

УДК 551.506.9

Д.А. Гершинова
Российское гидрометеорологическое общество
С.В. Агеева
ФГБУ «Дальневосточное УГМС»
М.Е. Колесникова
ФГБУ «Сахалинское УГМС»

О ПОГОДНЫХ УСЛОВИЯХ РАЙОНА СТРОИТЕЛЬСТВА НЕФТЕПРОВОДА ОХА-СОФИЙСК В 1941–1942 ГГ.

Впервые описаны погодные условия района строительства нефтепровода между Сахалином и материком по дну пролива Невельского в 1941–1942 гг. по архивным данным наблюдений на гидрометеорологических станциях Сухановка и Погиби. Найдены документальные подтверждения специализированного гидрометеорологического обслуживания организаций, задействованных в строительстве. Приводится информация о работниках указанных гидрометеостанций в военные годы. Статья посвящается 80-летию Победы в Великой Отечественной войне и памяти гидрометеорологов, выполнявших свой долг в тылу.

Ключевые слова: Погиби, Сухановка, Сахалин, погодные условия, гидрометеорологическая станция, нефтепровод, Великая Отечественная война, история, Гидрометслужба России.

Строительство нефтепровода

Накануне войны, в 1940 году, Правительством СССР было принято решение о строительстве нефтепровода по дну Татарского пролива для транспортировки добываемой на севере Сахалина нефти на материк, к местам её

переработки. До этого сахалинская нефть доставлялась на нефтеперерабатывающий завод в Хабаровске морским и речным транспортом, что было неудобно, так как навигация из-за погодных условий была некруглогодичной. Нефтепровод планировали проложить от п. Оха на Сахалине до п. Циммермановка, по суше и по дну самого узкого места Татарского пролива – проливу Невельского, шириной 8,6 км под водой (рис. 1). В начале 1941 года в США были закуплены и частично доставлены на Сахалин специальные стальные трубы для строительства нефтепровода. Однако из-за ряда проволочек к июню 1941 года строительство так и не было начато.



Рис. 1. Схема строительства нефтепровода. Источник: Государственный архив Хабаровского края

С потерей в первые месяцы войны до 60 % нефтехранилищ в западных районах СССР актуальность строительства нефтепроводной линии с Сахалина на материк возросла многократно [3]. Для сокращения сроков работ и обеспечения ввода нефтепровода в эксплуатацию в конце 1942 года вместо Циммермановки в мае 1942 года конечным пунктом нефтепровода было определено село Софийское-на-Амуре (Софийск), расположенное чуть ближе к побережью Татарского пролива, что сокращало длину трубопровода. Вместо двух нитей

трубопровода ограничили прокладкой только одной. Маршрут нефтепровода состоял из трёх участков:

Первый по острову Сахалин – от места добычи нефти в районе Охи до п. Лагури – 8,720 км, от п. Лагури до п. Погиби (на берегу пролива Невельского со стороны о-ва Сахалин) – 196 км;

Второй по дну пролива Невельского от п. Погиби до м. Лазарева (со стороны материка) – 8,720 км;

Третий по материковой части от м. Лазарева до с. Софийское (речного нефтепричала) – 173,429 км.

Работы по прокладке нефтепровода на море осуществлялись субподрядчиком – экспедицией подводных работ особого назначения «ЭПРОН». ЭПРОН был создан в 1923 году для подъёма затонувших кораблей, судов и подводных лодок (правопреемником в настоящее время является Морская спасательная служба) [8]. На стройку было привлечено 10 тыс. человек (преимущественно заключённые Нижне-Амурского исправительно-трудового лагеря). Однако эти меры не решили всех проблем. Не хватало квалифицированных рабочих, техники, продовольствия, спецодежды [12]. Отсутствовали нормальные условия для проживания людей. Строительство дорог, линий связи, жилья шло параллельно со строительством основного объекта – нефтепровода [1].

