуют многочисленные отзывы капитанов, летчиков, штурманов, метеорологов, радистов и других полярников. И все они говорят о том, что, изучив «Краткий курс», они по-новому смотрят на свою роль в советском обществе. Кругозор их неизмеримо расширился.

«Краткий курс истории ВКП(б)», — говорит Герой Советского Союза капитан Белоусов, — является для меня настольной книгой. Чтобы быть полноценным полярным капитаном, необходимо изучить законы общественного развития, познать то, что оставила нам история».

Полярный летчик-орденоносец т. Махоткин пишет: «Несмотря на то, что вся наша жизнь — на крыльях, я никогда не расstaюсь с «Кратким курсом истории ВКП(б)». Эта книга ведет меня к познанию самой жизни, и я читаю ее каждодневно, продумывая каждое положение, каждую строчку. Особенно я использую наши стоянки на базах. В это время читаю, конспектирую прочитанное. Я стараюсь овладеть знанием законов общественного развития, знанием героической истории нашей большевистской партии».

Советские полярники значительно продвинулись вперед в изучении истории партии. 1 200 человек из 3 000 командно-политического состава и интеллигенции Арктики закончили изучение «Краткого курса истории ВКП(б)» и в настоящее время работают над отдельными произведениями классиков марксизма-ленинизма.

\* \* \*

Большую помощь в самостоятельной работе по изучению марксизма-ленинизма оказывают организованные весной 1940 г. радиовещательные центры Политуправления на о. Диксон и м. Шмидта.

Охватывая радиусом своих действий Западный и Восточный секторы Арктики, радиовещательные центры, снабженные достаточным количеством микрофонного материала, ведут большую лекционную и консультационную работу. Лекции, передаваемые арктическими радиоцентрами, помогают полярникам в изучении истории партии. Оторванные от центров страны, полярники с большим интересом и вниманием слушают лекции высококвалифицированных партийных работников.

За 6 месяцев 1940 г. радиовещательный центр о. Диксона организовал следующие передачи:

лекций по „Краткому курсу истории ВКП(б)“ и отдельным произведениям классиков марксизма-ленинизма . . . . .	36
научно-популярных докладов . . . . .	26
докладов, статей по международным вопросам . . . . .	33
докладов, статей по вопросам социалистического строительства . . . . .	25
передовых газеты „Правды“ . . . . .	23
литературно-музыкальных передач . . . . .	37
тонфильмов . . . . .	61
концертов грамзаписи и мелких тонфильмов . . . . .	212
праздничных передач . . . . .	6
концертов по заявкам полярников . . . . .	22
выступлений самостоятельности . . . . .	6
передач по историко-революционным датам . . . . .	13
рассказов, фельетонов . . . . .	48

Радиоцентр м. Шмидта передал за 4 месяца 19 лекций и 11 консультаций в помощь изучающим историю ВКП(б), 7 передач в помощь агитаторам и пропагандистам, 61 литературную передачу, 212 музыкальных передач, 218 выпусков «Арктических известий», передовые и ряд других газетных и журнальных статей.

Внимательно следят полярники за работой радиовещательных центров. Об этом говорят многочисленные отзывы, получаемые Политуправлением, и ряд телеграмм с полярных станций. Полярники приветствуют включение в трансляционные передачи лекций, статей и консультаций в помощь изучающим историю партии и выражают работникам радиовещательных центров Политуправления признательность и благодарность за заботливое обслуживание.

Организованные Политуправлением в текущем году трансляционные радиоузлы в ряде пунктов Арктики несомненно улучшат этот важнейший участок работы.

\* \* \*

В практике пропагандистской работы в Арктике имеется немало примеров, свидетельствующих о большом культурном и политическом росте советских полярников, об их упорной, систематической работе над собой. Есть немало примеров, показывающих, что с выходом в свет «Краткого курса истории ВКП(б)» многочисленным кадрам советских полярников привит вкус к теории, к самостоятельной систематической работе.

Старший механик шхуны «Темп» т. Ф. В. Герасимов пишет: «Только после выхода в свет «Краткого курса истории ВКП(б)» и постановления ЦК ВКП(б) о партийной пропаганде я узнал настоящий, единственно правильный путь к изучению истории партии Ленина—Сталина, путь самостоятельной работы. Год самостоятельного изучения «Краткого курса истории ВКП(б)» дал мне значительно больше, чем все предыдущие занятия в кружках».

Заканчивая изучение большевистской сокровищницы марксизма-ленинизма — «Краткого курса истории ВКП(б)», т. Герасимов говорит: «Я чувствую, что политически вырос, стал больше знать, лучше разбираться в вопросах. Но самое главное — у меня привился вкус к изучению истории великой партии большевиков, вкус к самостоятельной работе над собой, умение работать над теоретической книгой, а это — основное условие для успешной работы по овладению большевизмом».

Об упорной, систематической работе говорит также и опыт работы т. С. М. Ищенко — начальника Спецотдела Владивостокского пароходства Севморпути.

Тов. Ищенко, закончив изучение «Краткого курса», систематически работает над другими первоисточниками. Тов. Ищенко прочитал

«Наука логики» Гегеля, ознакомился с «Философскими тетрадами» Ленина, изучил и законспектировал книгу Энгельса «Людвиг Фейербах», регулярно читает журнал «Под знаменем марксизма» и др.

Тов. Вишняков — второй помощник капитана ледокола «Красин» — изучил и законспектировал книгу Ленина «Материализм и эмпириокритицизм», книгу Энгельса «Анти-Дюринг» и другие произведения классиков марксизма-ленинизма.

Первые пилоты-чукчи тт. Филипп Верещагин и Тимофей Елков упорно овладевают марксистско-ленинской теорией, самостоятельно изучают «Краткий курс истории ВКП(б)».

Настойчиво работает над повышением своего идейно-политического уровня т. Сивцев — комсомолец-якут. Тов. Сивцев — депутат Тиксинского поселкового Совета, в недалеком прошлом каюр, ныне матрос ледокольного буксира «Якутия».

Кочегар ледокола «Ленин» т. Митин изучает первоисточники марксистско-ленинской теории. Тов. Митин руководит кружком по изучению истории ВКП(б).

Много работает над собой т. Тимофеева — юрисконсульт Владивостокского Арктического пароходства. Тов. Тимофеева, первоначально прочитав весь материал изучаемой главы, отмечает неясные места, обращается к первоисточникам, делает выписки, использует справочные материалы, статьи, консультации по изучаемой теме, посещает лекции, а затем конспектирует изучаемую главу. В обоснование отдельных положений приводит краткие выдержки из первоисточников.

Но, к сожалению, еще значительная часть наших командиров, политработников и интеллигенции, работающих в Арктике, не использует всех созданных возможностей для работы над собой. Это наглядно видно, если сопоставить работу полярников станций о. Рудольф и бухты Тихой.

На полярной станции о. Рудольф люди, систематически работая над собой, за 10 месяцев 1940 г. изучили 9 глав «Краткого курса истории ВКП(б)». По окончании самостоятельного изучения каждой главы «Краткого курса истории ВКП(б)» на о. Рудольф проводились итоговые товарищеские собеседования. На собеседованиях подробно обсуждались узловые вопросы каждой главы. По вопросам, которых не могли уяснить на месте, обращались за консультацией в Политуправление. Готовясь к собеседованию, полярники о. Рудольф изучали, помимо «Краткого курса истории ВКП(б)», целый ряд других первоисточников.

За тот же период полярники бухты Тихой, за исключением 2—3 человек, изучили только первые две главы «Краткого курса» и провели всего только два товарищеских собеседования.

Чем объяснить такой контраст в пропагандистской работе двух полярных коллективов? Условия работы одинаковы, материальная база и там и тут больше чем хорошая, возможности для работы над собой полные.

Разница заключается в руководстве и в отношении к делу политического самообразования самих полярников. На полярной станции о. Рудольфа парторг т. Сурогин, ставя перед собой определенную задачу, обеспечил контроль за ходом самостоятельного изучения истории партии, относился к своим обязанностям по-партийному и руководил пропагандистской работой не формально, а по существу. Парторг же полярной станции б. Тихой т. Малый недооценил значения партийной пропаганды, пустил дело марксистско-ленинского самообразования на самотек и занимался им лишь от случая к случаю.

В некоторых пунктах Арктики до сих пор еще существует неправильный взгляд, что якобы в условиях Арктики невозможно систе-

матически проводить пропагандистскую работу, особенно в периоды навигации. Это глубоко неверный и беспочвенный взгляд; он основан исключительно на субъективном суждении отдельных руководителей, не занимающихся по-настоящему руководством партийной пропагандой. Примером несостоятельности подобного взгляда служит пропагандистская работа в навигацию 1940 г. на ледоколах «Красин» и «Ленин».

Экипаж ледокола «Красин» в течение всего рейса не прекращал систематически изучать «Краткий курс истории ВКП(б)». В начале рейса вопрос о состоянии партийной пропаганды был обсужден на партийном собрании. Раз в 5 дней проводились индивидуальные консультации. Проведено 4 групповых консультации на темы: «VI съезд партии», «Основные черты диалектического метода», «VIII съезд ВКП(б)» и др. Проведен ряд товарищеских собеседований на темы: «Пражская конференция», «Апрельские тезисы Ленина», «Возникновение и причины империалистической войны», «Тактика большевиков по вопросам войны, мира и революции», «Великая Октябрьская социалистическая революция» и др. Прочитано несколько лекций на темы: «Октябрьское вооруженное восстание в Москве», «О диалектическом материализме», «VI съезд партии» и др., а также 6 лекций и докладов о международном положении и по вопросам рабочего движения.

Большинство коммунистов на корабле заканчивает изучение «Краткого курса истории ВКП(б)». 24 члена экипажа работают сейчас над VI—X главами «Краткого курса истории ВКП(б)». За время рейса проведено 4 занятия кружка по истории партии, в котором занимаются 14 членов ВЛКСМ.

Значительную работу по развертыванию партийной пропаганды провела во время арктического рейса 1940 г. партийная организация и помполит ледокола «Ленин». В помощь самостоятельно изучающим «Краткий курс истории ВКП(б)» прочитаны за этот период лекции на темы: «Детская болезнь «левизны» в коммунизме», «Диалектический материализм — мировоззрение марксистско-ленинской партии», «Ленинская сила предвидения», «Очередные задачи Советской власти» и др.

32 товарища закончили изучение «Краткого курса истории ВКП(б)» и начали работать над другими первоисточниками. Проведены товарищеские собеседования по второму разделу IV главы «Краткого курса» и по «Апрельским тезисам Ленина».

Регулярно работали два кружка по истории партии, в которых занимались 25 человек. За время рейса они изучили 5 глав «Краткого курса».

В многотиражной газете «Ленинец» систематически освещался опыт самостоятельно изучающих историю ВКП(б).

Опыт работы этих двух парторганизаций и помполитов показывает, что при большевистском отношении к делу навигация не является тормозом систематической работы над собой, что дело не в навигации, а в людях, которые свое нерадение и плохую работу оправдывают сезонностью.

\* \* \*

За последние два года политотделами и партийными организациями Арктики проделана большая плодотворная работа в области постановки и улучшения партийной пропаганды.

Однако следует признать, что уровень партийной работы, в том числе и партийной пропаганды, в Арктике еще отстает от уровня работы на Большой земле. Происходит это в первую очередь потому, что некоторые партийные руководители плохо усвоили указание товарища Жданова на XVIII партийном съезде о том, что «успешная работа пар-

тийных организаций была обеспечена там, где первичные партийные организации сумели сочетать партийно-политическую работу с борьбой за успешное выполнение производственных планов...»

Знакомство с работой Нордвикского политотдела показало, что основное внимание политотдел уделял вопросам хозяйственным. С апреля по август 1940 г. Нордвикский политотдел обсудил только один вопрос партийно-политической работы. Это отрицательно сказалось и на уровне пропагандистской работы.

Заседания Тиксинского политотдела вплоть до навигации 1940 г. почти ничем не отличались от совещаний при начальнике порта. Лишь во время навигации текущего года, при непосредственной помощи Политуправления, политотдел и партийные организации Тикси начали перестраиваться. Уделяя большое внимание хозяйственным вопросам, политотдел и парторганизации в текущую навигацию успешно проводили пропагандистскую и особенно агитационную работу. На кораблях, в бригадах грузчиков, на предприятиях порта читались лекции, доклады; в партийном кабинете были организованы консультации для самостоятельно изучающих историю партии, проводились товарищеские беседования. Работали кружки по изучению истории партии. На предприятиях порта, в бригадах грузчиков систематически работали 34 агитатора, главным образом руководящие партийные и хозяйственные работники. За период навигации в порту проведено 93 беседы. Местными силами и силами лекторов Политуправления прочитано около 40 лекций и докладов по вопросам истории и теории большевизма, международного положения и будущего движения.

Развернутая политотделом партийно-политическая работа весьма благотворно сказалась на производственной деятельности. Порт Тикси в навигацию 1940 г. работал значительно лучше.

Основным недостатком в постановке пропаганды марксизма-ленинизма в Арктике является крайне медленное изучение истории партии. Значительная часть работников Северного морского пути за два года со дня выхода в свет «Краткого курса истории ВКП(б)» не продвинулась далее V—VI глав.

Крайне медленные темпы изучения «Краткого курса истории ВКП(б)» объясняются тем, что не все партийные руководители уделяют этому важнейшему участку партийной работы должное внимание. Не все политорганы и партийные руководители осуществляют систематическое руководство и контроль над изучением истории ВКП(б) и качеством усвоения.

Некоторые начальники политотделов, помполиты кораблей, секретари партийных организаций сами еще плохо изучают историю и теорию большевизма и поэтому плохо руководят по существу пропагандой и агитацией.

Нередки случаи, когда партийные руководители в беседах обходят теоретические вопросы и не ставят их на обсуждение. Немало, к сожалению, таких фактов, когда партийные руководители не участвуют активно в пропагандистской работе, стоят от нее в стороне, перепоручив дело пропаганды своим заместителям.

Ненормально такое положение, когда начальник Тиксинского политотдела т. Шаинский, осуществляя общее руководство, по существу не руководит делом политического самообразования. Беседы т. Шаинского с членами и кандидатами партии обычно общи и не затрагивают вопросов теории и истории большевизма.

Совершенно нетерпимо такое явление, когда у начальника Якутского политотдела т. Рыбасенко распался кружок по изучению истории партии, в котором он числился руководителем.

Правильное руководство делом партийной пропаганды и агитации предполагает повседневное изучение идейного содержания, качества усвоения, предполагает умение оценивать состояние пропагандистской работы по существу, умение разбираться в методических вопросах пропаганды. Партийный руководитель должен активно участвовать в пропагандистской работе, должен уметь посоветовать лектору, пропагандисту, как лучше подготовиться к лекции, как провести индивидуальную или групповую консультацию, беседу, какими литературными источниками и методическими пособиями пользоваться при подготовке к собеседованию.

Правильно поступают начальники политотделов гг. Юзефович (Владивостокский политотдел) и Шатов (Архангельский политотдел), когда они непосредственно руководят пропагандой марксизма-ленинизма.

Для того чтобы руководить пропагандой по существу, начальникам политотделов, их заместителям, помполитам, парторгам, руководителям первичных партийных организаций необходимо в первую очередь неустанно и упорно работать над повышением своего идейно-теоретического и культурного уровня, овладевать знаниями во всех областях марксистско-ленинской науки.

Надо глубоко осознать и настойчиво разъяснять нашим кадрам указание товарища Сталина:

«Можно удовлетворительно поставить дело регулирования состава партии и приближения руководящих органов к низовой работе; можно удовлетворительно поставить дело выдвижения кадров, их подбора, их расстановки; но если при всем этом начинается почему-либо хромать наша партийная пропаганда, если начинается хиреть дело марксистско-ленинского воспитания наших кадров, если ослабевает наша работа по повышению политического и теоретического уровня этих кадров, а сами кадры перестают в связи с этим интересоваться перспективой нашего движения вперед, перестают понимать правоту нашего дела и превращаются в бесперспективных деяг, слепо и механически выполняющих указания сверху, — то должна обязательно захиреть вся наша государственная и партийная работа. Нужно признать, как аксиому, что чем выше политический уровень и марксистско-ленинская сознательность работников любой отрасли государственной и партийной работы, тем выше и плодотворнее сама работа, тем эффективнее результаты работы, и наоборот, — чем ниже политический уровень и марксистско-ленинская сознательность работников, тем вероятнее срывы и провалы в работе, тем вероятнее измельчание и вырождение самих работников в деяг-крохоборов, тем вероятнее их перерождение».

Медленное изучение «Краткого курса истории ВКП(б)» нашими кадрами объясняется также в значительной степени и неумением части работников самостоятельно работать над теоретической книгой.

Действенная помощь самостоятельно изучающим должна сочетаться с правильной организацией контроля над их работой. Надо решительно устранить всякий самотек и самоуспокоение в этом важнейшем деле. Необходимо систематически проводить товарищеские собеседования по отдельным вопросам истории и теории большевизма, регулярно организовывать лекции, индивидуальные и групповые консультации, обмен опытом товарищей, самостоятельно работающих над книгой.

Надо обсуждать на партийных, комсомольских собраниях состояние пропаганды и агитации.

Надо создавать, широко используя местную печать, общественное мнение против тех, кто пренебрежительно относится к повышению своего идейно-теоретического уровня. Тов. Романов, зам. начальника Тик-

синского политотдела, проделавший большую работу по перестройке пропаганды и агитации в навигацию 1940 г., поступил неправильно, когда, не желая «обидеть», сгладил острые углы в критической статье, написанной им для газеты, и вычеркнул при окончательной редакции фамилии руководящих работников — гг. Данькова, Коробейникова, Панителева и др., плохо изучающих историю и теорию большевизма. Такая критика не помогает делу.

Против невежд, не желающих двигаться вперед, должен быть сосредоточен жесточайший огонь общественного мнения. Невежество чуждо большевизму. Владимир Ильич Ленин, говоря о лакированных коммунистах, высмеивал комчанство людей, полагающих, что вопросы коммунистического строительства и воспитания можно решить без знаний, одним коммунистическим декретированием.

Политорганы Севморпути должны на деле стать организующими, направляющими центрами пропаганды в Арктике. Они должны организовывать и обобщать опыт самостоятельно изучающих теорию марксизма-ленинизма, регулярно оказывать необходимую помощь пропагандистам.

Часто пропаганда бывает неодоходчива, потому что страдает академизмом, отвлеченностью и казенностью языка.

В качестве пропагандистов должны привлекаться теоретически подготовленные, проверенные работники, умеющие правильно, грамотно изложить свою мысль и точно передать массам сущность учения Маркса—Энгельса—Ленина—Сталина.

Политотделы и партийные организации, организуя дело партийной пропаганды и коммунистического воспитания масс полярников, должны к каждому из них подходить дифференцированно, с учетом уровня подготовки работника.

Коммунистическое воспитание местных национальных кадров, развитие национальной по форме и социалистической по содержанию культуры народов Крайнего севера должно быть в центре внимания работы политотделов и парторганизаций Арктики.

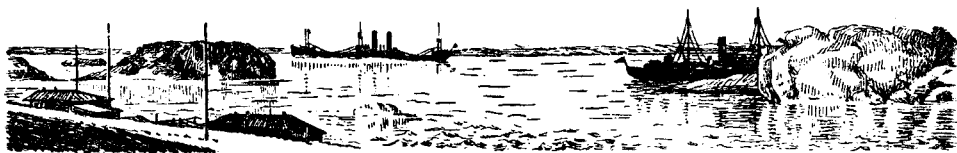
Особое внимание и помощь необходимо оказывать товарищам, закончившим изучение «Краткого курса истории ВКП(б)» и самостоятельно работающим над изучением отдельных произведений марксизма-ленинизма. Необходимо повседневно следить за их ростом, помогать им работать над дальнейшим расширением своего политического и культурного кругозора, организовать для них специальные лекции, консультации и семинары.

Задача состоит в том, чтобы всю партийную, пропагандистскую работу поднять на новую, качественно высшую ступень.

Советские полярники, партийные и непартийные большевики Арктики не должны успокаиваться на достигнутом. Они должны изучать произведения классиков марксизма-ленинизма, историю своей родины, историю международного революционного движения, марксистскую экономическую и философскую науку, должны обогащать свою память знанием исторических фактов, знанием основных теоретических выводов современного естествознания, знанием мировой и советской литературы и искусства.

Партийные и непартийные большевики Арктики обязаны помнить указания Ленина и Сталина, что коммунист должен обогащать свою память знанием всех богатств, накопленных человечеством в области науки и культуры.





## Превратим Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль

**И. МАЗУРК**

начальник Управления  
полярной авиации

### ПОЛЯРНАЯ АВИАЦИЯ В 1940 г.



Закончилась летняя воздушная навигация. По северным рекам идет шуга, бухты и заливы покрываются льдом, самолеты возвратились на свои ремонтные базы, наступает полярная ночь.

Мы можем подвести уже первые итоги работы полярной авиации в 1940 г.

Основной работой полярной авиации, как и в прежние годы, была ледовая разведка. С каждым годом задачи ледовой разведки все возрастают, роль полярной авиации в обслуживании морского арктического флота становится значительнее.

Нормальная эксплуатация Северного морского пути — основная цель, стоящая перед всей армией советских полярников, — определяет собой содержание и методы работы полярной авиации.

Морские корабли плавают теперь по всей гигантской дуге — от Мурманска до мыса Дежнева и далее до Владивостока. В связи с этим и театр ледовой разведки, ограничивавшийся некогда пределами Карского моря, охватывает сейчас все побережье полярных морей Советского Союза.

Самолеты полярной авиации летают, однако, не только вблизи по-

бережья и по предполагаемым ходовым трассам морских кораблей, — они уходят далеко в глубь полярного бассейна, чтобы получить материалы для составления более широкой и полной картины состояния и распределения льдов.

Рамки ледовой разведки расширились не только в пространстве, но и во времени. Самолеты полярной авиации теперь находятся в море не только во время летней морской навигации, — с апреля по октябрь включительно должны производить разведку льдов полярные летчики.

Более серьезные требования, чем прежде, мы предъявляем и к качеству ледовой разведки.

Мы не можем уже удовлетвориться оценкой состояния льдов и описанием их размещения «на глазок». Навигация по Северному морскому пути требует максимально точных характеристик ледовой обстановки.

Полярная авиация направляет на ледовую разведку лучших пилотов, штурманов, бортмехаников, радиостов. Из года в год накапливая драгоценный опыт, несут свою воздушную вахту на всем протяжении Северного морского пути такие мастера ледовой разведки, как пилоты Козлов, Черевичный, Махоткин, Николаев, штурманы Падалко, Жу-

ков, Аккуратов, Штепенко и другие. Подросли молодые в этой области, но отличные разведчики льдов Хлебутин, Банюшевич, Котов, Морозов.

Изменился самый характер работы летчика на ледовой разведке. В прошлом он по существу выполнял функции своеобразного люцмана, указывавшего непосредственно капитану морского корабля путь среди льдов. Лощмейстерские приемы работы на свой страх и риск теперь отвергнуты. Наблюдения воздушной разведки входят составной частью в общую систему наблюдений за состоянием ледового покрова. Такие наблюдения производят на протяжении всего года полярные станции, гидрологическая служба, патрулирующие вдоль кромки льда морские суда. Материалы воздушной разведки льдов поступают теперь непосредственно в Бюро ледовых прогнозов Арктического научно-исследовательского института и в Штаб морской проводки. Там их изучают, анализируют, дополняют и дают капитанам точную характеристику ледового состояния.

К 1940 г. воздушная разведка льдов превратилась уже в весьма сложную, соединенную с наукой отрасль применения авиации.

Работа авиации в Арктике в этом году открылась преднавигационной разведкой состояния льдов. Три сухопутных самолета полярной авиации, вылетевшие ранней весной, полностью осветили картину ледовой обстановки в Карском море, море Лаптевых и Восточно-Сибирском море. По оценке Арктического института, работа эта была произведена на «отлично».

В летней ледовой разведке 1940 г. участвовало одиннадцать самолетов. Работу их можно признать удовлетворительной. План разведки по налету часов перевыполнен.

Льды расположились в этом году своеобразно и необычно. Все три южных прохода в Карское море — Карские ворота, Маточкин

Шар и Югорский Шар — до конца августа были забиты льдом, служившим серьезным препятствием для прохода судов.

Особенно тяжелой была обстановка в юго-западной части моря Лаптевых и в проливе Вилькицкого. Аналогичная обстановка была в 1937 г., когда значительная часть арктического флота зазимовала во льдах. В этом году все корабли благополучно вернулись в свои порты. Это объясняется тем, что проводка судов была организована несравнимо лучше, чем в 1937 г. Она обеспечила успешное завершение навигации.

В западной части Арктики работали полярные летчики Козлов, Махоткин, Орлов, Еременко и недавно назначенный на ледовую разведку пилот Хлебутин, отлично справившийся с новыми для него обязанностями.

В результате полетов Хлебутина вокруг Новой Земли был найден свободный ют льдов проход из Баренцова в Карское море мимо мыса Желания, которым воспользовались морские корабли.

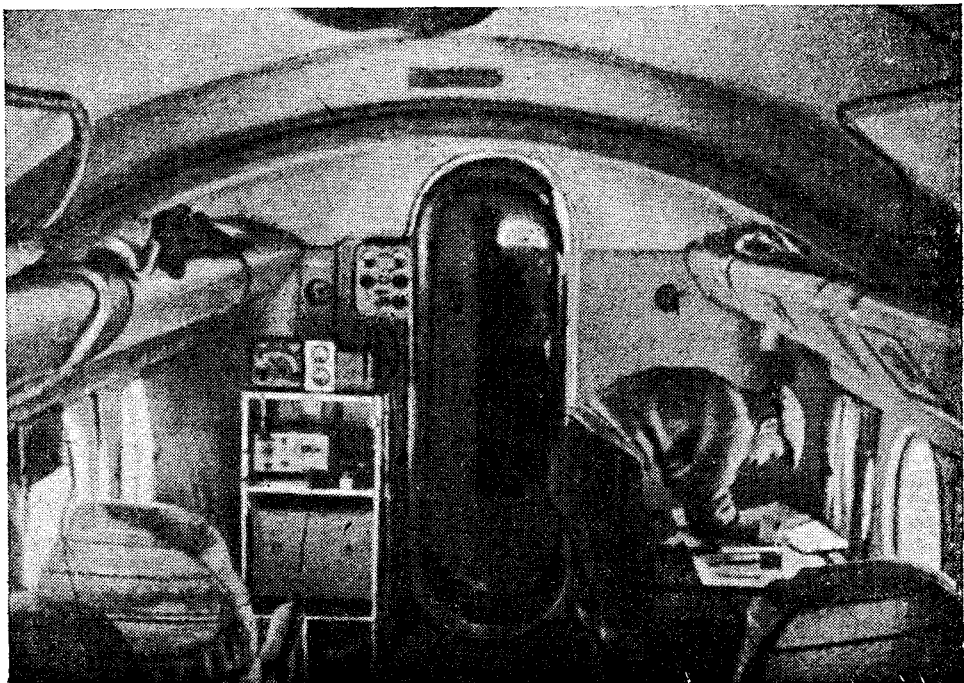
Летчик Махоткин разведывал льды в центральной и юго-восточной частях Карского моря, в проливах Вилькицкого и Шокальского.

На мыс Челюскина базировался летчик Еременко, в распоряжении которого находился двухмоторный сухопутный самолет «Н-276», оборудованный специальными колесами для полетов в Арктике.

Из отдельных полетов Еременко необходимо отметить особо сложный и ютвальный полет в июне на остров Генриетты, по специальному заданию руководства Главсевморпути. Впервые в истории самолет сел у этого далекого маленького скалистого островка.

Пилот Еременко остался на мысе Челюскина и после окончания морской навигации. Все полеты по ледовой авиаразведке он проводил на сухопутном самолете.

Разведку в западной части моря Лаптевых производил пилот Хлебу-



*Бортрадист т. Низовцев в кабине самолета «Н-207»*

Фото С. Писарева

тин, базировавшийся на мыс Косистый, в заливе Кожевникова.

В море Лаптевых, базируясь на Тикси, уже не первый год работает пилот Черевичный, в совершенстве изучивший этот район. В распоряжении Черевичного в 1940 г. был прекрасный самолет дальнего действия, что позволило ему совершать глубокие полеты в Центральный полярный бассейн. Экипаж Черевичного произвел в эту навигацию очень большую работу, налетав 332 часа. Однако не всегда т. Черевичный производил целесообразные полеты. Когда штабу проводки требовалась разведка, его самолет уже не имел ресурсов.

В Восточном секторе Арктики успешно работали полярные летчики Николаев, Котов, Бузаев, Стрельцов.

Работу полярных летчиков по ледовой разведке в истекшую навигацию можно оценить как удовлетворительную. Однако мы не мо-

жем сказать, что полярная авиация выполнила все требования арктического морского флота.

Принципы организации ледовой разведки, методика наблюдений, оценки и донесений, расстановка и система использования самолетов в основном были правильными и давали возможность разведчикам льдов работать планомерно и систематически, но качество выполнения и объем операций по ледовой разведке пока еще недостаточны.

В ближайшем будущем соберется конференция по ледовой разведке, на которой будут проанализированы итоги навигации этого года и будут обсуждены методы улучшения качеств ледовой авиаразведки. Но и сейчас уже можно привести примеры того, как морское командование справедливо браковало результаты авиаразведки отдельных экипажей.

Так было, например, с донесением штурмана Чувиринга (экипаж Ко-

това), который на вопрос о границах распространения льдов ответил: «Местами лед». Совершенно понятно, что такое донесение никого не может удовлетворить.

Недостаточно еще дисциплинирована часть летного состава, занятого на ледовой разведке. Недисциплинированность и своеволие — давно знакомая нам болезнь, с которой мы будем бороться самым решительным образом.

Проявлением подобной недисциплинированности является полет Черевичного к 82-й параллели без разрешения руководства.

Недисциплинированность, соединенную с излишней самоуверенностью, проявил летчик Орлов, потерпевший из-за этого аварию.

Орлову, который базировался на Диксоне и производил разведку в западной части Карского моря, была доверена прекрасная машина. Встретив туман над морем, Орлов должен был перейти на полет вслепую или выбраться в район Гыданского полуострова, чтобы здесь дожидаться благоприятной погоды. Но он, вопреки известным ему инструкциям, предпочел бреющий полет, и в результате — авария и гибель машины.

Недисциплинированности, излишней самоуверенности, неряшливости работы в авиации должен быть положен конец.

В 1941 г. значительно будут расширены масштабы работы по ледовой разведке. Расширение будет осуществлено частью за счет пополнения самолетного парка ледовой разведки морскими машинами большого радиуса действия, но еще в большей степени — за счет применения сухопутных машин на лыжах, колесах и гусеничном шасси.

Нам необходимо летать в Арктике с апреля по октябрь. Полеты на летающей лодке ограничены летними месяцами, когда полярные гидродромы свободны от льда. Но в высоких широтах даже летом отсутствуют чистые от льда посадочные акватории. Это связывает действие летающей лодки.

Вот почему роль сухопутной авиации в Арктике увеличивается.

Опыт последних лет показал, что мы можем летать в Арктике не только на лыжах, но даже и на колесах, хотя долгое время это казалось неосуществимым, так как аэродромы в Арктике представляют собой либо мокрую кочковатую тундру, либо песок и гальку.

В искусных руках полярных летчиков, в частности Еременко, Крузе, Сургучева, сухопутные самолеты прекрасно садятся и взлетали с любых посадочных площадок в тундре, на песчаных и галечных прибрежных косах и т. д. Пришлось только поставить наши обычные машины на специальные колеса.

Широкие перспективы для безопасных полетов на сухопутных машинах в тундре, для посадок на мягком раскисшем грунте открывает применение гусеничного шасси. Оно уже практически испытано.

Мы должны сейчас привести в порядок уже изысканные сухопутные аэродромы на протяжении от Архангельска до мыса Челюскина, найти новые сухопутные аэродромы в районе от острова Диксон до Игарки по Енисею, от Тикси до Якутска по Лене, на Новой Земле и Северной Земле. После этого сухопутная авиация займет доминирующее положение в ледовой разведке, а деятельность морской авиации сведется к оперативной работе по обслуживанию морских кораблей во время летней навигации.

Новые географические горизонты открываются перед воздушной ледовой разведкой в связи с так называемым «северным вариантом» морского пути вокруг Новой Земли и Северной Земли.

Навигация последних лет по Северному морскому пути показала, что ограничиваться уже известными ходовыми трассами морских кораблей вблизи материкового побережья не всегда целесообразно.

Льды Полярного бассейна балансируются иной раз таким образом, что выгоднее уйти далеко на север, а не держаться вблизи побе-



*Пассажирский рейс Москва—Анадырь—Москва в 1940 г. Пассажиры садятся в самолет «Н-308»*

Фото С. Писарева

режья. Это наглядно иллюстрирует обстановка 1940 г., когда все три южные прохода в Карское море были забиты льдом, а к северу от Новой Земли была чистая вода.

Новый вариант потребует от полярной авиации перестроить свою работу, в частности организовать новые авиабазы в высоких широтах, расширить сети метео- и радиостанций.

Огромное пространство от мыса Молотова до острова Котельного до сих пор, по существу, является метеорологическим белым пятном.

Не обязательно здесь должны быть полярные станции со специальным персоналом и т. д. Мы предполагаем, что несколько автоматических метеостанций, установленных даже прямо на льду и передающих по радио свои показания, значительно облегчат работу полярных летчиков в высоких широтах.

До сих пор самолеты ледовой

разведки неразрывно связаны с авиабазой. Только вынужденная посадка может нарушить эту связь. Мы стремимся создать самолет-лабораторию, который бы не зависел от авиабазы и был снабжен всем необходимым для жизни и работы по ледовой разведке. В состав экипажа такой летающей лаборатории должны быть включены научные работники, которые могли бы с борта самолета посылать обработанные данные о ледовой обстановке.

Перемещение ледовой разведки в высокие широты вызывает необходимость создать специальные ангары (желательно, наиболее портативные) на случай зимовки небольших самолетов. Конструирование подобных ангаров не представит особых трудностей.

Капитальное строительство и техническое оборудование авиабаз являются основным фундаментом уверенной и успешной работы в Арктике. Правительство отпускает

большие средства на изыскания, проектирование и строительство этих авиабаз.

Основные авиабазы, радиомаяки и бензохранилища уже построены, аэродромы оснащены необходимым оборудованием, завезено горючее и техническое имущество. Однако не всегда отпускаемые средства расходуются с достаточной бережливостью, хозяйственной деловитостью. Проектирование и строительство у нас ведется все еще очень плохо. Часть огромного изыскательского материала совсем не обработана, другая же обработана недоброкачественно. Техническая документация отстает от строительства. Большинство новостроек приходится проводить хозяйственным способом, хотя в системе Главсевморпути имеются специальные строительные организации.

Со всеми этими дефектами нашей изыскательской, проектировочной и строительной работы необходимо покончить, так как они мешают нам навести необходимый порядок в работе полярной авиации.

\* \* \*

Важнейшей функцией полярной авиации является линейно-транспортная работа на Крайнем севере.

Самолеты полярной авиации зачастую являются здесь единственным видом надежной и постоянной связи.

Воздушные линии, обслуживаемые полярной авиацией, идут по Енисею на север от Игарки, по Лене на север от Якутска. Разветвленную сеть воздушных линий имеет также полярная авиация на Чукотке.

По всем этим направлениям самолеты полярной авиации уже не первый год перевозят пассажиров, грузы и почту.

В этом году к перечисленным линиям добавилась огромная воздушная магистраль, проходящая вдоль всего Северного морского пути от Москвы до Чукотки.

