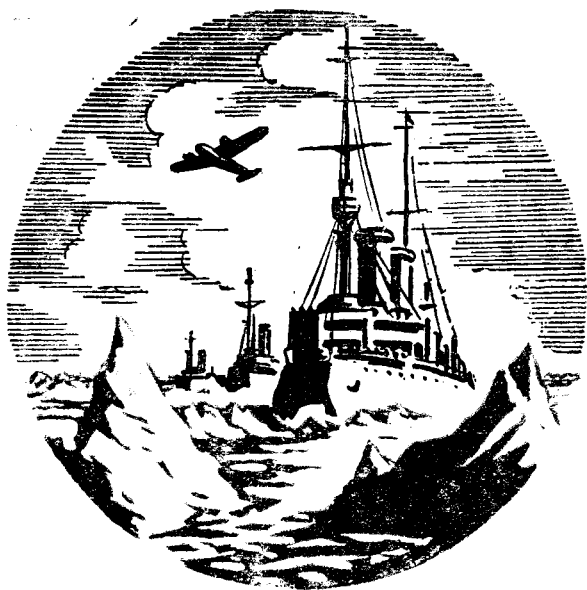


С 56
0171070

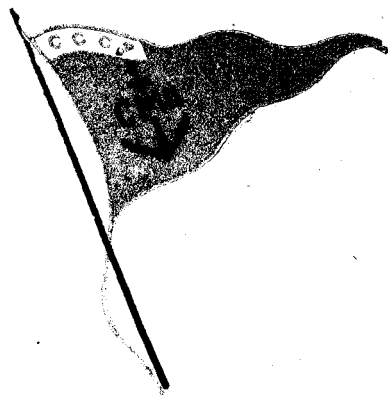
Советская Арктика



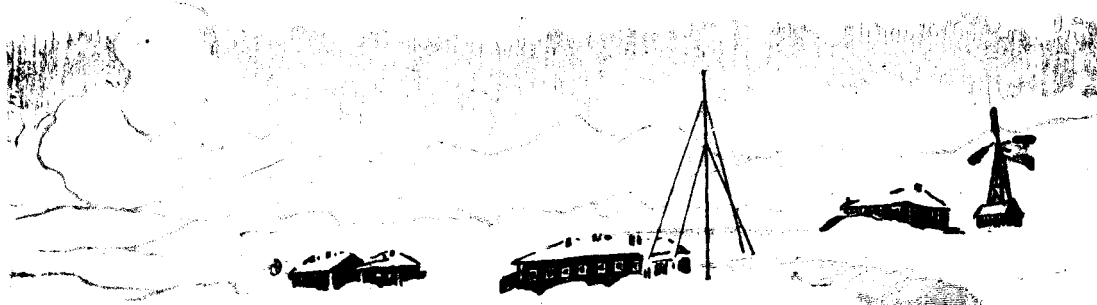
№ 12

ДЕКАБРЬ ~ 1 9 4 0

Советская Арктика



080121



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

● Издательство Главсевморпути ●

ВОЛОГОДСКАЯ

Советская Арктика

№ 12 • ДЕКАБРЬ • 1940 г.

СОДЕРЖАНИЕ

П. ШИРШОВ. — Новый этап работы Севморпути . . .	3
СТРОИТЕЛЬСТВО В АРКТИКЕ	
М. ПАВЛОВ — Наше кровное дело	8
Н. БУДТОЛАЕВ — Из Игарки до Диксона (Опыт буксировки на далекие расстояния рьяей для гидротехнических сооружений)	12
ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ	
И. БИТРИХ — На острове Белом (Из опыта пропагандистской работы)	20
Б. ИВАНОВ — Что мне дает изучение диалектического материализма	22
А. СИВАКОВ — Арктическая навигация и политотдельская печать	25
ЗНАТНЫЕ ЛЮДИ АРКТИКИ	
А. ШТЕПЕНКО — Летчик Иван Черевичный	29
АВИАЦИЯ НА СЛУЖБЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ	
М. КАМИНСКИЙ — Чукотская авиация (К десятилетию Чукотского национального округа)	40
Трибуна Стахановца	
И. СМЕЛОВ — Опыт полярного механика	52
РУССКИЕ ПУТЕШЕСТВЕННИКИ И ИССЛЕДОВАТЕЛИ АРКТИКИ	
М. ДЕРЖАВИН — В. А. Русанов как исследователь Северного морского пути	60
ИСТОРИЯ СОВЕТСКОЙ АРКТИКИ	
В. СЕМЕНОВ - ТЯН - ШАНСКИЙ — Русское географическое общество и освоение Арктики и Крайнего севера в 1917—1922 гг.	71
М. БИРЮКОВ — Из жизни Комсеворопути	74
КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ	
К. БАДИГИН — Неуместный окрик	79
А. ГРАЦИАНСКИЙ — Живой образ героя	81
Новые книги об Арктике и Крайнем севере (октябрь 1940 г.)	81
ПО СТРАНИЦАМ ИНОСТРАННОЙ ПЕЧАТИ	83
В бухте Тихой (Фотоочерк Б. Кремера)	86
НОВОСТИ ГЛАВСЕВМОРПУТИ	88
Памяти полярного капитана Павла Георгиевича Мило- взорова	91
Содержание вышедших номеров журнала «Советская Арктика» за 1940 г.	92

НОВЫЙ ЭТАП РАБОТЫ СЕВМОРПУТИ



закончена навигация 1940 г. Подведены итоги работы за десять месяцев.

План по морским перевозкам за 10 месяцев выполнен на 102,2 проц., в том числе по арктическим перевозкам — на 111,2 проц., в тонно-милях — на 103,9 проц. План перевозки пассажиров выполнен на 135,6 проц.

Арктический порт Провидения выполнил план на 100 проц., Тикси — на 94 проц., Диксон — на 91,8 проц. Недовыполнение плана портами объясняется тем, что часть запланированных грузов была затем снята.

Навигация 1940 г. проходила при более сложной ледовой обстановке, чем навигация 1939 г. Своеобразием ее явилось то, что пролив Маточкин Шар был закрыт чуть ли не до 7 августа. В результате руководство операциями на основе ледовой разведки приняло правильное решение — вести суда вокруг мыса Желания.

Море Лаптевых тоже было весьма трудным в ледовом отношении. Довольно большой массив 8—10-балльного льда почти в течение всего лета держался в западной части моря Лаптевых и сильно затруднял плавание судов, особенно в Хатангском заливе. Ледовая обстановка в море Лаптевых почти фотографически повторила ледовую обстановку навигации 1937 г. Но в навигацию 1937 г. зазимовало 26 судов, в 1940 г. — ни одного.

В Чукотском море в первую половину навигации ледовая обстановка складывалась хорошо, но с конца августа вследствие неблагоприятных ветров в районе Чаунской губы льды были прижаты к побережью, и вторая половина навигации была сильно затруднена.

Правильная расстановка ледоколов, правильная организация навигации позволили всем судам завершить плавание и доставить грузы по назначению. Исключением явилась небольшая партия груза для мыса Шалаурова. Груз пришлось снять в соседнем пункте, откуда он будет завезен на мыс Шалаурова зимой. Произошло это потому, что пароход «Сталинград» был скверно погружен в Архангельске. Грузы пришлось перерабатывать в Тикси при весьма неблагоприятных условиях. Это вызвало задержку в порту каботажных судов. В результате груз не был доставлен точно в пункты назначения.

Речной транспорт также выполнил годовой план перевозок.

Авиация достаточно хорошо обеспечила ледовую разведку, помогла флоту успешно работать в довольно трудных условиях в море Лаптевых и в других районах.

Арктикснаб и Торговое управление в основном завезли все грузы, но с опозданием. Особенно опаздывал Арктикснаб.

Несомненный сдвиг имеется и на участке капитального строительства. В прошлом году особенно плохо шло строительство Мурманского завода. В этом году Севморпутьзаводстрой уже выполнил план за 10 месяцев на 88 проц., Архангельская контора — на 86 проц., Севенстрой — на

90 проц. Строительство основного объекта — Мурманского завода — идет достаточно хорошо. Есть полная уверенность, что доки будут пущены в эксплуатацию в утвержденный срок — 1 апреля.

Отстают еще несколько наши промышленные предприятия. В частности, добыча угля за 10 месяцев по всем предприятиям составляет 68,8 проц., по Сангарам — 74 проц., по Зырянке — 50 проц. к плану.

Начал перевыполнять план судоремонтный Мурманский завод. За 10 месяцев годовой план выполнен им на 90,3 проц.

Какой вывод следует сделать из этих итоговых показателей?

Навигация проведена успешно. План по промышленности и строительству также в основном выполняется. Однако было бы ошибочно успокаиваться на достигнутом. Уже сейчас необходимо не только подтянуть все отстающие участки, но и готовиться к навигации 1941 г.

Предстоящая навигация потребует значительно более четкой и оперативной работы, потому что мы должны будем на новых основах решать новые задачи.

Чтобы осуществить задачу, поставленную перед нами XVIII партийным съездом — превратить Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль, обеспечивающую планомерную связь с Дальним Востоком, — мы должны перейти на новый этап работы.

До сих пор мы не вышли из стадии экспедиционных плаваний. Даже навигации 1939—1940 гг., проведенные, казалось, под лозунгом коммерческой эксплуатации, по существу являлись теми же экспедиционными плаваниями. Сейчас перед нами стоит задача перейти к нормальной эксплуатации Северного морского пути, к превращению его на деле в нормально действующую водную магистраль.

План перевозок в навигацию 1939—1940 гг. мы выполнили. Но как был использован флот? Не секрет, что когда местные организации Якутии ставили перед Главсевморпути вопрос об увеличении завоза грузов, они получали ответ: «Дайте тоннаж — тогда перевезем больше груза».

Увеличение перевозки грузов ставилось в прямую зависимость от увеличения тоннажа. Чтобы увеличить перевозки, положим, в 5 раз, считалось, что тоннажа надо в 5 раз больше. Это неправильно. Это пережиток периода экспедиционных плаваний, нежелание максимально использовать имеющиеся у нас резервы.

Основные элементы нормальной эксплуатации — это полное использование всех транспортных возможностей на Северном морском пути, полное использование портов, флота и всего навигационного времени.

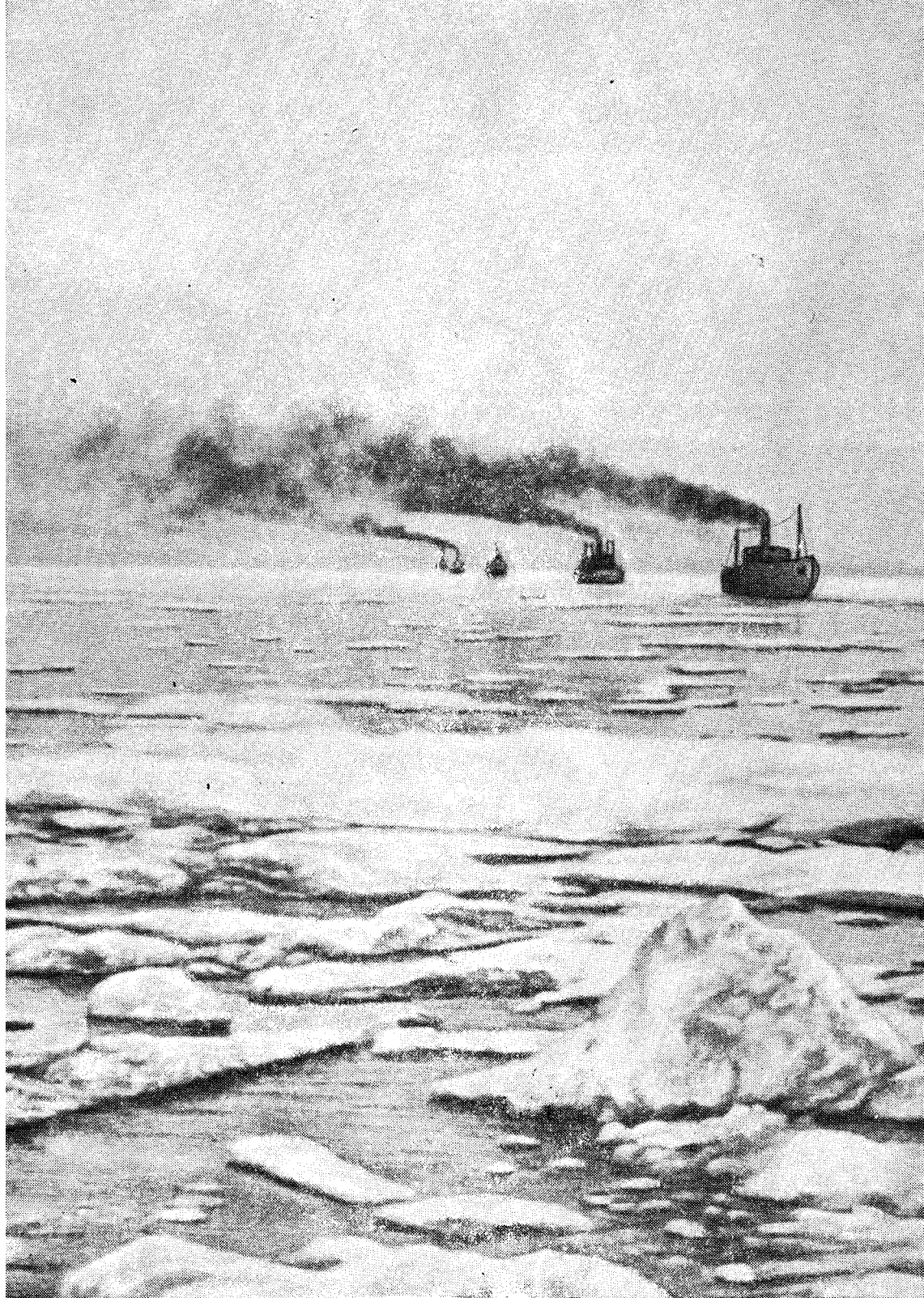
Можно ли сказать, что мы полностью все это использовали? Конечно, нет!

Первый резерв — время выхода судов из портов отправления. Несмотря на то, что в эту навигацию по сравнению с прошлыми годами были в этом отношении известные сдвиги, все же дело обстояло далеко не удовлетворительно. Погрузка проходила с большим опозданием. Транспортные фрахтованные суда вышли из Архангельска с опозданием на 157 судов-суток. Задержка вызвана, с одной стороны, поздней подачей судов Наркомморфлотом, а с другой — поздней доставкой грузов к месту погрузки.

На Дальнем Востоке были те же недостатки — суда выходили значительно позже установленных сроков.

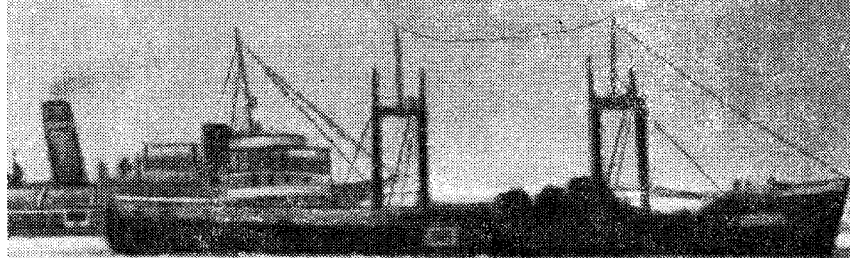
Второй резерв — это более раннее прохождение пролива Вилькицкого.

Арктический ледокольный флот позволяет ускорить прохождение Северного морского пути в более ранние сроки.



Навигация 1940 г. Караван судов в проливе Вилькицкий

Фото Кинеловский



*Караван судов в море Лаптевых.
На ледовую разведку прилетел самолет «275»
т. Черевичного.*

Фото Кинеловского.

Третий резерв — ликвидация потерь времени при разгрузке судов в арктических портах. Эти потери сегодня не столь сильно сказываются на оборачиваемости судов только потому, что графики работы судов составляются со значительным запасом времени на всякие возможные простои.

Погрузо-разгрузочные работы в портах, несмотря на некоторое улучшение, имевшее место в 1940 г., могли быть куда более интенсивными.

Порт Тикси, например, обработал 17 судов раньше срока, сэкономив 357 часов; Диксон и Провидения тоже досрочно обработали по 23 судна. Но в том же порту Тикси механизация не была использована. Кроме транспортеров, проработавших весьма короткий срок, все остальные механизмы поступили в порт с запозданием.

Этот факт прежде всего говорит о том, что нормы погрузки занижены. Кроме того, порты еще недостаточно механизированы. Какие колоссальные резервы в области поднятия производительности труда кроются хотя бы на одном этом участке! Но есть большие резервы и в скоростях движения флота и на многих других участках.

В плане 1941 г. мы намечаем использование этих резервов. Это даст возможность без увеличения транспортного флота, т. е. с тем же тоннажем, повысить грузоперевозки по Северному морскому пути на 44,8 проц. Себестоимость по собственному транспортному флоту намечено снизить против плана 1940 г. на 7,1 проц., по зафрахтованному флоту — на 13 проц. Впервые план предусматривает работу транспортного флота без дотаций.

За счет чего намечается увеличение перевозок?

Прежде всего за счет введения двойных рейсов.

Если мы добьемся более раннего выхода судов и ускорения обработки их в портах, то сумеем совершать двойные рейсы, т. е. судно с грузом дважды пойдет в порт назначения и дважды будет возвращаться в порт отправления. План 1941 г. предусматривает двойные рейсы в Тикси с запада и точно такие же двойные рейсы в Колыму и Певек с востока. Кроме того, запланированы сквозные рейсы пароходов с грузом с Дальнего Востока в Архангельск. Здесь пароходы, получив новый груз, должны доставить его на Восток через Берингов пролив.

Чтобы выполнить эту основную, далеко не легкую задачу 1941 г., надо мобилизовать все силы. Все звенья системы Главсевморпути должны работать одинаково четко и согласованно. Чтобы совершить двойные рейсы, надо, чтобы хорошо работали и суда, и ледоколы, и порты, и вся наша система.

Какие же элементы определяют успешное выполнение столь резко увеличенного плана перевозок в навигацию 1941 г.?

Прежде всего — судоремонт. В этом году, в отличие от предыдущих лет, судоремонт флота Западного сектора должен быть проведен на нашем заводе. При этом нужно помнить, что график судоремонта будет сжат, так как в 1941 г. необходимо обеспечить более ранний выход в море судов и в первую очередь ледоколов.

Своевременный выход судов в не меньшей степени определяется также и своевременным завозом грузов в порты отправления. Как в этом отношении обстояло дело в 1940 г.? Если судить по цифрам, не особенно плохо. Это (дало возможность Арктикснабу говорить, что мы, мол, подготовлены к навигации.

Но что оказалось за этими общими цифрами? По Архангельску, например, когда часть кораблей уже была поставлена под погрузку, Торговая контора имела 96,8 проц. грузов, причем покрыто погрузочными ордерами было лишь 61 проц. По Арктикснабу дело обстояло и того

хуже. Здесь имели только 46 проц. грузов; из них лишь 31 проц. был покрыт погрузочными ордерами.

Погрузка парохода «Сталинград» из-за позднего поступления грузов прошла безобразно. Уже в Тикси пришлось выгружаться заново и перерабатывать грузы. По графику, «Сталинград» должен был стать под погрузку 11 июля, но к 1 июля было предъявлено только 19 проц. грузов, 19 июля — 46 проц.

Завезти грузы в порт отправления с запозданием хотя бы на 2—3 дня или недозвезти хотя бы на 2—3 проц. — совершенно нетерпимо в 1941 г.

В 1941 г. суда должны уходить строго по графику, иначе мы обречем их на зимовку либо сорвем план завоза грузов.

Если в 1939—1940 гг. график составлялся с резервом, то в 1941 г. этих резервов не будет. Вот почему перед нашей снабженческой организацией — Арктикснабом — стоит задача во много раз более трудная, чем в 1940 г.

Отраслевым управлениям надо учесть, что если мы требуем от портов и капитанов судов более быстрой разгрузки, то мы обязаны освободить их от излишней работы по обработке мелких партий грузов. Нет нужды доказывать, что размельчание грузов, имевшее место в 1940 г., не вызывалось необходимостью. Оно объясняется исключительно тем, что грузы поступали с опозданием, сразу шли в переработку или грузились прямо с вагона на пароход.

Большая и сложная работа предстоит нашей авиации. Основная ее задача — обеспечить ледовой разведкой полное освещение трассы Северного морского пути. Что это значит?

До сих пор мы плавали вдоль берегов. Между тем не исключена возможность плавания северным вариантом. Я имею в виду, в частности, путь вокруг мыса Молотова, вокруг Ново-Сибирских островов и острова Врангеля. В этом году район острова Врангеля был чист от льдов со всех сторон, и только отсутствие в нужное время самолета дальнего радиуса действия не дало возможности разведать путь от острова Врангеля к проливу Санникова.

Ледовая обстановка вообще изменчива. Поэтому всегда необходимо иметь варианты пути, которыми можно воспользоваться на случай закрытия льдами южных проливов. Для этого полярная авиация в 1941 г. должна проводить ледовую разведку так, чтобы действительно осветить весь Северный морской путь, включая высокие широты.

Арктические порты должны увеличить нормы обработки грузов, обеспечив быструю разгрузку судов.

Наши строители имеют также полную возможность окончить к навигации 1941 г. строительство причалов во всех портах. Причалы позволят значительно улучшить и ускорить погрузо-разгрузочные работы.

Нужно навести порядок и в речном и в рейдовом флоте. Отдел речного транспорта докладывал коллегии Главсевморпути о том, что разгрузка морских судов в 1940 г. проведена, в общем, хорошо и даже дала большую экономию времени. Так ли это? Пароход «Моссовет» разгружал 109 тонн в течение 12 дней. В частности, три дня было потеряно из-за неподачи речного тоннажа. Пароход «Узбекистан» на разгрузке 2 200 тонн простоял 11 дней. Простой был вызван отсутствием барж. Пароход «Ванцетти» в Амбарчике простоял 20 дней. Простой произошел из-за несвоевременной подачи барж.

Эти примеры говорят о том, что в перевалочных пунктах дело с разгрузкой судов обстоит неблагоприятно, в частности из-за недостаточно четкого взаимодействия речного и морского флота. Если в условиях 1940 г. эти задержки суда погашали за счет своих резервов во времени, то в условиях 1941 г., когда каждому судну будет дан минимальный

срок для грузо-разгрузочных работ, мириться с такого рода явлениями будет преступлением.

Много резервов имеется и в области капитального строительства. Взять, для примера, возможность использования местных строительных материалов. Мы недостаточно инициативны в этом отношении.

Нельзя более мириться с такими фактами, когда в ряд пунктов Арктики забрасывались из Архангельска грузы, которые имелись в достаточном количестве на месте. В навигацию 1941 г., под личную ответственность начальников пароходств и капитанов, перевозка таких грузов будет запрещена.

Решение всех сложных задач навигации 1941 г. будет зависеть не только от того, как будут работать флот, порты, авиация, радиосвязь на Северном морском пути. Наша система имеет много организаций, и все они находятся в самом тесном взаимодействии. Вот почему требуется перестроить работу во всех звеньях, чтобы, мобилизовав резервы, обеспечить судоремонт, завоз грузов, строительство причалов в портах, полное использование рек, рейдового флота, механизации и т. д.

Для того чтобы провести навигацию 1941 г. по-новому и осуществить задачу, которая ставится перед нами правительством, а именно — организовать подлинную нормальную эксплуатацию Северного морского пути, — необходимо каждому работнику Главсевморпути помнить, что у нас имеется очень много резервов. Боевая задача большевиков — партийных и непартийных — выявить эти резервы и полностью их использовать для увеличения перевозок по Северному морскому пути.

Главсевморпуть, вся армия полярников пользуются большой поддержкой ЦК ВКП(б), правительства, всего советского народа. Правительство никогда не отказывает нам в помощи. Главсевморпуть достаточно богат как деньгами, так и техническим снаряжением. Это обстоятельство кое-кому кружит голову.

В нашей системе до сих пор все еще имеет место легкое отношение к деньгам и материальным фондам. У нас есть еще люди, которые считают возможным составить план со скрытыми резервами и тем самым обеспечить легкое его выполнение. Это неправильная, антигосударственная практика.

С такого рода тенденциями пора покончить. План должен быть непряженный. За выполнение его надо бороться. Настроения предельчества, еще имеющиеся среди отдельных работников, должны быть ликвидированы, как это было сделано на железнодорожном транспорте.

Двойные рейсы — это серьезно продуманный план роста грузоперевозок по Северному морскому пути, дальнейшего роста хозяйственного и оборонного могущества нашей родины.

Большевистская мобилизация резервов даст возможность увеличить план грузоперевозок, не получая у государства дополнительных средств.

Дальнейшее улучшение организационной и финансовой работы, учета и отчетности, проверка исполнения и борьба за использование всех резервов — основная задача, которая стоит перед Главсевморпути.

С подлинно большевистской напористостью, преодолевая самоуспокоенность, проявляя побольше заботы о порученном деле, коллектив советских полярников бесспорно справится с теми большими задачами, которые перед нами поставили партия и правительство.





Строительство в Арктике

М. ПАВЛОВ

НАШЕ КРОВНОЕ ДЕЛО

XVIII съезд ВКП(б) поставил перед коллективом полярников исторической важности задачу — превратить Северный морской путь в нормально действующую магистраль. Это значит, что наряду со строительством флота надо создать и оборудовать морские порты, организовать ремонтные базы, соорудить авиапорты, благоустроить арктические населенные пункты.

В 1940 г. Главное управление Севморпути разработало и утвердило технические проекты основных капитальных сооружений строительства портов Диксон, Тикси, Провидения и Жиганского залива.

Эти порты будут располагать глубоководными и мелководными причалами, высокопроизводительными кранами и транспортным оборудованием для бункеровки судов и погрузо-разгрузочных операций. Открытые и закрытые склады обеспечат нормальное хранение и быструю обработку грузов. Нужды флота обслуживают специальные судоремонтные мастерские. В каждом порту предусмотрено строительство теплоэлектроцентралей, работающих на местном топливе, радиостанций, сельскохозяйственных ферм и пр.

Большое внимание в технических проектах уделено строительству культурно-бытовых учреждений: жилых помещений, клубов, столовых, детских садов и яслей, школ, бань и прачечных.

Запроектированные сооружения положат начало новым северно-приморским промышленно-транспортным предприятиям.

Веками народ воспевал силу и красоту могучих рек Енисея, Лены, Яны, Индигирки, Колымы. Из поколения в поколение переходили народные сказания о несметных сокровищах, которые таят в себе районы этих рек. Но найти их богатства смогли только люди нашего времени. По северным водным артериям, этим подводным каналам к Северному морскому пути, должны пойти грузопотоки нефти, угля, золота, пушнины, рыбы и других богатств Сибири.

Для обеспечения перевозок всех грузов надо проделать огромную работу по строительству заливов, ремонтных баз, отстойных пунктов, устранить перекаты и выправить русла рек.

Строительство Жатайского судоремонтного залива позволит более нормально эксплуатировать Ленский речной флот. Недалеко от Якутска создается судоремонтная база — убежище для зимнего стояния ленских судов. На Колыме, Яне и Индигирке проектируется строительство пристаней, регуляционных сооружений, заливов, которые позволят судам заходить на тысячи километров в глубь Якутии и Чукотки.

Сеть авиабаз, десятки летних и зимних аэродромов, посадочных площадок созданы на дальнем Севере. Но теперь этого уже недостаточно. Нужны новые аэродромы, аэропорты, бензинохранилища, авиаремонтные мастерские, радиомаяки, сооруженные по тщательно разработанному плану.

Надо для каждой авиалинии разработать проекты строительства, отвечающего задачам полярной авиации. Надо дооборудовать существующие авиабазы и авиалинии, чтобы обеспечить полную безопасность полетов, бесперебойное снабжение самолетов горючим и ремонтными материалами, нормальное обслуживание экипажей и пассажиров.

Не первый год идет строительство в Арктике, но и по сей день приходится встречаться нашим строителям с большими трудностями. В Арктике — суровый, холодный климат, велики скорости ветров, длинные полярные ночи, безлюдны огромные пространства. Строительство ведется в условиях вечной мерзлоты, кратковременной связи с промышленными районами страны, при недостаточной механизации и т. д.

Преодолеть эти трудности можно лишь в том случае, если они будут учтены при проектировании и в самом ходе строительства.

Если на дальнем Севере зима фактически продолжается девять месяцев, то именно она и должна быть основным строительным сезоном. А много ли мы сделали для того, чтобы изучить специфику зимнего строительства, выявить все трудности, учесть и устранить их? Нам думается — мало.

Полярники более всего должны быть заинтересованы в создании новой зимней строительной технологии. Строители должны получить научно разработанные, на опыте проверенные расчеты прочности и устойчивости зимней кирпичной кладки, допускаемых напряжений на оттаивающий грунт, составы растворов и т. п. Надо разработать технологию зимнего бетонирования, обеспечить возможность использования способа «термоса», учесть и применить на деле все производственно-технические возможности зимних работ.

Смело берясь за это дело, составляя специальные графики и планы зимних работ, строители должны тщательно подготовить необходимую материальную базу — оборудование, отопление и особенно электроэнергию. Полярная ночь потребует дополнительного освещения строительного фронта.

Вечная мерзлота сильно усложняет строительство. Борьба с ней может вестись успешно лишь при условии, если мы станем изучать не только ее возникновение, как это делалось до сего времени, но и положительные свойства вечной мерзлоты.

Вечная мерзлота в Арктике и на Крайнем севере в значительной мере отличается от вечной мерзлоты более южных районов — Якутии, Читы и т. д. В Арктике деятельный слой мерзлоты незначителен. Он колеблется в пределах 30—70 см, а сама толща вечной мерзлоты во многих местах достигает 300 м в глубину. Нередко на строительных площадках мы встречаемся с массивами погребенного льда и ледяных линз, покрытых небольшим слоем растительности.

Обычно наши проектировщики исходят из двух принципов: сохранить вечную мерзлоту при помощи продуваемых подполюев в зданиях или уничтожить ее (непродуваемые подполья).

Как первый, так и второй способ во многих случаях требует применения чрезвычайно тяжелых, сложных и дорогостоящих конструкций.

Однако мы еще не можем, к сожалению, определить более эффективные способы борьбы с мерзлотой, ибо не знаем еще всех процессов, происходящих в вечной мерзлоте. Мы не знаем, как будет вести себя то или другое сооружение, возведенное на вечной мерзлоте. Отсюда

всякого рода перестраховки, излишества или необоснованные, рискованные решения. Проектировщики и строители лишены нормативных данных по возведению зданий на грунтах вечной мерзлоты. Мы не используем и положительного фактора — способности к повышению или понижению уровня вечной мерзлоты.

Строителям должны прийти на помощь научно-исследовательские организации. Они обязаны изучить процессы, происходящие в вечной мерзлоте, дать нормы допускаемых напряжений на различные составы грунтов вечной мерзлоты как в замороженном, так и в оттаянном состоянии.

Не менее важным является и изучение так называемого процесса инфильтрации, то есть проникновения воздуха через поры строительного материала и щели между конструкциями. Большие скорости ветров, достигающие в некоторых районах до 40 м в секунду, крайне осложняют эксплуатацию строений. Обычный материал, применяемый для стен и других конструкций, ограждающих жилье от внешней атмосферы, не может сопротивляться напору арктических ветров. Создается так называемая продуваемость, с которой одни строители бессильны бороться. Здесь также необходима реальная помощь со стороны научно-исследовательских кадров. Надо изучить процесс инфильтрации, изыскать новые конструкции и материалы, обладающие большей сопротивляемостью силе ветра. Это не проблема будущего, а задача сегодняшнего дня, требующая немедленного разрешения.

Однако строители не должны отсюда делать вывод, что борьба с продуваемостью их не касается. Отнюдь нет. Строительный брак (плохая штукатурка или кладка, неряшливое соединение конструкций, неточная пригонка деталей) должен расцениваться как явное нарушение технологического процесса строительства. Старую поговорку: «Штукатур все замажет, маляр все покрасит», пора гнать вон с наших строек.

Брак в строительстве всегда и неизменно ведет к новым дополнительным затратам, к перерасходу строительных материалов. Транспортировка же их и без того крайне затруднена. Малейшая некомплектность надолго задерживает строительство.

Некоторые организации в Арктике начали проявлять больше инициативы в использовании местных возможностей. Например, на Тиксистерое строители прекрасно осознали всю трудность завоза к ним кирпича для сооружения печей. Они выявили внутренние резервы, при помощи которых построили центральное водяное отопление жилых домов. Почему бы такое отопление не создать и на других строительствах, как, например, в бухте Провидения, где образцово построены деревянные дома, столовая, детский сад и ясли.

Борьба за новые методы труда, за большевистский порядок в проектировании и строительстве воспринята на многих наших стройках инженерно-техническим персоналом и стахановцами как свое родное, кровное дело.

Строители порта в бухте Провидения законно потребовали от Главного управления Севморпути иного конструктивного решения проекта причала. Новый проект сокращает сроки строительства. Причал должен войти в эксплуатацию уже в навигацию 1941 г.

В бухте Угольной коллектив замечательно разрешил вопрос об удешевлении стоимости бытовых сооружений. Ведя изыскания для основных сооружений — рудника и порта, строители часто переходили на новые места. В этих условиях возник вопрос о постройке легкого типа передвижных общежитий и столовых. Коллектив разработал проекты таких построек и осуществил их на деле. За геолого-разведочной

партий с помощью трактора передвигались жилые и бытовые помещения.

Но если можно говорить о первых успехах на основных капитальных стройках, то попрежнему наиболее трудным участком строительства в Арктике остаются полярные станции и гидрографические объекты.

Это строительство, мелкое по объему, проводится в крайне тяжелых гидрометеорологических условиях. Мы еще далеко не все сделали для того, чтобы избежать этих трудностей.

Сколько лет мы обсуждаем, например, вопрос о типизации сборных сооружений для полярных станций, но до сих пор он еще не разрешен. Почему?

Далеко еще не преодолена косность, боязнь технических новшеств. Мы завозим на необитаемые острова строительные материалы, квалифицированную рабочую силу и в невероятно трудных условиях подолгу строим дорогостоящие и не вполне доброкачественные сооружения.

Сейчас, правда, типовое проектирование гражданских сооружений организовано лучше. К началу 1941 г. наши отраслевые управления и организации на местах получают типовые проекты для жилых домов, клубов, столовых, бань-прачечных, хлебопекарен, магазинов, складских помещений и серию типовых проектов авиабаз.

Но этого недостаточно. В 1941 г. надо дать типы гидротехнических сооружений и сооружений из сборных конструкций. Строительство жилых домов надо свести к монтажу щитов и блоков перекрытий, щитовых перегородок, оконных и дверных блоков. В 1941 г. должна быть исключена практика беспроектного строительства. Недопустимо оставлять стройки без технической документации.

К обсуждению вопросов о типе жилых строений на Севере, конструкций сборного строительства, причалов, электростанций, мастерских, о возможностях применения местных материалов должны быть привлечены наиболее широкие круги полярников и прежде всего строители.

К сожалению, у нас до сих пор не организован обмен опытом строителей Арктики. Совершенно непонятно, почему для этой цели не используются страницы нашей печати. Газеты и журналы Главсевморпути не уделяют достаточного внимания этому участку работы.

Инженерно-технический персонал, в большинстве своем высококвалифицированный, почему-то не выступает в печати, между тем как очень много и организационных и технических вопросов строительства требуют обсуждения.

Партия и правительство дали нам все необходимое для реализации директивы XVIII съезда ВКП(б). Все зависит от нас самих.

«Техника, — говорит товарищ Сталин, — во главе с людьми, овладевшими техникой, может и должна дать чудеса».

Армия строителей-полярников, вооруженная техникой и новыми методами труда, максимально используя инициативу и творчество масс, должна и может выполнить программу строительства предстоящего 1941 г.

ИЗ ИГАРКИ ДО ДИКСОНА

(Опыт буксировки на далекие расстояния ряжей для гидротехнических сооружений)



Ряжевые конструкции — одни из наиболее простых конструкций, применяющихся в строительной практике. Ряж представляет собой сруб из бревенчатых стен. При больших размерах ряжа, кроме наружных стен, делают еще промежуточные. Расстояние между стенами должно быть от 1,5 до 3 м. В этих случаях ряж представляет собой сооружение, состоящее из четырехугольных ячеек — колодцев. Они обычно заполняются камнем, песком и т. п. Получается весьма прочное сооружение, которое может служить основанием для мостовых опор, плотин, шлюзов, портовых сооружений и т. п.

Ряжи широко применяются для гидротехнических сооружений. Дерево в этих сооружениях, постоянно находясь под водой, совершенно не подвержено гниению. Строительство ряжей элементарно просто.

В портах южных морей применение дерева для гидротехнических сооружений ограничено, так как там в морской воде имеются древесные вредители, целиком съедающие дерево за два-три года. На Севере же, в частности на Северном морском пути, сооружения из дерева являются наиболее рентабельными, так как древесных вредителей там нет и конструкции могут служить долгие годы. Поэтому причальные сооружения для портов Диксон, Тикси и Провиденция запроектированы из ряжевых конструкций.

Причальные сооружения в портах дают возможность морскому судну, имеющему осадку в несколько метров (у крупнейших судов 12—13 м), производить все грузовые операции прямо с берега.

Для ускорения грузовых и дру-

гих операций на причалах устанавливаются погрузочные механизмы (краны, лебедки и т. п.), а также прокладываются железнодорожные и автогужевые пути. Кроме того, на причалах обычно складывается большое количество грузов. Поэтому причальные сооружения приходится делать тяжелыми и прочными, могущими выдерживать, кроме большой нагрузки, также толчки судов, удары волн и т. п. Ряжевые конструкции удовлетворяют всем требованиям, предъявляемым к причальным сооружениям.

В 1935 г. я впервые предложил применять на строительстве Главсевморпути буксировку ряжей на далекие расстояния. Капиталовложения в строительство портов в то время были незначительны. На это мероприятие не отпустили средств. Удалось только в виде опыта отплавить один небольшой ряж, размером 22×10 м и высотой в 9 м; осадка его была 7,2 м.

В строительстве на Северном морском пути доставка готовых сооружений на место стройки имеет очень большое значение. Не нужно завозить огромного количества рабочей силы, которая удорожает строительные работы на месте. При доставке ряжевых конструкций по воде используется пловучесть лесоматериала, что уменьшает потребность в тоннаже.

Для порта Диксон необходимо было построить ряжевый пирс шириною 15 м и длиной 110 м.

Высота пирса была запроектирована в 13 м.

Чтобы проверить экономическую целесообразность предложения о буксировке готовых ряжей, этот пирс был очень удобным объектом, так как объем работ по его сооружению был довольно большой.