Для сокращения сроков строительства руководством стройки было принято решение осуществить прокладку нефтепровода через Татарский пролив зимой 1942 года со льда, методом свободного погружения (в первоначальном варианте прокладка планировалась в летний период 1942 года). Этот важный этап строительства был напрямую зависим от погодных условий: сборка трубопровода на льду была возможна только после полного замерзания пролива и образования толстого слоя льда. Такие условия по воспоминаниям очевидцев наступили в конце февраля–начале марта 1942 года, и то лёд в месте прокладки наращивался искусственно до необходимой толщины. На льду собрали и предварительно соединили газосваркой 16 секций нефтепровода. Затем лёд под трубой взрывали и рубили, давая трубопроводу опуститься на дно, под контролем водолазов. Такая технология укладки была применена впервые.

Продолжительность работ по прокладке нефтепровода по морскому дну составила 20 дней и завершилась 22 марта. После этого ещё полгода продолжались строительные работы на суше, как на Сахалине, так и в Хабаровском крае. В ноябре 1942 года Правительственная комиссия приняла в промышленную эксплуатацию нефтепровод общей протяжённостью 387,074 км. Качество выполненных работ комиссия оценила на «хорошо» [1].

В канун годовщины Октябрьской революции – 6 ноября 1942 года – по магистральному нефтепроводу г. Оха – с. Софийское пошла первая нефть. Сахалинская нефть сначала направлялась на переработку в Хабаровск, а уже через месяц – на новый нефтеперерабатывающий завод в Комсомольске-на-Амуре (Комсомольский НПЗ), строительство которого было начато в 1939 году [7].

В декабре 1942 года Комсомольский НПЗ был введён в эксплуатацию, хотя у некоторых цехов ещё не было крыш [13]. В начале декабря 1942 года первый эшелон с топливом из сахалинской нефти отправился прямо на Сталинградский фронт [11].

За время войны по нефтепроводу Оха – Софийск было доставлено почти 1,5 млн тонн нефти [14]. В результате Сахалин в последние годы войны обеспечивал половину потребностей в нефтепродуктах Дальнего Востока и Восточной Сибири, включая авиамаршрут ленд-лиза от Фэрбанкса (США) до Красноярска «Аляска – Сибирь» (Алсиб) [14]. Примечательно, что сначала Комсомольский НПЗ работал только в сезон навигации, так как первая очередь нефтепровода была протянута до Софийска и до завода доставлялась баржами по реке Амур [11].

За самоотверженный труд многие строители нефтепровода были представлены к государственным наградам, среди награждённых – 59 % рабочих [4]. Писатель В. Ажаев, в то время старший инспектор при начальнике Управления Нижне-Амурского лагеря, описал подвиг строителей в романе «Далеко от Москвы» (1946–1948). Роман получил Сталинскую премию в 1949 году и был экранизирован в 1950 году [2].

В 1985 году эксплуатация первой нефтяной артерии Сахалин – материк после 40 с лишним лет бесперебойной работы была прекращена.

О погодных условиях и работе метеорологов в районе строительства нефтепровода

Строительство проходило в сложных климатических условиях. Однако, из опубликованных воспоминаний участников тех событий, документального романа «Далеко от Москвы» и архивных документов следует, что погодные условия как в Хабаровском крае, так и на Сахалине в одних случаях усложняли производственный процесс, а в других – помогали. Например:

- строительство отставало от выполнения плана, в том числе от значительной траты времени и средств на расчистку дорог от снега и из-за непроезжего состояния весенних дорог [5];
- в зимних условиях трудности вызывали пурга и лютые морозы [5];
- основные сварочные работы проводились в 1942 году при температурах воздуха от минус 10 до плюс 40 градусов [1].

«По плану работы должны были закончиться к концу марта. Наступил уже февраль, а лёд не мог схватиться даже корочкой... Пролив замёрз 23 февраля. Но даже 1 марта толщина льда была 13 сантиметров, а для начала работ требовалось не менее 45 сантиметров. Чтобы начать работы там, где была наибольшая толщина льда, пришлось проложить обходную дорогу протяжённостью 15 километров» [5].

«Работа водолазов зимой была очень опасной. Из-за перемерзания шлангов прекращался доступ воздуха, и нередко приходилось вытаскивать водолазов по авралу бесчувственными...» [5].