Расстояние от Москвы до Ана-

дыря, если ехать железной дорогой и пароходом через Владивосток, составляет 14 000 км. За короткий период летней навигации на Чукотку приходит с материка один-два парохода. Поэтому значение авиалинии Москва—Чукотка вполне очевидно.

Эта линия имеет непосредственное значение и для подготовки и обслуживания навигации по Северному морскому пути. Уже с февраля, то есть за полгода до начала навигации, мы можем забросить грузы, людей, документы в любую точку нашего побережья, будь то Нордвик, Тикси или Колыма.

В самые отдаленные пункты Арктики, куда прежде приходилось добираться месяцами, самолет из Москвы долетает буквально за несколько дней.

Товарищ Задков, один из лучших полярных летчиков, сумел в этом году совершить полет из Москвы на Чукотку и обратно в Москву за девять дней.

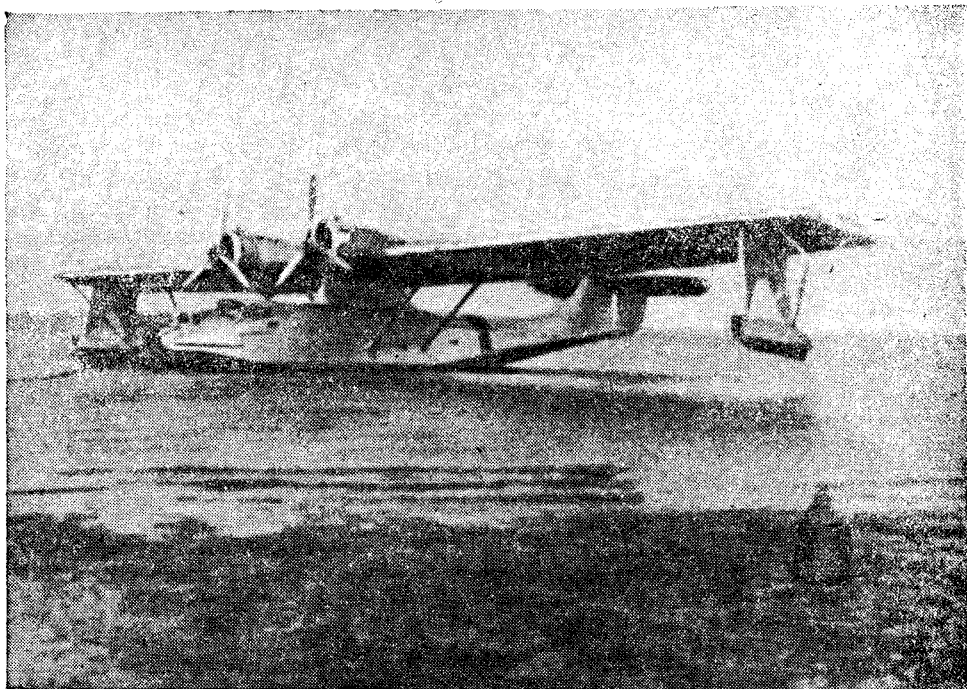
Первый год существования линии Москва—Чукотка явился годом ее опытной эксплуатации.

Если не считать большого арктического агитперелета, совершенного весной летчиком Черевичным по маршруту Москва—Анадырь—Москва, то всего по этой линии было проведено в 1940 г. четыре коммерческих рейса, перевезено свыше 100 пассажиров и более 5 000 кг различных грузов и почты.

Опытная эксплуатация линии показала, что полеты по ней вполне возможны. Линия эта приобретает большое народнохозяйственное значение.

Наряду с этим первые рейсы показали значительную неподготовленность на местах к приему пассажиров и неумение, а подчас и нежелание личного состава аэропортов обслужить прибывающие самолеты, экипаж и пассажиров.

Начальники аэропортов должны учесть, что линия Москва—Анадырь является теперь линией пассажирской, имеющей определенное расписание, что пассажирами этой



*Самолет «Н-308», совершавший в 1940 г. рейс Москва—Анадырь—Москва, на стоянке на реке Колыме*

Фото С. Писарева

линии зачастую бывают женщины, маленькие дети, старики и больные люди. Заботливое, внимательное отношение к пассажиру является не только служебным долгом персонала аэропортов, но и гражданской обязанностью советских людей.

Разве допустимо такое положение, при котором т. Спехин в Архангельске на просьбу пассажиров, летевших с Чукотки, дать что-нибудь поесть позволил себе ответить: «Могу предложить только жареную воду»? Тов. Хомутов на Колыме не сумел обеспечить доставки пассажиров с берега на самолет, и пилоту т. Агрову пришлось на собственной спине перетаскивать пассажиров.

Все эти «недочеты» досадно искажают впечатление о той поистине огромной работе, которую проводит полярная авиация, обслуживая местное население на Севере.

Авиагруппы, находящиеся на Крайнем севере, вполне обеспече-

ны самолетами, летным составом, техническим оборудованием. Между тем, объем линейной работы, определенный правительственным планом, выполнен на 1 октября, то есть за девять месяцев этого года, только на 90%. Трудно рассчитывать на то, что за оставшиеся месяцы эти 10% будут целиком выполнены: в октябре и ноябре из-за скверного состояния аэродромов, а в декабре из-за короткого дня и обычно плохой погоды летная работа сводится к минимуму.

Причины такого положения с выполнением государственного плана кроются прежде всего в плохой организации летной работы и коммерческой службы, в низком еще уровне авиационной культуры и летной дисциплины. При недостаточном наземном оборудовании в некоторых местах и тяжелой метеорологической обстановке происходят перебои и происшествя, затрудняющие выполнение плана.



Значительное место в невыполнении плана занимают простои самолетного парка. Так, в одной Ленской авиагруппе простои составили в первом квартале 38% рабочего времени (в частности по техническим причинам — 67 самолетодней).

Не лучше дело обстоит и в Игарке, где простои самолетного парка по техническим причинам из месяца в месяц увеличиваются. Все это говорит о том, что с эксплуатацией самолетного парка у нас еще далеко не благополучно.

Происшествия и аварийность занимают недопустимо большое место в линейной работе полярной авиации. Профилактические мероприятия, которые проводятся в этом направлении, совершенно недостаточны. Одни взыскания здесь не помогут. Каждый работник полярной авиации должен понять, что только разумная инициатива, осторожность, аккуратность в работе, точное соблюдение инструкций мо-

гут гарантировать от происшествий и громадного ущерба, который наносит государству каждая авария.

Суровая обстановка Арктики и полная самостоятельность экипажей порождают у некоторых летчиков своеобразное ухарство и пренебрежительное отношение к требованиям полетных инструкций.

Пилот Асямов, один из лучших наших пилотов, который до самого последнего времени был у нас на отличном счету, превратился в аварийщика. Как это произошло? В эту навигацию ему доверили новую сложную машину. Не дав себе труда освоить ее постепенно, пилот Асямов сразу перешел с этой машиной «на ты». Отлично зная, что на полет от Жиганска до Якутска ему нехватит светлого времени, и излишне понадеявшись на свои силы, он нарушил инструкцию, вылетел в Якутск, куда прибыл уже в сумерки. Здесь при посадке в тем-



*Грузо-пассажирский самолет «Н-302» над горами Чукотки. Зима 1940 г.*

Фото С. Писарева



ноте в условиях штилевой погоды поломал машину.

Мы должны летать не только смело, но и умело, работать не только самоотверженно и героически, но и спокойно, организованно, четко, обдуманно.

Полярным летчикам доверено многое. Полярная авиация пользуется неизменным вниманием партии и правительства. Полярных летчиков

любит весь советский народ. Наш долг — оправдать это доверие, любовь и заботу.

В 1940 г. полярная авиация поднялась еще на одну ступень в своем развитии. Учтем все уроки навигации этого года, с тем чтобы в следующем году работать еще лучше, еще продуктивнее, помогая великой Советской стране выполнять стоящие перед ней огромные народнохозяйственные задачи.

## А. КОСТЮК

### О РАБОТЕ ПОРТА ТИКСИ<sup>1</sup>



К навигации 1940 г. морские арктические порты Диксон, Тикси и Провидение подготовились значительно лучше прошлых лет. В работе портов стало больше порядка, лучше организован труд. Кадры их пополнились новыми людьми, знающими свое дело. Старые работники, помимо опыта прошлых навигаций, получили зимой этого года необходимую специальную и теоретическую подготовку.

В навигацию этого года уже не было той растерянности и неорганизованности, которая наблюдалась в прошлые годы. Люди заранее были расставлены по местам и знали, что и как им надо делать.

Портовые механизмы, завезенные в 1940 г., значительно ускорили погрузочно-разгрузочные операции и удешевили их стоимость. В порту Диксон хорошо работали скомбинированный на месте из отдельных транспортеров типа «Коммунальник» стационарный транспортер и завезенная машина типа «Флусс». В Провидении работало 12 транспортеров «Ленинец», которые были доставлены туда на первом судне

и быстро пущены в ход. Частично была использована механизация и в порту Тикси.

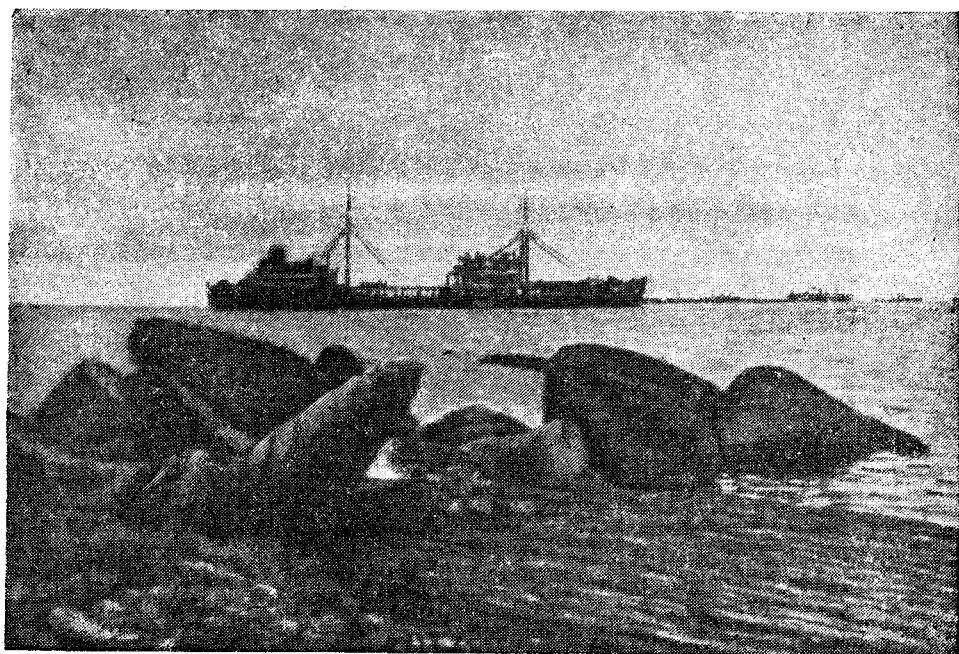
Почти все суда, посетившие наши порты, были обслужены досрочно.

Однако арктические порты могли бы работать значительно лучше.

Взять, например, порт Тикси. 370 грузчиков и весь руководящий и обслуживающий персонал погрузочного участка прибыли в порт Тикси из Якутска 2 августа, к началу погрузочных работ. Но среди них была группа ответственных работников, направленных из Москвы в Тикси через Иркутск, которая пробыла в пути свыше двух месяцев. Надо решительно отказаться от завоза людей из Москвы в Тикси через Иркутск и направлять их морским путем, а в отдельных случаях — самолетом. Это будет стоить значительно дешевле и избавит людей от вынужденного длительного бездействия.

В пути между Якутском и Тикси на брандвахте, везшей весь состав погрузочного участка, были проведены краткосрочные курсы по производству погрузочно-разгрузочных операций для прорабов, тальманов, бригадиров и других работников. Это сыграло положительную роль в подготовке людей. Но

<sup>1</sup> Статья печатается в порядке предложения.



*Пароход «Анадырь» в бухте Тикси (навигация 1940 г.)*

Фото Н. Подорольского

программа курсов была слишком узка. Например, с таким важным документом, как инструкция о блидмановских методах работы, совершенно не знакомили рабочих и служащих погрузочного участка.

Из всех агрегатов, изготовленных и своевременно доставленных в Мурманск и Архангельск, только транспортеры типа «Ленинец» и стационарный транспортер длиной в 200 м были доставлены в Тикси на первых судах, причем все они были повреждены от небрежной погрузки. Остальные агрегаты — грейферы, тельферы, краны и штабелеукладчик — прибыли в конце навигации (13 сентября) с последним пароходом «Сталинград» и поэтому бездействовали. Малые же транспортеры (4 штуки) совсем не были доставлены в порт Тикси и остались в Архангельске.

Все эти безобразия произошли, несмотря на специальное указание т. Папанина о том, чтобы все механизмы были отправлены в арктические порты с первыми судами. Это указание было грубо нарушено

Архангельским агентством арктического пароходства.

Ленточные транспортеры типа «Ленинец» установили на угольном причале и в конце августа ввели в эксплуатацию. В первое время транспортеры довольно часто останавливались. Происходило это из-за неопытности обслуживающего персонала и отдельных ошибок, допущенных при сборке транспортеров, а также из-за неправильной их загрузки. Работа транспортеров осложнялась еще и тем, что штабели угля находились в 100—150 м от причала. Приходилось устанавливать в одну цепь по 8—9 транспортеров. Порча одного из них вызывала простой всей цепи.

Постепенно осваивая механизацию и применяя блидмановские методы работы, грузчики в отдельные дни грузили транспортерами по 10—12 т угля на человеко-смену, вместо 4—5 т вручную. Но все же это было еще небольшим достижением.

Работа резко улучшилась, когда в эксплуатацию ввели собиравший-

ся очень долго стационарный транспортёр.

Этот транспортёр, производительностью 120 т в час, занимал все расстояние в 100 м от кордона причала до штабелей угля. В коренной части его был установлен деревянный бункер, к которому подвели 3 транспортёра «Ленинец», подававших уголь с трех разных точек. В головной части были установлены, кроме того, 2 транспортёра «Ленинец», одновременно принимавшие уголь с ленты стационарного транспортёра через специальный раздвоенный лоток.

При такой системе лента стационарного транспортёра была загружена полностью. Простой прекратился, производительность труда грузчиков повысилась. За человеко-смену с береговых штабелей в баржу стали грузить до 20—22 т угля. Трюм баржи загружался за 2—3 часа вместо прежних 6—8 часов.

В конце первой декады сентября погрузку угля с берега прекратили. Пришел речной караван, и баржи с углем можно было непосредственно подавать к морским судам.

В порту Тикси в навигацию 1940 г. была впервые применена механизация перевалочных работ. К сожалению, агрегаты для этого прибыли поздно, установка их тоже задержалась, поэтому с их помощью удалось переработать всего 3—4 тыс. т угля. По существу, это была лишь проба механизмов, весьма далекая от блицмановских показателей. Однако, несмотря на кратковременность работы механизмов, на все издержки их освоения, они уже в этом году оказали существенную помощь порту, а в будущую навигацию несомненно сыграют решающую роль. Опыт, приобретенный работниками порта, дает уверенность в том, что в будущую навигацию механизмы будут использованы на полную мощность. Это позволит меньше завозить рабочей силы и удешевить перевалочные операции.

Опыт 1940 г. подтвердил необходимость стационарного перегружателя для транспортировки угля на большие расстояния и целесообразность транспортёров типа «Ленинец» в качестве вспомогательных механизмов, причем устанавливать их в цепи нужно не более 2—3 штук.

Разгрузочные операции сильно тормозились из-за безобразной погрузки судов в портах отправления. Архангельское агентство Арктического пароходства никогда не блистало качеством погрузки судов, но в текущем году эта работа была проведена им из рук вон плохо.

Обратимся к документам. В акте, составленном 13 сентября и подписанном капитаном парохода «Сталинград» т. Шар-Бароновым, уполномоченным коллегии Главсевморпути т. Остальцевым, морским агентом Арктического пароходства т. Иоффе и представителями порта и Северо-Якутского речного пароходства, говорится:

«...При открытии трюмов для выгрузки было обнаружено, что грузы, следующие в разные пункты назначения, не отсепарированы, при выгрузке необходимо производить сортировку. По заявлению капитана, погрузка в Архангельске производилась безобразно. Груз подавался не в порядке каргоплана, а разными партиями... Оформление документов проводилось небрежно...»

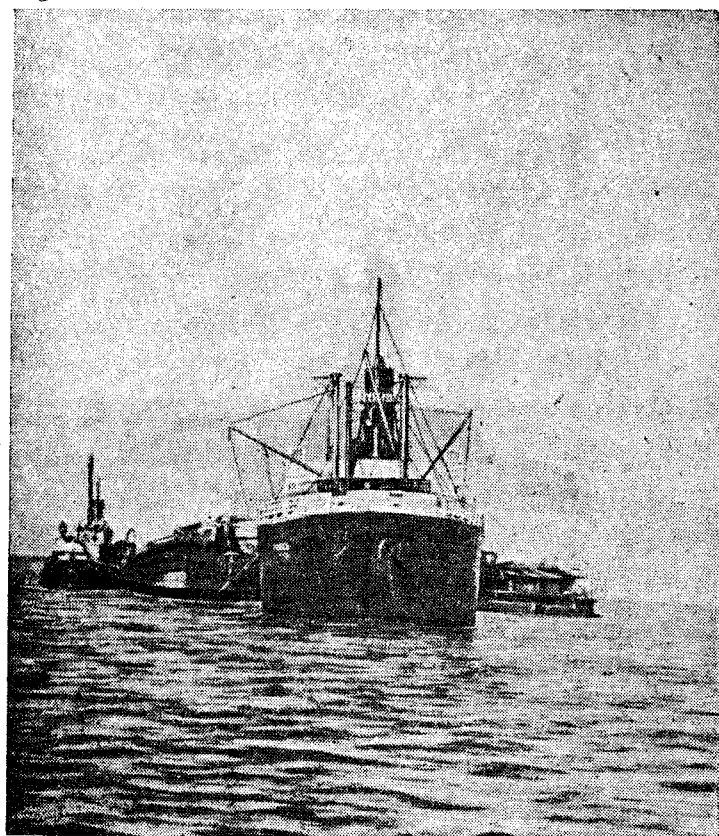
В акте, составленном 27 августа и подписанном капитаном парохода «Диксон» т. Филатовым, морским агентом Арктического пароходства т. Иоффе и представителями порта, записано:

«...Груз находился в трюмах в смешанном виде, поэтому при выгрузке необходимо было сортировать его, на что затрачено лишних 26 часов. Указанная задержка при выгрузке — результат того, что в Архангельске груз подавался на пароход «Диксон» не в порядке пунктов назначения, а в смешанном виде, разными партиями и в разное время».

*Перегрузочные операции на рейде Тикси в навигацию 1940 г.*

Фото

Н. Подорольского



Кроме того, многие грузы прибывали без всяких документов. Иногда на судах имелись документы, но без грузов.

Все эти безобразия признало и само пароходство. Так, в ответ на просьбу разъяснить целый ряд недоразумений с грузами порт Тикси получил 20 августа из Мурманска телеграмму за № 15/19. В ней исполняющий обязанности начальника Арктического пароходства т. Сокольский сообщал:

«В Архангельске запутались, выяснение задерживается. Фиксируйте актами действительность. Если нужно, вскрывайте товары, устанавливайте их принадлежность по упаковочным ярлыкам. Расходы и убытки фиксируйте».

А т. Мерзлютин из Архангельского агентства Арктического пароходства телеграфировал порту:

«По неизвестному коносаменту на 57 бочек просим установить содержимое, после чего сообщим,

кому выдать. По марке 1171 тридцать два места подлежат выдаче полярной авиации Тикси, судну надлежит их оформить коносамен-тами. В остальном выясняем. Причиной, по нашему мнению, является бесконтрольная приемка судном груза».

Легко себе представить, как мешала работе эта неразбериха при выгрузке грузов в порту назначения, где дорог каждый час. И все эти безобразия происходят по вине хорошо оборудованного порта отправления, где, к сожалению, погрузка каждого судна тянулась по несколько недель.

Отрицательно на перевалочных работах в порту сказывалось и состояние баржевого флота.

Баржи Северо-Якутского речного пароходства имеют по три продольных переборки в трюмах и слишком узкие люки на палубах.

Это сильно мешало грузить и разгружать суда. Чтобы выгру-

зять уголь из трюмов таких барж, приходилось выгребать его из баржевых галлерей и подавать к люкам. При перегрузке генеральных грузов с морских судов в баржи речного пароходства тоже возникали неудобства. Вместо того чтобы опускать груз судовой лебедкой прямо в трюм баржи, его приходилось складывать на палубе, после чего грузчики сами переносили груз в трюм баржи.

Строительство такого типа барж надо прекратить и переконструировать уже существующие, чтобы они, по крайней мере, имели нормальные люковые отверстия. Это особенно важно в связи с механизацией перевалочных работ в порту Тикси. Выгрузка угля из барж в следующую навигацию будет осуществляться грейферами, а применять их на существующих баржах совершенно невозможно.

В навигацию 1940 г. были введены новые нормы и расценки на погрузочно-разгрузочные работы, составленные Отделом труда Главсевморпути совместно с диспетчерской группой портов. Это упорядочило заработную плату грузчиков и помогло повысить производительность труда. Средний заработок грузчика колебался от 30 до 45 руб. в день.

Большинство бригад перевыполняло нормы. Лучшая бригада, т. Захаревича, занявшая в социалистическом соревновании в августе первое место, выполнила нормы на 140,9%, бригада т. Клименко — на 139,2%, бригада т. Айметдинова — на 137% и т. д. Бригаде т. Захаревича в день пятилетия стахановского движения было вручено переходящее красное знамя.

Однако почти во всех бригадах были непроизводительные простои, доходившие до 20% от общего количества затраченного времени. В большинстве случаев эти простои происходили из-за плохой распорядительности руководства погрузочного участка и «досадных мелочей», вроде недостатка погрузочно-го инвентаря: лопат, сеток, тачек

и т. п. При подготовке к навигации порт на устранение этих недостатков мало обращал внимания.

Плохо были снабжены грузчики спецодеждой. Нехватало ватных костюмов, брезентовых курток, натурального белья. Выданные грузчикам ботинки на резиновых подошвах во время работы на угле разваливались через 5—10 дней. К сожалению, Архангельское отделение Арктикснаба умудрилось отправить всю необходимую спецодежду только с последним парходом «Сталинград», который прибыл в Тикси лишь в конце навигации.

Несмотря на все эти недостатки, большинство судов обработано портом Тикси досрочно. Теплоход «Волга» разгружен на 53 часа быстрее положенного на разгрузку времени, «Сакко» — на 38 часов, «Правда» — на 35 часов и т. д. Однако каждое из этих судов простояло в порту довольно длительный срок. Например, теплоход «Волга» простоял в порту 11 дней, «Сакко» — 16 дней, «Правда» — 16 дней и т. д. Это объясняется тем, что в порту периодически скапливается сразу по многу судов. Так, во второй половине августа в порту одновременно находилось 8 судов.

Общая переработка грузов в порту Тикси в отдельные дни навигации достигала 2800 т вместо предусмотренных по плану 1800 т. Судосуточные нормы по углю часто выполнялись на 140—150%. Вместо установленной судосуточной нормы в 600 т на пароход «Диксон» 24 августа было погружено 800 т, 26-го — 900 т, а на пароход «Комсомольск» 9 сентября было погружено 1000 т угля. Вся завезенная в этом году в Тикси механизация даст возможность в будущем году повысить судосуточные нормы по товарному углю и увеличить количество одновременно обрабатываемых судов с двух до трех.

В Тикси не ощущалось недостатка в тоннаже для рейдовых работ. Пеледуйская и Качугская



*Бухта Тикси. Продажа редиски из местного урожая 1940 г.*

Фото Н. Подорольского

верфи построили для него новые баржи. Однако баржи, построенные в Пеледуе, оказались очень низкого качества. Они построены из сырого леса, плохо проконопачены и поэтому сильно протекают. В тен-тах даже не сделано люков, через которые необходимо опускать груз на палубу баржи. На переделку тен-тов и ремонт барж порту придется затратить немало средств.

Северо-Якутское речное пароходство не выполнило приказа за № Р-40 о доставке всех барж в порт Тикси к 1 августа. К этому сроку были доставлены только 6 барж из 16. Еще 6 были доставлены в конце августа и начале сентября, а остальные прибыли в порт только к концу навигации.

В порту ежегодно проводится судоремонт. Он тянется целых 10 месяцев после 2 месяцев плавания. В этом году решено сократить программу судоремонта и большинство судов поставить на зимний отстой, производя на них лишь профилактический и только в необходимых случаях текущий ремонт.

Решено также снять экипажи судов с фонда заработной платы по эксплуатационной смете и переключить их на работы в мастерских и других предприятиях порта, где им будет выплачиваться заработная плата по соответствующим сметам расходов. При этом все рабочие мастерских переводятся с 1 января на сдельную оплату труда.

В порту имеется достаточное количество технических средств по противопожарным мероприятиям, но общественное внимание к этому важному вопросу не привлечено. Нет пожарных дружин, среди жителей поселка не ведется соответствующая работа, не проводится инструктаж и т. д. До сих пор некоторые жители халатно относятся к соблюдению противопожарных правил.

В арктических портах нужно особенно строго следить за состоянием противопожарного дела, так как каждый несчастный случай с огнем здесь может перерасти в настоящую катастрофу.

Постановлением Совнаркома РСФСР порт Тикси превращен в рабочий поселок. В порту имеются учреждения и сотрудники разных наркоматов — Наркомторга, Наркомпроса, Наркомфина, Наркомздрава, Наркомвнудела. Поселок растет не только за счет увеличения сотрудников различных учреждений, но и за счет их семей, обслуживающего персонала и местного населения. Здесь зарождается настоящий город. Но до сих пор ни якутские организации, ни соответствующие наркоматы ничего не предпринимают, чтобы обеспечить своих сотрудников служебными и жилыми помещениями, питанием, удовлетворить их хозяйственно-бытовые потребности и как-то спланировать дальнейший рост поселка. Все надеются на порт, который, по их мнению, должен обеспечивать всем необходимым приезжающих в Тикси людей. А приезжает их немало. Из-за этого в порту создалась скученность. Во многих домах в одной комнате живут по две-три семьи. Строительство порта не поспевает за непомерно растущими требованиями, к тому же не предусмотренными никакими планами.

Пора наконец понять, что порт Тикси — это транспортное предприятие и только в соответствии с его потребностями составлен проект развития самого порта и поселка для его рабочих и служащих. Этот проект не может предусматривать всех требований различных наркоматов. Якутские организации должны сами заняться строительством рабочего поселка Тикси и привлечь к этому делу все заинтересованные наркоматы. В других районах и пунктах Крайнего севера это уже давно осуществляется.

Здесь немалая доля вины лежит и на руководстве Главсевморпути. Оно ни разу не поднимало вопроса перед соответствующими наркоматами об их строительстве в портах. Наши руководители на местах со-

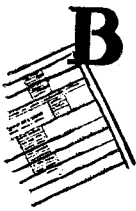
вершенно не связаны с местными советскими и партийными организациями. Последние имеют весьма слабое представление о том, что делается в арктических портах, расположенных на их территории.

Нужно покончить также с комплектованием портов сезонными кадрами ответственных работников. До сих пор на такие должности, как производители грузовых работ, бухгалтеры, нормировщики и прочие, принимались случайные, чаще всего малоквалифицированные работники, которые по окончании навигации увольнялись из системы Главсевморпути.

Нам кажется, что гораздо целесообразнее было бы вместо этих случайных людей посылать на навигационную работу в порты работников аппарата Главсевморпути из диспетчерских групп, отдела труда, планово-финансового управления и т. д. Посылать их надо не в качестве исследователей или инспекторов для проверки работы порта, а направлять в распоряжение начальников портов для конкретной работы на определенных участках. Они должны там работать всю навигацию, а расходы по их содержанию нужно относить на смету портов. Это обойдется государству дешевле, работа портов будет проверена на практике, повысится квалификация работников центра и устранился та безответственность, которая была следствием кратковременной, сезонной работы случайных людей. Создастся костяк центрально-периферийных работников, которые во всякое время смогут заменить любого вышедшего работника.

Если устранить все отмеченные недочеты в работе порта Тикси, сократить время стоянки судов в нем и других портах, раньше начинать навигацию, то имеется полная возможность, начиная с 1941 года, проводить по Северному морскому пути двойные рейсы судов в одну навигацию.

## РЕЖИМ ЭКОНОМИИ В АРКТИЧЕСКИХ ПОРТАХ



В хозяйственной деятельности арктических портов есть еще много недостатков. Нередко допускаются излишества в расходовании государственных средств, бесхозяйственность, пренебрежительное отношение к народному добру.

Много средств расходует-ся, в частности, по вине неумелого подбора кадров для работы в портах. Были случаи, когда уже приехавшие на место работники оказывались не подготовленными к порученной им работе: либо без необходимых качеств хозяйственника (т. Иголкин — бывший начальник порта Тикси), либо без соответствующей квалификации (т. Витковский — бывший главный бухгалтер) и т. д. Перемещение этих работников (из Москвы в порты и обратно) стоило государству много денег. В 1939 г. в трех портах — Тикси, Диксон и Провидение — было израсходовано в связи с перемещениями работников 769 тыс. руб., из них только в Тикси истрчено более полумиллиона рублей.

До сих пор некоторые руководители арктических портов допускают излишества в штатах. Так, руководители порта Тикси долго настаивали на том, что в штате надо иметь капитана порта и начальника охраны, хотя работа капитана имела сезонный характер. Комиссия Главсевморпути, рассматривавшая штаты портов, установила, что обязанности капитана порта и начальника охраны может без всякого ущерба для дела выполнять одно лицо. Одно лишь это даст экономию около 14 тыс. руб. в год. В том же порту имелись береговые матросы и водолазы. Комиссией было установлено, что водолазы могут выполнять обязанности береговых матросов. Это показывает, что в порту штаты раздуты. А ведь содержание самого низкооплачиваемого работника в арктических портах обходится около 1000 руб. в месяц (заработная плата с начислениями, бесплатное питание, коммунальные услуги и т. д.).

Совмещение профессий играет в портах исключительно важную роль. Однако в этом отношении практически еще очень мало что сделано. По самым скромным предположениям, в портах могут совмещать профессии следующие категории работников: слесарь по механизации — он же электромонтер; нормировщик механической — мастерской — кладовщик; сварщик — слесарь; кузнец — литейщик; подсобный рабочий — печник и т. д.

Для погрузо-разгрузочных операций в порты завозятся из Архангельска, Красноярска, Якутска и Владивостока более 600

грузчиков и обслуживающий персонал. Расходы на завоз рабочих, на питание и обслуживание составляют большую сумму средств. Давно уже пора взяться по-настоящему за подготовку кадров из местного населения. Рациональное использование рабочей силы за короткий срок арктической навигации может дать громадную экономию государственных средств.

Все работники арктических портов получают одинаковое бесплатное питание, независимо от того, является ли он работником высокой квалификации или без всякой квалификации. Такое положение еще можно было оправдать, когда порты были зимовками. Теперь же условия резко изменились; в арктических портах организованы фабрики (Тикси, Диксон), прямая обязанность которых завозить и продавать товары; имеются оборудованные столовые, кухни, бани, прачечные и т. д. Есть все возможности в большой степени использовать местные ресурсы и не рассчитывать только на централизованное снабжение.

В этих условиях нет необходимости в бесплатном питании. Платное питание нужно осуществить в ближайшее время. Организация общественного платного питания в арктических портах — еще один источник экономии государственных средств.

В арктических портах имеются значительные излишки продовольствия и других товаров. И тем не менее в своих заявках руководители портов требуют завоза дополнительных продуктов и товаров. Достаточно было, например, совместно с начальником порта Диксон т. Бондаренко детально подсчитать наличные ресурсы, как в снабженческую организацию была направлена просьба с отказом от завоза 38 т муки, более 2 т макаронных изделий, 0,5 т растительного масла и др.

Установить правильные нормы запаса материальных ценностей — значит получить еще один источник экономии.

В арктических портах нет разработанных норм топлива, смазочных и других материалов на судах и электростанциях. Такое положение влечет за собой бесконтрольное использование дорогостоящих бензина, керосина, нефти, угля. При установлении этих норм тоже можно сэкономить государственные средства.

Наши арктические порты изобилуют рыбными богатствами. Имеются самые разнообразные и ценные породы рыб (омуль, навага, кета и т. д.). Однако эти богатства используются в ничтожной степени. Самозаготовкам рыбы не уделялось внимания. До последнего времени снабжение портов рыбой производилось за счет централизованных фондов из Мурманска, Архангельска и Владивостока.



Уже в 1940 г. оказалось возможным полностью отказаться от завоза в арктические порты соленой рыбы, так как потребность в ней может быть полностью удовлетворена самозаготовками. Давно доказано, что рыба по своей питательности не уступает мясным продуктам. Дальнейший рост самозаготовок рыбы сократит завоз и рыбных консервов.

Потребность арктических портов в мясе до сих пор обеспечивается живым скотом из Красноярска и Якутска. Однако при наличии инициативы и настойчивости у работников арктических портов потребности в мясе могли бы в большой мере покрываться местными мясными ресурсами. Для этого надо больше уделять внимания выращиванию молодняка (телят, поросят), используя для корма имеющиеся отходы. Порты могут получать в достаточном ко-

личестве и оленье мясо, заключая на это договоры с совхозами, например с Булунским оленесовхозом, находящимся недалеко от порта Тикси, и с охотниками.

Теплично-парниковым хозяйствам в арктических портах еще не уделяется должного внимания. А развитие этого хозяйства обеспечило бы порты разнообразными свежими овощами и дало бы возможность почти полностью отказаться от завоза овощей. Примером в этом отношении может служить порт Провидение, где тепло-парниковое хозяйство поставлено хорошо.

Есть все основания к тому, чтобы в самом близком будущем арктические порты перевести на хозяйственный расчет. Надо только навести образцовый порядок в расходовании средств, осуществить действительный режим экономии.

**Б. НАЗАРОВ**

## НА РЕКЕ ЯНЕ



Огромную роль в грузоперевозках на Северном морском пути играют его подсобные речные магистрали. Они связывают арктические порты с районами Заполярья.

Главными реками Крайнего севера, осваиваемыми Главсевморпути, являются Лена, Колыма, Индигирка, Яна, Оленек, Анабара и Хатанга с притоками Хетой и Катумом. Грузооборот их около 200 тыс. т; перевозки осуществляются в короткий навигационный период — в 2—3 месяца. Водники речных пароходств с упорством и свойственным советским людям энтузиазмом километр за километром осваивают речные пути.

По своему характеру Янскую водную магистраль можно разделить на три участка.

Нижний участок, от Коугустаха до 406-го километра, имеет слабое течение, более глубокое русло, по которому плавание может происходить всю навигацию. На пути не встречаются опасные перекаты.

Средний участок, от 406-го километра до устья реки Адычи, представляет собой самый сложный путь. Здесь очень быстрое течение, доходящее до 12 км в час, много проток, островов и перекатов с глубинами до 45 см в низкую осеннюю воду.

Третий участок, от устья реки Адычи до Верхоянска, резко отличается от двух первых по своей маловодности и засоренности.

Главный приток Яны — река Адыча — судоходна на расстоянии 250—300 км. В верховьях эта река протекает среди скалистых отвесных высоких гор. По мощности своих вод при сравнении с верхним

течением Яны приток Адыча не уступает основной реке.

Яна начала осваиваться в 1937 г., когда первый пароход «Л. Каганович» (Главолова) шел по совершенно новому плесу, одновременно изучая его и перевозя грузы.