В сентябре-октябре 1939 г., по заданию руководства Главсевмор-

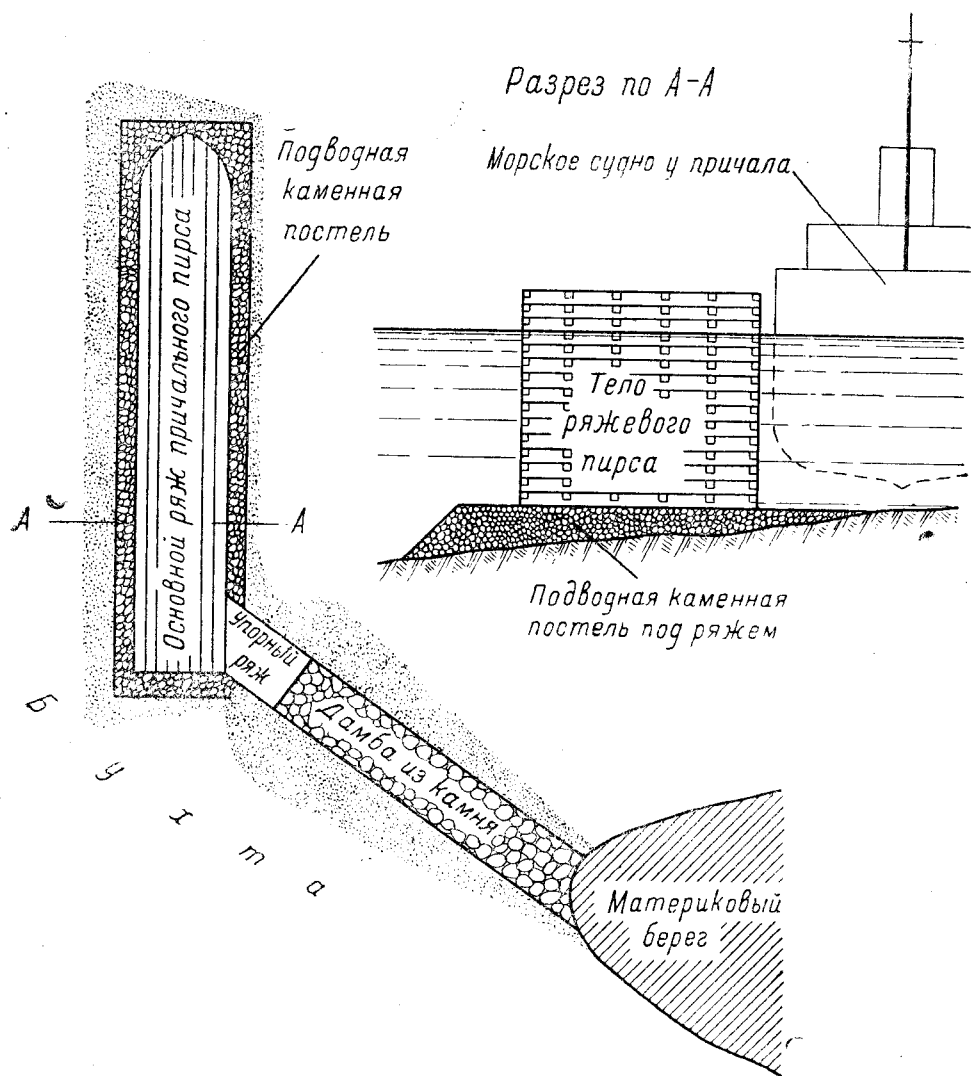


Схема расположения причального сооружения

пути, я обследовал несколько пунктов на р. Енисее, чтобы определить наиболее удобный из них для строительства ряжа. Наиболее удобным местом оказался игарский Медвежий Лог. В Игарке находилась строительная контора Севморпути — Севенстрой, что также сыграло немаловажную роль при окончательном выборе места строительства.

Однако в аппарате Главсевморпути отдельные руководящие работники возражали против буксировки ряжа, считая это дело слиш-

ком рискованным. В Игарку, по вине Красноярского отделения Арктикснаба, не завезли металла, что также отрицательно сказалось на осуществлении этого мероприятия.

Зимой 1939/40 г. я разработал схему организации работ для строительства пирса на Диксоне, с учетом доставки готового ряжа. Чтобы обеспечить точную установку ряжа в профиль сооружения, было предложено оконечность каменной дамбы, соединяющей пирс с берегом, заменить небольшим ряжевым массивом. Это давало возможность

более тщательно установить рязь на постель и в то же время не удорожало конструкцию.

Предварительно была продумана организация работ в Игарке.

Несмотря на возражения отдельных лиц, руководство Главсевморпути в начале февраля 1940 г. окончательно решило проводить буксировку рязя. Можно было начать заключать договоры в Красноярске и в Игарке и приступать к организации всех операций.

На месте строительства в Игарке встретились трудности из-за непредвиденной зимовки 60 судов Енисейского пароходства. Отстой этого флота во время ледохода также предполагался в Медвежьем Логе, то есть на месте строительства рязя. После долгих споров с представителями порта, пристани и судоремонтных мастерских Игарский горисполком отвел нам место в Медвежьем Логе, в полукилометре от его устья. Высота местности здесь 6 м над зимним уровнем Игарской протоки.

Строительство рязя в этом месте было действительно рискованным. Во-первых, флот, который должен был войти в Медвежий Лог

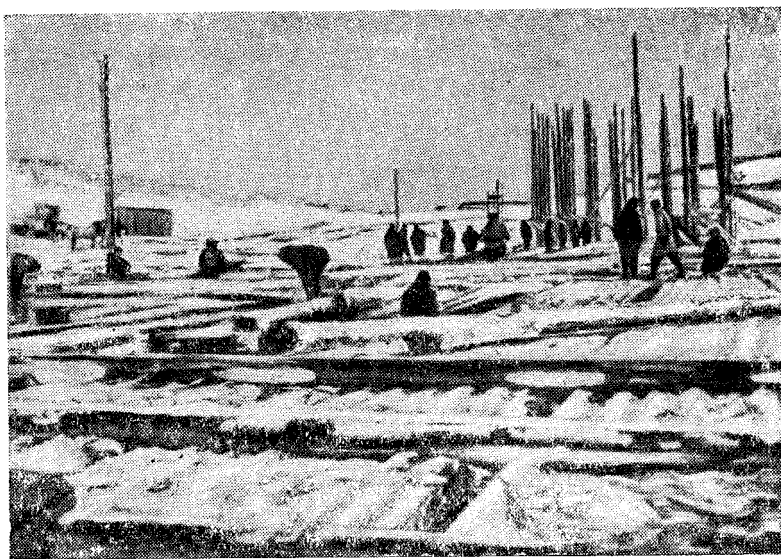
при первом подъеме воды, загоридит рязю выход из него. Во-вторых, Лог здесь был извилист. В таких условиях выводить рязь в 110 м длиной (при недостаточных подъемах воды, которые нередко бывают на Енисее) было значительно труднее, чем из устья Лога.

Строительные работы Севенстрой начал в середине марта. В первую очередь использовался лес, который в прошлую навигацию Диксонстрой не успел отправить из Игарки на остров.

Очень скоро стал ощущаться недостаток железа. Благодаря помощи Игарского горсовета нам удалось мобилизовать все запасы железа в Игарке.

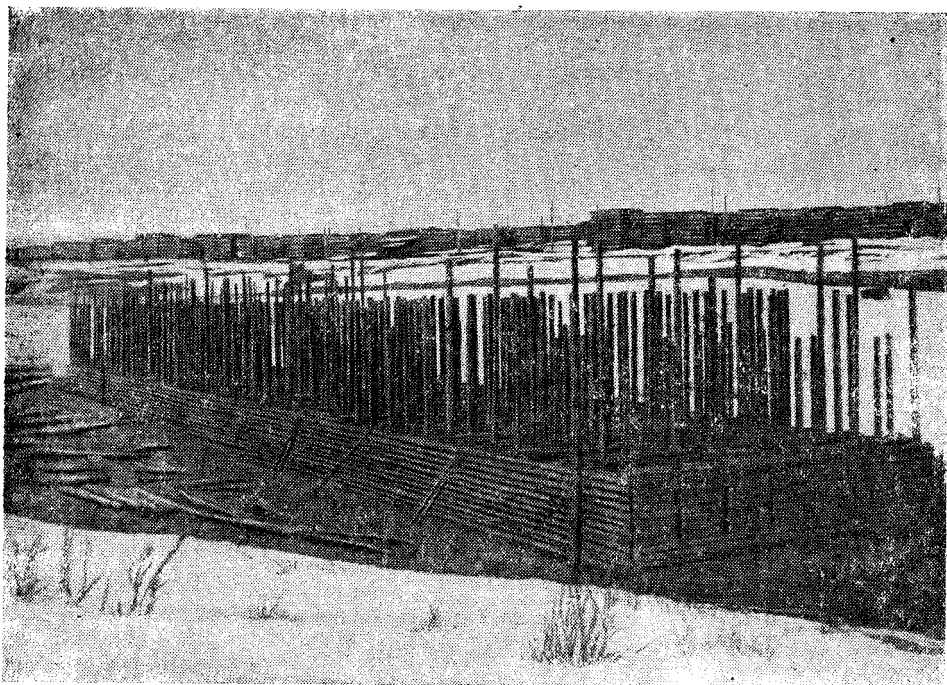
Зимой, до весеннего подъема воды, нужно было выполнить следующие работы: срубить стены рязя на высоту 4 м, настелить пол между вторым и третьим венцами и установить свыше 400 штук сжигомов. Высота стен в 4 м была установлена, исходя из наличия материалов и из необходимости обеспечить безопасность вывода рязя из Лога.

На работах первой очереди было занято 150 плотников, чернорабо-



Зимние работы по строительству рязя в Медвежьем Логге. Укладка первого венца сверх пола

Фото Н. Будтолаева



Нижняя часть ряжа в Медвежьем Логе перед всплытием

Фото Н. Будголаева

чих, электромонтеров, возчиков, слесарей и т. д. Строительство обслуживала и кузнечно-механическая мастерская Севенстроа. Поднимали лес и сверлили дыры для болтов при помощи механизмов.

Наружные леса располагались на выпусках бревен поперечных стен. Внутренние подмости были сплошные во всех клетках ряжа, они делались из 50-миллиметровых досок.

Севенстрой не взял на себя обязательства сохранить ряж во время ледохода и вывести его из Медвежьего Лога. Это пришлось выполнить Диксонстрою. Были наняты рабочие и установлены трехсменные вахты.

Во избежание произвольных перемещений ряжа под действием ветра или течений, он был расчленен четырьмя тросами на мертвяки, врытые в грунт. Ряж в Медвежьем Логе стоял кормой к выходу, чтобы после вывода из Лога его не пришлось разворачивать в Игарской протоке.

Ряж всплыл в конце мая, когда

вода поднялась до уровня 11 м. В это время осадка ряжа была около 3,2 м.

Ледоход на Енисее начался 1 июня, а 5 июня Игарская протока очистилась от льда. 6 июня ряж вывели из Медвежьего Лога и установили на поплавки, закрепленные за швартовые тумбы постоянных причалов Игарского порта.

Через два дня удалось оборудовать место для постройки ряжа (против 3-го лесозавода). Мы поставили шестирядную лесоматку, оборудованную воротом на два якоря. Рядом была поставлена пломучая столовая для рабочих.

8 июня мы попытались подвести ряж к месту достройки при помощи одного буксира мощностью в 250 лошадиных сил. Буксир, однако, не смог поднять ряж против течения. Не осилили его и два буксира такой же мощности. Ряж впоследствии подвели к матке два буксира мощностью в 400 и 250 лошадиных сил.

Ряж зашвартовали за матку. Для

этого петлю из троса диаметром в 25 мм заводили за носовые сжимы. По мере наращивания венцов и увеличивающейся осадки петля эта опускалась до воды. Тогда заводилась вторая петля, трос же из первой петли выдергивался и использовался на третью. Этот способ швартовки был применен для того, чтобы на поверхности ряжа не было никаких устройств, которые могли бы мешать ему непрерывно наращиваться.

На лесоматке были расположены электролебедки, которые подавали лес на ряж.

Часть леса для дорубки ряжа удалось получить в отсортированном виде у Игарского лесокомбината (около 1500 кубометров). Для получения остального леса приходилось самим разбивать плоты в специальном разбивочном дворе. Тут же лес и сортировали, отводя непригодный в запасный кошель.

Вокруг ряжа были устроены пловучие рештования, с которых рубили наружные стены. Позднее, когда надводная часть ряжа достигала большой высоты, пришлось опять выпускать бревна поперечных венцов и настилать на них доски. Внутренние подмости были сохранены в том же виде и поднимались постепенно, по мере наращивания венцов.

Несмотря на принятые меры, все же перебои в снабжении лесом были. Несвоевременно также подвозились поковки, к тому же их в Москве неправильно изготовили и частично в Игарке пришлось переделывать. Из-за этого нельзя было добиться таких темпов в работе, которые были бы возможны при бесперебойном снабжении.

По договору с Енисейским речным пароходством, оно должно было отбуксировать ряж от Игарки до Зверевского мыса в устье Енисея. Дальше, по Енисейскому заливу и Карскому морю до Диксона, ряж должно было доставить Арктическое пароходство Главсевморпути.

Так как для дорубки ряжа на

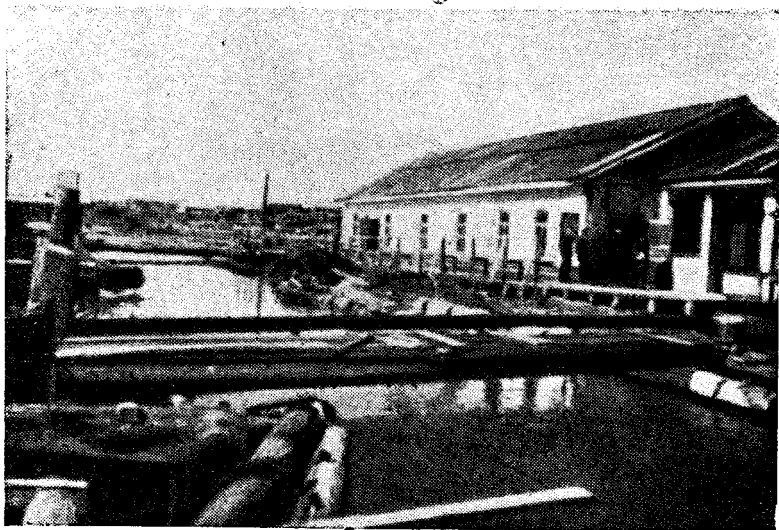
Диксоне и для других надобностей нужно было завезти туда большое количество леса, мы решили загрузить им свободные клетки ряжа. Таким образом, при перевозке леса получалась экономия: не нужно было платить за фрахт, складирование и т. п. Мы рассчитывали использовать пловучесть леса для уменьшения осадки ряжа. Для этого лес нужно было закреплять в клетках в то время, когда ряж еще не был срублен на полную высоту. При увеличении осадки закрепленный в клетках лес погружался в воду, уменьшая тем самым осадку ряжа.

Однако это мероприятие удалось осуществить только частично. В клетки ряжа было загружено только около 2 000 кубометров леса вместо возможных 3 500—4 000 кубометров.

Рубку ряжа пришлось остановить на высоте 10 м, потому что Севенстрой не закончил работу в срок и был вынужден отправлять рабочую силу на другие строительные объекты. Навигационные же условия требовали отправки ряжа на Диксон. Чтобы подготовить ряжи и отакелажить его, потребовалось много времени. К тому же Енисейское пароходство умышленно оттягивало отправку, так как у него в это время не было в Игарке буксирной тяги.

Якорное оборудование ряжа состояло из двух двухтонных якорей и двух полутонных. Двухтонные якоря были навешены на тросы диаметром 35 мм. Чтобы удобнее было их выбирать, имелась еще вспомогательная снасть — тросы диаметром 25 мм. Для выборки якорей на ряже были установлены два ворота грузоподъемностью по 15 т. Подъем двухтонных якорей происходил через кран-балки с выметом в 1,5 м. Для полутонных якорей никаких дополнительных устройств не было, они могли выбираться этими же воротами.

На тот случай, если бы возникла необходимость затормозить движение ряжа по течению, была взя-



Пловучая столовая для рабочих, занятых на ряже

Фото Н. Будтолаева

ОБОИ
та цепь-волокуша из 38-миллиметрового железа длиной 180 м. Швартовые устройства на ряже были выполнены в виде кнехтов из бревен диаметром 50—55 см, заделанных в конструкцию ряжа.

Весь ряж был учален «брагой» из протянутого в два ряда троса диаметром 40 мм. За брагу должен был крепиться буксирный конец. На ряже был и запасный стальной буксирный трос диаметром 64 мм.

Брага была подвешена к наружным стенам ряжа на цепях из полудюймового железа на высоте 50—60 см от уровня воды; кроме того, она была пришита скобами.

Для удобства работы по верхнему венцу ряжа была настлана палуба у воротов, кнехтов и в других местах.

Для команды на ряже были поставлены два домика размерами 7×7 и 5,5×5,5 м; между домиками была оборудована кухня для снабжения команды горячей пищей.

Команда ряжа состояла из 31 человека, включая повара. Начальником команды был старший сплавщик И. А. Чернеев, боцманом — М. А. Салтанов.

Команда была обеспечена спасательными принадлежностями, до-

мики снабжены противопожарным оборудованием. Для удобства и безопасности сообщения по ряжу были протянуты леера.

На ряж было погружено продовольствие для команды, запас пресной воды, пришедшие с запозданием поковки (болты, ерши) и другие грузы.

Все работы по ряжу были закончены 30 июня, но Енисейское пароходство долго не подавало буксира.

Енисейский гидрографический отдел, обеспечивавший нам проводку каравана, торопил с выходом в рейс, так как уровень воды в Енисее понижался. Буксирную тягу удалось получить только 3 августа.

Для буксировки был предоставлен буксирный теплоход «Клим Ворошилов» мощностью в 1 680 лошадиных сил. Это наиболее мощный буксир на Енисее. Обещанного вспомогательного буксира в 400—500 лош. сил не было. На совещании с капитанами и лоцманами было решено отправляться в рейс, взяв на всякий случай небольшой буксирный пароход «Ижорец» мощностью в 250 лош. сил.

Проводку ряжа по Енисею лимитировали глубины в Турушинской и Липатниковской узкостях. Нуж-

ные нам глубины там были в малую воду всего на ширине около 100 м, поэтому нужно было торопиться, чтобы пройти эти узкости в период большой воды.

Мы вышли из Игарки с ряжем 4 августа. Ночи были еще светлые, и мы рассчитывали двигаться круглые сутки. Скорость движения каравана (при работе одного только теплохода «Клим Ворошилов») оказалась вполне удовлетворительной — 7 с лишним километров в час. Липатниковскую узкость мы прошли в тот же день, а утром 5 августа миновали Дудинку.

Вечером 6 августа подошли к самому опасному участку пути — к Турушинской узкости. Пароход «Ижорец» от Усть-Порта вернулся в Игарку, и мы шли без вспомогательного буксира. Гидрографический бот «Фарватер» провел дополнительные промеры в районе Турушинской узкости и вышел нам навстречу. Глубина у крайних вех Турушинской узкости оказалась 9 м, поэтому караван и ее прошел без помощи вспомогательных буксиров.

Непосредственно проводку каравана производили до Усть-Порта тт. Смирнов и Шадрин, а от Усть-Порта — т. Саломатов. Начальник

Енисейского гидрографического отдела т. Лейзенберг все время находился на борту теплохода, оказывая необходимую помощь проводке¹.

Ряж был очень массивным сооружением и достаточно безопасным для плавания по морю до самого Диксона, поэтому я просил руководство Главсевморпути добиться распоряжения Наркомречфлота о буксировке ряжа силами Енисейского пароходства непосредственно до Диксона.

Еще на пути к Зверевскому мысу я стал получать от Строительного управления Главсевморпути и с Диксона телеграммы о том, что Наркомречфлот разрешил такую буксировку. Однако капитан теплохода не получал такого распоряжения.

В 19 часов 7 августа караван

¹ Исполняющий же обязанности начальника Игарского порта т. Платонов относился формально-бюрократически ко всему мероприятию по буксировке ряжа. Еще весной, при выводе ряжа из Медвежьего Лога, он оказывал ничем не объяснимое противодействие временной установке ряжа у причалов порта. При выходе же каравана в рейс Платонов «разрешил» провезти людей на ряже только до Усть-Порта, потребовав, однако, снабдить всех пресной водой (это на реке-то!).



Сборка домиков на ряже

Фото Н. Будтолаева

подошел к Зверевскому мысу и стал на якорь. Обещанного распоряжения Наркомречфлота не было, и теплоход стал собираться в обратный путь. 8 августа наконец капитан теплохода т. Здоров получил приказ за подписью наркома. Мы стали обсуждать возможности перехода. Капитаны в один голос заявили, что не могут взять на себя ответственность за переход и в таком духе ответили наркому. Я телеграфировал на Диксон и просил выслать к ряжу буксир «Молоков», снабдив его картами и штурманским составом.

Буксир «Молоков» прибыл к ряжу 10 августа. Капитан буксира т. Рожковский взял на себя лидерство проводки. Тогда и наркомречфлотовские капитаны согласились участвовать в переходе.

До Шайтанского мыса караван проводил лоцман Саломатов, знавший фарватер на этом участке. После Шайтанского мыса начались большие глубины, и до самого Диксона лоцманской помощи не требовалось.

Прогноз погоды, переданный с Диксона на трое суток, говорил о скором и неблагоприятном для нас изменении направления ветра. Поэтому, встретив утром 11 августа буксир «Чкалов», мы попросили капитана оставить проводимый им лихтер за небольшим островком и присоединиться к нам.

Наш караван шел теперь в таком порядке: впереди пароход «Молоков» мощностью в 400 лош. сил,

за ним на расстоянии около 200 м буксир «Чкалов», также в 400 лош. сил, потом в 200 м теплоход «Клим Ворошилов» и за ним в 300 м ряж. Таким образом, караван растянулся почти на километр.

В ночь с 11 на 12 августа ветер силой в 4—6 баллов изменил свое направление на северное. Скорость каравана сильно замедлилась, несмотря на тяговое усилие в 2 500 лошадиных сил. При подходе к Диксону скорость не превышала 1—1,5 мили в час.

Днем 12 августа показались острова Верн и Оленьи; в 2 часа 13 августа караван вошел в бухту Диксон. Морской переход от Зверевского мыса до Диксона занял 54 часа, а весь рейс от Игарки — 144 часа.

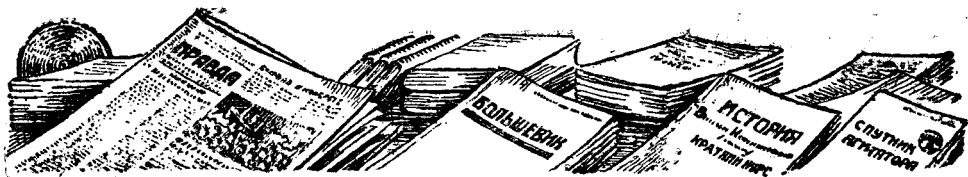
Постель для ряжа Диксонстрой к приходу каравана не закончил. Да и на самом ряже нужно было еще дорубить недостающий одиннадцатый метр, без чего нельзя было его устанавливать на постель. Поэтому ряж поставили на якорях недалеко от его постоянного места.

В сентябре Диксонстрой дорубил ряж до высоты в 11 м, установил его на постель и загрузил камнем.

К навигации 1941 г. ряжевый пирс на острове Диксон будет полностью готов к эксплуатации.

Точный подсчет экономии по доставке готового ряжа еще не произведен. Предварительные же подсчеты говорят, что экономия эта достигает суммы около 2—3 млн. рублей.





Партийная жизнь

И. БИТРИХ

НА ОСТРОВЕ БЕЛОМ

(Из опыта пропагандистской работы)



Трудящиеся нашей родины проявляют огромный интерес к изучению истории ВКП(б).

«Краткий курс истории ВКП(б)», выпущенный в 1938 г., стал настольной книгой каждого сознательного советского гражданина. Так же как в любом уголке нашей необъятной страны, на полярных станциях люди изучают этот сталинский документ, эту энциклопедию марксизма-ленинизма.

Когда в 1938 г. я выезжал на полярную станцию острова Белого, учебник «Краткий курс истории ВКП(б)» еще не был выпущен. В Мурманске мне удалось получить один комплект газет с текстом «Краткого курса истории ВКП(б)», до седьмой главы включительно. Как организовать учебу коллектива в тринадцать человек при наличии только одного комплекта газеты? Надо было найти метод, который заинтересовал бы всех, который был бы понятен и удобен для всего коллектива.

На организационном собрании всего коллектива после обмена мнениями было решено: имея в виду наличие одного экземпляра газеты, читать ее сообща. На следующем занятии путем вопросов и ответов устанавливали, как усвоено прочитанное и то, что люди успели изучить самостоятельно. Занятия проводились три раза в месяц. Каждая глава разбивалась на два-три занятия. Начали мы заниматься в октябре 1938 г. Закончили изучение семи глав к июню 1939 г.

В 1939 г. на полярной станции осталось всего двенадцать человек, из них три иждивенки. Люди были с разным образовательным и политическим уровнем. Организовать солидную консультацию, как это можно было бы на материке, не представлялось возможным.

Мы решили создать кружок среднего звена, с тем чтобы он явился основой в изучении «Краткого курса». Я был утвержден пропагандистом кружка. Осенью мы получили шесть книг «Краткого курса истории ВКП(б)».

Заданный материал каждый кружковец конспектировал. На занятиях кружка ставились вопросы, которые участники старались правильно ответить. Один дополнял другого; иногда возникали дискуссии.

В дальнейшем, по инициативе занимающихся, мы стали практиковать доклады кружковцев, по которым открывались прения. Такой метод людям нравился, потому что он как-то обязывал глубоко изучать материал и приучал кружковцев толково его излагать.



На острове Белом. С самолета сбросили газеты

Для четырех человек, политически наименее подготовленных, проводились два раза в месяц отдельные занятия. На этих занятиях коллективно читались материалы по истории партии, непонятное разъяснялось.

В Арктике есть некоторые специфические условия при проведении общественно-политических мероприятий. Основным местом времяпрепровождения полярников в свободные от работы часы является кают-компания, столовая. Какое бы мероприятие ни проводилось, обыкновенно все свободные от работы товарищи участвуют в нем. Четыре менее подготовленных товарища присутствовали поэтому и на занятиях кружка среднего звена. Прислушиваясь к обмену мнениями на кружке, они черпали дополнительные знания.

Основываясь на опыте нескольких лет работы в Арктике, я считаю, что такая коллективная форма учебы на полярных станциях вполне правильна. Когда здесь люди избегают коллектива, уединяются, то при отсутствии таких культурных развлечений, как театр, кино, клуб и т. д., это приводит иногда к склокам. Отдельные товарищи начинают «психовать».

Затруднения для пропагандиста на полярных станциях, в особенности если у него нет достаточного опыта, заключаются в том, что при наличии произведений классиков марксизма-ленинизма он не имеет пособия пропагандистского материала. Мне думается, что каждую полярную станцию нужно снабдить чем-то вроде «Спутника пропагандиста». В нем должны быть даны все даты выдающихся событий, отмечены работы классиков марксизма, указано, где можно найти материалы по важнейшим вопросам, и т. д.

Необходимость руководить кружком, помогать товарищам заставляла меня, как пропагандиста, много работать и самому. Помимо глубокого

изучения «Краткого курса», я внимательно прочел произведения Ленина: «Что делать?», «Шаг вперед, два шага назад», «Две тактики социал-демократии в демократической революции», «Что такое «друзья народа» и как они воюют против социал-демократов?»; Маркса и Энгельса «Коммунистический манифест»; доклады и речи товарища Сталина.

При всех трудностях в своей работе пропагандист в Арктике имеет и некоторые преимущества по сравнению с пропагандистом Большой земли. Здесь все люди почти всегда вместе — и на работе и в быту. Пропагандисту легче проследить, кто и как распределяет свое время, что кого интересует. В любое время можно оказать помощь и совет в затруднении, не дожидаясь занятия.

Пропагандистская работа на острове Белом не была ограничена только кружком по изучению истории ВКП(б).

Через эфир мы были связаны с любимой родиной. Мы приняли по радио выступления наших руководителей на XVIII съезде ВКП(б), на специальных занятиях изучали решения съезда, слушали выступления товарища Молотова по радио, принимали лекции и консультации, передаваемые Политуправлением Главсевморпути.

К сожалению, Политуправление разворачивало политико-массовую работу по радио, как правило, весной и летом. Осенью же и зимою, то есть в октябре, ноябре, декабре, январе, наступало некоторое затишье. Надо бы делать наоборот. Ведь начиная с апреля-мая в Арктике у людей прибавляется много дополнительной работы. Надо обслуживать самолеты, подготавливаться к навигации, проводить отдельные авральные работы и т. д. В это время на радиостанциях падает слышимость. Небольшие станции, которые особенно нуждаются в разного рода лекциях, консультациях и т. п. по радио, как правило, имеют слабые, допотопные приемники, на которых летом можно слушать только азбуку Морзе.

Все важнейшие события в стране находили отклик в коллективе, вызывали живой обмен мнениями. Полярники острова Белого работали и жили, как это подобает настоящим советским людям, патриотам своей родины.

Б. ИВАНОВ

ЧТО МНЕ ДАЕТ ИЗУЧЕНИЕ ДИАЛЕКТИЧЕСКОГО МАТЕРИАЛИЗМА



Необходимость повседневной и систематически заниматься самообразованием, необходимость планомерного расширения своего политического и культурного кругозора — для меня сейчас совершенно очевидна. Я думаю, что она очевидна и для каждого, кто искренне желает шагать в ногу со своей великой эпохой, кому дороги интересы своего народа, своей родины, создающей новую жизнь, новую

культуру в чрезвычайно сложных условиях.

Над территорией капиталистических стран полыхает сейчас злое пламя второй империалистической войны.

Эта обстановка требует от каждого патриота советской родины вдумчивого, серьезного отношения ко всем происходящим международным событиям. Она требует не пассивного восприятия этих событий, а умения правильно их оценивать. Каждый сознательный граж-

дании должен уметь разобраться в самой сущности событий.

От того, насколько мы серьезно и вдумчиво относимся к сложившейся международной обстановке, насколько правильно оцениваем положение в ней нашей страны, зависит и отношение каждого из нас ко всем государственным мероприятиям. А это, в свою очередь, определяет отношение каждого из нас к своей работе, к своему месту в грандиозном социалистическом строительстве.

Товарищ Сталин в докладе на XVIII съезде партии, касаясь марксистско-ленинского воспитания кадров, говорил: «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».

На множестве примеров можно показать, что значит изучение марксистско-ленинской теории, какие огромные перспективы открывает перед каждым человеком овладение этой основой основ. Люди начинают совершенно иначе относиться к своей работе, совсем по-другому расценивают вещи, события и окружающую обстановку.

Нужно признаться, что я не сразу осознал необходимость овладеть марксистско-ленинской теорией, не сразу понял, какую силу таит в себе это самое передовое учение. Я ощущал потребность расширить свой политический и культурный кругозор, стремился познать смысл происходящих событий, окружающую обстановку, усвоить достижения мировой культуры. Я чувствовал, что стать всесторонне развитым человеком, деятельным членом общества, полноценным строителем новой жизни можно, только повседневно серьезно работая над собой. Но не знал, с чего начать, от чего оттолкнуться. Пришлось пройти длинный, ухабистый путь, прежде чем притти к тому, с чего, собственно, и нужно было начинать.

Долгое время мое саморазвитие шло самотеком, стихийно. За многое брался и ничего не доводил до конца. Принимался изучать музыку, литературу, историю, а ограничивался тем, что отовсюду выхватывал отдельные кусочки, и ничего цельного у меня не получалось. Правда, эти занятия не пропали даром, результаты их впоследствии пригодились и получили новый смысл. Но я бы мог добиться гораздо большего, если бы с самого начала стал на правильный путь, то есть стал бы изучать основы марксизма-ленинизма.

С волнующими меня вопросами я часто стал обращаться к литературе. Внимательно читал произведения русских и иностранных классиков, современных писателей. Читал Толстого, Тургенева, Герцена, Достоевского, Лермонтова, Пушкина, Некрасова, Золя, Мопассана, Гёте, Бальзака. Однако произведения этих больших писателей полностью не отвечали на все мои вопросы, не удовлетворяли моих исканий. Мне казалось, что авторы сами ищут в жизни ответа на непонятные им вопросы. Я понял, что ответы на волнующие меня вопросы нужно искать в другом.

С лета 1931 г. я стал работать. Участвуя в различных экспедициях, я мог наблюдать разнообразнейшие картины природы. Тогда я был далек от мысли заняться исследованиями природы, проникнуть в сущность происходящих явлений. Я хотел только созерцать природу, не думая о том, что надо переходить от созерцания к действию. Такое настроение определяло и характер работы над литературой по своей специальности. Меня занимали книги с описанием всевозможных происшествий, и я проходил мимо книг, в которых давались исследования конкретных явлений природы — гидросферы и атмосферы.

В 1932 г. жизнь заставила меня всерьез пересмотреть свое отношение ко всему окружающему. Я занялся расширением своих теорети-

ческих знаний, занялся математикой, физикой, гидрологией, метеорологией. Мысль заработала в другом направлении. К желанию созерцать, наблюдать прибавилось теперь желание познавать, раскрывать сущность наблюдаемого.

Но как, какими путями можно проникнуть в кажущийся хаос явлений и раскрыть смысл всего наблюдаемого? Нужен какой-то общий метод, оттолкнувшись от которого можно лучше познавать любую отрасль науки.

Я стал заниматься диалектическим материализмом. Обратился к книге Энгельса «Диалектика природы». Я стал понимать, что наконец нашел тот источник вдохновения, тот трамплин, с которого удастся совершить прыжок к познанию действительности. Но это было только начало. Я познакомился с основными положениями учения Гегеля, Фейербаха, прочел книгу Гольбаха «Система природы».

После этого я вновь вернулся к произведению классиков марксизма. С увлечением занялся «Анти-Дюрингом» Энгельса.

К «Диалектике природы», к «Анти-Дюрингу» мне приходится часто обращаться в связи со своей работой над проблемой ледовых прогнозов.

После «Анти-Дюринга» я принял-ся за «Философские тетради» Ленина, потом за книгу «Материализм и эмпириокритицизм». Изучение «Краткого курса истории ВКП(б)», в особенности четвертой главы, дало мне возможность еще глубже понять суть диалектического материализма, его великое значение как основы всех наук. С каждым днем передо мною все яснее и яснее обрисовывается перспектива в моих исследованиях в области ледовых прогнозов.

Пока я не познакомился с принципиальными положениями марксистско-ленинской материалистиче-

ской диалектики, я чувствовал себя в известной степени беспомощным в море вопросов, возникавших в связи с проблемой ледовых прогнозов. Я иногда терялся и склонен был отрицать возможность разрешения этой проблемы.

Я не мог понять, за что основное нужно зацепиться, чтобы как следует разобраться во всем. Казалось, что все вопросы одинаково важны и от каждого из них в одинаковой степени зависит разрешение проблемы.

Ознакомление с основами марксистско-ленинской философии вселило в меня уверенность в возможность разрешения проблемы ледовых прогнозов, помогло мне разобраться в действительном положении вещей. Я осознал, что теми путями, теми средствами, которыми до сих пор пытались двигать вперед дело ледовых прогнозов, далеко не уйдешь. Я понял, что долгосрочный прогноз погоды в ее общем виде является одним из центральных, если не самым главным вопросом в проблеме ледовых прогнозов. Только учитывая взаимосвязь, взаимообусловленность явлений атмосферы, гидросферы, ледовитости, можно правильно разрешить проблему ледовых прогнозов.

Изучение диалектического материализма помогает мне разбираться в вопросах международного и внутреннего положения. А это, в свою очередь, сказывается и на исполнении моих обязанностей перед страной. Во время трехмесячного военно-учебного сбора без отрыва от производства я старался как можно лучше овладеть военными знаниями, столь необходимыми для каждого патриота своей родины. Я закончил этот сбор круглым отличником. В приказе мне объявлена благодарность и вручена грамота. Десять дней лагерного сбора также закончились отличными отметками и благодарностью.

АРКТИЧЕСКАЯ НАВИГАЦИЯ И ПОЛИТОТДЕЛЬСКАЯ ПЕЧАТЬ



Навигация 1940 г. явилась серьезной проверкой всей работы Главсевморпути, в том числе и политотдельской печати.

В директивном письме Политуправление Главсевморпути рекомендовало газетам шире показывать и пропагандировать опыт работы лучших полярников, систематически освещать ход выполнения графика движения судов, самолетов, печатать статьи и заметки о погрузочно-разгрузочных операциях и т. д. Рекомендовалось там, где это необходимо, выпускать специальные бюллетени. Для лучших газет были установлены две премии по 2 000 руб.

Учтя опыт прошлой годней навигации, отдельные редакции политотдельских газет заключили между собой социалистические договоры на лучшее оперативное освещение навигации.

Например, редакция усть-енисейской газеты «Большевик тундры» (редактор т. Перстле) заключила социалистический договор с редакцией нордвикской газеты «За индустриализацию Арктики» (редактор т. Касимов). Диксонская газета «Полярная звезда» (редактор т. Баранов) соревнуется с тиксинской газетой «Стахановец Арктики» (редактор т. Гордиенко). Редакция якутской газеты «Полярный большевик» (редактор т. Россинский) вступила в соревнование с мурманской газетой «Звезда Заполярья» (редактор т. Шахматов) и т. д.

Какие же предварительные итоги наметились в ходе соревнования газет на лучшее обслуживание арктической навигации?

В отличие от многих других газет, более реальных результатов в соревновании добились редакции газет: Усть-Порта — «Большевик тундры» и залива Кожевникова — «За индустриализацию Арктики».

Редакция «Большевика тундры» в период подготовки к навигации большое внимание уделила рабкорскому активу. На многих участках были проведены совещания рабкоров, членов редколлегий и редакторов стенных газет. На этих совещаниях обсуждались вопросы о задачах, стоящих перед низовой печатью, о том, как рабкор должен подготавливать материал для статьи, как надо проверять достоверность каждого факта.

Периодически из Усть-Порта посылались в Кожевниково письма, освещающие ход выполнения двусторонних обязательств. Рабкоры залива Кожевникова всегда были в курсе работы рабкоров Усть-Порта.

Газета большое внимание уделила подготовке к разгрузке судов. В каждом но-

мере публиковались статьи и заметки о навигации.

Сотрудники редакции «Большевика тундры» свободное от работы время используют для повышения своего идейно-политического и культурного уровня. Они изучают технику, знакомятся с полиграфическим производством.

Редакция газеты «За индустриализацию Арктики» в ходе соревнования много занималась с рабкорским активом. Эта газета, пожалуй, единственная в системе Севморпути, кропотливо и продуманно работающая с рабкорами и читателями. Именно поэтому «За индустриализацию Арктики» является самой массовой газетой. В нее постоянно пишут около 100 рабкоров, преимущественно стахановцы и ударники. Нет ни одного номера, чтобы в нем не было опубликовано 15—20 заметок советских полярников.

Здесь каждая статья или заметка просто и конкретно рассказывает о буднях того или иного коллектива, отдельных стахановцев. Газета решила, например, сообщить своим читателям о том, как организована работа механизмов на погрузке и разгрузке. Статью на эту тему, по просьбе редакции, пишет инженер т. Тхориков. Он не отделяется общими рассуждениями, не злоупотребляет техническими терминами, а в популярной форме рассказывает о работе механизмов, о людях, занятых на этих операциях.

Вот заметка десятичника Мартынова. Он делится опытом работы на мысе Портово, самокритично рассказывает о недостатках. Проходит несколько дней. С мыса продолжают поступать в газету сигналы о плохой работе. Редакция посылает на мыс выездную редакцию, где стали выпускать бюллетень.