«В январе 1942 года бригады рабочих искусственно создали прочность льда на проливе, где должен был до спуска в воду лежать трубопровод, доведя его толщину до 1,65 метра. Прорубили промоину (траншею) шириной 1,2 м, через которую должны опускать сваренную восьмикометровую плетть на дно пролива. Сам процесс пробивки траншеи во льду и постоянное сохранение её ширины потребовал около 300 человек. Работали круглосуточно, бригады менялись через каждые четыре часа. Пурга и мороз создавали тяжёлые условия для работающих. Для отдыха, обогрева и приёма пищи на льду были сооружены лёгкие временные помещения» [4].

Но при этом замёрзший Амур позволил сократить сроки и средства на переброску людей по льду реки в сторону Сахалина в конце декабря 1941 года. «Переброска людей прошла за два месяца, заболеваний и обморожений не было, люди доставлены на трассу и после трёхдневного отдыха приступили к работе» [4].

В рамках данного исследования были сопоставлены приведённые выше воспоминания строителей нефтепровода с объективными данными о погодных условиях 1941–1942 гг. из архивной информации по гидрометеорологическим станциям (ГМС) Сухановка (Хабаровский край, устье Амура, вблизи села Циммермановка) и Погиби (о. Сахалин, берег пролива Невельского).

История гидрометеорологических наблюдений на ГМС Сухановка берёт своё начало в 1932 году. Постоянные наблюдения осуществляются с 1936 года. Гидрометеорологические наблюдения на станции Погиби начались в 1933 году. До войны Сухановка входила в состав Хабаровского управления гидрометслужбы (УГМС), а Погиби – в состав Владивостокского УГМС. В годы войны на базе Гидрометслужбы СССР было создано Главное управление гидрометслужбы Красной Армии [9]. Соответственно, Сухановка вошла в наблюдательную сеть Дальневосточного фронта, а Погиби – Тихоокеанского флота. При этом работы по обеспечению гидрометинформацией народного хозяйства продолжались, особенно в тылу. Обе гидрометеорологические станции работают и по сей день.

Метеостанции Сухановка и Погиби были оснащены по соответствующим тому времени нормативам. Согласно архивным данным Дальневосточного УГМС в Сухановке были установлены: флюгер с лёгкой доской (в 1939 году установлен новый), барометр (в июне 1942 года был установлен новый барометр), дождемер с защитой Нифера [15], термометры для определения температуры воздуха, почвы, гигрометр. Наблюдения проводились в четыре срока. Здание метеостанции было не электрифицировано.

ГМС Погиби к началу войны была оснащена основными приборами для производства метеорологических и гидрологических наблюдений. Кроме этого, выполнялись и аэрологические наблюдения. В отличие от Сухановки, здание ГМС Погиби было электрифицировано, кроме этого имелась телефонная связь. Жилое помещение находилось в здании станции. Архивные

данные свидетельствуют о том, что регулярные инспекции на станции, как этого требует регламент работы, проводились и в годы войны. В инспекторском отчёте по станции Погиби 1942 года приведён не только перечень оборудования, но и оценка качества наблюдений. Например, отмечается «сомнительная форма облачности при снеге», отсутствие поверки некоторых приборов.

С началом Великой Отечественной войны многие работники Гидрометслужбы (в основном мужчины) ушли на фронт. Но работа Гидрометслужбы в тылу не прекращалась. На Дальнем Востоке молодые девушки, поддерживая почин молодёжи в освоении мужских профессий, шли работать на таёжные станции. Руководство и специалисты УГМС Дальневосточного фронта старались всячески содействовать: помогали освоить профессии радиста, гидролога, метеоролога, быстрее получить практические навыки работы. В годы войны УГМС Дальневосточного фронта своими силами на круглогодичных курсах готовило радистов, гидрологов, метеорологов, радиометеорологов, техников-гидрологов, техников-синоптиков как для гидрометеорологического обеспечения вооружённых сил, воздушных (включая Алсиб) и морских трасс, так и для народного хозяйства [9].

Согласно архивным данным Дальневосточного УГМС на конец 1942 года штат ГМС Сухановка был полностью женским: начальник станции Лидия Иванченко, старший гидрометнаблюдатель Мария Фатеева, гидрометнаблюдатели Мария Шопина, Анна Кушенкина, Клавдия Дашницкая. В основном за их плечами были 7 классов образования (соответствовало обязательному уровню образования в стране в те годы) и курсы гидрометнаблюдателей.