В 1939 г. флот Яны в связи с развитием горной промышленности значительно вырос. В начале августа на буксире теплохода «Первая пятилетка» пришли из устья Лены в устье Яны новые пароходы и баржи, наполненные грузами. Пароходы «Ширшоа» и «Кренкель» и небольшой пароход «Сасыл-Сысы» 5 августа отправились в первый рейс вверх по Яне.

Горизонты воды были очень низки. Через перекаты пароходы проходили с трудом. В этих условиях флот не мог пройти до Верхоянска и зазимовал в семи местах, на участке, расположенном в 234—253 км от устья Яны.

Случайность отстоя безусловно плохо отразилась на качестве судоремонта отдельных судов, в особенности непарового флота. Некоторые отстойные места не имели никакой защиты от льда, суда замерзли на самом фарватере.

В течение всей зимы 1939 г. и весны 1940 г. баржи пришлось вытаскивать по плетам на высокие берега. Особые трудности встретились на 253-м километре. Там была совершенно затоплена вровень с палубой баржа с грузом железа. Она вмерзла в лед на фарватере возле яра. Ее подъем из льда на яр высотой 6 м был сопряжен с затратой большого количества времени, труда и средств.

Самый большой по количеству судов отстой был на 234-м километре. Здесь зазимовали пароходы. Этот участок предста-



*Река Яна*

влял собой изгиб реки с пологими песками. Около этих лесков и стояли все суда, защищенные специально сделанной ледяной дамбой от весеннего ледохода.

Перед янскими водниками стояла задача — образцово подготовиться к навигации 1940 г. В течение всей зимы на отстоях и в Верхоянске проводились курсы техницизма плавсостава из якутов, чтобы в период навигации поставить их на пароходы в качестве учеников лоцманов.

Весной 1940 г. квалификационная комиссия проверила знания судоводителей и механиков.

Для правильной эксплуатации флота в навигацию 1940 г. весной было проведено также техническое совещание диспетчеров совместно с начальниками пристаней и капитанами. Был детально рассмотрен график движения флота, каждый ознакомился с новым Положением, с месячным, порейсовым и оперативным планированием перевозок.

График движения флота был составлен заранее и передан на суда. Каждый судоводитель твердо знал, что предстоит ему делать, какой план перевозок придется выполнять.

Нагрузка на индикаторную силу была дана в соответствии с районами и тоннажем. Например, для нижнего участка реки была дана нагрузка в 5 т, для среднего

1,75 т и верхнего 2 т на индикаторную силу.

Наряду с подготовкой флота к навигации было подготовлено и береговое хозяйство. Береговая база в Верхоянске была признана непригодной для отстоя судов, и в навигацию 1940 г. ее срочно пришлось перенести в средний участок Яны на 266-м километре, несколько ниже устья реки Адычи.

Навигация открылась 5 июня. Пароходы с порожним тоннажем отправились вниз, в Устьянск и Тутутак, к своим пунктам.

Грузы были своевременно приоткрыты к погрузке. Пароходы простаивали самое минимальное время и отправлялись в рейс строго по графику.

На Янский участок было возложено ответственное задание — перевезти все депонированные грузы до прихода морских пароходов в устье Яны.

Работа речников Яны резко отличалась по своему качеству от прошлого, 1939 г. Грузы со всех депонированных пунктов были перевезены раньше срока и отданы клиентам. Все пароходы и тоннаж спустились 1 августа в Коугустах для встречи новых грузов и нового пополнения флота.

Помполиты судов в период навигации проводили на пароходах массовую работу, мобилизуя речников на выполнение плана

перевозок. Развернулись социалистическое соревнование и ударничество.

На участке имелось переходящее красное знамя, за которое боролись все суда Янского флота. С лучшими технико-эксплуатационными показателями закончил навигацию 1940 г. пароход «Л. Каганович» под командованием опытного командира Г. Г. Пуляевского. Коллектив парохода держит в своих руках присужденное ему красное знамя.

Весь флот Яны благополучно стал в свой новый зимний затон на 266-м километре, названный именем Папанина.

\* \* \*

В ближайшие годы грузопоток по Яне значительно увеличится. Вырастет флот, расширится речное хозяйство. В связи с этим необходимо безотлагательно разрешить ряд вопросов, касающихся эксплуатации Яны.

Как показывает опыт, ни в одну навигацию суда не имели возможности пройти по Яне до Верхоянска из-за мелководья. Минимальные габариты судового хода, недостаточные глубины и многочисленные извилины верхнего плеса Яны от 234-го километра до Верхоянска мешают нормальному судоходству. Чтобы превратить реку в нормальный судоходный путь, необходимо очистить ее русло, провести землечерпательные работы, а возможно, и шлюзование реки.

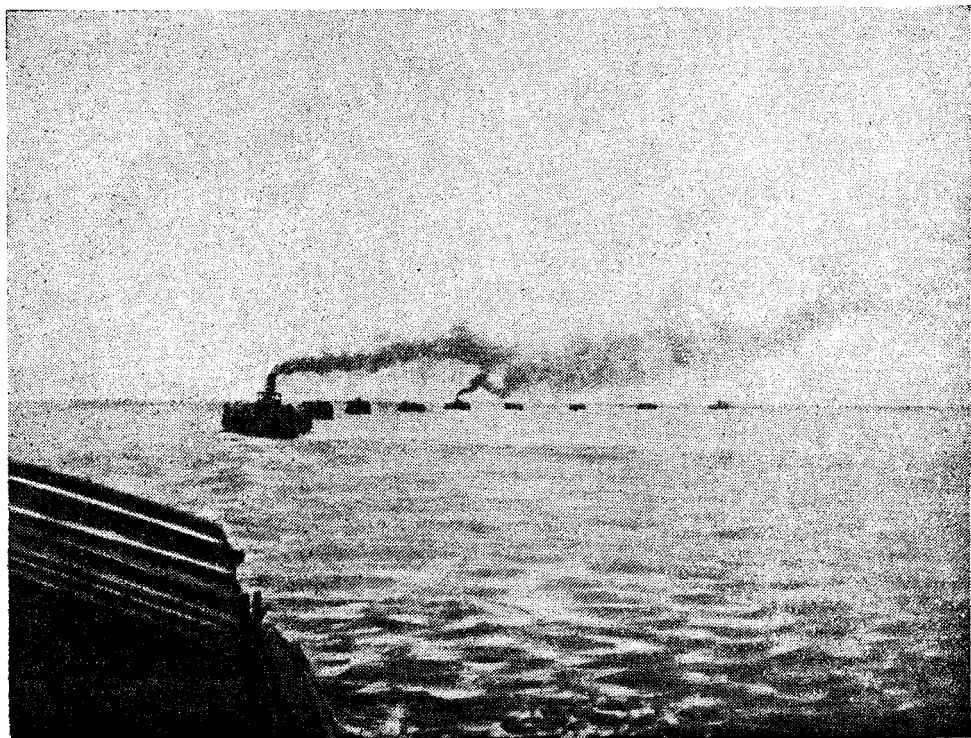
Обстановка пути на протяжении всей Яны совершенно неудовлетворительная. Самые затруднительные для судождения перекаты Арбынь и Пекарь в навигацию 1939/40 г. оставлены не были. Пристань Юттях, главная по своему значению и грузообороту, не очищена от карчей, что способствует авариям.

Все эти недостатки необходимо в самый короткий срок ликвидировать. Надо обставить реку опознавательными знаками, создать на берегах Яны в более ответственных для судождения местах промежуточные бакенские домики. Бакенщики должны иметь нормальные условия для работы по обстановке реки в период навигации. В длительный зимний период им необходимо проводить очистку фарватера от карчей, камней.

Увеличивающийся грузооборот Янского бассейна требует, чтобы на реке имелась специальная землечерпательная машина.

Все эти и многие другие мероприятия дадут возможность устранить трудоемкие перекаты среднего и верхнего плеса реки, где вода в межень бывает не выше 45—60 см.

Большого внимания заслуживает также береговая база на 266-м километре. Там всегда можно поставить на отстой весь самоходный и несамоходный флот с транзитными грузами.



*Караван судов на реке Яне*

Участок 266-го километра представляет собой правобережную Антоновскую протоку Яны, расположенную ниже устья реки Адычи. Он вполне удовлетворяет всем требованиям затона и отстойного пункта в отношении глубины, рельефа, скорости течения, геологического строения берегов и т. д.

Протока здесь имеет свой «собственный» ледоход, и янский лед (по наблюдениям инженера Иванковского в 1940 г. и рассказам местных жителей) никогда не поступает в протоку. «Ковш» затона может вместить до 200 судовых единиц без применения дноуглубительных и очистительных работ.

На незатопляемых берегах можно построить любое количество зданий. В 5 км

выше Антоновской протоки впадает в Яну река Ола, богатая лесными массивами в своем верховье. Это дает возможность получать лесные строительные материалы из более близких мест, чем его получает Верхоянский район.

В районах Яны якутская молодежь тяготеет к водному транспорту, нужно лишь научить ее работать. Организованные в зиму 1939/40 г. курсы техминимума, укомплектованные якутами, принесли большую пользу.

Местное население весьма заинтересовано речным делом. При чутком подходе к якутской молодежи можно с уверенностью сказать, что пароходство через некоторое время будет иметь свои кадры из коренного населения Янского бассейна.

**Г. РОГАТКО**

## О ВОДОСНАБЖЕНИИ НА СЕВЕРНОМ МОРСКОМ ПУТИ<sup>1</sup>



**З**а последнее время на Северном морском пути уже начали создаваться топливные базы для снабжения судов углем и нефтью. Но снабжению судов водой до сих пор не уделяется должного внимания.

Суда, плавающие в Арктике, почти всегда вынуждены для приема воды уходить далеко от основной трассы или места разгрузки и бункеровки. На это тратится много ценного времени. Например, из порта Диксон суда ходят за водой в устье реки Енисей, к селению Гальчиха.

Конечно, при строительстве портов Диксон, Тикси, Провиденция и других проблема водоснабжения будет разрешена. Но суда должны снабжаться водой и в промежуточных пунктах Северного морского пути. Для этого пока не нужны специальные капитальные сооружения. При небольших затратах материалов, труда и средств в короткие сроки можно использовать для водоснабжения естественные ресурсы.

Например, на мысе Желания нетрудно организовать снабжение судов водой из озера Отрадного.

Мыс Желания является одним из главных пунктов на пути кораблей, обходящих с севера Новую Землю. Достигая мыса Желания, суда часто нуждаются в запасах пресной воды.

Озеро Отрадное расположено в 190 м от восточного берега и в 130 м от северного берега мыса Желания. Оно имеет овальную форму и вытянуто с востока на запад. Длина озера 490 м, средняя ширина 250 м, средняя глубина 1,8 м. Наиболее глубокое место (4,7 м) находится в восточной части

озера, т. е. ближе к берегу бухты Поспелова.

Запас воды озера исчисляется более чем в 200 тыс. м<sup>3</sup>. Качество ее хорошее. Уровень озера на 4,22 м выше среднего уровня моря. Ежегодный расход воды пополняется за счет таяния снега и осадков.

Затратив незначительные средства, можно соединить озеро Отрадное водопроводом с берегом моря, откуда вода на суда будет доставляться на небольшой барже, баркасах или шлюпках.

Водопровод можно вести или в бухту Поспелова, или же в бухточку, которая расположена на северной стороне мыса Желания.

В первом случае длина водопровода будет 210 м. Прокладка его несколько усложнится тем, что перешеек между озером и бухтой Поспелова, на участке длиной около 70 м, возвышается над уровнем озера на 2,48 м. Для того чтобы проложить водопровод, по которому бы вода шла под собственным напором, нужно его здесь опустить в землю на глубину до 2,8 м.

В Арктике для водопровода лучше использовать деревянные трубы. Их нужно изолировать от влияния вечной мерзлоты, чтобы не допустить в них замерзания воды. По этой же причине в водопроводе не должно быть воды, когда он находится в нерабочем состоянии. Для этой цели со стороны озера нужно сделать в водопроводе затвор.

Если же соединить водопроводом озеро с бухточкой, расположенной на северной стороне мыса Желания, длина его будет не более 105 м. Перешеек между озером и бухточкой возвышается над уровнем озера только на 0,78 м. Опустить водопровод в землю в этом случае нужно бу-

<sup>1</sup> Печатается в порядке предложения.



*Мыс Желания. Справа бухта Поспелова*

дет примерно на 1 м и притом на участке длиной всего около 50 м.

По затратам средств и труда второй вариант наиболее выгоден. Однако суда всегда становятся на рейд в бухте Поспелова, и доставлять воду к судам в первом случае несравненно удобнее и ближе. Расстояние от конца водопровода до якорной стоянки судов будет менее одной мили. Во втором же случае путь к якорной стоянке увеличится до полутора миль и нужно будет огибать мыс Желания.

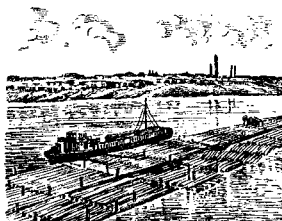
Если принять первый вариант, то вовсе необязательно прокладывать водопровод под землей — он может быть проложен и на поверхности в виде простого лотка. Чтобы сохранить общий уклон водопровода к морю, нужно у озера поднять лоток несколько выше уровня самого озера. Воду

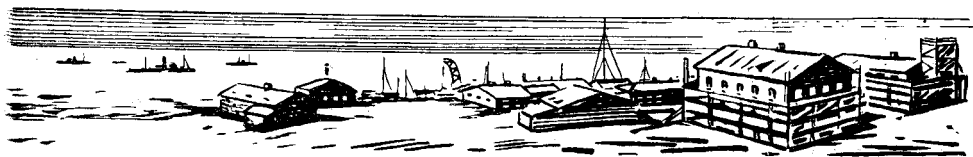
же придется подавать в водопровод насосом, используя электроэнергию от ветряка полярной станции.

Все варианты прокладки водопровода очень элементарны и просты. Они не потребуют значительных затрат.

В других пунктах<sup>2</sup>, расположенных на трассе Северного морского пути, нужно также исследовать естественные ресурсы и создать базы для снабжения судов водой.

<sup>2</sup> Заслуживает внимания, например, район Певека, где в 1939 г. ледокол «Л. Каганович» набрал воду для себя и для парохода «Анадырь», сэкономив этим несколько суток ходового времени (см. статью А. Романова «Комсомольцы ледокола», «Советская Арктика» № 5, 1940 г.).





## Строительство в Арктике

Г. РУСАНОВСКИЙ

### ПУТИ УДЕШЕВЛЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА НА СЕВЕРЕ

**ИЗ** а годы сталинских пяти-  
леток совершенно изме-  
нилось лицо нашей ро-  
дины, поставлены на  
службу социализма ог-  
ромные природные бо-  
гатства даже самых от-  
даленных районов Союза.

На далеком Севере за эти годы выросли новые города, промысловые поселки, культурные очаги. Далеко за Полярным кругом зажглись яркие огни нового города Игарки. А разве в сегодняшнем Анадыре — центре чукотской рыбной и консервной промышленности — можно узнать прежний маленький поселок?

Новые промышленные предприятия, сооруженные у источников сырья и энергии, потребовали большого жилищно-бытового строительства. Рудники в Амдерме, Сангар-Хая, морские порты на Диксоне, Тикси и Провидении превратились в крупные населенные пункты.

Одинокие культбазы разрослись в районные центры: Хатанга, Тура, Оленек, Томпо, Корякская, Ярсали, Таз и др.

Сеть радио- и метеостанций, пушных факторий, рыбо-промысловых станций, оленеводческих и других совхозов, торговых баз и т. д. охватила большую часть Крайнего севера.

Часто строительные площадки на Севере расположены в малоосвоенных районах, где очень редкое на-

селение и слабо развиты пути сообщения. Во многих местах строители являются пионерами освоения этих новых районов.

Люди Заполярья уже накопили богатый опыт в борьбе с трудностями строительства на Севере. Но задача заключается в том, чтобы преодолеть эти трудности с наименьшей затратой средств и в максимально короткие сроки.

Несмотря на многолетний опыт строительства на Севере, стоимость этого строительства остается высокой. За первое полугодие 1940 г. стоимость выполненного по Главсевморпути строительства возросла против сметных ассигнований на 19,9%. Удорожание отмечено главным образом по подрядному строительству — 21,8%; на объектах же, строящихся хозяйственным способом, удорожание составляет 9,8%.

Даже при внесении коррективов на конъюнктурную разницу цен все же процент удорожания строительства слишком велик.

На стройках Главсевморпути далеко еще не все сделано для того, чтобы снизить себестоимость работ и материалов. На Севере в некоторых местах уже начали применять методы скоростного строительства, внедряется механизация, используются местные строительные материалы. Это говорит о том, что на Севере имеются громадные резервы, которые сейчас еще мало исполь-

зуются, о больших возможностях строить быстрее, лучше и дешевле.

\* \* \*

XVIII съезд ВКП(б) подчеркнул, что производство строительных материалов на местах приобретает огромное значение. Жизнь показала, что там, где руководители местных строительных организаций уделяют достаточное внимание производству строительных материалов, там снижена стоимость строек и ликвидирован разрыв между потребностью и наличием материалов. Никакие «специфические условия» Крайнего севера не являются тут помехой. Нет ни одного района, где нельзя изыскать того или иного сырья и организовать производство местных строительных материалов.

Взять хотя бы Таймырский национальный округ. Здесь ведется строительство в районных центрах — Волочанке, Хатанге, Усть-Енисейском порту, бухте Кожевникова. В этом округе в качестве местных строительных материалов можно использовать песок, глину, гравий, известь, гипс, камень, мох и т. п. Лес, годный для строительства, тянется вдоль рек Хета, Савыда, Медвежья, Меймеч и Хатанга. Но до сих пор эти материалы применяются только в отдельных случаях; при проектировании их не учитывают.

В Хатанге Севенстрой построил кустарный кирпичный завод, однако мощность его за сезон составляет всего 100 тыс. штук кирпича. Строительство это может удовлетворить только на 25%. В Попигае на строительной площадке в прошлом году организовали кирпичное производство, а потом законсервировали его. В Волочанке Севенстрой тоже открыл небольшой кирпичный завод, но размер производства его не удовлетворяет потребностей. Во все другие пункты строительства кирпич завозится из Игарки. В пути масса кирпича гибнет; фрахт стоит дорого; на строительных площадках от несвоевремен-

ного прибытия кирпича увеличиваются простои. Все это удорожает строительство.

Но так обстоит дело не только в Таймырском национальном округе. В Анабарском районе Якутии местные строительные материалы используются не лучше. Здесь также имеется в изобилии и мох, и песок, и лес, и глина. Лес растет вдоль рек Большая и Малая Куонамка и по их притокам Экону и Сухому Ключу. Правда, здесь вести лесозаготовки нелегко: срубленное дерево надо катить к воде по снегу на расстоянии 100—300 м. Но зато стройки можно полностью обеспечить лесоматериалом.

Лес местной заготовки обходится в 68 руб. за кубометр; в то время как завозной лес из Якутска стоит 525 руб.

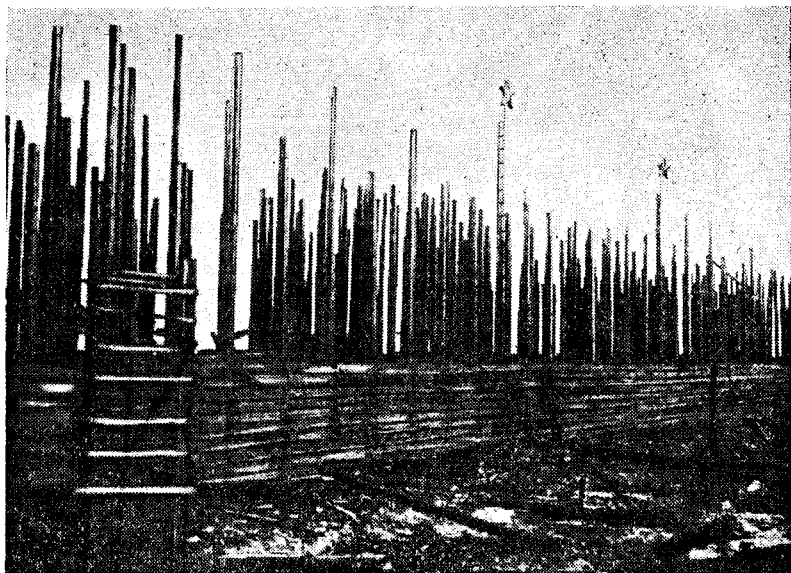
Имеются в Анабарском районе и все условия для организации кирпичного производства. Ведь сумел же Якутстрой создать в Саскылахе свой кирпичный завод с одной напольной печью. Производительность его, правда, невелика — 25 тысяч кирпичей за летний период, но местный кирпич значительно дешевле привозного — 1 500 руб. за тысячу штук вместо 4 229 руб.

В Тикси из местных строительных материалов применяются только гравий, песок и частично камень. А рядом, в Сого, расположенном в 1,5 км от Тикси, имеются запасы глины (светлой, жирной и вязкой), вполне пригодной для производства кирпича. Тут же имеется и каменный уголь для обжига.

Чтобы организовать кирпичное производство, нужна инициатива, подвижность, оперативность. В Тикси же считают, что лучше ждать прибытия кирпича из Якутска и Мурманска. На тот факт, что этот кирпич будет на 50% битым и стоимость его достигнет 1 800 руб. за тысячу штук, не обращают внимания. А ведь Тиксистрою предстоит развернуть строительство больших каменных промышленных зданий.

Редко можно найти стройку даже на Крайнем севере, где нельзя

*Ряж для пор-  
та Диксон, ко-  
торый выпол-  
нял Севен-  
строй в Игарке  
в 1940 г.*



было бы заменить дорогие привозные материалы дешевыми местными.

В Якутске, например, недавно начала работать опытная установка по производству шлакобетона. Это — прекрасное начинание. Шлакобетонные плиты, выпущенные опытной установкой, были использованы для брандмауерных стен мастерских. Они хорошего качества и легко поддаются обработке. Размер плиты  $20 \times 20 \times 80$  см. Стоимость ее 1 р. 35 к. штука. Но пора производству шлакобетона выйти за рамки опытов. Пора положить начало плановому производству этих плит.

В Чекурдах строители с успехом стали применять в качестве кровельного материала финскую стружку, изготовленную на месте. Там же с успехом заменили кирпич для кладки обычных комнатных печей местным камнем. Разве таких возможностей нет хотя бы у их соседей — строителей в Абые?

В Крест-Майоре создали было свое производство кирпича, который обходился в 1200—1300 руб. за тысячу штук, но вскоре это дело забросили.

В Абые тоже пытаются организовать производство кирпича, но это дело еще далеко не налажено.

Привозной же кирпич из Якутска обходится в 5600 руб. за тысячу штук.

В подавляющем большинстве районов можно изыскать местные строительные материалы. Но многие строительные организации — Севенстрой, Диксонстрой, Якутстрой, Тиксистрой, Провиденстрой, а также организации, ведущие строительство хозяйственным способом, еще мало практически занимаются использованием местных строительных материалов.

\* \* \*

Механизация строительных работ — это не только источник резкого повышения темпов строительства, но и роста производительности труда и снижения стоимости строительных работ.

Однако механизация осуществляется на многих строительных площадках до сих пор очень слабо. Даже строительство портов механизировано недостаточно. Плотничные работы попрежнему выполняются вручную, топором. Столярные изделия и те во многих местах делаются вручную.

Можно перечислить ряд строительных площадок, где совершенно нет механической распиловки



леса. Ручная же распиловка дороги и вызывает простой из-за перебоев в поступлении леса.

Рабочая сила на строительных площадках зачастую расставляется неправильно и не обеспечивается инструментами и работой.

Известны десятки несложных, эффективных, проверенных жизнью стахановских методов труда. Однако они далеко не всюду используются на наших стройках. Слабо налажен обмен опытом. Нередко даже инженерно-технический персонал наших стройконтор мало знаком с достижениями передовых стахановцев на их стройках. А какие огромные трудовые резервы таятся на стройках!

Планирование и проектирование организации работ тоже не всегда ориентирует строителей на передовые, стахановские нормы. Проектировщики зачастую не учитывают реальных возможностей и особенностей той или другой стройки.

На большинстве строек Севера используется дорогостоящая привозная рабочая сила, поэтому всякие простои на строительных площадках дорого обходятся государству.

Из-за отсутствия электроэнергии в течение всей полярной ночи строительные работы в северных районах Якутской АССР и других местах фактически прекращаются. Строительные рабочие в это время занимаются мелким внутренним ремонтом помещений, делают мебель и т. д. В результате — кубометр здания обходится в 200—300 руб.

На стройках Крайнего севера начали применять скоростные методы. Перед строителями открылись широкие возможности повышения производительности труда и снижения себестоимости. Скоростное строительство — новый источник резервов в строительном деле. Однако это замечательное начинание не получает еще должного развития и применяется в ограниченном масштабе, только на отдельных стройках (Игарка, Якутск, Тикси).

— Зима, пурга, морозы мешают! — заявляют отдельные строители.

Действительно, практика прошлых лет показывает, что с наступлением зимы на ряде строек снижается темп работ, резко увеличивается накладные расходы, повышается стоимость строительства.

Это вызывается чаще всего тем, что руководители строек не продумывают тех мероприятий, которые могли бы обеспечить нормальные условия работы в зимнее время. Трудности, вызываемые холодами и вьюгами, вполне преодолимы, если есть большевикское стремление их побороть, если командиры своевременно думают об организации работ в зимних условиях и заботятся о подготовке тепляков для рабочих.

Примером может служить практика работы Провиденстроя. Строители там в условиях суровой полярной зимы не снижают темпов в работе.

Там, где командиры-строители чувствуют ответственность за доверенную им стройку, научились беречь народные средства, там и трудностей меньше и порядка больше.

На одних и тех же строительных площадках применяются различные калькуляции материалов.

Не упорядочено у нас до сих пор и проектное дело, особенно разработка типовых проектов. При их составлении все еще не учитываются местные условия, а это зачастую вызывает дорогостоящие переделки на местах.

Гидрографическое управление высылает в Тикси тонны опилок, которых там такой избыток, что ими засыпают дороги. Это объясняется незнанием местных условий и нежеланием беречь советскую копейку.

Анализ бухгалтерских документов дает исчерпывающий ответ на вопрос: почему работы строительных организаций убыточны?

Прежде всего, установленные лимиты накладных расходов почти всюду превышаются; фонды зара-

ботной платы расходуются не в соответствии с выполненным объемом работ; завозные дорогостоящие строительные материалы не заменяются более дешевыми местными.

\* \* \*

Как же можно удешевить строительство на Севере? В балансе себестоимости основными статьями являются дорогостоящие завозные строительные материалы и рабочая сила. Поэтому, чтобы снизить себестоимость, нужно, прежде всего, максимально использовать местные строительные материалы и внедрять механизацию.

В портах Диксон, Тикси и Провидение промышленные здания запроектировано строить из кирпича, но кирпич для них придется привозить с Большой земли. Не дешевле ли его заменить бутовой кладкой?

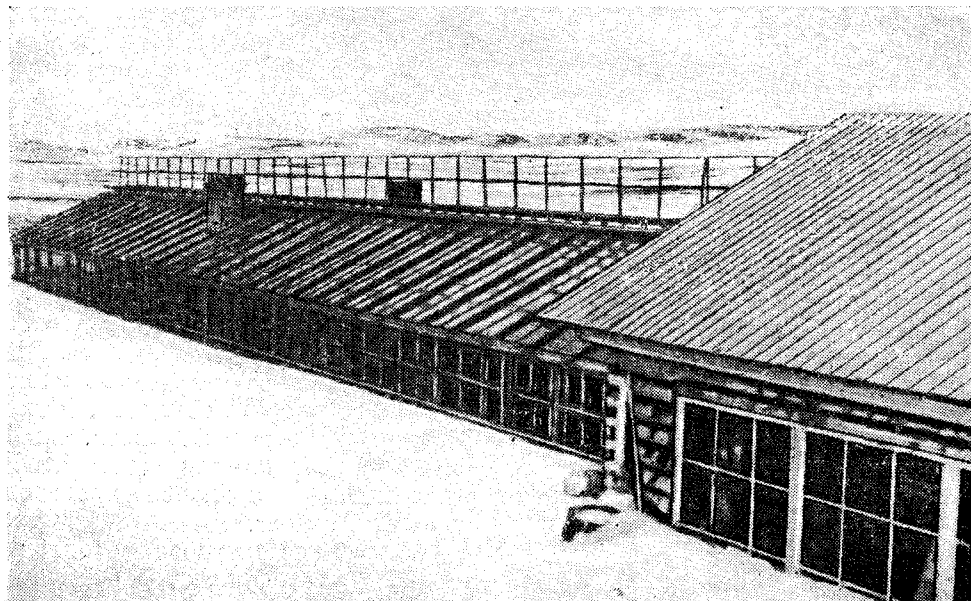
Предложение о замене кирпичной кладки бутовой вполне рационально. Это подтверждается опытом строительства каменного здания гаража в бухте Провидения.

В наших портах имеется много гравия. Здесь вполне можно нала-

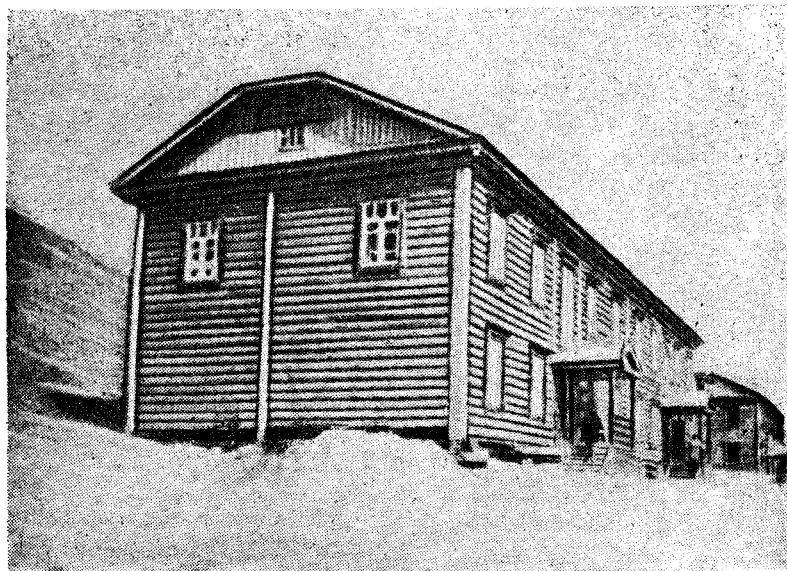
дить производство гравиебетонных камней. Изготавливать эти камни можно на тощем цементном растворе, и это не представляет больших трудностей. Стройки же получают дешевый, малотеплопроводный, негоряемый и стойкий материал, который с успехом заменит дорогостоящий лес.

На строительстве Жатайского затона с успехом может быть применен дешевый и испытанный материал — шлакобетон. Проектировщики же, не желая брать на себя ответственности, запроектировали строительство промышленных зданий из кирпича. Опыт других строек достаточно убедительно доказал целесообразность применения шлакобетона. В Якутске тоже можно строить жилые дома из этого материала. Имеется даже специальное решение Госплана Якутской АССР о строительстве зданий из шлакобетона.

На Севере можно организовать строительство из терролита, для изготовления которого основным материалом служат грунт, известь и смола. При этом грунт может быть любой разновидности. Известняк на



*Теплица, построенная в Тикси в 1939—1940 гг.*



*Двухэтажный  
дом, построен-  
ный в этом  
году в бухте  
Провидения*

Севере имеется; смолу тоже можно выгонять на месте. Извести и смолы требуется такое незначительное количество (на тысячу камней размером  $33 \times 16 \times 12$  см извести требуется примерно 300 кг, а смолы — 60 кг), что эти материалы можно и завозить.

В Якутске в этом году построено из терролита здание для подсобных цехов автобазы торговой конторы, объемом 720 м<sup>3</sup>. Оштукатуренное снаружи, это здание выглядит, как фундаментальное сооружение.

Стоимость такого здания оказалась на 54% дешевле деревянного. Комиссия, принимавшая здание, дала положительное заключение, но предложила для большей прочности трамбовать терролитовую массу при изготовлении камня.

Замечательный опыт строительства ва гипсовых литых домов имеется в Норильске. Здания получаются красивыми, теплыми и в то же время обходятся гораздо дешевле деревянных. Залежи гипса имеются на реке Хатанге, и его можно с успехом применять там на строительстве.

При строительстве деревянных зданий на Севере крыши делаются из теса в два слоя, между которыми прокладывается слой толя. Трудность распиловки леса, из-за

недостатка пильщиков и лесорам, заставляет строителей искать заменители. Выше уже упоминалось о применении финской стружки. Результаты оказались хорошие. Крыши непроницаемы ни для дождя, ни для снега. Себестоимость же таких крыш на 50% меньше тесовых.

Применение финской стружки для крыш на Севере необходимо распространить.

Интересный пример применения финской стружки представляет собой здание холодного склада в бухте Провидения, построенное американцами. Сделан каркас склада, стены обшиты тонкими досками и покрыты в один слой финской стружкой размером  $30 \times 10 \times 0,8$  см. Такой склад был выстроен быстро и стоил дешево.

На всех строительных площадках следует организовать производство кирпича. В первую очередь надо обеспечить потребность в кирпиче в бухте Провидения, бухте Тикси и на острове Диксон. Здесь есть все условия для того, чтобы организовать кирпичное производство уже сейчас.

Центральное паровое отопление значительно снижает стоимость строительства жилых домов. В Тикси проведено центральное отопление в двухэтажных домах; в бухте

Провидения оно монтируется в домах № 7 и 8. В Якутске новые дома, как правило, строятся с центральным отоплением. Замена печного отопления центральным дает большую экономию кирпича.

Дорого обходится и лес, заготовляемый на реке Лене для строительства в бухтах Тикси и Провидения. Здесь необходимо осуществить предложение инж. Меркулова об организации самосплава леса до залива Неелова. Не будет расходов по речному фрахту, и на строительстве портов будет экономлено до 1 200 тыс. руб.

В условиях Севера дерево мало подвержено гниению. Поэтому нет необходимости производить осмолку фундаментов, нижних венцов и торцов балок, за исключением объектов с повышенной влажностью (бани, прачечные и теплицы). Экономия материалов для осмолки на строительстве Чукотки составит 13 руб. на кубометр здания при подрядном производстве работ. Замена применяемых утеплителей (торфа, мха и т. п.) шлаком, особенно в портах, даст экономию до 16 руб. на кубометр утеплителя.

Опыт Провиденстроя, который заменяет деревянные фундаменты бутобетонными и обшивку потолков — мокрой штукатуркой, должен стать достоянием всех строительных площадок.

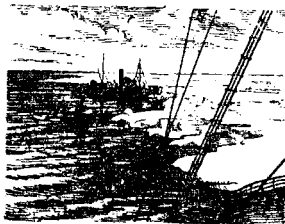
На наших стройках необходимо оборудовать стройдворы, где будут заготавливаться все детали. Плотничьи бригады должны заниматься только сборкой объектов, как это и делается на скоростном строительстве Якутстроя. Строителей

нужно обеспечить высококачественным ручным инструментом и электроинструментом. Необходимо также разрешить вопрос с освещением стройплощадок, выделив для этого передвижные электростанции — ветряки или движки (по примеру Севенстроя). Следует шире применять операционно-поточный метод рубки стен по примеру бригадира Севенстроя т. Назарчука. Это повышает производительность труда на 150—200%.

Наступило время для более действенной борьбы за удешевление строительства на Севере. Эту борьбу обязаны вести не только одни строители, но и работники проектно-изыскательских бюро Главсевморпути. Они должны изучать опыт строительства, учитывать все лучшее и передовое, что выдвигает инициатива масс. Они, наконец, должны создать более дешевые типы конструкций, рассчитанные на максимальное использование местных строительных материалов.