Когда корабли вошли в залив Кожевникова и началась их разгрузка, многотиражка показала образцы оперативности.

Встал под разгрузку танкер «Юкагир». Газета бросает клич: «Досрочно разгрузим «Юкагир»!» За призывом следует оперативное освещение хода разгрузки. В номере от 13 августа сообщается, что «разгрузка идет без задержки. К 12 часам ночи выгружено около 300 тонн». А в следующем номере на первой странице появляется аншлаг: «Танкер «Юкагир» разгружен за 12 часов! Образцово подготовился к разгрузке остальных судов!» Под этим аншлагом дается подробный отчет о разгрузке судна. Здесь же статья помполита «Юкагира» т. Фейгина.

Полярники Нордвикстрой взяли на себя обязательства по досрочной разгрузке первого судна. В этом большая

организующая роль принадлежала газете «За индустриализацию Арктики».

Диксоновская газета «Полярная звезда», соревнуясь с тиксинской газетой «Стахановец Арктики», организовала перед навигацией совещание рабкоров, членов редакций стенных газет и читателей. На совещание пришло 37 человек. Начальник политотдела т. Зуев сделал доклад, вызвавший оживленные прения. В обсуждении доклада приняло участие 17 рабкоров. Выступавшие в прениях вносили свои предложения, высказывали пожелания, как лучше осуществить задачи, стоящие перед работниками низовой печати Диксона, перед газетой «Полярная звезда» по подготовке к навигации, как добиться первенства в соревновании с тиксинцами.

С тех пор газета из номера в номер помещала материалы о приближающейся навигации. 12 февраля был помещен материал бригады рабкоров под общим заголовком: «Всесторонне готовиться к навигации». Т. Рознев, Семин, Разумов и Рылин писали, что очень медленно подвигалась разгрузка угольной базы острова Конус от строительных материалов, что не подготовлены погрузо-разгрузочные механизмы и т. д.

Во всех последующих номерах газета не раз возвращалась к этой теме. Через некоторое время читателю стало известно, что отмеченные газетой недостатки устранены, что на угольной базе наведен порядок.

Конкретным вопросам навигации газета посвятила несколько передовых. От внимания «Полярной звезды» мало что ускользает. В порту недопустимо затянулось, например, сооружение стационарного транспортера, строительство рьяжа. И газета коротко, ясно и убедительно освещает работу этих участков, мобилизуя коллектив на устранение всех неполадок.

Но в задачу печати входит не только критика плохой работы отдельных товарищей, а и показ образцов хорошей, стахановской работы. Полярник т. Докучаев работает на Диксоне с 1938 г. Он — лучший стахановец порта. Партия и правительство высоко оценили его работу в Арктике, наградив медалью «За трудовое отличие». Живые, содержательные статьи о мотористе т. Докучаеве, механике т. Смелове, трактористе т. Гурове и о многих других украшают газетный лист.

21—22 июля к порту Диксон подошли первые суда — «Литке», «Сибиряков» и буксирный пароход «Чкалов». Для полярников Диксона наступил самый ответственный период работы. Надо быстро провести бункеровку и разгрузку кораблей.

Утром 23 июля на Диксоне был роздан только что вышедший номер «Полярной звезды». Газета призвала полярников к тому, чтобы забункеровать каждый корабль раньше срока.

Из номера в номер в газете выступают полярники разнообразных профессий. Вот

заметка прораба т. Пшек, рассказывающая об ударной работе 2-й бригады грузчиков (№ от 28 июля). Нарядчик т. Антошенко сообщает о том, что на разгрузке судов ширится социалистическое соревнование и что в результате соревнования первая бригада выходит в шеренгу передовых. Боцман порта т. Полозков, подводя итоги первых дней навигации, призывает полярников Диксона, работающих на катерах, к более слаженной и четкой работе. Он рекомендует равняться по лучшему мотористу т. Докучаеву.

30 июля закончились погрузо-разгрузочные работы на судах первого каравана. Спустя два дня в «Полярной звезде» появилась передовая: «По-стахановски обслужить второй караван судов».

Так, освещая актуальные вопросы навигации, газета «Полярная звезда» заняла в соревновании с тиксинской газетой «Стахановец Арктики» передовое место.

Последняя же, к сожалению, не использовала в соревновании всех возможностей. Как известно, порт Тикси в этом году встретил морские суда более подготовленно и организованно по сравнению с прошлым годом. Но если заглянуть в комплект «Стахановца Арктики», то там не встретишь содержательного материала.

Редакция тиксинской газеты работает рывками и освещает вопросы от случая к случаю. То она помещает в каждом номере кричащие заметки о недостатках и прорывах, а то повествует читателю о всякого рода успехах.

Вот в порт Тикси пришли пароходы. Закипела работа. Бригады грузчиков, мотористы катеров показывают образцы работы, борются за досрочную разгрузку судов.

Все это происходит на глазах у редакционных работников газеты «Стахановец Арктики». Но они проходят мимо производственной жизни порта и продолжают выпускать в эти горячие дни навигации скучную, малосодержательную газету.

Якутская газета «Полярный большевик» соревнуется с мурманской газетой «Звезда Заполярья». Это — единственные ежедневные газеты Севморпути. Соревнование между ними могло бы принять более действенный характер. Но ни с той, ни с другой стороны не было проявлено инициативы, и соревнование проходило формально.

Когда открылась навигация и пароходы ушли в плавание, в «Полярном большевике» появился новый отдел: «Вести с пароходов». Инициатива хорошая. В номере от 12 июня под этим заголовком опубликовано четыре заметки. В них помполиты судов делают опытом работы. С парохода «Миловзоров» сообщают, что у них широко развернулось комплексное социалистическое соревнование. Помполит парохода «Ленин» т. Мошкин пишет, что команда решила объявить первый рейс в Тикси стахановским рейсом.

Начали поступать вести и с парохода

«Партизан Шетинкин». Помполит т. Бубнов информирует редакцию, что на судне ежедневно проводятся беседы, читки радиобюллетеня, регулярно выходит стенгазета «Голубой вымпел».

К радиogramме т. Бубнова редакция дала заголовок: «Развернули полит-массовую работу».

В последующих номерах редакция продолжает печатать сообщения с парохода «Партизан Шетинкин», поскольку последний держит переходящее красное знамя Главсевморпути. Помполит шлет письмо за письмом и все в том же тоне.

Это было в конце июня, а в начале июля газета вдруг изменяет тон и сообщает читателю истинную правду. На этот раз на самом видном месте газетного листа вдруг появился ряд заметок под общим заголовком: «Недостатки политической работы на пароходе «Партизан Шетинкин».

Оказалось, что передовой пароход, несущий на своем борту переходящее красное знамя, позорно отстал. Оказалось, что на судне не были выполнены индивидуальные обязательства, плохо работала комсомольская организация, а политическая работа, проводимая помполитом т. Бубновым, была оторвана от решающих задач.

Плохую работу судна вскрыл политотдел, а не редакция «Полярного большевика». Для последней все это явилось большой неожиданностью.

Казалось бы, что после этого случая редакция якутской газеты извлечет для себя урок. Но факты говорят о другом. 11 сентября с борта того же парохода «Партизан Шетинкин» за подписью знакомого нам корреспондента т. Бубнова снова публикуется пространная статья. Вот что в ней сказано:

«С каждым рейсом увеличивается число стахановцев... Благодаря стахановскому движению и социалистическому соревнованию, в которое команда парохода включилась с *первого дня навигации* (подчеркнуто нами. — А. С.), уже на сегодня, по нашим подсчетам, мы выполнили на 79% навигационный план. Уверены в досрочном выполнении всего плана... За время рейса не прекращаем и политико-массовую работу».

Тон статьи, как и прежде, явно хвастливый. Спустя три дня снова публикуется статья т. Бубнова, содержание которой ничем не отличается от предыдущей.

Едва ли есть необходимость доказывать, что такой стиль в работе газеты мало помогал коллективу Северо-Якутского речного пароходства в успешном завершении навигации.

Многие недостатки, вскрытые в ходе соревнования, свойственные и мурманской газете «Звезда Заполярья». Статей и заметок рабкоров, стахановцев, ударников, партийных, профсоюзных и комсомольских работников в редакции очень мало. В газету пишут, главным образом, штатные работники редакции. Спешно, на ходу собирая сведения, пользуясь ведомствен-

ными сводками, отчетами, балансами, они так же на ходу строчили плохонькие заметки, очерки, фельетоны — и все это шло в газету в ущерб корреспонденциям с мест.

Можно ли после этого удивляться, почему «Звезда Заполярья» осталась без рабкоров, оказалась оторванной от повседневной жизни коллективов.

Были периоды, когда в «Звезде Заполярья» почти совсем не помещалось материала о ходе навигации. За весь август, например, помещено лишь 17 небольших информационных заметок с судов. В этот решающий месяц навигации газета не поставила ни одного вопроса, не обобщила опыта работы пароходства по погрузке и отправке судов в Арктику.

Вот, например, как полан в газете материал о возвращении в Мурманский порт парохода «Диксон», который первым закончил арктический рейс в навигацию 1940 г.

«Наш сотрудник, — читаем мы в номере от 11 сентября, — беседовал со старшим помощником капитана парохода т. Н. Харищевым. Тов. Харищев сообщил следующее:

— Замечательно работали грузчики заполярного порта... Замечательно работала во время рейса команда парохода... Хорошо работала и палубная команда... За все время плавания на судне не было ни одного нарушения трудовой дисциплины... В пути экипаж не отрывался от общественной жизни».

Нам думается, что т. Харищев рассказал о работе экипажа «Диксон» много конкретнее, чем это оповещено в «рассказе» сотрудника «Звезды Заполярья».

А корреспонденций таких сотрудников помещается в газете безмерно много. То и дело мелькают на полосах статьи и заметки, подписанные одними и теми же лицами — В. Боровов, С. Клопов, В. Классон, В. Черняев и т. д.

Витесняется рабкоровские заметки и в якутской газете «Полярный большевик». Здесь тоже помещают слишком много своих материалов под различными псевдонимами. Страдает этим и сам редактор т. Россинский, выступающий под псевдонимом «Бронский».

* * *

Предварительные итоги участия политических газет Севморпути во второй коммерческой арктической навигации показывают, что те редакции, которые окружили себя активом корреспондентов и вели с ними массовую работу, вполне справляются со своими задачами. И наоборот, там, где это было упущено из вида, работа страдала многими недостатками.

ЦК партии обязал редакторов районных газет коренным образом перестроить работу редакционного аппарата. Редакционный коллектив прежде всего обязан выполнять роль организатора, больше привлекать к участию в газете рабкоров и других кор-

респондентов. Это — первейшая обязанность и наших политотдельских газет.

Какой еще существенный недостаток наших политотдельских газет? Большинство из них плохо ведет борьбу за выполнение Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня. Вопросы, относящиеся к навигации, многими газетами ставились в отрыве от проверки исполнения этого Указа. Большой частью газеты ограничиваются опубликованием корреспонденций, лишь регистрирующих факты нарушения Указа.

Нордвикская газета «За индустриализацию Арктики» об Указе пишет от случая к случаю. Здесь Указ восприняли лишь как очередную кампанию.

Мурманская газета «Звезда Заполярья» долгое время занималась подсчетами того, что дает этот Указ. Затем она начала регистрировать случаи нарушения Указа, печатать судебную хронику и этим ограничилась.

Не далеко ушла в этом отношении якутская газета «Полярный большевик». 31 августа якутский политотдел в одном своем постановлении записал буквально следующее:

«Начальника отдела гидрографии т. Рогинского за непринятие мер по привлечению к уголовной ответственности нарушителей трудовой дисциплины, за либерализм в исполнении Указа от 26 июня отдать под суд».

Здесь явно нарушено единоначалие и подменено хозяйственное руководство. Однако редактор т. Россинский, не увидев в этом постановлении ничего порочащего, опубликовал его в газете.

«Восточная Арктика» (орган Владивостокского политотдела) за 4 месяца после принятия Указа ограничилась опубликова-

нием всего лишь 14 заметок на эту тему. Содержание заметок отвлеченное, и ни одна из них не подписана.

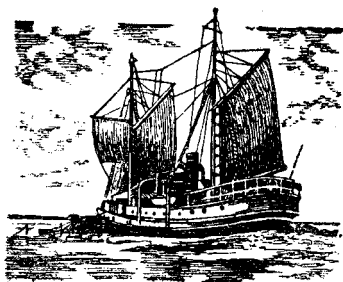
«Большевик пундырь» (орган Усть-Енисейского политотдела) за 20 дней августа поместила... одну заметку о выполнении Указа.

Недостаточно ведут борьбу с нарушителями дисциплины и газеты «Стахановец Арктики» (бухта Тикси), «Арктическая звезда» (г. Архангельск), «Стахановец угля» («Сангар-хая»), «Верхоянская правда» (г. Верхоянск) и др.

Большинство газет ограничиваются регистрацией фактов об уже совершенных прогулах, сообщают о приговорах суда над дезорганизаторами производства, но мало что делают, чтобы предупреждать нарушения трудовой дисциплины, не публикуют материалов (статьи, отчеты о состоявшихся беседах) о коммунистическом отношении к труду, высказываний по этому вопросу классиков марксизма-ленинизма.

20 августа 1940 г. ЦК ВКП(б) вынес постановление о районных газетах. В постановлении отмечалось, что многие партийные организации по-настоящему не занимаются своими газетами, не используют их как мощный рычаг руководства политической, хозяйственной и культурной жизнью в районе. ЦК ВКП(б) обязал первых секретарей райкомов и горкомов ВКП(б) лично руководить своей местной газетой, повседневно следить за ее содержанием и направлять газету на разрешение очередных политических и хозяйственных задач.

Начальники политотделов, помполиты, партторги Севморпути из этого решения должны и для себя сделать соответствующие выводы.





Знатные люди Арктики

ЛЕТЧИК ИВАН ЧЕРЕВИЧНЫЙ

...Лишь тот достоин жизни и свободы
кто каждый день в бою их достает.

ГЁТЕ

Енисей — река полярных летчиков. Экипажи воздушных кораблей, утомленные пургой, снежными пустынями, могучими горными перевалами, болтанкой, при виде Енисея — конечной цели многих перелетов — ощущают радость завершения большого и смелого труда.

На Енисее расположились два маленьких острова, покрытых густым лесом. Их разделяет узкая и мелкая протока. На одном из островов в 1934 г. был вырублен небольшой участок леса. На его месте вырос деревянный ангар и несколько мелких строений.

Летом остров был оживлен. На берегу, у самой воды, стояли гидросамолеты полярной авиации. Летчики, бортмеханики, штурманы, радисты целыми днями работали у машин, готовя их к полетам.

Было жарко. Енисей обмелел, а протока между островками совсем пересохла, обнажив неровное дно, покрытое крупной, хорошо отшлифованной галькой.

В один из таких дней радист принял сообщение: на остров прилетает сухопутный самолет. Короткая радиogramма вызвала много тол-

ков. В самом деле, где здесь можно посадить машину на колесах? Единственной посадочной площадкой, хотя и весьма сомнительной, могла быть протока. Но каждый понимал, что длина ее недостаточна для пробега, а неровное дно, усеянное галькой, неизбежно приведет к аварии.

Но самолет все-таки прилетел. В ясный день на небольшой высоте можно было различить все дефалы колес, о которых среди «островитян» было столько разговоров, скептических мыслей. У протоки собрались десятки людей. Некоторые собирались наблюдать «раздумья» пилота перед спуском. Но самолет сразу по-деловому развернулся и пошел на снижение. В самом начале протоки пилот сбавил газ, и колеса коснулись гальки. Самолет пробежал до середины протоки и остановился. Зрители были озадачены. Даже старые воздушные «зубры» в припадке редкого откровения говорили, что они не рискнули бы совершить посадку на «этой дрянной протоке».

Из самолета вышел молодой летчик Иван Иванович Черевичный. Здесь на острове произошло наше знакомство.

Приятно было сначала увидеть высокое летное мастерство, а за-

тем познакомиться с его счастливым обладателем. Мастерство уже в те годы было «маркой» Черевичного, его визитной карточкой.

Через два года нам пришлось летать вместе.

Я прибыл из Москвы в Иркутск. Здесь меня ожидал двухмоторный самолет «Р-6», на котором работал Черевичный.

Нам предстояло немедленно отправиться на Ново-Сибирские острова, чтобы вывезти зимовщиков на Большую землю. Пожар уничтожил там жилой дом, и зимовщики острова остались без крова и пищи.

За одну ночь самолет был подготовлен к вылету в спасательную экспедицию. Наутро мы стартовали в Якутск. За день покрыли расстояние в 2 700 километров. В Якутске стоял 60-градусный мороз.

Отсюда вылетели в Тикси. Погода была хорошая. Для сокращения пути решили лететь напрямик через высокие отроги Верхоянского хребта. До перевала погода нам благоприятствовала. Но по другую сторону хребта самолет попал в сильную пургу.

Обычно полярные путешественники наслаждаются живописным видом бухты Тикси, окруженной высокими горами. Но при плохой видимости тиксинские горы становятся для самолета реальной угрозой. Даже самые смелые пилоты вынуждены поворачивать обратно с полноты, чтобы не врезаться в эти горы.

Мы повернули обратно. Ветер, ранее подгонявший самолет, теперь обернул свое грозное оружие против нас. Он тормозил движение самолета и, ударяясь о горы, превращался в могучие воздушные течения. Началась такая болтанка, какой я никогда больше не испытывал в полетах над Арктикой.

Самолет швыряло в стометровые пропасти и затем снова высоко подбрасывало. Плоскости сгиба-

лись, точно бумажные. Крен доходил до 90°. К счастью, самолет был металлический. Деревянный, конечно, не выдержал бы такой жестокой встряски.

Черевичный крепко вцепился в штурвал. Я вспоминаю его неподвижную фигуру, укутанную в меха, меховую маску на лице, большие очки.

Он держал курс на запад, летя к солнцу, а после его захода — к красным отблескам. Картушка компаса вертелась в бешеном темпе — прибор был бесполезен.

Механики лежали почти бездыханные в хвосте самолета. Воздушная болезнь лишила их способности мыслить и работать.

Под нами расстилалась сплошная облачность. Иногда показывались острые горные пики, покрытые снегом.

Летчик поднял машину на высоту до 2 000 метров, и мы наконец избавились от страшной болтанки.

Я считал самым целесообразным побыстрее найти какую-нибудь площадку и сесть, чтобы сохранить остаток бензина. Он был необходим для подогрева мотора и перелета с места вынужденной посадки на ближайший аэродром.

Я подал Черевичному записку, в которой вкратце изложил положение дел и советовал отыскать площадку, годную для посадки. На записку Черевичный кратко ответил: «Для посадки существуют аэродромы».

Эти слова Черевичного раскрыли сущность новых методов авиации и прогрессивных взглядов на эксплуатацию самолета. Полное спокойствие пилота в этой тяжелой, мрачной обстановке быстро рассеяло все мои сомнения, и я стал верить, что мы на самом деле скоро сядем на аэродроме. Под нами было сплошное нагромождение переплетающихся каменных массивов, в котором действительно невозможно было отыскать какую-то мифическую посадочную площадку.

Вдруг самолет прошел над окном в облачности. Мы увидели, что

летим на большой высоте. Горные хребты окончились. Пилот стал снижаться. Вскоре показался узкий ледяной покров Лены, зажатый между высокими скалистыми берегами.

Над рекой спустились сумерки. Мы выпустили несколько сигнальных ракет. Но ждать, пока люди разожгут на берегу костры, нельзя было: кончался бензин.

И тогда пилот совершил удивительную посадку. Мы заметили два столба, указывающие границы аэродрома. Но по какую сторону от столбов располагалась посадочная площадка? Летчик решил сесть на пространстве между столбами. Это была ошибка. Я обнаружил ее, когда лыжи почти коснулись льда. Из всех сил начал я стучать по фюзеляжу и резким жестом указал летчику — повернуть. Не задумываясь, Черевичный круто свер-

нул, и самолет очутился на площадке за столбами. Хвостовая лыжа задела кромку льда за границей аэродрома. Лед, не выдержав тяжести, сломался. Нам стало ясно, что не будь этого решающего поворота, наш самолет провалился бы под лед.

Поразительное мастерство пилота, сочетающееся с молниеносной реакцией на опасность, спасло нас.

Вскоре нам пришлось совершить еще одну не менее удивительную посадку.

Через два дня мы снова вылетели на Ново-Сибирские острова с заходом в Тикси. В тот же день нас радостно встретило население одно-



И. И. Черевичный. Перед вылетом из бухты Тикси

Фото А. Штепенко

го из островов. Быстро погрузили зимовщиков и стартовали на материк.

Тотчас после взлета самолет уже находился над гористой частью острова. На высоте 100 метров раздался характерный треск, и правый мотор заклинил. Я инстинктивно схватился руками за борта кабины и поджал ноги. Самолет падал вниз. В лучшем случае можно было ожидать, что он опустится на гористую местность острова.

В эту минуту произошло нечто неожиданное. Пилоту удалось развернуться над самой землей. Самолет проскочил между двумя мачтами радиостанции и приземлился по

ветру на площадку, с которой только что поднялся на воздух. Поле площадки было единственным местом для посадки на острове.

Так на практике оправдывалась формула Черевичного: «Для посадки существуют аэродромы».

* * *

Наш экипаж и все зимовщики разместились в единственной жилой комнате радиостанции. Размер ее был 12 кв. метров. Для двадцати человек жилплощадь была не велика.

В эти дни я хорошо изучил своего пилота. И прежде всего меня поразила в нем необычайная любовь к труду. Черевичный работает, Черевичный занят — так было с утра до поздней ночи. Здесь на маленьком острове у Ивана Ивановича находилась масса дел. Вначале он пытался отремонтировать мотор, но сломанный вал нуждался в сварке, невыполнимой на острове. Тогда он начал изготавливать летное обмундирование своей особенной конструкции, слесарничал, точил безделушки из кости, стирал белье, дежурил на кухне, выполняя функции повара, охотился.

За двадцать дней нашего пребывания на острове Черевичный изготовил для всего экипажа летное обмундирование по своей «модели». меховые маски его собственной конструкции (комбинация оленьего меха и проволочек) прекрасно греют нос и щеки, а стекла очков не запотевают. меховые сапоги он подшивает специальной непромокаемой тканью, и ноги в них — как на печке. Даже шарф он умудрился сшить по своей особой системе, значительно улучшив его качество.

Трудолюбие так же присуще этому человеку, как и мастерство.

В длинные зимние ночи, лежа рядом в спальнях мешках, мы подолгу беседовали перед сном. Ему тогда хотелось облетать каждый квадратный метр Арктики. Новые

земли вызывали в нем горячий интерес. Его глубоко волновали рассказы о легендарной Земле Санникова. Он мечтал о ледовых разведках.

В течение нескольких лет он упорно овладевал мастерством летчика. Он много летал на крупных реках Севера — Лене, Енисее, Ангаре. Он пересекал горные хребты, в том числе малоисследованный хребет Черского. На поплавковом самолете устаревшей конструкции ему приходилось летать в горных ущельях, так как потолок самолета был ниже пиков этих гор. Он садился на высокогорных озерах, на маленьких речках. Бурные горные реки, зажатые между высокими скалистыми берегами и образующие крутые петли, он исползовал с таким же успехом, как и обширные акватории крупных рек.

Черевичный тщательно изучил обширные районы Крайнего севера.

* * *

После аварии возник вопрос: нельзя ли вылететь на одном моторе? Летать на одном моторе можно, но как взлететь?

Если у двухмоторного самолета запустить один мотор, то самолет будет совершать круги, оставаясь примерно на одном месте. Появилась идея, чтобы к плоскости, на которой находился исправный мотор, привязать нарты, а на них посадить людей. Назначение этих нарт — выправлять круговое движение самолета и направлять его по прямой. В тот момент, когда самолет, пройдя несколько десятков метров, приобретет достаточную скорость для действия рулей, нарты должны легко отцепляться по сигналу летчика.

Был назначен день испытательного взлета. Все наше население изъявило желание помочь. Охотников прокатиться на нартах нашлось много. На самолет сели Черевичный и механики. Запустили мотор, и, к нашей общей радости, самолет прошел по прямой. Несколько раз



И. И. Черевичный за штурвалом самолета

Фото В. Фроленко.

совершали пробег. Когда отцеплялись нарты, сидевшие на них люди падали и кувыркались в снегу. Кругом было оживление и смех. Опыты проходили успешно. Самолет несколько раз взлетал над островом.

Но совершить перелет на одном моторе нам так и не удалось. Както в разговоре с Тикси радист бросил примерно такую фразу: «Нам некогда, летаем на одном моторе». Этих слов было достаточно: начальство узнало о наших экспериментах и строго запретило их продолжать.

Мы снова стали ждать помощи.

Летчику, везущему нам мотор, понадобилось пятнадцать дней «раздумья», чтобы прилететь из Тикси. Мы с Черевичным по нескольку часов ежедневно просиживали на радиостанции зимовки и без конца посылали в Тикси радиограммы: «Прилететь можно».

Каким простым был этот маршрут для Черевичного! Уже в те го-

ды он стоял на голову выше многих пилотов полярной авиации.

Во время ожидания, по инициативе Черевичного, были проведены некоторые подготовительные работы для быстрого монтажа мотора. Привезенный мотор был собран в рекордно короткий срок — за одну ночь. На следующий день он был установлен на самолете и опробован на земле и в воздухе.

Стартовали с острова, забрав с собой двенадцать зимовщиков и всю заготовленную здесь пушнину.

До Якутска летели в нормальных условиях. Дальше лежал путь на Иркутск, предстояло покрыть расстояние в 2700 километров. В этом тяжелом перелете Черевичный снова проявил выдающиеся качества пилота: соразмеренность своих сил и упорство в достижении цели.

Мы спешили в Иркутск. Подгоняла начинающаяся весна. Трасса была уже закрыта. Оттаивали и покрывались водой аэродромы, а в

верховьях Лены уже ожидался ледоход. Мы не могли взять такого количества бензина, которого хватило бы на беспосадочный полет. Промежуточная зарядка была неизбежной.

Черевичный связался из Якутска по радио со всеми аэропортами на пути. Все отказывались нас принять. Наконец ему удалось убедить одного из начальников аэропорта принять наш самолет и снабдить горючим. Всю ответственность за эту операцию летчик брал на себя.

Тотчас же после вылета из Якутска начался сильный снегопад, продолжавшийся шесть часов. Видимость по горизонту отсутствовала. Земля просматривалась только по вертикали. Ориентируясь по чернеющему берегу Лены, покрытому тайгой, мы держали курс по реке. Полет был необычайно тяжел. По правилам, следовало либо возвращаться, либо немедленно садиться. Однако садиться было негде; возвращаться же в Якутск — означало бы заранее обречь себя на ожидание летней навигации, то есть держать экипаж и самолет в длительном бездействии.

На месте посадки оказалась хорошая погода, и мы благополучно сели на лед. У берегов Лены уже была вода.

Смена лыж на колеса заняла не более получаса. Столько же потребовалось на зарядку.

В глубоких сумерках, пользуясь ракетами и ориентируясь по кострам, совершили посадку на раскисшем Иркутском аэродроме.

* * *

Мечты Черевичного о ледовых разведках сбылись. Его поплавковый самолет появился в 1936 г. над морем Лаптевых. Некоторые старые летчики поговаривали, что пускать такой самолет на море — авантюра. Они утверждали, что на разведке могут работать только летающие лодки.

В ледовых разведках Черевичному пришлось проявить весь свой

талант и знания арктического летчика.

Базируясь у незащищенных морских берегов, ему приходилось неоднократно спасать свой самолет от шторма и надвигающихся на берег льдов. Он взлетал при сильной зыби, когда не было спасения от могучего ледового сжатия. Он садился на небольшие полыньи и часто должен был через несколько минут опять подыматься в воздух, так как полыньи быстро затягивались льдом.

Черевичный производил ледовую разведку на громадном морском пространстве — от Ново-Сибирских островов до берегов Таймырского полуострова. Он улетал с моря вместе с последним кораблем.

За лето и зиму пилот налетал 700 часов — рекордная цифра в истории полярной авиации, не перекрытая до сих пор.

Он доказал на деле, что успех достигается не только хорошей материальной частью, но главным образом людьми, умеющими в совершенстве владеть ею.

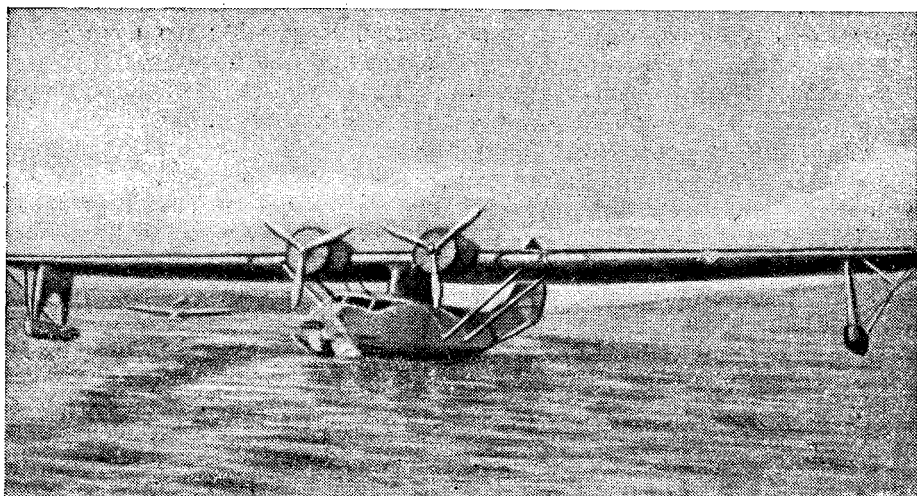
Правительство наградило Черевичного орденом Красной Звезды.

* * *

В феврале 1937 г. мы встретились в Якутске. Стоял 60-градусный мороз. Самолет Черевичного летел на север, в Тикси, наш — на восток. Над большим районом был великий сибирский антициклон.

Самолеты должны были вылететь утром. В ранние часы в воздухе стояли радиационные туманы, связанные с антициклоном. Черевичный — знаток этого края — уверял, что утренний радиационный туман обычно проходит через полтора-два часа. Было нецелесообразно ожидать прояснения, так как это значило бы не полностью использовать короткий зимний день и не долететь до места назначения.

Черевичный решил лететь теперь же. Со свойственной ему энергией и находчивостью он раздобыл где-то несколько палок и поставил их



Самолет И. И. Черевичного «Н-275» на бочке

Фото В. Фроленко

в ряд посреди аэродрома вдоль своего старта. Медленно подрулил летчик к старту и, ориентируясь по палкам, взлетел при густом тумане. Недалеко от нас он покачал крыльями: «Все в порядке, лечу».

Слой густого тумана был тонким, и тотчас после взлета самолет оказался в обстановке ясной погоды. А наши летчики не решились последовать его примеру. Они дождались, когда полностью рассеялся туман, и легко, без всяких усилий поднялись в воздух. Зато до места назначения мы, конечно, не долетели. Нам нехватило как раз двух часов, затраченных на ожидание летной погоды.

Летом мне пришлось работать с Черевичным на ледовой разведке в море Лаптевых.

Обычно путь разведчика в этот район проходит от Красноярска до Якутска и дальше по Лене до Тикси. Но Черевичный давно мечтал совершить полет из Якутска в Верхоянск. По этой линии еще никто не летал. Он добился разрешения, обещав дать анализ трассы.

На летающей лодке мы летели над высоким Верхоянским хребтом. Потолок машины был ниже некоторых вершин. Это вынуждало нас держаться ущелий.

Совершили посадку в Верхоянске, на реке Яне. Сбежалось все население, никогда еще не видевшее самолета.

В тот же день мы вылетели в Тикси. Весь район бухты был закрыт облаками. Посадка была невозможна. Черевичный и на этот раз не растерялся. Он нашел оригинальный выход, которым удивил не только тиксинцев, но и свой экипаж.

Получив неутешительные сведения о тумане в Тикси, мы решили лететь в один из ближайших пунктов через хребет. На полдороге облачность кончилась. Прекрасно зная этот район, Черевичный воспользовался хорошей видимостью и снизился в какую-то долину. Здесь протекала маленькая речка. Никто не ожидал, что летчик полетит по речке, на высоте 50 метров, под низкой облачностью, подойдет к Тикси и совершит обыкновенную благополучную посадку.

Смелый и решительный поступок летчика показался мне вначале весьма рискованным, почти недопустимым. Однако, проанализировав его позднее, я пришел к выводу, что это был правильный выход из создавшегося положения. Без находчивости и решимости не могла бы

существовать авиация, тем более в Арктике.

В том году море Лаптевых было сплошь забито льдом. Почти ежедневно застревали суда, и нам приходилось их выводить из тяжелых льдов. Мы базировались в Тикси и работали с полной загрузкой.

Один полет наш был особенно тяжелым. Самолет направлялся из Тикси в западную часть моря Лаптевых. Во второй половине пути испортилась погода. Все береговые станции сообщали о тумане. Аэропорты отказывались нас принять.

Под нами по всему видимому горизонту был крепкий морской лед без каких-либо признаков воды. Самолет пролетал в районе бухты Прончищевой на высоте 2 000 метров.

Наступили сумерки. Мы пытались отыскать хотя бы небольшой участок чистой воды, чтобы прекратить бесцельный полет, который мог печально окончиться. Во время поисков заметили чернеющее пространство с белыми пятнами. Нам показалось, что это вода. Стали снижаться на посадку. Внимательно присмотрелись и обнаружили, что это были горы, окружающие бухту Прончищевой. Черевичный не растерялся и, ориентируясь по склонам гор, стал снижаться к их подножью. Залив оказался забитым льдом. Нужно было лететь дальше, но как выбраться из бухты? Выход был очень узкий, и при плохой видимости его трудно было обнаружить. Мы попали в мышеловку. «Прицепившись» к берегу, пилот все же отыскал его и, проскочив между отвесными горами, полетел дальше на юг, к Нордвигу.

Полет вдоль морского берега был необычайно тяжел. С одной стороны почти у самых плоскостей тянулась извилистая линия скалистого берега, с другой — шли бесконечные нагромождения торосистых льдов. Все время над нами висела опасность врезаться в берег, образующий местами крутые изгибы. Требовалась быстрая реакция на многочисленные повороты и

петли. Каждый метр пути требовал напряженного внимания пилота.

Наконец льды кончились. Под нами была вода. Над морем стоял абсолютный штиль. Вода при таком штиле очень опасна. Ее не видно. Низко лететь над ней рискованно, так как можно неожиданно удариться об нее; садиться еще опаснее, так как неизвестно, когда нужно выравнивать машину. Штилевая вода — бич молодых летчиков. Она была причиной гибели даже опытного летчика Бухгольца в 1933 г.

Весь экипаж почувствовал приятное изумление, когда самолет почти бесшумно, без единого толчка сел на воду. Летчик обладал высококоразвитым чувством высоты и поэтому смог во время выравнивания машину, не видя морской поверхности.

Мы отдали якорь. Можно было немного отдохнуть и закусить. На палубу было извлечено все наше кухонное хозяйство. Вскоре весело зашумел примус, и запах ароматного чая возбудил приятные ощущения и мысли.

Вдруг до нас дошел сильный гул. За суетой мы не заметили, что на нас быстро надвигались мощные массивы нагроможденных льдов. Когда они были далеко от нас, примус заглушал их шум. Но теперь воздух сотрясал страшный грохот и скрежет. Кухонное хозяйство полетело вверх тормашками. Пока мы выбирали якорь, воды осталось в обрез для взлета.

Опять полетели в тумане на юг. Через полчаса увидели спасительную воду. Отсиживались на ней шесть часов. Когда рассеялся туман, прилетели в Нордвик.

Этот полет измотал все наши силы. Он по справедливости мог считаться высшим испытанием выносливости и искусства пилота.

* * *

Однажды, застигнутые туманом в районе Ново-Сибирских островов, мы решили переждать его у мыса Шалаурова. Черевичный, ориенти-

руясь по слегка просвечивающей сквозь туман кромке берега, посадил машину. Когда туман рассеялся, оказалось, что льды прижались к берегу и мы сидим в маленькой полынье. Подняться с такой площадки при нашей загрузке было немыслимо, заниматься же разгрузкой было поздно: льды быстро приближались к берегу. В некоторых местах они налезали на берег, неуклюже громоздясь друг на друга. Оставалось либо обречь самолет на гибель, либо взлететь с этого миниатюрного клочка воды.

Пилот совершенно правильно решил, что лучше немного поцарапать лодку об лед при взлете, чем совсем лишиться самолета.

Черевичный подрулил к самому краю полыньи и сразу дал полный газ. С трудом он вырвал машину у другого края. Скорость была еще недостаточной для взлета. Лодка стукнулась об лед, подпрыгнула, еще раз стукнулась—и оказалась в воздухе.

Дело кончилось только легким повреждением лодки.

Крепкое сердце нужно иметь пилоту, чтобы решиться поднять самолет с такой площадки. Но в Арктике крепкое сердце необходимо и для многих других дел, с которыми повседневно сталкиваются люди полярной авиации.

В тот же день в Тикси были устранены все повреждения, и работа продолжалась.

* * *

В 1938 г. Черевичный вылетел на своей летающей лодке в ледовую разведку, когда море было еще покрыто льдом до самых берегов. Базами ему служили только что освободившиеся от льдов устья рек Лены и Хатанги.

Первая разведка показала, что мощный ледокол «Красин» может подойти к зимующему каравану и вывести его из льдов. Черевичный прилетел к «Красину», взял на борт капитана Белоусова и

вторично слетал к зимующим судам. Капитан лично ознакомился с ледовой обстановкой. Вскоре ледокол подошел к ледоколу «Ленин». Все суда каравана были выведены «Красиным» на чистую воду и доставлены в порты.

Черевичный продолжал разведку обширного района от Ново-Сибирских островов до берегов Северной Земли.

Не забыв рассказов о мифической Земле Санникова, он тщательно обследовал район ее предполагаемого местонахождения и окончательно установил, что такой земли не существует.

После окончания навигации Черевичный совершил трудный зимний рейс по маршруту Москва—Колыма и обратно до Красноярска. Рейс был завершен в рекордно короткий срок — в пятнадцать дней.

В 1939 г. летчик летал на новой летающей лодке. Все, что было создано новейшей авиатехникой, сконцентрировалось в этом самолете. Он необычайно расширил возможности первоклассного летчика. Десятки механизмов, облегчающих и улучшающих эксплуатацию, делали ее почти идеальным воздушным кораблем, для которого все места Арктики доступны.

В короткий срок Черевичный тщательно изучил и освоил новый самолет. Он свободно овладел всей автоматикой и приборами.

Среди этих автоматов особенно выделяется автопилот. Летчик может уйти со своего места, закусь, посоветоваться с механиком, а самолет, повинувшись четко работающему автомату, точно летит по курсу, набирает высоту, пробивает облака.

Черевичный регулярно пользуется автопилотом, сберегая свои силы. Иногда на долю механизма выпадает больше летных часов, чем на долю пилота. Другие летчики, летая на однотипных самолетах, совсем не пользуются автопилотом, не доверяют ему. Эти пилоты, даже находясь в воздухе, не расстаются с чисто «земной психологией».

Первые полеты на новой летающей лодке Черевичный совершил во время обширной ледовой разведки над тремя морями: Карским, Лаптевых и Восточно-Сибирским. Попутно с разведками он совершил два рейса из Тикси в Магадан и в Анадырь.

