

# Советская Арктика

1938



ЯНВАРЬ

*Пролетарии всех стран, соединяйтесь!*

# Советская Арктика

**ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ  
ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ**

**ОРГАН ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ  
СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ  
ПРИ СНБ СССР  
И ПОЛИТУПРАВЛЕНИЯ  
ГУСМП**



**1** ЯНВАРЬ  
**1938**

*И з д а т е л ь с т в о   Г л а в с е в м о р п у т и*

## СОДЕРЖАНИЕ

Триумф ленинизма.....	3
Блок коммунистов и беспартийных победил .....	8
Ликвидировать последствия вредительства .....	10
Избранники народа-полярники.....	13

### УРОКИ МОРСКОЙ НАВИГАЦИИ

И. В. Алимов. Исправить ошибки прошлогодней навигации , .....	18
Макс Зингер. Упущенные возможности .....	32

### НА ЗИМОЗКАХ

День полярных станций .....	37
-----------------------------	----

### ОЧЕРКИ И РАССКАЗЫ

Л. Н. Попов. На оленях по Якутии .....	48
Вл. Орлов. Поморское сказание о Груманте .....	59

### РАЙОНЫ КРАЙНЕГО СЕВЕРА

Н. М. Тодкий. Кольский полуостров.....	63
Т. Л. Таймырский национальный округ .....	80
С. Д. Лаппо. Острова Пахтусова.....	81

### НАМ ПИШУТ

С Гидро-метеорологической конференции.....	84
Е. Я. Котик. Ударить по безответственности в подборе кадров .....	87
И. Макудров. Оленеводство у Яблонового хребта .....	88
В. А. Васильев. Опыт кольцевания и подкормки белого песка .....	89
М. И. Глузгал. Мобилизовать внутренние ресурсы .....	90

### ХРОНИКА

Транспорт — Северу .....	91
Следы экспедиции Русанова .....	92
Север ждет лучшей работы полярной авиации .....	93
Новое в нашем пушном хозяйстве .....	94
Н. Б. Рихтер Планктоночерпатель .....	96
Полярный институт земледелия .....	97
В Главном управлении Севморпути .....	98
В. П. Матвеев. Об измерении уровня воды при помощи ледового футштока .....	99
Пушное хозяйство на Ямале .....	100
Письмо игарцев в Музее А. М. Горького .....	100

### БИБЛИОГРАФИЯ

Н. В. Тарапанов. Воздушный корабль в Арктике .....	101
--	-----

## ТРИУМФ ЛЕНИНИЗМА

Четырнадцать лет назад перестало биться пламенное сердце величайшего человека эпохи, гениального теоретика и практика пролетарской революции, гиганта мысли и воли — Владимира Ильича Ленина. Человечество потеряло своего величайшего мыслителя, полководца и бесстрашного борца за освобождение народных масс от духовного и экономического гнета.

Всепобеждающее учение Ленина выросло на гранитном фундаменте революционного марксизма. Оно подняло его на новую, высшую ступень. Ленинизм включает в себе все, что дано Марксом в соединении с тем новым, что дал Ленин на основе учения Маркса — Энгельса.

По классическому, единственно-правильному и научному определению товарища Сталина, „Ленинизм есть марксизм эпохи империализма и пролетарской революции. Точнее: ленинизм есть теория и тактика пролетарской революции вообще, теория и тактика диктатуры пролетариата в особенности“. <sup>1</sup> Исчерпывающим обоснованием этого положения товарищ Сталин разоблачил фальсификаторов ленинизма. Он показал исторические корни ленинизма, его органическую связь с учением Маркса — Энгельса и международный характер ленинизма.

Ленинизм возник в России, но он является обобщением опыта международного революционного движения. Родиной ленинизма стала царская Россия потому, что она была узловым пунктом всех противоречий империализма, где „... всесилие капитала сливалось с деспотизмом царизма, агрессивность русского национализма — с палачеством царизма в отношении нерусских народов“ ... <sup>2</sup>

Ленинизм является интернациональным пролетарским учением, основы которого обязательны для пролетарских партий любой страны. Ленин разработал важнейшие вопросы международного рабочего движения. Он вел на международной арене беспощадную борьбу с оппортунистическими элементами и на этой основе создал Коммунистический Интернационал.

Величие Ленина заключается в том, что он практически доказал перед всем миром осуществимость идей, за которые боролись и отдавали свою жизнь парижские коммунары и бойцы революционных баррикад, за что томились в тюрьмах и сейчас еще продолжают томиться в капиталистических странах лучшие представители человечества. Блестяще применив марксизм к условиям российской действительности, Ленин создал боевую революционную партию, партию нового типа.

Единая, сплоченная Лениным и Сталиным большевистская партия смело и решительно повела рабочий класс России и его резервы на

<sup>1</sup> И. Сталин, Вопросы ленинизма, 10-е изд., стр. 2.

<sup>2</sup> Там же, стр. 4.



штurm самодержавия, а затем и капитализма и впервые в истории подняла пролетариат до уровня господствующего класса. Под руководством большевистской партии трудящиеся России преодолели ожесточенное сопротивление капиталистов и помещиков и развернули социалистическое строительство, наполняя решимостью и упорством сердца миллионов угнетенных и эксплуатируемых, борющихся в капиталистических странах за свое освобождение.

На примере Великой Октябрьской социалистической революции в СССР рабочий класс всего мира убеждается, что коммунизм — вполне осуществимое общество будущего и что препятствующий этому капитализм может быть побежден усилиями рабочих только при наличии руководства такой партии, как созданная Лениным большевистская партия.

Печальная весть о безвременной смерти организатора и руководителя Октябрьской победы и государства диктатуры пролетариата вызвала беспредельную скорбь в сердцах всего трудящегося и прогрессивного человечества. Вопреки надеждам врагов революции, потеря любимого вождя не расстроила, не поколебала партийных рядов, а еще больше сплотила их вокруг вернейшего соратника Ленина и его лучшего ученика Иосифа Виссарионовича Сталина, устами которого партия дала торжественную клятву „держать высоко и хранить в чистоте великое звание члена партии“, „хранить единство нашей партии, как зеницу ока“, „хранить и укреплять диктатуру пролетариата“, „укреплять всеми силами союз рабочих и крестьян“, „укреплять и расширять Союз Советских Республик“, „крепить нашу Красную Армию, наш Красный Флот“, „укреплять и расширять союз трудящихся всего мира — Коммунистический Интернационал“.

Имена Ленин — Сталин и их жизненный путь неотделимы от истории нашей партии. Сталин являлся мужественным сподвижником Ленина, вместе с ним ковавшим несокрушимую мощь большевистской партии. Все важнейшие события в жизни партии были тесно связаны с обоими именами. После смерти Ленина Сталин смело и твердо продолжает вести партию по начертанному Лениным пути.

Сталин не только отстоял учение Маркса — Энгельса — Ленина от всех врагов, но и развил его дальше во всех направлениях применительно к новым условиям. Сталин обогатил сокровищницу марксизма-ленинизма новыми выдающимися ценностями, которые поставили его имя в один ряд с именами Маркса, Энгельса, Ленина.

Ленин умер — ленинизм бессмертен. Ленинские идеи продолжают жить и вечно будут жить в сердцах трудящихся всего мира. Ленин умер, но созданная им, выпестованная и закаленная могучая большевистская партия решительно и неуклонно выполняет священную клятву, данную Сталиным над гробом усопшего вождя. Во главе со Сталиным и под его гениальным руководством партия разгромила многократные атаки оппозиции на ленинское учение, она не дала себя сбить с большевистского пути построения социализма в нашей стране и настойчиво проводит в жизнь заветы Ильича.

Единство партии непоколебимо, и все происки врагов разбиваются о ее монолитность, сплоченность и безграничную преданность интересам рабочего класса.

Страна наша стала могучей и цветущей индустриальной державой, самым великим и обороноспособным государством, на которое с восхищением, надеждой и верой глядят народы всего мира.

Прочность союза рабочих и крестьян достигла такой крепости, что ее не смогут ослабить никакие силы мира. Грани между этими двумя основными классами сходят на-нет.

Коминтерн превратился в могучую революционную организацию, сплачивающую миллионы угнетенных и порабощенных на борьбу против социального рабства и нищеты.

Дело, которому Ленин посвятил свою жизнь, которому он отдал всего себя, продолжает жить, развиваться. Великий Сталин подготовил, организовал и возглавил наступление по всему социалистическому фронту, и под его руководством „Наше советское общество добилось того, что оно уже осуществило в основном социализм, создало социалистический строй, т. е. осуществило то, что у марксистов называется иначе первой или низшей фазой коммунизма“.<sup>1</sup>

Двадцатилетие существования советской власти на шестой части земного шара явилось великой проверкой ленинского учения. За это время великий и многонациональный Советский Союз добился многих побед всемирноисторического значения, свидетельствующих о победном, триумфальном шествии ленинизма. Под руководством большевистской партии, во главе с мудрым и великим Сталиным трудящиеся превратили отсталую, убогую и полуколониальную страну в независимую, обильную, мощную индустриальную державу, в неприступную социалистическую крепость мирового пролетариата.

Удельный вес социалистического хозяйства уже в 1936 году составлял в валовой продукции промышленности 99,8 процента, в валовой продукции сельского хозяйства — 97,7 процента и в розничном обороте торговых предприятий — 100 процентов. Это значит, что в народном хозяйстве СССР безраздельно господствует социалистическая система.

Народный доход возрос (в ценах 1926/27 года) с 21 миллиарда рублей в 1913 году до 86 миллиардов рублей в 1936 году. Поскольку капиталистические элементы уже ликвидированы, сейчас весь народный доход поступает в распоряжение трудящихся и социалистического государства.

Продукция крупной промышленности растет из года в год, и в 1937 году удельный вес этой продукции в общей сумме продукции крупной промышленности и сельского хозяйства составляет 77,4 процента. По общему производству промышленной продукции, а также по машиностроению, СССР занял первое место в Европе и второе в мире. Производство тракторов в СССР равно четырем пятым производства тракторов всех капиталистических стран, а производство комбайнов в два с половиной раза больше, чем во всех вместе взятых странах капитализма. По производству электроэнергии СССР переместился с пятнадцатого места на второе место в Европе и третье в мире, по производству чугуна — с пятого на первое место в Европе, а по производству суперфосфата — с шестнадцатого места на первое.

В результате победы колхозного строя уничтожена бедность в деревне, и СССР стал страной самого крупного механизированного в мире социалистического сельского хозяйства. 5617 машинно-тракторных станций обслуживают 91,5 процента посевной площади колхозов, которая составляет 99,1 процента всех крестьянских посевов. 243 700 колхозов объединяют 18,5 миллиона дворов. Колхозное и единоличное трудовое

---

<sup>1</sup> И. Сталин, Доклад на Чрезвычайном VIII Всесоюзном съезде советов.

крестьянство имеет в бессрочном и бесплатном пользовании 370,8 миллиона гектаров земли, в том числе 80 миллионов гектаров кулацкой земли было передано колхозному крестьянству в результате победы колхозного строя. Неузнаваемой стала прежняя лапотная, соломенная деревня. Новая, зажиточная жизнь забила в деревне ключом.

Коренные изменения произошли в классовом составе населения страны. Ликвидированы помещики, крупная и мелкая городская буржуазия, торговцы и кулаки, составлявшие в 1913 году 15,9 процента всего населения. Советское общество состоит сейчас из двух дружественных классов — рабочих и крестьян и трудовой интеллигенции, подобных которым еще не знала история человечества. Вырытая капитализмом пропасть между умственным и физическим трудом, равно как и грани между социальными группами стираются, и разделявшее их расстояние все более и более сокращается.

Освобождение от капиталистической эксплуатации, ликвидация безработицы, самый короткий в мире рабочий день, право на труд, на отдых и на образование, радостная и зажиточная жизнь — пробудили в народных массах огромную тягу к культуре, свету, знанию. Советский строй открыл необычайные просторы для творчества, для невиданного развития народных талантов и расцвета дарований.

Выросли новые города, заводы, фабрики, мощные электростанции, каналы. Осваиваются ранее отсталые и недоступные районы. Героические советские летчики показывают на советских самолетах чудеса мужества и авиационной техники. Осуществлена вековая мечта человечества — на куполе земного шара большевики водрузили знамя Советов и организовали на Северном полюсе полярную станцию. Впервые в мировой истории проложена воздушная трасса, соединяющая СССР и Северную Америку кратчайшим путем.

Советский народ имеет самую демократическую конституцию в мире, конституцию победившего социализма, названную народом по имени ее творца — Сталинской Конституцией. Она предоставляет многомиллионному содружеству народов СССР громадные права, невиданные и невозможные ни в одном, хотя бы самом демократическом буржуазном государстве мира. Советский народ имеет самый демократический избирательный закон, обеспечивающий впервые в истории подлинно всеобщие, подлинно равные и прямые и подлинно тайные выборы депутатов.

Прошедшая избирательная кампания по выборам в Верховный Совет СССР вызвала необычайно радостный подъем и энтузиазм трудящихся.

В то время, когда наша страна становится все более обильной, могучей и зажиточной, когда советский народ завоевал себе счастье, силу и славу, в капиталистических странах, особенно в фашистских, происходит непрерывное обнищание народных масс. Безработица и разорение народных масс достигли невиданных размеров. Рабочие лишаются ранее завоеванных демократических прав и „свобод“. Растет бесправие народа, а вместе с ним угнетение широких масс, усиление их эксплуатации.

Империалисты лихорадочно готовятся к новому переделу мира. На Пиренеях и в Китае война фактически уже происходит. Готовятся новые провокации против СССР и против мира. Но растет сознание угнетенных и эксплуатируемых, растет их сопротивление бесчеловечной эксплуатации, укрепляется единый рабочий фронт, ширится народный антифашистский фронт. Крепнет международное единство. Коммуни-

стический интернационал укрепляет фронт борьбы против фашизма и войны, готовит рабочий класс и его резервы к грядущим боям за социализм.

Таковы факты, говорящие о том, что бессмертное имя Ленина и его дело переживут века, что ленинизм побеждает и торжествует. Замечательный революционер, французский коммунист Анри Барбюс в своем произведении „Сталин“ выразил безграничную любовь и благодарность трудящихся величайшим людям эпохи Ленину и Сталину в кратких, но исчерпывающих словах: „Ленин живет всюду, где есть революционеры. Но можно сказать: ни в ком так не воплощены мысль и слово Ленина, как в Сталине. Сталин — это Ленин сегодня“.

Мерзкие предатели революции, заклятые и злобные враги народа, стремящиеся восстановить капитализм в нашей стране, — троцкистско-зиновьевские и бухаринско-рыковские шпионы, диверсанты, вредители и убийцы не раз протягивали свои грязные лапы к ленинскому знамени, не раз пытались атаковать партию и „слева“ и „справа“. Разбитые наголову в открытой борьбе, ловко маскируясь и двурушничая, они продались иноземному фашизму и стали гнусными вредителями, шпионами и бандитами.

Следуя учению Ленина — Сталина о бдительности, непримиримости и беспощадности к врагу, партия под руководством товарища Сталина разоблачила и разгромила изменников социалистической родины. На гнусное предательство оголтелой банды фашистов советский народ отвечает безжалостной расправой с ними.

Надо помнить, что враги ленинизма коварны и увертливы. Презренные фашистские выродки, они вербуют в свои контрреволюционные троцкистско-бухаринские вредительские организации самых заклятых, самых озверелых врагов советской власти и вместе с ними проводят чудовищную вредительскую работу с целью развала народного хозяйства и подрыва благосостояния советского народа. Эти мерзкие выродки проникли и в нашу систему. Под прикрытием партийного билета им удалось пробраться даже на командные посты в центре и на местах и, подло двурушничая, проводить свою гнусную подрывную работу. Фашистские мерзавцы могли продолжительное время безнаказанно вредить, потому что бдительность работников нашей системы — и в первую очередь ее партийной части — была притуплена.

Обязанность всех работников нашей системы во главе с партийной организацией — удесятерить революционную бдительность, изучить приемы врага, постоянно помнить о капиталистическом окружении и беспощадно разоблачать малейшие проявления враждебности к ленинизму. Надо помнить, что враги ленинизма — это враги человечества.

Исторический итог борьбы рабочего класса СССР, переделавшего под руководством партии Ленина — Сталина нищую, деревянную и малограмотную страну, раздираемую классовыми противоречиями, в мощное, идущее в авангарде человеческой культуры, социалистическое государство, где навсегда уничтожена эксплуатация человека человеком и ликвидированы паразитические классы, — знаменует собой блестящее торжество идей ленинизма, триумф большевизма.

## БЛОК КОММУНИСТОВ И БЕСПАРТИЙНЫХ ПОБЕДИЛ

12 декабря 1937 года! С небывалым подъемом политической активности встретили этот день народы нашей многонациональной страны.

За два месяца избирательной кампании трудящиеся Советского Союза своей организованностью еще раз доказали безграничную преданность делу Ленина—Сталина. Это была поистине мощная демонстрация единства народных масс вокруг коммунистической партии и Советского Правительства.

Советские избиратели отдали свои голоса за кандидатов блока коммунистов и беспартийных. Вся страна голосовала за лучших сынов нашей родины, за партийных и непартийных большевиков, за еще более счастливое будущее, за партию большевиков, за Сталина, за родину.

Сообщение Центральной избирательной комиссии об итогах выборов в Верховный Совет встречено трудящимися нашей родины всеобщим ликованием. Советский народ демонстрировал свое удовлетворение итогами выборов. По всей стране прошли демонстрации и митинги в честь победы блока коммунистов и беспартийных.

Замечательны итоги выборов высшего органа государственной власти. Весь мир еще и еще раз убедился в могуществе советского народа, в его организованности и боеспособности. Результаты голосования показывают, что в Стране Советов существует действительное моральное и политическое единство советского народа.

Избрано в Верховный Совет СССР 1143 депутата, из них 855 коммунистов и 288 беспартийных. Среди избранных депутатов 184 женщины и 959 мужчин. Избранные депутаты в Совет Союза и Совет Национальностей являются кандидатами блока коммунистов и беспартийных.

За очень небольшим исключением в голосовании приняли участие все граждане, пользующиеся правом голоса. Так, по всему СССР из зарегистрированных 94 138 159 человек, имеющих право голоса, на выборах в Верховный Совет участвовало в голосовании 91 113 153 человека, или 96,8 процента от общего количества избирателей.

О чем говорит победа блока коммунистов и беспартийных? Прежде всего о том, что в СССР, в отличие от капиталистических стран, выборы были самые свободные и демократические. „Никогда в мире еще не бывало таких действительно свободных и действительно демократических выборов, никогда! История не знает другого такого примера“.<sup>1</sup>

Ни одна капиталистическая страна, даже из более или менее „демократических“ стран, не знала и никогда не будет знать таких показателей выборов, как в нашем Союзе. В Англии, например, голосовало на парламентских выборах 1935 года лишь 71,9 процента к числу избирателей; в США голосовало на президентских выборах 1936 года лишь 83,3 процента; в Японии (парламентские выборы 1937 года) — лишь 69,9 процента; в Германии (выборы в рейхстаг 1932 года) — лишь 80,6 процента, а в Польше (выборы в сейм 1935 года) — и того ниже — 46,6 процента.

В буржуазных странах демократия существует только для эксплуататоров. Возьмем Англию. Там в палате общин сидят промышленники и торговцы, дворяне и адмиралы, генералы и прочие власть имущие: господа эксплуататоры. Нечего говорить о таких странах, как Германия, Япония, Польша и другие.