Партия и правительство дали нам, строителям, все возможности для того, чтобы строить лучше, быстрее и дешевле. Если мы действительно возьмемся за упорядочение своего хозяйства и самих строительных работ, то в самом скором времени сможем добиться реального снижения стоимости строительства.

Борьба за удешевление строительства — дело большой государственной важности. Поэтому нужен постоянно большевистский порядок на строительстве, нужна мобилизация всех строителей на борьбу за сбережение советской копейки.





## Знатные люди Арктики

### ПОЛЯРНЫЙ РАДИСТ Е. Н. ГИРШЕВИЧ

(20 лет в радиорубке)



год для полярного радиста Евгения Николаевича Гиршевича знаменательная дата — 20-летие его работы в радиорубке. Все эти 20 лет он работал на Севере, и родной город Архангельск был на его трудовом пути «крайней южной точкой».

Евгений Николаевич только несколько лет зимовал на северных радиостанциях. С 1926 г. он перешел радистом на морские суда и с тех пор не расстается с судовой радиорубкой. Радист участвовал в пяти зверобойных кампаниях и почти во всех наиболее интересных полярных экспедициях. За его плечами одно кругосветное путешествие и одно плавание вокруг Европы.

\* \* \*

В детстве многие сверстники Гиршевича мечтали стать моряками. Живя в портовом городе, они считали профессию моряка самой нужной и интересной. Вместе с ними Евгений бегал в порт, знакомился с моряками, старался узнать от них то, что его больше всего интересовало. Он подолгу расспрашивал о загадочных аппаратах, при помощи которых суда, находясь далеко в море, давали знать о себе

на сушу. В отличие от сверстников его интересовало... радио, эти «таинственные ящички», для которых не существует пространства.

Работая «конторским мальчиком», Гиршевич и не предполагал, что мечты его могут когда-нибудь осуществиться.

В 1920 г. его призвали на военную службу. Он поступил в военную радиюшколу и, окончив ее, уехал в том же году зимовать на одну из полярных радиостанций.

Расположенная между Белым и Баренцевым морями, радиостанция большую часть года была окружена льдами. Связь с живыми людьми можно было поддерживать только летом.

Зимовало семь человек. Работы было много, а оборудование станции допотопное — детекторный приемник и искровой передатчик.

Первая зимовка была хорошей практической школой для молодого радиста. Она научила его не теряться перед трудностями и «выжить» даже из слабой, устарелой аппаратуры максимум того, что она могла дать.

Вернувшись с зимовки, Гиршевич был назначен старшим радистом на мощную радиостанцию.

16-киловаттная рация поддерживала связь с Диксоном, Югорским Шаром и другими рациями, обслу-



*Полярный радист Е. Н. Гиршевич в радиорубке ледореза «Литке» в 1937 г.*

Фото Ал. Лесс

живала все суда, плавающие в Карском и Баренцовом морях.

Однажды, дежуря в штормовую ночь, Гиршевич впервые услышал тревожные сигналы: «SOS». Суда, шедшие с караваном хлеба из Сибири в Архангельск, терпели бедствие.

Много часов подряд молодой радист не отходил от аппарата, поддерживая связь с судами и сообщая им о принятых мерах.

За обслуживание этих судов Гиршевич получил благодарность.

Два года работал Евгений Николаевич на этой станции, а в 1923 г. назначен был начальником другой радиостанции.

Весь 1924 г. Гиршевич работал в Архангельске, а в 1925 г. с женой и маленьким сыном уехал на третью зимовку.

В тот год были организованы первые полеты на разведку морского зверя. Радиостанция обслуживала радиосвязью полеты разведочных самолетов. Несколько раз Гиршевич и сам летал с М. С. Бабушкиным на разведку.

Наступил 1926 год. На судах Торгового морского флота Гиршевич ходил на Печору, Онегу, Мезень и в Мурманск, а в феврале следующего года перевелся на пароход дальнего плавания «Плеханов».

Путь из Мурманска в порты Черного моря и обратно занимал несколько месяцев. Советский пароход заходил с грузом в иностранные порты Берген, Алезунд, Манчестер, Ливерпуль, Ньюкестль, Лондон. Вначале все казалось новым и интересным. Но вскоре острота новизны стала притупляться. Гибралтар, Алжир, Стамбул уже не вызывали такого любопытства, как первые иностранные города. Жара же для северянина, не выезжавшего южнее Архангельска, была просто невыносимой.

Работы для радиста в этом рейсе было мало. Вся связь велась исключительно на длинных волнах. Новостью для Гиршевича было только знакомство с международными правилами работы радиста.

\* \* \*

Настоящая арктическая жизнь Гиршевича началась с конца 1927 г., когда он перешел работать на ледокольный пароход «Седов». Весной судно участвовало в зверобойной кампании в горле Белого моря. Гиршевич поддерживал связь с другими судами — участниками зверобойки, принимал сообщения от самолетов-разведчиков о найденных ими залежках зверя и передавал сведения о ходе кампании на Большую землю.

Летом «Седов» пошел на поиски морского зверя к кромке арктического льда возле Шпицбергена и Земли Франца-Иосифа.

Арктика для Гиршевича была ближе и интереснее, чем дальние заграничные плавания. Суровая северная природа казалась красивее и величественнее, чем тропики.

Во время этого плавания Гиршевич принял по радио распоряжение правительственной комиссии о том, чтобы «Седов» немедленно отправился на поиски Амундсена.

Знаменитого полярника искали долго. «Седов» доходил до Земли Александры. Но нигде не было обнаружено даже следов катастрофы.

Летом 1929 г. «Седов» снова отправился на Землю Франца-Иосифа. Советское правительство решило открыть на этом самом северном архипелаге научную полярную станцию. Экспедиция на «Седове» успешно осуществила задание: в бухте Тихой появилось несколько построек, и первые семь полярников остались зимовать на далеком кусочке советской земли.

«Седов» в эту экспедицию достиг рекорда свободного плавания: пробираясь из бухты Тихой на север, он дошел до  $82^{\circ}14'$  с. ш. Ни один корабль до «Седова» не достигал такой широты.

Гиршевич держал связь с радиостанцией Мурманского побережья. Устаревшая радиоаппаратура с трудом преодолевала такое пространство. Гиршевич целыми днями не выходил из своей радиорубки —

принимал и передавал бесчисленные радиোগраммы, проверял и чинил ветхую аппаратуру.

Пришлось познакомиться и с коварными проделками Арктики. Иногда после густых туманов или сильных штормов все антенны покрывались льдом. Исчезали тонкие нити, а на их месте висели бесформенные ледяные канаты. От своей тяжести они сильно провисали и каждую минуту могли оборваться.

В таких случаях приходилось на время расставаться с ключом, наушниками и превращаться в ледоруба. Гиршевич осторожно спускал антенны с мачт, тщательно обкалывал ледяную коросту и снова натягивал тонкие металлические нити. И опять с проводов стекали в эфир бесконечные точки — тире.

\* \* \*

Из иллюминатора своей радиорубки Гиршевич в третий раз наблюдал за приближающимися берегами Земли Франца-Иосифа. Это было в 1930 г. «Седов» вез новую смену в бухту Тихую.

Среди многочисленных островов «Седов» шел как по знакомой тропе.

Сообщив на Большую землю о благополучном завершении первого этапа пути, Гиршевич снял наушники и поспешил на берег, где год тому назад он прощался с зимовщиками, среди которых был его друг — радиист Эрнст Кренкель.

Экспедиция 1930 г. была богата интересными событиями и дала науке много ценного материала. Она обследовала несколько островов архипелага Земли Франца-Иосифа, побывала на Новой Земле, на Северной Земле, где оставила четырех полярников для исследования этого архипелага. Между Новой Землей и Северной Землей экспедиция открыла два новых острова — остров Визе и остров Шмидта. По случаю этих открытий на «Седова» обрушился поток поздравительных радиোগрам. Гиршевич еле успевал их принимать, почти целыми сутками не покидая радиорубки.

Один из участников этой экспедиции, журналист Б. Громов, так вспоминает о неутомимом радисте:

«Евгений Николаевич Гиршевич — любимец всего экипажа. Это он доставляет радость получения весточки с земли и поддерживает постоянную связь с берегом. Благодаря его станции мы, где бы ни находились, затертые во льдах или в открытом бурном океане, всегда имели регулярную возможность снестись с далекими семьями. Только здесь, за тысячи километров от берега, отрезанный от всего мира ледяной бесконечной пустыней, — только здесь по-настоящему понимаешь и осознаешь гениальное открытие радио. И в самые тяжелые минуты, перед лицом опасности, все же чувствуем, что мы не одни, что маленький аппарат не выдаст и сообщит далекой республике о нашем горе и радости»<sup>1</sup>.

\* \* \*

28 июля 1932 г. в Архангельске у причала стоял ледокольный пароход «Сибиряков». Легкий ветерок трепал разноцветные флажки. Кругом царил праздничное возбуждение. Советские полярники уходили в дальний рейс. Они получили почетное и ответственное правительственное задание.

Жители Архангельска тепло провожали «Сибирякова» в славный путь. Под звуки оркестра пароход медленно отвалил от причала.

Северный морской путь сквозными рейсами был пройден всего лишь три раза: в 1878—1879 гг. Норденшельдом, в 1914—1915 гг. судами «Таймыр» и «Вайгач» и в 1918—1920 гг. Амундсенем. Но все эти экспедиции вынуждены были в пути зимовать.

По заданию советского правительства «Сибиряков» должен был пройти весь Северный морской путь в одну навигацию.

Экспедиционный состав был подобран из опытных и знающих по-

лярников. Первым радистом на «Сибирякове» шел Е. Н. Гиршевич.

Еще перед отходом в рейс радисты переоборудовали всю радиорубку. На «Сибирякове» была только длинноволновая аппаратура: обычный передатчик, телефонный и аварийный. Кроме того, радисты обслуживали радиопеленгатор; при его помощи суда могут ориентироваться даже в густом тумане.

Поддерживать регулярную связь с материком во время рейса было очень тяжело. В те годы на берегах Северного морского пути существовали немногочисленные маломощные радиостанции. В море Лаптевых радистам приходилось, например, поддерживать связь прямо с Охотским морем (с судном «Второй краболов»). На мысе Шмидта и на острове Врангеля были небольшие коротковолновые станции; в Анадыре радиостанция была устаревшей, радиogramмы через нее шли с такими задержками, что ею просто не имело смысла пользоваться.

Недалеко от бухты Тикси вдруг одна за другой стали пропадать из эфира западные радиостанции. Как ни настраивался Гиршевич на разные волны, слышимость западных станций вскоре совсем пропала. Пришлось поддерживать с ними связь через ледокольный пароход «Русанов», находившийся в районе мыса Челюскина.

Радиопеленгатор особенно пригодился «Сибирякову» у Северной Земли. Попав в сильный туман, пароход потерял ориентировку. Гиршевич установил связь с островом Домашним, и радист Ходов стал подавать оттуда радиопеленги. «Нащупав» землю, «Сибиряков» спокойно мог двигаться дальше даже в тумане.

Сибиряковцы навестили четырех полярников, проживших на Северной Земле 2 года и обследовавших этот неизвестный архипелаг.

Погода благоприятствовала плаванью «Сибирякова». Льда у западных берегов Северной Земли не было. Руководители экспедиции ре-

<sup>1</sup> Бор. Громов, Гибель Арктики, «Молодая гвардия», 1932 г., стр. 66.



шили попытаться обойти Северную Землю с севера. Попытка эта удалась. «Сибиряков» был первым кораблем, обогнувшим мыс Молотова.

Все достижения экспедиции прежде всего сказывались на радиообмене. Сначала с «Сибирякова» летели в эфир сообщения о радостном событии, адресованные членам правительства и редакциям многочисленных газет. Затем поступал обратный поток поздравительных телеграмм. Для Гиршевича и Кренкеля (работавшего также радистом на «Сибирякове») такие дни были «страдной порой». О сменах уж думать не приходилось — работали вместе и без всякого регламента.

В Чукотском море «Сибиряков» попал в тяжелые льды. У Колючинской губы, когда он был уже близок к своей цели — Берингову проливу, произошла авария: обломались лопасти винта. Это случилось 10 сентября. Экспедиции грозила зимовка во льдах. Но коллектив решил не сдаваться. Трое суток сибиряковцы перегружали уголь и продовольственные грузы из кормовых трюмов на нос корабля. Освобожденная корма значительно поднялась из воды, и механикам удалось заменить сломанные лопасти винта новыми.

Три дня безмолвовала радиостанция. Радисты вместе со всем коллективом превратились на это время в грузчиков.

Зато как приятно было сообщить на материк, что титанический труд коллектива не пропал даром: «Сибиряков» мог продолжать свой путь.

Однако радость была недолговременной. 18 сентября произошла вторая авария, на этот раз непоправимая: обломался и пошел на дно конец гребного вала.

Мало было надежды, чтобы «Сибиряков» вышел на чистую воду без посторонней помощи. Опять на выручку пришло радио. Гиршевич установил радиотелефонный разговор с пароходом «Совет», который возвращался с острова Врангеля.

Но «Совет» был слишком слабым судном, чтобы бороться с тяжелыми льдами, идя на выручку к «Сибирякову», к тому же у него был поврежден винт.

Тогда через «Совет» установили связь с тральщиком «Уссуриец», который согласился взять на буксир «Сибирякова» и смело стал пробираться к нему. Но льды не давали возможности приблизиться к пароходу.

На «Сибирякове» из трюмных брезентов устроили импровизированные паруса.

Около двух недель судно было игрушкой течений и ветров. Оно то приближалось к заветному мысу Дежнева, то снова дрейф уносил его обратно.

Наконец 1 октября судно вынесло в Берингов пролив, где была чистая вода. У кромки льда его поджидал «Уссуриец».

В этот день Гиршевич передал радиограмму-молнию, адресованную товарищам Сталину и Молотову. В ней сообщалось, что, несмотря на все трудности, экспедиция выполнила правительственное задание. Весь Северный морской путь впервые пройден в одну навигацию.

Спустя несколько дней начали поступать поздравительные телеграммы. Им не было конца. Гиршевич едва успевал их вывешивать на стенке в кают-компании.

Но самая радостная телеграмма пришла вечером 15 октября. Под ней стояли подписи товарищей Сталина, Молотова и Ворошилова. Они поздравляли сибиряковцев с разрешением исторической задачи сквозного плавания по Ледовитому океану в одну навигацию.

В начале 1933 г., приехав получать орден Трудового Красного Знамени, Гиршевич впервые побывал в Москве.

Летом Евгений Николаевич участвовал на «Сибирякове» в Карской научной экспедиции. В конце года он был назначен заведующим радиосвязью при Управлении Севморпути в Архангельске, а вскоре —

заместителем начальника строительства Архангельского радиоцентра.

Здесь он впервые применял регулярную коротковолновую связь с Арктикой. Из Архангельска свободно поддерживали связь с Югорским Шаром, Диксоном, Землей Франца-Иосифа, Шпицбергом и Москвой. Почти вся переписка между Москвой и Арктикой шла через Архангельск.

В 1934 г. весь мир следил за горсточкой советских людей, после гибели своего корабля живущих на льдине в Чукотском море. Гиршевич с челюскинцами поддерживал цепочную связь. Радиообмен с ними был огромный. С радиостанции Евгений Николаевич не выходил почти целыми сутками.

За эту работу он был награжден грамотой ВЦИК.

\* \* \*

В 1935 г. Гиршевич снова отправляется в экспедицию, на этот раз — на ледокольном пароходе «Садко». Кроме Гиршевича, на борту находилось еще два радиста: А. Михайлов и С. Иванов.

Вспоминая о рейсе, Евгений Николаевич, улыбаясь, говорит: «Замучили корреспонденты». И действительно, за 2 месяца плавания обмен составил 314 тыс. слов. В среднем на день приходилось по 5 тыс. слов. Это сверхрекордный радиообмен по тем временам.

Связь поддерживали главным образом на длинных волнах с Мурманском, а на коротких волнах прямо с Москвой.

16 часов в сутки уходило на прием метеосводок, которые «Садко» собирал со всего мира для экспедиции Леваневского. Вахты были почти бессрочные — одновременно работало по два человека.

«Садко» обошел Шпицберген с севера. Здесь Гиршевичу пришлось пережить немало огорчений. Как только судно зашло за северные берега Шпицбергена, сразу пропала слышимость. Ни Мурманск, ни Архангельск, ни Диксон не пода-

вали голоса, не отвечали на позывные. Всегда спокойный и уравновешенный Гиршевич стал заметно волноваться. Он пробовал настраиваться на волны различной длины, вызывал своих материковых и островных друзей, но мир точно заснул — никто не откликнулся.

Гиршевич то и дело выбегал на палубу. Зябко поеживаясь в своей зеленой фланелевой куртке, он пытался разглядеть сквозь туман далекие очертания Шпицбергена.

Для Гиршевича почти не существует понятия непрохождения радиоволн. Если не слышно Диксона, он свяжется с Амдермой или с Архангельском, и его точки — тире все равно дойдут до адресата.

И вдруг Шпицберген преподнес ему такой неприятный сюрприз, от которого он никак не мог избавиться. Он ворчит и на самый остров и на его горы, в которых, очевидно, слишком много различной руды.

Только часа через два Гиршевичу удалось в обход Шпицбергена связаться с какой-то очень дальней станцией.

Высокоширотная экспедиция на «Садко» провела большую научную работу между архипелагами Земли Франца-Иосифа и Северной Земли. В этот рейс «Садко» побил рекорд высокоширотного свободного плавания, поставленный в 1929 г. «Седовым». «Садко» достиг 82°41',6 с. ш.

Значительно севернее острова Визе, но почти на той же долготе экспедиция открыла новый остров, названный в честь начальника экспедиции островом Ушакова. По поводу этого открытия с «Садко» во все концы полетели радиogramмы. Одних корреспондентских радиogramм было отправлено больше чем в двадцать газет. Всю ночь напролет рука Гиршевича выстукивала азбуку Морзе, а корреспонденты все не унимались. Они спешили порадовать читателей новым открытием.

В память этой ночи все корреспонденты торжественно преподнес-

ли Евгению Николаевичу благодарственный адрес за 26 подписями.

\* \* \*

Летом 1936 г. Гиршевич на ледорезе «Литке» во второй раз проходит весь Северный морской путь. Ледорез провел во Владивосток караван из 9 судов, среди которых были два моторно-парусных бота — «Капитан Воронин» и «Капитан Поспелов».

Гиршевич условился с радистами Диксона тт. Михайловым и Матюшкиным поддерживать связь вплоть до Владивостока. Опыт этот удался блестяще.

По всей трассе Гиршевич работал на длинноволновых и коротковолновых передатчиках небольшой мощности. Если из-за помех других станций или частичного непрохождения волн «Литке» в установленный час не мог наладить связи с Диксоном, он передавал свою корреспонденцию на мыс Челюскина, а оттуда она сразу же поступала на Диксон. Связь с материком через Диксон была самой выгодной. Однажды «Литке», будучи в Беринговом проливе, за 40 минут обменялся радиogramмами с Москвой.

Во Владивостоке «Литке» презимовал. На другой год, возвращаясь обратно на этом же судне, Гиршевич снова поддерживал непрерывную связь с Диксоном и мысом Челюскина.

В проливе Вилькицкого «Литке» вместе с другими судами вынужден был зазимовать — их не снабдили углем. Штаб был организован на «Литке»; сюда стекалась корреспонденция со всех кораблей. Чтобы сэкономить горючее, радиостанции на других судах не работали. Гиршевич поставил их на консервацию.

К концу зимы Евгений Николаевич заболел. Весной вместе с другими больными его вывез на материк летчик Махоткин.

За поход на «Литке» правительство наградило Е. Н. Гиршевича орденом Красной Звезды.

\* \* \*

В 1938 г. в семью советских ледоколов вошел новый флагман — «И. Сталин». Оборудованный по последнему слову техники, он требовал и высококвалифицированного обслуживания. Экипаж на него подбирался из самых опытных полярников.

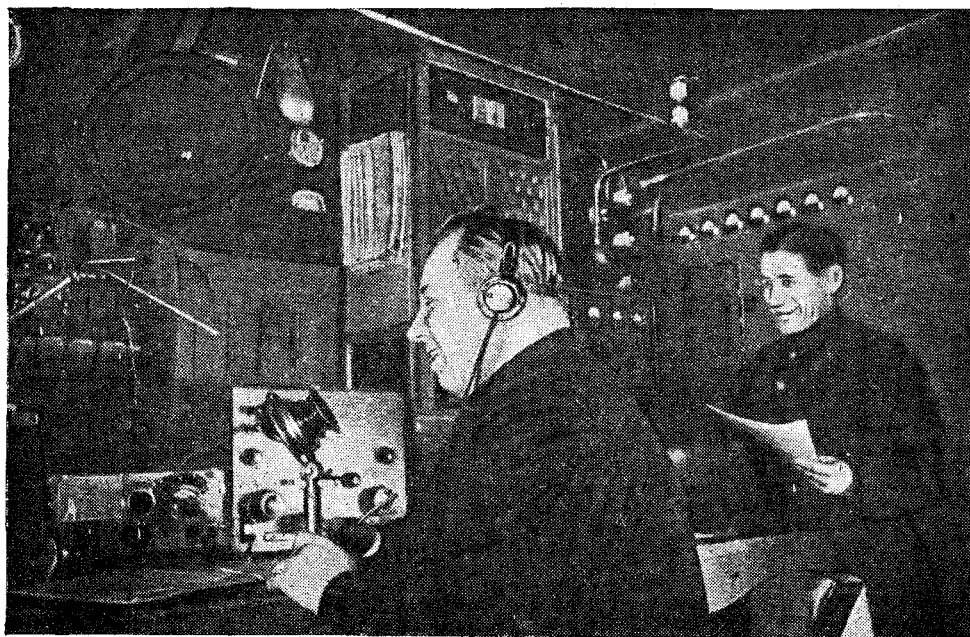
Заведующим радио на флагмане был назначен Гиршевич. Впервые войдя в радиорубку нового ледокола, он не на шутку взволновался. Такого радиобогатства на кораблях ему еще не приходилось встречать. Это был радиоцентр, оборудованный по последнему слову техники: длинноволновый двухкиловаттный передатчик, однокиловаттный коротковолновый, аварийный и подсобные передатчики; приемники «КАУ», «УС», «ПР-4», быстродействующая аппаратура и т. д.

Прошло 18 лет с тех пор, как впервые Гиршевич вошел на рацию Канина Носа. Сейчас, вспомнив свой искровой передатчик 1920 г., он невольно усмехнулся. За это время Страна Советов сделала гигантский прыжок вперед, и вот перед ним блестели новенькие детали мощной радиоаппаратуры.

Ледокол «И. Сталин» в навигацию 1939 г. два раза прошел весь Северный морской путь — с запада на восток и обратно. Связь поддерживалась со всеми плававшими в Арктике судами. На долю радиостов выпала трудная работа. За два с половиной месяца обмен составил 600 тыс. слов.

Каждое утро радисты собирали диспетчерские сводки со всех судов и передавали их в Москву. Затем обслуживали синоптика метеосводками, которые собирали не только по Советскому Союзу, но и из-за границы. По радио же передавались все распоряжения штаба проводки судов, частная корреспонденция и др. Такая огромная нагрузка в практике Гиршевича встречалась впервые.

Отличительная черта Гиршевича — это высокое чувство ответ-



*И. Д. Папанин в радиорубке ледокола «И. Сталин» разговаривает по радиотелефону с севовцами. Справа Е. Н. Гиршевич (1939 г.)*

Фото Д. Дебазова

ственности за то дело, которое ему поручено. Он готов целыми сутками сидеть в радиорубке, где у него всегда идеальный порядок. Аппаратура всегда тщательно проверена и отремонтирована.

Гиршевич считает, что радист обязан при любых обстоятельствах принять и передать корреспонденцию. Для этого нужно только идеально знать аппаратуру и хорошо разбираться в арктических условиях.

Во время зимнего рейса к севовцам Гиршевич держал связь сперва с Диксоном на длинных волнах и с Москвой на коротких. Но потом он решил, что целесообразнее поддерживать связь с Амдермой на длинных и коротких волнах одновременно. В случае непрохождения коротких волн у Амдермы был выход в Архангельск на длинных волнах, чего у Диксона не было.

На борту ледокола были корреспонденты 23 газет. Обмен корреспонденцией только за полтора месяца составил 660 тыс. слов.

Иногда приходилось работать сразу троим. Очень много времени уходило на сбор метеосводок для ежедневно составлявшихся двух синоптических карт. Обширной была и служебная переписка. Когда подошли к кромке льда, ежедневно стали проводиться или радиотелефонные, или радиотелеграфные разговоры с севовцами.

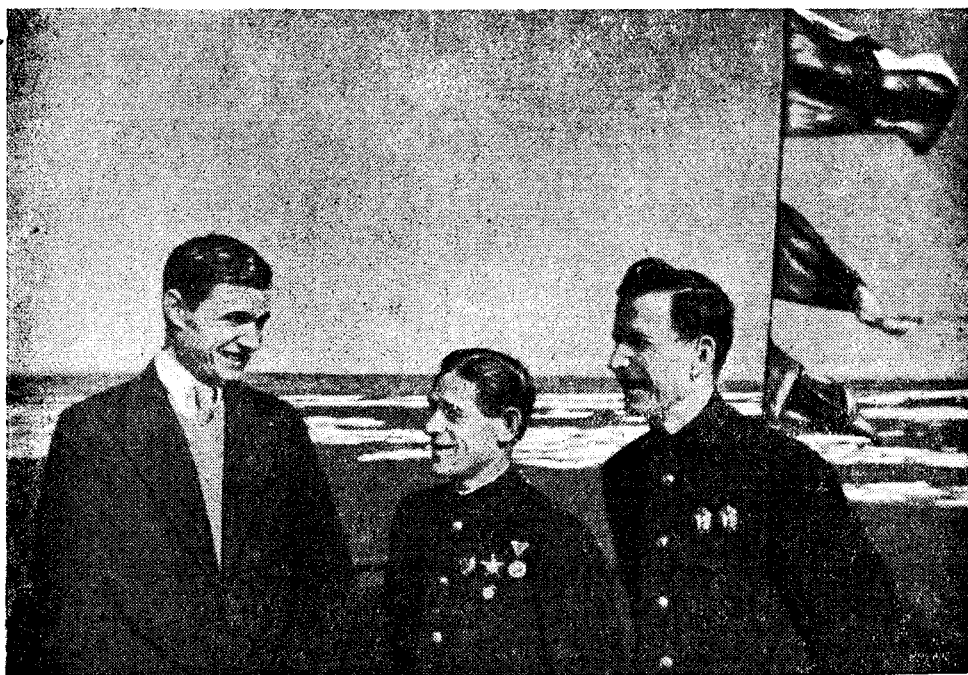
После встречи с героическим экипажем корреспонденция еще больше увеличилась. В эфир неслись и рапорты, и приветствия, и статьи об арктических героях, и впечатления самих севовцев.

За эту самоотверженную вахту правительство наградило Гиршевича медалью «За трудовое отличие».

\* \* \*

Навигацию 1940 г. Гиршевич снова провел на флагмане арктического флота.

Гиршевич пять раз прошел Северный морской путь. Немногие капитаны могут с ним в этом посо-



*Радисты ледокола «И. Сталин» в навигацию 1940 г. Справа налево: И. П. Григорьев, Е. Н. Гиршевич и И. М. Корягин*

Фото Ал. Лесс

перничать. Два рейса из них были особенно интересны — на «Сибирякове», когда Северный морской путь был впервые пройден за одну навигацию, и на «И. Сталине», когда этот путь в одну навигацию был пройден дважды.

Суда, на которых плавал Гиршевич, не раз ставили рекорды высокоширотного плавания. Немало рапортов о различных достижениях и открытиях отстукал он на ключе. Много учеников Гиршевича плава-

ет, летает и работает сейчас на полярных станциях.

Биография полярного радиста Е. Н. Гиршевича богата интересными событиями, но еще богаче она трудовыми буднями, напряженной, стахановской работой.

На груди Гиршевича рядом с орденами и медалью — маленький скромный значок «Почетному полярнику». Его пример — прекрасный образец для молодых советских полярников.

Т. КАРАБАЕВА

# ЛЕТЧИК ПОЛЯРНОЙ АВИАЦИИ И. Д. ЧЕРЕПКОВ

Тучи — кочки  
переплыли летчики.  
Это летчики мои.

*Вл. Маяковский*



**И**осиф Черепков приехал в Москву из Белоруссии в 1929 г. Отец Черепкова плотничал по деревням, строил дома. Знакомые Иосифа Черепкова учились в Московской военной школе ВЦИК, они и посоветовали товарищу погаться в Москву. Но Черепкова не приняли в военную школу: не вышел по летам. Было Иосифу в то время всего шестнадцать лет.

— Оставайся у нас вольнонаемным служащим. Год поработаешь, а там, может быть, устроим тебя и в школу, — сказал Черепкову начальник.

Черепков остался служить при школе, раскинувшейся лагерем на Ходынке. Здесь он работал посыльным при штабе, потом регистрировал секретную корреспонденцию, которая доверялась ему, как комсомольцу. В выходные дни сидел дотемна на Октябрьском поле и следил за взлетами и посадками летчиков-испытателей.

Вот поднялся в небо самолет. Летчик долго показывал разные фигуры высшего пилотажа, потом заштопорил. Черепков считал витки штопора. Казалось, что им не будет конца. Вдруг от самолета отделилась фигурка, белым облачком в небе раскрылся парашют. Черепков побежал в ту сторону, куда падал человек. Парашютиста отнесло далеко. Это был Михаил Громов, летчик-испытатель, ныне Герой Советского Союза. Его испытываемый самолет не вышел из штопора.

Громов до последней минуты боролся за то, чтобы сохранить машину, вывести ее из штопора. Но машина больше не повиновалась летчику. Когда до земли остава-

лось ровно столько, чтобы парашют успел раскрыться, Громов покинул самолет.

Черепков видел, как машина без летчика продолжала штопорить, как воткнулась в землю... Видел летчика, чудесно спасшегося от гибели. Но не оттолкнуло все это юного Черепкова от авиации, а даже приблизило к ней, заинтересовало.

В 1930 г. Черепков впервые встретился с Павлом Головиным на мандатной комиссии по приему учлетов. Головин в то время только еще начинал жизнь летчика, хотя и был уже всемирно известным планеристом, победителем международных состязаний.

Часть наиболее способных планеристов отобрали для обучения искусству пилотажа в школе пилотов Московского Осоавиахима. В эту школу жизненный путь привел вслед за Головиным и Черепкова.

Школа летчиков Осоавиахима в то время только создавалась. На Центральном аэродроме раскинулось несколько обветшалых, потрепанных непогодой, военных палаток. В них, словно в ангарах, помещались старые, заслуженные самолеты «Авро», с успехом действовавшие в гражданскую войну.

Ученики-летчики отдельные предметы сами преподавали товарищам. Учась и преподавая, Головин постепенно овладел техникой пилотажа. Он сдружился с Черепковым, который на четыре года был моложе его. Как более старший, Головин взял Черепкова под свое покровительство.

Жили они вместе в наспех переоборудованном из сарая домике. Дрова в домик таскали по очереди. Под выходной день и под большие праздники мыли пол в своем

жилище. По выходным дням к домику собирался народ послушать головинскую гитару и пение.

Головин подробно рассказывал товарищу о своей работе планериста, о восходящих потоках, помогающих птице и человеку держаться в воздухе.

Головин окончил школу в марте, а Черепков в апреле 1931 г. Учеты получили пилотские свидетельства. Теперь начиналась самостоятельная авиационная жизнь каждого из них. Головин остался инструктором при школе, Черепкова передали в Управление сельскохозяйственной авиации. Он улетел в Тифлис. Здесь травил мышьяком вредителей сельского хозяйства, сеял рис с самолета. Через год судьба забросила его на Северный Урал. Летчик разведывал лесные пожары, работал по таксации лесов. Три года отдал Черепков сельскохозяйственной авиации. Он привыл за это время к полетам над горами, тайгой, исчерченной извилистыми речонками. Он летал там, где вынужденная посадка грозила тяжелыми последствиями. Он научился вылетать с аэродрома, тщательно подготовив материальную часть, чтобы обезопасить себя от всяких неожиданностей.

Вскоре Черепкова призвали в Красную армию. Его направили из Свердловска на Дальний Восток, в Читу. Он прошел испытания и стал летать на «Р-5». Летчика перевели в тяжелую эскадрилью вторым пилотом, а затем разрешили летать на тяжелых машинах самостоятельно.

Черепков остался в армии сверх срока еще на полтора года. После демобилизации он снова поехал в Москву.

Теперь Москва встречала Черепкова не как ученика, вступающего в школу летчиков, а как пилота, прошедшего серьезную авиационную жизнь в горах Кавказа, сибирской тайге и в Красной армии.

Столица была украшена портретами Героев Советского Союза —

покорителей Северного полюса. Среди них Черепков легко узнал своего товарища — Павла Головина. Друзья встретились тепло. Вспоминали минувшие дни, много говорили о полетах на Северный полюс.

Головин предложил Черепкову работать в полярной авиации.

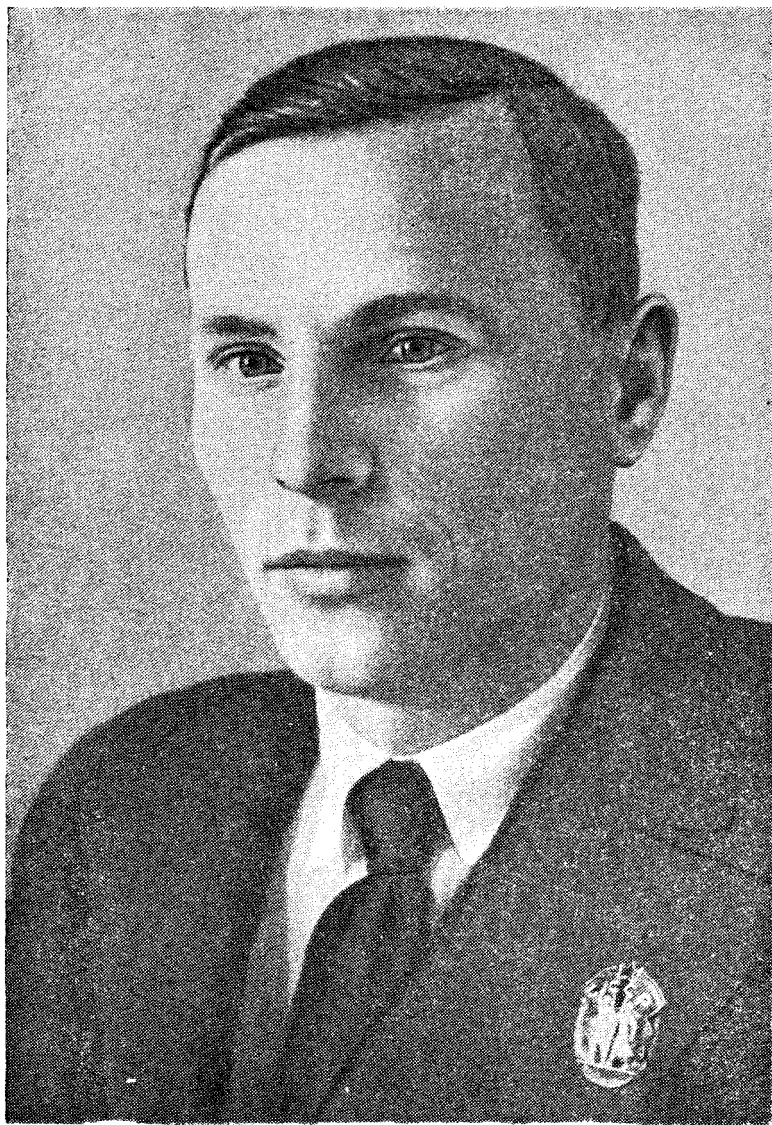
— Нам хорошие летчики нужны, — сказал Головин. — Я буду рекомендовать тебя.