* * *

Зимой 1940 г. я встретился с Черевичным на мысе Шмидта. Он совершал большой агитперелет вдоль Великого Северного морского пути. На борту находились работники Политуправления Главсевморпути и артисты. Самолет заходил на все зимовки.

Я нашел пилота, как всегда, работоспособным, жизнерадостным, прекрасным командиром. В его работе, как и прежде, никогда не бывало авралов. Все шло своим чередом. Летчики, строящие свою работу на авралах, — не настоящие летчики.

Летом Иван Иванович получил задание, базируясь в Тикси, производить ледовую разведку в море Лаптевых. Однако из-за опоздания других самолетов и тяжелой ледовой обстановки ему пришлось обслуживать также Карское и Восточно-Сибирское моря.

Чтобы выяснить общую картину состояния льдов в большом районе, Черевичный совершил рекордный беспосадочный полет, продолжительностью в двадцать два часа. Он долетел до 82° северной широты в районе Восточно-Сибирского моря, между островами Врангеля и Ново-Сибирскими. Сюда еще никогда не заходили корабли.

* * *

Летчик Черевичный очень многогранен. Он разведчик льдов, рейсовый пилот, исследователь новых трасс, испытатель новых самолетов. Во всех этих областях он достиг необычайного совершенства.

В 1940 г. правительство наградило Черевичного вторым орденом — Трудового Красного Знамени.

Черевичный не только блестящий

летчик, но и большой знаток Арктики.

Он очень много работает, чтобы всегда быть в полной боевой готовности выполнить любую сложную задачу, поставленную перед полярной авиацией.

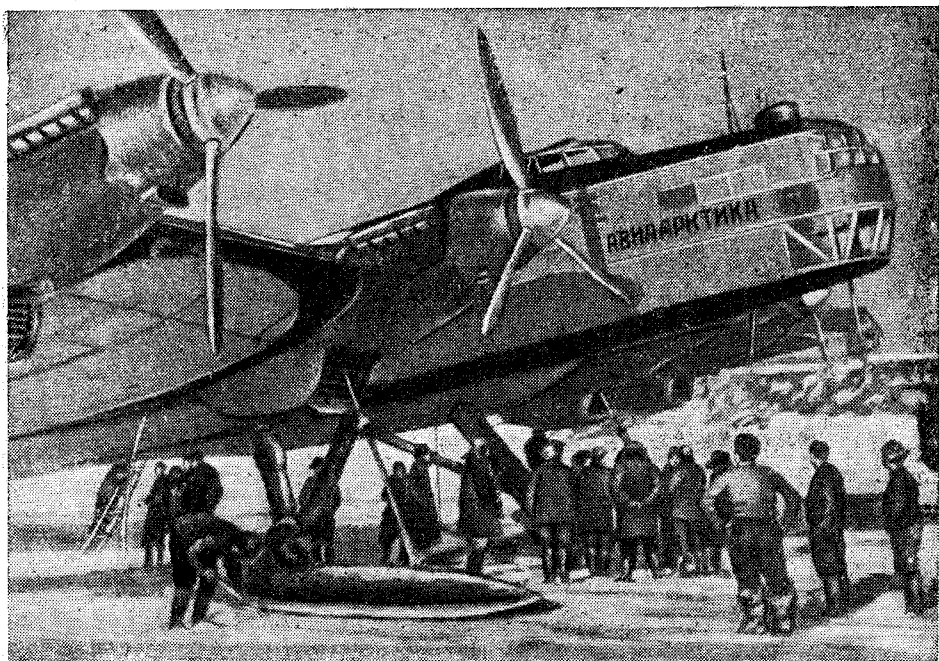
Передовые летчики, в авангарде которых находится Черевичный, осуществляют на практике идею упорной и непрерывной работы в Арктике и полетов при любых условиях. В полярной авиации есть и другие пилоты (среди них даже старые полярные летчики), которые убеждены, что летать в Арктике можно только в хорошую погоду, при максимальной гарантии безопасности. Эти товарищи остаются в стороне от прогресса полярной авиации, застыли на прежнем уровне и не видят громадных сдвигов в Арктике.

К счастью, передовых полярных летчиков, упорно овладевающих новейшими достижениями авиационной науки и практики, с каждым годом становится все больше и больше. Поэтому и успехи арктической авиации растут с каждым годом.

В ледовой разведке Черевичный руководствуется кратко сформулированным им принципом: «Пароход должен двигаться за самолетом». Эта формула не случайна. Она диктуется практической задачей превратить Великий Северный морской путь в нормальную транспортную магистраль.

Северный морской путь не может быть раз навсегда установленной и неизменной водной линией, от которой нельзя отклониться. Это есть широкая дорога, слитая из многочисленных путей. В определенных условиях необходимо выбирать наиболее благоприятный из них. Роль ледового разведчика здесь приобретает большое значение.

По мнению Черевичного, мы совершаем преступление, когда во время короткого лета месяцами топчемся на одном месте в ожидании вскрытия одних и тех же путей. Нужно искать, нет ли других



Самолет И. И. Черевичного «Н-169» во время агитперелета в 1940 г.

Фото В. Фроленко

путей. Для этого необходимо знать обстановку всего района. Летчики и материальная часть должны быть подготовлены к работе не только вблизи берегов, но и вдали от них, охватывая ледовой разведкой обширные пространства моря. Найдя путь для проводки, самолеты должны вести за собой корабли. Сейчас же нередко бывает, что самолет зовут тогда, когда судно уже застряло во льдах.

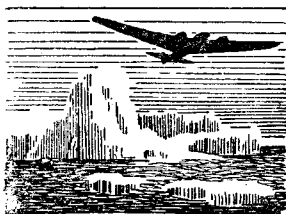
Когда-то знаменитый полярный исследователь Руал Амундсен сказал: «В Арктике побеждает тот, кто умеет ждать». Но мысль Амундсена была верна в век собачьих упряжек. Теперь ждать нельзя. Ждать — значит проиграть. В лю-

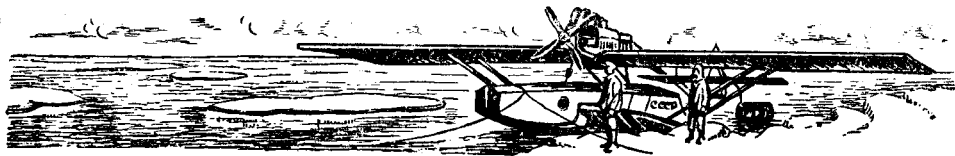
бой обстановке Иван Иванович Черевичный прежде всего ищет способа, как выбраться, как избежать напрасной траты времени на ожидание. Это его характерная черта.

* * *

Когда в Москве наступает лето и все москвичи стремятся насладиться солнцем, уехать на дачу, на юг, Черевичный извлекает свое летное обмундирование — кожаные и меховые одежды. Он спешит в далекий и родной край, чтобы снова безустали летать над арктическими морями, испытывая великую радость труда, созидającego жизнь.

АЛЕКСАНДР ШТЕПЕНКО





Авиация на службе Северного морского пути

М. КАМИНСКИЙ

ЧУКОТСКАЯ АВИАЦИЯ

(К десятилетию Чукотского национального
округа)

 **Ч**укотский национальный округ (созданный постановлением ЦИК СССР в декабре 1930 г.) — обширная горная страна на крайнем северо-востоке Азиатского материка. Территория округа занимает свыше 700 000 кв. км и простирается на восток от реки Колымы до Берингова моря. Чукотский полуостров омывается тремя морями: на севере Восточно-Сибирским и Чукотским, на юго-востоке Беринговым. Большая часть территории округа лежит за Полярным кругом. Узкий Берингов пролив отделяет Чукотку от Аляски — западной оконечности Северной Америки.

Территория национального округа по размерам превышает территорию любого западноевропейского государства, однако население округа насчитывает всего около 25 тыс. человек. Коренное население Чукотки состоит из чукоч, эскимосов, ламутов, камчадалов и чуванцев. 80% населения составляют чукчи. Они подразделяются на береговых и кочующих. Береговые чукчи и эскимосы зимой и летом занимаются охотой, которая являет-

ся главным средством их существования. Летом добывают морского зверя: моржа, лахтака и нерпу. Зимой охотятся на песца, лисицу и белого медведя. В южных районах охотятся за выдрой и горностаем. Камчадалы, ламуты и чуванцы, живущие главным образом в бассейне реки Анадырь, летом добывают рыбу (кету, горбушу). Рыба идет не только в пищу людям, но и является единственным кормом для ездовых собак в этих районах.

Кочевые чукчи занимаются оленеводством. Они кочуют в предгорьях и горах Анадырского хребта. У них до сих пор преобладает натуральный характер хозяйства. Олень дает чукче-кочевнику пищу и одежду, из его меха чукчи делают свои жилища — яранги, он же перевозит убогий скарб своих хозяев при кочевье. Промысел песца для кочевников — лишь добавочное средство существования.

Некоторая часть оленеводов летом подкочевывает к северному побережью. Здесь они охотятся на нерпу, жир которой идет на зимнее освещение и отопление яранг, и на моржа, кожа которого идет для ремней, необходимых в хозяйстве.

До 1924 г. (когда красноармейские и пограничные части выбили с Чукотки остатки колчаковских банд Пепеляева и Бочкарева) в торговле на Чукотке главное место занимал американский купец Свенсон. Каждое лето его шхуны, нагруженные охотничьими боеприпасами, капканами, табаком, чаем, сахаром, спиртом и другими товарами местного ассортимента, обходили Чукотское побережье и вели торговлю. Торговля носила товарообменный характер. Все свои товары через постоянных агентов Свенсон выменивал на валютную пушнину, главным образом на песцовые шкурки. Американцы предпочитали иметь дело с оптовыми покупателями, какими являлись кулаки-оленоводы и их агенты на побережье. Получив товары, кулак с большой выгодой для себя выменивал их на песцовые шкурки, добытые охотником. В этой торговле большую роль играл спирт. Напоив охотника, кулак уже за бесценок отбирал все, что было добыто за зиму. А следующей зимой его клиенты снова обращались к нему за товарами. Кулак давал им в долг. К моменту нового захода шхуны он собирал свои долги в виде песцовых шкурок. И так этот круговорот продолжался, все более и более закабалая охотников-бедняков. Будучи в долгу перед кулаком, они уже не имели права продавать свою пушнину самостоятельно.

После 1924 г. торговые фактории Дальгосторга, а впоследствии Севморпути постепенно вытеснили американцев и этим подорвали одну из самых сильных основ кулацкой эксплуатации охотников и оленоводов.

Работники советской торговли, преодолевая трудные природные условия Чукотки, вели борьбу с озлобленным кулачеством и шаманством. В летнее бездорожье, в осеннюю непогоду, в зимнюю вьюгу они проникали в тундру, в горы, вырывали бедняка и середняка из-под влияния кулачества.

Торговые работники снабжали охотников оружием, боеприпасами, капканами, сахаром, табаком, чаем и прочим, давая за шкурку песца в десять раз больше, чем давал кулак. Они выплачивали долги бедняков, давая авансы, заключали договоры. Только своя, родная советская власть могла так относиться к националу-кочевнику. И это было нагляднее всякой агитации. Кулак терпел здесь окончательное поражение.

После декрета об образовании Чукотского национального округа быстро окрепли органы советской власти в центре округа и на местах. В 1933 г. на Чукотском побережье были организованы первые полярные станции Главсевморпути. Стала быстро развиваться сеть школ, больниц, факторий. Появились даже кинопередвижки. В бухте Лаврентия, в Чаунской губе, у мыса Олюторского организовались культбазы. Это были комбинаты, в которые входили: школа с интернатом, больница, Дом народов Севера, клуб, кино, фактория. Культбазы были могучим орудием советизации и культурной революции среди первобытной дикости, в которой прозябал чукотский народ.

Вскоре на Чукотке появились геологи, впервые проникшие глубоко в горы и открывшие секреты девственных богатств края. Во всех районах открылись правительственные радиостанции, неизмеримо расширились средства связи и сообщений и, наконец, запели песню моторы первых самолетов.

Эти новые очаги советской культуры окончательно вырвали из-под влияния кулачества береговое население и значительную часть тундровой бедноты. Кулак сжался, затаился, ушел в горы, подальше от всего нового, что мешало ему жить.

В лексиконе чукотского народа появились новые, незнакомые ранее слова, ставшие близкими и понятными: пароход, самолет, трактор, кино, летчик, большевик, партия, Ленин, Сталин.

Многие чукчи стали работать в

экспедициях, на полярных станциях, на факториях и перенимать от русских их культуру.

Подрастающая в стенах советской школы молодежь образовала первые кадры молодой национальной интеллигенции чукотского народа. Сейчас молодые чукчи работают механиками и радистами на полярных станциях, мотористами на катерах и вельботах, учителями, продавцами и заведующими отделениями торговых факторий. Аппараты районных исполкомов трудящихся почти полностью укомплектованы грамотной чукотской молодежью. В 1939—1940 гг. успешно закончили полный курс летного обучения первые чукчи-летчики: Елков, Верещагин, Тымнетахен, Шитиков и Кеутуви.

Непрерывно возрастая, советская культура не только похоронила остатки влияния американских купцов, но и влияние местных кулаков и шаманов, бесповоротно подорвав его экономическую основу.

Прошло десять лет. За это время Чукотка стала неузнаваемой. Помимо общего бурного роста торговли, культуры, здравоохранения, образования, охотничьего промысла и оленеводческого хозяйства, сегодня Чукотка уверенно вступает на новые рельсы в своем развитии. Она вступает на путь промышленного развития. Уже много лет в Анадыре успешно работает большой рыбоконсервный завод; шесть лет существует государственный оленевсовхоз; в бухте Провидения заканчивается строительство одного из крупнейших морских портов Главсевморпути. В бухте Угольной закладываются угольные рудники. Они полностью обеспечат потребность морского судоходства в Восточном секторе Арктики.

В геологических работах пройден уже разведочный этап, который установил наличие промышленных запасов таких ценных в народном хозяйстве Союза металлов, как олово и вольфрам. Уже строятся в некоторых пунктах рудники по добыче этих ископаемых. Попутно уста-

новлено, что в горах Анадырского хребта имеются большие запасы железа, меди, мышьяка, свинца, цинка. Есть золото и серебро. До всего этого доходит очередь. Недалеко то время, когда Чукотка окончательно изменит свое лицо. Вышки рудников, трубы обогатительных фабрик, причальные мачты портов густой сетью покроют эту дикую в недалеком прошлом страну.

Не последнюю роль в социалистическом освоении Чукотки сыграла полярная авиация.

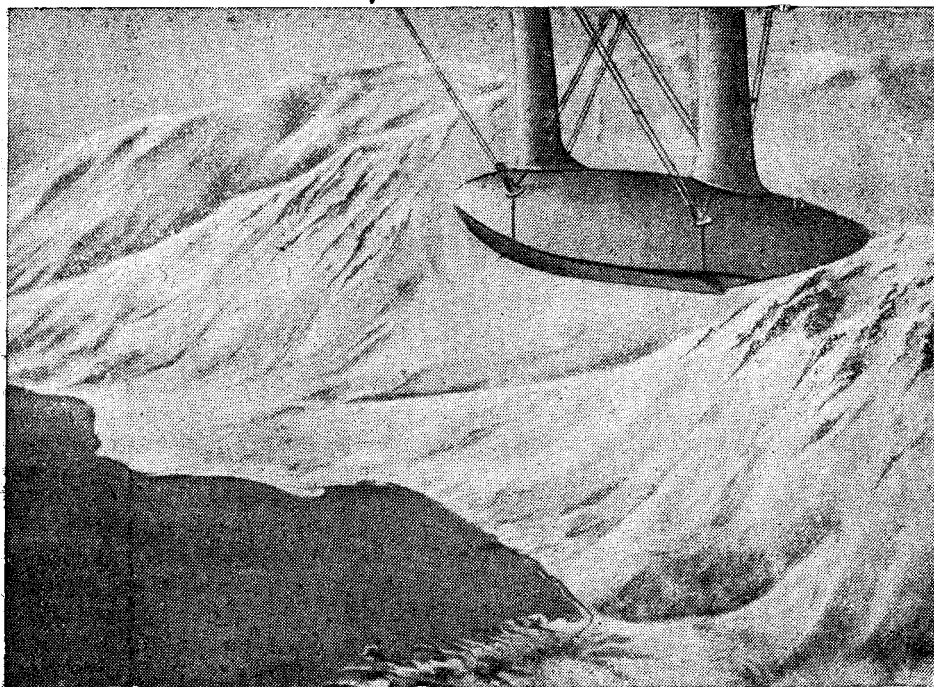
Чтобы понять значение авиации в условиях Чукотки, нужно представить себе эту неисследованную горную страну за Полярным кругом. Куда ни поедешь в глубь края, человеческие поселения на сотни километров оторваны друг от друга. Нет ни железных, ни шоссейных, ни грунтовых дорог.

Зимой единственным транспортом являются упряжки ездовых собак, а летом только на лодках можно пробираться вдоль берегов моря и рек. От материка Чукотка оторвана девять месяцев в году. Только в течение короткого полярного лета (июль — август) приходят из Владивостока пароходы, которые завозят снабжение на весь год.

За последние годы на Чукотке особенно быстро дает себя чувствовать недостаток внутрирайонного транспорта. Ведь от окружного центра—города Анадыря—до ближайшего района 750 км по сухому пути, а до дальнего района — почти 2 тыс. км. Командировка окружного работника на собачьей нарте в такой район, как Островное (с возвращением обратно), занимала шесть месяцев; пять из них работник находился в пути.

На фоне убыстряющихся темпов жизни пробуждающейся от многовекового дремотного существования Чукотки ограниченные транспортные возможности стали тормозом социалистического развития округа.

Появление самолета произвело революцию в средствах сообщения. Полет самолета спрямлял пути и



Самолет «Н-207» над побережьем Чукотки

Фото С. Писарева

сокращал расстояния. Куда раньше добирались месяцами — стали попадать за два-три летных дня. При этом самолет стал не только самым быстрым, но и самым дешевым видом транспорта. Полет в Островное обходится значительно дешевле поездки на собаках. Полярные летчики положили много сил, чтобы самолет стал надежным видом транспорта на Чукотке.

* * *

История авиационного освоения Чукотки в основном началась со времени челюскинской эпопеи.

Полеты Ляпидевского, Молокова, Водопьянова и других доказали, что на Чукотке для безопасности морского судоходства необходима своя, местная авиация. Она должна быть в постоянной готовности обслуживать нужды моря.

Выяснилось также, что, несмотря на эпизодические полеты до 1934 г. летчиков Куканова, Кальвиц, Лухта, Леваневского и других, условия полетов на Чукотке остаются дре-

мучим лесом, в котором теряются вновь прибывающие летчики.

Звену Каманина решительно ничего не было известно ни об условиях полетов, ни о возможностях посадки, ни об аэрографии Чукотского полуострова. Не было даже карт. Половина Чукотки на картах была показана белыми пятнами. Тем не менее советские пилоты блестяще справились с задачей, поставленной перед ними партией и правительством. Все челюскинцы были сняты со льдины и благополучно доставлены на Большую землю.

После челюскинской эпопеи начала создаваться чукотская полярная авиация. Сюда прибыли первые четыре экипажа с шестью самолетами «П-5» и двумя «У-2». В составе экипажей были пилоты Катюхов, Сургучев, Масленников, Прокопов, штурманы Падалко, Рубинштейн, бортмеханики Соколов, Гриценко, Панков, Феденко, инженер Татаренко. Командиром был назначен старый летчик Павленко.

Пилоты поздно выехали из Владивостока, поэтому успели попасть только в бухту Провидения. Там на пустынном берегу выгрузили свои самолеты. Жить было негде, и летчики приспособили для жилья ящики из-под самолетов. С большими лишениями перезимовали летчики в бухте Провидения. В одну пуржливую ночь ураган сорвал со стоянки самолет «У-2» и поломал его.

В феврале-марте 1935 г. самолеты перелетели из бухты Провидения на мыс Шмидта, где к тому времени приступили к строительству жилых домов.

В апреле начались регулярные полеты всех самолетов с мыса Шмидта. До начала июня самолеты летали на лыжах, а с наступлением лета — на колесах. Полеты совершались по береговой линии: Анадырь — бухта Провидения — Уэллен — Ванкарем — мыс Шмидта — мыс Шелагский, общей протяженностью в 2100 км.

Первая зимовка показала, что на Чукотке, как и в других местах Арктики, вполне достаточно легкой погоды и что за год каждый пилот может налетать свыше 100 часов (например, Сургучев налетал до 120 часов за зимовку). Сейчас это может показаться смешным, но в то время официально планировался налет по 50 часов за зимовку.

Выяснилось, что на Чукотке, в отличие от других участков Арктики, можно летать не только на лыжах и поплавках, но и на колесах.

В первом году чукотская полярная авиация выполнила большую работу. Например, летчики три раза летали на остров Врангеля, подвозили бензин для большого перелета Водопьянова, проводили прибрежную ледовую разведку. Летчики Катюхов и Сургучев совершили полет с мыса Шмидта в горы на легендарное у чукоч озеро Якитики, где выбирали место для постройки высокогорной полярной станции. Они обслуживали научные работы полярных станций высотными подъемами метеорографов.

Но перевозка грузов и пассажиров носила случайный, эпизодический характер. На первые полеты не так просто было заманить пассажиров. Например, однажды Уэлленский райисполком предложил летчикам вывезти тяжело раненых на охоте чукоч из селения Инчоун в больницу залива Лаврентия. Когда же самолеты прилетели за больными, те категорически отказались в них сесть.

Первая зимовка дала ценные результаты. Ведь это были первые летчики, которые в течение целого года изучали Чукотку, наблюдали условия полетов над ней и ее природу.

Однако этот опыт достался не дешево. Летчики не раз испытывали коварство неизученной природы. Из строя вышли два самолета «П-5» и едва не погибли два экипажа.

В марте 1935 г. летчик Масленников и штурман Падалко, застигнутые пургой, сделали вынужденную посадку за Золотым хребтом. Они не имели палатки, примуса, продовольствия. Экипаж тринадцать суток пурговал в снежной яме под стабилизатором самолета. Прилетевший Водопьянов разыскал их и помог выбраться с вынужденной посадки.

В одном из последних полетов на лыжах, в июне 1935 г., у летчика Катюхова сломался коленчатый вал мотора. Он сделал благополучную посадку на морском льду в 8 км от берега, недалеко от губы Нольде. Но лед был ненадежный, он таял и ломался под действием ветра. Видя, что спасти самолет невозможно, летчики решили выйти на берег. Они взяли с собой спальные мешки и сколько могли унести продовольствия. Но дорогу к берегу преграждала полынья. Груз пришлось бросить, а самим вплавь и по мелким льдинам выбираться на берег. Они решили идти к ближайшему поселку, за 70 км. Но по дороге встретилась река, не обозначенная на карте. На ней уже начался ледоход. Тогда летчики реши-

ли пойти вверх по течению и найти узкое место для перехода. Оказалось, что это была большая река Кувет, длиной почти в 300 км. Зайдя в глубь тундры километров на десять, летчики где вброд, где вплавь перешли несколько проток. Наконец они попали на остров, с которого уже не могли выбраться ни назад, ни вперед. Так они и остались на острове, как зайцы, застигнутые половодьем. Десять дней не было летной погоды. Когда товарищи на оставшихся самолетах их стали искать, они не нашли ни самолета, ни экипаж. Самолет проломил лед и ушел на дно, а экипаж слишком далеко ушел от устья реки. В этом районе их даже не предполагали искать. Почти месяц Катюхов и Соколов страшно бедствовали. Случайно их, буквально на краю смерти, опухших от голода, нашел геолог Дитмар.

Летчик Прокопов, попав в пургу в Колочинской губе, разбил свою машину.

Несмотря на эти происшествия, опыт первой зимовки был поучителен.

На вторую зиму Управление полярной авиации решило послать на Чукотку две группы летчиков. Одна из этих групп отправилась на мыс Шмидта. Она состояла из пилотов Богданова, Быкова, Буторина, бортмехаников Румянцева, Банина, Богдашевского, радиста Малова и инженера П. А. Аникина. Командиром был опытный летчик, участник челюскинской эпопеи Е. М. Конкин.

Другая группа, состоявшая из двух экипажей, направились в Анадырь. В нее входили: пилоты Глухов (командир) и Каминский, бортмеханики Островенко, Берендеев и инженер Мажелис.

Материальная часть анадырской зимовки состояла из двух лимузинов «П-5», а шмидтовская зимовка пополнилась летающей лодкой «МП-1». Строительство на мысе Шмидта было уже закончено; экипажи своими силами выстроили только небольшую мастерскую воз-

ле ангара. Инженер Аникин завез сюда много инструментов и запасных частей.

Общее командование полярной авиацией на Чукотке, а также полярной станцией на мысе Шмидта было возложено на старого авиационного работника Г. Н. Волобуева.

Новый состав зимовки начал освоение Чукотки, вновь добывая драгоценный опыт.

Многие частные вопросы эксплуатации самолетов на Чукотке были мало разработаны. Мы плохо знали, как разогревать и запускать моторы зимой, как ремонтировать в полевых условиях, как предохранять самолеты от пурги, ржавчины и коррозии. Совершенно неразработанным оказался весьма важный в Арктике вопрос — как крепить самолет на стоянке.

Зимний перелет 1935 г. тт. Водопьянова и Линделя на двух «ЛП-5», как и всякий эпизодический полет, не разрешал вопросов постоянной эксплуатации самолетов в течение всех сезонов года.

В первом же полете 24 ноября 1935 г. самолеты анадырских летчиков — Глухова и автора этих строк — заблудились в тумане и сделали вынужденную посадку на реке Анадырь, недалеко от оленевсовхоза «Снежное».

Мне пришлось прождать шесть, а Глухову девять суток, пока местные каюры нас разыскали и оказали нам помощь.

Наш экипаж, не имевший палатки, теплой одежды и необходимого оборудования на случай вынужденной посадки, сильно бедствовал.

Два раза в поисках ближайшего жилья мы с бортмехаником Островенко, выбившись из сил, почти замерзали в пути. Только молодость, исключительный запас энергии и воля к жизни привели нас, полуживых, к спасительному костру стоянки. У экипажа Глухова была только палатка, в остальном его снаряжение не отличалось от нашего. Но даже при 43-градусном морозе палатка их сильно вы-

ручала, и они не так бедствовали, как мы.

С помощью каюров наши экипажи прилетели 3 декабря в оленевсовхоз «Снежное». Через день ураганный ветер сорвал со стоянки самолет Глухова и, изрядно поломав, выбросил его на другой берег реки, за 700 м от стоянки.

В этом же первом рейсе дважды сказало отсутствие опыта: сперва заблудились, претерпели все бедствия вынужденной посадки, а когда наконец добрались до людей, не смогли надежно закрепить самолет на стоянке.

* * *

Декабрь — самое темное время чукотской зимы. Солнышко уже не показывается, день состоит всего из двухчасовых сумерек.

19 декабря 1935 г. Волобуев с пилотом Буториным предприняли одиночный перелет из Ванкарема в залив Креста через Анадырский хребет.

С сегодняшней точки зрения организация этого перелета не поддерживает никакой критики. Не обеспеченный ни метеорологическими сводками, ни знанием местности, ни радиосвязью, ни полетными картами, перелет полярной ночью через Анадырский хребет был для того времени просто безумием, которое стоило жизни всему экипажу.

Самолет со всем экипажем пропал в горах Анадырского хребта. Поиски его продолжались до апреля 1936 г., но не дали положительных результатов. Только 3 мая геолог Кремчуков во время геологической разведки случайно обнаружил разбитый самолет и мертвого бортмеханика Богдашевского. Он погиб от холода и голода на сорок седьмой день после посадки. Буторин и Волобуев, ушедшие от самолета на поиски людей, пропали без вести. Самолет оказался в 170 км от залива Креста и в 60 км правее курса полета. Он был разбит в щепы.

Из дневника мужественного Богдашевского и последующей работы

аварийной комиссии выяснилось, что эта катастрофа — неизбежная дань неопытности и легкомысленного отношения к организации зимнего полета в Арктике.

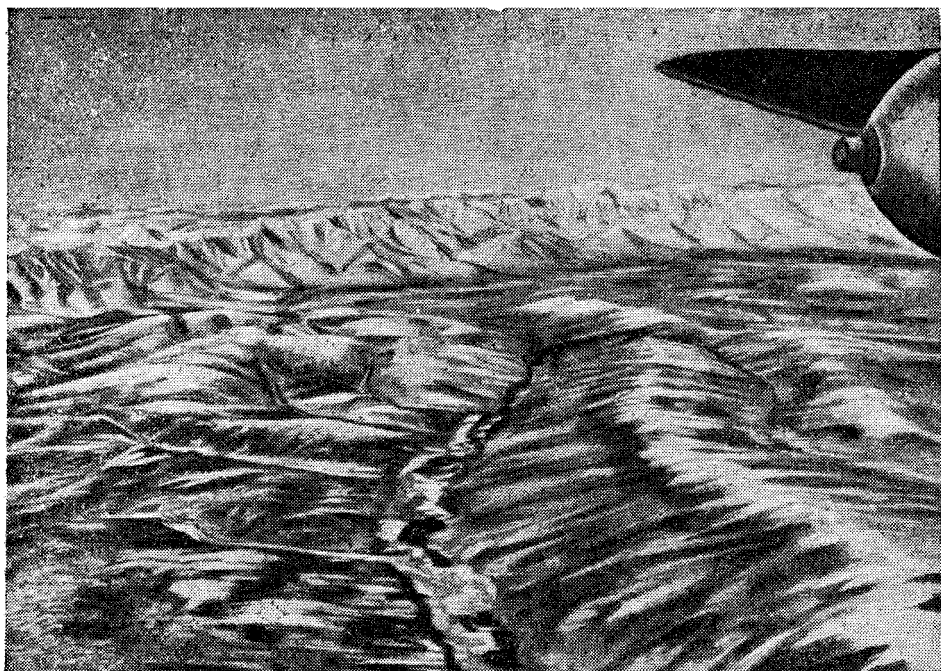
Но эта жертва послужила уроком для дальнейшей работы авиации по освоению этого края. Исключительную роль в формировании из нас полярных летчиков сыграл Е. М. Конкин. Это человек мужественный, трудолюбивый, смелый и решительный руководитель. Оставшись после гибели Волобуева командиром, он принял все меры, чтобы обеспечить самолеты на случай вынужденной посадки. Он сам сел на самолет и неутомимо вел поиски пропавшего экипажа. Хотя поиски с воздуха не дали положительных результатов, зато география Чукотки, не отраженная на картах, была нами прекрасно изучена.

При других обстоятельствах и другом командире мы никогда так хорошо не изучили бы Чукотский полуостров, который мы облетали вдоль и поперек.

Во вторую половину зимовки чукотская авиация твердо стала на путь завоевания делового авторитета в глазах коренного населения и местных организаций.

В конце апреля 1936 г. от мыса Дежнева унесло на льдинах шестнадцать охотников-эскимосов из селения Наукан. Они дрейфовали через Берингов пролив в Чукотское море, подавая сигналы бедствия. Погода была исключительно неблагоприятной для полетов. Однако два самолета «П-5» в течение шестичасового бреющего полета над мелкобитым льдом и открытой водой нашли всех охотников, далеко отнесенных от берега.

Охотники были обнаружены группами на отдельных льдинах. С последующими полетами в течение шести дней, в столь же плохих метеорологических условиях, им были сброшены с самолетов теплая одежда, продукты, горючее, письма и т. д. На седьмой день изменившимся ветром льдины с охотника-



Самолет «Н-302» над Анадырским хребтом

Фото С. Писарева

ми были прибиты к берегу в 95 км от места начала дрейфа. Но если бы их не прибило к берегу, нет сомнений, что их сняли бы с льдин самолеты «У-2».

Спасение науканских охотников создало большой авторитет нашей авиации среди берегового населения. Этот случай подорвал контрреволюционную агитацию шаманов, уверявших, что охотникам могут помочь только американские летчики.

В дальнейшем самолеты несколько раз перевозили больных из Уэллена в больницу залива Лаврентия, а оттуда вывозили выздоровевших.

Весной 1936 г. начал ощущаться недостаток в некоторых продуктах в районе м. Биллингса. Самолеты совершили десятки перелетов с мыса Шмидта на Биллингс, доставляя необходимые продукты.

Летом 1936 г. была проведена большая работа по разведке льдов для пароходов и оказана помощь геологической экспедиции в горах.

Осенью 1935 г. в заливе Креста

выгрузилась большая геологическая экспедиция, но она не смогла попасть в нужный район через Анадырский хребет. Пилот Богданов первый совершил ряд исключительно смелых полетов на самолете «У-2». Без карты, только по одному компасу, он перелетел с мыса Шмидта в залив Креста через Анадырский хребет. Потом он летал в горы, где находил посадочные площадки и высаживал геологов. Впоследствии эту работу продолжал автор этой статьи. Все лето 1936 г. один самолет «У-2» работал в горах. За сотни километров он перебрасывал с береговой базы людей, продовольствие, горное снаряжение. Площадки выбирались с воздуха в нужных геологам районах. Посадки порой производились на самых немыслимых, рискованных площадках.

Самолетами же регулярно поддерживалась связь между отрядами и основной базой. Осенью все геологи были перевезены обратно на базу. Это был первый в Союзе

опыт применения самолета на службе горно-геологической разведки. Он явился ценным вкладом в дело промышленного освоения Чукотки. Без помощи самолетов экспедиция не смогла бы выполнить даже десятой доли нужной работы. В открытии олова и вольфрама на Чукотке самолеты сыграли большую роль.

К концу зимовки 1935/36 г. Анадырский хребет был окончательно освоен, хотя еще год назад он казался загадочным и неприступным, похоронив в себе экипаж Волобуева.

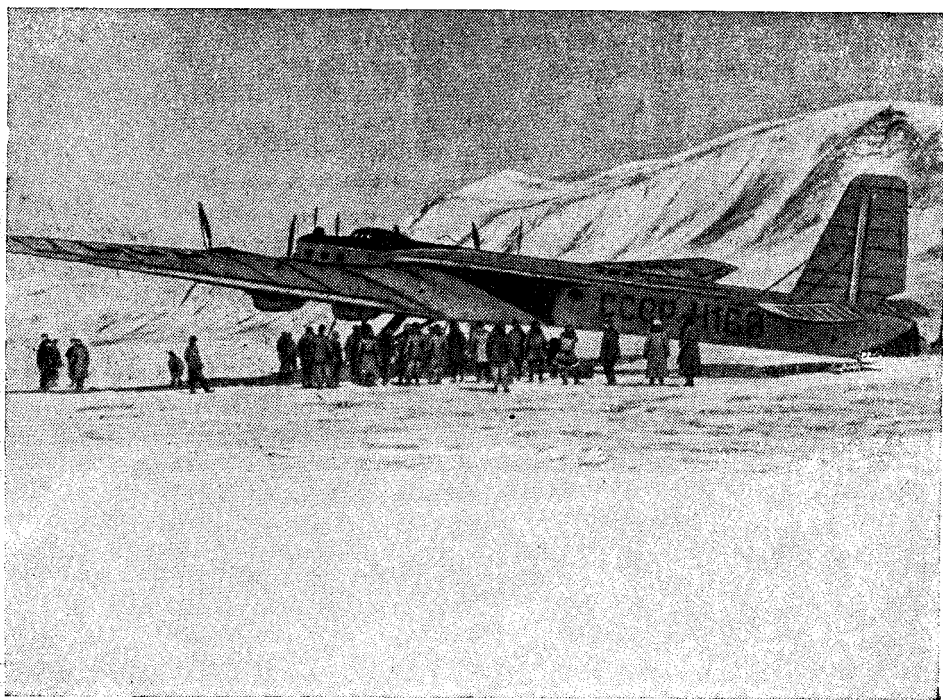
Была изучена аэрография всей восточной части Чукотского полуострова и проложена новая линия с мыса Шмидта по реке Амгуэме через залив Креста в Анадырь. Раньше летали только вдоль берега через Уэллен, что было на 1 000 км дальше. Теперь освоена линия Анадырь — Марково, сократившая путь (наземный) с 750 км до 450 км и соединившая окружной центр с большим районом. Блестя-

ще освоена техника и методика работы колесного самолета в горах. Разрешены важнейшие вопросы эксплуатации, например крепление самолета на стоянке, быстрый прогрев и запуск моторов зимой. На опыте выработан список снаряжения самолета на случай вынужденной посадки.

Но это было только началом громадной работы. Еще не был изжит страх летчиков перед вынужденной посадкой, вне аэродрома; они не могли самостоятельно выбирать с вынужденной посадки. Не был еще доработан вопрос о снаряжении самолетов, о их чехлении и защите от пурги. Самолет еще не стал средством транспорта для хозяйственно-политических нужд округа.

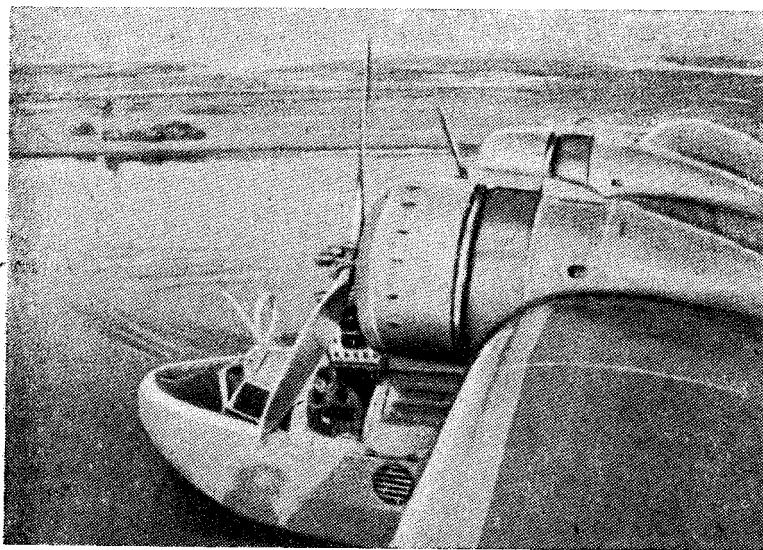
* * *

В августе 1936 г. прибыла новая смена. Из старого состава дали согласие на повторную зимовку бортмеханики Островенко и Берендеев, а из пилотов, по предложению начальника Управления полярной



Самолет «Н-169» в бухте Провидения

Фото В. Фроленко



Самолет «Н-207» на мысе Шмидта

авиации, остался я. Наличие этого ядра старых работников в новом составе зимовки имело большое значение. Но решающую роль в дальнейших успехах сыграло то обстоятельство, что вновь приехавшие пилоты и механики вместе с оставшимися на повторную зимовку создали дружный и работоспособный коллектив.

На Чукотку снова приехали пилоты Г. И. Катюхов и В. М. Сургучев. Впервые приехавшие на Чукотку штурман Д. Н. Морозов и бортмеханик А. П. Мохов также оказались замечательными работниками. Меня назначили командиром новой зимовки.

Перед коллективом зимовки, который должен был проводить дальнейшее освоение Чукотки, стояли следующие задачи.