В мире нет такого правительства, какое существует у нас в Совет-

<sup>1</sup> Из речи товарища Сталина на предвыборном собрании избирателей Сталинского избирательного округа города Москвы.

ском Союзе. Посмотрите на избранных депутатов. В Верховный Совет избраны подлинные представители народа. Вы видите среди депутатов выдающихся политических деятелей во главе с товарищем Сталиным, членов ЦК ВКП(б) и советского правительства. Вы видите среди депутатов представителей самых различных народов. Вы видите, как вместе с товарищами Сталиным, Молотовым, Калининным, Ворошиловым, Кагановичем, Ждановым, Ежовым и другими руководителями партии и правительства стоят партийные и советские работники, хозяйственники, стахановцы фабрик и заводов, транспорта, колхозов и совхозов, воины нашей доблестной Красной армии, простые люди из народа — рабочие, крестьяне, советская интеллигенция.

Среди избранных депутатов мы находим машиниста В. И. Кабанова и академика В. Л. Комарова, ткачиху М. К. Симонженкову и профессора Н. Н. Бурденко, стахановца Н. С. Сметанина и Героя Советского Союза О. Ю. Шмидта, комсомолку Т. В. Федорову и Героя Советского Союза В. С. Молокова.

Страна ценит заслуги и отважных зимовщиков первой в мире самой северной полярной станции „Северный полюс“. В депутаты Верховного Совета избраны И. Д. Папанин, Э. Т. Кренкель, П. П. Ширшов и Е. К. Федоров.

В этом единении руководителей партии и правительства с людьми от станка, колхозного поля, науки и техники и др., как в зеркале, отражена неразрывная связь партии с массами.

В состав Верховного Совета вошли представители всех народов великой Советской земли, в том числе и северных народностей.

Так, Корякский национальный округ выбрал депутатом в Совет Национальностей М. М. Обухова, Таймырский национальный округ — К. Д. Ямкина, Чукотский национальный округ — т. Тывлянто, Эвенкийский — А. Д. Давыдкина, Остяко-Вогульский — Л. Ф. Ернова, Ямало-Ненецкий — Н. Т. Няруи, Ненецкий — А. Д. Евсюгина.

1143 депутата Верховного Совета СССР — это лучшие сыны и дочери великого советского народа, это кандидаты непобедимого блока коммунистов и беспартийных. Весь цвет нашей родины отражен в славном отряде народных депутатов, которым советские народы доверили руководство страной победившего социализма.

Выборы закончены. Но, как указал товарищ Сталин, функции избирателей не кончаются выборами. „Избиратели, народ должны требовать от своих депутатов, чтобы они оставались на высоте своих задач, чтобы они в своей работе не спускались до уровня политических обывателей, чтобы они оставались на посту политических деятелей ленинского типа, чтобы они были такими же ясными и определенными деятелями, как Ленин, чтобы они были такими же бесстрашными в бою и беспощадными к врагам народа, каким был Ленин, чтобы они были свободны от всякой паники, от всякого подобия паники, когда дело начинает осложняться и на горизонте вырисовывается какая-нибудь опасность, чтобы они были так же свободны от всякого подобия паники, как был свободен Ленин, чтобы они были так же мудры и неторопливы при решении сложных вопросов, где нужна всесторонняя ориентация и всесторонний учет всех плюсов и минусов, каким был Ленин, чтобы они были так же правдивы и честны, каким был Ленин, чтобы они так же любили свой народ, как любил его Ленин“.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Из речи товарища Сталина на предвыборном собрании избирателей Сталинского избирательного округа гор. Москвы.



Звание депутата Верховного Совета Страны социализма — почетное и ответственное. Величайшую ответственность перед своими избирателями несет каждый депутат.

Знаменательны слова товарища Сталина, сказанные им перед избирателями: „...я хотел бы заверить вас, товарищи, что вы можете смело положиться на товарища Сталина. Можете рассчитывать на то, что товарищ Сталин сумеет выполнить свой долг перед народом, перед рабочим классом, перед крестьянством, перед интеллигенцией“.

В этом обращении товарища Сталина к своим избирателям выражен закон деятельности избранника народа в Верховном Совете СССР.

Прошедшие выборы в Верховный Совет СССР являются сокрушительным ударом по фашистским псам и их троцкистско-бухаринским агентам.

Миллионы трудящихся в СССР голосовали за великое и непобедимое знамя Маркса — Энгельса — Ленина — Сталина.

---

## ЛИКВИДИРОВАТЬ ПОСЛЕДСТВИЯ ВРЕДИТЕЛЬСТВА

В своем докладе на февральско-мартовском Пленуме ЦК ВКП(б) товарищ Сталин, говоря о теневых сторонах хозяйственных успехов, сказал: „Успехи и достижения — дело, конечно; великое. Наши успехи в области социалистического строительства действительно огромны. Но успехи, как и все на свете, имеют и свои теневые стороны. У людей, мало искушенных в политике, большие успехи и большие достижения нередко порождают беспечность, благодушие, самодовольство, чрезмерную самоуверенность, зазнайство, хвастовство... Неудивительно, что в этой обстановке больших и серьезных успехов в области социалистического строительства создаются настроения бахвальства, настроения парадных манифестаций наших успехов, создаются настроения недооценки сил наших врагов, настроения переоценки своих сил и, как следствие всего этого, — появляется политическая слепота“.

Это указание товарища Сталина не было усвоено парторганизациями нашей системы. Увлечшись успехами в освоении Арктики и Крайнего Севера, мы проявили политическую слепоту, не заметили, что враг пролез в ряды славной армии советских полярников, не заметили, что этот враг забрался на руководящие посты системы как в центре, так и на периферии и что он исподтишка пакостил, вредил, пытаясь сорвать наши успехи.

Нужно прямо сказать, что как центральный аппарат, так и территориальные управления Севморпути в той или иной степени задеты вредительскими действиями вражеских элементов.

В чем выражалось вредительство?

То, что нам известно, говорит о том, что к нашему хозяйству вредители приложили свою мерзкую руку и своей вражеской работой нанесли большой материальный ущерб ряду больших хозяйственных участков Главсевморпути.

Срыв перевозок по Северному морскому пути; зимовка судов во льдах, создающая реальную угрозу проведению навигации 1938 года и тем самым угрозу реализации плана мероприятий по дальнейшему освоению Крайнего Севера; срыв провоза людей и грузов на основные

зимовки; развал работы на некоторых полярных авиалиниях; засорение ряда политотделов, теруправлений и центральных управлений Главсевморпути шпионско-вредительскими элементами; вредительство на строительстве Мурманского судоремонтного завода и Белогорского лесокombината; вредительство в строительстве радиосети, Нордвикстроя; искажения политики цен в отдельных торговых точках; финансовая распушенность, создавшая благоприятные условия для прямого расхищения государственных средств, — вот факты, имевшие место вследствие политического благодушия, царившего у нас.

Мы теперь знаем, что основная причина зимовки части судов — не стихия, а наша политическая беспечность, позволившая врагам народа дезорганизовать навигацию.

Хотя часть нашего лучшего летного состава, и в частности один из лучших наших ледовых разведчиков Алексеев, и находилась на острове Рудольфа, выполняя правительственное задание, но разве можно было совершенно обезоружить наши корабли, лишив их полностью ледовой разведки? Конечно, можно было все сделать для того, чтобы обеспечить хотя бы элементарную ледовую разведку.

Кроме того, суда выходили из портов недостаточно подготовленные и к тому же с большим опозданием, иногда на целый месяц, в условиях, когда вся арктическая навигация равна трем с небольшим месяцам. Опоздание на месяц — это дело большое с точки зрения успеха всей арктической навигации. А мы из года в год запаздываем.

Можно ли сказать, что мы приложили все усилия к тому, чтобы в Наркомводе получали суда своевременно, чтобы товары и грузы прибывали своевременно в порт, грузились на корабли и т. д., чтобы люди были на местах, и т. д.?

Нет, нельзя этого сказать. А плохое снабжение судов углем! И то, что в этом году неудачно сложилось руководство всеми морскими операциями — послали людей, которые не внушают политического доверия, все действия которых были направлены на срыв.

Возьмем к примеру операцию с „Володарским“. В условиях, когда караван „Литке“ находился под угрозой зимовки, было вынесено решение руководства о том, чтобы „Ермак“ не ходил к „Володарскому“, который стоял в совершенно безопасном месте. Ведь „Володарский“ — это только один корабль, а надо было вывести весь караван „Литке“. Вместо того чтобы выполнить это задание, „Ермак“ бросает все операции, идет к „Володарскому“, выводит его на чистую воду, провозившись с этой операцией в течение 5—6 дней, а ведь 5 дней во время навигации решают дело. В результате — „Володарский“ выведен, а караван „Литке“ остался во льдах.

Где корни нашей политической слепоты и благодушия?

Ее корни в зажиме критики и отсутствии самокритики в нашей системе; в культивировании теории, что наша система якобы является исключением из других ведомств, что в нашей системе враги не находятся на руководящих постах. Эта теория культивировалась именно врагами народа, для того чтобы сеять благодушие и самоуспокоенность и этим прикрыть свою вредительскую работу.

Что надо делать, чтобы срочно ликвидировать последствия вредительства?

Надо в первую очередь пересмотреть и проверить „наследие“ разоблаченных врагов, их директивы и мероприятия, их людские „хвосты“ и „корешки“.

Вообще подбором и проверкой кадров надо заняться по-серьезному и помнить указание товарища Сталина о том, что подбор работников надо произвести „во-первых, по политическому признаку, т. е. заслуживают ли они политического доверия и, во-вторых, по деловому признаку, т. е. пригодны ли они для такой-то конкретной работы“. Мы должны положить конец позорному факту ухода из нашей системы партийных и непартийных большевиков-полярников, оправдавших себя на практической работе в Арктике. Более решительно следует выдвигать на руководящую работу молодые, способные и проверенные кадры.

Необходимо проверить все планы, сметы, к которым была приложена вражеская рука. Надо помнить, что вредители особенно подвизались на плановом фронте, они пытались пакостить „с перспективой“. Мы не должны допустить, чтобы их вредительские „мероприятия“ продолжали действовать и после их разоблачения и разгрома.

„Некоторые товарищи думают, — говорил товарищ Сталин на февральско-мартовском Пленуме, — что проверять людей можно только сверху, когда руководители проверяют руководимых по результатам их работы. Это неверно. Проверка сверху, конечно, нужна, как одна из действительных мер проверки людей и проверки исполнения заданий. Но проверка сверху далеко еще не исчерпывает всего дела проверки. Существует еще другого рода проверка, проверка снизу, когда массы, когда руководимые проверяют руководителей, отмечают их ошибки и указывают пути их исправления“.

Эта проверка работы наших руководителей снизу, к сожалению, до сих пор отсутствовала. Ссылаясь на специфичность системы, Политуправление ни разу не ставило своих отчетов на собраниях парторганизаций Главсевморпути. Хозяйственные активы созывались всего два раза. Это в корне должно быть изменено. Политуправление, политотделы и хозяйственное руководство должны систематически отчетываться перед первичными парторганизациями и общими собраниями рабочих. Это даст возможность во-время исправить недостатки.

Необходимо помнить о том, что вредители и вредительство в нашей системе не являются изолированной группой или случайным эпизодом. Вредители в организациях Главсевморпути — то же гнусное охвостье троцкистско-бухаринских шпионов и бандитов, как и их подлые сообщники на других участках народного хозяйства. Громя и выкорчевывая всякие их корешки у нас, мы очищаем советские организации от троцкистско-бухаринско-рыковской скверны, „чтобы их, троцкистских вредителей, не было вовсе в наших рядах“ (Сталин).

Развертывание самокритики и критики, усиление революционной бдительности, систематический контроль сверху и снизу, умелый подбор и проверка кадров — вот все то, что надо делать, чтобы быстро ликвидировать урон — результат „работы“ вредителей. Задачи ясны. Надо их немедленно провести в жизнь.

---

## ИЗБРАННИКИ НАРОДА-ПОЛЯРНИКИ

### Михаил Сергеевич Бабушкин

Сыктывкарский избирательный округ Коми АССР выбрал своим депутатом в Совет Союза Героя Советского Союза летчика Михаила Сергеевича Бабушкина.

Бабушкин родился в 1893 году. Шестнадцати лет он работал „мальчиком“ в магазине, а с 1911 года стал слесарем-монтажником. С начала империалистической войны его забрали в армию. Вскоре в полках был получен приказ о командировках в Гатчинскую авиационную школу. Туда поехал и Бабушкин. Здесь его застала Октябрьская революция. В 1920 году летчик Бабушкин с партизанскими отрядами занимал город Спасск, а после окончания гражданской войны снова работал летчиком-инструктором в РККА.

В 1924 году Михаил Сергеевич демобилизовался и перешел в гражданский воздушный флот.

В 1926 году он был направлен на зверобойную кампанию в горло Белого моря. На сухопутной машине он вылетал на разведки в море и во льдах отыскивал тюленьи залежки.

Вскоре Бабушкину пришлось впервые отыскивать унесенных на льдине промышленников. Несколько дней свирепствовал шторм, и поиски были безуспешны. Наконец, в тот день, когда оставшиеся без еды и топлива промышленники уже пришли в отчаяние, Бабушкин заметил их, сбросил им с самолета записку и продукты, а в следующий рейс привез одежду и дрова. Но снять их со льдины Бабушкин не мог. Посадок на лед тогда еще не производили. Спасать двух человек пришел ледокол, по указанию летчика. Этот случай заставил Бабушкина задуматься о производстве посадок на лед, и вскоре он совершил первую пробу, которая дала хороший результат.

За короткий промежуток времени Бабушкин вполне освоился с посадками на лед и с воздуха научился отыскивать подходящие ледяные поля.

В 1928 году, во время экспедиции по спасению Нобиле, Бабушкин произвел 15 посадок на лед. За участие в этой экспедиции он награжден орденом Красного Знамени.

Работая все время на зверобойных кампаниях, а потом и на ледовых разведках, Михаил Сергеевич с начала организации Главсевморпути перешел туда на работу.



В 1933/34 году Бабушкин участвовал в экспедиции на „Челюскине“ и вместе со всем экипажем 2 месяца прожил на льдине. Он совершил полет на поломанном и связанном веревками самолете из лагеря Шмидта в Ванкарем.

За участие в походе „Челюскина“ Бабушкин награжден орденом Красной Звезды.

В 1935 году он вступил в ряды ВКП(б).

Опыт Бабушкина по посадкам на неподготовленные ледяные площадки очень помог во время полюсной экспедиции, в которой он участвовал вторым пилотом на самолете Водопьянова. За эту экспедицию он награжден Орденом Ленина и ему присвоено звание Героя Советского Союза.

Сейчас Бабушкин участник экспедиции по спасению Леваневского. Он командир одного из тяжелых кораблей, которые призваны зимой, в условиях полярной ночи, совершить полеты в районе Северного полюса.

## Марк Иванович Шевелев



Шевелев родился в 1904 году в Ленинграде. Окончив высшее начальное училище, а после Октябрьской революции — рабфак (3 курса факультета воздушных сообщений). Марк Иванович работает в Красной армии авиатехником и летчиком-наблюдателем.

С 1921 года Шевелев — член ВКП(б).

В 1928 году он ведал авиационным импортом в Наркомторге, а с 1929 года перешел работать в Комсевеероупуть.

С 1933 года, с момента образования Главного управления Северного морского пути, Шевелев начальник полярной авиации.

Он неоднократно руководил Карскими ледокольными экспедициями, а в 1933 году возглавлял первый зимний поход „Красина“ на Новую Землю для снятия больных зимовщиков и заброски туда продовольствия. „Красин“ удачно выполнил все задания и, кроме того, спас советско-германскую научную экспедицию, для чего ему пришлось пробыть до самой северной точки Новой Земли — мыса Желания. 14 апреля 1933 года „Красин“ возвратился в Мурманск, впервые в истории совершив плавание в Арктике в зимнее время.

За проявленную большевистскую твердость и настойчивость в выполнении правительственного задания М. И. Шевелев был награжден Орденом Ленина.

Экспедиция на полюс окончилась полной победой советских полярников, и вернувшихся из экспедиции правительство наградило орденами, а нескольким участникам экспедиции, в том числе и Шевелеву, присвоено звание Героев Советского Союза.

Сейчас Марк Иванович назначен начальником экспедиции по розыскам самолета Леваневского и, во второй раз в этом году перелетев с материка на Землю Франца-Иосифа, лично руководит всеми зимними полетами во время полярной ночи.

Северо-Осетинская АССР выбрала депутатом в Совет Национальностей Героя Советского Союза Марка Ивановича Шевелева — начальника Полярной авиации и заместителя начальника Главсевморпути.

## Евгений Константинович Федоров

Наукатский избирательный округ Киргизской ССР выбрал депутатом в Совет Национальностей Евгения Константиновича Федорова.

Федоров родился в 1910 году в городе Горьком. Окончив десятилетку, он поступил в Ленинградский университет на физико-математический факультет и окончил его в 1932 году по отделению земного магнетизма.

В мае этого же года Федоров уехал на Землю Франца-Иосифа в качестве магнитолога. В это время в Арктике проводился Второй международный полярный год. Молодому ученому предстояла большая работа. Нужно было тщательно изучить магнитные бури во время полярных сияний, составить

карту магнитного склонения, без которой невозможно успешное кораблевождение по Северному морскому пути, выяснить изменение электрических условий в высших слоях атмосферы, которые затрудняют работу арктических радиостанций и т. п.

Начальником станции в бухте Тихой был И. Д. Папанин. Здесь произошло их первое знакомство.

По окончании полярной ночи Федоров вдвоем с одним промышленником отправился в экспедицию из бухты Тихой на остров Рудольфа. По дороге они производили топографическую съемку и магнитные определения. Наконец, добрались до острова Рудольфа и тщательно обследовали его. Ранняя весна 1933 года отрезала обрат-

ный путь. Все лето льды вокруг острова не расходились, и ни одно судно не могло прийти им на помощь.

Осенью льды немного разошлись, и зверобойный бот „Смольный“ снял двух полярников и доставил их на Большую землю.

Весной 1934 года И. Д. Папанина назначили начальником станции на мысе Челюскина. Иван Дмитриевич предложил ехать с ним своим прежним зимовщикам по бухте Тихой. В числе других зимовщиков на Челюскин поехал и Е. К. Федоров. Там он провел большую работу и произвел магнитную съемку северной части Таймырского полуострова.

В 1935 году, вернувшись с мыса Челюскина, Федоров поступил в аспирантуру при кафедре земного магнетизма в Ленинградском университете.

В 1935 году Федоров узнал от Папанина о готовящейся экспедиции на полюс и с радостью дал свое согласие на участие в этой экспедиции.

Весной 1937 года советские самолеты высадили на льдину зимовщиков первой полюсной станции, в том числе и Е. К. Федорова.



### *Илья Павлович Мазурук*

Депутатом в Совет Национальностей по Олонецкому округу Карельской АССР выбран Герой Советского Союза Илья Павлович Мазурук.



Мазурук родился в 1905 году. Еще будучи мальчиком, он работал в Липецке на электростанции. Отец его погиб во время гражданской войны, отбиваясь на советском броневике от белых банд.