Как следует из инспекторского отчёта по ГМС Погиби от октября 1942 года «штат станции укомплектован полностью». На станции работали пять человек – молодые парни и девушки, у многих трудовая деятельность началась на станции в 1940–1941 гг. Начальник станции Слизов Владимир Иванович, 1919 г.р., в 1942 году закончил курсы по переподготовке гидрометнаблюдателей в УГМС ТОФ. Старший техник-наблюдатель Позднякова В. М., 1917 г.р., закончила в 1941 году Феодосийский гидрометтехникум и по распределению накануне войны попала на Погиби. Старший наблюдатель Пантелева Т. М., 1918 г.р., в 1940 году закончила Владивостокский гидрометтехникум. Ноздрин Л. Ф., 1923 г.р., окончила в 1941 году трёхмесячные курсы гидрометнаблюдателей (не указано где – прим. авторов), техник Налабордин В.И., 1920 г.р., прошёл обучение прямо на станции.

Погодные условия 1941–1942 гг. по данным ГМС Сухановка (рис. 1, табл 1 и 2)

Температурный режим тёплого полугодия – май–октябрь 1941 года (начало строительства нефтепровода) – был в основном в пределах нормы. Максимальная температура воздуха в июне–августе была в пределах

27–30 °С. Преобладала сухая погода, дефицит осадков составил 35–60 % нормы в 60–110 мм за месяц. Максимальное суточное количество осадков – 24 мм – наблюдалось в июне. Исключение составил октябрь, когда за месяц выпало 130 % нормы и установился снежный покров с максимальной высотой 24 см. Зима 1941/1942 гг. (ноябрь 1941 г. – март 1942 г.) по температурному режиму была в пределах нормы и ниже. Наиболее холодным был декабрь 1941 года: на 3,7 °С ниже нормы, минимальная температура воздуха понижалась до минус 35,9 °С. Минимальная температура в январе – феврале 1942 года понижалась до минус 36–37 °С. Сохранялся дефицит осадков. За счёт продолжительного бесснежного периода и ветреной погоды произошло постепенное уменьшение снежного покрова, в декабре–феврале он отсутствовал.

Весна и лето 1942 года характеризовались пониженным фоном температуры воздуха. Температура воздуха была на 1–3 °С ниже средних многолетних значений, в июне–августе в отдельные дни максимальная температура воздуха превышала отметку 30 °С, в июне повышалась до 33,4 °С. Весна 1942 года была дождливой, осадков выпало в 1,5–2,5 раза больше обычного, отмечалось усиление юго-западного и северо-восточного ветра до 20 м/с. В апреле ещё сохранялся снежный покров с максимальной высотой в начале месяца – 43 см. Лето характеризовалось неравномерным распределением осадков. Наиболее дождливым был июль, выпало 147 мм осадков (140 % от нормы). Наиболее сухим был август, количество выпавших осадков составило 69 мм (63 % от нормы).

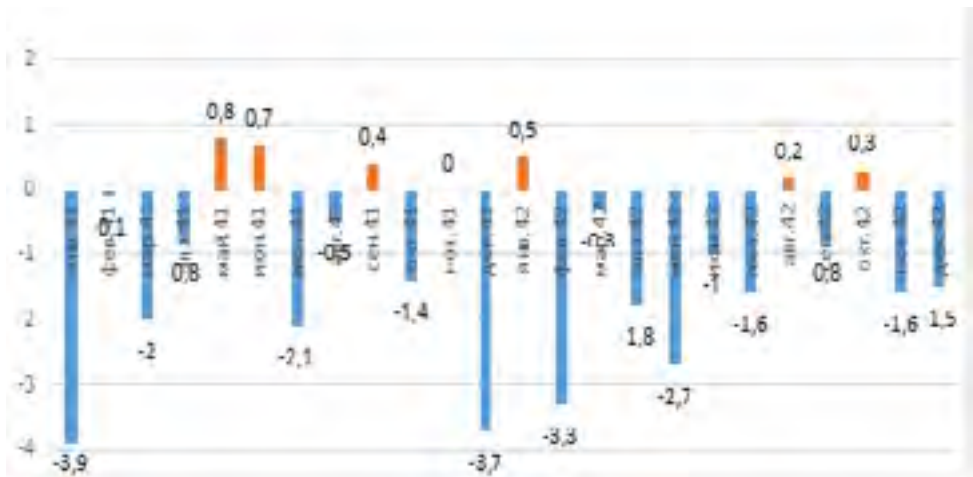


Рис. 2. Отклонение среднемесячной температуры 1941–1942 гг. от нормы на ГМС Сухановка. Синим цветом отмечены значения ниже нормы, оранжевым – выше нормы.