Для зимней работы надо было так снаряжать самолеты, чтобы каждый экипаж был автономен, то есть располагал всем необходимым для самостоятельного выхода с вынужденной посадки, не ожидая наземной или воздушной помощи. Чтобы в случае продолжительного пребывания на вынужденной посадке экипаж не терпел бедствия, нужно было каждый самолет снабдить безотказно действующей ра-

диостанцией, добиться механического запуска моторов, самолеты и моторы обеспечить герметическими чехлами. Необходимо было систематизировать полученный опыт и, снаряжая самолет, предусмотреть решительно все, до примусной иглолки включительно.

Создав максимум гарантии для безопасности вынужденной посадки, нужно было добиться, чтобы новые пилоты преодолели наконец психологический страх перед белыми пятнами, перед полетами в горах, перед возможностью вынужденной посадки.

Пора было перейти от полетов только по заданиям Главсевморпути к обслуживанию транспортных нужд Чукотского округа. Для этого надо было освоить ряд новых линий, имеющих для округа хозяйственно-политическое значение, и создать авиационные базы во всех районах. У нас не было гидросамолетов, поэтому нужно было расширять опыт работы самолетов на колесах. Не только надо было продолжать сотрудничество с горной экспедицией, но изыскать и освоить сухопутные аэродромы по всем направлениям воздушных линий Чукотки.

И, наконец, необходимо было

взяться за документальное обобщение опыта. Составить систематическое описание климатических, аэронавигационных и географических условий полетов на Чукотке, исправить и дополнить существующие лоции.

Первым экзаменом новой зимовки явилась ледовая разведка осенью 1936 г. Этот год в ледовом отношении оказался исключительно тяжелым. Тем не менее на колесных самолетах «П-5» мы полностью обслужили проводку трех караванов судов в тяжелых метеорологических условиях, получив за эту операцию правительственные награды.

Тщательно подготовив самолеты к зиме, мы стали летать уверенно и смело. Неоднократно пересекали Анадырский хребет в полярную ночь. 19 декабря, в годовщину трагического перелета Волобуева, три самолета «П-5» под управлением летчиков Сургучева, Катюхова и автора этих строк совершили сложный рейс из залива Креста через Анадырский хребет. Невдалеке от места прошлогодней трагедии была организована новая полярная станция — Перевальная. Мы не стали ждать наступления более светлого и теплого времени, уже не трепетали перед необузданной природой Чукотки, не боялись ее, а смело и уверенно шли на борьбу с ней, выполняя свое дело. Полярники, их продовольствие, топливо, деревянный домик, радиометеостанция и все оборудование до последнего гвоздя было переброшено через хребет в долину Амгуэмы самолетами в несколько рейсов. К новому, 1937 г. Перевальная вступила в строй, подав через свою радию первую метеосводку. Эта новая станция на перевале через хребет стала маяком и пристанью для последующих перелетов, а также явилась памятником первым пионерам освоения хребта, сложившим здесь свои головы.

Всю зиму мы регулярно занимались транспортной работой на южном побережье Анадыря. Не раз

нас застигала в полете пурга. Но мы уже не боялись вынужденной посадки. Через самолетную радию немедленно сообщали, где находимся и что в помощи не нуждаемся. Когда пурга кончалась, запускали моторы и немедленно вылетали дальше.

Мы перевозили тяжело больных полярников, чукоц, эскимосов за 900 км, с острова Врангеля, за 1 200 км, из Чаунской губы, в Лаврентьевскую больницу. Почти круглый год обслуживали геологическую экспедицию. Всем составом плавали на ледоколе «Красин» на поиски Леваневского и там, в море Бофорта, на 75° северной широты совершали полеты с ледовых аэродромов. Перевозили продукты, промтовары, пушнину, командированных работников во все пункты Чукотки. Округ впервые почувствовал реальную помощь авиации.

В связи с выборами в Верховный Совет СССР чукотская авиация провела большую работу в октябре-декабре 1937 г. Это время года наиболее неблагоприятное для полетов по Чукотке. Тем не менее вся предвыборная кампания (во время осеннего бездорожья) была проведена округом благодаря авиации. Только 30 ноября специальное судно доставило в Анадырь такие материалы, как счетные листы, выборные бланки, печати и прочее, необходимое для законного оформления выборов. Было очень мало шансов за оставшиеся двенадцать дней развезти эти материалы во все пункты Чукотки. И все же, несмотря на полярную ночь и неблагоприятную погоду, самолеты доставили эти материалы на 52 выборных участка. Не осталось ни одного даже самого отдаленного участка, где бы не побывал самолет. Выборы были проведены повсеместно в установленный правительством срок. Когда закончились выборы, самолет, пилотируемый автором этих строк, в декабре-январе совершил большой рейс по Колымо-Индигирскому краю и Якутии, доставив чукотского депутата т. Тевляна.

то в Москву, к открытию первой сессии Верховного Совета СССР.

Так в напряженной работе прошло еще два года.

* * *

Прилет самолета в любой пункт Чукотки — это новости с Большой земли, это свежие люди, это реальная помощь местному населению. Неудивительно, что летчики пользуются огромной популярностью и любовью чукотского народа.

К началу 1939 г. чукотская авиация не только освоила все условия эксплуатации самолетов, но и прочно вошла в быт Чукотки.

С весны 1939 г. авиация на Чукотке становится нормально действующим подразделением полярной авиации. Она впервые получила свой годовой план не в голых летных часах, а в тонно-километрах перевозимого груза и пассажиров, в денежном выражении дохода от эксплуатации. Были утверждены выработанные стандарты снаряжения самолета, маршруты полетов, их точный километраж, минимум метеорологических условий, обеспечивающих безопасность полета, значительно увеличен штат чукотской авиации и ее самолетный парк.

За 1939 и 1940 гг. перевозки грузов на самолетах выразились в сотнях тысяч тонно-километров; пассажиров за год перевезено около тысячи. Чукотская авиация успешно выполнила заданный ей план. Налет в среднем достиг 400 часов на пилота за год.

Впервые прибывший на Чукотку в 1938 г. пилот В. С. Павлов показал образцы стахановской работы — он за год налетал 620 часов. Пи-

лоты Павлов и Бузаев оказались достойной сменой пилотам периода освоения.

Например, в сентябре 1940 г. в Восточно-Сибирском море и в проливе Лонга была такая же тяжелая ледовая обстановка, как и в 1936 г. Пилот Бузаев неустойчиво летал в самой тяжелой метеорологической обстановке, обслуживал разведкой пароходы до выхода их из льдов. В конце сентября около мыса Шмидта и Ванкарема северо-западными ветрами прижало большие массы льда, и пароходы не смогли подойти к берегу, чтобы снять старую смену полярников с факторий и полярных станций. Бузаев на своем самолете перебросил около семидесяти полярников с мыса Шмидта, Косы Двух Пилотов и из Ванкарема в Колочинскую губу, где они смогли погрузиться на пароходы.

Командует чукотской авиацией снова неустойчивый организатор и исследователь Е. М. Конкин. Из многих пилотов он воспитал полноценных полярных летчиков.

Осенью 1940 г. на Чукотку прибыли уже полноправными, классными пилотами первые летчики-чукчи Елков, Верещагин, Тымнетахен, Шитиков и Кеутуви. Над их подготовкой успешно потрудились прекрасный летчик М. Н. Томилин.

Теперь чукотская авиация жизнеспособный, крепко сколоченный организм; она может выполнить любое задание Главсевморпути по обслуживанию нужд судоходства и полярных станций, задания округа по внутренней связи, а если требуется, то и по обороне Чукотки от непрошенных гостей.





Трибуна стахановца

И. СМЕЛОВ

*ст. механик полярной
станции Диксон*

ОПЫТ ПОЛЯРНОГО МЕХАНИКА

Роль механика полярной станции очень большая. От его квалификации, знания своего дела, предприимчивости зависит бесперебойная эксплуатация оборудования.

Радиостанция острова Диксон работает круглые сутки с полной нагрузкой. Ежемесячно она передает 1,5 млн. слов, ежедневно передает в эфир беседы, лекции, концерты, организует радиотелефонные переговоры, связывая самые отдаленные уголки Арктики с Москвой. Малейший перебой станции отрицательно сказался бы на радиосвязи, обслуживающей многочисленные районы Арктики. Механики Диксона отлично это понимали и с первых дней своего пребывания на острове приложили немало труда, чтобы не допустить ни одного перебоя станции.

Диксон располагает достаточным количеством двигателей. Только для обслуживания электрохозяйства и других бытовых установок Старого Диксона имеется девять двигателей внутреннего сгорания, ветродвигатель и много подсобного оборудования. На передающем пункте имеются еще два дизеля с умформерами, генераторами и другими установками.

До моего приезда силовую на Старом Диксоне обслуживали старший механик и два моториста. Мы же взялись вдвоем с учеником моториста, немцем Семеном Ивановичем Силкиным, обеспечить бесперебойную работу всех агрегатов.

Чтобы быть уверенным в надежной работе машин, надо было заранее изучить все их «капризы», выявить все недостатки в своем хозяйстве и тщательно продумать, как их устранить. Заботясь о работе всей силовой, мы не упускали из виду и так называемые «мелочи». Чаще всего именно они нарушают нормальную работу и порождают много хлопот. Им обычно присваивают общеизвестный титул «технических неполадок». Избежать этих неполадок может и должен каждый механик.

Прежде всего мы привели в порядок помещение силовой. С первого же дня чистота поддерживалась всюду и постоянно.

В условиях Арктики механик обязан особо позаботиться о температурном режиме в силовой. Резкое колебание температуры отрицательно сказывается на работе машин. Мы заблаговременно проверили и отремонтировали печи, произвели необходимое утепление помещения. Зима не застала нас врасплох.

Обычно о планово-предупредительном ремонте говорят все механики. Начинают с того, что составляют графики технического ухода и осмотра машин, а через некоторое время от всех этих мероприятий не остается никакого следа. Это происходит оттого, что планово-предупредительный ремонт заранее не подготавливается и не обеспечивается материалами и инструментами.

Мы не только составили графики, но и заготовили запасные детали для замены износившихся частей.

Заранее подготовили инструмент, привели в порядок резцы, гаечные ключи, напильники, зубила и т. д. Весь инструмент всегда хранился в специальных ящиках и на инструментальных досках у двигателей.

Машины мы останавливали по очереди. Профилактический ремонт производился в свободное от вахты время. За 25 месяцев своей работы на Диксоне мы не знали ни одного случая, чтобы график планово-предупредительного ремонта был нарушен. Ни разу у нас не было аварий или вынужденных простоев.

Как мы добились этого?

Первостепенное значение имел правильный уход за механизмами, культурная их эксплуатация. Прежде всего мне пришлось заняться обучением моториста-новичка т. Силкина. Моторист может стать надежным помощником лишь тогда, когда он будет разбираться в машинах, знать их устройство и иметь некоторую общеобразовательную подготовку. Поэтому я его не только инструктировал, как ухаживать за машинами, но и занимался с ним элементарной теорией электротехники, знакомил со схемами двигателей, обучал слесарному делу, демонстрировал различные опыты по физике.

Первое время т. Силкин при малейшей неисправности машины терпелся. Однажды я услышал его отчаянный крик:

— Стучит! Скорей, стучит!

Подбегаю к силовой и вижу, что мой ученик оставил машинный зал и спрятался за дверь. Причиной испуга был стук в цилиндре двигателя. Не зная, что предпринять, и думая, что стряслось нечто страшное, т. Силкин перепугался.

Стали выяснять причины этого стука. Оказалось, что происходила преждевременная вспышка. Отрегулировали воду через водокапельник, и стук моментально прекратился.

Но этим я не ограничился и объяснил Силкину, какое значение имеет определенная норма воды, подаваемой в камеру сжатия через капельник, постоянная чистота водокапельника и трубок, подающих к нему воду. Тут же я объяснил, что преждевременные вспышки, а следовательно, и стуки могут возникнуть при перебоях водяного охлаждения. Добросовестный и внимательный ученик, т. Силкин впоследствии стал надежным помощником.

Во время эксплуатации машин много внимания уделяли мы чистоте поршневых колец. Малейший пригар и засоренность мешают кольцам плотно прилегать к стенкам цилиндра, что ухудшает работу двигателя: между кольцами просачивается газ, и ослабляется сжатие.

На силовых нередко случаются аварии из-за разрыва шатунного болта. В этих случаях машина неожиданно выходит из строя. Но наша практика показала, что избежать этого можно без особых трудностей.

Собирая двигатель, мы никогда не допускали зазоров свыше нормы между вкладышами головки шатуна и цапфой коленчатого вала. При больших зазорах появляются сперва перебои, затем стук и, наконец, удары, вызывающие поломки шатунных болтов. Гайки этих болтов я всегда крепил, если было возможно, надежной контргайкой, которую, в свою очередь, закреплял предохранительной шпилькой — шплинтом.

Любая машина, а тем более двигатель внутреннего сгорания может

работать нормально и безаварийно лишь при аккуратной смазке всех ее частей. Больше половины всех поломок и аварий происходит из-за неправильной смазки машин.

Ежедневно перед смазкой мы проверяли, не засорены ли масленки, маслопроводные трубки, канавки и т. д. Через каждые 40—60 часов (в зависимости от загрязнения двигателя и вязкости масла) работы двигателя фильтрованное масло заменялось свежим.

Как-то на одном из ленинградских заводов мы разговорились со знакомым механиком. Он очень горячо отстаивал значение аккуратной регулярной смазки машин. Но каково же было мое удивление, когда я увидел, что слова его расходятся с делом. Масло у него в цехе хранилось в открытой посуде. О какой же чистоте и аккуратности смазки можно говорить при таких условиях? Масленки и трубки ежедневно прочищаются; в то же время в подшипники и другие трущиеся части попадает масло, засоренное цеховой пылью и грязью.

На острове Диксон мы постоянно следили за тем, чтобы масло хранилось в закрытой посуде. Перед употреблением оно обязательно фильтровалось. Это предохраняло трущиеся части машины от мельчайших соринок, из-за которых ответственные узлы двигателя могут быстрее изнашиваться.

Помощник мой, по своей неопытности, допускал иногда чрезмерную подачу смазки в цилиндр, пользуясь, повидимому, русской поговоркой: «кашу маслом не испортишь». Оказалось, что нашу «кашу» излишним маслом можно легко испортить. При избыточной смазке на поршне, втулке и кольцах образовывался нагар, лишавший кольца основного их свойства — пружинить. Из-за этого уменьшалась компрессия, и двигатель резко терял мощность.

Я обстоятельно разъяснил это т. Силкину. Он перестал смазывать на-глазок, а делал это по точной норме.

В бесперебойной работе двигателей большую роль играет охлаждение. При сгорании топлива в цилиндре развивается температура свыше 1500 градусов. Вода должна регулярно подаваться в рубашку цилиндра, поглощать и отводить большое количество тепла. Добиться нормального охлаждения цилиндра можно только при непрерывном и достаточном потоке воды.

Чтобы избежать неприятных случайностей, я установил на двигателях вместо плунжерных более надежные, центробежные насосы. Преимущество их в том, что они дают большую струю, меньше загрязняют трубопроводы и лучше охлаждают цилиндр.

На двигателе «Победа» стоял старый авиационный центробежный насос. Его почтенный возраст не внушал большого доверия. Нужно было установить второй, резервный насос. Но где его достать на Диксоне? Поиски ни к чему не привели. Правда, среди лома ихламы обнаружили некоторые детали от различных насосов. Из них я и решил создать новый. Многие детали пришлось заново выточить, и насос был собран.

Второй насос мы включили параллельно первому так, что каждый из них мог поочередно охлаждать двигатель. Такая система включения насосов устранила возможность перебоев в работе.

Много неприятностей причинили нам пружины регулятора оборотов и подачи нефти. На двигателе «Победа» они очень часто ломались. Приходилось лопнувшие пружины перевивать и снова устаканавливать на место. При наличии стальной проволоки диаметром в 2 мм эта операция была довольно сложной и затяжной. Во-первых, чтобы сменить пружину, приходилось снимать маховик, а во-вторых, растянуть правильно пружину было также нелегко. Она должна иметь постоянную силу растяжения. При изменении же этой силы рычаг груза регулятора занимал новое положение, и нормальная подача нефти наруша-

лась. При недостаточной подаче нефти двигатель не давал требуемой мощности, а при чрезмерной — могли развиться такие обороты, что двигатель вовсе вышел бы из строя.

Производить растяжку пружин вручную, без точных приборов для измерения силы — не только сложно, но и рискованно. Нужно было предохранить пружины от поломок. Большой частью они ломались в том месте, где скреплялись с рычагом. Избежать этих поломок удалось при помощи небольшого приспособления.

Выточенное стальное кольцо я сплюснул и придал ему эллипсообразную форму. Кольцо соединил с концом пружины и прикрепил его к рычагу. Таким образом, пружина соединялась с рычагом промежуточным звеном, а не жестким креплением, как это было раньше. С таким приспособлением пружина работала без замены много месяцев.

Рационализаторские новшества немало способствовали нашему успеху, но решающими были стахановские методы труда. Благодаря им мы досрочно подготовились к навигациям 1939 и 1940 гг.

* * *

В первые дни моего пребывания на острове пароход «Аркос» доставил из Архангельска груз для полярной станции. Чтобы быстрее его разгрузить, объявили аврал. Все свободные от вахты люди вышли на работу.

Несколько дней продолжался аврал. Тяжелый груз приходилось поднимать на высокий берег и подносить к складу. Несмотря на стахановскую работу полярников, выгрузка заняла свыше десяти дней.

Подобные авралы повторялись при каждой разгрузке. Но и этой системе «дубинушки» пришел конец.

Во время одной из бесед с начальником станции Владимиром Емельяновичем Кругловым у нас родился план механизации выгрузки. Надо было освободить людей

от необходимости таскать мешки, тюки и ящики на своих плечах.

Лебедка у нас была. Среди же так называемых неиспользованных ресурсов мы обнаружили старый двигатель «Фордзон». Для нашей затеи он вполне подходил, но нуждался в сложном капитальном ремонте. Его мы отремонтировали совместно с механиками Нового Диксона.

Итак, механическая сила у нас уже была. Оставалось превратить ее в «механического грузчика». По плану механизации, грузы должны были подаваться вагонеткой прямо с барж и кунгасов на склад.

На самом берегу плотники соорудили эстакаду. Благодаря этому грузы уже не нужно было подавать вниз на берег и отсюда снова поднимать их наверх. От эстакады проложили ровную рельсовую дорожку на склад. Метрах в пяти от берега установили плашкоут, к которому могли пришвартоваться баржи и кунгасы с грузом. Плашкоут соединили с эстакадой прочным деревянным мостом, по которому проложили рельсы.

Вагонетку построили не обычного типа, а с наклонной площадкой. Когда ее установили на круто поднимающиеся вверх рельсы, площадка приняла горизонтальное положение. Это позволило нам перевозить грузы, не боясь, что они при подъеме упадут.

Нужно было еще установить лебедку с двигателем и блок для троса. Невдалеке от нашей дороги был большой выступ в скале. Его и решили использовать как упор для лебедки. Мощный блок поместили под складом. Трос тщательно прикрепили к вагонетке, протянули через блок и соединили с лебедкой.

День пуска нашего «механического грузчика» был торжеством на острове. Все полярники собрались на берегу, чтобы посмотреть нашу механизацию.

В первую же навигацию «механический грузчик» прекрасно выдержал экзамен. Баржи с грузом подходили к плашкоуту, ящики и меш-

ки выгружались прямо на вагонетку, которую лебедка легко поднимала с грузом к складу. Вагонетка быстро преодолевала 50-метровое расстояние с 6-метровым подъемом. Вниз вагонетка опускалась собственной тяжестью.

Приятно было наблюдать, как вагонетка легко везла огромные катушки кабеля, прибывшего на станцию. Каково было бы нам выгружать их без механизации?

Наш опыт механизации разгрузки показал, что на полярных станциях, где особенно остро чувствуется недостаток рабочих рук, можно, при желании, значительно облегчить все трудоемкие работы. Большинство полярных станций располагает огромными возможностями для механизации многих работ. Нужно только проявить инициативу. При ничтожных затратах средств можно многого добиться.

* * *

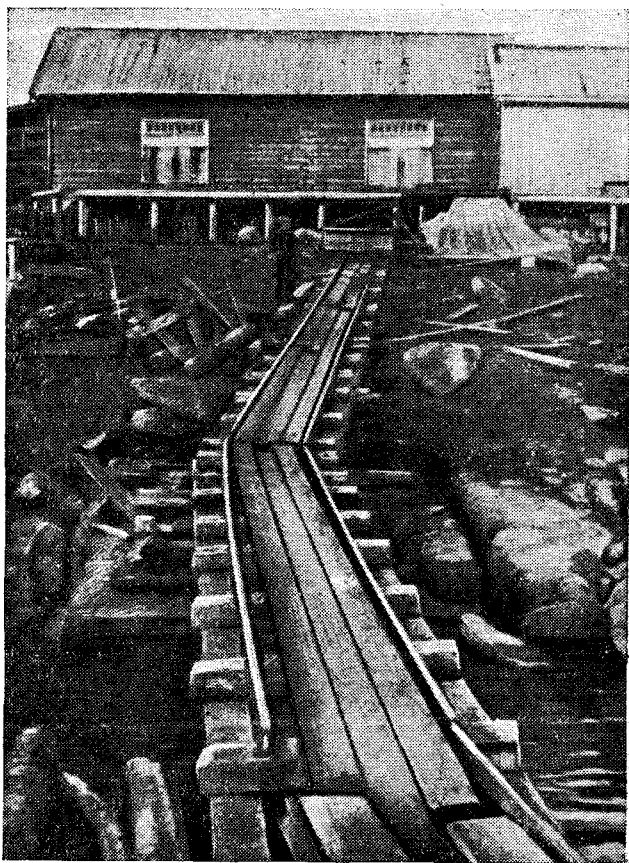
Полярная станция не располагала катером. Однако на острове было целое «кладбище» так называемых «трофейных катеров», выброшенных морем.

Разговорившись с Кругловым, начальником станции, мы решили к следующей навигации отремонтировать хотя бы один катер.

Немедленно приступили к делу. Чтобы освободить из-под снега разрушенный катер, объявили комсомольский аврал. С трудом откопав его, мы сняли с катера остатки двигателя.

Очень мало было надежды ожидать эту развалину. Но взялся за гуж, не говори, что не дюж.

В машине не доставало лубриката, головки цилиндра, насоса и многих мелких деталей. Маховик



Строительство пути для механической разгрузки на Диксоне

был с трещиной, сцепление поломано.

Говорить о пуске машины без головки не приходилось. Дело усложнялось еще тем, что машина была старой конструкции, с грибовидной камерой сжатия. Головку для такого двигателя найти было почти невозможно. В обычных условиях никто не стал бы возиться с такой старой машиной. Но здесь, на Диксоне, это была единственная возможность получить катер.

Не видя другого выхода, я решил поставить на двигатель головку от машины «Коммунист», со сферической камерой сжатия. Но чтобы двигатель, рассчитанный на грибовидную камеру сжатия, мог работать со сферической, надо было к головке приспособить остальные детали машины.

Прежде всего, пришлось заменить поршень. Возникло новое затруднение — цилиндр оказался слишком коротким. Во время хода поршня нижнее кольцо его целиком выскочивало из цилиндра в картер и обратно не входило. Пришлось наращивать цилиндр, чтобы удлинить его. Насос мы также собрали из разрозненных деталей.

Приближалась весна. Машина постепенно принимала нормальный вид, обрастая новыми деталями.

Наконец двигатель был собран и установлен во дворе. Разогрели калоризатор, подкачали нефть, повернули маховик, и машина заработала ровно, без перебоев.

Как только берег очистился от льдов, катер был спущен на воду. Двигатель работал безукоризненно. Полярникам, приехавшим на Диксон, уже не пришлось долгими часами дожидаться переправы на берег. Эту миссию с честью выполнил наш «петушок».

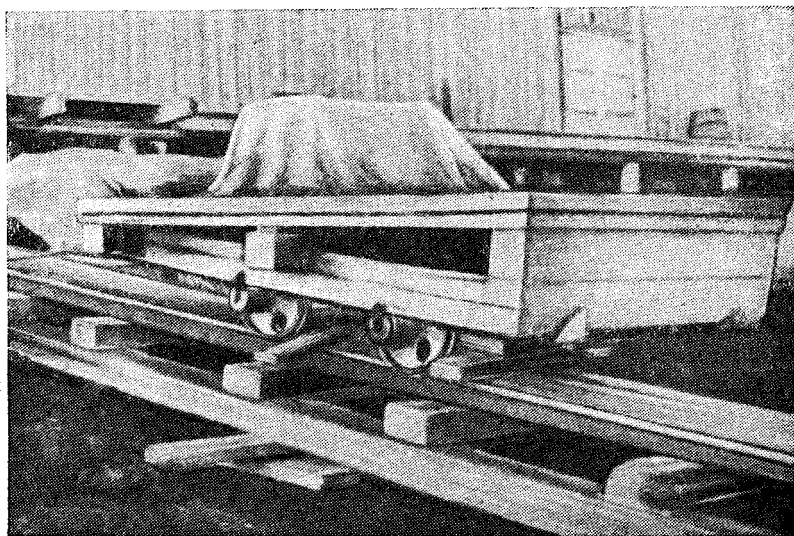
Почти всю навигацию 1939 г. катер был основательно загружен. Он перевозил людей в порт, на Новый Диксон, и с него даже производили в проливе гидрологические станции.

Однако мы неожиданно лишились

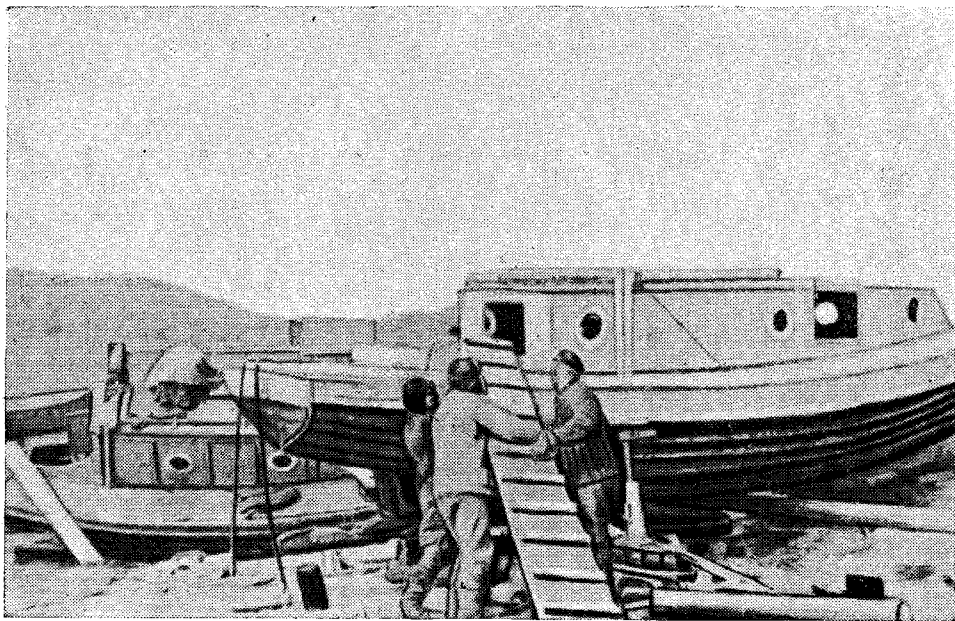
нашего «петушка». Осенью старшина катера, новый человек на Диксоне, не зная местных вод, наехал задним ходом на камни. Катер выбыл из строя: поломался винт, лопнул диск регулятора и небольшая трещина на маховике расширилась. Все считали, что авария навсегда вывела катер из строя.

Действительно, отремонтировать его теперь было очень трудно. Особенно осложнял дело поломанный винт. Двигатель старой конструкции был оборудован винтом левого хода. Конструкция машины соответствовала ходу винта. На складе же у нас находились винты для машин конструкции последних лет — правого хода. Установить такой винт на катер было совершенно невозможно.

Перед новой навигацией снова возник вопрос о необходимости во что бы то ни стало отремонтировать катер. В предстоящее лето он был нужен еще больше, чем прежде. Помимо обычных работ, катер должен был за лето обслужить около 30 гидрологических станций. Без него весь план этих важнейших работ будет сорван. Спасти положение мог только винт, а его-то как раз и не было. Родилась



Вагонетка с наклонной площадкой на Диксоне



Ремонт катера на Диксоне в июле 1940 г.

Фото Г. Кулигина

идея перемотировать двигатель так, чтобы он мог работать с винтом правого хода.

Началась кропотливая работа. Целый месяц, в свободное от дежурства время и часто по ночам, я работал, пока не переоборудовал двигатель.

Ремонт и на этот раз прошел успешно. Нефтянка чрезвычайно легко запускалась, почти с первого оборота маховика. Это делало ее похожей на бензиновый двигатель.

С начала навигации 1940 г. катер работал с полной нагрузкой. На нем перевозили людей, производили гидрологические станции, выезжали в бухту Лемберова за рыбой и даже провели гидрологическую станцию в открытом море за островом Вернс.

В конце навигационного сезона наш «петушок» снарядили в дальнюю экспедицию для спасения самолета, сделавшего вынужденную посадку далеко от острова. К самолету не мог подойти ни один пароход. Единственным судном с смелой осадкой оказался наш катер.

Большую службу сослужил нам «петушок», почти целиком собран-

ный из хлама и разбитых деталей. При хорошем и бережном уходе этот катер может прослужить еще не один год.

На многих полярных станциях безусловно имеется немало омертвевших машин, деталей и оборудования, которые также с успехом можно оживить. Если полярные механики проявят изобретательность и инициативу, из «кладбищ» будут извлечены ценные детали, которые могут быть рационально использованы.

На Диксоне нам пришлось изготовлять самим и отдельные детали.

Довольно часто, например, приходится менять поршневые кольца на двигателях. Однако на полярных станциях этих колец не всегда бывает в достаточном количестве.

Для изготовления колец нужен чугун специальной отливки, так как, сделанные из мягкого чугуна, они не пружинят. На станциях же обычно бывают болванки из мягкого чугуна.

Наши механики нашли остроумный выход из положения. Поршневые кольца вытачивались из мягкого чугуна, а затем накатывались из-

нутри стальной накаткой. При этом металл уплотнялся, изменялась его структура, и кольца становились пружинящими.

Много изобретательности проявил механик Нового Диксона т. Чудинов. Однажды ему пришлось изготовить шестерни. Выточить их не представляло большого труда. Но как профрезеровать зубья без фрезерного станка? Эту сложную задачу он решил довольно просто. Выключив и наглухо закрепив шпиндель токарного станка, он при помощи ручной подачи каретки прострогал 16 зубьев шестерни. Чтобы добиться большой точности, он на шпинделе установил шестерню с 48 зубьями и против произвольно отмеченного зуба установил стрелку. При повороте большой шестерни на три зуба обрабатываемая шестерня поворачивалась только на один зуб. Такой метод обработки шестерни на токарном станке устранял возможность грубой ошибки. Изготовленные т. Чудиновым шестерни работают и поныне.

Тов. Чудинов приспособился даже точить без токарного станка. В силовую доставили новый дизель. Он был очень нужен, но пустить его не представлялось возможным. Вал дизеля был на 7 мм толще обычного, и шкив на него не насаживался. Установить вал на токарном станке невозможно: его длина превышала 2 м, а расстояние между центрами станка — 1,2 м. Подточить шкив тоже немислимо: его диаметр — 1 м, а высота центров токарного станка — 450 мм.

Тогда механики тт. Якубов и Чудинов решили проточить вал на самом дизеле. С двигателя сняли почти все детали, кроме вала. На конце его укрепили четырехкулачковый патрон, который должен был

служить временным шкивом. Точно против патрона, на расстоянии 1,5 м, установили электромотор. Супорт с верхней частью сталины укрепили на сооруженном из брусьев мощном подстаночнике. Всю конструкцию прочно закрепили.

Вал был хорошо проточен на этом своеобразном станке, и дизель вовремя пущен в ход.

* * *

Движение за совмещение профессий, развернувшееся в стране, стало популярным и в Арктике. На Диксоне многие проявляли большой интерес к специальности механика.

Профессия механика, пожалуй, одна из универсальнейших. Она может найти применение в самых различных условиях.

На острове Диксон был создан специальный кружок механиков, руководить которым было поручено мне. Там читались лекции об основах электротехники, технологии электроизоляционных материалов, технологии металлов, о двигателях внутреннего сгорания и изучалось слесарное дело.

Кружок успешно закончили радист т. Бабич, радиотехник т. Щетинин, старший аэролог т. Каракуртки и актинометрист т. Сокольский. Каждый из них может смело работать механиком. Тов. Бабич теперь успешно выполняет обязанности механика-радиста на острове Домашнем.

Не без гордости мы все читали радиogramму с флагманского ледокола «И. Сталин», в которой высоко оценивалась работа всех полярников Диксона.

Отличная работа Диксона по обслуживанию судов сделалась традицией. Эту традицию мы берегли и старались множить.






Русские путешественники и исследователи Арктики

М. ДЕРЖАВИН

В. А. РУСАНОВ КАК ИССЛЕДОВАТЕЛЬ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

«Пять лет занимаюсь я практическим, непосредственным изучением льдов на том Великом Северном морском пути, который должен связать Сибирь с Европой. Не мне судить, правильным ли путем я иду и многое ли я успел сделать на этом трудном пути. Но, во всяком случае, я буду рад, если мне удастся осветить хоть что-нибудь в этом великом и трудном деле, которое было начато славным Баренцем и нашими русскими мореходами и которое, как я твердо верю, должно завершиться полной и окончательной победой над карскими льдами».

(В. А. РУСАНОВ, «По поводу обхода Новой Земли», июль 1911 г.).

I
 Владимир Александрович Русанов (1875—1913) больше известен как исследователь Новой Земли и Шпицбергена. К сожалению, в нашей печати совсем не отмечена роль Русанова в истории исследования Северного морского пути¹.

На самом же деле именно стремление освоить Северный морской

путь, доказать возможность его эксплуатации, доказать его рентабельность — определяет в основном всю исследовательскую работу Русанова в Арктике.

Три десятилетия отделяют нас от русановских экспедиций. Тогда, в представлении консервативных морских кругов, Северный морской путь был скорее сказочным мифом, чем реальной действительностью. Лишь отдельные дальновидные русские исследователи видели огромное народнохозяйственное значение судоходства по северным морям. К ним принадлежал и В. А. Русанов.

Необычен и сложен жизненный путь Русанова.

В 1898 г. он, на двадцать третьем году своей жизни, попадает под надзор полиции, а в 1901 году ссылается за революционную деятельность в далекое Устьсысолье Вологодской губернии.

¹ В книге В. Ю. Визе («Северный морской путь»), изданной в 1940 г., не только не отмечается роль Русанова в борьбе за освоение Северного морского пути, но и не упоминается даже его фамилия. А ведь книга (по существу фальсифицирующая историю советского периода освоения Арктики) претендует на исторический очерк о Северном морском пути. Как историк, как современник Русанова, В. Ю. Визе не мог не знать его печатных трудов о Северном морском пути и совершенных им экспедициях в Арктику.

Будучи в вологодской ссылке, Русанов осенью 1902 г. впервые знакомится с юго-восточной частью Баренцова моря². В 1907 г. с зоологом А. А. Молчановым он плывал проливом Маточкин Шар, к Карскому морю.

В 1908 г. Русанов вновь побывал в водах Карского моря, когда участвовал в экспедиции французского Океанографического общества.

Но посещения Арктики Русановым в те годы были лишь началом его арктической деятельности, пробудившим в нем глубокий интерес к дальнейшим исследованиям Северного морского пути.

Пионерские походы Русанова на Новую Землю не прошли бесследно. Ими заинтересовалось Главное управление земледелия и землеустройства.

Летом 1909 г. Русанов получает приглашение участвовать в экспедиции на Новую Землю. Главное управление земледелия и землеустройства видело в лице Русанова ценного исследователя-геолога, могущего обследовать полезные ископаемые на Новой Земле.

Добросовестно выполняя порученное ему дело, Русанов, однако, далек был от того, чтобы этим ограничиться. Он знал, что Новая Земля лежит как раз на том Вели-



В. А. Русанов

ком Северном пути, который соединяет два океана — Атлантический и Тихий. Этот путь издавна привлекал к себе внимание отважных исследователей.

Предшественники Русанова много трудились над тем, чтобы познать Новую Землю — этот камень преткновения всех экспедиций, пытавшихся пройти в Карское море.

Во время экспедиции 1909 г. он большое внимание уделяет новоземельским районам плавания.

Участники экспедиции были немало поражены, когда увидели Русанова за занятиями, не свойствен-

² Упоминание об этом периоде своей деятельности на Севере Русанов делает в статье «К вопросу о Северном морском пути в Сибирь» (см. «Материалы по исследованию Новой Земли», вып. II, СПб, 1911).

ными его специальности. Ученый геолог превратился в незаурядного моряка. Он взял утлую шлюпку и вместе с проводниками Ильей и Санко Былками отправился из Крестовой губы в Баренцево море.

Русанов решил изучить условия плавания мимо западных берегов Новой Земли до мыса Желания, то есть в тех районах, которые, по его мнению, входили составной частью в трассу северного мореплавания. Ближайшей своей целью он поставил — достигнуть полуострова Адмиралтейства, лежащего на полпути к мысу Желания.

И Русанов достигает своей цели, покрыв путь от Крестовой губы за четыре дня. Насколько трудно было это плавание, видно из слов самого Русанова.

«Почти сутки плывем мы, не выходя из лодки, — записывает он в дневнике. — Страшно холодно. Термометр показывает 4° выше нуля; ветер пронизывает одежду, брызги волн леденят лицо и руки. Туман опустился и наконец совсем лег на волны. Ничего не видно, кроме замкнутого, узкого круга бушующих волн. Мы, однако, быстро идем по компасу к северу под всеми парусами. Окутанный туманом берег давно пропал из виду. Но мы верно идем вдоль берега. Это доказывает шум прибой, то глухой, отдаленный, то сильный и резкий, как пушечные выстрелы. Попади наше старое, с разбитым килем суденышко в этот прибой, и я уверен, что оно разбилось бы в щепки с первым ударом волн»³.

Полуостров Адмиралтейства интересовал Русанова во многих отношениях. Прежде всего это был своего рода рубеж, от которого в дальнейшем можно было совершить плавание к самой северной оконечности Новой Земли. Плавание от губы Крестовой до этого полуострова Русанов рассматривал как

испытание своих сил и проверку методов изучения пути на восток.

За это время Русанов обследовал водное пространство, простирающееся у западных новоземельских берегов, пополнил карты новым фактическим материалом. Он подробно изучил в навигационном отношении Крестовую, Сульменову, Машитину губы, заливы Садовского, Сосновского и др. Во всех этих пунктах он исследовал глубины, температуру воды, течения, ледовитость, рельеф берегов и т. д. В частности, его заинтересовало одно явление, имеющее прямое отношение к условиям судоходства. За южной Сульменовой губой и далее к северу он наблюдал, как масса оторвавшихся от ледников ледяных гор расплывалась по морю. Но почему же тогда пароходы, — рассуждал Русанов, — совершающие ежегодно рейсы на Новую Землю, никогда не встречаются на своем пути этих ледяных гор? И он пришел к выводу, что льды относятся к северу теплым южным течением и быстро тают.

Своим описанием пройденного на шлюпке пути Русанов дал в руки капитанов морских судов подробные сведения об условиях плавания мимо западного побережья Новой Земли⁴.