В 1928 году Мазурук получил звание пилота. Самостоятельную работу летчиком начал в Средней Азии. В маленьком пограничном городке Мазурук спас небольшую группу пограничников, осажденную басмачами. Оставшиеся одиннадцать человек пограничников расстреливали последние патроны, когда услышали над собой гул самолета. Они разостлали белую простыню, на которой крупными буквами вывели: „Нет патронов“. Мазурук снял с себя гимнастерку, завязал в нее 250 патронов и с бреющего полета сбросил эту посылку осажденным. Потом самолет прилетал еще несколько раз и снабдил пограничников всем необходимым.

С 1932 года Мазурук работает на Дальнем Востоке. Он первый повел рейсовый самолет по открытой Водопьяновым трассе Хабаровск — Владивосток и наладил регулярную связь материка с Сахалином.

В 1935 году Мазурук по заданию правительства совершил перелет по маршруту Москва — Сахалин, за что был награжден орденом Красной Звезды.

Полет на Северный полюс был первым арктическим полетом Мазурука. Он был награжден за него Орденом Ленина и званием Героя Советского Союза.



## Эрнст Теодорович Кренкель



Уфимский городской избирательный округ Башкирии выбрал своим депутатом в Совет Союза Эрнста Теодоровича Кренкеля.

Кренкель родился в 1903 году в семье учителя. Материально жилось трудно, и Кренкелю с детских лет приходилось подрабатывать.

Вскоре сильно заболел его отец, и Эрнсту пришлось задуматься о регулярном заработке. Он поступил в ремонтную мастерскую, где чинил мясорубки и примусы.

В 1920 году, после окончания курсов радиотелеграфистов, Кренкель поступил на работу на Люберецкую радиостанцию.

В 1924 году Кренкель впервые попал в Арктику, зимую на Новой Земле.

В 1926 году, вернувшись из Красной армии, Эрнст Теодорович узнал о новом открытии в радиотехнике — коротких волнах. Он добился разрешения испытать это открытие в Арктике и на той же станции — на Новой Земле — установил первую арктическую коротковолновую радиоустановку. В длинную полярную ночь Кренкель на коротких волнах вел продолжительные беседы со своими новыми «радиознакомыми».

В 1929 году на Земле Франца-Иосифа была построена самая северная в мире

полярная станция в бухте Тихой. На новой станции осталось зимовать 7 человек, среди которых был и Эрнст Кренкель.

12 января 1930 года Кренкель связался с радиостанцией экспедиции Бэрда, которая зимовала недалеко от Южного полюса. Таким образом был побит рекорд дальности переговоров — почти от полюса до полюса.

В 1931 году Кренкель в качестве радиста участвует в советско-германской экспедиции на дирижабле «Граф Цеппелин». Большой арктический рейс в 13 тысяч километров был проделан за 106 часов. Непрерывное дежурство двух радистов обеспечило бесперебойное получение метеосводок, необходимых дирижаблю в таком ответственном перелете.

В 1932 году Эрнст Теодорович участвует в сквозном рейсе ледокольного парохода «Сибиряков», который первым прошел весь Северный морской путь в одну навигацию. За участие в этой экспедиции Кренкель был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Затем Кренкель работает бортрадистом на самом большом в те годы дирижабле в СССР — «В-3», а в 1933 году снова принимает участие в сквозном рейсе парохода «Челюскин».

После гибели «Челюскина», с первых же минут выгрузки на льдину Кренкель начал устанавливать антенну. Через несколько часов связь была установлена и работала бесперебойно до конца спасательных работ. Кренкель тогда был награжден орденом Красной Звезды.

В 1935 году Эрнст Теодорович окончил курсы начальников полярных станций и уехал зимовать на мыс Оловянный Северной Земли.

Кренкель предложил восстановить законсервированную станцию на острове Домашнем. Оставив на Оловянном двух человек, Кренкель вдвоем с механиком Мехреньгиным был в марте переброшен самолетом на остров Домашний. Через несколько дней с новой станцией поступили первые метеосводки для подготавливавшегося в те дни полета звена Водопьянова.

На этой зимовке Кренкель узнал о подготовке полюсной экспедиции и по радио передал свое согласие принять в ней участие.

Вернувшись с Северной Земли осенью 1936 года, Кренкель сразу же начал деятельную подготовку к новому ответственному заданию, а в мае 1937 года уже высадился на дрейфующей льдине в районе Северного полюса.

Ни на один день не прекращается радиосвязь с героической четверкой, поддерживаемая известным полярным радистом Эрнстом Кренкелем.

## Петр Петрович Шишов

По Кировскому избирательному округу Днепропетровской области выбран депутатом в Совет Союза Петр Петрович Шишов — гидробиолог дрейфующей станции „Северный полюс“.

Родился Шишов в 1905 году в городе Екатеринославле (ныне Днепропетровск), в семье рабочего-печатника.

Еще будучи мальчиком, он любил природу и мечтал о далеких путешествиях. Окончив школу, Шишов поступил на биологический факультет Днепропетровского института народного образования и усиденно занялся ботаникой низших растений. Окончив институт, он получил специальность гидробиолога и вскоре возглавил гидробиологическую экспедицию Ленинградского ботанического сада на Кольский полуостров.

Впервые побывав на Севере, Петр Петрович к нему пристрастился, и с этого года вся его жизнь уже неразрывно связана с Севером.

В 1931 году Шишов участвует в экспедиции на Новую Землю по исследованию иодоносных водорослей в Крестовой губе. Это было уже настоящее арктическое путешествие, и Петр Петрович хорошо перенес все его трудности.

В 1932 году Шишов участник знаменитой экспедиции на „Сибирякове“, который впервые в одну навигацию прошел весь Северный морской путь с запада на восток. За участие в этой экспедиции он награжден орденом Трудового Красного Знамени.

В 1933 году Шишов снова участвует в такой же экспедиции на ледокольном пароходе „Челюскин“. Через каждые 30 миль он брал пробы планктона и тут же обрабатывал их, успевая в то же время выполнять все общеэкспедиционные работы. Когда погиб „Челюскин“ и весь экипаж высадился на льдину, Шишов и здесь не прекращал выполнения своих научных наблюдений, перемежая их с обязанностями руководителя одной из бригад. За челюскинскую эпопею Шишов награжден орденом Красной Звезды.

В 1935 году Шишов плавает на ледоколе „Красин“.

В 1937 году Шишов принимает участие



---

в экспедиции на полюс в качестве гидробиолога и врача.

Уже восемь месяцев отважная четверка живет на дрейфующей льдине в центре полярного бассейна и ежедневно проводит большую научную работу, которая обогатит мировую науку знаниями о совершенно неизученном районе Северного полюса.

Работами П. П. Шишова разбита прежняя теория о том, что в полярном бассейне отсутствует растительный и животный мир. Несмотря на огромные трудности, в условиях полярной ночи, при сильных морозах Петр Петрович регулярно проводит наблюдения над течениями, измеряет глубину океана на всем протяжении дрейфа, берет пробы воды и грунта и все полученные пробы подвергает обработке в своей походной лаборатории.

И. В. АЛИМОВ

## ИСПРАВИТЬ ОШИБКИ ПРОШЛОГОДНЕЙ НАВИГАЦИИ

Карская экспедиция 1937 года, как и предыдущие, прошла хорошо. В настоящей статье разберем ошибки навигации на остальных участках Северного морского пути.

План завоза (по предварительным подсчетам, без Карских операций) выполнен (в процентах):

	Разгружено в пунктах на- значения	Возвращено в порты отпра- вления	Осталось в море
I. Завоз с Запада			
На Колыму	78,3	21,7	—
На Лену	40,2	40,7	19,1
На Нордвик	35,5	29,0	35,5
На полярные станции Карского моря, рас- положенные восточнее Диксона	9,7	90,3	—
II. Завоз с Дальнего Востока	100	—	—
III. Сквозные пароходы с Запада	82,1	—	17,9
Всего . .	62,1	24,2	13,7

В море — во льдах — остались зимовать двадцать одно судно, из них три ледокола и три ледокольных парохода. В результате сорван ряд важнейших хозяйственных кампаний 1937 года и под угрозу ставится план 1938 года.

Мне, работавшему в навигацию 1937 года на острове Диксона, хочется указать на замеченные мною недостатки и безобразия, приведшие к провалу навигации 1937 года. Я постараюсь анализировать ряд причин, вызвавших зимовку судов во льдах.

## Благоприятные ледовые условия не были использованы

Плавание в Карском море было в начале навигации 1937 года благоприятным как на западе, так и на востоке. Выйдя 12 июля из Мурманска, „Ермак“ шел трое суток чистой водой.

Первые льды встретились 15 июля в районе о. Вилькицкого (широта 73°41', долгота 65°08') примерно полосой миль 40 при мощности 8 баллов. 16 июля „Ермак“ подошел к острову Вернса. В бухте был еще крепкий неподвижный лед. „Ермак“, поломав лед, ускорил ледоход, благодаря чему утром 17 июля „Кузнецкстрой“ мог уже идти во льду самостоятельно до острова Конус.

После того как „Ермак“, а затем „Кузнецкстрой“ поломали лед, бухта Диксона начала быстро очищаться, но приливо-отливными течениями в бухту заносило новые льды. Окончательно бухта очистилась ото льда 23 июля. Начиная с 5 августа до октября в западной части Карского моря льда, по заявлению капитанов, совсем не было. Первое сообщение о ледообразовании в Енисейском заливе было получено лишь 6 октября с парохода „Майкоп“. Капитан „Майкопа“ т. Зайцев сообщил, что от Носоновской до Яковлевой косы появилось сало. С 6 октября, вследствие низких температур воздуха, в Енисейском заливе начинается усиленное ледообразование.

8 октября лоцманская служба Енисейского залива доносит о шуге в районе Турушина, Носоновского, Яковлевой косы. 9 октября сплошной ледоход в Ошмарине, Сопочной Корге, Гольчихе. Лоцсудно — деревянный морской бот „Сталинец“ — все время безуспешно ищет безопасной стоянки в районе Ошмарина, Сопочной Корги и Гольчихи.

9 октября летняя бухта Диксона стала. Лед 4 сантиметра. В гавани сало. В бухте чистая вода.

10 октября сало идет в бухте Диксона вдоль материкового берега проливом Превен (где идет струя пресной воды).

10 октября у Бреховских островов сплошной лед в 1½ сантиметра. Температура воды в Усть-Порте 0,00°, забереги, шуга. Температура воды в Потапове +0,02°, в Дудинке 0,00°, шуга.

11 октября в 18 часов груженный п/х „Свяга“, идя из Игарки к Диксону, встретил в районе Песчаной сплошной лед; продвигаясь с большим трудом путем форсирования льда, он требовал помощи, которую оказать было нечем, ибо „Русанов“ ушел на Землю Франца-Иосифа, а п/х „Сталинград“ — единственно активное судно для работы во льдах — ушел в Игарку.

С Диксона могли только посоветовать капитану п/х „Свяга“ придерживаться правой стороны реки, отойти в сторону Корсаковских, мимо которых продвигаться далее в направлении на Диксон, что было капитаном выполнено; и пароход благополучно вышел из льдов.

11 октября направленный с Диксона в Игарку п/х „Байкал“ (в балласте), встретив у Омулевой сплошной лед и будучи не в состоянии его форсировать, вернулся на Диксон.

12 октября утром бухта Диксона была чистая, наблюдались лишь отдельные полосы шуги. 12 октября с 13 часов бухту стало быстро зашуговывать. 12 октября п/х „Свяга“ с трудом выбился в море к Диксону. Район Крестовский он прошел с трудом.

13 октября утром бухта Диксона вся была зашугована, местами до 8—10 сантиметров сплоченной шугой.

13 октября пароходы „Унжа“, „Кара“ и „Байкал“ в 10 часов ушли с Диксона на Архангельск, несмотря на распоряжение из Москвы идти на Игарку.

С 13 до 15 октября начиная от Вернса и далее до траверза Белого пароходы „Кара“, „Байкал“ шли блинчатым льдом толщиной в два сантиметра попеременно с салом. Небольшими пятнами была чистая вода.

Температура воздуха — 3°, —6°. На запад от траверза о. Белого шла чистая вода.

Ледовые условия на востоке Карского моря в конце июля и первых числах августа были хорошие.

На восток с Диксона было отправлено всего 23 судна, из которых 18 судов за период 27 июля — 6 августа.

Все эти 18 судов прошли пролив Вилькицкого и благополучно дошли до места назначения. Из них п/х „Моссовет“ прошел весь Северный морской путь с запада на восток и успел пройти половину пути в обратном направлении.

До 23 августа проводку через пролив Вилькицкого осуществлял один ледокол „Ермак“, а с 23 августа на ледокольную проводку через пролив Вилькицкого был поставлен и л/к „Ленин“.

Пароход „Сура“, получив ледовое повреждение 10 августа (срезано навывлет 6 заклепок во втором листе ширестрекового пояса по левому борту и 20 ослабевших заклепок), был вынужден вернуться на Диксон, а затем и в Мурманск. Также был возвращен 10 октября в Мурманск получивший повреждение п/х „Володарский“. Остальные ледокольные и грузовые пароходы прошли в море Лаптевых, откуда назад возвратился лишь один л/п „Русанов“.

С востока пришел лишь один п/х „Сталинград“.

Были обратно возвращены с Диксона на запад с грузом пароходы: „Сура“, „Володарский“, „Тобол“, „Косарев“, „Десна“, „Уралмаш“, „Мироныч“, „Унжа“.

Таким образом, в начале навигации, как и предсказывалось, были хорошие ледовые условия как на западе, так и на востоке Карского моря:

а) в западной части (от острова Диксона) Карское море было чисто ото льда 2 месяца; хорошие ледовые условия сохранились почти всю навигацию;

б) в восточной части (от острова Диксона к проливу Вилькицкого) ледовые условия в конце июля и первые дни августа были также хорошие.

Все пароходы, пришедшие на Диксон в июле и в первую пятидневку августа, были отправлены немедленно на восток, и все благополучно прошли в море Лаптевых.

Пробка образовалась на Диксоне лишь с 6 августа.

Почему?

Попробуем выяснить причины.

## Преступный подбор судов

Наркомвод имеет пароходы, построенные специально с учетом плавания во льдах, однако в Арктику больше направляли суда явно негодные. Подбор судов в навигацию 1937 года был сделан преступно плохо. Некоторые пароходы даже не имели права входа во льды.

Пароход „Десна“ 4 августа 1937 года в Архангельске был осмотрен Регистром, который на судовом свидетельстве написал: „Срок настоящего удостоверения продлен до 15/X-37 г. без права плавания во льду“. Однако пароход не только посылают в ледовое плавание, но и сажают на него 400 пассажиров на Нордкин. Пароход „Тобол“, имеющий в носовой части листы всего в 6 мм толщиной, посылается также в ответственное плавание в Тикси.

Пароходы „Унжа“, „Сура“ и „Свияга“ — с легкими корпусами, не имеющие права входа во льды, в навигацию 1937 года посылались: „Сура“ в Тикси, „Унжа“ на Челюскин и др. пункты восточной части Карского моря, а „Свияга“ в конце сентября на Диксон и на Игарку.

Пароход „Унжа“, имея неисправную машину, едва дошел до Диксона; немедленно по приходе стали разбирать и ремонтировать машину.

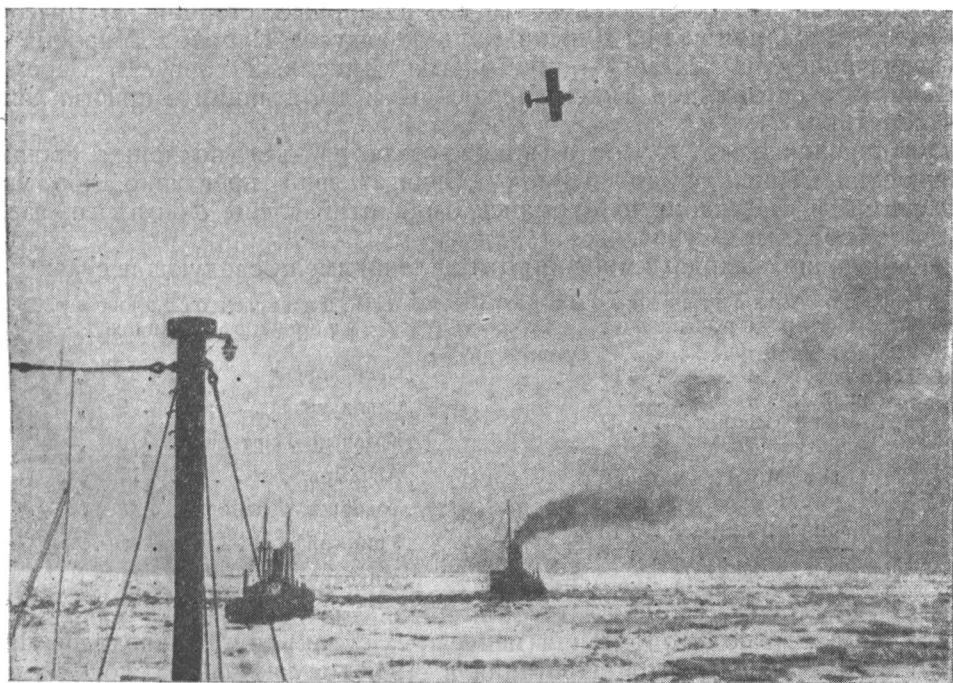
Результаты такого „подбора“ сказались на „Суре“, которая при следовании в крупнобитом льду уменьшенными переменными ходами потерпела аварию.

Подбор судов противоречил договору между Мурманским теруправлением и Балтийским госпароходством: по договору суда должны быть в состоянии, годном для плавания, и снабжены свидетельством Регистра СССР на право плавания во льдах.

Еще в мае Регистр предупредил, что намеченные суда не подготовлены для плавания во льдах.

Из этого следует, что руководители Эксплоатации морского транспорта Главсевморпути и Наркомвода заранее знали, что одни принимают, а другие сдают для работы в полярных морях заведомо негодные пароходы. Времени с мая до начала арктической навигации было достаточно, чтоб их заменить на пригодные для работы в Арктике пароходы, которые у пароходства Наркомвода имеются.

Суда сдавались и принимались в неисправном виде. Например, пароход „Товарищ Сталин“ закончил погрузку 29 июля в 3 часа, но выйти в море не мог вследствие неисправности машины.



„Моссовет“ и „Правда“ в караване ледокола „Ермак“



Из Мурманска в июле сообщили, что пароходы после погрузки простаивают из-за непорядка документов, недостатка команды и по другим причинам.

Пароходы „Десна“, „Унжа“ были отправлены в Архангельск под погрузку, однако оба парохода стояли весьма долго в ремонте в Архангельске. На „Десне“ пришлось ремонтировать котел, грузовые устройства; якорные канаты также были неисправны. Ремонт судов в Архангельске шел безобразно медленно, материалов для ремонта не доставало, Балтийское пароходство не проявило необходимой настойчивости по ускорению ремонта.

Пароход „Ветлуга“, который должен был быть сдан Главсевморпути 13 июля, совсем не был выпущен в плавание. Взамен „Ветлуги“ был назначен пароход „Мироньч“, но Архангельское теруправление 23 июля даже не знало, где находится „Мироньч“ и когда он придет в Архангельск.

Балтийской конторой госпароходства также не был выполнен ряд других пунктов договора; например, на „Байкале“ была неопытная команда, не умевшая работать на судовых лебедках.

## Запоздалый выход судов в море

Еще задолго до открытия арктической навигации был составлен график получения пароходов от Наркомвода, постановки их под погрузку и выхода в море.