И Черепков пошел в полярную авиацию. Он стал линейным летчиком, летал от Тюмени до Обдорска, возил пассажиров, грузы, доставлял материалы выборной кампании из отдаленных пунктов в районный центр. Возил живых чернобурых лисиц из Тобольска в зверопитомник на реке Иртыше. Тоннами «перетаскивал» по воздуху пушнину — белого песца и белок. Доставлял на самолете из Обдорска в Тюмень больных, а в Обдорск — врачей-специалистов. Даже живого медвежонка возил в своем самолете летчик Черепков.

Когда Обская авиалиния была передана Аэрофлоту, Черепкова перевели в московскую группу. Он перегонял машины из Москвы в Якутск и летом и зимой, а потом остался работать в Якутске.

Зимний Якутск окутывался густым туманом. Мороз доходил до 60°. На улицах слышался только скрип катанок и торбазов по смерзшемуся снегу да звон бубенцов, подвешенных к дугам. Люди, не видя в густом тумане друг друга, выставляли вперед руки, чтобы не столкнуться. По звону бубенцов узнавали о приближении извозчика.

Даже для летчика Черепкова, знакомого с сибирскими морозами, якутская зима показалась сначала в диковинку. Он летал в маске. Исключалось, в морозы на маске образовывалась наледь. Несмотря на теплую полярную одежду, плечи ныли от холода после каждого полета. Летчик подолгу разминал руки и ноги, чтобы отогреться. А с утра снова улетал.



*Полярный летчик И. Д. ЧЕРЕНКОВ*



Черепков садился в машину, окутанный мехами, давал моторам полный газ и уходил навстречу северным неожиданным метелям и хлестким ветрам, в обжигающую морозную высоту. Взлетал без полетных очков (они обмерзали на взлете), а в воздухе надевал их, чтобы легче различать синие, заснеженные вершины Верхоянского хребта, белую снеговую полосу великой реки Лены, окаймленной таежными берегами.

Светловолосый, худощавый, невысокого роста, Черепков в одежде полярного пилота будто становился рослее и крепче. Родители посылали письмо своему сыну Иосифу в далекий Якутск, писали, что кончилась их бедность, они теперь в колхозе, живут зажиточно, ждут сына в гости. Черепков, получая письма, вспоминал Осиповичский район, деревню Лучицу, где вырос и учился. С четырнадцати лет он пошел чернорабочим на железную дорогу. У родителей было мало земли. Она не могла прокормить семью. Черепков сохранил к родителям сыновнюю любовь, посылал им подарки из морозной Якутии.

Прилетали в Якутию летчики из Москвы, рассказывали последние новости, привозили московские газеты. Радио доносило в Якутск информацию московских станций, московскую музыку и передачу из московских театров. Самолеты и радио сократили расстояние, отделявшее Черепкова от Москвы. Он не чувствовал скуки. Его занимала порученная ему работа.

Летал он от Якутска до Иркутска, покрывая расстояние в 2 300 километров с одной посадкой, когда на льду было много верховой, весенней воды. Гонял машину в Красноярск на ремонт. Ставил ее на поправки и снова улетал в Якутск.

Далеко на севере в горах строился оловянный комбинат. Понадобилось снабдить изыскателей одеждой, обувью, продовольствием. Черепков слетал в пионерский рейс над горами, нашел людей, искомых

горных богатств, и разыскал озерко близ рудника. Он тщательно его осмотрел, проверил и, когда убедился, что озеро «честное», сделал благополучную посадку. На это открытое Черепковым озеро он и базировался все лето. Возил людей, инструменты, оловянную руду.

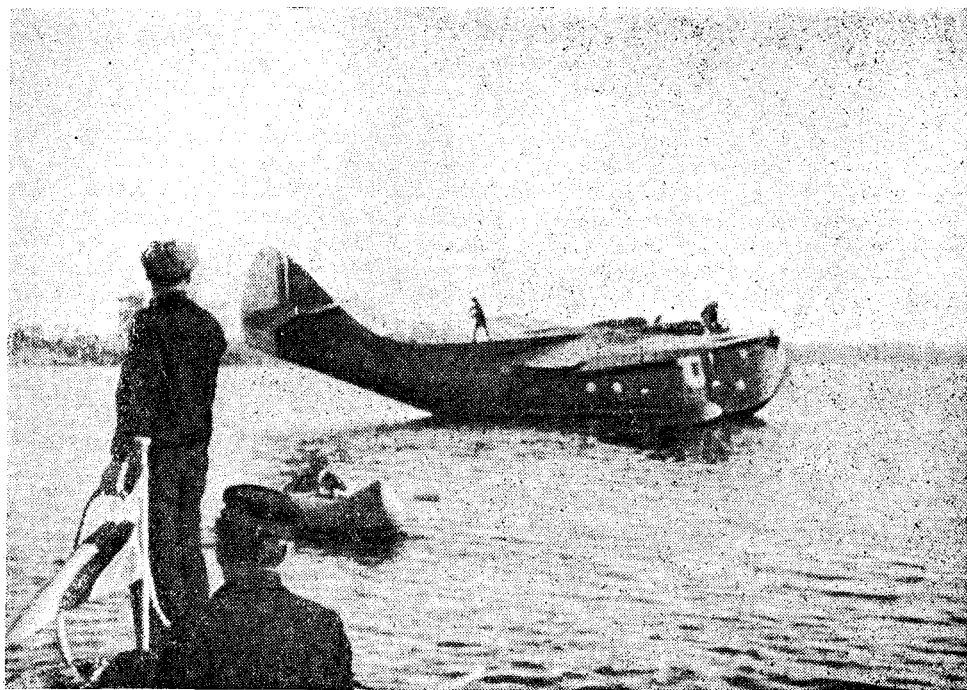
Узнавали Черепкова в Чите, знакомились с ним люди на Оби, Енисее, Лене. Жил он в чумах и юртах, ночевал там, где заставала ночь или непогода. Всюду приветливо встречали молодого летчика. Появилось много друзей на воздушных «улицах». Ненцы и якуты угощали летчика Черепкова осетром и максуном, вкусной северной рыбой. Пекли для него лепешки на горячей золе. Черепков угощал их чаем, сахаром, консервами. Взрослые вместе с ребятами выходили провожать летчика в далекий полет. Держали перед отлетом машину за хвостовое оперение и по команде Черепкова, по взмаху его руки, отпускали самолет, когда пилот давал полный газ. Так было в Тазовской губе, в протоке Пура, так было и на ленских протоках.

Каждый раз, когда Голушин встречал своего приятеля в Москве или на Севере, он говорил:

— Видишь, нашлась и для тебя интересная работа в полярной авиации. Да и справляешься ты с ней неплохо. И знакомых — вся Сибирь-матушка!

За три с половиной года работы на Севере Черепков налетал свыше 300 тыс. километров. 2 000 часов провел в воздухе. Если все эти полетные километры уложить на одной прямой, она восемь раз обернет земной шар по экватору. Летая в трудных метеорологических условиях над неосвоенными пространствами, летчик второго класса Черепков на этом астрономически долгом пути не имел ни одной аварии.

Черепков, как и его товарищи летчики, отличал у самолетов характерные черты, будто у живых существ. Не каждая машина про-



*«Дуглас» — пассажирский самолет полярной авиации*

щала летчику допущенную ошибку. Одни машины были более простые, другие более сложные. Тяжелая, большая машина нередко оказывалась «строгой» и в посадке и на взлете. Черепков знал это и умело приспособливался к каждой машине, тщательно изучая ее.

Черепков всегда использует летную погоду до конца. Но самолет — не трамвай. Случалось, что и Черепкова прижимала непогода.

Радист принимает сообщения: в таком-то месте — туман, в другом — низкая облачность! Черепков гонит самолет в густых облаках (за метр ничего впереди не видно) или мчит над ними и ищет по радио такие места, где меньше облачности, меньше гор, чтобы не воткнуться в скалы. Ведь за спиной у летчика пятнадцать-двадцать пассажиров, доверивших ему свои жизни. Лететь с пассажирами всегда тревожнее, чем одному...

Полет в облаках при современной технике пилотирования не представ-

ляется трудным для Черепкова. Выходить из облаков — вот что трудно для каждого летчика. Тут необходима четкая радиосвязь, знание рельефа местности. Черепков считает, что лучше уйти на 100 километров в сторону от курса, но пробивать облачность там, где твердо знаешь, что нет гор. Маленький памятник на гористом берегу Сангар-Хая всегда служит напоминанием летчикам о печальной судьбе летчика Кальвица, который, пробивая здесь облака, наткнулся на скалы и погиб.

Никогда Черепков не смотрит на полет как на прогулку. К каждому полету он готовится, как к серьезному предприятию. Он строг к себе и требует того же от товарищей по экипажу. Черепков любит четкость в работе. Он требует быстроты и проворства, не любит откладывать на завтра то, что можно с успехом сделать сегодня. В полярной летной навигации дорог каждый день. И то, что не сделал сегодня, может повлиять на весь ход

дальнейшей работы и отбросить в ряды неуспевающих летчиков.

Самое трудное для Черепкова — это выбрать подходящее время для вылета. Он тщательно выбирает время, чтобы использовать его по-настоящему, не летит на-авось, не говорит товарищам: «Как-нибудь пролезем, проберемся». Черепков знает, как тяжело летчику, опрометчиво выбравшему время для вылета, возвращаться, не выполнив задания. А еще труднее делать вынужденную посадку. У Черепкова правило: раз вылетел — надо дойти! Отсюда и труден выбор времени для вылета.

В хорошую погоду всякий слетает, а вот в трудных метеорологических условиях выполнить задание в срок не каждый может. Нужно хорошенько подумать: лететь или выжидать. В одном случае выгоднее подождать час, а в другом это делать рискованно. Выждешь час — потеряешь сутки, особенно в северных условиях, где по-

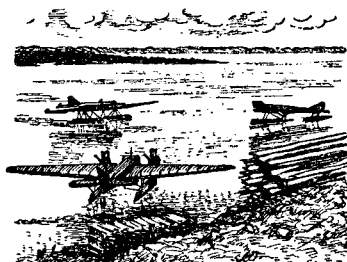
года может меняться несколько раз в день.

Вот тут-то и нужен спокойный расчет пилота, основанный на большом летном опыте и знании местных условий.

Черепков не принимает скоропалительных решений. Поэтому и нет в его полетах особых происшествий, казусов.

Летчик заслужил орден за большую работу на Севере, которую он проводит с большим мастерством и без аварий. Плохая погода не мешает ему перевыполнять заданный план. Он всегда дружит со своим летным экипажем. Его помнят на Кавказе, в уральской и сибирской тайге, по таежным рекам Сибири. Его ждут в гости тазовские ненцы к своим кострам, верхоянские геологи, якутские охотники и рыбаки. Ждут как друга и товарища, который всегда поможет в беде, привезет, если нужно, доктора, за тысячей километров доставит продовольствие, инструменты, одежду и свежую газету.

**Макс ЗИНГЕР**





## Жизнь полярных станций

**Н. СОЛДАТОВ<sup>1</sup>**

### КАК МЫ ДОБИЛИСЬ УСПЕХА

(О строительстве радицентра в Анадыре)



**П**олярная станция основана была еще в 1932 г. в поселке Ново-Мариинск (теперь окружной центр Анадырь). В 1934 г. Дальневосточный геофизический институт перенес ее на противоположный берег лимана, в поселок Рыбкомбината. И сейчас еще вблизи радиостанции Наркомсвязи сохранились остатки психрометрической будки и столб для флюгера.

К сожалению, от работы этой метеорологической станции почти не осталось следов, кроме одной копии отчета за ноябрь 1935 г. В то время станция была расположена неудачно: метеорологическая площадка находилась в низине, вблизи заводских и жилых построек Рыбкомбината. Горизонт обозреваемости с площадки был весьма ограниченным.

В декабре 1935 г. Полярное управление Главсевморпути открыло здесь свою станцию. Метеорологическая площадка была перенесена на мыс Обсервации, где она находится и сейчас. Именно с этого го-

да стали проводиться планомерные научные наблюдения.

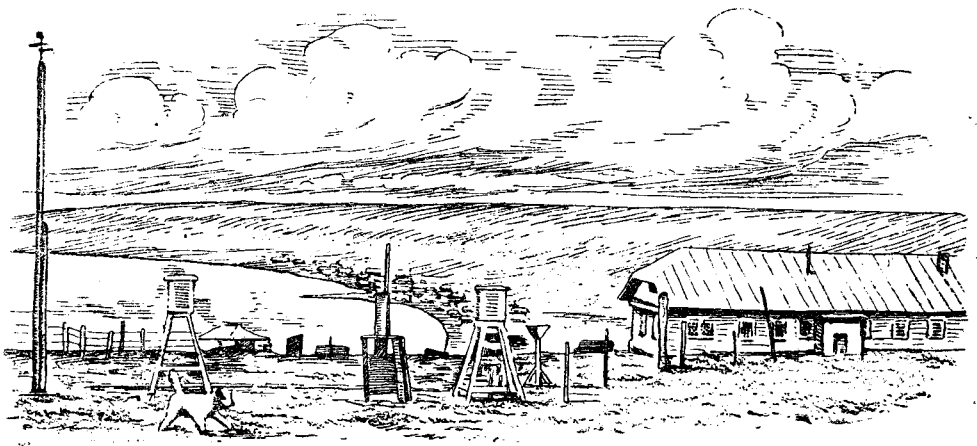
Полярная станция Анадырь входит в основную синоптическую сеть Советского Союза. Она проводит гидро, метео и аэрологические наблюдения, обслуживает арктические суда и полярную авиацию авиатрасс Анадырь — мыс Шмидта—Певек, северо-восточного побережья Чукотского полуострова и более коротких трасс верховья реки Анадырь.

Расположена станция на горе мыса Обсервации. После переноса сюда метеорологической площадки сила и направление ветров стали определяться уже без искажений. Горизонт в некоторых направлениях можно обозревать на 100 км.

Все окрестности станции представляют собой безлесную тундру. Летом оттаивает лишь небольшой слой почвы, а дальше вглубь идет вечная мерзлота. Кое-где на солнечных склонах растет редкий низкорослый кустарник. Вершины же гор, теневые склоны и лощины почти круглый год покрыты снегом.

Кроме оборудованной метеорологической станции, Полярное управление в 1935 г. установило и небольшую радиостанцию в поселке Рыбкомбината. Она регулярно передавала результаты научных на-

<sup>1</sup> Тов. Солдатов работал с 1938 по 1940 г. начальником полярной станции в Анадыре.



*Метеоплощадка и новый жилой дом полярной станции Анадырь. На заднем плане: посёлок Рыбкомбината*

блюдений и обслуживала радиосвязью население. Была в Анадыре и вторая радиостанция — Наркомсвязи. Технически слабо вооруженные, эти станции не могли удовлетворить растущие потребности в радиосвязи всех отраслей народного хозяйства Чукотки и хозяйственных предприятий Главсевморпути. Многие ценные материалы научных наблюдений, прогнозы погоды и т. п. иногда не могли быть своевременно переданы на морские суда или самолеты.

Так дальше продолжаться не могло.

В навигацию 1936 г. Управление полярных станций Главсевморпути приступило к строительству мощного радиоцентра в Анадыре.

Однако в течение двух последующих лет удалось построить меньше половины намеченного плана. Плохо работала стройконтора Чукотского треста, беспланово работала радиослужба Главсевморпути, строительство не было обеспечено строительными материалами.

Наш коллектив смены 1938/39 г. должен был на деле оправдать указание мудрого вождя и учителя товарища Сталина, что большевики перед трудностями не отступают.

Ознакомившись с материалами и

документами, побеседовав с полярниками, бывшими в Анадыре, о состоянии строительства радиоцентра и об условиях работы, мы пришли к выводу, что строительство нужно планировать и организовывать по-новому.

Будучи ограничены средствами и не зная, насколько стройка обеспечена материалами, мы еще перед отъездом, в Москве, добились изменения титульного списка, включив в него строительство большого жилого дома и радиомачт. Остальное можно было уточнить, ознакомившись лишь с положением дел на месте.

Еще в Москве для Анадыря был сколочен коллектив из старых полярников, участников строительства радиоцентров на Диксоне, в Якутске и т. п. Большинство из них работало на полярных станциях с 1934 г. В коллектив вошли: технорук радиоцентра В. Н. Волков, начальник приемной станции В. Н. Баранов, электротехник Н. К. Филеков, завхоз В. Т. Помазанов, механик П. В. Суходоев, старшие радиотехники И. С. Минеев и Т. П. Сычев, радиотехники тт. Левашев и Рудовский и др. Оставшиеся в Анадыре на третий год работы тт. Н. Н. Заикин, И. А. Те-

решенко, В. И. Грачев, А. М. Худяков и др. также влились в наш коллектив.

## II

Приехав в Анадырь, мы убедились, что в коллективе старой смены не было должной спайки и дружбы, отсутствовала политико-воспитательная работа, трудовая дисциплина была не на высоте.

К нашему приезду в основном было закончено строительство и монтаж только передающей станции. Приемная же радиостанция находилась в поселке Рыбкомбината Чукотского треста. Она помещалась в совершенно непригодном и тесном бараке-общежитии.

Своей силовой станции не было; поэтому аккумуляторы для приемников заряжались на местной электростанции Чукотского треста, которая работала с большими перебоями. Электростанция с трудом обеспечивала только зарядку батарей; для освещения же приходилось пользоваться керосиновыми лампами. Не было и жилого помещения, за исключением небольшого домика из четырех комнат, построенного в 1935 г., в котором размещалась незначительная часть работников. Большая часть полярников жила в разных местах на чужих квартирах.

На месте нам стало ясно, что в первую очередь нужно строить новую приемную радиостанцию, причем обязательно вынести ее из поселка комбината, где много различных помех и плохо проходят длинные радиоволны. Срочно нужно было улучшить и бытовые условия полярников: построить свой жилой дом.

Взвесив все наши возможности, мы наметили закончить в четвертом квартале 1938 г. постройку жилого дома, объемом 1 200 м<sup>3</sup>, помещение для моторно-аккумуляторного хозяйства и установить ветродвигатель. Кроме того, получив разрешение на постройку нового

здания приемной станции, объемом 600 м<sup>3</sup>, мы еще с осени решили заложить ее фундамент.

Коллектив полярников поставил перед собой задачу — праздновать двадцать первую годовщину Октября в новом доме. Строители (бригадир т. Касьянов) и все люди полярной станции работали по-стахановски.

У нас не было ни готовых проектов, ни смет, ни инженеров-строителей. Технорук т. Волков сам составил все проекты. Совместными усилиями, проводя строительство хозяйственным способом, мы не только отлично выполнили план, но и значительно снизили стоимость одного кубометра строительства (по сравнению с теми работами, которые производила подрядным способом строительная контора Чукотского треста).

Наш стахановец печник-бетонщик т. Ишугов взял на себя социалистическое обязательство — закончить к празднику все печные работы по дому. Он вызвал на соревнование бригаду плотников. Свое обязательство т. Ишугов выполнил с честью. Бригада плотников также полностью закончила к празднику отопление дома.

Наши активистки-женщины тт. Янковская, Разумовская, Баранова и другие оклеили обоями стены кают-компаний.

Форсируя строительство жилого дома, мы стремились создать нормальные условия для жизни и работы коллектива. Освободив от жильцов старый дом в поселке, мы могли его разобрать, перенести на мыс Обсервации и использовать в качестве помещения для моторно-аккумуляторной.

Недоставало строительных материалов. Много помогли соседние организации, в частности работники полярной авиации, которые отпускали в наше распоряжение строительные материалы. Еще до наступления холодов мы закончили строительство дома и переселились в него.

Параллельно со стройкой жилого дома мы установили ветродвигатель «Д-12». Закончив все эти работы, перевезли из поселка и заново собрали дом для моторно-аккумуляторной.

Основным материалом, которым мы располагали для дальнейшего строительства, был лес-кругляк, завезенный пароходом с Сахалина. Готового пиломатериала совершенно не было. Вспомогательные же материалы были завезены пароходом «Беломорканал» в половине октября.

Для строительства же нового здания станции, а также для внутренней доделки большого жилого дома необходимо было заготовить много пиломатериала. У нас же в бригаде было всего два пильщика.

На помощь пришла механизация. В Анадырь для Чукотского треста была завезена шпалорезка. Мы решили ею воспользоваться. Механическая распиловка не только убыстряла работу, но и значительно сокращала отходы: вместо щеп получается горбыль, который всегда найдет себе применение на строительстве.

Вскоре мы получили разрешение от треста и приступили к пилке. Правда, шпалорезка работала с перебоями, но нас выручали пильщики.

Мы обработали около 300 кубометров кругляка. Весь материал перевезли на свою строительную площадку при помощи трактора, который нам дали во временное пользование работники полярной авиации.

15 декабря 1938 г. положили первый венец бруса. Вскоре возвели стены дома и покрыли его крышей.

Одну половину дома, в которой намечали устроить аппаратный зал и установить аккумуляторную батарею, решили сразу же начисто отделать и покрасить.

Для внутренней отделки здания не было ни штукатурки, ни фанеры. Пришлось отделять помещение тесом.

К этому времени уже работал ветродвигатель. На случай безветрия в силовой был установлен нефтяной двигатель.

Зимой в Анадыре бывает светло не больше 4—5 часов в день. Начинать и кончать работу приходилось в темноте, но благодаря ветродвигателю вся наша стройплощадка была электрифицирована. Установив мощную аккумуляторную батарею, мы получали электроэнергию круглые сутки.

Наступил март 1939 г. Оставшийся срок заставил подумать о сверхбыстрой отделке помещения. Выход был найден. В строительной конторе уже несколько лет стояли без применения прекрасные электрические станки: строгальный и небольшая циркулярка. Договорились о временной аренде этих станков, привели их в рабочее состояние.

Работа закипела, как на хорошем лесозаводе, в течение пятидневки мы заготовили нужное количество теса.

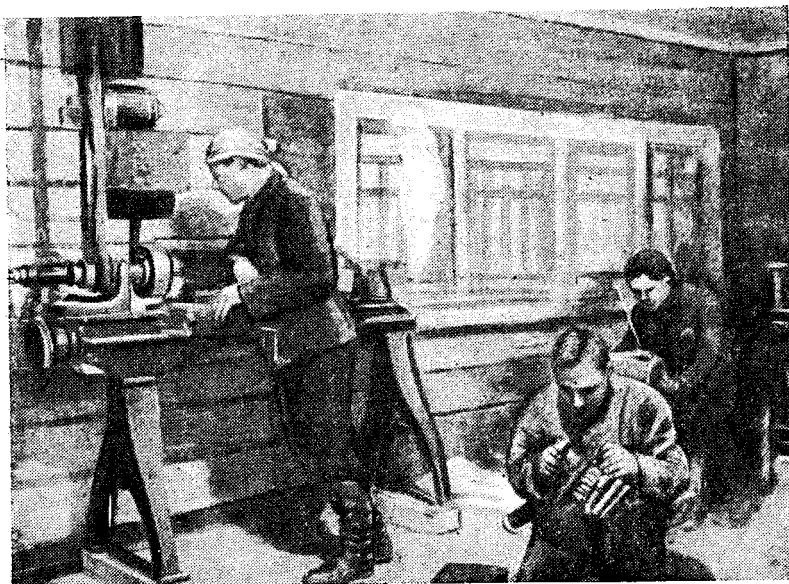
К концу марта приемная станция была обшита и выкрашена белилами. Монтажные работы были разделены между двумя бригадами.

Для окончательного монтажа моторно-аккумуляторного хозяйства была создана бригада во главе с электротехником т. Филековым. В нее входили: старший радиотехник т. Грачев, механик т. Виштикалюк и аэролог т. Тихонов, оказавшийся прекрасным электромонтером.

На самой же приемной станции работала бригада во главе с начальником приемной станции т. Барановым, в составе технорука т. Волкова, начальника передающей станции т. Заикина и начальника полярной станции.

Бригады работали не покладая рук. Нужно было заготовить массу деталей: требовались жестящики, токари, слесари, маляры и т. п. Наши товарищи на ходу осваивали эти специальности.

Эксплуатационники-связисты и научные работники, не имея возможности все время работать в наших бригадах, приходили помогать



*Монтаж моторно-аккумуляторной новой приемной станции Анадырь. Справа на лево: старший метеоролог Разумовский, аэролог Тихонов и электротехник Филеков*

в свободные часы. Старший метеоролог т. Разумовский прекрасно освоил малярное дело. Он покрывал лаком и эмалью аппаратуру, и она выглядела, как новая. Тт. Заикин, Филеков и Грачев мастерски вытачивали детали распределительных щитов, рубильники и т. п.

Весь коллектив горел желанием с честью выполнить взятое на себя социалистическое обязательство — к пролетарскому празднику 1 Мая закончить все работы.

Внутри коллектива и бригад широко развернулось социалистическое соревнование. Проводились в жизнь рационализаторские предложения, которые обеспечивали скоростной монтаж и высокое качество работы.

Апрель 1939 г. коллектив никогда не забудет. Это был период исключительного производственного подъема. Наши стахановцы вдвое и втрое перекрывали намеченные нормы и сроки работы.

Наступили последние, решающие дни апреля. Приемная станция уже выглядела не хуже любой станции на Большой земле.

Кабель проложен в специальных закрытых каналах под полом. Стройным рядом стоят приемно-пишущие устройства со щитком, а пе-

ред ними два стола с быстродействующей аппаратурой будущей магистральной связи с Хабаровском, Якутском, Владивостоком и Петропавловском. Тут же установлено два стола местной районной связи и один с коротковолновыми и длинноволновыми приемниками для обслуживания пароходов и самолетов. Последним в ряду стоит красиво смонтированный коммутаторный стол, связывающий столы с передатчиками. В соседней комнате оборудованы столы пуншировки и копировки лент, и тут же экспедиция для приема посетителей.

В апреле же закончили и устройство антенного хозяйства: установили две 30-метровые мачты для антенн длинных волн, фидерную линию в 300 м и две небольшие мачты для коротковолновых антенн.

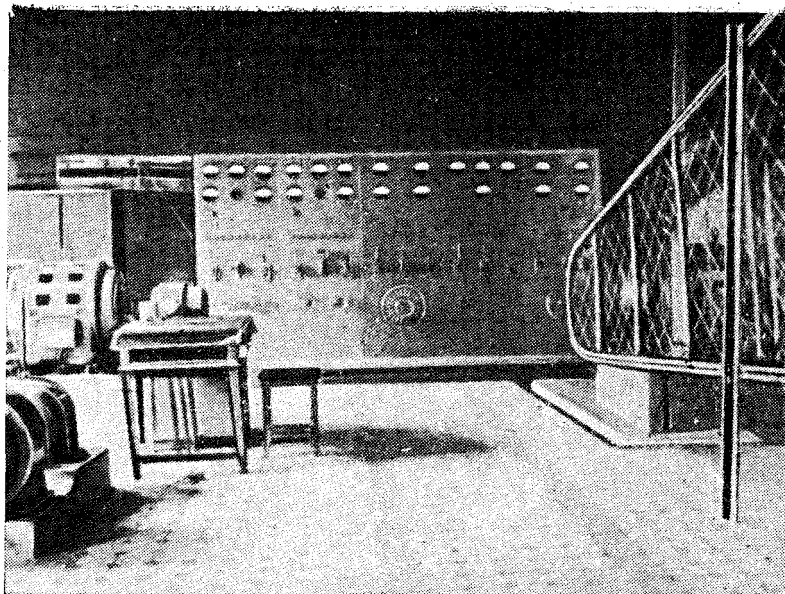
29 апреля начали переносить приемную станцию из поселка комбината в новое помещение на мысе Обсервации. Нужно было перенести все оборудование и включить его в сеть так, чтобы не произошло ни одной минуты перерыва в связи.

Апрель для Анадыря — еще зима, а резкая смена температуры могла губительно подействовать на чувствительные детали радиоприем-



*Электростанция передающего пункта радиостанции Анадырь. Направо — металлическое ограждение ремня локомобиля, сделанное т. Худяковым*

Фото  
В. Волкова



ников. Поэтому переносить всю аппаратуру приходилось, тщательно утепляя ее.

Вечером 29 апреля мы рапортовали т. Кренкелю о досрочном выполнении взятого коллективом социалистического обязательства. Новая приемная станция вступила в строй.

Одновременно со строительством и монтажом новой приемной станции заканчивали монтаж силовой базы на передающей станции и усовершенствовали ее аппаратуру. Там установили локобель, чтобы полностью перейти на местное топливо взамен дорогостоящей привозной нефти. В 250—300 м от нашей электростанции находятся угольные копи, откуда по проложенным рельсам при помощи паровой лебедки подавался уголь.

Это ценное рационализаторское мероприятие, а также установка ветродвигателя на приемной станции дали нам, за счет местного топлива и ветра, 89,6% всей необходимой электроэнергии, или около 150 тыс. киловатт-часов.

### III

За два года работы в Анадыре мы широко проводили в жизнь рационализаторские предложения.

Все предложения, как правило, обсуждали на технических и производственных совещаниях всей полярной станции и отдельно в соответствующих цехах.

Наибольший эффект дало рационализаторское предложение по механической обработке лесоматериала (распиловка бруса на постройку дома и заготовка теса для отделки). Оно значительно ускорило все строительство и сохранило отходы.

Для уменьшения расхода машинного масла были изготовлены фильтры для отработанного масла. Это дало большую экономию смазочного. (Предложение старшего механика т. Худякова.)

Не было хороших механических насосов для водоснабжения электростанции. Тов. Худяков предложил переделать ручную пожарную машину «Челендж» на механический привод от электромотора. Предложение было осуществлено и дало хорошие результаты. Он же предложил и изготовил легкую и удобную конструкцию металлического ограждения приводного ремня локомобиля.

Радиотехник т. Старцев сконструировал малый аварийный передатчик, снабженный автоматом (из будильника), который включается и



*Ученики полярной станции Анадырь. Справа налево: ученик-механик Г. Каваун, ученица-метеоролог К. Кавак и ученики-радисты Н. Елантонау и М. Тнасу*

выключается ключом оператора из радиобуоро.

Начальник передающей станции т. Заикин изготовил центральный пульт управления передатчиками и сконструировал газотронный выпрямитель для питания малых передатчиков. Благодаря этому теперь все передатчики могут работать одновременно непосредственно от сети переменного тока, что повысило коэффициент полезного действия установки с 40 до 80—85%.

По предложению тт. Волкова и Заикина изменена схема манипуляции передатчика «Норд-2000», переконструированы манипуляционные реле, что позволило увеличить скорости передачи со 100 до 200 слов в минуту.

По предложению тт. Волкова и Баранова технические столы приема так сконструированы, что они вполне обеспечивают одновременную работу пяти столов с быстродействующей аппаратурой, причем совершенно устранены помехи.

По предложению т. Терещенко введены наклейки ондуляторной лампы; это значительно ускорило обработку проходящих телеграмм.

Все проектные работы выполнены техноруком радицентра т. Волковым; под его же руководством проводились строительство и монтаж.

Коллектив был дружен, крепко спаян единой волей, подчиненной интересам дела. Отдельные случаи недисциплинированности или попытки «заварить» склоку жестоко осуждались в коллективе.

Опыт лучших работников и стахановцев популяризировался.

Большинство из прибывших товарищей в навигацию 1939 г. было недостаточно подготовлено для работы в крупном радиоцентре со сложной техникой. В порядке соревнования они взяли на себя обязательство — в короткий срок освоить высокую технику. И добились прекрасных результатов. Упорно работая над повышением квалификации, они уже на следующий год были не только полноценными работниками, но и освоили вторые специальности. Так, например, молодые комсомольцы тт. Михайленко, Копчушкин, Журко, Архангельский и другие помимо своей основной специальности освоили работу пуншеристов и копиистов, работая на перфораторах и пишущей машинке слепым методом.

Перед навигацией 1940 г. из 52 работников полярной станции 12 человек были стахановцами и 19 ударниками.

На полярной станции было 4 ученика из местного населения: двое

эскимосов и двое чукчей. С учениками занимались работники полярной станции. Занятия велись по программе и по строго соблюдаемому расписанию. 6 часов в день ученики проводили в специально оборудованном классе, изучая русский язык, математику, физику, географию, историю, а также специальные предметы — радиодело и метеорологию.

За год была пройдена значительная программа по общеобразовательным предметам. Кроме того, двое учеников, Миша Тнасу и Нюра Елантонау, научились принимать на слух от 25 до 44 знаков в минуту. Клава Кавак, ученица-метеоролог, научилась обращаться с научными приборами, а Гриша Каваун, ученик-моторист, самостоятельно собирал и разбирал двигатели.

Так работники станции своими силами начали серьезное и нужное дело — подготовку кадров из местного населения.

Наша партийная организация повседневно контролировала выполнение производственных планов и успешно руководила работой комсомольской и профсоюзной организаций.

Успешное завершение строительства радиопункта и достижения на других участках работы — это был, прежде всего, успех нашей первичной партийной организации, сумевшей воспитать людей в духе преданности делу социализма. За два года работы ряды ее выросли: вместо 4 членов и кандидатов партии к концу работы их было 12.

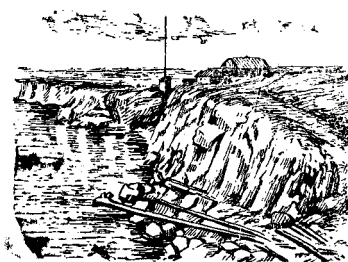
Наши лучшие стахановцы тт. Волков, Минеев, Баранов, Малыгин, Разумовский и другие стали большевиками.

Работа коллектива получила высокую оценку.

Лучшие ударники коллектива тт. Сороколад, Арбузов и другие были премированы. Пять человек получили «Похвальную грамоту» Главсевморпути. Среди них образцовые работники стахановцы-радиотехники тт. Сычев, Минеев, Малыгин, Терещенко и другие.

Технорук т. Волков, начальник передающей станции т. Заикин и старший механик т. Худяков были награждены значками «Почетному полярнику».

Три человека: радиотехники тт. Грачев и Кузнецов, а также автор этих строк, были награждены правительством орденами и медалями.





## Исторические заметки

М. РАЙХЕНБЕРГ

### ОТ ПЛАВАНИЯ „МОД“ ДО РЕЙСОВ ЛЕДОКОЛА „И. СТАЛИН“

(К двадцатилетию окончания экспедиции Р. Амундсена)



**В** памятные годы гражданской войны и интервенции в Арктике произошло событие, не имеющее, казалось бы, никакого отношения к революции в России. Амундсен на «Мод» совершил третье в истории плавание Северо-Восточным проходом из Атлантического океана в Тихий.

Плавание Амундсена — последнего иностранца, прошедшего насквозь Северо-Восточным проходом, — произошло на рубеже двух эпох в нашей стране. Сравнивая современное положение с тем, которое встретил Амундсен, особенно наглядно видишь тот огромный путь, который проделала наша страна, осваивая Арктику.

Амундсен не задавался специальной целью пройти Северо-Восточным проходом. «Мод», выстроенная по образцу «Фрама», должна была войти во льды в районе Берингова пролива и повторить дрейф корабля Нансена.

Идея повторения дрейфа «Фрама» волновала Амундсена уже лет десять, но у него не было средств, чтобы осуществить ее. К тому времени известный полярник не располагал даже подходящим кораблем.