Совершив в этот год еще поход поперек северного острова Новой Земли, от Крестовой губы до Незнаемого залива Карского моря, Русанов возвращается в Архангельск еще более обогащенный опытом полярного плавания. Он выступает с докладами, публикует ряд статей и одну из них озаглавливает: «Возможно ли срочное судоходство между Архангельском и Сибирью через Ледовитый океан?»⁵

⁴ Этому своему плаванию Русанов посвятил специальную статью, озаглавив ее: «Опись берегов и внутренних частей Новой Земли от полуострова Адмиралтейства до Крестовой губы и от последней до Незнаемого залива» (см. «Материалы по исследованию Новой Земли», вып. I, СПб., 1910).

⁵ Эта статья Русанова была опубликована в «Материалах по исследованию Новой Земли», вып. I, СПб., 1910.

³ См. Обзор деятельности Новоземельской экспедиции 1909 г. в «Материалах по исследованию Новой Земли», вып. I, СПб., 1910.

Какие мысли высказаны в этой статье?

«На основании трехлетнего⁶ не-посредственного знакомства с летними и осенними полярными водами, на основании критического изучения литературы о морском торговом пути в Сибирь, на основании практических наблюдений и теоретических соображений я пришел к заключению о возможности и необходимости установить правильное и лишнее риска срочное торговое судоходство (между Архангельском и Сибирью. — М. Д.).

Но для того чтобы это важное предприятие удалось, — продолжает Русанов, — его нужно начать с другого конца. До сих пор с непоколебимым и непонятным упорством стараются пройти в Сибирь через Карское море, огибая или Новую Землю, или Вайгач возможно южнее: через Югорский Шар, через Карские ворота, в более редких случаях — через Маточкин Шар. Я предлагаю как раз обратное. Я предлагаю огибать Новую Землю как можно севернее... И я уверен, что на практике этот новый северный путь окажется не длиннее, а гораздо короче старого, то проходимого, то полупроходимого, то совсем непроходимого пути. Если аксиома о прямой линии как кратчайшем расстоянии между двумя точками верна в геометрии, то она оказывается далеко и не всегда приложимой к плаванию в полярных водах».

Этот путь Русанов называл «ледовитоокеанским». Передовой ученый, он ставил новую задачу, будил исследовательскую мысль, звал науку вперед, к изысканию путей на восток.

Русанов утверждал, что судоходству здесь может помочь сама природа, — теплое течение Атлантического океана Гольфстрим будет способствовать проходу судов к северу от мыса Желания в условиях разреженных льдов.

⁶ Русанов имеет в виду 1907, 1908, 1909 гг., в течение которых он совершил три экспедиции на Новую Землю

«Благодаря Гольфстриму, — писал Русанов, — Западная Европа имеет такой мягкий климат. Благодаря Гольфстриму у нас есть на Мурмане гавани, круглый год открытые для судоходства. Благодаря Гольфстриму открытое море у западных берегов Новой Земли никогда, даже в самую страшную зимнюю стужу, не замерзает. Благодаря Гольфстриму пловучие льды никогда не должны надолго задерживаться у западных берегов Новой Земли — ни летом, ни осенью. Следовательно, благодаря Гольфстриму возможно вдоль западного побережья Новой Земли правильное пароходное сообщение между Европой и Сибирью с июля по сентябрь включительно».

Автор не отрицал и других путей на восток, но он считал, что для этого надо гидрографически изучить Карское море и создать на берегах сеть полярных метеорологических станций «хотя бы только в продолжение навигационного двух- или трехмесячного периода», что нужно вверять суда «наиболее опытным и бдительным капитанам».

Русанов уделил в статье большое внимание Северному морскому пути, и многие его соображения не устарели и сейчас. Это ему принадлежит слова:

«Прочно связать наши северно-европейские воды с сибирскими водами — это значит выковать первое звено той великой северной цепи, один конец которой должен быть прочно забит в гранитных берегах Мурмана, а другой — в берегах Тихого океана».

II

Статьи, доклады и проекты Русанова о Северном морском пути нашли живой отклик среди общественных кругов России. О нем заговорили в печати.

Меж тем Русанов снова стремился в Арктику. В 1910 г. он отправляется туда на двухмачтовом парусно-моторном куттере «Дмитрий Солунский».

Официально цели этой экспедиции были довольно ограничены. Главное управление землеустройства и земледелия поручило ей продолжить начатое в 1909 г. рекогносцировочное обследование западного Новоземельского побережья от полуострова Адмиралтейства до Архангельской губы.

Архангельский рыбопромышленник Д. Н. Масленников, прекрасно понимавший, что из начинаний Русанова можно извлечь большой барыш, без долгого раздумья предоставил экспедиции свое судно.

Однако Русанов, выполняя официальное предписание, и на этот раз настойчиво шел к своей цели. Перед отъездом он писал:

«Эта экспедиция должна будет окончательно выяснить вопрос о том, насколько удобен предлагаемый мною торговый путь в Сибирь. Но для этого ей не только понадобится подняться до самого крайнего северного пункта Новой Земли, до мыса Желания, но и обогнуть его».

29 августа 1910 г. Русанов обогает заветный мыс, затем входит в воды Карского моря и плывет вдоль восточных берегов Новой Земли до Маточкина Шара.

Русанов проделал то, чего не могли осуществить многие его предшественники — Литке, Пахтусов, Цыволька и др.

После этой экспедиции Русанов публикует ряд научно-популярных статей об Арктике, в которых много уделяет внимания северному мореплаванию. Так рождается и его большой труд, озаглавленный: «К вопросу о Северном морском пути в Сибирь»⁷.

⁷ Ниже мы приводим лишь отдельные выдержки из этой статьи, в которых сконцентрированы мысли Русанова о Северном морском пути. В целом же статья затрагивает и ряд специальных вопросов, как-то: температура воздуха на морском пути, замерзание арктических морей, поверхностные течения Ледовитого океана, господствующие ветры и др. Интересующихся статьей Русанова отсылаем к «Материалам по исследованию Новой Земли», вып. II, СПб, 1911 г.

В этой замечательной статье Русанов еще глубже, чем раньше, развивает свои мысли о пути на восток. Экспедиция 1910 г. обогатила его новыми сведениями.

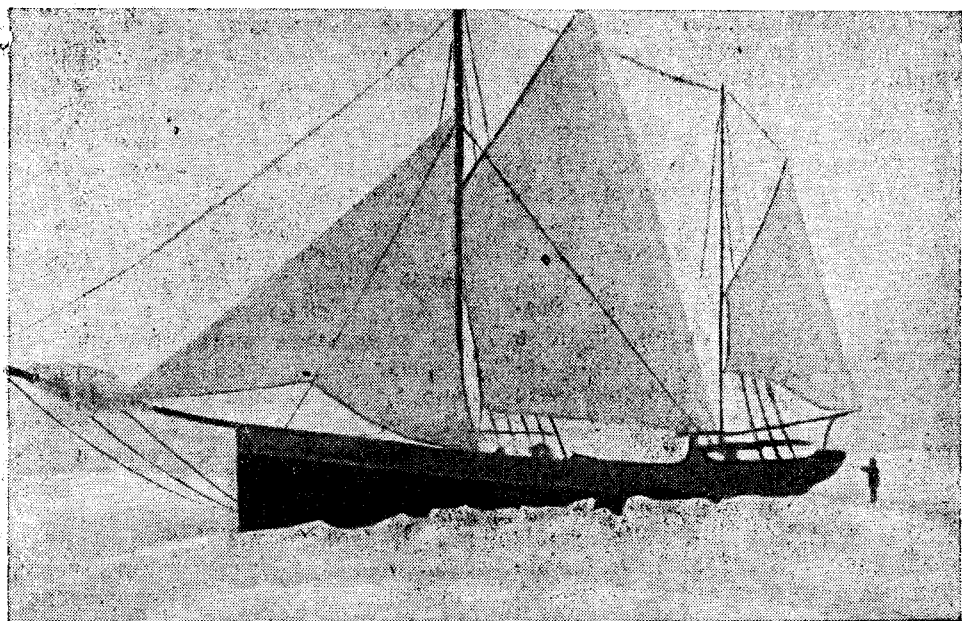
«Едва ли нужно доказывать, — говорит в начале статьи Русанов, — мировое торговое значение морского пути, ведущего из северно-европейских вод в сибирские воды и устья рек Оби и Енисея... Возможность всегда доставить в известное время года водным путем большие и громоздкие грузы до Байкала и до границы Манчжурии — эта возможность, помимо своего экономического значения, не лишена в то же время и весьма серьезной стратегической важности».

Русанов не закрывал глаза на те препятствия, которые могли встретиться при освоении этого пути.

«Что эти препятствия действительно бывают значительными, можно заключить из того, что хотя первые плаванья по Северному пути восходят к XVI столетию, но до сих пор, до XX века, вопрос о Северном морском пути и теоретически и практически остается неразрешенным».

Чтобы преодолеть главное препятствие — арктические льды, Русанов выдвигает идею о постройке специальных грузовых судов ледокольного типа. В своей статье он полемизирует с неким капитаном Селецким, который считал, что Северный морской путь не имеет хозяйственного значения, поскольку по нему могут ходить только ледоколы.

«Разве, — пишет Русанов, — предназначенные для сношений с Сибирью торговые суда потеряют свои грузовые качества, если их корпус будет построен с прочностью, рассчитанной на сопротивление льдам, если их носу будет придана закругленная форма для разбивания льдов, если их винт будет сделан из лучшей стали, так что его лопасти не будут ломаться при столкновении с какими угодно льдами. И, наконец, разве большие размеры грузо-



В 1910 г. В. А. Русанов на двухмачтовом парусно-моторном куттере «Дмитрий Солунский» совершил выдающееся плавание вокруг северного острова Новой Земли. На снимке: «Дмитрий Солунский» во льдах Карского моря.

вых судов помешают придать им ледокольные качества...

...Постройка ледокольного типа грузовых судов, несомненно, обойдется очень дорого, но зато за этими судами навсегда останется монополия постоянных сношений с Сибирью: они сумеют доставлять в Сибирь и вывозить из Сибири грузы и в те годы, когда туда не проберется ни одно обыкновенное судно».

И далее Русанов пишет:

«Из условий полярного плавания вытекает, что большие грузовые суда специального ледокольного типа, обязательно снабженные радиотелеграфом, одни только смогут поддерживать из года в год в продолжение 3—4 месяцев правильные и непрерывные сношения с Сибирью, несмотря ни на какое состояние льдов».

Но кто же должен взяться за это, кому можно поручить арктическое судоходство?

«По моему мнению, — отвечает Русанов, — благоприятное и окончательное решение вопроса о Север-

ном морском сибирском судоходстве лежит не в таможенных приманках для любящих риск предпринимателей... Новое дело требует новых сил и новых форм. Seriously и прочно организованное плавание среди льдов требует весьма сложной предварительной организации и во многом отличается от условий обычного мореплавания... Новое, вполне рационально поставленное, дело навигации среди льдов должно быть оборудовано по последнему слову современной могущественной техники и поэтому не может быть поручено ни одной из существующих пароходных компаний, страдающих рутинной и ледобоязнью».

Русанов мечтал организовать в широком масштабе государственное судоходство по морям Ледовитого океана, причем правительственная поддержка, по мнению Русанова, должна была выразиться «не в бесполезном субсидировании существующих частных пароходных компаний, а в подготовке почвы для деятельности будущего радио-

нально организованного мореплавания и прежде всего, конечно, в научном обследовании Карского моря».

Проверив в экспедицию 1910 г. свои прежние выводы о «ледовито-океанском» пути, Русанов и здесь подчеркивает, что на восток ведет много путей, «но нет ни одного, о котором можно было бы сказать, что он всегда пригоден для мореплавания. Вообще говоря, пути в обход Новой Земли с севера обещают быть менее загроможденными льдами. Но ни в каком случае их нельзя рекомендовать исключительно. Выбор того или иного пути зависит от момента, от предыдущего положения льдов и направления ветров. При существовании наблюдательных пунктов, снабженных беспроволочным телеграфом... суда всегда сумеют выбрать наиболее безопасный и удобный для себя путь».

Русанов верил, что рано или поздно придет то время, когда Северный морской путь будет освоен и подчинен интересам страны. Он писал:

«Первобытный человек, знакомый только с лодкой и с веслами, считал бы безумным того, кто решился бы переплыть Средиземное море. С развитием техники, с приспособлением парусов то, что раньше казалось безумием, стало простым, обычным делом. Позднее, с открытием компаса, люди сделали еще один великий шаг и завоевали все океаны — вплоть до ледяной границы их. А теперь они хотят переступить и эту границу. На больших могучих судах, осведомляемые радиотелеграфными волнами, люди сумеют проходить через льды: они так же победят полярные льды, как победили морские волны».

III

Свою идею о Великом Северном морском пути Русанов вынашивает многие годы и активно борется за ее осуществление.

В июле 1911 г. он на моторной

шлюпке «Полярная» совершает беспримерное плавание вокруг южного острова Новой Земли. Он изучает течения, льды, бухты и заливы, посещает Карские ворота и Маточкин Шар, ведет гидрографические и метеорологические исследования.

Таким образом, за два летних сезона Русанов прошел вокруг всей Новой Земли, что потребовало много героического труда.

В результате этих плаваний появилась новая серьезная работа Русанова, вышедшая в свет под названием «Экономическое значение Северного морского пути в Сибирь»⁸. Утверждая, что «никакой другой путь не может быть выгоднее Северного морского пути» и что «никакой другой путь нельзя создать скорее Северного морского пути», Русанов писал:

«Перед Россией сейчас встала беспримерно великая историческая задача. Если эта задача будет решена, если мы найдем выход сотням миллионов пудов сибирских товаров самым дешевым Северным морским путем, то мы тем самым завоюем мировой рынок. Это бескровное, чисто экономическое завоевание неизмеримо важнее самой блестящей военной победы, так как экономическое господство является самой прочной базой политического могущества. И я считал бы цель достигнутой, если бы в моем призыве к завоеванию льдов

⁸ Этот малоизвестный труд напечатан в «Известиях Архангельского общества изучения Русского Севера» №№ 15—16 за 1911 г. Он был написан Русановым в связи с появившейся в печати «Запиской Архангельского Городского Общественного Управления о проведении к Архангельску Восточно-Уральско-Беломорской железной дороги с ветвью на р. Обь» (см., там же, №№ 8—9 за 1911 г.).

Малоизвестны также и другие труды Русанова, частично приведенные нами выше. Они публиковались раньше в изданиях с весьма ограниченным тиражом, рассчитанных на узкий круг читателей-специалистов. Для массового читателя эти издания были недоступны. Царское правительство не было заинтересовано в популяризации новаторских утверждений Русанова, находившегося к тому же все время под надзором полиции.

послышалось нечто большее: призыв к завоеванию мирового рынка, призыв к могуществу, к величию и к славе России.

IV

Наступил роковой для Русанова 1912 год. Он снаряжает уже шестую по счету экспедицию в Арктику.

Любопытна сама по себе история этой экспедиции. Она особенно ярко показывает истинные стремления Русанова. В то самое время, когда он в 1911 г. обходил южный остров Новой Земли на шлюпке «Полярная», к берегам Шпицбергена направлялась правительственная экспедиция под начальством В. Ф. Држевецкого. Ей поручено было обследовать на Шпицбергене каменноугольные залежи и поставить заявочные столбы на уголь.

Выйдя из Архангельска 21 сентября на судне «Жак Картье», экспедиция Држевецкого встретила непреодолимые трудности. В Баренцовом море судно было застигнуто штормовой погодой.

С пустыми руками возвратилась экспедиция на материк, так и не разрешив поставленной задачи. Провал ее значительно пошатнул в капиталистическом мире престиж царского правительства. Пока оно собиралось сделать заявку на уголь, американские и норвежские компании год за годом увеличивали добычу на Шпицбергене черного золота.

Шпицбергенская проблема обсуждалась в министерстве внутренних дел, которое после неоднократных совещаний пришло к решению — ускорить посылку второй экспедиции на Шпицберген.

Но кто ее мог возглавить и успешно совершить плавание?

В числе других кандидатов было названо имя Русанова. Его экспеди-



Парусно-моторный куттер «Геркулес», на котором экспедиция В. А. Русанова плавала в 1912 г. к берегам Шпицбергена, а затем на восток по Северному морскому пути. В овале: капитан «Геркулеса» А. С. Кучин

ции на Новую Землю не прошли незамеченными. На них обратили внимание.

Весной 1912 г. вопрос об экспедиции был решен окончательно. Начальником ее назначили Русанова.

В распоряжение экспедиции Русанова было предоставлено судно «Геркулес». Оно было снабжено парусами, мотором, способным двигать судно со скоростью до 6 узлов.

Экспедиции поручено было закончить всю работу на Шпицбергене до зимы и вернуться на материк в этом же году.

Однако совсем по-другому представлял себе это плавание сам Русанов. Он погрузил на «Геркулес» съестные припасы на полтора года,

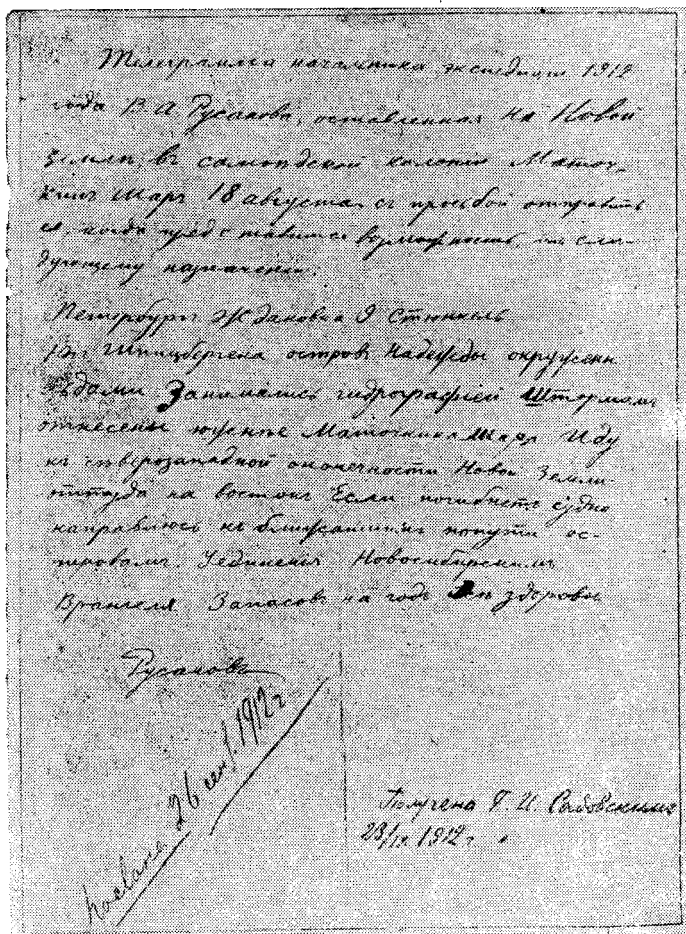
охотбоеприпасы на два года и теплую одежду.

19 июня перед посадкой на «Геркулес» Русанов писал своей матери в Орел:

«Сегодня я пересяду на свое судно «Геркулес». Все готово к отъезду, все хорошо подготовлено, нас 14. Если нас затрет льдом, то беспокоиться нечего — отлично перезимуем; мы очень хорошо снаряжены всем необходимым — едой, одеждой, оружием. Льдов нечего бояться: судно крепкое, уже испытанное во льдах. Запасов заготовлено на 1½ года. Если до ноября я не возвращусь, то, значит, мы зимуем во льдах. Судно не давит лед, а выпирает на поверхность, поэтому его никак не может раздавить. Будьте покойны за нас»⁹.

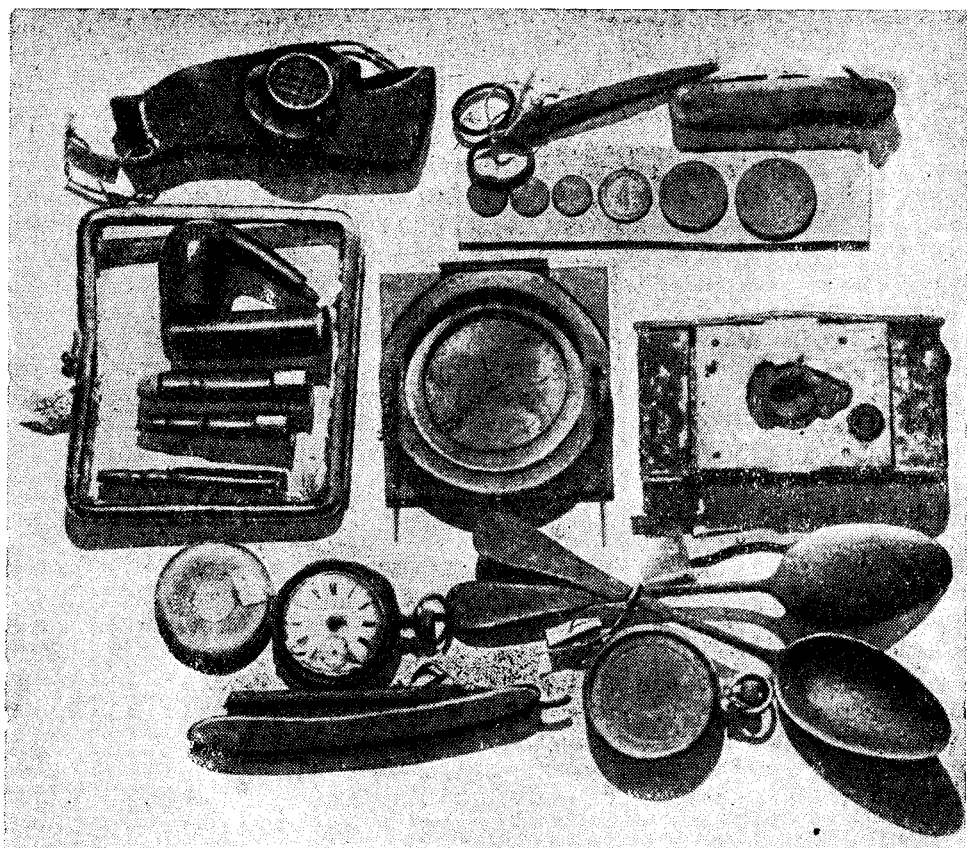
29 июня «Геркулес» вышел из Архангельского порта. Кроме Русанова, на судне находились: участник антарктической экспедиции Амундсена к Южному полюсу капитан А. С. Кучин, врач Жюльета Жан, студент Петербургского политехникума К. А. Семенов и другие. Всего было 14 чел.

Из печати того времени мы узнаем, что Русанов и на этот раз довольно успешно выполнил порученное ему задание. Затем промелькнуло в печати сообщение о двух вернувшихся на материк участниках русановской экспедиции, о том, что



Фотография последней телеграммы В. А. Русанова, оставленной им в Маточкином Шаре

⁹ Из очерка С. Н. Горбачева «Памяти геолога В. А. Русанова» (см. журнал «Орловский край», вып. I, 1929 г., стр. 73—74).



Реликвии экспедиции Русанова, найденные в шхерах Минина на острове Вейзеля (ныне остров Геркулес)

все остальные «отбыли на «Геркулесе» в океан для производства гидрологических и гидрографических работ».

Но истинный замысел Русанова стал ясен только тогда, когда из Маточкина Шара пришла телеграмма, которую мы здесь воспроизводим полностью:

«Телеграмма начальника экспедиции 1912 года В. А. Русанова, оставленная на Новой Земле, в самодской колонии Маточкин Шар, 18 августа с просьбой отправить ее, когда представится возможность, по следующему назначению:

Петербург, Ждановка 9, Стюнкель.

Юг Шпицбергена, остров Надежды. Окружены льдами, занимались гидрографией. Штормом отнесены южнее Маточкина Шара. Иду к северо-западной оконечности Новой

Земли, оттуда — на восток. Если погибнет судно, направлюсь к ближайшим по пути островам: Уединения, Ново-Сибирским, Врангеля. Запасов на год. Все здоровы.

*Русанов»*¹⁰.

Перед экипажем «Геркулеса» открывалась заманчивая перспектива — перейти через все полярные моря к Берингову проливу.

Сообщение из Маточкина Шара раскрывает нам стремление Русанова осуществить исключительно смелое по своему замыслу сквозное

¹⁰ Подлинник этой телеграммы был доставлен из Маточкина Шара в Архангельск на пароходе «Ольга» и передан в морское ведомство. Телеграмма была напечатана в «Новом времени» от 27 сентября 1912 г. и позднее опубликована в виде фотографической копии в «Записках по гидрографии», т. XXXIV, вып. II, П., 1915 г., стр. 291—292.

плавание с запада на восток Северным морским путем.

Русанов доказал, что можно «прочно связать наши северно-европейские воды с сибирскими водами», хотя и погиб на пути к цели. Ему удалось осуществить первую часть своего замысла — проникнуть к берегам Таймырского полуострова, пользуясь не южными проходами в Карское море, а огибая Новую Землю с севера.

В 1934 и 1936 гг. гидрографическими экспедициями, работавшими у берега Харитона Лаптева, на двух небольших островах были обнаружены различные предметы, принадлежавшие участникам экспедиции Русанова. Найден был также столб с надписью: «Геркулес» 1913 г.». .

Эти находки доказывают, что Русанов прошел на «Геркулесе» из «северно-европейских вод к сибирским водам» — по пути, о котором он говорил как о первом звене той «великой северной цепи», которой суждено связать Мурман с Тихим океаном.

Русанов показал себя не просто исследователем Арктики, а исследователем-новатором, умеющим обобщать накопленный опыт и двигаться дальше. Реальность его идеи об использовании для судоходства и наиболее северного пути — мимо мыса Желания — достаточно ярко подтвердилась в навигацию 1940 г.

Южные проливы—Югорский Шар, Карские ворота и Маточкин Шар — оказались в начале этой навигации сплошь забитыми льдами. Караван грузовых судов пошел мимо западного побережья Новой Земли к самой северной ее оконечности. 24 июля пароходы «Моссовет» и «Правда» обогнули мыс Желания и направились к Диксону. 26 июля прошли мимо мыса Желания пароходы «Узбекистан», «Революционер» и «Диксон». 28 июля по этому же пути благополучно прошли пароход «Циолковский» и танкер «Юкагир», а через несколько дней—пароход «Кара» и со Шпицбергена пароход «Миронич».

Слова Русанова о том, что «если аксиома о прямой линии как кратчайшем расстоянии между двумя точками верна в геометрии, то она оказывается далеко и не всегда приложимой к плаванью в полярных водах», сохранили, таким образом, свою свежесть и в наше время.

Последняя экспедиция Русанова закончилась трагически. Но какой большой и поучительный опыт оставил он после своей героической смерти! Русанов верил в возможность подчинить Северный морской путь общегосударственным интересам. Во имя осуществления этой идеи неутомимо изучал он Арктику, во имя нее пожертвовал своей жизнью, погибнув в неравной борьбе со льдами.





История Советской Арктики

Проф. В. СЕМЕНОВ-ТЯН-ШАНСКИЙ

РУССКОЕ ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ ОБЩЕСТВО И ОСВОЕНИЕ АРКТИКИ И КРАЙНЕГО СЕВЕРА В 1917—1922 гг.

Основанное 95 лет назад (в 1845 г.) Русское географическое общество, призванное руководить географическим изучением «России и стран сопредельных»¹, тем самым было вовлечено в освоение Арктики и Крайнего севера. Этому немало способствовал его первый вице-председатель, известный полярный исследователь Ф. П. Литке.

Географическое общество, руководимое преемником Литке П. П. Семеновым-Тянь-Шанским, отправило на паровой шхуне «Норденшельд» на выручку зазимовавшему у берегов Сибири отважному шведскому исследователю Норденшельду (1878—1880 гг.) молодого профессора А. В. Григорьева — своего будущего ученого секретаря. К сожалению, шхуна потерпела крушение у северных берегов Японии и не дошла по назначению.

Географическое общество принимало участие в составлении планов полярных экспедиций и с начала 80-х годов осуществляло международное представительство России по полярным исследованиям. В 1882 г. оно основало в устье Лены постоянную международную арктическую научную станцию. В том же

году была основана научная станция в Малых Кармакулах на Новой Земле.

В 1887 г. Географическое общество снарядило экспедицию на Новую Землю, в которой участвовал его ученый секретер А. В. Григорьев. Позже, между 1900—1915 гг., общество руководило исследованиями Большеземельской тундры, Канина и Кольского полуостровов, рек Хатанги и Анабары, олонечских озер и др. И это было в то время, когда главная энергия общества в течение многих лет была сосредоточена на исследовании Центральной Азии.

* * *

В первые годы после Октябрьской революции, во время гражданской войны, сношения общества с местными отделами нарушились. Обществу пришлось до минимума сократить свою книжную продукцию. Вся его экспедиционная деятельность была перенесена в Академию наук.

Однако даже и в эти тяжелые годы группа передовых ученых общества и Академии наук работала над проблемами Крайнего севера.

21 февраля 1918 г. на заседании полярной комиссии Академии наук под председательством А. П. Карпинского обсуждался вопрос о по-

¹ Так говорилось в его первом уставе.

лярных исследованиях на русском Севере.

В ноябре 1919 г. в Академии наук под председательством акад. А. Е. Ферсмана состоялось организационное собрание. На этом собрании было решено созвать совещание о планомерном развитии научного исследования и практического использования русского Севера. Председатель Русского географического общества проф. Ю. М. Шокальский принял в этом собрании самое деятельное участие. Он был избран в бюро по созыву совещания.

До 1 июля 1920 г. бюро совещания собиралось 26 раз. Было решено пригласить для участия в совещании представителей 31 научно-исследовательского учреждения, в том числе и Русского географического общества.

В декабре 1919 г. было установлено восемь секций этого совещания: 1) географии, метеорологии и картографии; 2) геологии и горной промышленности; 3) зоологии и рыбного хозяйства; 4) почвенно-ботаническая; 5) мелиоративно-хозяйственная; 6) экономическая и кустарных промыслов; 7) колонизационная и 8) библиографическая.

На четырнадцатом заседании бюро совещания 20 марта 1920 г. акад. А. Е. Ферсман предложил создать особый центр по Северу при Географическом обществе. В апреле такой центр решено было назвать Северным комитетом при Русском географическом обществе. На одном из следующих заседаний был решен вопрос об открытии выставки по Северу при Географическом обществе. Центральный географический музей временно выставил в Географическом обществе на общественный просмотр все те экспонаты по Северу, которые ему к тому времени удалось собрать. 10 мая 1920 г. был рассмотрен и принят проект положения о Северном комитете при Русском географическом обществе.

Самое совещание при Академии наук по изучению Севера началось

16 мая 1920 г. и продолжалось до 24 мая. На этом совещании были заслушаны доклады Ю. М. Шокальского: «Общий обзор всего сделанного русскими по изучению Севера» и «Обзор выполненного Географическим обществом для изучения Севера России». На совещании было внесено предложение о восстановлении комиссии по геотермике, которая на Севере занималась бы изучением вечной мерзлоты. Это предложение было принято единогласно.

На совещании же были одобрены и проект постоянного комитета Севера при Русском географическом обществе. Фактически он начал существовать с июля 1920 г., хотя получил утверждение коллегии Народного комиссариата просвещения (в ведении которого состояло общество) только 4 марта 1921 г. Этот комитет для научно-исследовательских учреждений других ведомств являлся как бы совещательным центром. Он консультировал их в области исследования Севера.

На 1921 г. комитет наметил обширную рабочую программу. В частности, в нее входили такие темы: колонизация и земельный быт русского Севера; изучение технических путей из Поморья в Сибирь; составление новой подробной карты Севера; обследование морского побережья Севера, которое помогло бы выяснить условия для морского транспорта; обследование запасов и качеств строительных материалов Севера в связи с программой дорожного и других видов строительства; обработка и систематизация данных о лесных богатствах Севера в районах железных дорог и главных водных путей и т. д.

Такая обширная программа должна была бы выполняться многими учреждениями, в том числе и комитетом Севера.

Комитет Севера в 1921 г. выпустил в свет «Справочник комитета Севера при Русском географическом обществе», в котором излагались история его возникновения и положение о комитете.

Деятельность комитета охватывала не только территорию Арктики и Крайнего севера, но значительно более обширные пространства, по крайней мере до 60° сев. широты на западе и до 50° сев. широты на Дальнем Востоке.

В 1921—1922 гг. комитетом Севера при Русском географическом обществе совместно с Северной колонизационной экспедицией был выпущен в свет сборник под названием «Очерки по истории колонизации Севера и Сибири». Сборник состоял из двух выпусков с картой, составленных акад. Платоновым, проф. Андреевым и другими.

Русское географическое общество в 1921 г. начало готовить научное и техническое снаряжение для экспедиции на Таймырский полуостров, которая должна была отправиться под начальством члена общества Р. Е. Кольса. Однако материальные затруднения заставили изменить направление этой экспедиции. Ее предполагалось отправить в 1923 г. для исследования бассейна Тазовской губы и впадающих в нее рек Таза и Пура. Но и по этому маршруту ее не удалось осуществить. Обществу удалось снарядить, совместно с Академией наук, геоботаническую экспедицию действительного члена Б. Н. Городкова в Северо-Западную Сибирь и научную поездку действительного члена С. Г. Григорьева в 1921 г. на Кольский полуостров, к северо-западу от озера Имандра.

На научных заседаниях Географического общества за период 1918—1922 гг. были прочитаны важные доклады, касающиеся Арктики и Крайнего севера, например: «О топографо-геодезических работах на берегу Кольского залива для нужд сооружения города Мурманска» (1918 г.); «О новом проекте Полярной Северной ж. д. от Обдорска к устью реки Печоры» (1918 г.); «Сравнительное значение путей, направляющихся от Сибирской ж.-д. магистрали и от Лены для снабжения Якутской области и Ленского золотопромышленного района»; «Ре-

ка Енисей и ее низовья в связи с Северным морским путем» (данные портоисследовательских и строительных экспедиций 1916—1920 гг.); «Северный морской путь» (1921 г.); «Обследование дельты реки Лены» (1921 г.); «Усть-Ленская экспедиция 1921 г. и поход на реку Оленек» (1922 г.); «Геологические работы Усть-Ленской экспедиции» (1922 г.); «Общий очерк гидрографических работ экспедиции Северного ледовитого океана» (1921 г.); «Гидрологические исследования экспедиции Северного ледовитого океана» (1921 г.) и др.

Интересно отметить ту роль, которую играло Русское географическое общество в политико-географических вопросах, касающихся Арктики и Крайнего севера.

На четырнадцатом заседании бюро совещания о планомерном развитии научного обследования и практического использования русского Севера, 20 марта 1920 г., Ю. М. Шокальский заявил, что в Географическом обществе имеется записка инж. Сабанина о Шпицбергене и его политическом положении. Позже она была напечатана в «Вестнике НКВД» за 1921 г. под названием «Россия и Шпицберген» и оказала известное влияние на основание в 1931—1932 гг. на Шпицбергене советского промышленного предприятия «Арктикуголь» с поселением Баренцбург.

В 1922 г. премьер Канады Мекензи Кинг объявил остров Врангеля принадлежащим Канаде. Не теряя времени, надо было это основательно опротестовать. В этом деле существенную консультационную помощь Народному комиссариату иностранных дел оказал председатель Русского географического общества Ю. М. Шокальский, океанограф и знаток географии Арктики и Крайнего севера. Чтобы подкрепить этот протест, в 1924 г. была послана на остров Врангеля специальная научная экспедиция под начальством гидрографа-геодезиста Б. В. Давыдова. Он удалил с острова засевших там иностранцев, под-

нял советский флаг и произвел съемку острова. Еще через два года на острове были поселены первые советские колонисты.

Давыдов сделал в Географическом обществе обстоятельный доклад о своей трудной, но успешной арктической экспедиции.

Несмотря на тяжелые условия, которые переживала страна в 1917—1921 гг., руководители Географического общества — председатель Ю. М. Шокальский и ученый секретарь (ныне президент Всесоюзной Академии наук, почетный председатель Географического общества, академик) В. Л. Комаров — старались высоко держать знамя общества в великом деле освоения Арктики и Крайнего севера.

Эти годы были кануном той новой, поистине блестящей эпохи, когда Советский Союз навсегда установил свое безусловное владычество во всем советском секторе Арктики, который составляет 40% от всех арктических территорий на земном шаре, и достиг небывалых побед в его освоении. Кануны всегда бывают тихи и скромны. Тих и скромнен был и этот канун. Но заря будущих славных арктических подвигов советских исследователей уже занималась, и чувствовалось приближение тех ярких сполохов научного полярного сияния, которые вскоре озарили весь мир. И Географическое общество в последние годы с радостью приняло много героев Советской Арктики в число своих почетных членов.

М. БИРЮКОВ¹

ИЗ ЖИЗНИ КОМСЕВЕРОПУТИ



После окончания гражданской войны вся Советская страна с невиданным подъемом начала грандиозное, социалистическое строительство, приступила к освоению своих природных богатств.

На Крайнем севере, начиная от Уральского хребта и вплоть до Чукотки, на многие тысячи километров раскинулись почти нетронутые земли с колоссальными богатствами. Много было в то время здесь неисследованных, белых пятен. Сотни километров можно было пройти, не встретив человека. Среди тундрового и таежного безмолвия редко попадались населенные пункты, раскинутые на приисках да по берегам могучих сибирских рек: Оби, Енисея, Ангары, Лены. Но и эти населенные пункты большей частью состояли из трех-четырех избенок, с населением в несколько человек.

Зимой этот огромный край замирал, весной снова начинал оживать. И тогда люди тянулись к единственным путям связи с остальным миром — к берегам могучих рек, на которых появлялись редкие пароходы с товарами и новостями. В конце лета по рекам Оби и Енисею шли речные суда Карской экспедиции. В устьях этих рек они встречались с морскими пароходами, груженными заграничными товарами.

Здесь происходила перегрузка экспортных и импортных грузов. Сибирь вывозила за границу лес и продукты сельского хозяйства: волокло, шерсть, волос, кожсырье, пшеницу и т. п. Карские операции в те годы проводились в очень скромном масштабе. Так, в 1924 г. Северным морским путем в устья Оби и Енисея пришло 3 парохода, в 1925 г. — 4 парохода, в 1926 г. — 5 пароходов и в 1927 г. — 6 пароходов. Приведенные цифры ясно характеризуют темпы освоения Северного морского пути в те годы.

20 апреля 1920 г. Сибревком при-

¹ Тов. М. Бирюков два года работал в Комсеверопути (в 1928 и 1929 гг.).

нял решение об организации Комитета Северного морского пути (Комсеверопуть). В то время у Советского Союза не было еще достаточного количества торговых морских кораблей, а у некоторых хозяйственных и торговых организаций существовало недоверие к транспортным возможностям Северного морского пути. Но Комсеверопуть настойчиво и упорно боролся за освоение этого пути.

Помимо транспортных операций и исследовательских работ, Комсеверопуть в 1927 г. приступил к организации зверобойного промысла в Карском море и в других частях Ледовитого океана, прилегающих к Сибирскому побережью.

Решением советского правительства в 1928 г. Комитет Северного морского пути был преобразован в государственное северо-сибирское акционерное общество «Комсеверопуть». Это давало ему еще большие возможности для хозяйственного освоения неисчерпаемых богатств сибирского Севера.