Таблица 1

Минимальные значения температуры по ГМС Сухановка, 1941–1942 гг.

Год	янв	фев	мар	апр	май	июнь	июль	авг	сен	окт	ноя	дек
1941	-40,7	-32,4	-29,9	-26,4	-4,5	0,4	4,1	3,9	-2,9	-11,7	-24,4	-35,9
1942	-35,7	-37,3	-29,4	-22,0	-6,6	-1,3	6,9	3,2	-0,9	-12,4	-34,1	-36,3

Таблица 2

Максимальные значения температуры по ГМС Сухановка, 1941–1942 гг.

Год	янв	фев	мар	апр	май	июнь	июль	авг	Сен	окт	ноя	дек
1941	-12,7	-4,5	-1,5	15,8	20,8	30,2	28,7	27,4	25,8	18,2	4,8	-9,4
1942	-11,2	-7,4	8,6	20,5	18,7	33,5	31,9	30,1	25,6	15,9	4,4	-5,5

Погодные условия 1941–1942 гг. по данным ГМС Погиби (рис. 3, табл. 3 и 4)

В целом 1941–1942 гг. по температуре воздуха были ниже нормы. Во все месяцы года, кроме июля–августа в 1941 году и июля–сентября 1942 года температура воздуха понижалась до отрицательных значений. В холодный период – ноябрь 1941 – март 1942 года – наиболее холодным был декабрь 1941 года, на 5,1 °С ниже нормы, с минимальным значением минус 35,2 °С. В феврале 1942 года столбик термометра опускался до минус 39,8 °С.

Летний период 1942 года по температуре был около нормы, за исключением июня и июля, когда температура воздуха была на 1,1–1,7 °С ниже средних многолетних значений. На фоне этого в отдельные дни максимальная температура воздуха повышалась до плюс 22,8–27,0 °С. Что касается режима увлажнения, то в целом 1941 год был ниже нормы по осадкам, за исключением апреля. В 1942 году количество осадков распределялось в течение года крайне неравномерно и составляло в отдельные месяцы от 15 до 224 % нормы. За год выпало 130 % годовой нормы осадков.

В тёплый период 1941 года месячное количество осадков колебалось от 18 (май) до 67 мм (сентябрь). Меньше всего выпало осадков в августе, что составило 37 % от месячной нормы. В холодный период 1941–1942 гг. количество осадков было ниже нормы и составило 20–72 % от месячной нормы. Наименьшее количество осадков отмечалось в декабре (2 мм) и январе (4 мм), что составило 20 и 37 % от месячной нормы для этих месяцев.

Тёплый период 1942 года, за исключением августа, выдался дождливым: количество осадков за месяц достигало 224 % от нормы (октябрь). Если говорить про лето, то наиболее дождливым был июль, в этом месяце выпало 99 мм осадков (178 % нормы). Август же выдался сухим, количество выпавших осадков составило 13 мм (15 % от месячной нормы).