В годы войны Амундсен поместил имевшиеся у него средства в акции корабельных компаний, которые в то время приносили огромные доходы: нейтральная Норвегия превратилась во всемирного извозчика, перевоза по океанам товары воюющих держав. Уже в 1916 г. Амундсен получил возможность заказать себе новое судно, а через два года превосходно снабженная на пять лет экспедиция в составе 9 человек отправилась в плавание.

«Мод» вышла из Тромсе 16 июля 1918 г. Судну предстояло пройти вдоль всего северного побережья страны, охваченной пожаром революции. Там, куда держала свой путь «Мод», царил ледяной безмолвие и покой. Туда не доносился гром канонады, на немеркнувшем небосклоне не полыхали зарницы сжигаемых интервентами деревень и сел. Суровая тишина Арктики была невозмутима. Но прежде чем войти в это ледяное безмолвие, Амундсену предстояло пересечь Баренцево море, где тишина нарушалась пушками кораблей воюющих держав. Кто знает, может быть, немцы или англичане, французы или американцы примут экспедиционное судно нейтральной страны за вражеский транспорт и отправят всю

экспедицию к рыбам, прежде чем «Мод» успеет проскользнуть через Югорский Шар в тихую обитель льдов и снега. На всякий случай были приготовлены спасательные лодки, снабженные продовольствием, а экипажу была роздана теплая одежда и белье.

«Мы вышли на бой с природой, в самой суровой ее форме, подготовленные так, что имели большие шансы одержать победу.

Но если бы «кулаку» вздумалось воспользоваться своим «правом», то мы безусловно погибли бы»<sup>1</sup>, — записывает Амундсен в своем дневнике. Под «кулаком» Амундсен подразумевает немецкую подводную лодку.

Но все обошлось благополучно. Никто не потревожил «Мод». Пройдя Баренцево море и оставив на юге Мурманск и Архангельск, где хозяйничал штык англо-французских интервентов, «Мод» вошла в Югорский Шар. За проливом лежало одно из немногих спокойных мест на земном шаре, куда не докатились отголоски войны и революции. Льды охраняли вход в эту тихую обитель, и Амундсен надолго застрял в проливе.

Он установил связь с берегом. В поселке Хабарове жило несколько русских. Амундсену хотелось дать знать о себе на родину, и он попросил разрешения воспользоваться радиостанцией в Югорском Шаре. Но все попытки связаться с Архангельском ни к чему не привели. Столице белого правительства Чайковского было в ту пору не до арктических зимовок на востоке.

До 17 августа «Мод» лавировала в проливе, пытаясь пробиться на восток. Однако после каждой попытки приходилось возвращаться в Хабарово: сплоченные льды не пропускали судно.

В Хабарове Амундсен свел знакомство с человеком, который проделал впоследствии с ним все плавание на «Мод». Это был молодой

русский телеграфист Олонкин, который, по приглашению Амундсена, согласился сопровождать его. Таким образом, экипаж «Мод» пополнился десятым человеком.

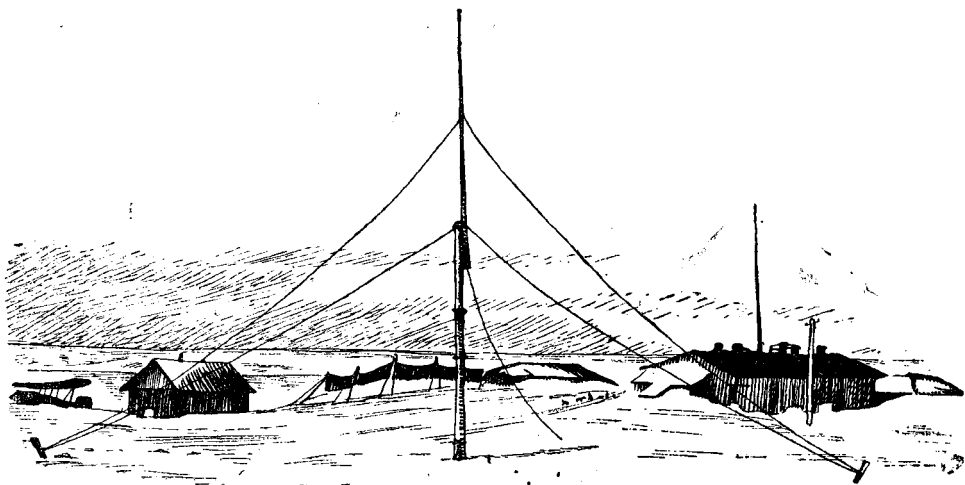
Наконец льды сдались, и «Мод» выскользнула в Карское море. 31 августа корабль бросил якорь в бухте Диксона. На станции, где жило несколько русских, Амундсена ждал любезный прием. «Слова «нет» здесь как будто не знали, — записывает Амундсен. — Мы можем брать все, что нам нужно, и, кроме того, располагать их собственными особами». Приняв на борт собак и бочки с нефтью, «Мод» двинулась в дальнейший путь. Начальник станции Яковлев предложил Амундсену через Диксон поддерживать радиосвязь с материком. На «Мод» был приемник, а в лице Олонкина экспедиция приобрела опытного телеграфиста. Однако из этой затеи ничего не вышло. Во время первой зимовки Олонкин пытался слушать Диксон (единственную полярную станцию на всем протяжении от Новой Земли до мыса Дежнева), но ничто не потревожило тишины эфира. Диксон молчал.

«Теперь на очереди была северная оконечность Азии, и мы приближались к ней так, что вода фонтаном била из-под форштевня. Но лед, лед! Мы видели, что он вплотную прилегает к земле. Если нам удастся миновать мыс Челюскина, дальше будет уже легче», — записывает Амундсен в дневнике.

Однако облегчения не наступило. Обогнув 9 сентября мыс Челюскина, «Мод» встретила непроходимые льды. Тщетны были все попытки норвежцев продвинуться дальше на восток. В 20 милях юго-восточнее мыса Челюскина «Мод» вынуждена была стать на зимовку.

Если бы сейчас какой-нибудь не в меру педантичный историк задался целью установить имена людей, видевших мыс Челюскина, он попал бы в очень затруднительное положение. Мимо этого, некогда неприступного, почти сказочного мыса теперь ежегодно проходят де-

<sup>1</sup> Здесь и далее все цитаты приведены по III тому собрания сочинений Амундсена, изд. Главсевморпути, Ленинград, 1936 г.



*Полярная станция на мысе Челюскина*

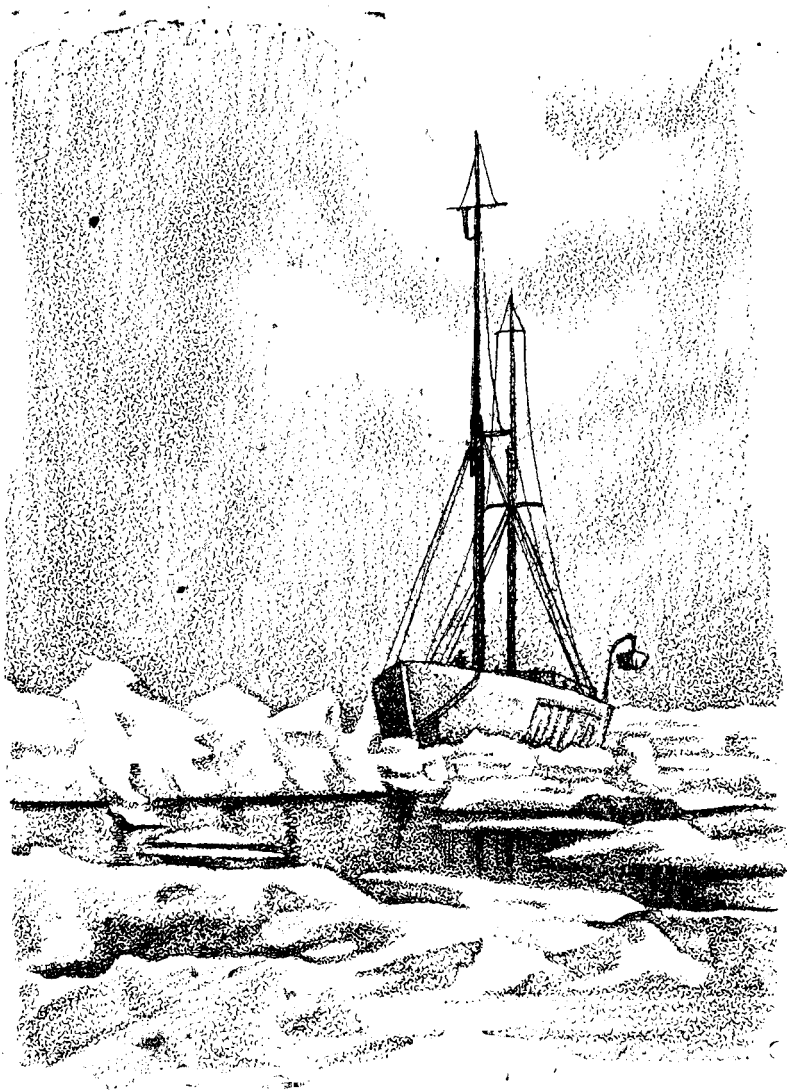
сятки кораблей с командой и пассажирами. Станция на Челюскине разрослась в целый поселок, в котором есть даже свой клуб. Зимой и летом прилетают сюда самолеты, будя полярную тишину рокотом моторов. Одним словом, Табинский мыс древних географов, самая северная оконечность Азии, за овладение которой веками боролись люди, превратилась теперь в станцию на торной дороге.

Но двадцать лет назад, когда Амундсен подошел на «Мод» к низкому каменистому берегу, здесь царила тишина. За целый год, проведенный норвежцами на зимовке, они не встретили ни одного человека. Лишь несколько отдельных знаков свидетельствовали о том, что здесь побывали в разное время люди. Их немного было, этих людей, повидавших до Амундсена неприступные берега мыса. Сюда подходил с юга по суше ослепленный блеском девственного снега штурман Челюскин. Через два века неприветный мыс впервые обогнули суда Норденшельда «Вега» и «Лена», а спустя пятнадцать лет по пути к славному дрейфу прошел мимо нансеновский «Фрам». Позже сюда высаживалась экспедиция Толля, а за четыре года до Амундсена юго-западнее Челюскина зимовали корабли Вилькицкого «Тай-

мир» и «Вайгач». Амундсен, задержанный льдами, провел «в гостях у Челюскина» целый год. Вот, пожалуй, и весь небольшой список визитов, которые нанесло человечество мысу Челюскина до 1919 г.

Целый год, с сентября 1918 г. по сентябрь 1919 г., простояла «Мод» в ледовой гавани, которую Амундсен окрестил именем своего корабля. Амундсен не сожалел о потерянном времени. Ему и Свердрупу удалось собрать значительные ботанические, геологические и зоологические коллекции, которые он считал целесообразным доставить на родину, не дожидаясь конца предстоящего дрейфа. Два участника экспедиции — Тессем и Кнутсен — взялись доставить на Диксон коллекции, а также журналы созданной здесь спутником Амундсена Харальдом Свердрупом<sup>2</sup> первой метеорологической станции на северной оконечности Азии. И когда «Мод» 12 сентября, наконец вырвавшись из ледяного плена, двинулась дальше на восток, экипаж судна составлял только 8 человек. Тессем и Кнутсен остались на берегу. Они отправились в дальний

<sup>2</sup> Не следует смешивать Харальда Свердрупа с его однофамильцем Отто Свердрупом — спутником Нансена и капитаном «Фрама».



*«Мод» во время плавания Амундсена в 1918—1920 гг.*

санный путь, но им не суждено было дойти до жилых мест<sup>3</sup>.

Недолго пробиралась «Мод» на восток, лавируя между льдами. Пройдя пролив Лаптева, Амундсен попытался было повернуть на север, чтобы осуществить намеченный план: войти в дрейфующий лед и

<sup>3</sup> Оба норвежца погибли, не дойдя до Диксона. Тело Кнутсена было найдено Бегичевым в 1921 г. у мыса Приметного, а в следующем году тот же Бегичев нашел и останки Тессема в 4 км от острова Диксона. Что произошло в пути и от чего погибли норвежцы остается и поныне тайной.

повторить путь «Фрама». Но уже на следующее утро «Мод» подошла к кромке сплошного льда на 75° с. ш. Направление дрейфа, однако, было крайне неблагоприятное.

Условия движения льда восточнее Ново-Сибирских островов были изучены в ту пору крайне слабо. Опыт «Жаннеты» и «Фрама» был единственным достоверным источником, которым располагал Амундсен. Ему приходилось пробираться почти ощупью. Когда Амундсен 20 сентября подошел к 75° с. ш. и встретил сплошной лед, он записал

в своем дневнике: «Вот когда дорого дал бы за хороший совет». Но совета неоткуда было ждать. На тысячи километров от «Мод» простиралась безлюдная ледяная пустыня.

Не зная генерального направления дрейфа, Амундсен задумался, входить ему во льды или нет. А между тем «Мод» стремительно относило к югу.

«Было бы безумием начинать дрейф при таких обстоятельствах», — пишет Амундсен. «Мод» взяла курс на юго-восток, к Медвежьим островам. 24 сентября она стала на вторую зимовку у острова Айон, восточнее Колымского устья.

Вторая зимовка «Мод» существенно отличалась от первой. У Челюскина норвежцы в течение года оставались в полном одиночестве; только медведи тревожили покой экспедиции. У Айона «Мод» оказалась в таком районе, где уже около 300 лет жили русские, сначала казаки, потом промышленники и наконец купцы, торговавшие с местным населением — якутами и чукчами. Яранги последних стояли и на острове Айоне. Амундсен сейчас же вступил с чукчами в меновую торговлю. «Эти люди очень честны, — замечает Амундсен. — Я еще ни разу не поймал их на попытке как-нибудь сплутовать. Повидимому, они стоят на очень высоком нравственном уровне и отличаются многими хорошими качествами».

Знакомясь с бытом местного населения, Амундсен убедился и в другом. Край этот был брошен царским правительством на произвол судьбы. Люди жили здесь в условиях произвола и нищеты. Население было сплошь неграмотно. «Они не знают часов и не умеют ни читать, ни писать, — замечает Амундсен. — Это позор, и я понимаю, что старый строй необходимо было свергнуть».

Как раз в ту пору на просторах Сибири и Дальнего Востока проис-

ходили последние смертельные схватки восставшего народа со «старым» строем. Еще жив был «верховный правитель» — адмирал Колчак, заливший кровью террора всю страну от Урала до Владивостока. Еще рыскали по выжженным и опустошенным селам Прибайкалья и Дальнего Востока цепные псы японских и английских интервентов — Семенов и Калмыков со своими бандами головорезов.

Но ни Амундсен со своими спутниками, ни обитатели дальнего севера — чукчи и русские — ничего не знали о том, что происходит там, на юге, за бескрайней тундрой, за поясом дремучей тайги. Сведения о событиях достигали сюда, к 70°, с большим запозданием.

Только в декабре 1919 г. Амундсен узнает от русского промышленника Георгия Кибизова, что 25 ноября прошлого года был заключен мир с Германией. В январе 1920 г. Амундсен записывает в свой дневник: «Новости медленно просачиваются к нам через посредство русских газет. Сегодня мы узнали о том, что в Ирландии будто бы республика. Да, каким-то найдем мы мир, когда вернемся».

В поисках связи с внешним миром Амундсен посылает трех человек в Нижне-Колымск в надежде найти там телеграф. Но ни там, ни в Средне-Колымске телеграфа не оказалось. Амундсену ничего другого не оставалось, как посылать людей в Анадырь, где, по сообщению русских, работала радиостанция. 1 декабря три норвежца отправились туда на санях. Путь лежал вдоль всего Чукотского побережья.

Еще раньше, в середине октября, Свердруп примкнул к откочевывающим на юг чукчам и ушел с ними в глубь страны собирать этнографический материал. Таким образом, на зимовке у Айона осталось только четыре человека во главе с Амундсеном. Он еще не оправился от ушиба, полученного во время зимовки «Мод» в гавани, и не мог



принимать участия в дальних поездках.

Почти ежедневно на «Мод» приходили гости, чукчи или русские, чтобы переночевать или получить немного продуктов, табаку. Уже второй год сюда не прибывали корабли из Владивостока, и население Колымы голодало.

Время от времени сюда приходили с Аляски шхуны с мукой, чаем, сахаром, табаком и водкой. Для американцев и англичан, хозяйничавших на Колыме как дома, заготовлялись меха и мамонтовая кость в обмен на привозимые товары.

Анализируя причины низкого уровня цивилизации населения на Крайнем севере, Амундсен отмечает, что зона изолированности от внешнего мира распространяется от Енисея до Колымы.

«Я имею основания полагать, — пишет Амундсен, — что люди, живущие возле устья Хатанги, обособленнее всех остальных на всем этом обширном пространстве. Оно ведь расположено в самом центре этого края, откуда нет никакого сообщения с морем, а сухопутные сообщения чрезвычайно незначительны и плохи».

Но Амундсен отнюдь не смотрел пессимистически на возможности развития русского Крайнего севера. «Совершенно несомненно, — пишет он, — что цивилизованные люди постепенно будут продвигаться все дальше и что через несколько лет и эти места станут доступны всем».

Амундсен и не подозревал, как близок его прогноз к осуществлению.

Зима протекла спокойно. Льды не тревожили «Мод».

Весной 17 мая прибыл Свердруп, собравший во время своей поездки огромный этнографический материал. Еще раньше, 15 мая, вернулись и люди, посланные на анадырский телеграф. Несмотря на ряд препятствий, им удалось добиться связи с Америкой, а через нее и с Норвегией. Амундсен получил ответные телеграммы с родины.

Всюду, где проходили посланцы

Амундсена, они встречали иностранцев, хозяйничавших на Чукотке. У Ванкарема жили в хорошем теплом доме три шведа и один испанец. У мыса Сердце-Камень в огромной лавке, наполненной товарами, обитал уже 17 лет норвежец Валь, сколотивший себе капитал. Не доезжая до мыса Дежнева, посланцы Амундсена встретили вытасценную на берег шхуну, на которой жили швед и один голландец. На мысе Дежнева норвежцы останавливались в фактории американского купца Чарли Карпенделя. В Анадырском заливе хозяйничал какой-то американец Рудольф, а в Анадыре норвежец Лампе принял деятельное участие в установлении связи с Америкой. Все эти люди чувствовали себя превосходно на русской земле, за счет которой они обогащались и где они в суматохе гражданской войны грабили местное население, как в своих заморских колониях. Все местное русское начальство, поставленное у власти еще при царе, находилось в полной зависимости от иностранных купчиков и промышленников.

В начале июля «Мод» двинулась на восток. Амундсен решил теперь не начинать дрейфа, а добраться раньше до Номы и, лишь пополнив там запасы продовольствия и топлива, войти во льды через Берингов пролив. По пути «Мод» встречала иностранные суда. Уже 14 июля навстречу попала маленькая шхуна «Белминда», шедшая из Номы под американским флагом. Капитан-голландец сообщил, что следом за ним идет много мелких судов, направляющихся на Колыму. На следующий день к «Мод» пришвартовалась другая американская шхуна — «Белый медведь». В русских водах хозяйничали иностранцы.

Наконец, 21 июля «Мод» обогнула мыс Дежнева. Северо-Восточный проход был преодолен в третий раз. «Я не считаю этого каким-то особым событием, — замечает Амундсен, — но все-таки рад, что пронес норвежский флаг туда, где

до сих пор не знали о его существовании». 23 июля «Мод» пересекла Берингов пролив и подошла к берегам Аляски.

Так закончилось двадцать лет назад плавание «Мод» из Атлантического океана в Тихий вдоль северных берегов нашей страны. Тогда еще этот путь носил историческое название «Северо-Восточного прохода», и преодоление его было подвигом. Теперь он носит название Северного морского пути, и советские полярники успешно превращают его в нормально действующую водную магистраль.

За истекшие 20 лет многое изменилось в мире, и неузнаваемой стала страна, у берегов которой протекает Северный морской путь.

\* \* \*

Когда в июле 1920 г. «Мод» прибыла в Ном на Аляске, Советская Россия уже прогнала со своей земли империалистических интервентов, повсеместно разгромила белые армии контрреволюции. За два года, пока Амундсен пробивался вдоль северных берегов Сибири, в стране прочно установилась власть Советов. И если, войдя в 1918 г. в Баренцево море, «Мод» подошла к берегам истекающей кровью страны, зажатой в тиски блокады, раздираемой на части интервентами и доморощенными «правительствами» всех мастей, то в 1920 г. корабль Амундсена, пройдя мыс Дежнева, покинул воды уже разгромившей врагов Советской страны.

И едва отгремели последние выстрелы гражданской войны, как забытые ранее северные районы страны сразу же стали приобщаться к социалистическому хозяйству.

Уже в 1920—1921 гг. Советская Россия восстанавливает старые радиостанции в западном секторе на Вайгаче, в Югорском Шаре, Марсале и на Диксоне. Одновременно устанавливаются еще четыре новые станции: в Обдорске, Усть-Енисейске, Дудинке и Новом Порту. В

устье двух великих сибирских рек — Оби и Енисея — посылается первая советская гидрографическая экспедиция под начальством К. К. Неупокоева для обследования навигационных условий. Наконец, в 1921 г. советский ледокол «Ленин» провел в Сибирь Северным морским путем первый караван торговых судов. Обратно на этих пароходах были вывезены сибирские грузы.

Судно «Ставрополь», которое зимовало одновременно с Амундсеном в 1919 г. у Колочинской губы, впервые пронесло красный флаг Советской страны из Владивостока на Колыму в навигацию 1923 г.

Однако в ту пору в нашем восточном секторе Ледовитого океана еще продолжали хозяйничать иностранцы, главным образом американцы. Они, повидимому, не рассчитывали, что молодое советское государство сможет воспрепятствовать им обогатиться на советской земле, в советских арктических водах. Но американские промышленники и торговцы просчитались. Уже в 1923 г. в районе Уэлена была конфискована в наших территориальных водах американская шхуна. В следующем, 1924 г. канонерская лодка «Красный Октябрь» под командой В. В. Давыдова положила конец беспардонному промыслу американцев на острове Врангеля. 19 августа 1924 г. на острове Врангеля был поднят советский флаг, а результаты промысла не в меру предприимчивых американцев, хозяйничавших до этого на острове, конфискованы. 15 апреля 1926 г. правительство Советского Союза издало декрет о границах, фиксирующих советские арктические владения.

Прошло еще пять лет упорной борьбы за освоение западного участка пути — от Архангельска до Енисея и восточного — от Владивостока до Лены. И Советская страна уже сумела послать первый корабль по сквозному пути, пройденному Амундсеном на «Мод» в 1918—1920 гг.

Честь пронести первый советский

флаг по великой северной трассе выпала на долю «Сибирякова», который в четвертый раз, после плаваний Норденшельда, Вилькицкого и Амундсена, прошел насквозь весь путь. Но плавание «Сибирякова» — это не просто четвертый сквозной проход Северным морским путем. Это — поворотный этап в его освоении, коренным образом изменивший установившийся взгляд о непригодности этого пути для коммерческой навигации.

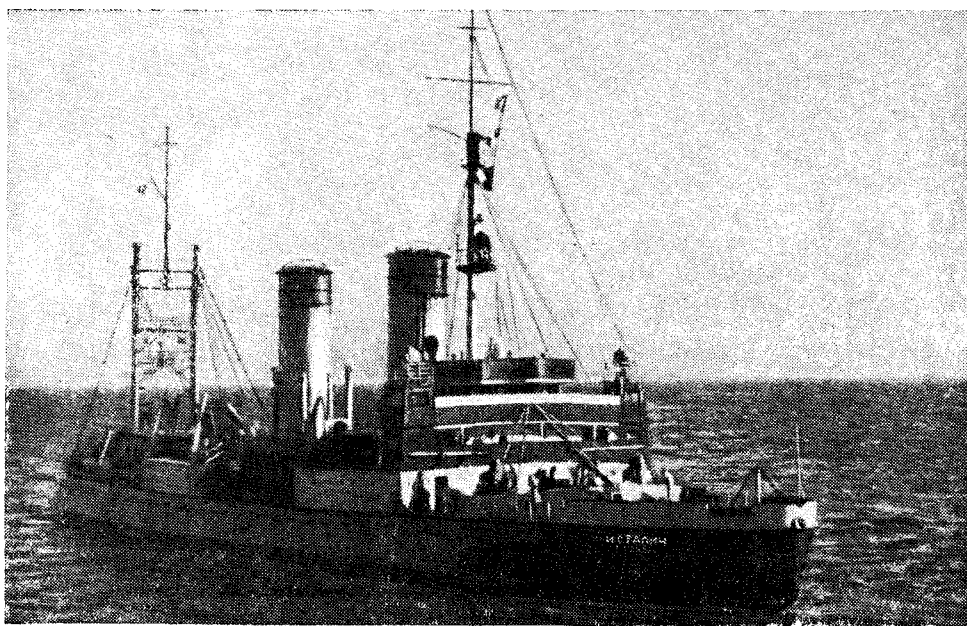
Для того чтобы доказать противное, надо было пройти всю трассу за одну навигацию. С этой целью в июле 1932 г. советское правительство отправило экспедицию на «Сибирякове». Люди на «Сибирякове» сделали то, что не удалось совершить ни Норденшельду, ни Амундсену. Несмотря на аварию, корабль 1 октября подошел к мысу Дежнева, пройдя весь путь в одну навигацию — за два месяца.

В 1933 г. было создано Главное управление Северного морского пути, и с тех пор началось планомерное освоение всей трассы — от Мурманска до Владивостока.

Ледорез «Литке» — второе после «Сибирякова» советское судно, прошедшее в 1934 г. насквозь Северным морским путем, и первое — прошедшее путь с востока на запад. Команда «Литке» сделала то, что не удалось осуществить судам «Таймыру» и «Вайгачу» в 1914—1915 гг., зазимовавшим у мыса Челюскина. «Литке» без всяких аварий прошел весь путь от Владивостока до Мурманска менее чем в три месяца, причем по пути он еще проводил ряд кораблей.

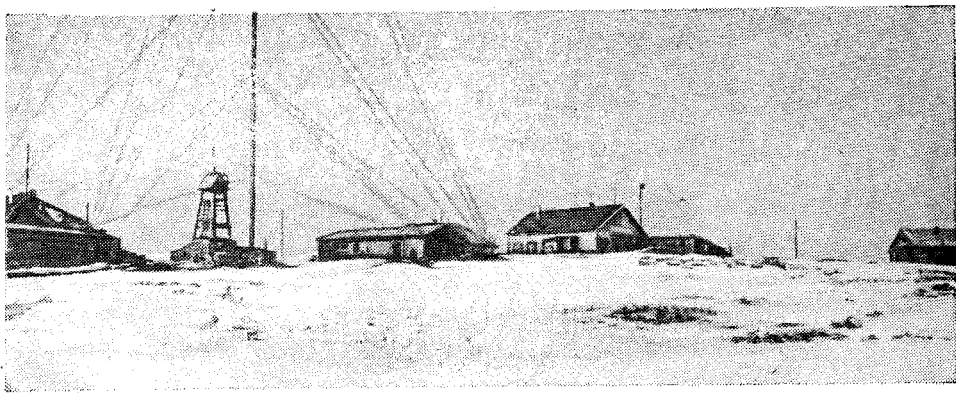
Навигация 1935 г. доказала, что плавание «Сибирякова» и «Литке» были не случайной удачей, а результатом планомерного наступления большевиков на Арктику. Ледовая разведка с самолетов, своевременное оповещение судов по радио о состоянии льдов, систематические наблюдения во многих пунктах трассы за метеорологическими условиями, мощные ледоколы, работавшие на всем пути, — вот те технические средства, которые сломали неприступность Ледовитого океана.

Грузовые пароходы «Ванцетти» и



*Ледокол «И. Сталин»*

Фото А. Минеева



*Полярная станция Диксон*

«Искра» покинули Мурманск 25 июля, а 8 октября они уже бросили якорь во Владивостоке. Навстречу им из Владивостока в Мурманск прошли «Сталинград» и «Анадырь». Все четыре судна отнюдь не являлись ледоколами или ледорезами. Это — самые обыкновенные грузовые корабли, какие можно увидеть и на Черном и на Средиземном море. «Сталинград» из Мурманска продолжал свое плавание до Лондона, «Анадырь» — до Антверпена.

В 1936 г. с запада на восток прошло уже свыше десяти судов, а навстречу им — два судна.

В 1938 г. в строй действующих ледоколов вступил новый гигант — флагман нашего арктического флота «И. Сталин». Уже навигация 1938 г., в конце которой ледокол совершал свое пробное плавание во льдах, показала, каких конструкторских успехов добились строители корабля. Несмотря на очень тяжелые ледовые условия, «И. Сталин» в конце сентября достиг 83-й параллели к северу от Ново-Сибирских островов, пытаясь оказать помощь дрейфующему «Седову».

В следующем году ледокол «И. Сталин» удивил мир невиданным рейсом, пройдя весь Северный морской путь в оба направления за одну навигацию. Этот гигантский путь через шесть полярных морей, через ледовые барьеры и штормы «И. Сталин» прошел без особых задержек. Караван кораблей, следую-

щий за флагманом с запада на восток, был благополучно выведен в Тихий океан. В конце сентября «И. Сталин» вернулся в Мурманск.

Тот путь, на который Амундсен затратил три навигационных периода с двумя зимовками, ледокол «И. Сталин» прошел дважды за одно лето. То, что двадцать лет назад было героическим подвигом, является сейчас будничным, хозяйственным плаванием.

Что сказал бы Амундсен, если бы ему суждено было дожить до этой блестящей победы человека над природой, над той самой «непобедимой» Арктикой, которая держала корабли отважных пионеров Северного морского пути в ледяных тисках по два-три года.

Ни один советский полярник не может представить себе сейчас «безмолвствующий Диксон». В любом месте Советской Арктики и даже далеко за ее пределами слышен громкий голос советского арктического радиоцентра. В 1939 г. его слышал и героический «Седов» за 85° с. ш. и «Лазарь Каганович» у острова Цейлона в Индийском океане. А двадцать лет назад хилый передатчик Диксона не в силах был связаться с «Мод», зимовавшей у мыса Челюскина.

Район Колымы, где зимовала «Мод», превратился сейчас в один из оживленнейших районов Арктики. Прекрасный тракт связал Колыму с Магаданом, открыв доступ в

эти глухие некогда места не только с севера, через Ледовитый океан, но и с востока, через Охотское море.

Порт в устье Колымы принимает ежегодно десятки кораблей, а радиостанции в Амбарчике, Нижне-Колымске, на Медвежьих островах, на мысе Шелагском связывают этот район со всей страной. Рейсовые комфортабельные самолеты поддерживают регулярное сообщение между Колымой и Москвой, Магаданом, Хабаровском.

Амундсен не узнал бы пройденного им некогда пути. На оживленных советских водах Ледовитого океана и его морей он встретил бы

сейчас сотни кораблей. Десятки станций готовы были бы в любой момент передать ему метеосводку или принять от него любую телеграмму. Воздушная разведка на крыльях принесла бы ему сведения о состоянии льдов и указала бы судну правильный путь. А там, где «Мод» не могла бы преодолеть льды, мощный ледокол поспешил бы к ней на помощь и вывел бы на чистую воду. И нет никакого сомнения, что по советскому Ледовитому океану Амундсен прошел бы весь путь за одну навигацию, как его теперь ежегодно проходят наши корабли с запада на восток и с востока на запад.

А. МАРГОЛИН

## АНГЛО-ФРАНЦУЗСКАЯ ИНТЕРВЕНЦИЯ НА СЕВЕРЕ РОССИИ И СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ



**П**роисходящая сейчас вторая империалистическая война захватывает все новые и новые страны. Заправили империалистических государств, размахивая факелом войны, так же лицемерно, как и во время войны 1914—1915 гг., заявляют о «высоких демократических» задачах и идеалах войны, о «невмешательстве во внутреннюю жизнь других стран».

В связи с этим небезынтересно вспомнить некоторые малоизвестные события из англо-французской интервенции в России 1918—1919 гг. Многие факты показывают, как белые и интервенты пытались использовать в своих целях и Северный морской путь.

\*\*\*

...Лето 1918 г. Тяжелый год для молодой Советской республики. Черные силы реакции объединились против власти рабочих и крестьян. Контрреволюция с помощью кулачества и белого террора мобилизует военные ресурсы. Иностранные империалисты оказывают ей активную материальную помощь и деньгами и вооружением. Эта помощь перерастает в открытое военное вмешательство. «Империалисты Англии, Франции, Японии, Америки начали военную интервенцию без объявления войны, хотя интервенция была войной

против России, причем войной худшего типа. Тайно, воровским образом, подкрались эти «цивилизованные» разбойники и высадили свои войска на территорию России»<sup>1</sup>.

В Архангельске создается так называемое «правительство Севера России», в Омске — «временное сибирское правительство».

Зарождается план использования Северного морского пути для перевозки оружия и военного снаряжения к устьям рек Оби и Енисея.

Состоящий на службе у белых небезызвестный гидрограф Б. А. Вилькицкий<sup>2</sup> в докладной записке на имя товарища министра снабжения «сибирского правительства» от 12 июня 1918 г. пишет:

«Главное Управление Генерального Штаба указывает на необходимость использования этих (морских. — А. М.) путей для облегчения железных дорог Сибирской магистрали... имея в виду образование более богатого тыла и создание благоприятных условий для наших армий...»<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> «Краткий курс истории ВКП(б)», стр. 217.

<sup>2</sup> Впоследствии белый эмигрант.

<sup>3</sup> Архив Главсевморпути, Фонды Комитета Северного морского пути, Научный отдел, опись 1, дело № 7/д, стр. 4.

Это мнение разделяется и «сибирским правительством». Управляющий морским министерством контр-адмирал Смирнов в докладной записке в «сибирский совет министров» от 14 декабря 1918 г. указывает:

«Практическое открытие Северного морского пути даст возможность ввозить большое количество снабжения для армий при условии продолжительности войны...»<sup>4</sup>.

«Омское правительство» начинает все настоятельней требовать от союзников отправки оружия по Северному морскому пути. Последние дают на это свое согласие. В письме представителя высшего совета снабжения союзных армий инж. В. К. Василевского уже определенно указывается: «... в числе грузов, следуемых в одну из первых очередей из Архангельска и Мурманска в Обскую губу и далее... будут грузы военного назначения...»<sup>5</sup>.

В 1918 г. из-за позднего времени военные грузы в устье Оби и Енисея не были доставлены.

Архангельское «правительство» посылает экспедицию для организации радиостанций в Усть-Енисейске и Дудинке. Экспедицию эту на судах «Таймыр» и «Вайгач» было поручено возглавить Б. А. Вилькицкому. Но предприятие окончилось неудачей. «Вайгач» потерпел крушение около Ефремова Камня (в Енисейском заливе) и затонул. Радиостанции так и не были организованы. Вилькицкий сообщает в своей телеграмме главному военному командованию и «сибирскому правительству»:

«Необходимое имущество считало нужным доставить центральное правительство, но не успело. Большая часть судового имущества осталась у большевиков на полдороги из Архангельска»<sup>6</sup>.

В той же телеграмме Вилькицкий просит сообщить, куда направить команду корабля, потерпевшего крушение («Вайгач»), и лишних людей другого корабля («Таймыр»).

Но белогвардейским «правительством» было не до судьбы моряков, и позднее Вилькицкий сообщает: «Был вынужден уйти от Дудинки, не дождавшись какого-либо ответа».

Кроме плавания двух упомянутых ледокольных пароходов к устью Енисея, из Архангельска в устье Оби в навигацию 1918 г. был направлен пароход «Соломба», на котором находился полковник корпуса гидрографов Котельников с французской миссией<sup>7</sup>. Очевидно, эта миссия должна была определить возможности завоза военных грузов в Сибирь морским путем.