Фактически никто за выполнением графика не следил, не отвечал за его реализацию. Невыполнение графика заранее обрекало на срыв выполнение рейса. Например, п/х „Унжа“, имевший задание обслужить почти все полярные станции от Диксона до Челюскина, пришел на Диксон лишь 30 августа. Пароход „Мироньч“ — с назначением на Хатангу — прибыл на Диксон 29 августа. Пароход „Свияга“ с грузом для Тикси, Челюскина и др. станций — прибыл лишь 24 сентября.

Отправление же грузов в конце сентября для полярных станций Челюскин, Тикси и др. на п/х „Свияга“ явно преступно, ибо уже 20 сентября с Диксона в Мурманск были отправлены обратно пароходы „Тобол“ и „Сура“.

Опоздание выхода в море (против плана) имели следующие суда:

По Архангельскому теруправлению	По Дальневосточному теруправлению
„Мироньч“ . . . . . 32 суток	„Свердловск“ . . . . . 23 „
„Десна“ . . . . . 18 „	„Сталинград“ . . . . . 9 „
„Унжа“ . . . . . 25 „	„Красный Партизан“ . . 10 „
„Товарищ Сталин“ . . . . 9 „	„Анадырь“ . . . . . 16 „
По Мурманскому теруправлению	„Товарищ Красин“ . . . 22 „
„Рабочий“ . . . . . 13 суток	„Урицкий“ . . . . . 4 „
„Уралмаш“ . . . . . 6 „	„Микоян“ . . . . . 23 „
„Сура“ . . . . . 4 „	
„Косарев“ . . . . . 3 „	

Я не указываю на опоздания (менее трех суток) других пароходов. При этом следует учесть, что навигация в 1937 году началась рано, а следовательно и план выхода судов, утвержденный еще задолго до открытия навигации, должен был бы быть передвинут несколько вперед.

Опыт 1937 года показал, что суда, идущие через пролив Вилькицкого, должны быть на Диксоне с первых дней навигации. Этого, к сожалению, не было.

## Недостаточная ледовая разведка

Главсевморпуть обладает мощной полярной авиацией и достаточным количеством опытных полярных летчиков.

Однако, несмотря на это, в навигацию 1937 года на ледовую разведку в Западном секторе был поставлен только один самолет летчика Махоткина. Несмотря на всю опытность и энергичную работу т. Махоткина, конечно, одного самолета для огромного района восточной части Карского моря было явно недостаточно. При наличии большого количества самолетов „Ермак“ смог бы при следовании из пролива Вилькицкого до Диксона в августе выбрать более легкий путь и не терять времени на стоянку во льдах, что затем пагубно отразилось на всем ходе морских операций.

Но авиаразведка страдает одним существенным недостатком — она невозможна или бесполезна во время тумана. А туман в Арктике бывает часто, причем особенность арктического тумана заключается в том, что он бывает при довольно сильных ветрах. Поэтому одновременно с авиаразведкой необходимо иметь для ледовых разведок специальные суда ледокольного типа, могущие входить во льды, — ибо разведка бывает наиболее эффективна лишь в том случае, когда ледовой разведчик идет не только по кромке льда, но и входит в разреженные и легкие льды; иначе говоря, пробует льды не только на глаз, но и на ощупь. Хотя таких судов у нас и достаточно (ледокольные пароходы „Садко“, „Малыгин“, „Русанов“, „Седов“), но все они в 1937 году использовались почему-то на различных экспедиционных работах, часть которых безусловно можно производить без ущерба на гидрографических судах типа „Смольный“ (правда, с некоторым отсутствием комфорта для руководителей экспедиции).

В навигацию 1937 года на ледовую разведку были посланы гидрографические суда типа „Смольный“ — деревянные шхуны „Евгенов“ и „Папанин“. Из них „Евгенов“ шел трое суток (9—10—11 сентября) в сильном сплошном тумане, а затем (11—13 сентября) шел во льдах, иногда в тумане, и дошел до 78°50′ широты.

Таким образом, несмотря на непригодность деревянного судна к плаванию во льдах и тихоходность г/с „Папанин“ (5 миль по чистой воде), эти суда все же сделали полезное дело и дали известную ледовую ориентацию „Ермаку“. Конечно, если бы на их месте был ледокольный пароход, если бы ледовая разведка судами была проделана в августе, то это привело бы к более успешному ходу навигации.

## Плохое радиообслуживание

Радиосвязь с Игаркой была плохая. Диспетчерские судовые телеграммы доходили с опозданием. С Игарки было много жалоб на неполучение и задержку диспетчерских телеграмм.

Радиосвязь с лодсудами также была неудовлетворительна. Например: телеграмма-молния о подготовке лодмана, поданная с Диксона 26 августа в 16 часов в момент прохождения парохода на траверзе Диксона, была

получена лоцсудном лишь в 6 часов 27 августа, уже после прохождения пароходом места стоянки лоцсудна.

Особо вредным для оперативной работы является прекращение радиосвязи с судами, находящимися в бухте. Из-за этого можно совсем потерять суда. Приведу случай, когда капитанам пароходов „Кара“ и „Байкал“ было 12 октября в 17 часов дано распоряжение по радио о выходе в море, вследствие зашуговывания бухты. Это распоряжение капитаны „Кары“ и „Байкала“ получили лишь в 7 часов утра 13 октября, когда суда уже оказались в сплоченной шуге, из которой „Байкал“ вышел с некоторым затруднением, хотя в момент подачи телеграммы „Байкал“ и „Кара“ стояли в чистой воде (их начало зашуговывать после полуночи). При своевременной передаче телеграммы пароходы вышли бы из бухты по чистой воде.

## **Замедленные погрузо-разгрузочные операции на Диксоне**

Погрузо-разгрузочные операции на Диксоне начались с момента ошвартовки п/х „Кузнецкстрой“ у причала Конуса 17 июля в 14 часов. Однако рабочие Красноярского теруправления прибыли только 29 июля в 18 часов, причем рабочих прибыло недостаточное количество — всего 80 человек (а к концу сентября работоспособных оказалось только 53 человека).

Это отрицательно сказалось на погрузке „Кузнецкстроя“, который грузился с 17 июля по 1 августа, а также — на удлинении сроков погрузки и разгрузки других морских судов.

Грузы на острове Конус к тому же хранились небрежно, их приходилось отгребать из-под снега, хотя Нордвикстроем на Диксоне были специально оставлены работники по хранению грузов.



Ледокольный пароход „Русаков“

Причал Конуса был хаотически завален грузами, перед погрузкой на п/х „Кузнецкстрой“ пришлось проделывать перевалку грузов на самом причале, что еще более удлинило время погрузки „Кузнецкстроя“.

После погрузки „Кузнецкстроя“ (груз брали для него в выборочном порядке) оставшийся груз пришлось собирать в одно место. Пришлось делать заново эстакаду. Все это при недостатке грузчиков удлинило темпы погрузки т/х „Андреев“ и других судов и выгрузки иностранного п/х „Марет“, потерявшего более суток в ожидании выгрузки, вследствие занятости Конуса п/х „Кузнецкстрой“.

В портах отправления была путаница с каргопланами (а капитан п/х „Десна“ совсем не имел каргоплана).

На п/х „Товарищ Сталин“ грузы Диксона были завалены товарами, которые должны были быть перегру-

жены на т/х „Андреев“ (в Нордвике), — пришлось делать перевалку 150 тонн, чтобы выгрузить 80 тонн.

На п/х „Унжа“ груз, подлежащий выгрузке на Диксоне (для Лескина), был завален. Пришлось делать перевалку 200 тонн, чтобы выгрузить 10 тонн. Так же неправильно был погружен груз для Стерлегова.

Погрузо-разгрузочные работы на Диксоне находились в ведении Красноярского теруправления. Грузчиков не хватало даже на интенсивную круглосуточную выгрузку одного иностранца-угольщика, поэтому, когда предстояла погрузка или выгрузка советского парохода, хотя бы это было нужно сделать сверхсрочно, руководители погрузбюро отказывались от производства работ, и лишь после нескольких категорических распоряжений из Москвы они стали производить работу по советским судам.

Так, например, мариновали погрузку п/х „Диксон“. Для срочной погрузки т/х „Андреев“, идущего сквозным рейсом, рабочих не дали, а послали их на выгрузку бота, пришедшего из Игарки. Между тем груз бота мог быть выгружен силами команды бота и командами стоящих речных судов без всякого ущерба для дела. На погрузку т/х „Андреев“ пришлось мобилизовать экипаж п/х „Крестьянин“.

Мобилизацию команд стоящих на Диксоне морских судов приходилось практиковать и дальше до прихода п/х „Десна“, откуда в дальнейшем стали брать нужную рабочую силу. После ухода „Десны“ в октябре, когда на рейде находились „Байкал“, „Русанов“, „Сталинград“ и грузчиков осталось всего 53 человека, мобилизовали пассажиров п/х „Русанов“, и надо сказать, что пассажиры (коллективы зимовочных смен), соревнуясь между собой, работали прекрасно. В результате за время с 6 часов утра 6 октября до 12 часов 8 октября, т. е. за 2¼ суток, „Сталинград“ и „Русанов“ взяли 1000 тонн угля, что при трудной бункеровке „Сталинграда“ и „Русанова“ следует признать хорошей работой.

Позднее прибытие грузчиков, а затем „местническая политика“ красноярцев задержали освобождение причала острова Конус, а отсюда — простой парохода „Марет“ в 29 часов, которого при лучшей организации работ можно было избежать.

К тому же все годные пловучие средства порта Диксон к началу навигации 1937 года составляли всего: один катер 15 НР („петушок“) и три кунгаса, которые буксировать было нечем.

8 августа плавсредства увеличились еще за счет одного „петушка“ 12 НР.

Хотя на берегах Диксона имеется много деревянных катеров и кунгасов, но все они разбиты, требуют капитального ремонта.

В конце навигации в эксплуатации остался лишь один „петушок“ (и тот часто приходилось ремонтировать), и не было ни одного кунгаса, пригодного для перевозки генеральных грузов.



„Ермак“ во льдах в проливе Вилькицкого

Вся работа в порту тормозилась, а иногда и совсем застопоривалась из-за отсутствия пловучих средств. „Петушок“ — малосильный деревянный катер, на котором можно работать только в хорошую погоду, но при 7-балльном ветре в бухте на „петушке“ ходить уже рискованно, хотя в срочных случаях (а они бывали часто) приходилось рисковать итти и в море при ветрах даже более 8 баллов.

Из-за отсутствия катера и отсутствия радиосвязи задерживалось выполнение оперативных заданий. Например, имея распоряжение 24 сентября отправить п/х „Унжа“ в море, в течение 8 часов не могли сообщить об этом капитану; пришлось на „петушке“ итти с риском к „Унже“ (был ветер 8—9 баллов). Из-за отсутствия мореходного катера для перевозки пассажиров выход п/х „Десна“ на запад задержался на  $1\frac{1}{2}$  суток.

Из-за отсутствия катера приходилось по пустякам заставлять один пароход подходить к другому. По этой же причине рабочим по суткам не привозили обеда. Кроме того, это могло погубить и людей и пароходы. Так, например, 4 октября нужно было отправить стоящий на рейде Диксона п/х „Уралмаш“ на помощь речному каравану, терпевшему бедствие у Ефремова Камня. Из-за отсутствия мореходного катера на п/х „Уралмаш“ попасть не удалось, а аварийная телеграмма так и не была передана на пароход, хотя была сдана на телеграф Диксона в 5 час. утра. Распоряжение об оказании помощи речному каравану пришлось уже дать вечером п/х „Колхозник“, подошедшему в это время к Диксону.

За время с 5 часов утра до 20 часов можно было бы потерять весь караван. Требуется меньше времени для следования от Диксона до Ефремова Камня, чем для того, чтобы передать распоряжение с Диксона на пароход, стоящий в порту...

Одним из основных недостатков связи с судами следует считать отсутствие сигнальной мачты на острове Диксона, хотя для нее можно было приспособить огромную мачту, ранее служившую для радио.

У командного состава судов, вследствие отсутствия плавсредств, создавалось впечатление заброшенности, беспризорности, ибо на некоторые пароходы по несколько дней не удавалось попасть; пароход стоял в бухте, не получая ни телеграмм, ни газет, и команда не имела возможности съездить на берег.

Из-за отсутствия катеров обслуживание судов было безобразно плохо поставлено. Даже к врачу на берег не всегда могли попасть больные с парохода.

Это приводило к тому, что команда, а в особенности пассажиры долго стоящих судов на Диксоне пытались ездить на всяких, даже в условиях реки не всегда пригодных судах. Мы видели людей, переправляющихся на берег на веточке (и это в море!). Удивительно еще, как в таких условиях за навигацию никто не утонул, хотя случай переворачивания шлюпки из-за перегруженности был (с п/х „Десна“), но все были счастливым случаем спасены.

Если плохо обстояло с пассажироперевозочными средствами в порту, то еще трудней было с подвозкой материалов к пароходам. Например, т/х „Майкоп“ принужден был подходить к п/х „Сура“, чтобы получить бочку керосина (из груза): хотя керосин был на берегу, но его не на чем было подвезти к п/х „Майкоп“. Пароход „Кара“ ушел в море без пополнения смазки, так как не было на чем подвезти эту смазку.

Еще сложнее обстоит вопрос с погрузкой и выгрузкой судов.

На Диксоне, например, лежат уже три года 80 000 банок консервов, тонны сливочного масла и других продуктов, которые давно следовало бы вывезти, как излишние и ненужные. Но в 1937 году их не удалось отправить на п/х „Унжа“ в Архангельск (хотя они и были подготовлены к отправке).

Часто выгрузка производилась на случайно находящиеся на Диксоне баржи Красноярского теруправления. Например, п/х „Свияга“—на баржу № 203 и лихтер 9, п/х „Сталин“—на лихтер № 1 и т. д. Иногда даже грузы, предназначенные для Диксоновской полярной станции, приходилось отправлять в Игарку, ибо нечем было выгружать. Грузы до пароходов приходилось доставлять сплавом. Сплавом доставляли лесоматериал на п/х „Десну“.

На „Кузнецкстрой“ грузили лесоматериалы и разборные строения сплавом. Терялось много комплектного материала. Как-то ветром у борта „Кузнецкстройа“ был разбит плот, состоящий из разборного дома, и потом долгое время можно было видеть в бухте и в открытом море косяки и брусья от стандартных домов, из-за отсутствия которых, несомненно, на Нордвике люди сильно страдали. Вся работа на Диксоне таким образом была построена на „счастливых случаях“.

Преступным является использование грузовых морских пароходов для портовых буксировочных работ, а в 1937 году это практиковалось часто. Например, капитан т/х „Майкоп“ Зайцев буксировал баржи с внешнего рейда на внутренний; капитан т/х „Косарев“ Левенштейн занимался спасением баржи во время шторма. Огромный грузовой т/х „Косарев“, выполняя работу буксира, ходил к острову Большому Оленьему спасать погибшего „петушка“, ходил помогать спасать катер Нордвикстройа и т. д.

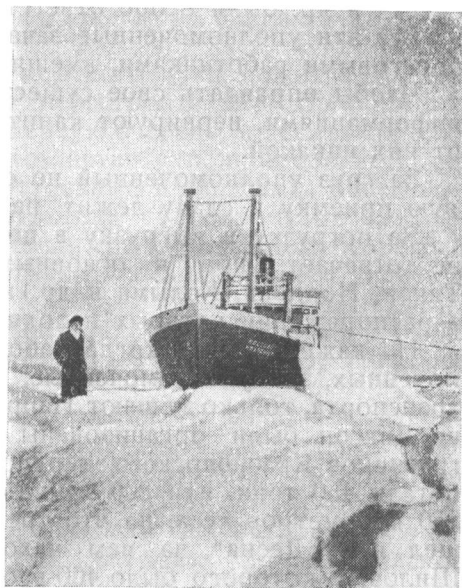
Зачастую суда от причала острова Конус отходили с большим риском (при ветре зюйдовых румбов от Конуса трудно отходить), и если еще до сих пор не было аварий на Диксоне с морскими судами, то это — дело также счастливой случайности. В 1937 году были сигналы о возможности этих аварий, например п/х „Уралмаш“ у Конуса навалило на камни — капитан требовал буксира.

В 1937 году для буксировки использовали буксир „Бурун“ Дальстройа (опять-таки случайно застрявший на Диксоне).

Из-за отсутствия катеров и буксира мы теряем очень много на простоях судов, рискуем дорогостоящими кораблями, жизнью людей.

### Кто срывал работу?

Основная вина за плохие результаты навигации и зимовку судов ладает, конечно, на руководителей и организаторов навигации. Соответ-



„Моссовет“ в проливе Вилькицкого



ствующие органы займутся подробным разбором степени виновности каждого из них. Срывали работу и капитаны. В Арктике работают замечательные капитаны — Мелехов, Зайцев, Овчинников, Левенштейн и др. Но в нашем обзоре важнее отметить тех капитанов, которые мешали, срывали работу. Вот, например: капитан п/х „Кара“ В. П. Котцов пошел 21 сентября за водой в Енисейский залив, а сам пытался уйти в Игарку, хотя знал, что Главсевморпуть имеет договоренность с Наркомводом об использовании п/х „Кара“ как пловучей угольной базы. Будучи направлен для снабжения углем п/х „Сталинград“, Котцов не нашел его, хотя капитан „Сталинграда“ давал свои координаты и давал радиопеленг, который был принят „Карой“. Вывез „Сталинград“ капитан п/х „Унжа“ Овчинников.

Или капитан п/х „Уралмаш“ Бютнер, будучи направлен к л/к „Ермак“ для снабжения его углем — л/к „Ермак“ не нашел. В полный штиль 2 сентября в светлый прекрасный день не сумел ошвартоваться к другому пароходу. Требовал буксира; в то время как у капитана Федотова такой пароход, как „Уралмаш“, делал всякие маневры на Диксоне в любую погоду, Бютнер не мог справиться с пароходом даже в штиль.

Или капитан шхуны „Евгенов“ Шадрин отказался из-за отсутствия смазки итти на Северную Землю снять зимовщиков, по приходе же на Диксон оказалось, что смазки „Евгенов“ имеет еще на 11 ходовых суток.

Подобных капитанов, конечно, в Арктику посылать нельзя.

Теперь об уполномоченных на судах.

У нас существует порядок посылок на морские суда разного рода уполномоченных. На п/х „Кузнецкстрой“ оказались три уполномоченных: два от Норильстроя и один от Архангельского моротдела (начальник рейса). На п/х „Товарищ Сталин“ был начальник рейса от Архангельского теруправления и несколько — от других управлений. На пароходах „Десна“, „Рабочий“, „Уралмаш“, „Унжа“, „Сталинград“, „Моссовет“ и др. были особо ответственные уполномоченные.

Все эти уполномоченные зачастую грызутся с комсоставом судов и береговыми работниками, вмешиваются в действия капитанов.

Чтобы оправдать свое существование, они забивают эфир разными информациями, нервнируют капитанов и береговых работников, а пользы от них никакой.

За груз уполномоченный не отвечает — ответственность за правильную приемку и сдачу лежит на капитане.

За погрузку и выгрузку в портах назначения уполномоченный также не отвечает, ибо в основных портах погрузки-выгрузки (Диксон, Тикси, Нордвик, Колыма и др.) имеются специальные на это работники, в распоряжении которых находятся грузчики.