С сентября 1928 г. акционерное общество «Комсеверопуть» развернуло свою деятельность. Прежде всего организационно был перестроен аппарат, укреплено партийное ядро, привлечены опытные специалисты.

В Красноярске было создано постоянное представительство, которое выполняло различные хозяйственные функции, в том числе и постройку баржестроительной верфи. Верфь была заложена в деревне Базалхе, в 6 км от города, на правом берегу Енисея. Представительство размещало заказы на поставку леса, вербовало плотников-баржестроителей, договаривалось с Красноярскими железнодорожными мастерскими о выполнении ими кузнечных и механических работ для барж.

В 1928 г. произошло важное событие, которое решительно повлияло на всю дальнейшую работу Комсеверопути. В 1927 г. капитан П. Ф. Очерedyкo на пароходе «Тобол» обнаружил протоку около Игарки-

ного зимовья. Он определил, что протока очень удобна для стоянки судов. Было произведено несколько пробных промеров, которые показали прекрасные глубины. Возвратившись в Красноярск, П. Ф. Очерedyкo доложил о своем открытии. Комсеверопуть отправил туда свою изыскательскую партию. На основании полученных материалов Комсеверопуть запроектировал в 1928 г. произвести опытную погрузку сплавного леса не в Усть-Енисейском порту, а в Игарке. Речная часть Карской экспедиции испытывала большие неудобства при операциях в Усть-Енисейском порту, где в свежую погоду сильные волны были опасны для речных судов. Первые операции по погрузке леса на морские суда, проведенные в 1928 г. в Игарке, дали прекрасные результаты. В то время еще не могли полностью оценить значение этого открытия. Однако правление Комсеверопути решило уже в 1929 г. все перегрузочные операции енисейской части Карской экспедиции проводить в Игарке.

С 1928 г. Комсеверопуть начал создавать свой флот. В навигацию 1928 г. на реке Оби вступил в строй теплоход «Сибкрайком ВКП(б)», построенный в СССР. На Енисей прибыл купленный в Германии сильный буксир «Партизан Щетинкин». В Германии же строился мощный теплоход «А. Микоян». Под Омском для Оби строились три рейдовые баржи, в Красноярске три лесовозные баржи новой конструкции с большой грузоподъемностью.

С освоением Игарки Енисейско-Ангарский бассейн с огромными богатейшими территориями, прилегающими к нему, становился основным районом деятельности Комсеверопути. В Красноярске была организована база, начальник которой одновременно являлся и уполномоченным правления Комсеверопути.

Создание в Игарке конечного порта для енисейской части Карской экспедиции потребовало от Комсеверопути и ряда других мероприя-

тий. Нужно было построить здесь лесозаводы и рабочий поселок, который мог бы обеспечить жильем создаваемые на Севере постоянные кадры местной рабочей силы.

Всю зиму 1928/29 г. шла кипучая, напряженная работа как в аппарате Комсеверопути, так и на периферии. Готовились к навигации 1929 г. Изготавливались чертежи для первого Северо-Енисейского строительства в Игарке, подбирались рабочие и служащие, комплектовались всевозможные изыскательские и разведочные партии: геологические, ихтиологическая, по обследованию лесных массивов в Приангарье, по Нижней и Подкаменной Тунгуске, по обследованию месторождений графита, по Норильскому месторождению и т. п.

Особенно много пришлось поработать красноярской базе. Во что бы то ни стало нужно было окончить постройку барж к весне 1929 г., подготовить и отправить водой необходимый такелаж для лесосплава. Сплав по Енисею намечался очень ответственный. Впервые предполагалось пустить по Енисею огромные плоты волжского типа, так называемые маточные, как за буксирной тягой, так и самоходом.

Как только в Красноярске прошел ледоход, начали спускать на воду новые лесовозные баржи. По мере спуска этих барж буксир отводил их к лесоскладам под погрузку. Не прерывая погрузочных работ, рабочие верфи здесь же заканчивали мелкие недоделки.

По графику новые баржи с грузом пиломатериалов должны были

сразу же после ледохода идти вниз. Но график чуть не был сорван. Буксирный пароход «Туруханск» Сибирского госпароходства, выйдя из ремонта, в ту же ночь, по недосмотру машинной команды, затонул. Утром изумленные рабочие затона увидели над водой только кусочек спардека и торчавшую трубу.

С большим трудом госпароходство вышло из создавшегося положения, найдя другой буксир. Новые красавицы-баржи пошли в свой первый и ответственный рейс.

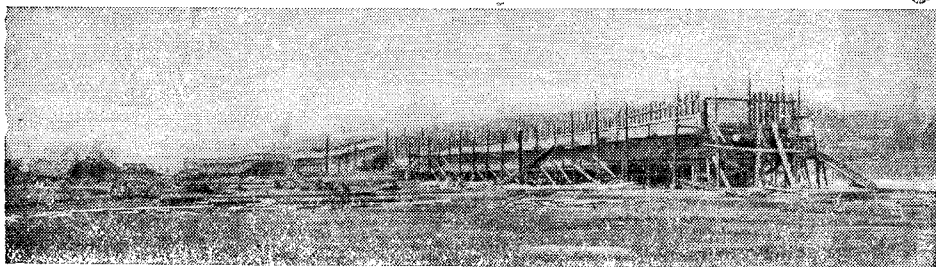
Вслед за ними двинулись на далекий Север пионеры Игарского строительства — рабочие Севенстроя. Был отправлен на лесопункты и весь сплавной такелаж. Потянулись на Енисей всевозможные изыскательские и разведывательные партии.

Красноярская временная верфь была ликвидирована, и вместо нее начала строиться большая постоянная верфь ниже по Енисею, в селе Предивном. Остатки материалов и оборудования отправляются в Предивное.

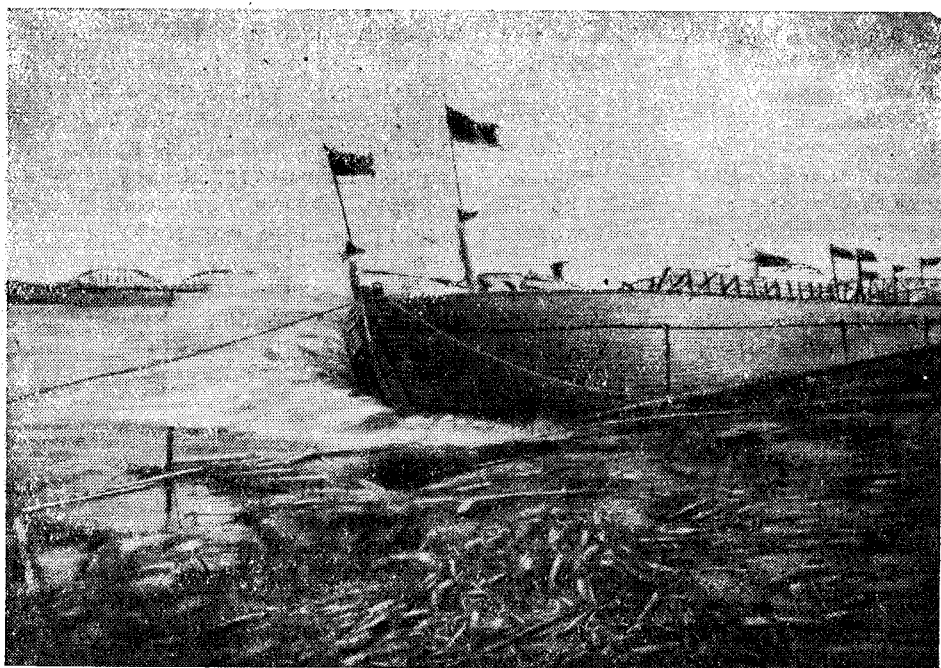
База подготавливает к отправке в Игарку необходимые для Севенстроя материалы и живой скот. Обслуживается и лесосплав, у которого тоже немало нужд.

У Туруханска шедшие сверху плоты встретил мощный буксирный пароход Комсеверопути «Партизан Шетинкин», который и повел их до Игарки. Тысячекилометровый путь экспортного леса в Игарку был закончен в назначенное время.

В протоке уже стояли иностран-



Постройка больших лесовозных барж на временной верфи Комсеверопути в Красноярске в 1929 г.



Спуск на воду большой лесовозной баржи Комсеперопути в Красноярске в 1929 г.

ные пароходы, на которые начали грузить прибывший лес. Погрузка производилась с воды.

Игарка в 1929 г. только начала застраиваться, и то главным образом временными постройками. Кругом стоял притундровый редкий лес. На площадке строительства осиротело торчали редкие пни. Одолевала болотистая грязь. От барака, где помещалось управление Севенстроя, до берега, где стояли два-три рабочих барака и склад, протянулась проложенная на скорую руку бревенчатая дорога. У недостроенного лесопильного сарая был вырыт огромный котлован, предназначенный под котельное помещение. Однако работы были приостановлены, так как строители натолкнулись на полосу вечной мерзлоты и без специальной консультации строить не решались. Проектные же организации при проектировании не учли особенностей строительства на Севере.

Среди первых рабочих-строителей, приехавших в Игарку, нашлось немало товарищей, которых не стра-

шили ее отдаленность и трудности жизни на новой стройке. Они твердо решили остаться здесь и даже привезли свои семьи. Оставшиеся товарищи энергично взялись за подготовку к зиме. На возвышенных местах, где меньше сырости, они выстроили себе небольшие домики. Это были первые люди, положившие начало жилищному строительству игарского поселка.

Навигация подходила уже к концу. Затянулась погрузка пиломатериалов. На партийном собрании всех работников Комсеперопути, работавших в Карской экспедиции и на сплаве, было решено провести ночью всем коллективом субботник и помочь грузчикам быстрее нагрузить пароходы. Товарищи с честью выполнили свое постановление.

При погрузке леса бревна провалились из кошеля и оказались разбросанными по берегам игарского протока. Их весной могло унести в море. Решено было спасти этот лес. Партийные организации Карской экспедиции, сплава и пароходов взялись за это дело. За партий-

цами пошли и плотовщики. Спасено было около 40 000 качественных кряжей.

У берега, недалеко от строящегося лесопильного завода, была устроена биржа для пиловочника. Кряжи из воды вытаскивались на берег лошадьми. На некоторых упряжках коногонами работали первые рабочие из местного коренного населения — эвенки. Рабочие-строители относились к ним внимательно и ласково.

Тундровый житель постепенно стал приобщаться к социалистической индустрии.

Немногие тогда еще понимали, что они являлись участниками и живыми свидетелями строительства нового советского заполярного города — города с большим будущим.

Оставшийся на зиму в Игарке коллектив был обеспечен всеми необходимыми продуктами. Он имел даже молочные коровы.

Это был первый опыт многолетней зимовки.

Чем замечательны 1928 и 1929 годы в работе Комсеверопути?

За эти годы был открыт и быстро освоен замечательный порт Игарка.

Экспортные операции Северным

морским путем увеличились с 11 114 т в 1927 г. до 60 000 т в 1929 г., т. е. более чем в пять раз.

В Игарке развернулось строительство промышленного и культурного заполярного центра. Серьезно и планомерно начали осваиваться северные природные богатства и в первую очередь лесные.

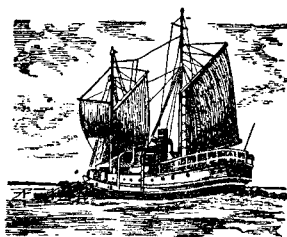
У Комсеверопути накопился богатый опыт по освоению Северного морского пути и северных сибирских территорий.

* * *

1928 и 1929 годы остались далеко позади.

Волей большевистской партии и советского правительства Великий Северный морской путь превращается в нормально действующую водную магистраль.

Десятки тысяч жителей насчитывает теперь славный заполярный город Игарка, созданный за годы сталинских пятилеток. Звонкие, радостные голоса игарской детворы весело раздаются в светлых, уютных школах и клубах нового города. Советские люди упорно продвигаются все дальше и дальше, осваивая богатейшие земли Сибири.





Критика и библиография

НЕУМЕСТНЫЙ ОКРИК

С. Д. ЛАППО, «Океанографический справочник арктических морей СССР» (общая логия). Издательство Главсевморпути, Ленинград — Москва, 1940 г., 184 стр.

Нам еще нужно очень много поработать, чтобы как следует изучить и исследовать Арктику. Морьям больше, чем кому бы то ни было, приходится испытывать значительные неудобства в связи с отставанием арктической науки от важнейших задач, стоящих перед ней.

Наши теоретики, например, по многим исследовательским проблемам имеют прямо противоположные суждения и никак не могут договориться между собой. До сих пор не разработаны даже такие насущные и элементарные вещи, как терминология и классификация водных пространств, заливов, поверхности, берегов и пр. Отсюда — частые недоразумения, неясности, излишние споры.

Одному из наших опытных специалистов-практиков Главсевморпути пришла в голову вполне разумная идея: не дожидаясь, пока в недрах наших научно-исследовательских учреждений будет создан практический справочник по океанографии, самому попытаться составить такое пособие. Отдавая этой работе весь свой досуг, гидрограф Лаппо систематизировал накопленный им опыт, использовал данные научной литературы, привлек опыт наших природных знатоков Севера — поморов — и создал «Океанографический справочник арктических морей СССР».

Казалось бы, что здесь предосудительного? Надо только радоваться тому, что в науку идут специалисты-практики, накопившие за долгие годы работы в Арктике богатый опыт. Нужно всячески помогать этим специалистам, исправляя на ходу их ошибки, по-товарищески указывая им на промахи и упущения, которые могут быть у человека, впервые берущегося за такой ответственный труд.

Но, оказывается, среди наших деятелей науки находятся товарищи, и притом весьма авторитетные и уважаемые, которые считают для себя возможным вместо помощи автору трубу накричать на него и высмеять его, как легкомысленного мальчишку, — не суйся-де, неуч, в наши серьезные дела.

Именно такое, в высшей степени странное и, я сказал бы, болезненное ощущение оставляет появившаяся в № 7—8 журнала «Проблемы Арктики» рецензия проф. В. Ю. Визе и А. Ф. Лактионова (двух ответственных и уважаемых работников Арктического института) на справочник С. Д. Лаппо.

Авторы рецензии не стесняются выбирать самые хлесткие и довольно далекие от науки словечки, например:

«Иначе, как чепухой, этот бессмысленный набор пустых и широковещательных слов назвать нельзя...»

«...тень на плетень...»

«Справочник дезориентирует читателя...»

«...автору мерещится, что арктические моря, в связи с потеплением Арктики, превратятся в тропические...»

«...чувствуется бессистемность и беспринципность с точки зрения океанографии и общей логики...»

«Океанографический справочник» С. Д. Лаппо вряд ли может найти достойное место на книжной полке...»

Может быть, и в самом деле С. Д. Лаппо злонамеренно истратил бумагу, а издательство Главсевморпути по недосмотру издало какой-то бред вместо справочника? Но работники Главсевморпути знают, что Лаппо как человека серьезного и на мистификации неспособного. И самое внимательное, даже придирическое знакомство с его справочником показывает, что эта работа вовсе не дает оснований для

такого заушательства и огульного осмеяния.

Конечно, было бы желательно, чтобы в последующем издании автор дал более полные сведения о ледовитости морей. Необходимо дать больше сведений о дрейфе льдов (особенно на основании последних исследований), об основных элементах и факторах дрейфа. Следовало бы уточнить границу арктической области, не ссылаясь огульно на 60-ю параллель, исправить отдельные терминологические неточности, подобрать более характерные фотографии и т. д.

Быть может, не стоило давать справочнику подзаголовок «Общая лония», так как слово «лония» (в буквальном переводе с латинского — «описание места») в наше время определяет более широкий круг вопросов, чем тот, который дан в справочнике.

В целом же работа С. Д. Лаппо должна быть признана необходимой и полезной. Она является первой попыткой собрать воедино и как-то упорядочить океанографическую терминологию.

Недопустимо грубые окрики авторов рецензии по адресу т. Лаппо тем более непонятны, что целый ряд обвинений, изложенных ими в № 7—8 «Проблем Арктики», звучит по меньшей мере спорно.

Так, они пишут:

«Пляж (в справочнике Лаппо. — К. Б.) определяется как «незатопляемая часть побережья» (стр. 36); между тем известно, что знаменитые пляжи на Бельгийско-Голландском побережье (и много других) частично, а иногда и полностью затопляются во время приливов...»

По этому поводу следует заметить, что авторы, повидимому, спутали научное понятие термина «пляж» с представлением курортника. Достаточно взглянуть хотя бы в такие почтенные труды, как «Рельеф и законы его развития» проф. Победоносцева или «Морфология суши» проф. Шуклина, чтобы убедиться в том, что наука определяет пляж как полосу наносов от берегового обрыва до уровня воды и как надводную часть полосы наносов, которая имеет вид поверхности, слегка наклонной в сторону моря.

Авторы рецензии с большим апломбом протестуют против толкования понятий «сейши» и «сейшеобразные колебания», данного в справочнике. Между тем это толкование полностью соответствует тем, которые даны в трудах такого авторитета в области теоретической гидрологии, как Шиндлер («Гидрология моря», 1-я теоретическая часть, стр. 178).

Авторы рецензии возражают против употребления отдельных терминов поморского происхождения и в то же время настаивают на употреблении других поморских выражений, которых С. Д. Лаппо в своем справочнике не привел.

По этому поводу можно спорить, но, конечно, было бы целесообразнее привести в справочнике все наиболее распростра-

ненные термины поморов, имеющие значение в гидрографии. Там, где авторы пытаются дать свое собственное толкование поморских выражений «взводень» и «наволок», с ними согласиться нельзя. Приложенные к лонии Белого моря, изданной в 1935 г. (стр. 493 и 501), и к лонии Мурманского берега, изданной в 1901 г. (стр. 603), поморские словари дают именно то определение слов «взводень» и «наволок», какое приведено в справочнике Лаппо. У нас больше оснований доверять этим документам, нежели «Словарию областного архангельского наречия» А. Подвысоцкого, на который ссылаются авторы рецензии.

Очень странно выглядят попытки навязать т. Лаппо «изобретение» терминов, приведенных в справочнике.

«С. Д. Лаппо и з о б р е л прямолинейное морское течение...»

«Изобретение С. Д. Лаппо второе — название остров Встречный...»

Что касается термина «прямолинейное морское течение», то он был предложен значительно раньше проф. Zubовым в труде «Морские воды и льды» и никаких возражений в свое время не встретил. Это определение представляется вполне естественным наряду с терминами: «циклоническое течение» и «антициклоническое течение».

По поводу того, что название острова Преображения дается в двойной транскрипции: «остров Преображения (Встречный)», то именно такое название фигурирует до последнего времени в лониях и на многотиражных картах Арктической области, изданных Всесоюзным арктическим институтом в 1937 г. Авторам рецензии, работающим в этом самом институте, следовало бы знать, что второе название острова — Встречный — «изобретено» отнюдь не С. Д. Лаппо. Единственно, в чем можно упрекнуть т. Лаппо, — это в том, что он на стр. 30 называет его «о. Преображения», на стр. 84 — «о. Преображения (Встречный)», а на стр. 129 — «о. Встречный (Преображения)». Следовало бы везде дать одинаковое начертание.

Авторы рецензии возмущаются тем, что в справочнике приведено название «Остров Верна», хотя проф. В. Ю. Визе еще в январе 1937 г. писал в журнале «Проблемы Арктики» о том, что это название неправильно и что надо писать «Остров Верна». При всем уважении к научному авторитету проф. В. Ю. Визе, который столь энергично отстаивает свою точку зрения на вопрос о том, что правильнее «Верн», а не «Верна», мы не можем согласиться с авторами рецензии. Название «остров Верна» принято на всех картах, во всех лониях, и до сих пор нет никаких официальных указаний по поводу того, сохранить ли букву «с» или вычеркнуть ее.

Не будем злоупотреблять вниманием читателя и ограничимся приведенными примерами, хотя число их можно умножить. Но и приведенного достаточно, чтобы по-

казать, что далеко не все обвинения по адресу автора «Океанографического справочника» могут считаться бесспорными.

Тем более вызывает удивление крикливый и грубый тон всей рецензии, напечатанной в «Проблемах Арктики». Хотели ли того ее авторы или не хотели, но из-под

их пера вышел документ, чуждый духу большевистской самокритики. Надо не опраждать от специалистов-практиков науку, а терпеливо, настойчиво и последовательно учить их, помогать им исправлять ошибки и вместе с ними двигать вперед дело исследования и освоения Арктики.

К. БАДИГИН,
Герой Советского Союза

ЖИВОЙ ОБРАЗ ГЕРОЯ

Макс ЗИНГЕР, «Сигизмунд Леваневский», изд. Главсевморпути, Ленинград, 1939, 160 стр.



В книге Макса Зингера дан живой, правдивый образ Сигизмунда Леваневского. Он встает перед нами таким, каким мы знали его в жизни.

Автор с большой теплотой описал, начиная с фронтов гражданской войны и кончая трансарктическими полетами известного всему миру полярного летчика.

Книга написана с большим мастерством и читается с глубоким волнением. Сперва мы видим Леваневского летчиком-инструктором, обучающим советскую молодежь искусству пилотажа. Затем — полярником, летавшим в суровой Арктике, в исключительно трудных метеорологических условиях.

В 1933 г. Леваневский спешит на помощь американскому летчику Джемсу Маттерну, потерпевшему аварию в тундре у Анадыря во время своего кругосветного перелета. Маттерн был взят на борт само-

лета и доставлен Леваневским в Америку. Это была трудная, но почетная задача.

Леваневского в Арктике всегда сопровождал его неизменный друг — штурман Левченко, один из замечательных штурманов черноморского флота. Портрет Виктора Левченко хорошо дан автором книги.

Несколько выделяется из общего плана книги первая ее глава. Она слабо отделана и требует доработки. Начиная со второй главы, книга читается легко и с интересом.

Замечательны описания встреч Леваневского с вождем народов товарищем Сталиным. Скупость описания этих встреч не уменьшает силы впечатления.

Очень часто биографии летчиков состоят из сплошной географии. Такие описания бывают мало интересны и просто скучны. Макс Зингер сделал по-иному. Он показал нам живых людей в их повседневной работе. В этом большая заслуга автора.

А. ГРАЦИАНСКИЙ

НОВЫЕ КНИГИ ОБ АРКТИКЕ И КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ

(октябрь 1940 г.)

ВИЗЕ В. Ю. Климат морей Советской Арктики. Л.—М. Изд. Главсевморпути, 1940, 128 стр. Цена в перепл. 6 р. Тираж 5000 экз. (Библиотека полярника).

В научно-популярной форме книга дает основные сведения о тех климатических условиях (по сезонам года), в которых находится трасса Северного морского пути. Попутно затронуты некоторые новые вопросы климатологии Арктики (потепление Арктики и др.).

Геофизические методы разведки в Арктике. Д. В. Левин, Н. Н. Михайлов, Ю. А. Рисс, Н. Н. Самсонов и А. Е. Шариков. Под общей ред. Э. Э. Фотиади (Труды Арктического научно-исследовательского института, т. 151). Л.—М. Изд. Главсевморпути, 1940 г. 104 стр. Цена 6 руб. Тираж 750 экз.

Книга является коллективным трудом в итоге почти пятилетнего применения геофизических методов разведки полезных ископаемых в Советской Арктике. Она состоит из двух частей. В первой

части дан обзор геофизических работ в отдельных районах Арктики (на Норд-Вике, в районе Усть-Порта, на Югорском полуострове и в Адыча-Янском районе). Вторая часть книги содержит практические указания по технике и методике геофизических работ в Арктике (гравитразведка, магниторазведка и электроразведка, сейсмическая разведка).

ЗУБОВ Н. Н. В центр Арктики. Л.—М. Изд. Главсевморпути, 1940 г. 240 стр. Цена в перепл. 10 руб. Тираж 10 000 экз.

Книга дает краткий исторический очерк борьбы за Северный полюс (глава I). Весь материал распределен по тем способам передвижения, которыми отдельные исследователи и экспедиции пытались достичь Северного полюса. В главе II книги рассказано об освоении Арктики отдельными отважными представителями русского народа, главным образом в советское время (челюскинцы, папанинцы, седовцы и др.). В главах

III и IV характеризуются общие физико-географические черты Центральной Арктики, воды и льды Центрального арктического бассейна. В последней (V) главе затронуты некоторые новые проблемы Арктики (Арктика и погода, потепление Арктики).

В приложении дан краткий перечень экспедиций к Северному полюсу.

Северный морской путь. Сборник статей по гидрографии и мореплаванию. XVI. (Гидрографическое управление Главсевморпути при СНК СССР). Л.—М. Изд. Главсевморпути. 1940 г. 124 стр. Цена 6 руб. 50 коп. Тираж 750 экз.

В сборнике помещено девять статей:

- 1) И. А. Киреев — «Поведение магнитного компаса в высоких широтах»;
- 2) Е. Я. Щеголев — «О применении интерференционных радиодальномеров на корабле, находящемся в движении»;
- 3) В. Л. Цуриков — «К вопросу о прочности льда»;
- 4) А. И. Косой — «О методике определения склонения на дрейфующем льду»;
- 5) И. П. Коровкин — «Материалы по гидрологии реки Хатанги»;
- 6) А. И. Краснов — «Эхолоты»;
- 7) он же — «Основные принципы установки на корабле магнитострикционного эхолота Хьюз»;
- 8) П. Н. Яльцев — «Аналитический способ нахождения широты и долготы взамен графического в приеме Сент-Илера» и 9) Н. А. Фохт — «Без звездного времени».

ТАРБЕЕВ Д. Море Лаптевых и его побережье. Л.—М. Изд. Главсевморпути. 1940 г. 78 стр. Цена в перепл. 3 руб. 50 коп. Тираж 5 000 экз.

В книге дается описание географического положения моря Лаптевых и его островов, геологическая история моря, история плаваний по нему, характеристика климата моря и его побережья, основные сведения о реках побережья, условия плавания по морю Лаптевых, о социалистическом строительстве в этом районе.

Труды дрейфующей станции «Северный полюс». Научные отчеты и результаты наблюдений дрейфующей экспедиции Главсевморпути 1937—1938 гг. Том. I. Отв. редактор Е. К. Федоров. Л.—М. Изд. Главсевморпути. 1940 г. 336 стр. Цена в перепл. 40 руб. Тираж 20 000 экз.

Этот том трудов исторической папанинской станции «Северный полюс» содержит в себе пять статей: 1) О. Ю. Шмидт — «Экспедиция на полюс»; 2) И. Д. Папанин — «Дрейфующая станция»; 3) М. И. Швелев — «Полет»; 4) Э. Кренкель — «Радиостанция UPOI» и 5) Е. К. Федоров — «Астрономические определения».

ВАТИН В. и ГУММЕЛЬ П. Капитан флагманского корабля. Очерк. Ростов-на-Дону, Ростиздат. 1940 г. 80 стр.

Цена в перепл. 3 руб. 50 коп. Тираж 10 000 экз.

ГЕОРГИЕВСКИЙ Н. П. Из опыта полярников-рационализаторов. М.—Л. Изд. Главсевморпути. 1940 г. 68 стр. Цена 2 руб. 25 коп. Тираж 5 000 экз. (Библиотечка «Стахановцы Арктики», книжка 15).

В книжке описано 46 рационализаторских предложений метеорологов, аэрологов и гидрологов Арктики.

ЖЕМЧУЖИН Н. П. Гидролог на полярной станции. М.—Л. Изд. Главсевморпути. 1940 г. 60 стр. Цена 1 руб. 80 коп. Тираж 4 000 экз. (Библиотечка «Стахановцы Арктики», книжка 30).

Опыт работы автора на двух полярных станциях: бухта Тикси (1935 г.) и залив Кожевникова (1937 г.).

ЗОЛОТОВ А. Три зимовки в Арктике. М.—Л. Изд. Главсевморпути. 1940 г. 44 стр. Цена 1 руб. 25 коп. Тираж 4 000 экз. (Библиотечка «Стахановцы Арктики», книжка 27).

ОСТРОУМОВ А. А. и ШИШМАРЕВ М. Д. Промерные работы в морях Арктики. Л.—М. Изд. Главсевморпути. 1940 г. 52 стр. Цена 1 руб. 40 к. Тираж 3 000 экз. (Библиотечка «Стахановцы Арктики», книжка 23).

ПАПАНИН И. Д. На полюсе. Коминтермгиз. 1940 г. 76 стр. Цена 1 руб. Тираж 2 000 экз. (на коми-пермяцком языке).

Рассказ для детей дошкольного возраста об экспедиции на Северный полюс и о работе на дрейфующей льдине. Перевод с русского издания.

РУЗОВ Л. В. На стыке двух морей. Л.—М. Изд. Главсевморпути. 1940 г. 168 стр. Цена в перепл. 7 руб. Тираж 10 000 экз.

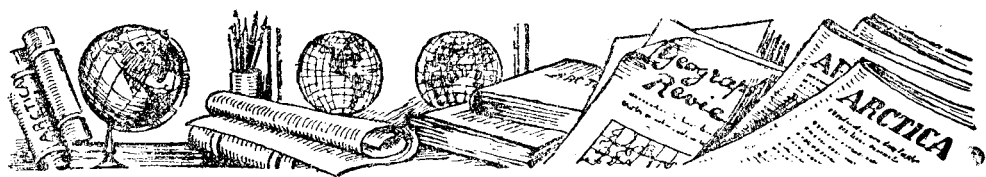
В книге рассказывается о жизни и работе зимовщиков полярной станции мыса Челюскина. Автор работал в Арктике начальником двух зимовок на мысе Челюскина.

СЫЧЕВ К. Заметки гидролога. Л.—М. Изд. Главсевморпути. 1940 г. 28 стр. Цена 90 коп. Тираж 2 500 экз. (Библиотечка «Стахановцы Арктики», книжка 21).

Из опыта работы автора в 1936—1937 и 1938—1939 гг. на полярных станциях Югорский Шар и Амдерма.

В часы досуга (сборник). Кроссворды, ребусы, шарады, задачи и другие развлечения. М.—Л. Изд. Главсевморпути. 1940 г. 136 стр. и 32 стр.—отдельно сброшированные «Ответы». Цена в перепл. 7 руб. Тираж 10 000 экз.

Сборник предназначен для полярников и культуротников Главсевморпути. В него вошли описания различных игр, ребусы, шарады, занимательные задачи, кроссворды и пр., которые помогут организовать культурный отдых на полярных станциях, в портах, экспедициях, авиабазах и на судах арктического флота.



По страницам иностранной печати

СТОЛЕТИЕ СО ВРЕМЕНИ ПЕРВОЙ АМЕРИКАНСКОЙ АНТАРКТИЧЕСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ



По данным американских географических журналов¹, в г. Филадельфии (США) в помещении Философского общества состоялись торжественные заседания, посвященные столетию со времени первой Северо-американской антарктической экспедиции лейтенанта Чарльза Уилкса. В них принимали участие известные полярные исследователи и виднейшие представители науки.

На этих заседаниях отмечались успехи США в области изучения Антарктики и Арктики за период от экспедиции Уилкса до последнего времени.

Первое заседание в основном было посвящено экспедиции Уилкса. Эта экспедиция, состоявшая из пяти кораблей, находилась в плавании с августа 1838 г. до июня 1842 г.

Наиболее успешным периодом ее работы были январь — февраль 1840 г. В это время экспедиция открыла побережье Антарктического континента на протяжении 1500 миль. (Отсюда и столетний юбилей условно считается с этой даты, а не с июня 1842 г., когда экспедиция вернулась в США.)

Доклады вице-президента Философского общества Дж. Конклина и научного секретаря Филадельфийской Академии естественных наук Дж. Рена показали, что Философское общество и Академия естественных наук помогали экспедиции разрабатывать научно-исследовательские программы, консультировали ее участников по ряду научных вопросов. Многие члены этих научных организаций приняли даже непосредственное участие в работах экспедиции.

Знаток ранних американских открытий в области Антарктики проф. В. Хоббс сделал доклад о результатах своего изучения заявки Уилкса и встречных претензий на открытие Земли Уилкса (так называют по-

бережье, открытое Уилксом). В этом докладе, сопровождаемом диапозитивами, проф. Хоббс представил доказательства подлинности оригинала заявки Уилкса на открытое им побережье.

Однако выступивший на том же заседании начальник картографического отдела библиотеки конгресса Л. Мартин сумел выдвинуть новые доказательства (судовые журналы, подлинные письма и другие документы), подтверждающие, что первым обнаружил Антарктический континент американец Н. Пальмер.

Начальник Бюро погоды США Ф. Рейхельдерфер продемонстрировал диапозитивы подробных инструкций Уилкса и отдельных оригинальных записей и диаграмм из экспедиционного журнала. Они показывают, какое значение придавал Уилкс тщательным наблюдениям и аккуратным записям.

В докладах и выступлениях было отмечено большое значение работ научного персонала экспедиции в лице известного минеролога Дж. Дэна, его помощника У. Риша, натуралистов Пикеринга и Пиля, ботаника Брейкенриджа и др. Особенно нужно отметить опубликованные в отчете экспедиции Уилкса исследования Дж. Дэна о коралловых островах и вулканах, открытых экспедицией. Большое значение имели также ихтиологические коллекции и наблюдения научных сотрудников экспедиции, составленные ими карты Тихого океана и т. п.

Из других крупных исследований Антарктики были отмечены экспедиции контр-адмирала Ричарда Бэрда, в частности его полет к Южному полюсу, открытие так называемой Земли Мэри Бэрд.

Бывший заместитель Бэрда и старший научный сотрудник его первой Антарктической экспедиции (1928 — 1930 гг.) профессор геологии Карлтонского колледжа Л. Гоулд прочел доклад о ледниках Антарктики. Основываясь на своих научных работах и наблюдениях, произведенных во время экспедиции, он развил теорию, что

¹ «Джеографикел Ревью» и др.

эрозия льдов Антарктики, вероятно, на миллионы лет предшествовала образованию крупных материковых ледяных пластов Северной Америки и Европы.

Участник второй антарктической экспедиции Бэрда, зоолог Перкинс, продемонстрировал кинофильм о животном мире Антарктики.

На заседании были освещены и работы известного исследователя Антарктики Эллсуорта. Начальник картографического отдела национального архива США У. Джерга в своем докладе отметил, что наблюдения Эллсуорта и фотосъемки подтвердили, что так называемая Земля Пальмера является полуостровом.

Второе заседание было посвящено американским исследованиям Арктики.

Из прочтенных на этом заседании докладов следует отметить общий исторический обзор первого периода американских арктических исследований, сделанный бывшим участником четырехлетней арктической экспедиции Мак-Миллана—У. Экблау (ныне профессор географии в Кларк-университете). В этот период были экспедиции Де-

кейвена, Кейна, Хейса, Холла, Де Лонга.

Воспоминаниями об известном полярном исследователе Пири поделились участники его экспедиции: Г. Ли (спутник по плаванью в Гренландию в 1895 г.) и капитан Р. Бартлетт (бывший командир судна Пири «Рузвельт»).

Интересный доклад сделал В. Стифансон. Он подчеркнул громадное значение арктических исследований, окончательно опровергнувших ложный взгляд на Арктику как на страну, совершенно лишенную животного и растительного мира. По словам докладчика, его личные труды, а позднее работы Губерта Уилкинса и советские исследования неопровержимо доказали наличие в Арктике богатого животного мира.

Стифансон особенно отметил значение работ советских летчиков, практически доказавших возможность посадки самолетов на льды Арктики.

В заключительной части своего доклада Стифансон указал, что в различных пунктах Аляски необходимо соорудить ряд метеорологических станций.

ОБЗОР ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АНТАРКТИЧЕСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ БЭРДА

Американский журнал «Джеографикел Ревью» в апрельском номере текущего года сообщает о предварительных результатах третьей антарктической экспедиции Ричарда Бэрда¹.

По ее радиодонесениям за январь — февраль можно составить краткий дневник экспедиции.

22 января адмирал Бэрд с корабля «Бэр» (вышедшего из залива Уэльса 19 января) совершил полет на 300 миль вдоль неисследованного побережья восточнее залива Уэльса. Во время этого полета были обнаружены: новая большая бухта немного восточнее мыса Колбек и новые пики вблизи Земли Мэри Бэрд, повидимому граничащие с областью, открытой первой антарктической экспедицией Бэрда. Бэрд обнаружил также, что бухта Артура Зальцбергера в действительности гораздо глубже, чем была нанесена на карты предыдущими экспедициями.

На следующий день Бэрд совершил второй полет с «Бэра», на этот раз в бухту Артура Зальцбергера. Он летел 5 часов. Сперва Бэрд направился к гряде Эдзель Форд, но вблизи горы Честера повернул на север. Во время этого полета был обнаружен морской путь до восточной границы бухты Зальцбергера. 24 января корабль «Бэр» достиг, по выражению Бэр-

да, «кульминационного пункта» одиннадцати аналогичных попыток, предпринимавшихся им начиная с 1928 г.

В тот же день закончилась выгрузка судна «Норс-Стар», и оно отплыло назад в Вальпарайзо, для того чтобы погрузить снаряжение и взять на борт аргентинских, чилийских и североамериканских морских наблюдателей.

25 января был произведен третий полет с «Бэра», но подробности его в официальных сводках не были приведены.

26 января, во время четвертого трехчасового полета, Бэрд произвел на протяжении около 300 миль фотосъемки побережья, расположенного восточнее «Малой Америки» — главной базы его второй антарктической экспедиции. Во время полета он обнаружил новые горы, даже целую горную цепь, тянущуюся на протяжении свыше 120 миль, ледники и частично покрытый снегом остров. В 70 — 80 милях к югу от конечной точки полета было видно множество гор, в том числе одна гряда протяжением около 40 миль и высотой примерно 4000 футов.

После этого «Бэр» вернулся в залив Уэльса и 3 февраля отплыл в западную часть моря Росса. 7 февраля «Бэр» зашел в залив Терра Нова (Земля Южная Виктория) и прошел вдоль побережья к полуострову Дригальского. Там он пришвартовался к ледяному шельфу, пока выгружались инструменты для наблюдений южного магнитного полюса.

¹ Сведения об организации этой экспедиции сообщались в № 4 и 5 «Советской Арктики».

Результаты наблюдений привели к выводу, что действительное положение южного магнитного полюса отклоняется от того положения, которое было установлено на основе наблюдений Моусона в 1912 г., всего на несколько миль к востоку. Однако полюс находится значительно западнее, чем это определялось более ранними наблюдениями.

Далее «Бэр» направился к востоку. Здесь он выдержал жестокую борьбу со штормом и долго пытался пробиться сквозь массы пловучего льда. Этого ему удалось достигнуть только 23 февраля на 70°43' ю. ш. и 108°25' з. д. Вскоре появились признаки приближения земли.

На следующий день, 24 февраля, Бэрд совершил полет продолжительностью в 3 часа 12 минут к югу, по направлению к побережью. Общая дистанция полета была 190 миль. Первые 100 миль пришлось лететь над пловучим льдом. Несколько западнее от линии полета, на расстоянии около 110 миль к югу от местонахождения «Бэра» и 80 миль от побережья, был замечен покрытый льдом остров. На побережье его обнаружены глетчеры, а за ними — высокая горная цепь с остроконечными вершинами, поднимающимися примерно на 7 000 футов. За горной цепью простирается плато высотой от 2 000 до 3 000 футов.

Во время разведочного полета над побережьем на протяжении 200 миль были произведены фотосъемки.