<sup>4</sup> Архив Главсевморпути, Научный отдел, опись 1, дело № 7/д, стр. 66.

<sup>5</sup> Там же, стр. 31.

<sup>6</sup> Там же, стр. 26.

<sup>7</sup> Там же, стр. 80 (протокол совещания при морском министерстве от 19 ноября 1918 г.)

К началу 1919 г. идёя использования Северного морского пути, несмотря на неудачу экспедиции Вилькицкого, вновь возникает в белых кругах и приобретает много сторонников. Ее энергично защищают представители сибирского военного командования, так как разлука на железных дорогах все усилывалась. Горячими сторонниками развития связи с заграницей по Северному морскому пути становятся сибирские капиталисты, которые были заинтересованы в вывозе сельскохозяйственного сырья. В резолюции первого съезда «представителей промышленности и торговли Енисейской губернии» (ноябрь 1918 г.) читаем:

«Первый съезд выражает пожелание, чтобы Временное Правительство, взявшее в свои руки судьбы Сибири, обратило самое серьезное внимание на вопрос об организации сообщения Северным морским путем через Карское море».

Под давлением военного командования, с одной стороны, и капиталистических кругов, с другой, при министерстве торговли и промышленности создается «дирекция маяков и лоций Северного морского пути», впоследствии, в апреле 1919 г., реорганизованная в «Комитет Северного морского пути» при министерстве торговли и промышленности. Для характеристики его деятельности укажем, что в суммах, ассигнованных на экспедиционные нужды этого «Комитета» в 1919 г., расходы на обстановку кабинетов и тому подобные «гидрографические работы» занимали 40%.

К весне 1919 г. армия Колчака продвинулась почти до Волги. Временные успехи белогвардейщины окрылили сибирскую и международную буржуазию. Им казалось, что близок разгром Советов. Они наделись на грабеж России, мечтали превратить ее в колонию иностранного капитала. Эти круги начали проявлять повышенный интерес к идее морской связи с Сибирью.

В качестве примера приведем письмо «уполномоченного Чехословацкой республики в России, Крижека, от 24 мая 1919 г. за № 2853, адресованное омскому министру торговли и промышленности и председателю Комитета Северного морского пути:

«Изыскания Северного морского пути, имеющего огромное значение для внешней торговли России, представляют и для Чехословацкой Республики большой интерес в видах экспорта из Чехословакии готовых товаров и импорта к нам из Сибири и Урала различного сырья.

Ввиду вышесказанного и на основании объявления в местных газетах, согласно которого Комитет Северного морского пути принимает экспертов-специалистов и из кругов заинтересованных, прошу сообщить, найдете ли возможным допустить Чехословацкого представителя инженера к присутствию на заседаниях Комитета и к участию в организуемых Комитетом экспедициях».

Это письмо не могло не вызвать «живого отклика» со стороны генерал-майора Попова (возглавлявшего в то время «Комитет»). В резолюции он написал, что «Комитет считает особым удовольствием видеть в составе Комитета» чехословацкого представителя<sup>8</sup>.

Идея Северного морского пути привлекала немало и других любителей наживы из международных дельцов. Омская газета того времени «Наша заря» в номере от 15 февраля 1919 г. в хронике поместила следующую заметку<sup>9</sup>:

«Во Владивостоке выступал с докладом известный в Сибири мистер Лид, познакомивший с действиями компании по изысканию Северного морского пути. В нынешнем году компания предполагает отправить к устьям Оби и Енисея 10 пароходов из Англии и столько же из Америки с общим тоннажем 60 тыс. тонн всевозможных товаров для Сибири».

Это сообщение Лида было, конечно, совершенно фантастично, но оно свидетельствует о большом интересе к Северному морскому пути со стороны иностранного капитала.

В начале лета 1919 г. идет усиленная подготовка к морской экспедиции из Архангельска к устью Оби. Однако первое же совещание, созванное по этому вопросу в Омске при «министерстве торговли и промышленности» с участием «деловых кругов», заходит в тупик. Прекрасно понимая, что за колчаковские деньги англичане вооружения не дадут, белые правители призывают сибирских тузов всемерно усилить экспорт масла, сыра и т. д., предлагая вырученной валютой оплатить снаряжение. Однако сибирские капиталисты, считая, что без них не обойдутся, потребовали установить лимит для военных грузов, с тем чтобы в морском завозе преобладали потребительские товары, цены на которые в Сибири к тому времени резко повысились. Когда же представители «правительства» заявили, что этот вариант неприемлем, купечество ответило, что оно отказывается посылать масло по Северному морскому пути «без рефрижираторов».

Усложнившаяся для белых военная обстановка побуждает «сибирское правительство» принять меры для ускорения доставки военных грузов Северным морским путем. Дискуссия с частниками прекращается. 3 июля 1919 г. в адрес Великобританского чрезвычайного уполномоченного м-ра Ходжсона из «Комитета Северного морского пути» было отправлено письмо следующего содержания:

«Комитет Северного морского пути имеет честь просить Вас, милостивый государь, поддержать организацию экспедиции для товарообмена через Карское море в устье реки Оби и оказать содействие

в решении следующих вопросов: 1. Крайне желательно в возможно короткий срок окончить ремонт русских судов, находящихся в Англии, предоставив их в распоряжение Архангельской экспедиции Северного морского пути для грузов Английского военного министерства в количестве 5 000 тонн<sup>10</sup>. Вскоре экспедиция была сформирована и 16 августа 1919 г. вышла из Архангельска. В экспедиции принимало участие семь русских судов (в том числе ледокол «Соловей Будимирович», ныне «Малыгин») и два иностранных. К месту назначения (бухта Находка в устье Оби) суда прибыли 30 августа и сразу же начали перегружать привезенные грузы на речной караван и принимать с него экспортные грузы.

Небезынтересно отметить в связи с этой операцией, как и следовало ожидать, трудящееся население Обского Севера отнеслось к захватчикам непримиримо. Вместо ожидавшихся 1 200 рабочих прибыло только 400 человек, и то главным образом военнопленных австрийцев. Среди рабочих на почве крайнего истощения от плохого питания многие болели «испанкой». Достаточно сказать, что к концу операции болело около 70% всего состава рабочих. Сам начальник этой экспедиции полковник Котельников вынужден был признаться:

«Продовольствие грузчиков было поставлено так плохо, что вызвало среди грузчиков волнения».

Белым правителям пришлось спешно создать «особый вооруженный отряд», прибывший в составе 70 офицеров, для охраны речного каравана.

Но и это не помогло. Большинство грузов, пришедших с речным караваном, и часть морских грузов пришлось увезти обратно. Как показывают материалы Сибревкома, из доставленных морским путем 3 200 т грузов ушло обратно не менее 500 т, а из 11 тыс. т сибирских грузов удалось погрузить на морские суда только 4 тыс. т.

Перегрузочные работы были прекращены в связи с тем, что Красная армия одерживала в верховьях Оби победу за победой.

1 сентября Котельников получил телеграфное предписание морского министерства: либо оставить суда в бухте Находка на зимовку, либо доставить их в Березово, где ждать дальнейших указаний. 4 сентября через Обдорск было получено известие, что Тобольск уже эвакуирован белыми. При таких условиях руководители экспедиции решили немедленно прекратить перегрузку.

Несмотря на явную неудачу экспедиции, белые генералы не преминули «хвастнуть» своими мнимыми «успехами». Генерал Миллер в секретной радиопрограмме Колчаку от 5 октября 1919 г. сообщал из Архангельска:

<sup>8</sup> Архив Главсевморпути, Научный отдел, опись 1, дело № 7/д, стр. 203.

<sup>9</sup> Там же, стр. 87.

<sup>10</sup> Там же, стр. 226; письмо № 462 от 3 июля 1919 г.

«28 сентября из Оби благополучно вернулась экспедиция Кавторанга Мессера, выполнив полностью поставленную задачу... Считаю своим приятным долгом принести от имени Временного правительства глубокую благодарность организации Северного морского пути в Омске...»<sup>11</sup>

Но благодарность уже запоздала. В середине октября начинается паническое бегство белых из Омска.

Заместитель председателя Комитета Северного морского пути радирует председателю Востротину (бывшему городскому голове г. Енисейска): «Ближайшие дни Управление Комитета переезжает в Иркутск... Надеюсь захватить ваши вещи»<sup>12</sup>.

Связь с речным караваном, идущим по Оби под командой Котельникова, утеряна.

Так кончилась бесславная попытка англо-французских интервентов оказать помощь русской белогвардейщине, используя Северный морской путь.

К концу 1919 года армия Колчака была окончательно разгромлена. Доблестная Красная армия опрокинула полчища белых и нанесла им сокрушительный удар. Убедившись в своей бессилии, Антанта снимает блокаду с Советской России.

\* \* \*

После разгрома белых советская власть приступила к освоению природных богатств Севера.

Уже 20 апреля 1920 г. Сибревком по-

<sup>11</sup> Архив Главсевморпути, Научный отдел, опись 1, дело 7/д, стр. 264.

<sup>12</sup> Там же, стр. 268.

становил создать комитет Северного морского пути. Позже в принятом положении о комитете указывается, что он создан для всестороннего оборудования, усовершенствования и изучения Северного морского пути в целях превращения его в артерию постоянной практической связи, а также для технической организации и осуществления товарообмена с границей и транспортировки грузов Европейской России этим путем через устья Оби, Енисея, Лены и Колымы<sup>13</sup>.

Прошли годы... Особый Комитет Северного морского пути при Сибревкоме превратился в Главное управление Северного морского пути при СНК Союза. Давно осуществлены сквозные плавания по всей трассе Северного морского пути в одну навигацию. Перестал быть загадкой Северный полюс. Тайны высоких широт открыты дрейфом «Седова». Советские ледоколы и транспортные корабли бороздят воды арктических морей во всех направлениях.

Казалось бы, теперь и не стоит вспоминать о единичной жалкой попытке белых пигмеев остановить колесо истории, используя для этого и Северный морской путь. Но мы должны знать историю нашей родины, историю гражданской войны, историю наших взаимоотношений с капиталистическими странами. Мы должны всегда помнить о существующем еще капиталистическом окружении, чтобы «весь наш народ держать в состоянии мобилизационной готовности» (Сталин).

<sup>13</sup> Архив Главсевморпути, Научный отдел, опись 1, дело 48.







## Библиография

А. БОЧЕК

### ПОЛЕЗНАЯ КНИГА

М. П. Белоусов—„О тактике ледового плавания“. Издательство Главсевморпути. М.—Л. 1940. 72 стр. Цена 2 руб.



Хорошую и полезную книгу написал капитан ледокола «И. Сталин» Герой Советского Союза т. Белоусов. В небольшой книге простым языком, в сжатой форме он умело рассказал, как советские полярники научились побеждать суровые ледовые моря, которые веками считались недоступными. В прошлом здесь только немногие добивались успехов и то ценой невероятных трудов и лишений, а чаще всего терпели неудачи, расплачивались жизнью за свое стремление познать труднодоступные районы Арктики.

Без преувеличения можно сказать, что сейчас ни одна страна не имеет таких успехов в познании Арктики, такого арктического флота и арктических кадров с богатейшим опытом, как Советский Союз.

Великий Северный морской путь, о котором мечтали лучшие люди прошлого, становится нормально действующей магистралью. Ежегодно десятки кораблей успешно совершают по нему плавания, доставляя огромное количество груза на далекий Север. Советские полярники систематически ведут обычную, будничную работу.

Популярно и содержательно рассказывает в своей книге капитан Белоусов о тщательной и продуманной подготовке

арктического судна для преодоления препятствий полярного плавания.

Приведенные случаи из плавания некоторых судов наглядно показывают, как иногда казалось бы небольшое упущение может привести к большим неприятностям, к тяжелому положению судна.

В книге подробно рассказано, как ледоколы проводят грузовые суда среди льдов, как необходимо продумывать тактику ледового плавания мощного современного ледокола, неумелым маневром которого легко причинить крупные повреждения и самому ледоколу и проводимому им транспортному судну.

Особенно ценно в книге — описание работы ледоколов в тяжелых льдах. Здесь судоводитель найдет немало практических советов.

В книге есть, однако, и недостатки. Например, ничего не сказано о работе во льдах транспортных судов. Если пополнить книгу этим материалом, она бы принесла пользу более широкому кругу судоводителей, а не только ледокольщикам, на которых главным образом она рассчитана.

Наш ледокольный флот имеет немало талантливых командиров ледоколов. Имена капитанов М. Я. Сорокина, Ю. К. Хлебникова и других хорошо известны советской общественности. Их опыт полезно было бы собрать и обобщить, как это сделал М. П. Белоусов в рецензируемой книге.

# НОВЫЕ КНИГИ ОБ АРКТИКЕ И КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ

(Июль — август — сентябрь 1940 г.)

**Папанин И. Д.** Жизнь на льдине. Дневник. Л.—М., Изд. Главсевморпути, 1940, 416 стр. и 22 вкладных листа иллюстраций, портретов и карт. Цена в переплете 20 р. Тир. 20 000 экз. Изд. 2-е, дополненное.

**Советская Арктика.** Сборник. М., Сельхозгиз, 1940, 72 стр. с иллюстрациями. Цена 1 р. 25 к. Тир. 3 000 экз. (Все-союзная сельскохозяйственная выставка).

Цель книги — дать общее представление о Советской Арктике в популярном изложении. В книге помещено 6 статей разных авторов. Они рассказывают о советских исследованиях Арктики, об освоении Северного морского пути, о природе, промышленности, сельском хозяйстве, о жизни народов Крайнего севера.

**Курсы комсостава Главсевморпути.** Учебный план и материалы. Л.—М., Изд. Главсевморпути, 1940, 32 стр. Тир. 1 000 экз.

Брошюра дает общую информацию о курсах.

**Материал к теме «Хозрасчет в организациях Главсевморпути».** Л.—М., Изд. Главсевморпути, 1940, 24 стр. Тир. 1 500 экз. (Курсы комсостава Главсевморпути.) Составлено С. В. Вербицким и К. А. Шибай.

**Визе В. Ю.** Северный морской путь. Л.—М., Изд. Главсевморпути, 1940, 96 стр., с иллюстрациями и картами. Цена в переплете 5 р. Тир. 10 000 экз.

Первые плаванья на отдельных участках Северного морского пути и первые попытки сквозного плаванья. Начало освоения. Походы «Сибирякова», «Челюскина» и «Литке». Начало эксплуатации сквозного Северного морского пути. Операции на отдельных участках. Ближайшие задачи. Хронологическая таблица главнейших этапов.

**Материал к теме «Северный морской путь в 3-й пятилетке».** Л.—М., Изд. Главсевморпути, 1940, 36 стр. Тир. 1 500 экз. (Курсы комсостава Главсевморпути.)

**Белоусов М. П.** О тактике ледового плаванья. М.—Л., Изд. Главсевморпути, 1940, 72 стр., с иллюстрациями. Цена в переплете 2 р. Тир. 10 000 экз.

Первая попытка обобщить опыт работы ледоколов в Арктике и проводки судов во льдах. Книга написана в основном по личным наблюдениям автора — капитана ледокола «И. Сталин».

**Краснов А.** Опыт работы с электронными приборами (гирокомпас и эхолот). Л.—М., Изд. Главсевморпути, 1940, 64 стр., с иллю-

страциями и чертежами. Цена 1 р. 80 к. Тир. 3 000 экз. (Политуправление Главсевморпути. Библиотечка «Стахановцы Арктики», книжка 25-я.)

В книжке говорится о принципах работы гирокомпаса и эхолота, об устройстве их, об установке приборов на корабле и порядке пользования ими.

**Березкин В. А.** Руководство по актинометрии. Для полярных гидрометеорологических станций Главного управления Севморпути. Выпуск III. Л.—М., Изд. Главсевморпути, 1940, 108 стр., с иллюстрациями и чертежами и 1 вкладной лист таблиц. Цена 3 р. Тир. 600 экз. (Арктический институт.)

Выпуск I «Руководства» (главы I—II) был издан в 1937 г., выпуск II (главы III—V) — в 1938 г. Настоящий, III выпуск является последней частью «Руководства» (глава VI). Здесь говорится об основных типах актинографов, их устройстве, установке актинографов на станции, текущем обслуживании их. В приложении даны таблицы, необходимые для обработки полученных наблюдений.

**Гаккель Я. Я. и Лактионов А. Ф.** Альбом ледовых образований. Под общей ред. проф. В. Ю. Визе. Изд. 2-е. Л.—М., Изд. Главсевморпути, 1940, 76 стр., с иллюстрациями. Цена в переплете 7 р. 50 к. Тир. 3 000 экз. (Арктический научно-исследовательский институт Главсевморпути.)

Книга является, по существу, 3-м изданием: 2-е издание ее было в 1931 г. Иллюстративной части книги (62 рис.) предшествуют краткое предисловие и классификация морских льдов с терминологией их.

**Катушенков И. И.** Кембрийский. Лено-Байкальский водораздел. М.—Л., Изд. Академии наук СССР, 1940, 144 стр., с иллюстрациями, 4 вкладных листа чертежей и карт. Цена 12 р. Тир. 1 000 экз. (Институт геологических наук. Очерки по геологии Сибири. Выпуск 8-й.)

Основные разделы книги: схема геоморфологии; обзор исследований; стратегия; литология; история бассейна; схема тектоники древнего палеозоя; полезные ископаемые; библиография.

**Толстиков Е. И.** Служба погоды на мысе Шмидта. Под ред. Б. Л. Дзердзеевского. М.—Л., Изд. Главсевморпути, 1940, 36 стр., с иллюстрациями и картами. Цена 1 р. 10 к. Тир. 3 000 экз. (Политуправление Главсевморпути. Библиотечка «Стахановцы Арктики». Книжка 18-я.)

В книжке рассказывается о работе автора на метеорологической станции мыса Шмидта в 1937—1939 гг.

**Шипилов Ф. Д.** Как строилась станция Перевальная. М.—Л., Изд. Главсевморпути, 1940, 40 стр., с иллюстрациями и планами. Цена 1 р. 15 к. Тир. 4 000 экз. (Политуправление Главсевморпути. Библиотечка «Стахановцы Арктики». Книжка 16-я.)

Автор описывает постройку метеорологической станции в глубине Чукотского полуострова в 1936—1937 гг., попутно характеризуя суровую природу края.

**Александрова В. Д.** Кормовая характеристика растений Крайнего севера. Л.—М., Изд. Главсевморпути, 1940, 96 стр. Цена 5 р. Тир. 600 экз. (Труды Научно-исследовательского института полярного земледелия, животноводства и промыслового хозяйства. Серия «Оленеводство». Выпуск 11-й.)

Содержание: общая характеристика кормовых растений Крайнего севера; кормовые растения для северного оленя (лишайниковые корма, грибы, зеленые корма) и других сельскохозяйственных животных; подвидовая кормовая характеристика растений Крайнего севера (дана характеристика 408 видов растений 46 семейств). Список использованной литературы (104 названия). Алфавитные указатели описанных растений (на латинском языке, на русском языке и на языках народов Севера).

**Белов С.** Овощеводство в бухте Провидения. М.—Л., Изд. Главсевморпути, 1940, 60 стр., с иллюстрациями и чертежами. Цена 1 р. 80 к. Тираж 10 000 экз. (Политуправление Главсевморпути. Библиотечка «Стахановцы Арктики». Книжка 17-я.)

После краткой информации о климате и почвах района автор рассказывает о своей работе по парниковым культурам и по овощеводству открытого грунта.

**Материал к темам «Экономическая география Крайнего севера».** Составили Д. Богорад, А. Марголин, К. Рабинович и А. Храпаль. Л.—М., Изд. Главсевморпути, 1940, 96 стр. Тираж 1 500 экз. (Курсы комсостава Главсевморпути.)

**Пушной промысел Ямальского национального округа.** Сборник статей под ред. Г. Г. Дюпельмара. Л.—М., Изд. Главсевморпути, 1940, 80 стр., с иллюстрациями, графиками и картами. Цена 4 р. Тир. 600 экз. (Труды Научно-исследовательского института полярного земледелия, животноводства и промыслового хозяйства. Серия «Промысловое хозяйство». Выпуск 13-й.)

В книге даны две статьи: А. Н. Дубровский — Пушные звери Ямальского национального округа (с библиографией в 104 названия) и В. Е. Гребенщиков — Способы промысла песца в Ямальском округе.

**Рыбохозяйственное значение Норильских озер (Мелкое и Лама).** Сборник статей под ред. Е. К. Суворова.

Л.—М., Изд. Главсевморпути, 1940, 100 стр., с графиками и картами. Цена 6 р. Тир. 500 экз. (Труды Научно-исследовательского института полярного земледелия, животноводства и промыслового хозяйства. Серия «Промысловое хозяйство». Выпуск 11-й.)

Книга посвящена вопросам рыбохозяйственного освоения одного из важнейших районов арктических новостроек — Норильского промышленного узла. В книге помещены две статьи: М. В. Логашев — Озеро Мелкое и его рыбохозяйственное использование (с библиографией в 48 названий) и Ф. И. Бельх — Озеро Лама и его рыбохозяйственное использование (с библиографией в 17 названий).

**Косой А. И.** Год в архипелаге Норденшльда. М.—Л., Изд. Главсевморпути, 1940, 38 стр. с чертежами и картами. Цена 1 р. 20 к. Тир. 3 000 экз. (Политуправление Главсевморпути. Библиотечка «Стахановцы Арктики». Книжка 38-я.)

Очерк о работе гидрографической экспедиции на судах «Норд» и «Торос» в 1938 г.

**Кошкин В. Н. и Носков А. И.** Ледовый патруль в Карском и Баренцовом морях. Л.—М., Изд. Главсевморпути, 1940, 40 стр., с иллюстрациями и схемами. Цена 1 р. 20 к. Тир. 3 000 экз. (Политуправление Главсевморпути. Библиотечка «Стахановцы Арктики». Книжка 22-я.)

Опыт ледового патруля в 1938—1939 гг. на судах «Мурманец» и «Нерпа».

**Общее мерзлотоведение.** Составили М. И. Сумгин, С. П. Качурин, Н. И. Толстихин и В. Ф. Тумель. Утверждено Всесоюзным комитетом высшей школы в качестве учебного пособия для университетов, геологических, геолого-разведочных и промышленно-строительных институтов. М.—Л., Изд. Академии наук СССР, 1940, 340 стр., с иллюстрациями и картами и 1 вкладной лист таблиц. Цена в переплете 10 р. Тир. 5 000 экз.

**Радзеевский В. А.** Зимние гидрографические работы в Арктике. Л.—М., Изд. Главсевморпути, 1940, 32 стр., с иллюстрациями и чертежами. Цена 90 к. Тир. 4 000 экз. (Политуправление Главсевморпути. Библиотечка «Стахановцы Арктики». Книжка 36-я.)

Краткое практическое руководство для зимовочных гидрографических экспедиций на судах. Освещены следующие вопросы: подбор людей в экспедицию; снабжение; лагерное снаряжение; продовольствие; инструмент; транспорт; календарный план работ; содержание работ (геодезические, топографические, гидрологические, магнитные, промерные); постройка снежных домиков.

**Пинегин Н. В.** Полярный исследователь Г. Я. Седов. Ростов-на-Дону, Ростиздат, 1940, 472 стр., с иллю-

страциями и портретами. Цена в переплете 8 р. 50 к. Тир. 10 000 экз.

**Подорольский Н. Седов.** Драма в 3 действиях, 9 картинах, с эпилогом. М.—Л., изд. «Искусство», 1940, 112 стр. Цена 2 р. 50 к. Тир. 2 000 экз.

Пьеса для театров юных зрителей о героической смерти Г. Я. Седова.

**Поликашин А. На Чукотке.** Записки полярника. Л.—М., Изд. Главсевморпути, 1940, 140 стр. Цена в переплете 4 р. 50 к. Тир. 10 000 экз.

Художественные очерки о пребывании автора на Чукотском полуострове в 1935—1936 гг.

Об изобретательстве и рационализации в организациях и предприятиях Главсевморпути. М.—Л., Изд. Главсевморпути, 1940, 16 стр. Тир. 1 200 экз. (Бюро изобретений Главсевморпути.)

Сборник тем по рационализации и изобретательству в системе Главсевморпути. (Составили И. Н. Толстоусов, А. М. Заю и К. П. Евтюхов.) М.—Л., Изд. Главсевморпути, 1940, 76 стр., с чертежами. Тир. 2 000 экз. (Бюро изобретений Главсевморпути.)

Сборник содержит в себе 230 тем для рационализаторов и изобретателей, распределенных по отделам: 1) Речной и морской транспорт (91 тема), 2) Полярная авиация (41 тема), 3) Гидрометеорология (27 тем), 4) Горное дело (8 тем), 5) Наземный транспорт (28 тем), 6) Радио (15 тем), 7) Гидрография (10 тем) и 8) Строительное дело (10 тем).

В приложении помещены: 1) Указания о порядке оформления изобретений и о вознаграждении за принятые предложения и 2) Краткий перечень литературы, рекомендуемой в помощь изобретателям и рационализаторам (38 названий).

**Инфекционные и инвазионные заболевания северного оленя.** Сборник статей. Л.—М., Изд. Главсевморпути, 1940, 148 стр. и 8 вкладных листов иллюстраций. Цена 8 р. Тир. 650 экз. (Труды Научно-исследовательского института полярного земледелия, животноводства и промыслового хозяйства. Серия «Оленеводство», Выпуск 9-й.)

Содержание: 1) Проф. А. Н. Чеботарев — К вопросу этиологии так называемой «копытной болезни» северных оленей. 2) Проф. А. Д. Балзаментов — Патолого-анатомические изменения при так называемой «копытной болезни» северных оленей. 3) Г. Е. Смирнов — «Головная болезнь» северных оленей. 4) Б. А. Тахистов — Изучение эпизоотологии диктиокаулеза северного оленя на Кольском полуострове и на Ямале. 5) Проф. В. Л. Якимов — О кокцидиях северного оленя.

**Вдовин И. С. Перевод Чукотского букваря для взрослых.** (В помощь учителю чукотской школы для взрослых.) Л., Учпедгиз, Ленингр. отд., 1940, 48 стр. Цена 35 к. Тир. 1 500 экз.

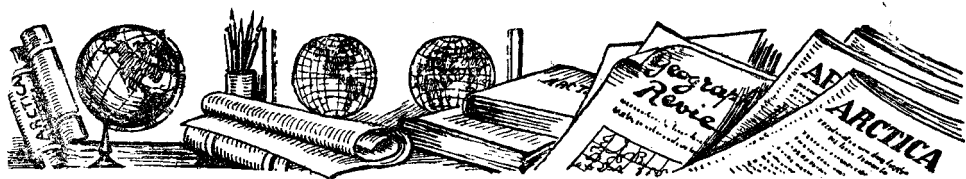
**Стебницкий С. Н. Перевод корякского букваря для школ взрослых.** (В помощь учителю корякской школы для взрослых.) Л., Учпедгиз, Ленингр. отд., 1940, 52 стр. Цена 45 к. Тир. 375 экз.

**Чернецова И. Я. Перевод мансийского букваря для школ взрослых.** (В помощь учителю мансийской школы для взрослых.) Л., Учпедгиз, Ленингр. отд., 1940, 72 стр. Цена 55 к. Тир. 350 экз.

**Песни Арктики.** Сборник песен и стихотворений. Л.—М., Изд. Главсевморпути, 1940, 80 стр., с нотами. Цена 2 р. Тир. 10 000 экз.

В книге помещены 42 стихотворения и песни современных советских поэтов, посвященные Арктике и ее людям.





## По страницам иностранной печати

### У БЕРЕГОВ ГРЕНЛАНДИИ

В американском журнале «Нейшенел джеографик мэгэзин» (июль 1940 г.) напечатан очерк о Гренландии Роберта Барлетта, сотрудника знаменитого Роберта Пири и участника его гренландских экспедиций. Даем этот очерк в сокращенном виде



**П**ервое свое путешествие в Гренландию я совершил в 1898 г. с Робертом Пири на судне «Уиндуорд». В то время «остров одиночества», как его тогда называли, рассматривался почти исключительно как трамплин для прыжка к Северному полюсу.

За истекшие с тех пор сорок с лишним лет я совершил свыше 30 путешествий в Гренландию. В последние 15 лет отправлялся туда на своей шхуне «Эффи Моррисей».

Гренландия — обширнейший из островов земного шара, притом один из наименее населенных. Внутренняя часть острова представляет собой огромное скопление льда, который образовывался здесь на протяжении многих веков. Почти четыре пятых всей территории острова, равной 827 300 кв. миль, лежат безмолвно, скованные ледяным покровом, заполнившим до краев мертвые долины.

Это гигантское ледяное плато как бы опоясано лентой свободной ото льда земли, тянущейся вдоль побережья, шириной от 4 до 20 миль. В отдельных местах ширина этой полосы значительно больше. Так, на западном берегу она достигает 112 миль и более 180 — на восточном.

По величественному плато внутренней Гренландии много раз пробирался адмирал Пири, совершая свой санный путь на высоте 6 000 футов над уровнем моря.

За 40 лет арктический снег остался без изменения; не изменились и скованные льдом горы Гренландии. Но этого нельзя сказать о людях, населяющих Гренландию, об эскимосах. Пири рассказывал, что во время его первых путешествий по Гренландии эскимосы еще не имели представления о стальном ноже или стальной иглке, — они пользовались костяными иг-

лами. Эскимос, обладавший копьем или гарпуном из сплошного куска дерева, считался богачом. Но уже в свои последние посещения Гренландии Пири видел, как в обиход гренландских эскимосов вошли стальные и другие металлические предметы. Теперь на месте старых эскимосских «иглу» Пири увидел бы деревянные дома, услышал бы там звуки граммофона и радио. Увы, вместе с этими новшествами проникли к эскимосам и болезни, которые ранее были им чужды, в частности туберкулез.

Вероятно, никто еще достаточно не изучил экономических ресурсов и возможностей Гренландии. Но уже 900 лет тому назад, когда исландец Эрик Рыжий открыл Гренландию, начались торговые связи между Европой и крупнейшим, покрытым льдами островом. Пири рассказывал мне, что в эпоху крестовых походов гренландские христиане — исландские колонисты — посылали крестоносцам в дар моржовую кость и клыки нарвала (единорога).

Соленая рыба, тюлений и тресковый жир, тюленья кожа, гагачий пух, кость (клыки моржа и нарвала), меха голубых и белых песцов — таковы были предметы, вывозившиеся из Гренландии в Данию сотни лет тому назад. Позднее в юго-восточной части Гренландии был обнаружен криолит и начала его промышленная добыча. Криолит принадлежит к числу наиболее редких минералов. Он имеет вид плотно укатанного снега. Здесь же вскоре возник город Ивигтут.

Помимо криолита, в недрах Гренландии имеется уголь (добыча угля ведется главным образом на острове Диско, у западных берегов Гренландии). Залежи угля открыты также на восточном побережье. Крупные залежи графита обнаружены у Упернавика. Кое-где найдены следы меди.

В раннюю эпоху истории Гренландии предприимчивые и отважные норманны, повидимому, довольно интенсивно колонизировали остров.

Древние норманны, владевшие Гренландией ранее датчан, оставили немало материальных следов своего пребывания на острове в виде развалин церквей, жилых домов, конюшен и т. п. Датское правительство ревностно охраняло эти памятники далекой старины, и по сей день их можно видеть в разных пунктах прибрежной полосы острова.

Мое последнее путешествие на шхуне «Моррисей» состоялось летом 1939 г. В конце июня мы отплыли из Нью-Йорка, с тем чтобы зайти в Нантукет, штат Массачусетс, затем в Бригус на Ньюфаундленде, а оттуда в фиорд императора Франца-Иосифа на восточном берегу Гренландии.

Наш экипаж состоял из 16 юношей — учащихся колледжей, радиооператора и врача. Некоторые из членов экипажа уже в четвертый или пятый раз совершали это путешествие на Гренландию. При первой же возможности они сходили на берег, где собирали экземпляры местной флоры и фауны. В состав экипажа входили также несколько рыболовов и зверобоев — все жители моего родного селения Бригус на Ньюфаундленде.

Запасы горючего — около 8 000 галлонов, две 24-футовых китобойных лодки, две шлюпки и прочее снаряжение заняли почти всю палубу. Мы взяли с собой 1 200 фунтов мяса, несколько сот фунтов рыбы, много ящиков апельсинов, яблок и трейп-фрутов.

От Бригуса на Ньюфаундленде до мыса Фарвель (южная оконечность Гренландии) мы шли против ветра.

Когда мы 17 июля находились на 63°42' с. ш. и 33°42' з. д., в Датском проливе нам пришлось наблюдать необычайное явление природы. Воздух был чист, море спокойно. В 4 часа пополудни, когда солнце стояло на юго-западе, перед нашим взором возник поразительный мираж: мы со всей отчетливостью увидали перед собой гору Снэфельс Йокуль (4 715 футов высотой).

Вокруг было достаточно ориентиров, знакомых мне так же хорошо, как и капитану моей шхуны. И я спросил его, сколько, по его мнению, миль отделяет наше судно от горы. Он определил это расстояние в 25—30 морских миль. В действительности же до этой горы, т. е. до Исландии, было не менее 300 миль...

Мои юные пассажиры увлекались в пути весьма интересным занятием — бросали за борт бутылки с запечатанными в них записками. Это делалось по поручению Гидрографического бюро морского министерства в Вашингтоне для изучения морских течений. Некоторые из брошенных нами ранее бутылок были прибиты к берегам Африки. Мы регистрировали температуру воды, воздуха и режим льда.

23 июля, т. е. на семнадцатый день по-

сле нашего выхода из Бригуса, мы бросили якорь в одном из фиордов полуострова Мэнби. Здесь мы пополнили наши коллекции птиц и цветов и обнаружили горячий источник.

Когда мы подошли к заливу Скорзби, он был свободен ото льда. Мы шли вдоль берега Земли Ливерпуля. Перед нами расстилался вид на красный снег, о котором у нас однажды запрашивал венгерский исследователь доктор Коль из университета с Сегеде. Красный цвет снега объясняется наличием в этом месте растительного планктона красного цвета. Мне пришлось видеть на севере также зеленый снег.

Тысячи маленьких кайр, усеявших берег Земли Ливерпуля, наслаждались теплом и светом сверкающего солнца. Яркими красками переливалась поверхность скал, спускавшихся к морю. Добываемый в этих скалах мрамор используется в Дании как строительный материал.

В фиорд Франца-Иосифа мы пройти не смогли, так как он оказался сплошь забитым льдом. Мы прошли несколько восточнее и вскоре встретили битый лед. Одолев его, подошли в Лох-Файн, близ Эскимонес. Здесь поймали несколько молодых мускусных быков, в том числе четыре экземпляра специально для зоосада в Бронксе (Нью-Йорк).

Мы миновали Эскимонес на крайней южной точке острова Клейверринг, где несколько лет назад находилась база научной экспедиции доктора Лауге Коха, снабженная самолетами. В этом чудесном по своей природе уголке, всего в 1 100 милях от Северного полюса, растет высокая трава, цветут цветы, пасутся мускусные быки. Мы видели здесь также казарок и розовоногих гусей и множество певчих птиц. Склоны гор переливались разными цветами — зеленым, черным, темносерым, коричневым и красновато-коричневым. Свежий снег шапкой покрывал вершины гор.

Все чаще спускался туман, но вода была свободна от льда, и мы шли вдоль берега. Температура воды колебалась от 38 до 40° по Фаренгейту. Вскоре мы повернули обратно.

Во время нашего вторичного посещения залива Скорзби здесь стояла ясная погода. Мы шли вплотную у берега, и перед нами расстилалась величественная панорама гигантских скал высотой в 3—5 тыс. футов, поднимающихся относительно из воды, ледников, глубоких ущелий, водопадов.