Но даже и тогда, когда рабочие имеются в распоряжении уполномоченных, эти уполномоченные, часто будучи не-специалистами водного транспорта, только мешают. Например, по приходе п/х „Товарищ Сталин“ на Диксон были организованы погрузо-разгрузочные работы силами грузчиков Красноярского теруправления. В течение 1½ суток переработали 450 тонн, или 800 тонно-операций. Оставалось погрузить 200 — 250 кубометров леса, на что требовалось полдня. Но в это время пришел п/х „Десна“, на нем находился уполномоченный Нордвикстроя Шилов, у которого было 400 рабочих и который взял погрузку „своего“ груза в „свои“ руки, и погрузка 250 кубометров леса затянулась на 7 дней. 50 кубометров леса на „Десну“ Шилов грузил 6 дней, что можно

было сделать в течение нескольких часов, если бы не было уполномоченного.

Эту армию уполномоченных необходимо ликвидировать.

## Что делать?

Навигация 1938 года не за горами. К ней надо подготовиться. План 1938 года должен предусмотреть не только навигацию как таковую, но и план высвобождения из ледового плена судов, оставшихся зимовать.

Все увеличивающийся товарооборот на Севере, промышленное строительство в Арктике, освоение северных рек — Колымы, Индигирки, Яны, Анабара, Оленека, Хатанги и др. — предъявляют и будут предъявлять все большие требования к морскому транспорту как в отношении увеличения объема перевозок, так и в части качественного изменения транспортировки грузов.

„Транспортировка грузов по Северному морскому пути должна быть коммерчески выгодна, организована лучшим образом, без траты лишнего времени и, конечно, без аварий.

Надо доказать, что путь не только во столько-то раз короче в милях, но и по времени во столько-то раз меньше. Вот решающая задача, за которую нужно драться.

Надо, чтобы не было простоев, чтобы во времени все уложилось“. (Из речи О. Ю. Шмидта на совещании хозработников Главсевморпути 13 января 1936 года.)

Благодаря особому вниманию партии и правительства и лично товарища Сталина Главсевморпуть получает в 1938 году два новых ледокола и в 1939 году еще два мощных ледокола и несколько вспомогательных ледоколов.

Ледокольная вооруженность вырастает во много раз, с такими ледоколами мы должны работать только на „отлично“.

Пропускная способность Северного морского пути может и должна быть резко увеличена. Для этого надо перестроить всю организацию эксплуатации морского транспорта и в первую очередь изменить систему ледовой разведки, привести портовое хозяйство в полное соответствие с нуждами морского флота, создать постоянные и запасные береговые и пловучие угольные базы, создать в Арктике судоремонтные базы, — иначе говоря, вооружить всем необходимым трассу Северного морского пути и, наконец, заняться более оперативным планированием и руководством.

Ледовая разведка должна быть организована таким образом, чтобы она могла во все время движения каравана указывать лидеру наиболее легкий путь во льдах.

Чтобы ледовая разведка стала эффективной, в западном районе Арктики, а также и в восточном, необходимо иметь несколько самолетов, которые должны быть на все время навигации прикреплены к полярным станциям, лежащим на трассе Северного морского пути. В западном секторе надо бы иметь авиабазы на острове Уединения, мысе Челюскина, мысе Стерлегова, островах „Комсомольской Правды“.

Кроме того, на службу ледовой разведки необходимо поставить ледокольный пароход, который одновременно может выполнять неко-

торую полезную транспортную работу и в первую очередь обслуживать пассажироперевозки.

В навигацию 1938 года необходимо требовать от Наркомвоя предоставления судов: „Уралмаш“, „Кузнецкстрой“, „Косарев“, „Андреев“, „Искра“, „Сталинград“, „Диксон“ и других такого же типа, могущих активно работать во льдах. Особо пригодными для Арктики следует признать теплоходы „Косарев“ и „Андреев“, обладающие хорошими корпусами и запасом нефти на 60 ходовых суток и снабженные стрелами для тяжеловесов.

Все пароходы обязательно должны иметь заключение Регистра о праве работы во льдах.

Теперь — о Диксоне. Диксон является одним из главнейших портов Арктики, через который лежит путь всех кораблей, идущих с запада на восток и обратно.

Диксон — самое „бойкое место“ Арктики, столица Арктики.

Порт Диксон в настоящее время не имеет возможности обеспечить даже минимальные нужды морских судов.

Чтобы порт Диксон не тормозил и не заstopорил работу в навигацию 1938 года, необходимо немедленно же подумать о приведении порта в состояние, которое обеспечило бы полностью потребности флота.

Порту уже в 1938 году надо дать плавсредства, в первую очередь портовый буксир и два мореходных катера 60 НР, механизацию, приступить к строительству и оборудованию мастерских, строительству жилищного фонда и пр., необходимого для нормальной работы порта.

Требовали подводного осмотра пароходы „Русанов“, „Сталинград“, „Сура“. „Сталинграду“ требовалось произвести сварку носовых листов, на „Визе“ — ремонт брашпиля. Ремонт требовался и на других судах. Но порт Диксон сейчас не имеет ни водолаза, ни мастерских. Необходимо уже в 1938 году дать водолаза и приступить к организации ремонтных мастерских, обеспечивающих крайне неотложный судоремонт и в первую очередь производство электросварки корпуса.

Но дать только плавсредства — это еще не все. Надо их суметь сохранить.

Необходимо в 1938 году из затопленной баржи № 104, находящейся в бухточке Лемберевой (Диксон), устроить мол в летной бухте — сейчас на Диксоне нет места, где можно было бы катерам и кунгасам отстаиваться от ветра.

Необходимо немедленно заняться приведением в полное соответствие с портовыми нуждами хозяйства других важнейших портов Арктики, как то: Тикси, Нордвик (бухта Кожевникова), Провидения и др.

В 1937 году работа по выгрузке морских судов на Нордвике тормозилась, а затем заstopорилась из-за отсутствия пловучих средств. Для выгрузки на Нордвике имелось лишь несколько кунгасов (иногда работало только не более 2 кунгасов, причем и те грузились только на  $\frac{1}{3}$  осадки).

Кунгасы не доходили до берега за километр, поэтому в Нордвике морские пароходы задерживались под разгрузкой чуть ли не по месяцу.

На Диксоне необходимо иметь достаточный запас нужных технических материалов и судовой котельной арматуры, запас карт, а также смазку (автол, масло „Г“, масло „М“), керосин, обтирку, антиценон и др. расходные судовые материалы.

Многие пароходы — „Володарский“, „Тобол“, „Сура“ и др. — ходили с Диксона в Енисейский залив за пресной водой. Считая, что на каждый поход за водой пароход терял сутки, получим, что за 1937 год потеряно около 12 судосуток. При этом были случаи похода за водой в начале навигации (л/к „Садко“ и других), когда не только день, а иногда часы решают судьбу прохождения через пролив Вилькицкого.

В то же время на Диксоне имеется прекрасная вода в достаточном количестве для снабжения всех морских судов в навигацию (как для питания котлов, так и для питья). Для этого требуется лишь сделать собирательный водяной резервуар в портовом поселке и завести водоналивную баржу, которая может одновременно работать и как паузок. Водоналивная баржа крайне необходима для водоснабжения ледоколов. В 1937 году для снабжения водой „Ермака“ приходилось посылать в Енисейский залив грузовой т/х „Косарев“.

В целях лучшей организации перегрузочных операций 1938 года необходимо рабочих-грузчиков завозить с первыми морскими пароходами из Архангельска.

Если в порту Диксон удалось после ряда приказов из Москвы ввести некоторое единоначалие, то до меня доходили сведения, что в порту Тикси происходили большие безобразия из-за наличия большого количества „автономных“ начальников. Капитан п/х „Кингисепп“ т. Ермолаев заявил, что его пароход имел простой 36 часов в ожидании разрешения на бункеровку и 8 часов — на выполнение разных формальностей.

Капитану п/х „Искра“ т. Риехакайнену не разрешили грузить уголь в бункера своего парохода командой; поставили грузчиков, которые за двое суток погрузили всего 95 тонн.

В Тикси распоряжались, по заявлениям капитанов пароходов „Ванцетти“, „Беломорканал“, „Молотов“, все, единоначалия не было. Грузовые операции не оформлялись.

Надо покончить с такими безобразиями. В 1938 году в портах Тикси и Диксон должен быть один хозяин, которому были



**Выгрузка леса  
на Диксоне  
сплавом**

бы подчинены все находящиеся в порту и в первую очередь плавсредства и грузчики.

Необходимо немедленно мобилизоваться на лучшее проведение навигации 1938 года, для чего тщательно изучить и проанализировать печальные уроки навигации 1937 года и перестроиться в своей работе.

Мы должны исправить незамедлительно наши недостатки, ошибки и последствия вредительской работы.

Партийные и непартийные большевики твердо должны помнить, что партия и правительство возложили на них задачу чрезвычайной важности: „проложить окончательно Северный морской путь, держать его в исправном состоянии и сохранности и обеспечить безопасность плавания по этому пути“. Об этом указании должны постоянно помнить большевики Арктики. Безопасность плавания по Северному морскому пути в 1938 году должна быть обеспечена; пароходы в Арктике должны и будут плавать по расписанию и без аварий. План 1938 года должен быть и будет выполнен!

---

МАКС ЗИНГЕР

## УПУЩЕННЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

(Заметки участника двойного сквозного рейса „Моссовета“)

Пароход „Моссовет“ под командой капитана Бокека вышел из Ленинграда 10 июля 1937 года и прибыл Северным морским путем по назначению в Петропавловск на Камчатке 20 августа, т. е. через 40 дней. Сквозной полярный рейс „Моссовета“ (от Мурманска до Камчатки) был блестяще проделан всего лишь за тридцать дней. В рекордно короткий срок 3500 тонн генерального груза были доставлены в сохранности из одного конца нашей родины в другой.

Жители Камчатки с восторгом встретили пароход-первенец с далекого Запада. Весь город вышел навстречу „Моссовету“.

В короткий срок (4 дня) стахановцы-грузчики Камчатки разгрузили „Моссовет“ и погрузили на него около полутора тысяч тонн рыбной продукции. Теперь оставалось сделать тот же рейс, но в обратную сторону.

24 августа „Моссовет“ покинул Камчатский порт. Полным ходом были пройдены Берингово море, Берингов пролив, Чукотское и Восточно-сибирское моря. Вопреки предсказаниям ученых, Чукотское море было совершенно свободно от льдов как во время следования „Моссовета“ с запада на восток, так и на обратном пути.

Корабль подошел к проливу Вилькицкого 6 сентября, вместо 30 сентября по графику, имея таким образом в запасе 24 дня, сэкономленных в рейсе.

Но море Лаптевых не было облетано. Единственный самолет дальнего действия в море Лаптевых, пилотируемый Черевичным, временно вышел из строя из-за идиотской беспечности члена экипажа. Ледовой разведки к моменту подхода пароходов в море Лаптевых не было. Не были разведаны также пролив Шокальского и подходы к нему. Таким образом не были обследованы запасные ворота из моря Лаптевых в Карское. Корабли шли в море Лаптевых как в „ловушку“. Никто не

предупредил кораблей, шедших с востока на запад, что ожидает их в проливе Вилькицкого, никто не сообщил, что ледоколы „Ермак“ и „Ленин“ зажаты тяжелыми льдами в Карском море у самого берега и не могут оказать грузовым пароходам помощи. Никто своевременно, когда еще не было поздно, не набрался смелости направить корабли на свободный восток, где была чистая вода.

Во льдах, в море Лаптевых, при подходе к Вилькицкому, „Моссовет“ увидел одиноко стоящее судно и согласно морскому правилу подошел к нему и опросил. Оказалось, что это „Крестьянин“, доставивший на Колыму из Мурманска груз для Дальстроя и возвращающийся в Мурманск. „Крестьянин“ имел в бункере ничтожный запас угля (около ста тонн), едва достаточный лишь для зимовки корабля, но не для плавания в Арктике, сопряженного с различными неожиданностями.

Капитан Никифоров (с „Крестьянина“) сообщил, что в Тикси давали уголь, состоявший наполовину из пустой породы. Как впоследствии выяснилось, на корабле не было также зимовочного запаса продовольствия, валенок, полушубков, теплого белья, теплых шапок, даже сапог для команды. В Мурманском теруправлении, как говорил Никифоров, ему в ответ на протесты заявили: „Какие могут быть сейчас зимовки! Арктика уже освоена! Вы пойдете без зимзапаса!“

„Крестьянин“ пошел в кильватере „Моссовета“. Вскоре „Моссовет“ увидел на горизонте еще два стоящих судна — „Урицкий“ и речной буксир „Молюков“. Этот буксир шел из Владивостока в Енисей, в то время как одновременно п/х „Уралмаш“ вел с запада речной буксир „Бурун“ в Колыму. Получались таким образом встречные перегоны. В результате оба буксира, для которых план походов был предназначен вопреки фактическому ледовому состоянию полярных морей, не попали в порты назначения. И это в то время, когда путь из Баренцева моря в Обь и Енисей был свободен, также как путь от Дежнева до Колымы. Известно, что капитан Караянов блестяще провел экспедицию речных пароходов из Сороки в Обь и Енисей в ту же навигацию 1937 года, когда буксир „Молюков“, предназначенный для Игарки, замерз у мыса Евгенова близ острова Большевик (Северная Земля).

„Урицкий“ (капитан Орловский) также присоединился к „каравану“. На встречных судах был недостаток угля. Люди жаловались на плохое качество тиксинского угля, на пустую породу, зольность и пр.

Затем во льдах был замечен еще один стоящий п/х „Правда“. Он направлялся из Колымы на запад, в Ленинград. Этот пароход так же блестяще выполнил колымский рейс, разгрузившись в Колыме в наикратчайший срок.

Не имея ледокола<sup>1</sup> и авиаразведки, Бочек пытался идти на „Моссовете“ под берег Таймырского полуострова. Но в это время пароход „Правда“ выносило дрейфом назад (на восток) от мыса Челюскина в море Лаптевых. Пути южной частью пролива Вилькицкого в те дни не было.

Подступов к Таймырскому полуострову для „Моссовета“ не было из-за непроходимого без ледокола льда, и караван потянулся к острову Малый Таймыр, куда вела кромка.

Подойти к дрейфующей „Правде“ для „Моссовета“ было невозможно из-за непреодолимых льдов. И „Моссовет“ пошел вдоль кромки, не имея других путей, — по чистой воде к Карскому морю под южным

<sup>1</sup> Ледоколы „Ермак“ и „Ленин“ находились сами в ледовом плену.

берегом Большевика. Всего за несколько дней до подхода „Правды“ к Вилькицкому „Ермак“ ушел отсюда на Диксон со „Сталинградом“ и сам застрял во льдах уже в береговой полосе в Карском море, откуда, правда, „Ермак“ выбрался.

6 сентября колонна судов стала под защитой острова Малый Таймыр, куда подошла и „Правда“, вырвавшись при благоприятном ветре из льда. На утро „Моссовет“ снялся в ледовую разведку и под южным берегом Большевика (Северная Земля) прошел по чистой воде почти до самой юго-западной оконечности острова, т. е. к Карскому морю. Оставалось очень немного, и двойной сквозной рейс впервые в истории был бы блестяще закончен. Учитывая, что обезугленный караван балластных судов может сорвать рейс „Моссовет“, Бочек просил разрешения у начальника западного сектора Арктики продолжать поход самостоятельно, на что получил в резкой форме ответ: „Рейс „Моссовета“ теперь никакого особого значения не имеет“.

Благодаря блестящей работе летчика Махоткина, летавшего в любую погоду и оказавшего „Моссовету“ помощь еще раньше, к бедствующим судам был проведен по трещинам среди льдов и по узким разводьям ледокол „Литке“ (капитан Хлебников). „Литке“ также имел ограниченный запас угля и к тому также плохой, тиксинский, взятый еще задолго перед тем с парохода „Правда“. „Литке“ повел было караван к мысу Неупокоева (к Карскому морю), как вдруг неожиданно повернул на 180°, обратно на восток под Малый Таймыр или к острову „Комсомольская Правда“. Оказывается, с острова Диксона было получено от службы погоды предупреждение, что в ближайшие часы ожидаются ветры, грозящие выжать корабли каравана „Литке“ на берег Северной Земли. Это сообщение, а также другое (неверное, источник которого мне неизвестен) о том, что с востока ожидается пароход „Искра“ с углем, заставили Хлебникова срочно отступить к Малому Таймыру.

Караван „Литке“, отступая, остановился в тяжелых льдах из-за темного времени. Поднявшимся зюйд-вестовым штормом весь караван понесло со льдом в пурге через пролив между островом Большевик и островом Старокадомского на норд-ост. Около двух суток несло корабли при отсутствии видимости. Никто не знал точно местонахождения каравана.

В слепящей пурге началось сжатие льдов. Речной буксир „Молоков“ сообщил „Моссовету“, что льдом его накренило на 30°, опасность грозит кораблю и людям. „Молоков“ просил о помощи. „Моссовет“ сам испытывал сжатие и не мог повернуть ни винтом, ни рулем. Не смог оказать помощи буксиру и ледокол „Литке“. Он также был скован льдами, как и остальные суда.

Когда видимость улучшилось, впервые открылись огромные пространства чистой воды. Это было далеко за 78° 31' сев. широты — последним нашим счислимым местом. Здесь льды распустило, и корабли вышли из них. „Литке“ снова повел караван на юг к мысу Евгенова, намереваясь оттуда пройти к островам „Комсомольской Правды“. Но во время ночевки у мыса Евгенова, при безветрии, течением поднесло к каравану молодой тонкий лед, его набило, наторосило и быстро сковало корабли. Пароход „Крестьянин“ поднимал свой якорь уже с помощью парохода „Моссовет“, отталкивавшего от его носа большой сьем льда.

Несмотря на неоднократные попытки „Литке“ ночью при свете прожекторов освободить корабли, они все остались вместе с самим ледо-



колом во льду. Это случилось 25 сентября и было фактическим началом зимовки всего каравана „Литке“.

По произведенным подсчетам оказалось, что в караване продовольствия хватит не на год, а лишь на восемь с половиной месяцев, причем нехватит основных продуктов: муки, жиров, сахара. Людям грозила голодовка у Северной Земли. По приказу О. Ю. Шмидта „Ермак“, освободившийся из льдов, вышел на помощь „Литке“ с полным бункером и показался впервые перед караваном 3 октября. С кораблей отчетливо видели дым „Ермака“. Помощь, казалось, была уже совсем близка. 3 октября разводья были всего в полтора — двух милях от кораблей. В бинокль видно было, как по разводьям двигались торосистые льдины. Неожиданно „Ермак“ почему-то повернул к мысу Челюскина и занялся проводкой аварийного парохода „Володарский“. На эту операцию ушло 10 дней. Время было безнадежно упущено.

Вторично ледокол появился вблизи каравана только 13 октября.

После неоднократных попыток „Ермак“ 18 октября, наконец, сообщил, что подойти к каравану вплотную не сможет, выгружает на лед около 200 тонн угля, дает упряжку собак и примет на борт людей из каравана „Литке“. Всего было списано 140 моряков (в том числе 13 пассажиров — колымских зимовщиков, а также весь экспедиционный состав, в том числе и пишущий эти строки.)

Эвакуация дала возможность растянуть количество продовольствия на оставшихся судах на все время зимовки (у мыса Евгенова осталось зимовать 126 человек на всех судах). Однако в зимовочном запасе преобладают в основном консервы, а потому необходим завоз весной с самолетами свежих овощей, мяса.