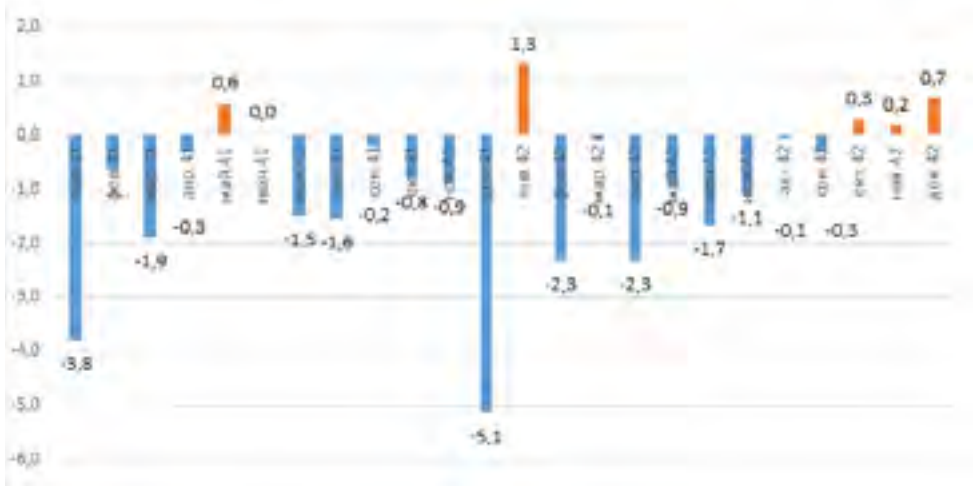


Рис. 3. Отклонение среднемесячной температуры от нормы ГМС Погиби, 1941–1942 гг. Синим цветом отмечены значения ниже нормы, оранжевым – выше нормы.

Устойчивый снежный покров в холодный период 1941–1942 гг. установился в третьей декаде октября и сохранялся до конца апреля, полный сход снежного покрова произошёл в мае. Наибольшая высота пришлась на вторую половину марта.

Таблица 3

Минимальные значения температуры по ГМС Погиби, 1941–1942 гг.

Год	январь	февраль	март	апрель	май	июнь	июль	август	сентябрь	октябрь	ноябрь	декабрь
1941	-41,2	-34,2	-26,5	-22,4	-3,0	-1,5	4,2	4,2	-0,5	-8,4	-29,1	-35,2
1942	-38,5	-39,8	-32,7	-20,6	-5,5	-0,5	5,2	4,6	1,2	-6,9	-29,4	-31,7

Таблица 4

Максимальные значения температуры по ГМС Погиби, 1941–1942 гг.

Год	январь	февраль	март	апрель	май	июнь	июль	август	сентябрь	октябрь	ноябрь	декабрь
1941	-9,7	–	–	4,6	15,6	19,4	21,2	22,5	20,3	15,1	3,8	-9,9
1942	-11,8	-6,5	0,0	5,5	7,6	27,0	22,8	21,3	19,4	12,7	3,6	-0,4

Таким образом, по данным ГМС Сухановка и Погиби подтверждается информация строителей нефтепровода об экстремальных морозах зимой 1941/1942 гг.: температура понижалась до минус 37 °С в Сухановке и до минус 40 °С – в Погиби. В летний период жара доходила до плюс 34 °С в Сухановке и до 27 °С в Погиби. То есть амплитуда температурных значений

в зимний и летний периоды составляла 70 градусов. Но зафиксированная в отчёте Правительственной комиссии информация об экстремально высоких температурах летом 1942 года «до плюс 40 градусов» по данным двух станций не подтверждается.

Данные о ледовой обстановке в проливе Невельского несколько расходятся с воспоминаниями очевидцев. Согласно многолетним данным, припай в районе Погиби образуется ежегодно и существует около 7 месяцев. Полное замерзание пролива происходит в период с декабря по март. Учитывая распреснённость вод пролива Невельского стоком реки Амур, прочность льда здесь повышенная. Полное замерзание пролива происходит в период с ноября по март, что зависит от характера протекающих зимних процессов в тот или иной год. В ледовый сезон 1941/1942 гг. устойчивый припай в районе Погиби образовался 7 ноября 1941 года, что было близко к среднему многолетнему значению. Напомним, что по воспоминаниям «пролив замёрз 23 февраля». Вероятно, несмотря на припай в районе Погиби, в центре пролива Невельского лёд оставался тонким, что не позволяло начать работы ранее конца февраля—начала марта.

В инспекторском отчёте по станции Погиби за 1942 год описывается «связь станции с местными организациями». Особенно ценно было найти в отчёте запись о том, что гидрометеорологическая станция, наряду с предоставлением данных о фактической погоде местному рыбному промыслу, «обслуживает дополнительными наблюдениями по заданию ЭПРОН'а», как было сказано выше — подрядной организации, осуществляющей прокладку нефтепровода по дну пролива Невельского (рис. 4). И хотя детали этих дополнительных наблюдений не раскрыты, подтверждается предположение авторов о том, что специалисты Гидрометслужбы участвовали в реализации этого важнейшего проекта.