Множество птиц наполняло воздух гономом. Вокруг нас вздымались высокие айсберги всевозможных форм и размеров. Мы пробирались на своей шхуне в лабиринте белых и голубых храмов, монументов, небоскребов.

Рано утром следующего дня мы отплыли из фиорда и в 11 часов прибыли в Ангматсалик. Но времени в нашем распоряжении было мало, мы сократили наше пребывание в Ангматсалике до минимума. До мыса Фарвель погода нам благоприят-

ствовала. Видимость была хорошая, тяжелого льда мы не встречали.

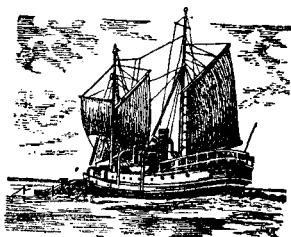
Берег Земли Фридриха VII представляет собой большую ледяную гряду. Спускаясь из глубины острова, гигантский массив льда, дойдя до океана, дробится на сотни и тысячи вершин и в виде айсбергов спускается в море. Минувшим летом я видел айсберги в 50 милях от южной оконечности мыса Фарвель. Некоторые из этих ледяных обломков проплывают мимо мыса и попадают в северный рукав Гольфстрима, затем идут параллельно берегу, встречаясь в пути с айсбергами, плывущими от больших фиордов Южной Гренландии. Отда-

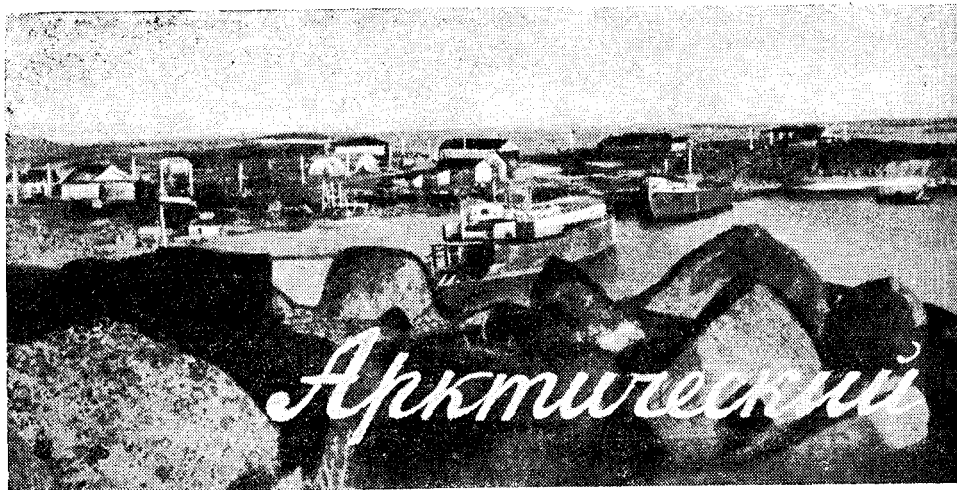
ляясь от берега, они пересекают поток пролив Дэйвиса и плывут в сторону Баффиновой земли. Многие из них доходят даже до банок Ньюфаундленда.

В семь дней мы пересекли северную Атлантику и бросили якорь в Бригусе.

\* \* \*

Автор очерка Роберт Бартлетт приводит в заключение большую выдержку из статьи, написанной Робертом Пири в 1916 г., в которой доказывается исключительное стратегическое и экономическое значение Гренландии для США.





В 1875 г. шведский полярный исследователь А. Е. Норденшельд организовал на зверобойной шхуне «Pröven» («Попытка») экспедицию в Карское море для «разрешения вопроса о возможности правильного морского сообщения между северной Скандинавией и устьями Оби и Енисея».

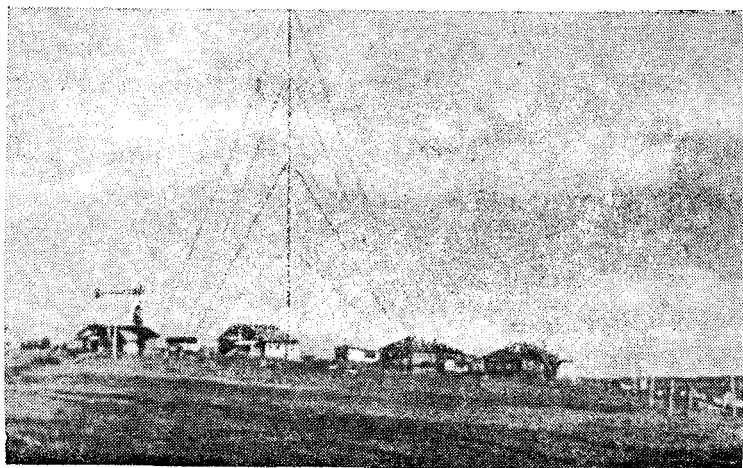
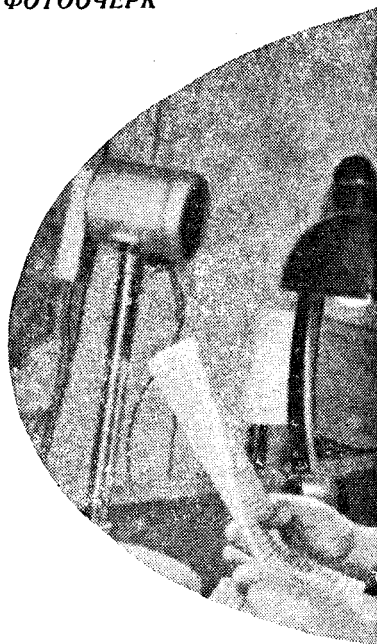
15 августа 1875 г. шхуна стала на якорь у небольшого острова в Карском море. Бухту, в которой судно нашло себе приют, Норденшельд назвал «Гаванью Диксона» — в честь шведского купца О. Диксона, финансировавшего экспедицию. Впоследствии именем Диксона стал называться и весь остров.

В своем дневнике Норденшельд писал:

«Я надеюсь, что гавань эта, ныне пустая, в короткое время превратится в сборное место для множества кораблей, которые будут способствовать сношениям не только между Европой и Обским и Енисейским речными бассейнами, но и между Европой и Северным Китаем».

Предвидение Норденшельда осуществляется лишь при советской власти, настойчиво и энергично превращающей Великий Северный морской путь в нор-

#### ФОТООЧЕРК



мально дей-  
страль.

Полярная  
празднует  
своего  
1915 г.).

До 1932  
8 человек.  
мя на Дик-  
сонский до-  
мик высо-  
ком ка-

Не узнать  
Волей бо-  
арктически  
соне радио-  
в Арктике,  
нейшей на  
ского пути,  
вид поляр-





АЛ. ЛЕСС

\*\*\*

— Радиоцентр — наша гордость! — так отзываются диксоновцы о своем радиоцентре, связывающем полярные станции, ледоколы, пароходы и самолеты с Большой землей.

Радиоцентр ведет среди полярников большую культурную и политико-массовую работу, ежедневно передавая «Арктические известия», лекции и доклады, концерты и телефильмы, транслируя из Москвы наиболее важные радиопередачи. (См. фото в овале: Диктор И. П. Телятников передает из студии диксоновского радиоцентра очередной номер «Арктических известий»).

\*\*\*

Каждое лето остров посещают десятки морских пароходов, идущих с грузами в различные пункты Арктики.

В эти дни гавань Диксона выглядит такой, какой 65 лет назад мечтал ее видеть отважный Норденшельд. На рейде острова и в бухте царит оживление. Тут и советские ледоколы, известные всему миру своими полярными походами, и гру-



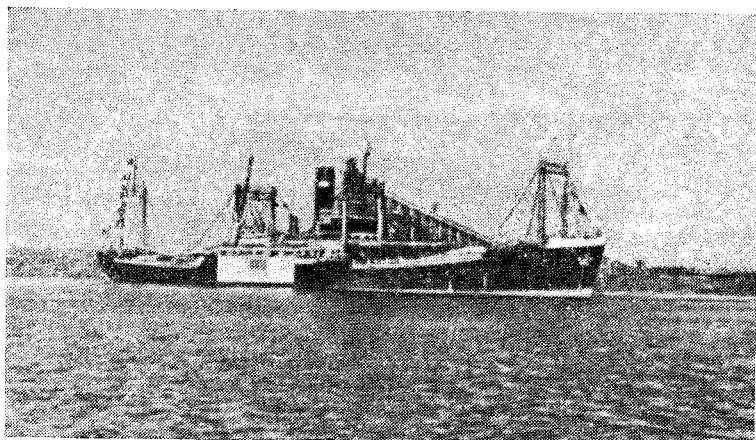
о действующую транспортную магистраль.

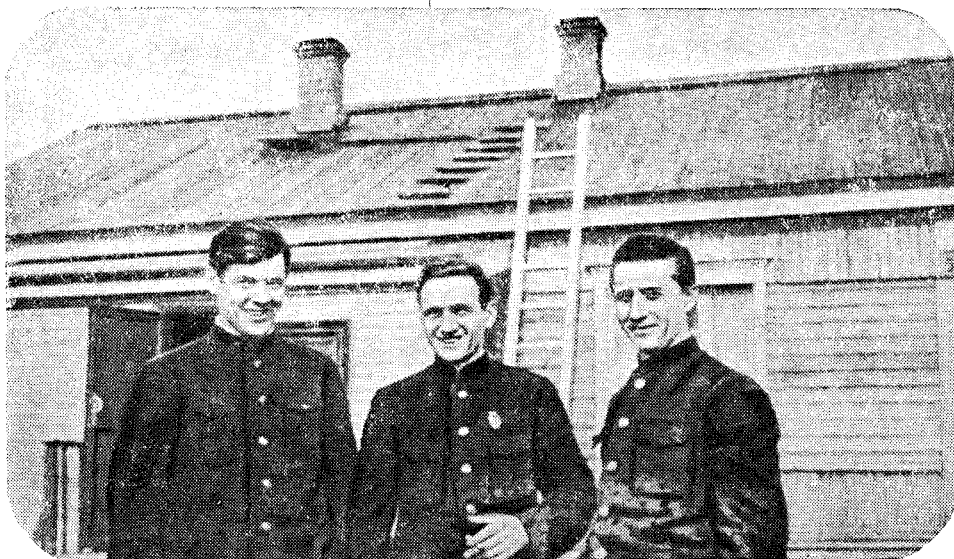
Полная история острова Диксон будет отмечена в этом году 25-летний юбилей со дня его основания (построена в 1932 г.).

В 1932 году на острове зимовало не больше десятка человек. Люди, бывавшие в то время на Диксоне, помнят единственный домик, одиноко стоявший на каменистом берегу острова.

Сейчас на острове Диксон!

Сейчас остров стал крупным центром. Созданный на Диксоне радиоцентр является самым мощным в Арктике. Полярная станция — крупнейшая на побережье Северного морского пути. (На фото внизу слева: Общий вид на остров Диксон.)





зовые суда, идущие по Великому Северному морскому пути — с запада на восток и обратно.

В порту Диксон на острове Конус имеется механизированный угольный причал. Суда бункеруются значительно быстрее, чем при ручной погрузке. (См. фото стр. 89 внизу: Пароход «Диксон» бункеруется углем у механизированного угольного причала на острове Конус.)

\*\*\*

Сейчас большие морские суда разгружаются на рейде Диксона. В навигацию

же 1942 г. вступит в эксплуатацию строящийся сейчас морской порт с глубоководными причалами.

Все погрузочно-разгрузочные работы в порту будут механизированы.

В бухте острова создается специальная база для отстоя мелких судов во время штормов, а также механизированная площадка для перегрузки угля с барж и лихтеров на морские суда.

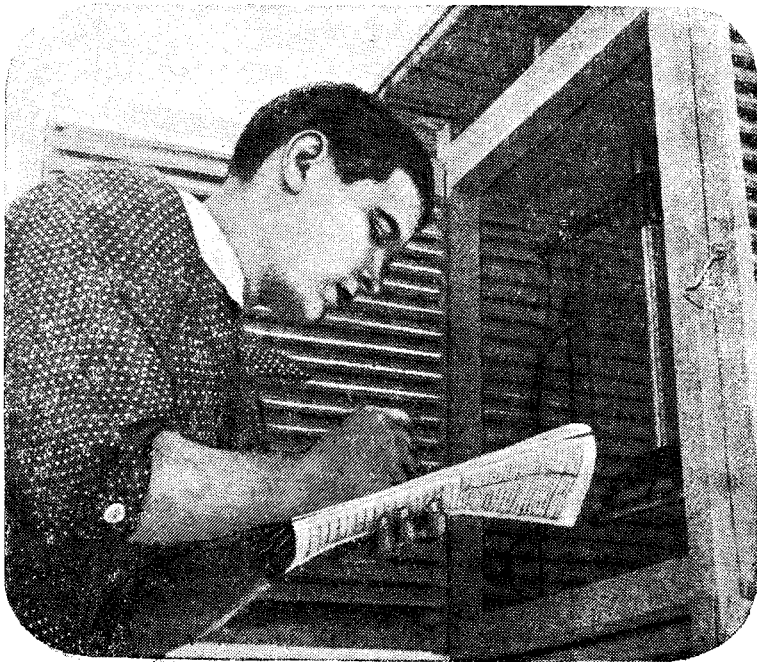
В порту будет свой жилой поселок. Сейчас построено уже два дома, кроме того — столовая, овощехранилище, склады, больница, баня и прачечная. (См. фото

стр. 92 внизу: Морской порт на острове Диксон.)

\*\*\*

В прошлом году здесь открыто отделение Госбанка. Оно финансирует и контролирует строящийся на острове морской порт, стоимость строительства которого определяется суммой свыше 30 млн. руб.

При отделении Госбанка — сберегательная касса. Вклады достигли в этом году 1 млн. руб. (См. фото стр. 91 сверху: Управляющий отделением Госбанка М. И. Костяков (справа) выдает 3 000 руб. с текущего счета рабочнику строи-





тельства представителю рабочкома М. П. Новицкому.)

\*\*\*

Люди радицентра показывают прекрасные образцы подлинно социалистического отношения к труду.

Широко известно полярникам имя Василия Петровича Матюшкина—опытного полярного радиста. 16 лет он прозимова в Арктике, из них 8 лет — на острове Диксон. (См. фото стр. 90 сверху: Лучшие люди радицентра. Слева направо: радист-стахановец А. Веремей, начальник радицентра дважды орденоносец В. Матюшин и радист - стахановец А. Гнедо.)

\*\*\*

Газета «Полярная звезда» помогает диксоновцам выполнять задания партии и правительства, превращать Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль.

Газета широко освещает строительство морского порта, социалистическое соревнование бригад строителей и грузчиков. На конкретных примерах газета показывает стахановцев и жестоко бичует лодырей и лентяев. В газете большое место отводит-

ся внутренней и внешней информации, а также помещаются важнейшие статьи из «Правды» и «Известий». (См. фото стр. 91 внизу: Ответственный редактор газеты Т. М. Кожемякин (слева), награжденный медалью «За трудовое отличие», дает указание метранпажу Г. Н. Филиппову относительно верстки газеты «Полярная звезда».)

\*\*\*

Отлично оборудованная геофизическая обсерватория на Диксоне располагает новейшими научными приборами. Научные работники обсерватории регулярно прово-





мидоров и др. (См. фото стр. 92 сверху: Е. И. Николаев проверяет в теплице урожай помидоров.)

\* \* \*

На полярной станции успешно развивается животноводство: стадо свиной достигло уже 40 голов, кроме того есть холмогорская корова. За ними заботливо ухаживает скотник В. Першин, десятый год зимующий в Арктике. (См. фото стр. 92 в середине: В. Першин с молочной холмогорской коровой).

дят гидрологические, аэрологические, метеорологические, геомагнитные и актинометрические наблюдения.

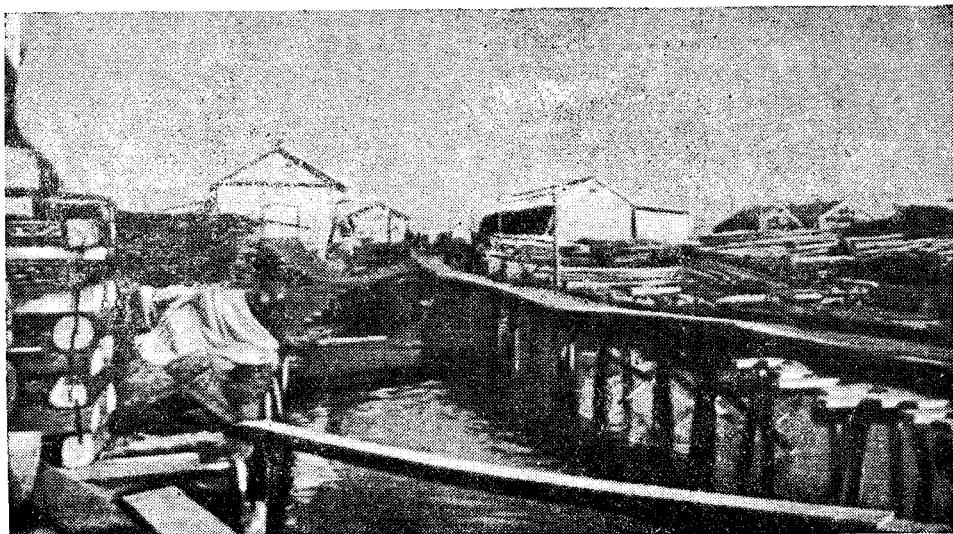
При обсерватории работают бюро погоды и группа ледовых прогнозов. (См. фото стр. 90 внизу: Метеоролог Е. В. Кирсева записывает показания приборов у психрометрической будки.)

\* \* \*

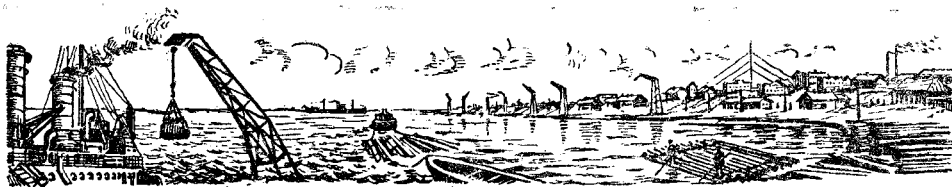
Пять лет работает здесь тепличный мастер Ефрем Иванович Николаев.

В 1935 г. он построил на Диксоне первую теплицу в Арктике и начал выращивать в ней овощи, столь необходимые для полярников.

Работу тепличного мастера лучше всего характеризует следующая цифра: за июнь и июль 1940 г. диксоновцы получили из теплицы 4 036 превосходных огурцов, много по-







## **Новости Главсевморпути**

### **ЛЕКЦИИ В ПОМОЩЬ ИЗУЧАЮЩИМ ИСТОРИЮ ВКП(б)**

В коллективе порта Провидения в помощь изучающим историю ВКП(б) прочитан ряд лекций, в том числе о диалектическом и историческом материализме и другие. Проводятся индивидуальные консультации.

В Провиденстрое для товарищей, начинающих изучать историю ВКП(б), организован кружок низового звена. Пропагандистом утвержден заведующий парткабинетом т. Вдовиченко.

Архангельский политотдел для самостоятельно изучающих историю партии провел за 8 месяцев 1940 г. 39 лекций по «Краткому курсу истории ВКП(б)» и отдельным произведениям Ленина и Сталина.

### **НА САНГАРСКИХ РУДНИКАХ**

На строительстве Сангарского рудника в этом году было впервые организовано производство кирпича. В 1940 г. по плану должно быть изготовлено 50 тыс. штук кирпича, фактически же изготовлено вдвое больше. Качество этого кирпича хорошее.

На руднике начала работать ремонтная мастерская, которая чинит часы, швейные машины, патефоны, велосипеды и пр. Кроме того, на руднике открыта фотография.

### **311 ЗНАЧКИСТОВ «ВОРОШИЛОВСКИЙ СТРЕЛОК»**

Совет Осоавиахима строительства Мурманского судоремонтного завода должен был по плану подготовить в этом году 275 значкистов «Ворошиловский стрелок» первой ступени. Но благодаря хорошо поставленной работе подготовлено 311 значкистов. Кроме того, 39 человек получили значки «Ворошиловский стрелок» второй ступени, 16 молодых строителей сдали нормы на значок «Моряк», подготовлена группа инструкторов ПВХО.

### **ПОЧТА В АМДЕРМЕ**

Поселок Амдерма, расположенный на берегу Карского моря, преобразован недавно в районный центр. Там в ближайшее время открывается отделение связи и организуется регулярная доставка почты из Нарьян-Мара на оленях. В тундре создаются новые почтовые пункты.

### **НОВАЯ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЯ**

В становище Лагерное на Новой Земле построена электростанция. Сейчас она пущена в эксплуатацию и дает электрический свет в жилые дома, больницу, пекарню, магазин и склады.

### **СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО В АРКТИКЕ**

К началу 1940 г. в Главсевморпути были два овощно-животноводческих совхоза — Игарский и Сангарский и три теплично-парниковых хозяйства — на острове Диксон, в бухте Тикси и бухте Провидения.

Теплично-парниковое хозяйство бухты Провидения дало в этом году около 7 500 кг разных овощей. Свежими овощами снабжается не только население порта Провидения, но и ближайших полярных станций. Тиксинское теплично-парниковое хозяйство за это же время дало 2 278 кг разных овощей.

В 1941 г. тепличные хозяйства Тикси и Провидения будут расширены.

Новая теплица на Диксоне даст не менее 4 т овощей в год.

### **ПОЧИН ПОЛЯРНИКОВ ОСТРОВА УЕДИНЕНИЯ**

Следуя примеру Глуховского комбината, коллектив острова Уединения включился в социалистическое соревнование на создание свиноводческой и птицеводческой ферм.

Сейчас на полярной станции имеются свиноматки и 8 штук молодняка. Через несколько месяцев поголовье свиноводческой фермы удвоится. На остров завезено также 10 кур.

### **НОВАЯ КОНСТРУКЦИЯ РЕДУКТОРА**

По предложению радиослужбы Управления полярных станций Главсевморпути, разработана новая конструкция нижнего редуктора к ветродвигателям «Д-12», которая позволит значительно повысить выработку электроэнергии при малых ветрах в арктических условиях. Редукторы будут изготовлены в 1941 г. для 8 полярных станций. Они дадут возможность еще более упростить эксплуатацию ветроустановок «Д-12». Кроме того, новый редуктор улучшает технику безопасности.

## ГАЗОГЕНЕРАТОР НА ПОЛЯРНОЙ СТАНЦИИ ОСТРОВА РУССКИЙ

Впервые в этом году на полярную станцию острова Русский завезен газогенератор типа «ГРУ-3». Газогенератор работает совместно с двигателем «Л-3-2». Это дает большую экономию средств и освобождает полярную станцию от завоза бензина. Газогенератор работает на древесном угле. Эта установка является сейчас опытной.

Обслуживает газогенератор механик т. Архипов.

## ШКОЛА НА БЕРЕГУ ЕНИСЕЯ

Более 160 детей полярников Усть-Порта, ближайших становищ и факторий учатся сейчас в школе.

Школьники хорошо провели летние каникулы. 40 ребят побывали в районном пионерском лагере, расположенном в живописном месте на берегу Енисея. Многие ребята побывали в доме отдыха на реке Кане, окруженном густым сосновым бором.

23 школьника сдали нормы на оборонно-физкультурные значки.

В этом году 3 отличника учебы участвовали в экскурсии в Москву. Дети тундры 8 дней пробывали в столице. Некоторые из них, например Лида Байкалова, о железной дороге знали только по книгам.

## СТАЦИОНАРНЫЙ ТРАНСПОРТЕР

Впервые в этом году на угольной пристани в порту Диксон был сооружен стационарный транспортер длиной 65 м. Эта установка позволила значительно ускорить бункеровку кораблей.

## НА ОСТРОВЕ ДОМАШНЕМ

Используя пребывание на острове сезонных рабочих, маленький коллектив полярной станции острова Домашний, не считаясь с временем, работал по 18—20 часов в сутки, готовя станцию к полярной ночи. Сейчас ремонт закончен, наведен полный порядок, в комнатах чисто и уютно.

Всю работу станции вместо четырех человек, утвержденных по штату, будут выполнять трое. Тов. Бабич взял на себя одновременно три обязанности: старшего по станции, радиотехника и механика. На т. Горяченко легла вся научная работа. Тов. Еремин работает в качестве повара-служителя.

## СБОР МЕТАЛЛИЧЕСКОГО ЛОМА

Полярники Усть-Порта, по почину комсомольцев бухты Тихой, провели сбор металлического лома для отправки его на материк. Коллектив рации собрал 4 т различного металлического лома и выявил большое количество ценных материалов, использовать которые на месте невозможно.

В сентябре коллектив рыбного завода организовал массовый сбор металлического лома на площадке бывшего консервного завода и кузницы, а также вокруг жилых домов. В течение двух часов было собрано 30 т лома.

## ПРЯМАЯ РАДИОСВЯЗЬ МЫС ЧЕЛЮСКИНА—МОСКВА

На мысе Челюскина установлена прямая радиосвязь между мысом Челюскина и Москвой. Бригадой в составе радиотехников Зайцева, Куликова и Славутинского под руководством инженера Проценко сейчас введен в эксплуатацию мощный радиопередатчик.

Он опробован и выдержал все испытания. С Челюскина прямо в Москву передана вся имеющаяся корреспонденция (ранее она передавалась через Диксон).

## НАХОДКА У БЕРЕГОВ ИСЛАНДИИ

В Арктический институт доставлена интересная записка. Она была вынута из буй, выброшенного в августе 1938 г. с ледокольного парохода «Садко». Буй был выброшен в тот самый день, когда «Ермак» подошел в Полярном бассейне к дрейфующим судам «Седову», «Садко» и «Малыгину».

Это было у 8305' с. ш. и 138°2' к востоку от Гринвича. Отсюда «Седов» продолжал свой дрейф уже один.

Очевидно, буй, выброшенный в этом месте, находился все время в непосредственной близости от «Седова». В мае нынешнего года он был найден в северо-западной части Исландии местным жителем Гисласоном.

## СПАСАТЕЛЬНЫЙ КРУГ С «ЧЕЛЮСКИНА»

В Арктическом институте получена радиограмма с острова Врангеля, в которой сообщается, что там в Песцовой бухте найден выброшенный водой на берег спасательный круг ледокольного парохода «Челюскин», затонувшего в 1934 г. в Чукотском море.

## КЛАД НА ОСТРОВЕ ФАДДЕЯ

В Главсевморпути получено сообщение об интереснейшей находке, сделанной гидрографического судна «Норд». На острове Фаддея у северо-восточного побережья Таймырского полуострова отряд обнаружил древний клад. Найдено 1350 мелких серебряных русских монет с обозначением имен—Василий, Дмитрий, Иоанн, медная хозяйственная утварь, предметы религиозного культа, остатки украшений—бусы, серьги. Эта находка представляет большой научный интерес.

## ТРИ РЕЙСА ПАРОХОДА «ГЕРЦЕН»

В навигацию текущего года пароход «Герцен» совершил три арктических рейса. В последний рейс пароход посетил все населенные пункты Югорского Шара, острова Байгач и Новой Земли. Туда было доставлено 600 т свежих овощей.

## НОВАЯ ЛЕТАЮЩАЯ ЛОДКА-АМФИБИЯ

Недавно закончились испытания новой пассажирской летающей лодки-амфибии «СССР Э-59» конструкции инженера В. Б. Шаврова.

Летающая лодка представляет собой моноплан. Его свободно несущее крыло укреплено на каркасе лодки, внутри которой оборудована четырехместная пассажирская кабина.

«СССР Э-59» снабжена мотором воздушного охлаждения «МГ-31», имеет перекидывающийся штурвал, что позволяет управлять машиной попеременно двумя пилотам. В летающей лодке имеются различные аэронавигационные приборы и радиоаппаратура. На крыльях самолета установлено ночное световое оборудование, устроены специальные щитки для уменьшения посадочной скорости.

Летающая лодка-амфибия предназначена для ледовой разведки в Арктике и работы на рыболовных и зверобойных промыслах.

## БОГАТСТВА АРКТИКИ

В конце сентября возвратилась из Арктики Западно-таймырская экспедиция Главсевморпути. Два года работали члены экспедиции в устье Енисея и у острова Диксон, разведывая угольные месторождения. Они открыли богатейшие залежи.

Кроме того, Усть-Енисейская экспедиция обнаружила признаки жидкой нефти и нефтяных газов. Сейчас ведется глубокое бурение, до 2 тыс. м.

Нордвикская экспедиция ведет разведки нефти в районе бухты Кожевникова. В одной из скважин обнаружено 14 нефтеносных горизонтов, которые сейчас опробуются.

В этом году также возвратится после двухлетней работы экспедиция из бухты Угольной. Здесь разведаны залежи угля.

## ГЕОЛОГИ НА РАЗВЕДКЕ

В бухте Угольной успешно ведет полевые геологические работы отряд Беляевского. На основе социалистического соревнования бригады этого отряда добились высоких показателей. Бригада Трифонова дает 142% выполнения нормы, бригада Сухинского—143%, бригада Хусар—150%. Хорошие образцы полевой работы показывают технические работники тт. Глушинский и Михайленко.

## 550 ЧЕЛОВЕК НАГРАЖДЕНО ЗНАЧКОМ

### «ПОЧЕТНОМУ ПОЛЯРНИКУ»

Прошло два года с тех пор, как Совет Народных Комиссаров Союза ССР для стимулирования социалистического соревнования и стахановского движения на судах, авиалиниях, полярных станциях и предприятиях Главсевморпути разрешил ввести для наиболее отличившихся работников значок «Почетному полярнику» и похвальные грамоты.

За это время начальник Главсевморпути награждал 550 работников значком «Почетному полярнику» и 741 — похвальными грамотами.

В частности, значком «Почетному полярнику» награждено более 160 работников морского и речного флотов и 92 работника полярной авиации.

## 30 НОВЫХ КНИЖЕК БИБЛИОТЕЧКИ «СТАХАНОВЦЫ АРКТИКИ»

С прошлого года Издательство Главсевморпути выпускает специальную библиотечку «Стахановцы Арктики». В небольших брошюрах этой серии передовые полярники различных профессий делятся опытом стахановской работы в Арктике.

В 1939 г. было выпущено 14 брошюр. В этом году уже вышли и выходят в свет в ближайшее время свыше 30 новых стахановских книжек. В качестве авторов выступают работники полярных станций, гидрографы, моряки, летчики, стахановцы предприятий Главсевморпути.

## ПТИЧИЙ МЕХ

Ежегодно промышленники Новой Земли убивают на птичьих базарах десятки тысяч кайр. Шкурки кайр могут быть использованы для воротников и обшлагов пальто, для женских и детских головных уборов и т. п. В довоенные годы «птичий мех» был предметом экспорта и вывозился из России главным образом в Германию.

Этим летом промысловые артели в Кармакулах и Лагерном впервые на Новой Земле освоили выработку «птичьего меха». Многие домохозяйки, не оставляя обычной работы дома, успевали обрабатывать за день по 30—40 шкурки.

В становище Лагерное первой за это новое дело взялась жена промышленника Серафима Ивановича Шаньгина. За полтора месяца она обработала больше 1 тыс. птичьих шкурки и заработала свыше 2 тыс. руб. Домохозяйка в Кармакулах А. З. Пепелова получила за выработку «птичьего меха» больше 1 300 руб., Н. А. Щекина—больше 900 руб., Н. Е. Ледкова—свыше 1 тыс. руб. Они обрабатывали не только шкурки кайр, но и лебедей, гагар и черных бакланов.

## ДОБЫТО 100 МОРЖЕЙ

На острове Котельном в этом году небывалая охота на моржей. Промышленники уже добыли их более 100 штук. Успешная охота на моржей наблюдается и в других районах Ново-Сибирских островов.

## МОРСКОЙ ПЕРЕХОД РЕЧНЫХ СУДОВ

Недавно группа речных судов, закончив переход через два арктических моря — Лаптевых и Восточно-Сибирское, — вошла в бухту Амбарчик. Подобный перегон колесных пароходов и барж проведен в практике Северо-Якутского пароходства впервые.

Рейдовые буксиры — теплоход «Пятилетка» (капитан В. Жуков) и пароход «Ленин» (капитан В. Орлов) — перегнали из устьев Лены и Индигирки морским путем суда, которые были предназначены для работы на реке Колыме.

Из порта Тикси буксировщики повели на Колыму несколько барж. Участникам экспедиции предстояло пройти 850 миль. По выходе суда были застигнуты 8-балльным штормом. Сильные ветры сопровождали караван от устья Лены до Амбарчика. Через четыре дня суда отдали якоря в устье реки Индигирки. Отсюда они повели на Колыму несколько колесных пароходов и металлических барж.

Самоотверженная и дружная работа экипажей теплохода «Пятилетка» и парохода «Ленин» обеспечила успех операций.

## СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ ЭКИПАЖА ФЛАГМАНСКОГО ЛЕДОКОЛА

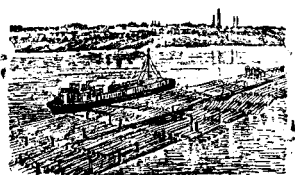
Недавно на производственном совещании экипажа ледокола «И. Сталин» проверяли выполнение коллективных и индивидуальных договоров социалистического соревнования. На совещании командного состава подведены итоги этой проверки и присуждены первые места в соревновании вахт.

По машинам первые места присуждены вахтам второго механика комсомольца т. Эйзерта и механика комсомольца т. Зеленина. По кочегарке первые места завоевали вахты члена партии т. Задорожного и кандидата партии т. Вихрова. Приказом по ледоколу объявлены имена 17 новых стахановцев. Всего на ледоколе 67 стахановцев и 28 ударников.

### ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ

В моей брошюре «Опыт аэрологов бухты Тихой», вышедшей в серии «Стахановцы Арктики» (Изд. Главсевморпути), на стр. 25 автором предложения «сокращение анодного питания радиозондов с 90 до 45 вольт» ошибочно назван И. И. Царев, зимовавший в бухте Тихой в 1937—1939 гг. Как установлено из отчетов полярной станции бухты Тихой, действительный приоритет принадлежит аэрологу А. А. Ледоховичу, зимовавшему на той же станции в 1935—1937 гг. Тов. Царевым впервые на полярной станции было предложено производить выпуск радиозондов на одной оболочке № 50.

И. БУШЕВ



Редакционная коллегия:

П. П. ШИРШОВ  
М. И. ШЕВЕЛЕВ  
Э. Т. КРЕНКЕЛЬ  
И. П. МАЗУР  
В. Д. НОВИКОВ  
А. И. МИНЕЕВ  
С. В. СЛАВИН  
С. Э. РУБИНЧИК  
А. М. ГИНДИН

Технич. редактор М. А. Перельман

Адрес редакции: Москва, Никитский бульв., д. 9. Тел. 2-17-53.

Слано в набор 10/X 1940 г. Подписано к печати 11/XII 1940 г. Бум. 70×108 см, 6 печ. л.+2 вклейки  
Лт: 1548 9,6 уч.-авт. л. 120.000 зн. в бум. л. Зак. тип. № 1119. Тираж 12,300 экз.

Типография Профиздата, Москва, Крутицкий вал, 18.

ВОЛОГОДСКАЯ



56

п. 53 г.

#### ЗАМЕЧЕННАЯ ОШИБКА

На стр. 27 в подписи под фото Н. Подорольского напечатано: «Пароход «Анадырь» в бухте Тикси (навигация 1940 г.)». Надо читать: «Танкер «Юкагир» в бухте Тикси (навигация 1940 г.)».

Ошибка допущена по вине Н. Подорольского, давшего к фото неправильную подпись.

Цена 2 руб.

СОВ. АРХИВ

ОБЛ. БИБЛИОТЕКЕ  
1.12