Никогда не забыть прощания моряков 19 октября у мыса Евгенова в караване „Литке“. Моряки просили держать с ними связь в полярную ночь (она длится там сто пятнадцать суток), радировать почаще.

Капитан Бочек направил на имя Пахомова и Шмидта следующую телеграмму, объясняющую причину срыва обратного рейса „Моссовета“:

„Девятнадцатого октября „Моссовет“, совершавший двойной сквозной арктический рейс, оставлен на зимовку в составе каравана „Литке“ в проливе Вилькицкого, близ мыса Евгенова. Успешно начатый рейс на последнем этапе сорван. Основными причинами зимовки „Моссовета“ я считаю: первое: неблагоприятная ледовая обстановка в проливе Вилькицкого в момент подхода „Моссовета“ шестого сентября. Второе: поручение „Моссовету“ обезугленного каравана балластных судов — „Крестьянина“, „Правды“, „Урицкого“, речбуксира „Молоков“, что лишило „Моссовет“ возможности продвижения при наличии достаточного запаса угля. Третье: отказ руководства разрешить „Моссовету“ самостоятельное продвижение от мыса Неупокоева в Карское море в середине сентября, несмотря на подход „Литке“ к каравану, когда перемычка льда от Неупокоева до Гусиного Носа, имевшего движение, составляла около десяти миль, после которой, по авиаразведке Махоткина, начинался разрезанный лед на запад. Четвертое: не вдаваясь в анализ оперативных действий л/к „Ермак“, вышедшего с Диксона в конце сентября на помощь каравану „Литке“, считаю, что срок фактического подхода „Ермака“ к каравану (17 октября) вызван рядом попутных работ, взятых на себя „Ермаком“, вместо решительного продвижения непосредственно к каравану „Литке“ для освобождения этого каравана и выполнения попутных работ на обратном пути с дополнительной помощью ледокола „Литке“. Пятое: упущенная руководством возмож-

ность доставки угля хорошего качества из Петропавловска на Камчатке к проливу Вилькицкого на п/х „Моссовет“ в связи с определившимся угольным кризисом в Западном секторе Арктики, о чем я узнал только в море Лаптевых на обратном пути. Доставка на „Моссовете“ до 2500 тонн угля разрешила бы оперативные затруднения в Западном секторе. При отсутствии хотя бы одной из указанных выше ошибок рейс „Моссовета“ был бы выполнен при значительном перевыполнении плановых заданий. Не объективные причины навигационного характера сорвали выполнение рейса, который считаю безусловно выполнимым при любых условиях, при правильном руководстве. Для сохранения и вывода судна после зимовки мною оставлено 23 человека отборного состава, что при полной технической исправности „Моссовета“ позволит вывести его с прибытием угля. Капитан п/х „Моссовет“ Бочек“.

За исключением нескольких миль тяжелого льда „Ермак“ возвращался с людьми из каравана „Литке“ от Северной Земли до Диксона по молодому льду (толщиной 15—25 сантиметров). Таким образом несколько миль отделяли караван „Литке“ от свободы.

Беседуя со мной в последний раз у Северной Земли, капитан Бочек сказал: „Мы все убеждены твердо, что намеченное О. Ю. Шмидтом двойное прохождение Северным морским путем в одну навигацию вполне возможно при любых условиях, но при другом флагманском руководстве. Выпавшее на нашу долю тяжелое переживание мы перенесем как достойные сыны Советской родины“.

Как говорили в караване „Литке“: „Не льды, а люди“ остановили корабли“.

Обиднее всего то, что корабли, зазимовавшие у Северной Земли, были лучшими из кораблей арктической навигации 1937 года.

Достойна пристального внимания плохая работа радиослужбы. На „Ермаке“ мне говорили, что там аварийные радиogramмы получались на шесть суток. „Моссовет“ получил телеграмму (за подписью О. Ю. Шмидта) с опозданием... на месяц: вместо 25 августа — 25 сентября.

Причинами тяжелых неудач навигации 1937 года надо считать:

1. Неверный ледовый прогноз и отсюда неверная расстановка ледоколов.

2. Отсутствие работающих самолетов — разведчиков льдов (за исключением одного Махоткина).

3. Тиксинский уголь (его нехватка и к тому же плохое качество).

4. Неверные прогнозы (в основном) службы погоды острова Диксона. Служба погоды предвещала „Ермаку“ потепление во второй декаде октября, что дало ледоколу повод к отходу от каравана „Литке“ на помощь к „Володарскому“, а потепления не было.

5. В Арктике не было настоящего флагмана всего действующего флота.

---

## ДЕНЬ ПОЛЯРНЫХ СТАНЦИЙ

Редакция журнала „Советская Арктика“ решила на примере одного дня показать будни наших полярных станций. Для этой цели был выбран рядовой рабочий день — 20 октября.

Ниже мы публикуем ответы на запрос редакции — радиogramмы начальников полярных станций, в которых дается описание всех проведенных в этот день работ, общественной жизни станций, быта зимовщиков, их досуга, описание природных особенностей Арктики и т. д.

### День на Диксоне

Полярная станция Диксон — это большой производственно-хозяйственный комбинат, и день его наполнен кипучей жизнью.

Станция раскинулась двумя поселками, находящимися на расстоянии один от другого в четыре с половиной километра. Одному из поселков присвоено название Старого, другому — Нового Диксона.

Чтобы максимально использовать дневной свет полярного дня, становящегося все более коротким, стрелка часов здесь переведена на два часа вперед по сравнению с Москвой.

*20 октября 1937 года.* В семь часов по местному времени сирены и звонки дают сигнал подъема. В восемь часов заканчивается разнообразный сытный завтрак, и все быстро расходятся на свои рабочие места.

Проиде́мтесь по нашему обильно оснащенному техникой хозяйству. Вот большой светлый зал, уставленный вдоль стен шкафами передатчиков, посредине стоит необыкновенного вида, большой, густо усаженный рычажками и приборами стол — пульт управления. Сидя за ним, дежурный радиотехник управляет всеми шестью передатчиками и телефонной связью обоих поселков.

Производственным шумом наполнена расположенная рядом мастерская. Здесь комсомольско-молодежная группа из свободных от вахты радиотехников выполняет свое обязательство — подарить к двадцатой годовщине Великого Октября новый мощный коротковолновый передатчик, изготовленный за счет мобилизации внутренних ресурсов.

В другом, довольно обширном здании бьется сердце всего хозяйства — это силовая. Стучит, не умолкая ни на минуту, пара воронежских дизелей, вращая тридцатикилловаттные генераторы. Большой распределительный щит с двумя десятками приборов. На некоторых из них вибрируют стрелки в такт изменению нагрузки.

В комнате, где размещены баки охлаждения, большое оживление. Здесь закончен ремонт баков, их теперь окрашивают. К силовой подъ-

езжает трактор „Сталинец“. Он приволок за собой сани с двумя цистернами воды для заполнения отремонтированных баков. Водитель отцепил сани и повел трактор в гараж ставить его в капитальный ремонт. Но прежде нужно выпустить из ремонта вездеход. Сегодня водитель его закончит, осталось только покрасить, и дня через два эта „чудо-машина“ понесется по тундре со скоростью 20—30 километров в час, конкурируя с десятком собачьих упряжек в переброске грузов.

Вот у стальной фермы копошится несколько человек: электрик, мачтовик, радиотехник, гидролог, печник. Они монтируют второй десятикиловаттный ветродвигатель. У бетонного основания фермы лежат собранные крылья, и теперь осталось только, пользуясь тихой погодой, поднять их на место и закрепить.

На южном склоне бухты, прицепившись к каменной гряде, поблескивают на солнце множеством стекол парники и теплица. Тепличный мастер проверяет состояние рам стеклянной крыши и соломенных матов, подготавливая переключение своих питомцев — редиса, лука, укропа и другой зелени — на искусственный свет.

Двенадцать часов — один из восьми суточных международных сроков работы радиомаяков. Радиотехник спешит из дежурной в многоугольную, выстроенную на обрыве морского берега башню радиомаяка. Он включил передатчик и мотор, вращающий трехметровую рамку передатчика. Понеслись в эфир сигналы, ориентирующие плывущие в море суда.

А теперь заглянем на приемную станцию. Ее столесетиметровая мачта видна не только с Нового Диксона, она привлекает внимание мореплавателей, еще далеко не дошедших до острова Вернса. Здание приемной меньше здания передаточной. В зале установлены ключи, пять приемных столов и быстродействующая аппаратура. Сюда стекаются со всех сторон Арктики радиogramмы с тем, чтобы отсюда попасть в Москву, Архангельск, Свердловск и дальше к адресатам, 1 204 000 слов прошло через него в сентябре 1937 года. Вот судовой



Кают-компания на Диксоне

стол, с ним связанные все суда, плавающие в Карском море и частично в море Лаптевых. Сейчас с ним работают ледоколы „Ермак“, „Красин“, „Литке“, „Русанов“, пароходы „Сталинград“, „Аркос“ и другие. Рядом расположены два другие стола, один из них держит связь с полярными станциями района Карского моря, второй — закончив передачу метео, берет передаваемую ТАСС передовую „Правды“, посвященную

выборам, для нашей радиогазеты.

За столом „Экватор“ сегодня, сравнительное затишье. Самолеты звена Чухновского сегодня не летят, но передача ежечасных метеосводок продолжается. Каждый час синоптики „приносят погоду“ для передачи Чухновскому. Магистральный стол дуплексно работает с Москвой на быстродействующих аппаратах. Угловая комната занята под студию. Здесь микрофон радиотелефона, посредством которого ведутся перегово-



Столовая на Дивсоне

ры с Москвой, а по вечерам передается радиогазета „Арктические известия“. В комнате, кроме стола, пианино и кушетки, ничего нет. Из писка приемников, напоминающего писк мухи, запутавшейся в паутине, и рассыпающейся дробы ключей четко выделяется монотонное щелканье аппарата Крива, пунширующего ленту для скоропишущей передачи, заменяя при одном человеке трех пунширистов. Здесь сегодня много работы: тысячесловные корреспонденции, телеграммы родным с Рудольфа и Желания спешат разнести вести по всему Советскому Союзу и за его пределы о благополучной посадке эскадрильи Чухновского на Желании.

Тринадцать часов — время обеда. Шеф наш, как всегда, изобретателен. По случаю забоя скота сегодня он угостил нас на второе почками соте. На третье у нас свежие фрукты — прекрасные плоды питомника Мичуринского института. После обеда продолжают начатые с утра наружные научные и хозяйственные работы. Дежурный метеоролог продолжает давать ежечасно сводки о погоде, свободный от вахты — закончил съемку снегомерной площади и теперь переоборудует анеморумбограф.

На бухте у футштока согнулся над прорубью гидролог, постигая тайны ледообразования; в то же время его другой коллега — гидрохимик — составляет ледовые прогнозы „Красину“, „Ермаку“ и двум караванам в одиннадцать судов, идущим во главе с „Майкопом“ и „Сталинградом“ из Игарки с лесом.

Аэрологи, справившись с базисным шаро-пилотом, докрашивают стенную панель в своей лаборатории. Один из них подготавливает теодолит для завтрашнего замера базы. Синоптики сегодня составили четыре карты вместо обычных двух, они стремятся возможно лучше обслужить полет Чухновского.

Актинометрист хлопочет весь день над установкой самописцев, соединяя кабелем наблюдательные пункты со своим кабинетом.

А вот „святая святых“ нашей обсерватории — магнитный павильон. Сюда, кроме старшего магнитолога-геофизика, вход всем воспрещен.

Чувствительнейшие аппараты самописцев, улавливая магнитные колебания, наносят их на фотопленки замысловатыми кривыми. Старший геофизик высчитал три полных абсолютных наблюдения за октябрь, а магнитолог обработал сегодня две ленты записей.

Семнадцать часов, приближается время вечернего чая. Посланная с утра бригада разведчиков для выбора места подледного лова рыбы вернулась с положительными результатами. Мы намерены организовать лов прекрасной рыбы — омуля, изобилующего здесь.

Трещит моторчик прачечной, гоняя стиральную машину, в которой обретают белоснежность готовящиеся к Октябрьским торжествам семидесятиперсонные скатерти.

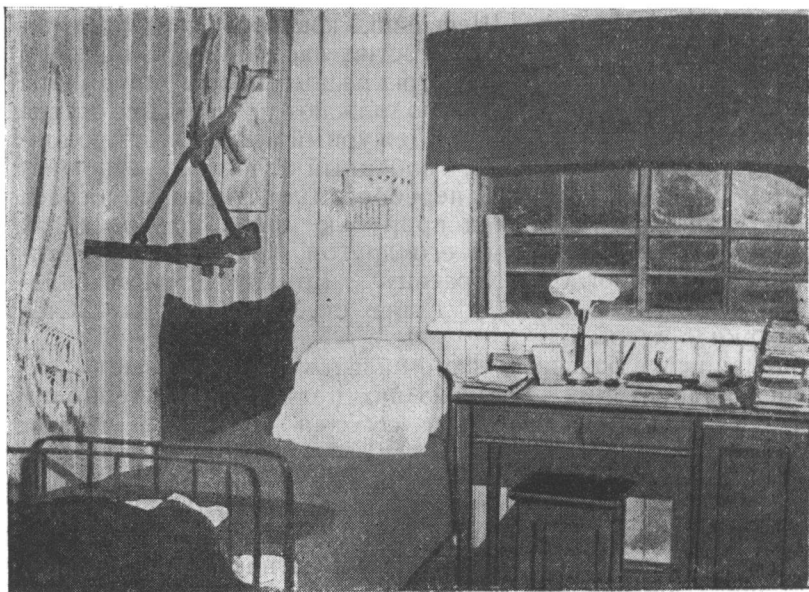
В хозяйстве много дел. Тут скотница доит коров, там каюр налаживает нарты и упряжь для собак, здесь кормят свиней, собак и лошадей, чистят и убирают их помещения. Склад вот уже три дня занят выдачей обмундирования. Хозяйка точно в установленный ей срок радировала свою заявку в Москву на потребные средства для ремонта в 1938 году.

Время между семнадцатью и двадцатью часами у нас отведено для культурного отдыха. Сегодня, кроме того, у нас еще баня.

В одном из красных уголков работает кружок по изучению Конституции и „Положения о выборах в Верховный Совет“, а во втором — драмкружок репетирует пьесу „Родина“, которая будет поставлена в Октябрьские торжества.

Вышли в свет очередной номер печатной газеты „Полярная звезда“, выпускаемой раз в шестидневку, и радиогазеты „Арктические известия“, выходящей по четным числам. Сегодня она передала своим слушателям передовую „Правды“ от 20 октября „Чудесные цифры социалистических побед“.

Персонал больницы занят уходом за роженицей, женой промышленника, и ее дочерью, родившейся в нашей больнице.



**Жилая  
комната  
на Диксоне**

К ужину, в двадцать часов, экипаж зимующего буксирного парохода „Бурун“ закончил постановку судна на зиму. За ужином оглашено приветствие начальника и коллектива полярной станции „Северный полюс“ Героя Советского Союза Папанина, и под дружные аплодисменты был принят текст ответной радиogramмы, в которой коллектив сообщил, что обязательство еще лучше обслуживать станцию „Северный полюс“ включено одним из пунктов соцдоговора Диксона с Амдермой. Ответили и на запрос сочинской „Курортной газеты“.

Кинемеханик-доброволец заготовил киноаппарат. Погас свет, и на экране встает дальневосточная тайга, партизаны — демонстрируется „Аэроград“.

Двадцать три часа. Сеанс закончен. Лучи серебристо-голубоватого света луны переливаются бриллиантовым блеском в снежинках неподвижно застывших сугробов. Бодрствуют вахтенные на приеме, передаче и в силовой да дежурный по поселку.

Тишину полярной ночи нарушают лишь неустанно хлопающие остатками отработанных газов дизеля да изредка ленивый лай собак. Спят крепким сном полярники, чтобы завтра начать новый трудовой день.

Начальник полярной станции и порта *И. Г. Безродных*

## На острове Генриетты

Полярная станция на острове Генриетты, входящем в архипелаг Де Лонга, построена в навигацию 1937 года.

Ледовая обстановка во второй половине августа в море Лаптевых сравнительно благоприятствовала продвижению „Садко“, на котором находилась третья высокоширотная экспедиция Главсевморпути, а также коллектив полярников нашей станции.

Поиски суши в районе предполагаемой Земли Санникова, на которой в случае ее открытия мы должны были высадиться, не увенчались успехом. Густые туманы и тяжелые льды заставили „Садко“ изменить курс на восток к островам Де Лонга. Имея твердое задание высадиться и организовать станцию как можно севернее в восточной части Арктики, мы избрали местом для строительства остров Генриетты.

Наш остров представляет собою высокую базальтовую скалу, обрывисто спускающуюся к морю. Куполообразный ледник пересекает остров с запада на восток. В южной части острова среди выветренных каменных глыб имеются птичьи базары с густым населением пернатых. Вокруг острова изредка появляются моржи, тюлени, медведи.

Наши постройки состоят из жилого дома, радиорубки, бани, скотного сарая, метеоплощадки и четырнадцати собачьих домиков. Все постройки расположены в северной части, на высоте пятидесяти метров над уровнем моря. Это место самое низкое на всем острове. Попасть к нам можно только со стороны ледника, который начинается в пятнадцати метрах от нашего дома и полого спускается на протяжении ста пятидесяти метров к морю, а там круто обрывается. Других подходов нет.

Корабли, благодаря большим глубинам, могут вплотную подходить к концу ледника, как это проделал „Садко“ во время выгрузки.

Наша радиостанция вступила в строй в первый же день нашего пребывания на острове. Научные наблюдения над погодой и морем стали регулярно проводиться на шестые сутки.

Наладив это, коллектив делонговцев стал деятельно заниматься хозяйственными работами, которых оказалось изрядно.



20 октября мы продолжали налаживать свою жизнь на пустынном острове, где теперь гордо развевается государственный флаг нашей прекрасной, непобедимой родины.

Вечером изучали произведения Ленина и Сталина — раздел „От февраля к Октябрю“, слушали политинформацию из Хабаровска, а на досуге коллективно читали „Золотого тельца“ Ильфа и Петрова.

Двадцатого у нас была баня „с сюрпризами“ — коллектив постановил, чтобы дежурные в этот день вносили что-нибудь новое. И дежурные „не подкачали“. Механик-комсомолец Кубеков и радист Яковлев, не предупреждая никого, провели в баню свет. Теперь у нас электричество повсюду: в доме, в радиорубке, на метеоплощадке и даже в бане.

Повар Волков после „легкого пара“ встретил полярников вкусным ужином, сладким пирогом и холодным квасом.

Инженер-гидролог комсомолец Юшак был занят сегодня изготовлением снегомерных реек, а также подготовкой научного снаряжения для наблюдения за жизнью ледника.

Биолог Леонов обезжирил шкуру белого медведя, которого мы добыли на острове.

Геофизик Шашковский, помимо своих сроков наблюдения, закончил обработку месячных и декадных таблиц.

В этот день наши полярники читали следующие книги из нашей библиотеки: „Петр Первый“ Толстого, „Южный полюс“ Амундсена, „Разин Степан“ Чапыгина, „Что партия требует от коммуниста“ Ярославского, „Свет погас“ Киплинга, „Три цвета времени“ Виноградова, „Одноэтажная Америка“ Ильфа и Петрова, „Технические рецепты по всем отраслям производства“.