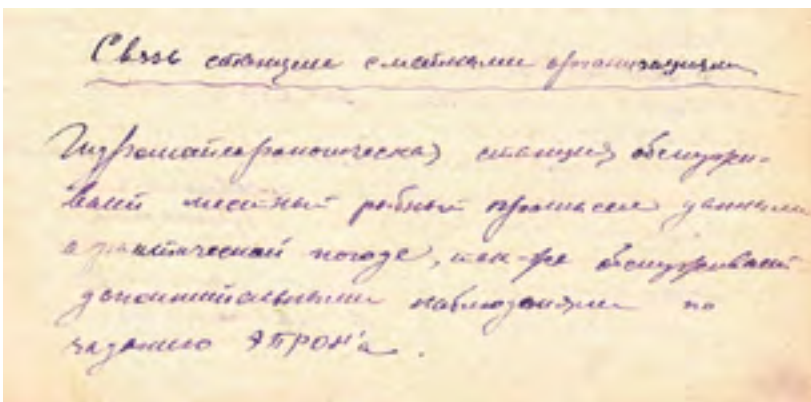


Рис. 4. Запись в инспекторском отчёте по станции Погиби за 1942 год.
Из архива Сахалинского УГМС.

Заключение

Строительство нефтепровода по дну Татарского пролива в годы Великой Отечественной войны стало уникальнейшим проектом, не только приблизившим Победу, но и долгие годы служившим народному хозяйству Дальнего Востока в послевоенное время.

К сожалению, после распада СССР многое изменилось. Изменилась и жизнь в Погиби. Сегодня посёлок упразднён. Вахтовым методом живут и работают несколько человек по обслуживанию пролегающих нефте- и газопроводов, возведённых уже после войны. Чуть ли не единственными постоянными жителями являются работники ГМС Погиби. На станции много лет трудится семья Якушевых: Владимир Степанович, его супруга Ирина Васильевна и сын Сергей Владимирович, который пошёл по стопам родителей, стал техником-наблюдателем и в настоящее время является начальником станции. У сложившейся династии метеорологов общий трудовой стаж составляет почти 130 лет.

В наши дни возрождаются планы по соединению Сахалина с материком мостом или тоннелем. Эта идея отнюдь не нова – первые такие предложения появились в XIX-м веке [6]. В СССР в начале 50-х годов прошлого века даже было начато строительство железнодорожного тоннеля в том же самом узком месте Татарского пролива, но после смерти Сталина в 1953 году проект закрыли.

Если решение о строительстве моста или тоннеля между материком и Сахалином будет принято вновь, то для проектирования потребуются гидрометеорологические данные. Большую ценность будут представлять длинные ряды гидрометеорологических наблюдений в районе строительства, как например, на рассмотренных ГМС Сухановка и Погиби. Необходимо будет налаживать оперативное гидрометеорологическое обслуживание строительства (прогнозы погоды на 1–5 дней). Отметим, что уже появляются научные публикации с обзором погодно-климатических характеристик возможного района строительства моста, пока выполненные коллективами вне системы Росгидромета [10].

Благодарности

Авторы выражают благодарность начальнику отдела метеорологии Дальневосточного УГМС Виктории Владимировне Васюниной и наблюдателю ГМС Погиби Владимиру Степановичу Якушеву за неоценимую помощь в подготовке статьи.