25 февраля Бэрд совершал новый полет

на 50 миль к югу. В юго-восточном направлении, на расстоянии примерно 100 миль от судна, им была обнаружена земля.

В результате этого полета были нанесены на карту параллельно расположенные горные кряжи с многочисленными пиками высотой от 3 500 до 4 000 футов.

Интересно отметить, что корабль Бэрда, откуда были совершены эти полеты, находился на 7°40' западнее и на 33' южнее корабля «Уильям Скоресбай», с которого 1 февраля 1930 г. совершил свой известный полет к берегу Губерт Уилкинс (примерно с 73° ю. ш.).

27 февраля «Бэр» достиг 69°44' ю. ш. и 89°57' з. д., оказавшись примерно на 40 миль юго-восточнее южной границы острова Петра Первого. В этот день Бэрд совершил с корабля трехчасовой разведочный полет, во время которого обнаружил примерно на 72°45' ю. ш. изрезанный высокими горами полуостров. В большом заливе к западу от полуострова можно было заметить два острова. Один из них (расположенный восточнее) лежит на 71°50' ю. ш. и 96° з. д.

12 февраля в заливе Уэльса, в 4 милях к югу от «Малой Америки», было закончено устройство «западной базы» экспедиции. Персонал ее состоял из 32 человек, во главе с доктором Полем Сипль.

Из «западной базы» было совершено множество полетов для производства наблюдений и фотосъемок.

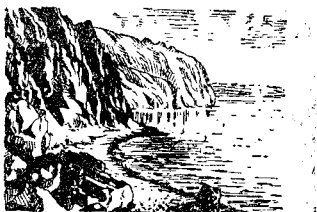
ОТЧЕТ ГЕРМАНСКОЙ АНТАРКТИЧЕСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ

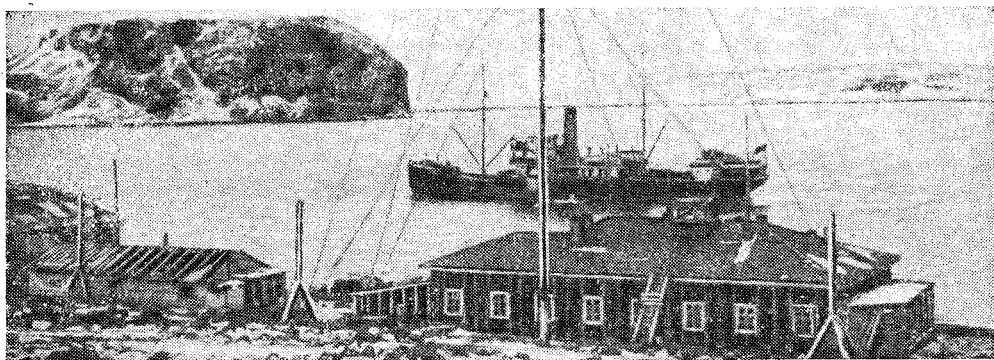
Берлинским издательством Миттлера опубликован отчет германской антарктической экспедиции 1938/39 г. Из отчета явствует, что корабль экспедиции находился в пути с 17 октября 1938 г. до 11 апреля 1939 г. В течение 19 дней он плавал в районе 69° — 70° ю. ш. у южной ледовой берега Антарктики между 5° з. д. и 16° в. д. Самолет экспедиции совершил ряд полетов, достигая 74° ю. ш.

Судя по приложенной к отчету карте обследованного района, в 100—200 км к югу от линии берега расположены четы-

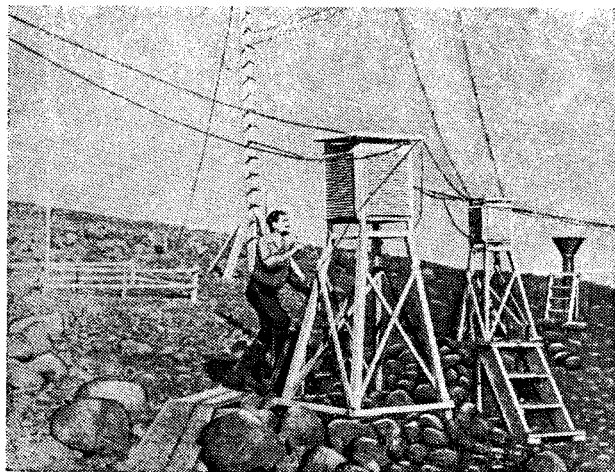
ре гористых участка с остроконечными вершинами, достигающими 4 000 м высоты. Эти участки обнаружены в восточном секторе обследованной территории между 71° и 73° ю. ш. и в западном секторе за 74° ю. ш. Все они засняты и занесены на карту.

Испытания с эхолотом показали, что среднеатлантический порог южнее Ассенсиона имеет более разнородный рельеф и меньшую глубину (менее 2 000 м), нежели предполагалось до сих пор.





1) В бухту Тихую пришел ледокольный пароход «Русанов»



2) Метеоролог Шпилов на вахте

3) Гидрометеоролог Тихонов измеряет уровень воды



Фотоочерк Б. Кремера

В БУХТЕ

Далеко, за восьмидесятым градусом северной широты, в архипелаге Земли Франца-Иосифа (бухта Тихая), расположена одна из самых больших полярных станций. Это крупнейшая полярная обсерватория. В 1939 г. станция отметила свой десятилетний юбилей. К юбилею станция пришла с большими достижениями. Серьезные работы проведены по метеоро-



4) Аэролог Царев проверяет радиозонд перед его выпуском

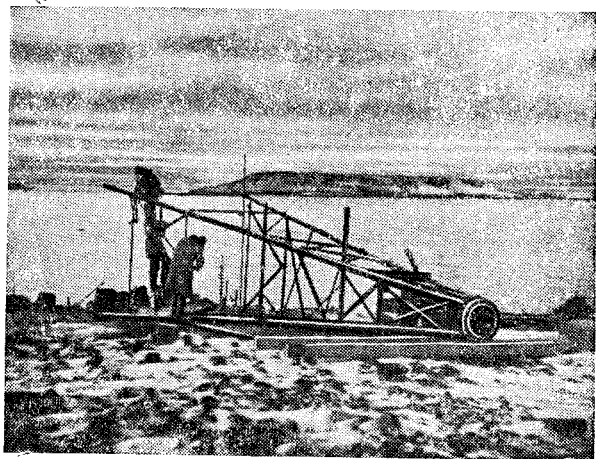


5) Подготовка к навигации. Полярники строят пристань для приема грузов

ТИХОЙ

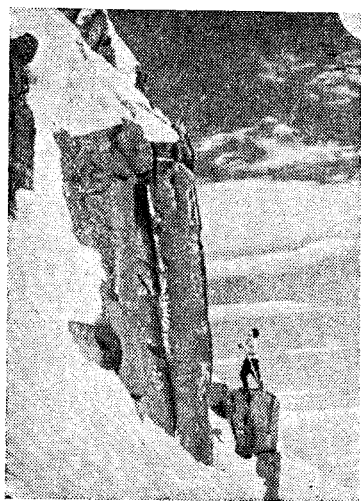
логии, аэрологии, актинометрии, геомагнетизму, атмосферному электричеству и изучению радиоволн.

Эти работы способствуют еще лучшему изучению Северного морского пути и разрешают большие научные проблемы, связанные с безопасностью кораблевождения и самолето-вождения в Арктике.



6) Монтаж мотородвигателя

7) Радиосинженер проф. Архангельский за работой



8) У скалистых обрывов бухты Тихой





Новости Главсевморпути

Сбор металлолома

Полярники бухты Провидения организовали сбор металлолома для отправки на материк. На территории порта собрано 4,2 т металлолома.

Комсомольцы Зырянки также недавно провели сбор металлолома. По автобазе эту работу провел комсомолец Смирнов, по поселку—комсомолка, депутат национального Совета Жукова, комсомолец Тюменьцев и другие. Собрано около 25 т лома.

Социалистические обязательства полярников

Коллектив полярной станции острова Уединения, вызвав на социалистическое соревнование полярников мыса Желания, взял на себя ряд обязательств: освоить вторые специальности, подготовив из своей среды двух метеорологов, одного радиста, одного механика и одного актинометриста; работу научного сектора выполнить с оценкой на «хорошо»; оборудовать и смонтировать новую радиорубку и аккумуляторную; установить новую радиомачту.

Коллектив станции обязался расширить подсобное хозяйство, с тем чтобы в нем имелось до 25 свиней и 50 кур. Решено построить теплицу в 8 кв м.

Работники полярной станции бухты Амбарчик также взяли на себя социалистические обязательства. Они обязались выполнить работу недостающих по штату людей. Только по основной зарплате это даст экономию в 1 200 рублей в месяц.

Всю зарядку аккумуляторов полярники обязались проводить от ветродвигателя. Своими силами коллектив обязуется соорудить 15-ваттный передатчик из имеющегося утиля. Если все обязательства будут выполнены, это даст экономию около 30 тыс. рублей в год.

Строительство пловучего дока

Коллектив Пеледуйской судовой верфи приступил к строительству пловучего дока водоизмещением 4 200 т.

Бригадиром строительства дока назначен один из лучших стахановцев верфи т. Зайков.

Свежее мясо и рыба на зиму

Полярники мыса Стерлегова хорошо подготовились к полярной ночи. Они обеспечили себя свежим мясом. Охотники убили 12 оленей и 4 белых медведей, рыболовы выловили из реки Ленивой 300 кг рыбы. Кроме того, зимовщики откармливают 8 поросят.

Четыре специальности комсомольца Самойлова

Комсомолец Николай Самойлов работает учителем школы интерната на острове Врангеля. В течение прошлой зимы, без отрыва от своей педагогической работы, т. Самойлов с помощью работников полярной станции освоил специальности радиооператора и моториста. Летом, когда прекратились школьные занятия, он вместе с комсомольцем метеорологом Рассказовым отправился на мыс Литке, где был организован выносной навигационный пункт полярной станции Врангеля.

В течение всей навигации два товарища несли круглосуточную вахту. Когда метеорологу пришлось уехать на материк, Самойлов взял на себя его обязанности и с честью справился с ними. Он приобрел четвертую специальность.

В начале нового учебного года учитель Самойлов снова стал исполнять свои педагогические обязанности.

«Муссонограф» на острове Диксон

На полярной станции острова Диксон в этом году впервые установлен опытный анемометрический самописец «муссонограф»; производящий запись ветров. Этот автоматический прибор дает характеристику ветров в районе его установки.

«Муссонограф» сконструирован Институтом теоретической геофизики Академии наук.

Премирование работников навигационных пунктов

За успешную и четкую работу по обслуживанию радиосвязью морских судов и самолетов в период навигации 1940 г., за высокие производственные показатели, самоотверженность при выполнении служебного

долга и инициативу заместитель начальника Главсевморпути тов. Э. Т. Кренкель объявил в приказе благодарность и премировал месячным полным окладом следующих работников временных навигационных пунктов:

СПЕРАНСКОГО Е. Н. — старшего станции острова «Правды»;

МЕХРЕНЬГИНА И. Г. — механика станции острова «Правды»;

НЕВЕРОВА Р. С. — рабочего острова «Правды»;

ЗОЛОТОВА А. Н. — старшего станции острова Тыртова;

ШИМАНОВА М. А. — радиотехника-механика острова Тыртова;

МУЗЫКА М. К. — рабочего станции острова Тыртова;

СВИДЕРСКОГО П. Т. — старшего станции острова Айон;

БУЧИНА В. П. — гидрометеоролога станции острова Айон;

УГОЛЬНОВА А. С. — старшего станции острова Гейберга;

УСАЧЕВА А. С. — механика станции острова Гейберга;

РАССКАЗОВА А. А. — старшего станции мыса Литке;

САМОЙЛОВА П. И. — гидрометеоролога станции мыса Литке.

Памятник М. С. Бабушкину

В городе Сыктывкаре (Коми АССР) установлен памятник-бюст полярному летчику Герою Советского Союза Михаилу Сергеевичу Бабушкину, который был избран депутатом Верховного Совета СССР от Сыктывкарского избирательного округа.

Бюст вылит из бронзы. Семиметровый пьедестал облицован светлосерым мрамором.

Шахматный турнир полярных станций

Закончился шахматный турнир полярных станций, организованный ЦК профсоюза работников Северного морского пути. Турнир продолжался более 7 месяцев и велся по радио. В нем приняло участие около 50 шахматистов двенадцати полярных станций.

Первое место занял работник полярной станции мыса Стерлегова т. Бухтиаров, который выиграл решающую партию у шахматиста острова Диксон т. Кашина. Победителю пришлось сыграть две партии с т. Кашиным (первая закончилась вничью), причем одну из них он играл, будучи на полярной станции Усть-Таймыр, вторую — на мысе Стерлегова.

Бухтиаров премирован ЦК профсоюза работников Северного морского пути грамотой и жетоном.

Автоматические весы техника Афанасьева

Заведующий механизацией порта Провидения т. Я. Г. Афанасьев сконструировал мерные автоматические весы с механическим счетчиком для определения веса сыпучих грузов, перерабатываемых транспортерами.

Изобретение т. Афанасьева имеет большое значение для оборудования всех наших портов. Оно дает возможность определить вес обрабатываемых грузов (угля, зерна) без замедления работы транспортера. Стоимость этого сооружения не будет превышать 3—4 тыс. руб. Все необходимое для сооружения может быть изготовлено на месте, в любой механической мастерской.

Весы системы т. Афанасьева вместе со всем сооружением состоят из девяти частей и работают по принципу перемещения центров тяжести двух спаренных между собой ковшей. Ось весов устанавливается на шарикоподшипниках. Ковши наполняются через загрузочный бункер. Ковш, достигнув установленного веса, под действием тяжести угля опрокидывается и высыпает уголь через спусковые, спаренные снизу трубы на ленту транспортера. Пока один ковш опрокидывается, другой наполняется углем, и т. д. Количество опрокинувшихся ковшей фиксируется счетчиком. Вес массы угля, вмещающейся в ковш, известен заранее — он зависит от размера ковша.

Опробованная на месте модель дала хорошие результаты. Сейчас в мастерских порта по модели изготавливаются весы.

Мужественный поступок

Гидролог Белов и механик Лузгарев были направлены на полярную станцию мыса Шалаурова (остров Большой Ляховский).

Из-за тяжелых льдов пароход не мог подойти к мысу Шалаурова. Т. Белов и Лузгарев были высажены у полярной станции Кигилях, на другой стороне острова. Они решили достичь места назначения пешком.

Захватив с собой оружие и продовольствие, они тронулись в путь. 150 км прошли по бездорожью, в тяжелых арктических условиях, ориентируясь по карте и компасу. Через четверо суток достигли полярной станции мыса Шалаурова и приступили к исполнению своих обязанностей.

Управление полярных станций Главсевморпути объявило благодарность мужественным полярникам.

Курсы на полярных станциях

На полярных станциях Амдерма, Тикси, Уэллен и мыс Шмидта будут открыты курсы по подготовке радистов, механиков и метеорологов из местного национального населения. Срок обучения на курсах четырехгодичный. Управление учебных заведений Главсевморпути на эти полярные станции направило учебные планы и программы.

На курсы будет принято 30 человек.

Длинномерный лес из Якутии

Заготавливать длинномерный лес на Сахалине и отправлять его оттуда в бухту Провидения — задача довольно трудная. Строители порта Провидения начали ис-

кать новые источники и пути доставки длинномера.

В этом году впервые в бухту Провидения был доставлен этот ценный строительный материал из Якутии.

Лес заготовили на Лене и сплавляли в плотах в бухту Тикси. Из Тикси пароходы Восточного сектора Арктики обратными рейсами доставили его в бухту Провидения.

Подсобные производства в Арктике

В бухте Провидения в этом году Провиденстрой впервые начал производить местный кирпич. Изготовлено уже 35 тыс. штук. Качество его удовлетворительное. Благодаря наличию местного кирпича в срок было выстроено несколько жилых домов и детский сад.

Там же организован стройдвор, установлены шпалорезка, лесорама. Все это дает возможность перейти к сборному строительству из предварительно заготовленных деталей. Начата постройка гаража из местного строительного материала — камня.

Хатангский строительный участок Севенстрой построил кирпичный завод. Его производительность — 100 тысяч штук кирпича за сезон. Завод оборудован конной глиномалкой. Там же произведен первый опыт обжига извести. Устанавливается шпалорезка.

Скоростное строительство в бухте Провидения

Провиденстрой в октябре этого года построил два скоростных объекта: склад генеральных грузов порта — в течение 9 дней и склад Провиденстрой объемом 1300 кубометров — за 10 дней. Работы производились бригадой плотников; бригадир — т. Курашев.

Лесозавод в Тикси

В 1940 г. Тиксистрой построил в бухте Тикси лесопильный завод с одной лесорамой. Производительность ее в смену — 20—25 кубометров пиломатериала. Благодаря работе лесозавода закончено все основное жилищно-бытовое строительство по программе 1939/40 г. Стоимость пиломатериала на 10% дешевле привозного.

Лесозавод в Тикси может обслуживать пиломатериалами также островное строительство и ближайшие районы по побережью.

Подготовка местных кадров

Из Анадыря, Уэллена и Якутска приехали в Москву комсомольцы-националы, которые будут учиться в школе метеорологии и связи Главсевморпути. При школе организована специальная группа националов, готовящая радиотехников для полярных станций. Первая группа из 5 человек, в том числе одна девушка, уже

начала учиться. Курсанты обеспечены обеспечением.

Пятимесячные курсы резервистов-полярников окончил в этом году якут т. Жирков. В недалеком прошлом т. Жирков был каюром в бухте Тикси, затем учеником метеоролога-наблюдателя.

Сейчас т. Жирков уехал работать на полярную станцию Мостях.

Новые дома в бухте Провидения

В бухте Провидения в этом году производилось большое жилищно-бытовое строительство. В отличие от прошлых лет, строительство велось по определенному плану. Уже выстроены четыре красиво оформленных двухэтажных жилых дома. Здания поставлены на буто-бетонные фундаменты, цоколи не обшиты тесом, как это делалось до сих пор, а облицованы камнем и побелены.

Внутренняя планировка рассчитана на квартирную систему. В квартирах по 2—3 комнаты. Потолки оштукатурены, уборные утеплены, что особенно важно в условиях Севера. В домах проведено электрическое освещение, а в двух из них — даже центральное отопление. Сейчас дома заселяются работниками порта.

В порту выстроено здание для детского сада. В доме высокие, светлые комнаты, много воздуха и света. Из окон открывается красивый вид на море. Имеется закрытая веранда. В этом же здании помещаются школа и парткабинет с читальней. Начала функционировать также баня-прачечная, построенная по типу коттеджа.

К итогам навигации на реках Севера

В октябре закончилась навигация на реках Севера. Правительственный план перевозок речники выполнили по тоннажу на 119%, а по тонно-километрам — на 109%.

Хорошо работал Янский эксплуатационный участок. Он выполнил план перевозок по тоннажу на 115%, а по тонно-километрам — на 157,7%.

В эту навигацию Янский эксплуатационный участок не только доставил к месту назначения все депонированные грузы и прибывшие малым каботажом с реки Лены, но перевез еще свыше 1000 т грузов морского завоза.

Пароход «Тикси», под командой капитана А. Д. Богатырева, в одну навигацию доставил все грузы потребителям Оленекского бассейна (в селения Оленекское, Тюмяти, Устье Суханы) и вернулся с тоннажем в Якутск для зимнего отстоя и судоремонта.

Хорошо провел каботажный рейс пароход «Первая пятилетка» из Тикси в Амбарчик. Всего теплоход вместе с пароходом «Ленин» доставил в Амбарчик 25 судов, часть которых прибыла туда с грузом.

ПАМЯТИ

полярного капитана Павла Георгиевича Миловзорова

Умер капитан Миловзоров — один из наиболее опытных советских полярных моряков, один из лучших знатоков Ледовитого океана.

История торгового мореплавания на Северном морском пути тесно связана с именем П. Г. Миловзорова. Он участвовал в первых колымских рейсах — из Владивостока в устье реки Колымы. Ему, как самому опытному дальневосточному полярному капитану, поручен был в 1926 г. смелый рейс к острову Врангеля, — и он блестяще выполнил его на небольшом торговом пароходе «Ставрополь». Ему был поручен в 1927 г. первый рейс из Владивостока к устью реки Лены, — и он блестяще выполнил его на небольшом торговом пароходе «Колыма».

Почти ежегодно, за редкими исключениями, П. Г. Миловзоров принимал участие в различных плаваниях на Северном морском пути, которым он отдавал все свои силы и огромный опыт исключительно квалифицированного ледового судоводителя. И в последнюю навигацию в 1940 г., он, в возрасте 65 лет, также провел две сложные северные операции.

За первый ленский рейс правительство наградило П. Г. Миловзорова орденом «Красное Знамя». За выполнение ответственных заданий по судовождению на Северном морском пути в 1936 г. прави-



тельство наградило его орденом Ленина.

Опыт Миловзорова стал достоянием многих советских капитанов. Его долго будут помнить советские полярники.

П. П. Шишов
Э. Т. Кренкель
М. И. Шевелев
К. С. Бадигин
Н. П. Степанов
А. В. Остальцев
М. П. Белоусов
Н. А. Еремеев
А. М. Ноффе

А. П. Бочек
Г. Д. Красинский
Н. А. Финякин
Н. М. Николаев
Д. Н. Сергеевский
К. А. Радиллов
Г. Я. Вейнаров
А. И. Минеев

Редакционная коллегия:

П. П. ШИШОВ
М. И. ШЕВЕЛЕВ
Э. Т. КРЕНКЕЛЬ
И. П. МАЗУРУК
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, 2-43-86.

Сдано в набор 26/XI 1940 г. Подписано к печати 26/XII 1940 г. Бум. 70 × 108 см. 6 печ. л. + 1 вклейка. 3¹/₁₆ 6. л. 9,4 уч.-изд. л. 120.000 зн. в бум. л. Л 71566. Зак. тип. № 1282. Тираж 12.600 экз.

Типография Профиздата. Москва, Крутицкий вал, 18.

СОДЕРЖАНИЕ ВЫШЕДШИХ НОМЕРОВ ЖУРНАЛА „СОВЕТСКАЯ АРКТИКА“ за 1940 г.

А в т о р	Н а з в а н и е	Номер	Страница
	Приветствия товарищей И. Сталина и В. Молотова — гг. Бадигину, Трофимову, Папанину, Белоусову и командам ледоколов «Седов» и «И. Сталин»	2	3
В. М. МОЛОТОВ	Доклад о внешней политике правительства на заседании Верховного Совета Союза ССР 29 марта 1940 г.	4	3
В. М. МОЛОТОВ	Внешняя политика Советского Союза (доклад на заседании Верховного Совета СССР 1 августа 1940 г.)	8	3
М. И. КАЛИНИН	Двадцать три года советской власти (доклад на торжественном заседании в Большом театре 6 ноября 1940 г.)	11	3
	Указ Президиума Верховного Совета о награждении председателя Совета Народных Комиссаров СССР товарища Вячеслава Михайловича Молотова орденом Ленина	3	1
	Верному соратнику Ленина и Сталина — Вячеславу Михайловичу Молотову — приветствие ЦК ВКП(б)	3	1
	Указы Президиума Верховного Совета СССР (о награждении седовцев, кораблей и их экипажей, выполнявших правительственное задание по выводу «Г. Седова» из льдов Арктики)	2	10
	Указ Президиума Верховного Совета СССР (о награждении работников Главсевморпути)	5	
Р. С. ЗЕМЛЯЧКА	Речь на партийно-хозяйственном активе Главсевморпути	1	27
А. С. ЩЕРБАКОВ	Заветы Ленина воплощены в жизнь	1	3
	Партийно-хозяйственный актив Главсевморпути	1	18
	Ко всем полярникам (Обращение партийно-хозяйственного актива Главсевморпути)	1	30
И. ПАПАНИН	Арктическая навигация 1940 г.	5	15
П. ШИРШОВ	Новый этап работы Севморпути	12	3
В. РЯБЧИКОВ	В интересах социалистического государства, всего советского народа	8	10
	Награждение значком «Почетному полярнику» и Похвальной грамотой	6	2
ЗНАТНЫЕ ЛЮДИ АРКТИКИ			
В. МЕШЕРИН	Мастер ледовых походов капитан Белоусов	5	2
Т. КАРАВАЕВА	Бортмеханик Чагин	5	2
Макс ЗИНГЕР	Полярник Сперанский	6	4
И. ФАЙНБОЙМ	Полярный штурман Штепенко	7	5
Ир. АЛЬПАР	Полярник Круглов	7	6
И. ФАЙНБОЙМ	Полярный штурман Падалко	8	3
А. СИВАКОВ	Полярный врач А. П. Смоленский	9	2
М. ВЕЛИЧКО	Семья Харитоновичей	10	3
Т. КАРАВАЕВА	Полярный летчик Махоткин	10	4
Т. КАРАВАЕВА	Полярный радист Е. Н. Гиршевич	11	4
Макс ЗИНГЕР	Летчик Черепков	11	5
А. ШТЕПЕНКО	Летчик Иван Черевичный	12	2
ПЛАВАНИЯ ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ И ПОРТЫ АРКТИКИ			
Н. ЕРЕМЕЕВ	О некоторых недочетах навигации 1939 г.	1	35
В. РЫЖОВ	Порт Диксон	1	39
В. ВОРОБЬЕВ	Гидрографию — на службу Северному морскому пути	2	68
К. ЕВТЮХОВ	Как лучше организовать ремонт судов	2	73
Л. ШАР-БАРОНОВ	Четыре рейса ледокольного парохода «Вл. Русаков» в 1939 г.	3	10

Автор	Название	Номер	Страница
Л. ФРЕНКЕЛЬ	Серьезные недостатки судоремонта в Мурманске	3	32
А. КОСТЮК	Порт Провидения	4	44
Б. ИВАНОВ	Регулярные плавания в зимних условиях	5	70
А. КИЛЕССО	О новых типах арктических судов	6	17
Я. ВОЛЬСКИЙ-ВАРИЕС	Карское море	6	29
А. МЕЛЕХОВ	Без зимовок	7	3
С. ЛАППО	Гренландское море	7	29
А. ШАТУРОВ	Подготовка кадров (из опыта работы на ледоко- ле «И. Сталин»)	8	31
А. ТАРАСОВ	В Арктику под водой	8	89
Э. ЛОГУНОВ	Опыт погрузки судов в Архангельске	10	13
А. КОСТЮК	О работе порта Тикси	11	26
Г. РОГАТКО	О водоснабжении на Северном морском пути	11	37
Ал. ЛЕСС	Арктический порт Диксон (фотоочерк)	11	88

МАТЕРИАЛЫ О ДРЕЙФЕ ЛЕДОКОЛЬНОГО ПАРОХОДА „Г. СЕДОВ“

Фотоочерк о седовцах	2	4
----------------------	---	---

Люди героического дрейфа

Константин Сергеевич Бадигин	2	16
Дмитрий Григорьевич Трофимов	2	21
Андрей Георгиевич Ефремов	2	26
Виктор Харлампиевич Буйницкий	2	28
Александр Александрович Полянский	2	32
Александр Петрович Соболевский	2	36
Павел Власович Мегер	2	40
Николай Михайлович Бекасов	2	42
Дмитрий Прокофьевич Буторин	2	44
Иосиф Маркович Недзвецкий	2	46
Николай Сергеевич Шарыпов	2	47
Сергей Дмитриевич Токарев	2	49
Всеволод Степанович Алферов	2	51
Ефрем Иванович Гаманков	2	53
Иван Иванович Гетман	2	54
Дрейф «Седова»	2	56
Жизнь на корабле	3	3
В. БУЙНИЦКИЙ	4	15
Н. ШАРЫПОВ	4	21
А. СОБОЛЕВСКИЙ	4	31
А. ЕФРЕМОВ	5	45
А. ПОЛЯНСКИЙ	5	53
Д. БУТОРИН	8	46
В. ГОРДЕЕВ	8	54
К. БАДИГИН	9	3
К. БАДИГИН	10	49

НА РЕКАХ СЕВЕРА

В. МИСЮРОВ	Пеледуйская судоверфь	3	86
О. ШЕСТОПАЛ	Колымский водный путь	4	53
Е. АЛЕКСЕЕНКО	Бригада Лушников	4	96
А. ЛЕЛИКОВ	Речная навигация в Якутии	6	12
А. КУРЕНКОВ	Река Индигирка и ее освоение	7	36
Б. НАЗАРОВ	На реке Яне	11	84

ПОЛЯРНАЯ АВИАЦИЯ

М. КАМИНСКИЙ	Удешевить стоимость летного часа в полярной авиации	3	21
С. БОГДАНОВ	Чукчи на самолетах	6	25
А. ШТЕПЕНКО	Первый коммерческий рейс Москва—Чукотка	7	39
И. МАЗУРУК	Полярная авиация в 1940 г.	11	18
М. КАМИНСКИЙ	Чукотская авиация	12	40

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Т. ЛЕЙЗАРЕНКО	Лектора-пропагандисты в Арктике	1	50
А. СИВАКОВ	О недостатках в работе Якутского политотдела	1	54
М. ШУСТРОВ	Авангардная роль коммунистов на Качугской судовой верфи	2	78
Н. МЫШЛЯЕВ	О росте парторганизации Главсевморпути и ра- боте с кандидатами партии	2	81
Н. БУБНОВ	В борьбе за график и план перевозок	3	34
Т. КОЖЕМЯКИН	Кружок по изучению истории партии на Диксоне	3	37
В. МАКЕЕВ	Судовая библиотека	3	38
В. БОГДАНОВ	Как мы добились победы	4	58
И. АБРАМОВ	Партийная организация бухты Тихой	4	62
Е. ШАМРАЙ	За что критиковали партком Главсевморпути	4	65
Л. ФРЕНКЕЛЬ	Как мы используем право контроля над хозяй- ственной деятельностью предприятия	5	37
А. ГАЛКИН	Архангельские курсы командного состава	5	39
А. РОМАНОВ	Комсомольцы ледокола	5	40
А. СИВАКОВ	Стенные газеты полярных станций	5	42
А. ФЕДОРОВ	Прием в партию и воспитание молодых комму- нистов	6	37
Б. ПОГОДИН	Во главе соревнующихся коллективов	6	40
А. ГАЛКИН	О пропагандистско-агитационной работе в Арк- тике	7	47
И. ОТБОРКИН	Партийная пропаганда в Сангар-Хая	7	51
М. КИМБАР	Курсы командно-политического состава Главсев- морпути	8	35
В. НОВИКОВ	«Краткий курс истории ВКП(б)» и партийная пропаганда в Арктике	11	9
И. БИТРИХ	На острове Белом (Из опыта пропагандистской работы)	12	20
Б. ИВАНОВ	Что мне дает изучение диалектического материа- лизма	12	22
А. СИВАКОВ	Арктическая навигация и политотдельская печать	12	25

ЖИЗНЬ ПОЛЯРНЫХ СТАНЦИЙ

П. ВАСИЛЬЕВ	Полярная станция в бухте Тикси	1	58
М. ХАРИТОНОВА	Остров Русский	3	48
В. ПАВЛОВСКИЙ	Сталинская вахта	4	68
А. ЗОЛотов	На мысе Челюскина	4	70
А. СПЕРАНСКИЙ	На полярной станции Русская гавань	5	76
С. СТЕПАНОВ	Приемный радиопункт на мысе Спартак	5	80
П. ВАСИЛЬЕВ	Ветросиловые установки в Арктике	6	14
Ф. ШИПИЛОВ	Бухта Тихая	6	50
Н. ДОЖДИКОВ	О штатах полярных станций	7	27
Н. ГЕОРГИЕВСКИЙ	Навигационные гидрометеорологические пункты в 1940 г.	7	68
Б. ХАРИТОНОВИЧ	На острове Домашнем	8	60
М. НАЗАРОВ	Социалистическое соревнование на полярных станциях	8	66
М. НАЗАРОВ	Совмещение профессий на полярных станциях	9	21
П. ЖУКОВСКИЙ	Полярная станция Уэлен	9	31
А. ДЕМИН	В заливе Благополучия	9	37
П. СОЛДАТОВ	Как мы добились успеха (О строительстве радио- центра в Анадыре)	11	60
Б. КРЕМЕР	В бухте Тихой (Фотоочерк)	12	86

НАУКА НА СЛУЖБЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Б. ИВАНОВ	О ледовой службе в период навигации	1	43
В. ФРОЛОВ	Опыт работы бюро погоды на Диксоне	3	26
И. ГРИГОРЬЕВ	Аспирантура при Гидрографическом институте	3	85

А в т о р	Н а з в а н и е	Номер	Страница
Д. КАРЕЛИН	Ледовая служба в восточном секторе Арктики в 1939 г.	4	39
Н. СЕРГЕЕВ	Бюро погоды и гидрометеорологические станции на Северном морском пути	6	3
Ф. ШИПИЛОВ	Два практических предложения	6	9
Д. КАРЕЛИН	Проблема краткосрочных ледовых прогнозов	7	10
Д. КАРЕЛИН	Повысим качество ледовых прогнозов	8	25
П. ЖУКОВСКИЙ	Об организации гидрологических работ	8	29

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Е. КОТИК	Как получают убытки	1	78
А. ХРАПАЛЬ	Ветроэнергия в предприятиях Главсевморпути	7	17
К. КОНДАКОВ	О добыче соли в районе бухты Кожевникова	7	22
К. КОНДАКОВ	Малокаботажные перевозки по Северному морскому пути	8	17
В. РЫЖОВ	Снизить себестоимость погрузочно-разгрузочных работ в портах	9	18
В. СДОБНИКОВ и			
А. РОМАНОВ	О мясных ресурсах в Арктике	9	23
А. МАРГОЛИН	Нужен ли карбасосплав по реке Лене?	10	21
И. ЛУКАШЕВИЧ	Отчего получают излишние накладные расходы?	10	29
П. КЛИМЕНКО	Улучшить оперативную отчетность	10	31
Д. БЕРЕНЗОН	Режим экономии в арктических портах	11	33

СТРОИТЕЛЬСТВО НА СЕВЕРЕ

В. ЖУКОВ	Плавник	3	88
Г. РУСАНОВСКИЙ	Пути удешевления строительства на Севере	11	39
М. ПАВЛОВ	Наше кровное дело	12	8
Н. БУДТОЛАЕВ	Из Игарки до Диксона (Опыт буксировки на дальние расстояния ряжей для гидротехнических сооружений)	12	12

ТОРГОВЛЯ, СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО И ПРОМЫСЛЫ В АРКТИКЕ

С. БЕЛОВ	Тепличное хозяйство в бухте Провидения	1	81
В. ГУБЕР	Ловушка для отлова кочующих песцов	1	86
А. САВИНСКИЙ	Анадырская торгово-пушногозаготовительная фабрика	3	54
А. ЛИТВИНОВ	Неиспользованное богатство Крайнего севера	3	62
П. ЛЕПЕХИН	Об охоте в Арктике	3	88
Н. СМЕРНОВ	Как снизить себестоимость теплично-парниковых овощей	4	74
Е. ФРЕЙБЕРГ	Промыслово-биологическая съемка с самолета	4	95
А. СОЛОВЬЕВ	Сельскохозяйственные мелиорации на Чукотке	6	57

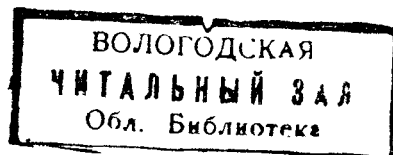
Трибуна Стахановца

Н. КОЗЛОВ	Буровые вышки на санях	5	64
Е. ТОЛСТИКОВ	Служба погоды на мысе Шмидта	7	73
С. БУБНОВ	Капитальный ремонт и эксплуатация ветродвигателя «Д-12»	8	57
И. СМЕЛОВ	Опыт полярного механика	12	52

ИЗОБРЕТАТЕЛЬСТВО И РАЦИОНАЛИЗАЦИЯ

Н. ХОДЕЕВ	Нереализованные изобретения	4	50
Н. ХОДЕЕВ	О механическом транспорте на Севере	4	92
К. СЫЧЕВ	Регистратор толшины льда	5	92
К. СЫЧЕВ	Новый способ установки мореографа	7	97

А в т о р	Н а з в а н и е	Номер	Страница
РУССКИЕ ПУТЕШЕСТВЕННИКИ И ИССЛЕДОВАТЕЛИ АРКТИКИ			
П. БАШМАКОВ	Плавание Литке на бриге «Новая Земля»	1	63
М. ДЕРЖАВИН	Из устья Оби к устью Енисея	2	83
М. РАЙХЕНБЕРГ	Гибель «Св. Анны»	3	66
А. ЧЕРНИКОВ	«Секретный вояж» к Медвежьим островам	4	78
В. ВИЗЕ	Три года на острове Бегичева	4	82
В. ПЕРЕВАЛОВ	Ломоносов и Арктика	5	82
Ф. ШОШИН	Из Енисейского залива в Петербург	6	50
Я. ВОЛЬСКИЙ-ВАРИЕС	Петр Кузьмич Пахтусов	7	82
Л. СТАРОКАДОМСКИЙ	Плавание на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» (1910—1915 гг.)	8	69
Вл. ПОПОВ-ШТАРК	Остров Врангеля (происхождение географических названий)	8	81
П. БАШМАКОВ	Лейтенант Василий Прончищев	9	40
Вл. ПОПОВ-ШТАРК	Полярные плаванья Ивана Бахова и Никиты Шалаурова	9	48
Вл. ПОПОВ-ШТАРК	Эдуард Толль	10	65
М. ДЕРЖАВИН	В. А. Русанов как исследователь Северного морского пути	12	60
ИСТОРИЧЕСКИЕ ЗАМЕТКИ			
К. ОСИПОВ	Роберт Пири	3	78
М. РАЙХЕНБЕРГ	От плавания «Мод» до рейсов ледокола «И. Сталин»	11	68
А. МАРГОЛИН	Англо-французская интервенция на Севере России и Северный морской путь	11	77
В. СЕМЕНОВ-ТЯН-ШАНСКИЙ	Русское географическое общество и освоение Арктики и Крайнего севера в 1917—1922 гг.	12	71
М. БИРЮКОВ	Из жизни Комсеперопути	12	74
РАЗНЫЕ СТАТЬИ			
О. КУРГАНОВ	Арктические пограничники	2	75
Т. КАРАВАЕВА	Женщины-полярницы	3	40
И. ИВИНА	Сангар-Хая	6	70
Т. ЛЕЙЗАРЕНКО	О политическом и культурном кругозоре полярника	10	3
Н. СИНАДСКИЙ	О борьбе с цынгой	10	58
КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ			
П. БАШМАКОВ	Ошибки в «Большой советской энциклопедии»	1	93
Т. КАРАВАЕВА	Кинофильм «Седовцы»	4	£8
Н. ЛУКАЦКИЙ и Л. СТАРОКАДОМСКИЙ	Опыт работы врача на арктических судах	5	93
С. ЕЛКИН и А. КАПИТОХИН	Стахановцы Советской Арктики	6	74
И. СУББОТИН	Север во втором томе Большого советского атласа мира	7	91
П. БАШМАКОВ	Ошибки, снижающие ценность книги	9	53
А. БОЧЕК	Полезная книга	11	81
К. БАДИГИН	Неуместный окрик	12	79
А. ГРАЦИАНСКИЙ	Живой образ героя	12	81



Цена 2 руб.

ОБЛ. У. ОБЩЕСТВЕНЕ
1.12