Почти все наши товарищи ведут дневники.

Начальник станции *Л. Ф. Муханов*

## Остров Котельный

Утренним метеонаблюдением начинается наш рабочий день — 20 октября. После приема метеосводки с острова Генриетты и передачи сводок Тикси завтракаем, а с восьми часов все уже приступают к своим дневным работам.

Зимуем вчетвером. Тяжелые льды Карского моря и моря Лаптевых оставили нас без смены. Зимовка сократилась на половину, поэтому каждый стал мастером на все руки. Но нам помогает наш полярный опыт — все мы зимуем уже третий год. Кулинария нами освоена, и, несмотря на отсутствие повара, обеды и хлеб получаются не хуже, чем были при нем.

Сегодня наш механик Бем умудрился сочетать приготовление обеда из трех блюд с монтажом Зуммера. С обеими задачами он справился успешно. Зуммер готов, теперь можно приступить к изучению морзе. Отлично вышли медвежьи котлеты, сырье для которых добыто во время последней охоты.

Старший по зимовке, он же метеоролог, отправляется вместе с каюром на заготовку плавника. Угля у нас нет совершенно. Чтобы обеспечить зимовку топливом, надо подвезти и обработать не менее 100 кубометров плавника. Это требует много времени. До обеда нами подвезено шесть нарт, примерно двухнедельный запас. Хозяйственных работ много, но зато встречаем зиму во всеоружии.

Радист Бабиц сегодня нес вахту по обслуживанию судов. В нашем районе пробиваются сквозь льды „Садко“, „Седов“, „Малыгин“, идущие к проливу Санникова. Облачное небо мешает определению местоположения судов; приходит на помощь радиопеленгация. После трехкратной дачи пеленгов Бабиц узнает, что суда в 90 милях от станции.

После обеда у метеоролога и радиста короткий отдых, им предстоит ночная вахта.

Вечером слушаем из Хабаровска передовую „Правды“ о чудесных социалистических победах. Позднее через станцию Коминтерна узнаем последние известия.

К двум часам ночи, после метеонаблюдений, передачей сводки Тикси заканчивается один из будничных дней полярной станции острова Котельный.

Старший по зимовке *В. И. Соколов*

## Остров Уединения

20 октября значительно потеплело. Температура всего —2°. Тихо. Сало и шуга около берегов разбиты сильным прибоем моря. Снова волны с ревом обрушиваются на крутой берег, кроша ранее упавшие тысячетонные глыбы и размывая снизу мерзлоту берега. В 1937 году были сильные обвалы, причинившие станции большие неприятности: из оставшихся около станции тридцати метров берега мы за лето потеряли семнадцать метров. Все громоздкое имущество станции, — бензин, керосин, доски, кирпич, опилки, шлюпки и пр., — лежавшее раньше близко около берега, перенесено в безопасную от обвалов зону. Сейчас авральные работы прекратились.

30 октября наступает полярная ночь. До ее наступления мы успели сделать все тяжелые наружные работы.

Сегодня, 20 октября, проводим обычные текущие работы. Механики продолжают установку батарей. Нажимают, чтобы закончить работу к XX годовщине Октябрьской революции.

Радисты и метеорологи — на круглосуточном дежурстве у своих аппаратов. Они обслуживают перелет звена Чухновского, идущего к полюсу на розыски Леваневского. Ежечасно днем и ночью сообщают погоду.

Гидролог-актинометрист-аэролог во время суточного дежурства измеряет температуру воды, обрабатывает показатели приборов по актинометрии, выпускает шаро-пилоты.

Врач, в порядке выбранной им самим общественной работы, произвел очередное пополнение угольного ящика в коридоре.

Плотник работает по внутренней доделке бани. Служитель-каюр, накормив и напоив своих питомцев: двух коров, одиннадцать свиней и семнадцать собак, сделал свой обычный рейс за грузами, выгруженными ледокольным пароходом „Малыгин“ в пяти километрах от станции.

Шестидесятилетний крепыш-повар, зимующий уже второй год, как всегда с громкой песней гремит на кухне кастрюлями и сковородками, готовя на ужин котлеты из убитого на-днях медведя.

Общий ход работы прерывается вечерним чаем и слушанием радиолекций из цикла истории ВКП(б).

В промежутки между чаем и ужином все свободные зимовщики помогают отделять к празднику кают-компанию. Каждый находит себе работу, кто с топором, кто с краской, кто с обоями.



Юный поллярник Диксона

После ужина отдых. Два „Капабланки“ режутся в шахматы, четверо азартно стучат костями домино, забивая козлов, двое гоняют бильярдные шары. Патефон поет неизменную песню о Карамболе, а баян одного из зимовщиков, давая отдых патефону, исполняет танго „Аргентина“. Настроение бодрое. Унынию, скуке, болезням — места не остается.

Каждый день по два раза слушаем радиоизвестия. Находимся в курсе всего, что делается на материке.

Жилище и одежда теплые. Пища обильная, вкусная: каждый день — свежее мясо.

Программы научных работ ясны, желание работать у каждого налицо. Мы выполним все работы, которые возложены на станцию, сохраним бодрость и здоровье для новых работ.

Начальник станции  
*П. А. Макавеев*

## Устье Таймыры

20 октября — это обычный трудовой день на станции Усть-Таймыр.

Старший по зимовке, кроме положенных четырех сроков метеонаблюдений, выполнил очередную вахту повара, заправил керосиновые лампы и составил декадную сводку.

Механик и радист, кроме обычной своей работы, парили корм для собак, носили воду, дрова и уголь, успевая работать по переустройству заново аккумуляторов, по установке и замене всей проводки нового силового оборудования, подготовке параллельных линий и смене всей проводки питания радиорубки. Из-за отсутствия рубильников приходится изготовлять их самим и ремонтировать разрядно-зарядный щит. Все эти работы мы считаем необходимыми произвести, так как оставлять механическую радиорубку в ее прежнем, довольно убогом состоянии небезопасно и вредно для нормальной работы станции. Отсутствие необходимых материалов затрудняет работу, но все эти трудности мы предполагаем преодолеть.

В ближайшее же время нам необходимо перетащить вручную весь выгруженный „Русановым“ груз на склад, за километр от места выгрузки.

Все экстренные работы постараемся закончить к двадцатилетней годовщине Великой Октябрьской революции.

Сотрудник комплексной экспедиции Арктического института т. Синельникова выезжала сегодня с упряжкой собак на разведку, подыскивая подходящие озера для установки рыбачьих сетей. Рыба нам нужна как для корма собакам, так и для разнообразия нашего стола.

В виду загруженности работой досугу пока уделяем мало времени, и хорошо подобранная библиотека лежит еще неразобранной.

Не отставая от материка, слушаем два-три раза в сутки последние новости через станцию им. Коминтерна. Читаем весь материал, передаваемый передатчиком Главсевморпути в связи с выборами в Верховный Совет.

Старший по зимовке *А. И. Голубенков*

### Мыс Стерлегова

Рабочий день на полярной станции мыс Стерлегова начинается рано. В 6 часов 30 минут *20 октября* будильник прерывает сон метеоролога — надо идти на площадку производить очередное срочное наблюдение. Радиоприемник приветствует целой симфонией позывных всех тонов.

В 7 часов 30 минут повар приступает к исполнению своих обязанностей, а через час начинается общий подъем. Снежная вода действует бодряще. После сытного завтрака приступаем к „физкультуре“ — заготовке угля и дров на полярную ночь. „Упряжка“, состоящая из старшего по зимовке — радиста, фельдшера и двух метеорологов, отвозит трудно взламываемый, смерзшийся уголь в защищенный от метели туннель.

Механик трудится над ветродвигателем — к двадцатой годовщине Октября кают-компания будет электрифицирована.

От 2 до 3 часов дня зимовщики обедают, отдавая должную дань борщу из свежей свеклы, беф-строганову и компоту из сухих фруктов. После обеда — мертвый час.

Очередной дежурный в это время подносит дрова и уголь в кухню, помогает повару в уходе за скотом. Механик, он же добровольный каюр, кормит собак. Метеорологи производят снегомерную съемку для декадной сводки.

За ужином намечается работа на завтрашний день. С удовольствием слушаем песенку капитана из фильма „Дети капитана Гранта“. В 18 часов коллектив станции и геологической экспедиции обсуждает „Положение о выборах в Верховный Совет“, а в 20 часов слушает радиоизвестия с Диксона.

Игрой в шахматы и домино завершается день зимовщиков.

Старший по зимовке *Л. М. Поблодзинский*

### Полярная станция Шалаурово

Наш коллектив невелик — всего четыре человека. Рабочий день *20 октября* начался у каждого по-своему.

Начиная с 6 часов 30 минут местного времени до 14 часов — сроки расписания работы самолета Леваневского; радист внимательно прислушивается к сигналам, но он попрежнему безмолвствует. В это же время ведется обмен между Шелагским, Тикси, Четырехстолбовым и Челюскиным.

В 7 часов встают остальные зимовщики и приступают к своим обязанностям. Метеоролог проводит наблюдения, составляет метеосводку. Затем у него небольшой отдых — он идет охотиться на куропаток, а по возвращении чертит книжки-бланки и в 13 часов проводит очередное наблюдение.

Механик, он же старший по зимовке, ремонтирует испорченный аккумулятор и к сроку работы с Челюскиным на мощном передатчике пускает мотор.

Служитель растапливает в кухне плиту и дает волю своим кулинарным способностям.

Встречаем приехавших к нам охотников-националов и в 14 часов все вместе садимся обедать.

После обеда радист с механиком отправляются на охоту, метеоролог сидит над своим черчением, а служитель принялся за починку спецодежды.

Возвратившись с охоты с запасом дичи, радист ведет очередной обмен с Шелагским, а механик пускает мотор для зарядки аккумулятора. В 19 часов метеоролог совершает свое обычное путешествие на метеоплощадку для очередного наблюдения.

Вечером всем коллективом слушаем постановление ЦИК и СНК о сохранении жилищного фонда и улучшении жилищного хозяйства. Перед сном механик и служитель сыграли партию в шахматы. В 23 часа ложимся спать, но метеорологу и радисту приходится прерывать свой сон для ночных наблюдений и передачи их результатов.

Старший по зимовке *А. А. Богдашов*

### **Мыс Желания.**

*20 октября.* Радиостанция мыса Желания, как и в другие дни, каждый час собирает сводки метеонаблюдений с соседних станций и вместе со своими передает их через Диксон отряду Чухновского. С точностью хронометра появляется в радиорубке метеоролог, непрерывно работает вахтенный радиотехник. Здесь же четко дремлет механик, готовый в любую минуту дать максимум электроэнергии. Все свободные от вахты работники станции еще спят.

Море неспокойно. Огромные волны, бешено ударяясь о скалы, таят грозную опасность для судов, неосторожно приблизившихся к угрюмым, неприветливым берегам, не освещенным светом маяков.

Днем и ночью точно в установленные сроки радиомаяк мыса Желания дает пеленги судам.

В 8 часов утра зимовщики встают. За завтраком узнаем, что сегодня к нам приходит смена и мы скоро увидим своих родных и близких на Большой земле. Большинство работников нашего коллектива прозимовало на Желании два года. Все радостно взволнованы.

Быстро пролетает время до обеда, каждый занят своим делом. Механики готовят к отправке изготовленный на станции ветродвигатель, мощностью в 1 киловатт, который коллектив мыса Желания в качестве подарка к двадцатой годовщине Октября отправляет своим соседям — коллективу Русской Гавани.

Парторг и профорг проводят беседу с приехавшими промышленниками, разъясняя значение избирательного закона.

Повар торопится приготовить обед и выпечь хлеб для прибывающего парохода.

Начальник совершил свой ежедневный обход аэродрома с целью проверить готовность его к приему самолетов, а затем заканчивает оформление ведомостей, готовясь к сдаче станций.

За обедом все разговоры сводятся к приближающемуся пароходу.

После обеда всем коллективом готовим пристань к подходу катеров. Заготовлены костры, так как быстро темнеет. В комнатах ярко вспыхивают электролампочки. Уезжающие заканчивают упаковку своего несложного багажа.

После ужина в кают-компании обычная картина: весело играет патефон, стучат бильярдные шары и кости домино. В другом помещении группа полярников, собравшись у репродуктора, слушает передачу из Москвы.

День заканчивается. Завтра станцию принимает новая смена.

Начальник станции *И. М. Никитин*

### Мыс Шмидта

Последний день декады у нас не совсем обычный, это — „банный день“, что-то вроде „выходного“. В три часа утра 20 октября начинается растопка бани.

В семь часов утра гидрометеоролог Абуталинов, гидролог Львов, старший актинометрист Калимин на своих постах: на метеоплощадке, в актинометрической обсерватории, на берегу моря. Рабочий Кудрин отправляется на свою „ферму“ — в свинарник, где девять свиней ожидают утреннего завтрака.

Вскоре просыпаются все зимовщики и один за одним направляются в столовую.

Первым справляется с завтраком каюр Пилельнот. Его история — это история бедняка-национала, работавшего в прошлом у кулаков. Он трудолюбив, честен и на станции стал общим любимцем. Летом его неотразимо потянуло к „своим олешкам“. Ушел. Через месяц пришел снова и с еще большим трудолюбием принялся за свои обязанности — уход за двадцатью ездовыми собаками.

После завтрака раздается зычный голос Кудрина по коридорам жилых домов: „Баня готова!“...

Столярная мастерская живет обычной жизнью — там будто позабыли про баню. Нужно быстрее закончить столярные работы по строительству комсомольского клуба, а также домика, для выделенного радиоприема. Столяр-стахановец Пономаренко и его помощник Фролов увлечены этим заданием. Только поздно вечером они оторвутся от своей работы, чтобы отдать должное банному дню.

В шесть часов начинаются занятия в кружке малограмотных, состоящем из рабочего Кудрина, каюра Пилельнота и ученика Этинентен. Руководит кружком наш корреспондент. Занятия проводятся ежедневно, пропусков обычно не бывает. Но сегодня явился только Пилельнот. Кудрин — „глава парильщиков“ — и ученик Этинентен после бани „разомлели“. Большие успехи проявляет Пилельнот. Сегодня ему одному отдаются все полтора часа занятий с руководителем.

Наступает время банного ужина. Два года тому назад такие ужины назывались „антицынготными“, но цынга в Арктике теперь анахронизм. После ужина начинаются сражения на бильярде, в домино, шахматы и так далее.

Завтра „будни“, к двадцатой годовщине нам нужно выполнить еще много заданий.

Начальник станции *Р. К. Шульц*

---

Л. Н. ПОПОВ

## НА ОЛЕНЯХ ПО ЯКУТИИ

(Путевые заметки)

### I

Туманный вечер на 75 параллели. Полярная станция Марии Прончищевой, несмотря на позднее время, живет напряженной жизнью. Получена радиограмма: шхуна „Смольный“ идет за зимовщиками. Спешно проводятся последние сборы на Большую землю.

За двухлетнюю жизнь на полярной станции мы много раз провожали. Различные группы не раз уезжали и возвращались, полные интересными впечатлениями, привозя ценные материалы по освоению дикой природы Севера.

Но на этот раз уезжающие едут надолго на Большую землю — заканчивать свою работу, подводить итоги двухлетним наблюдениям по исследованию одного из мало изученных уголков Советского Союза — восточного побережья Таймырского полуострова.

Я вышел на улицу, которую мы в шутку называли „Проспект моржовых туш“. Это берег бухты, заваленный отходами моржового промысла.

В последний раз оглядываю хорошо знакомые места, они стали родными. В течение двух лет изо дня в день мы бороздили эти места, зимой пешком или на собаках, летом — на шлюпке и катерах.

Моросит мелкий осенний дождь, совсем как в Ленинграде. Тундра еще вязкая, но уже кое-где белеет снег, выпавший сегодня ночью. Это первый снег в этом году. Вода в бухте черная, подернутая легкой рябью. Над бухтой туман. Противоположного берега не видно...

Тихо. Собаки молча лежат, свернувшись клубочками. Наш общий любимец, белый Мишка, тоже притих; забравшись в конуру, он оттуда лениво поглядывает на собак, с которыми не в ладах. Изредка зазвенит цепочка, да собака взвизгнет во сне — и опять тишина.

Катер, на котором мы будем добираться до шхуны, давно готов, он стоит, слегка покачиваясь, у пристани.

Наконец сборы окончены, катер погружен. Все зимовщики вышли на пристань провожать отъезжающих. Прощальные слова сопровождаются приветственными залпами винтовок. Выбрали якорь; катер, медленно разворачиваясь, отошел от пристани.

В тумане плывут знакомые места. Нить, связывающая нас с полярной станцией, становится все тоньше и тоньше и наконец рвется совсем. Огней станции уже больше не видно.

Обогнули мыс Носок, на котором был произведен первый научный



забой моржа. Вдали призрачным силуэтом чернеет Моржовая коса<sup>1</sup> — место, где последние три года производилась небывалая добыча моржа, этого ценного морского зверя.

Пройдя косу, вышли в открытое море...

Вскоре мы попали в сильную зыбь и принуждены были вернуться и отстаиваться у берега. Со шхуны заметили, что катер вернулся, и сами подошли к нам.

Шхуна „Смольный“ — это зверобойное судно полуледокольного типа.

На „Смольном“ вся команда была из комсомольцев — это судно так и называлось комсомольским.

Море Лаптевых, по которому мы шли, одно из самых малоизученных морей. Оно мелкое, бурное, в нем масса банок и мелей.

На вторые сутки началась качка, и многие зимовщики перестали выходить к обеду. Идем чистой водой. Почти весь путь в тумане. Моросит дождик, настоящая осенняя погода. На седьмые сутки подошли к бухте Кожевникова. Выгрузив продукты для рабочих порта, изменили курс и двинулись к бухте Тикси.

Качка прекратилась, все зимовщики почувствовали себя лучше, поднялось настроение. К Тикси подошли после полудня на 9-й день плавания.

Тикси — большой строящийся северный порт в устье реки Лены. Имеется клуб, кино, своя газета.

Отсюда мы поедем в Якутск на оленях, когда установится санный путь.

## II

В Тикси мы, „транзитники“, прожили около трех месяцев, дожидаясь санного пути.

Участвуя в подготовке к зиме, мы быстро освоились, сжились с коллективом. Вошли в общественную жизнь зимовки, занимаясь в политекружках, участвуя в выпусках стенной газеты, играя на сцене.

Наравне со всеми зимовщиками авралили, а авралов было много. Грузы, шедшие в Якутск, не успели пройти, они остались в Тикси. Нужно было их сохранить до следующей навигации.

За работой незаметно проходило время.

Первые признаки зимы уже налицо. Птицы почти исчезли, остались только куропатки, да и те начали встречаться все реже и реже. Зима подкрадывается как-то незаметно, сперва медленно падала температура, потом по утрам уже начались заморозки. На море у берегов сало и шугу начинает сменять припай, который растет изо дня в день. Солнце все меньше и меньше появляется на горизонте. Наконец, показавшись в последний раз, оно скрылось до февраля.

Наступает полярная ночь. В Тикси она значительно светлее, чем на Прончищевой. Здесь в полярную ночь работы на улице не прекращались всю зиму, и в дневные часы было настолько светло, что можно, например, работать топором на постройке.

Начали поговаривать о первой пурге. Она здесь как бы задает тон всей зиме: какова будет по своей силе первая пурга, такова будет и зима.