Список литературы

1. Акт правительственной комиссии по приёму в промышленную эксплуатацию нефтепровода Оха-на Сахалине – село Софийское-на-Амуре (первая очередь). 1942 г. Государственный архив Хабаровского края. [Электронный ресурс]. – URL: https://gakhkk.khabkrai.ru/vnp/vnp.php?ELEMENT_ID=63210&sphrase_id=242752 (дата обращения: 5 ноября 2024).
2. Библиотеки Комсомольска. [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.kmslib.ru/vasilij-nikolaevich-azhaev-biografiya> (дата обращения: 5 ноября 2024).
3. Война и нефть: 10 вопросов о роли нефти в Великой Отечественной войне. [Электронный ресурс]. – URL: <https://tass.ru/spec/oilvictory?ysclid=m6bmcjgn4s658788294>.
4. Виктор Кучера: Слаженное строительство нефтепровода делает тебя участником этого подвига. Портал «Sakhalinmedia». 30.04.2020. [Электронный ресурс]. URL: <https://sakhalinmedia.ru/news/939707/?preview=53c6de4c7c05ff3e3c8c368bf05e3c3e&ysclid=ly4hczp3x3180430987> (дата обращения: 5 ноября 2024).
5. Исаякина А. В. Доблестные стройки периода Великой Отечественной войны: история строительства нефтепровода Сахалин – материк. [Электронный ресурс] URL: <http://www.lessonsofwar.ru/uploads/materials/reports/section-3/isaykina.pdf> (дата обращения: 5 ноября 2024).
6. История проектов соединения Сахалина с материковой Россией. [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6621181?ysclid=m1jpkcjfew421598650> (дата обращения: 5 ноября 2024).
7. Интернет-сайт Комсомольского нефтеперерабатывающего завода. [Электронный ресурс]. – URL: <https://rnknpz.rosneft.ru/about/Glance/OperationalStructure/Pererabotka/rnknpz/> (дата обращения: 5 ноября 2024).
8. Интернет-сайт Морспасслужбы. [Электронный ресурс]. – URL: <https://morspas.ru/press-center/news/100-let-epronu-svyaz-pokoleniy-morskikh-spasateley/> (дата обращения: 5 ноября 2024).
9. Интернет-сайт Росгидромета. Материалы, посвящённые 70-летию Победы. [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.meteorf.gov.ru/about/history/memories/9320/> (дата обращения: 5 ноября 2024).
10. Климатические и гидрологические факторы, действующие в районе створа для строительства моста «Сахалин-материк» / В.А. Мелкий, А.А. Верхотуров, В.М. Пищальник, В.В. Братков // Известия ТПУ. 2020. № 9. С. 108–121.
11. Ремизов Г. М. Комсомольский нефтеперерабатывающий завод: от истоков до современности: монография/ Г.М.Ремизов, А. Д. Табацкий. Комсомольск-на-Амуре: Изд-во АмГПГУ, 2007. 121 с.
12. Сахалинский нефтяник – История строительства нефтепровода Сахалин-материк. [Электронный ресурс]. – URL: <https://sakh-neftyanik.ru/news/gorod/245-istorija-stroitelstva-nefteprovoda-sahalin-materik> (дата обращения: 5 ноября 2024).
13. Топливо победы. Роль нефти во Второй мировой. [Электронный ресурс]. URL: <https://victory75.tass.ru/13> (дата обращения: 5 ноября 2024).
14. Тростин Е. Магистрالی Победы // Историк. 2023. № 4 (100). С. 70–73.
15. Швер Ц.А. Исследование результатов наблюдений по дождемеру и осадкомеру. Л.: Гидрометеорологическое издательство, 1965. С. 3.

D. A. Gershinkova
Russian Hydrometeorological Society
S. V. Ageeva
Far Eastern UGMS
M. E. Kolesnikova
Sakhalin UGMS

ABOUT WEATHER CONDITIONS OF THE CONSTRUCTION AREA OKHA-SOFIYSK OIL PIPELINE IN 1941–1942

The weather conditions of the area of construction of the oil pipeline between Sakhalin and the mainland along the bottom of the Nevelskoy Strait in 1941–1942 are described for the first time based on archival observation data from the Sukhanovka and Pogibi hydrometeorological stations. Documentary evidence of specialized hydrometeorological services provided by organizations involved in the construction is found. Information is provided on the employees of the aforementioned hydrometeorological stations during the war years. The article is dedicated to the 80th anniversary of the Victory in the Great Patriotic War and to the memory of hydrometeorologists who performed their duty in the rear.

Keywords: Pogibi, Sukhanovka, Sakhalin, weather conditions, hydrometeorological station, oil pipeline, Great Patriotic War, history, Hydrometeorological Service of Russia.