Пурга началась внезапно. Полярная станция в это время жила нормальной жизнью. Часть зимовщиков уехала на тракторе за дровами и льдом, гидролог поехал на собаках на производство очередного разреза в море.

Начался небольшой ветерок. Он стал усиливаться, появился по-земок, предвестник пурги. Метет мелкий, как пыль, снег. Ветер к вечеру дошел до 17 м/сек. Ночью он сильно завывал в трубах, на утро в комнатах было очень холодно.

На другой день пурга разгулялась во-всю, ветер доходил до 22 м/сек., работать на дворе было нельзя. Занялись заготовкой и колкой дров на кухню и для комнат.

Со двора зимовщики приходили совершенно засыпанные снегом.

Все радостно встретили пургу, и долго во всех комнатах велись разговоры о ней. На следующий день ветер еще усилился, порывы его доходили до 28, а иногда и до 30 м/сек. На улицу запретили выходить. Перешли на пурговый запас, кухня не работала. Комнаты с наветренной стороны сильно выхолаживались, топка печей была бесполезна, так как тяга в трубе была настолько велика, что чуть не целые головешки летели вместе с дымом на воздух. В комнатах с подветренной стороны, наоборот, было тепло. Снаружи все стены с этой стороны были закрыты снегом до самой крыши.

Так прошел еще один день без всяких изменений. Синоптики говорили, что пурга должна закончиться через два дня.

Пурга на этой параллели длится три, шесть или девять дней, эта закономерность наблюдается уже третий год подряд, чем она вызвана — еще неизвестно.

В начале шестого дня ветер начал стихать и к вечеру стих совершенно. Все вышли на улицу. Нашим глазам представилась красивая картина. В яркорозовом небе полыхал закат солнца, которого мы уже не видели, плывут, удаляясь в темноту, остатки черных разорванных туч, и среди них, пока еще бледные, начали искриться звезды. В воздухе чувствуется особая свежесть, как летом после грозы.

Быстро начала падать температура, к 19 часам она достигла уже  $-27^{\circ}\text{C}$ . Это обычное явление: сразу после пурги наступает похолодание.

Утром мы не узнали станции, повсюду выросли новые сугробы, все постройки оказались засыпанными снегом. В столовой, несмотря на двойные рамы, подоконник оказался в снегу.

Мы начали приводить в порядок жилые постройки, откапывать двери, расчищать дорожки.

Вид окрестной тундры также сильно изменился. Вместо черной неровной местности — перед глазами большие, скрывающиеся в белесоватой дымке снежные холмы. Чернеют только отдельные крупные камни и группки скал на пологих склонах неровной тундры.

Бухта уже стала. Лед у берегов сильно наторошен, а дальше на гладком, еще молодом льду белыми нитями вытянулись острые заструги снега.

В тундре тишина. Тундра представляется голой и безжизненной, только изредка попадающиеся следы песка и лемминга напоминают о том, что она обитаема.

\* \* \*

Работая и подготавливаясь к отъезду, мы прожили последний месяц. Ждем оленей, они должны притти на днях.

Почтовые олени являются основным видом транспорта в зимнее время и почти единственным средством связи далеких окраин с материком.

Вот на этих-то оленях, от станка к станку, нам предстоит путь в 3500 километров — до города Якутска.

Пара оленей по сносной дороге может везти до 200 килограммов груза при средней скорости 9—12 километров в час.

Первые олени уже пришли из Булуна. Скоро отъезд.

Ознакомился с порядком отъезда у заведующего почтовым отделением Тикси. Это оказался мальчик, лет 17—18, старающийся говорить басом. Он нам предложил „включиться“ в список отъезжающих и ждать своей очереди, при этом заявил, что порядок отправки установит он сам. Ничего не поделаешь, включились в очередь и начали ждать. Ждали около полумесяца. Ждать пришлось не только прихода следующих оленей, но и окончания внеочередной очереди, которая оказалась достаточно длинной.

Мы ежедневно приходили на почту и уговаривали Костю (так звали почтара) отправить нас поскорее. Он рассказывал нам об условиях работы почты, жаловался на отсутствие руководящих материалов и нерегулярность почты — и отправлял других.

Ямщики на этом тракте целиком состоят из местного населения — якутов. Нередко среди ямщиков встречаются старики или молодые парнишки, лет по 15—13, а иногда даже и женщины.

Наконец пришли очередные нарты из Булуна, и неожиданно было объявлено об отправке нашей очереди.

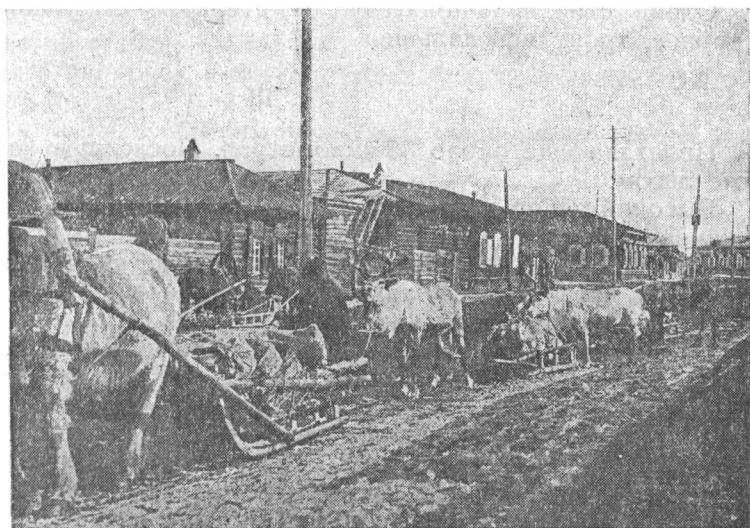
Тронулись. Дорога шла под гору по кочковатой, неровной тундре. Я вцепился в обочины нарт, и все мои мысли были направлены к тому, чтобы не вылететь.

Олени бежали быстро, ветер свистел, перед глазами мелькали окрестности, как в окне быстро идущего поезда. Скорость на этом отрезке пути достигала, вероятно, километров до сорока в час.

Наконец спуск окончился, и олени пошли тише. Впереди еще около 120 километров до ближайшего станка.

С любопытством смотрю по сторонам, олени идут ровно. Ландшафт безжизненный, холмы сменяются холмами. Небольшой встречный ветерок надоедливо бьет в лицо.

Постепенно привыкнув к шагу оленей, я уснул.



Колхозники  
приехали  
на колхозный  
базар в Якутск

Просыпаюсь от толчков в плечо, мой спутник будит меня и говорит: „Приехали“. Кругом тундра, темно,— видимо ночь. Мы пошли куда-то в сторону и вскоре подошли к небольшой землянке, имеющей вид усеченной пирамиды. Дверь в нее была небольшая, с очень высоким порогом. Это оказался первый станок между Тикси и Булуном. Он был необитаем и служил приютом на случай пурги.

В середине стояла железная печь, низкий столик, за которым нужно сидеть прямо на полу, несколько поленьев в углу да куча наколотого льду.

Этот станок сложен из почти неотесанных еловых бревен, положенных одно на другое, щели законопачены мхом. Единственное окно из льда. Освещается станок свечами.

Но при всей этой бедности станок является убежищем, где можно заночевать, согреться и напиться чаю, а чай в зимней поездке, особенно длительной, имеет огромное значение. С чая в Якутии начинается и заканчивается любая поездка, чай пьют на всех остановках. Наш проводник тоже начал с того, что разжег печку и поставил на нее чайник со льдом.

В станках, которые мне пришлось посетить, чай „варили“ в любой посуде, главным образом в больших чайниках, чашах, а иногда даже и в обыкновенных ведрах. После того как вода закипает, в нее бросают горсть кирпичного чая и некоторое время варят его. Затем уже приступают к чаепитию.

Пьют чай якуты много, долго, с разговорами, вперемежку с трубкой, причем курят почти все, не взирая на пол, начиная от самых маленьких до дряхлых стариков и старух.

Пока растаивал лед и грелась вода, ямщик достал из своего мешка большую мороженую рыбину, это была нельма. Отрубив кусок ее весом килограмма в три, он приступил к приготовлению своего любимого и распространенного в Якутии блюда. Оно называется строганиной и состоит из мороженой сырой рыбы, настроганной тонкими листочками. Едят строганину без хлеба и иногда даже без соли.

Затем мы занялись чаем, сразу согрелись. Покурили и начали опять собираться в дорогу.

Олени стояли неподалеку от станка. Устроившись сразу же поудобнее, тронулись дальше.

### III

Проехали еще около 50 километров. Последнюю часть пути мы ехали уже лесом.

Высокий забор из еловых палок, поставленных крест-накрест, ого-раживал двор, где стояло несколько станков.

Вокруг довольно густой лес. Тундра уже кончилась, началась тайга. Пока лес встречается только полосами. Дальше тайга пойдет до самого Якутска,—так сообщил нам ямщик.

Этот станок был большой, здесь жило несколько семейств почтовых ямщиков. В качестве подсобного промысла они занимаются еще охотой. Здесь промышляют колонка, горноста, белку и разную птицу: глухаря, тетерева и других. Изредка здесь встречается лиса.

Во дворе свободно ходили олени, стояло много нарт; около каждого станка сложен штабель наколотых дров. Тип постройки всех станков один и тот же, только эти станки больше и чище.



**Олений поезд**

При входе в комнату сразу бросается в глаза замечательное сооружение — камин. Только он устроен несколько иначе. Камин представляет собой полукруглую земляную стенку, прислоненную к одной из стен комнаты, а иногда стоящую прямо среди комнаты, несколько ближе к выходу. Оканчивается он широкой трубой, которая обеспечивает хорошую тягу. Поленья любой толщины в этом сооружении разгорались в 15 минут, согревая и одновременно освещая внутренность комнаты.

Приятное чувство овладевает вами, когда вдруг среди темной ночи в чаще тайги вы замечаете снопы искр, вылетающие из трубы. Вы начинаете ворочаться на нартах, задавать вопросы ямщику, — словом, проявлять живость и нетерпеливость. А когда олени въезжают во двор, вы соскакиваете и с наслаждением бежите рядом, держась за возок, пока олени наконец не остановятся. Затем сбрасываете с себя доху и рукавицы и входите в теплый и светлый станок. Садитесь, знакомитесь с хозяевами станка, пьете чай, закусываете. Наконец согреваетесь. Закуриваете папиросу и ждете, когда будут запряжены новые олени и вы поедете дальше.

Такие остановки бывают обычно очень кратковременны: 20—30 минут. За это время только успеешь ознакомиться с обитателями станка, наделить детвору сладостями, и нужно уже ехать дальше.

Так и на этот раз. Распрощались мы со своим первым ямщиком, через пятидневку он поедет опять в Тикси. Я уже успел согреться чаем, покурил. Олени были готовы.

Новый ямщик оказался женщиной. Небольшого роста, одетая как и все, она мало отличалась от окружающих, только голос, некоторая торопливость и мягкость в движениях управления оленями выдавали ее пол.

Вскоре мы выбрались на проторенную дорогу. Олени пошли быстрее. Ямщик, сдерживая оленей, часто соскакивала и шла пешком, держа оленей за повод, чтобы они не разбили о дерево нарты.

По времени и по ходу оленей чувствую, что скоро станок. Олени бежали, высоко задрав головы, усиленно принохиваясь.

Невдалеке послышался лай собаки. Значит, скоро станок. Действительно, еще один поворот дороги, и мы у станка.

Это был большой станок с хорошим камином и высоким столиком. За столом сидел молодой пассажир. Это оказался возвращавшийся с трехгодичной зимовки механик. Он едет в Киренск. Нам по пути.

Не успели мы как следует согреться чаем, как нам сообщили, что олени готовы, можно ехать.

Дорога попрежнему идет тайгой, по очень узкой тропинке. Она настолько узка, что если навстречу будет идти человек, то нарты с ним не разъедутся.

Наконец тайга начала редеть, и вскоре мы выехали на одну из проток, а по ней доехали и до самой Лены.

Вот она, Лена, сибирская красавица, широкая и глубокая река, скованная толстым льдом! У берегов лед сильно наторошен, ехать совершенно невозможно, пришлось выбираться на середину реки. В этом месте Лена около полутора километров шириной.

Каменные берега ее обрывисты и круты, стоят они черные, без снега. Стройные елки издали кажутся тонкими обгоревшими спичками, часто натканными по берегу. Почти весь лед изборозжден белыми штрихами длинных снежных заструг, вытянутых в направлении преимущественных ветров. Чистые ледяные поля на этом фоне выглядят значительно темнее и производят впечатление больших неподвижных луж. Нарты на них катятся куда-то в сторону, олени постоянно скользят и падают, самим приходится идти пешком. На наше счастье, такие чистые ледяные поля встречаются не часто.

Вскоре ямщик опять поехал к берегу, и над нашими головами снова сомкнулась тайга. Ветви лезут в лицо, олени, задевая за них рогами, посыпают нас мелким снегом. Изредка нарты стучаются об елку, а на раскате того и гляди вылетишь.

Уже ночью мы подъехали к очередному станку. Все спали. Камин еле тлел, когда мы вошли в комнату. Было душно.

Мы разожгли камин, он скоро ярко запылал, и мы увидели живописную картину — станок ночью. Разнообразное одеяние спящих придавало этой картине особый колорит.

В углу за пологом одевался очередной ямщик. Вскоре он ушел в тайгу за оленями.

В этом станке, кроме портретов вождей — товарищей Сталина, Молотова и Ворошилова, — которые встречаются в каждом станке, я обнаружил еще несколько газет на русском и местном языках.

Мы пробыли здесь часа полтора, — ямщики долго ходили за оленями. Удивительно, каким образом якуты ночью в тайге находят оленей, когда в двух шагах ничего не видно.

Выехали мы отсюда глубокой ночью. Хотелось спать. На нарте вытянуться нельзя, приходится засыпать, свернувшись клубочком. Я привык спать в любых положениях и совершенно не чувствовал тяжести пути. Ямщики почти всегда молчали, изредка покрикивая на оленей.

Так, в совершенной тишине, нарушаемой только окриком ямщика и храпом оленей, наш небольшой оленный поезд пробирался сквозь дремучую тайгу к Якутску. Прошло уже пять суток непрерывного движения.

Скоро Жиганск.

#### IV

Пройдено уже около 900 километров пути. Мы совершенно свыклись с дорогой, с ночными переездами и станками, с постоянным движением.

В дороге несколько раз видели солнце, но оно было в тумане. Сегодня ясный тихий день. Громадные елки и сосны одеты снегом, он лежит на их ветвях, как слой ваты. Ярко светит солнышко; несмотря на мороз, чувствуешь, как оно прогревает.

Приехали на очередной станок. Все вышли нас встречать, детвора с любопытством осматривает незнакомых людей.

После чая я вышел на улицу. Выпряженные из нарт олени смело подходят и тычаться мордами, обнюхивая незнакомого человека. Ярко светит солнце, его лучи как бы растворяются в ослепительной белизне снега, лежащего на крыше станка и на земле. Отдавая голубизной, поблескивает ледяное окошечко, искрятся верхушки деревьев, которые стоят не шелохнувшись, обремененные снегом.

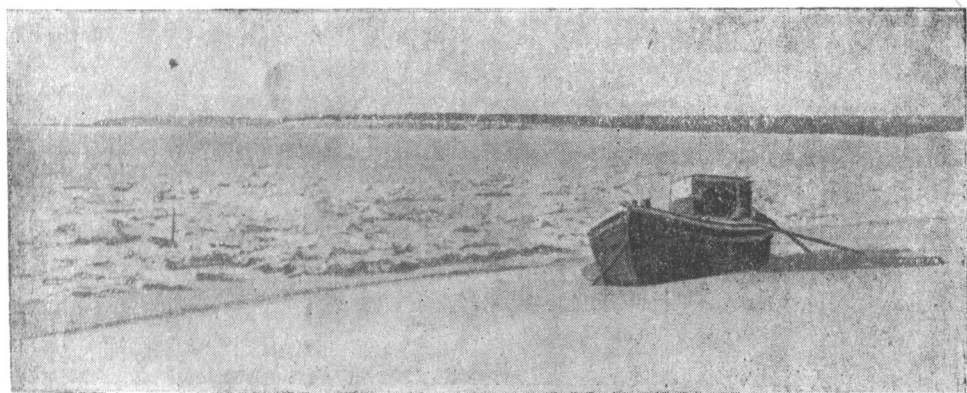
Стоит торжественная тишина. Дымок поднимается из трубы почти вертикально.

В тайге послышались голоса и треск веток. Это ведут новых оленей, сейчас их запрягут, и мы поедem дальше...

Вместо следующего станка в тайге стоит палатка. Самая обыкновенная четырехугольная ситцевая палатка на растяжках. Из трубы валит дым. „Там, вероятно, холодно“, подумала, слезая с нарт. Вошли, поздоровались. Оглядываюсь кругом. Почти в середине стоит небольшая железная печь, накаленная докрасна. На полу масса хвои. Как ни странно, но тепло, даже жарко, особенно наверху. Под самым потолком протянута проволока для сушки одежды. На улице  $-40^{\circ}\text{C}$ , а в палатке  $+40^{\circ}$ . Вначале это казалось странным, но потом привыкли.

„Здесь олени пастбища очень далеко, поэтому нельзя построить станка, — объяснил нам новый ямщик. — Приходится все время кочевать за кормом. Когда здесь все съедят, переедем в другое место. Так и кочуем“.

Палатка оказалась не так плоха, как я представлял себе вначале. Спят в палатке в заячьих спальнях мешках, при этом ночью печь не



Сангарский залив на реке Лене

Фото П. Подорольского



топится. Заячьи одеяла и мешки удивительно хорошо удерживают тепло. Это я проверил также на заячьих рукавицах. Если не вынимать руки из рукавицы от станка до станка (километров 40—50) при температуре 45—50° ниже нуля, они сохраняют тепло, и руки не зябнут совершенно.

Пока ходили за оленями, я успел высушить все свое одеяние и облачился во все сухое и теплое. А на морозе иметь сухое белье очень важно: малейшая сырость — и вы замерзли.

Олени готовы. Снова в путь. Теперь остановка через 70 километров, и это будет Жиганск.

Во второй половине пути ехали по берегу Лены, дорога очень тяжелая, торосистая, олени порядком выдохлись.

Вдали по отлогсму берегу показались первые строения Жиганска. Подъезжаем ближе. Почти у самого города на реке стоит колесный пароход „Кальвиц“. Он зазимовал здесь, и сейчас стоит вымороженный,<sup>1</sup> недалеко от берега. Выморозка производится так: вокруг парохода у бортов обкалывают лед, при этом вода, выступающая наверх, поднимает пароход, тогда вновь обкалывают лед, пароход поднимается еще выше. И это продолжается до тех пор, пока не поднимут пароход на нужную высоту.

На пароходе „Кальвиц“ сейчас живут, вся палуба его завалена дровами. Ждут навигации.

Въезжаем в Жиганск. Здесь есть почта, кооператив, хлебный ларек, милиция. Словом, это настоящий городок в тайге.

Город как-то весь в куче. Маленькие деревянные домики. Крыши из каменных плиток. Около каждого домика стоит аккуратно сложенный штабель льда и дров. Воду здесь получают изо льда, который рубят на Лене, а затем развозят по домам.

Почтовое отделение расположено в центре селения, и нам пришлось проехать через добрую половину этого небольшого городка в тайге. Было часов двенадцать дня. Стоял хороший солнечный день. На улице много детворы. Они катались на самодельных лыжах, на санках. Нередко

---

<sup>1</sup> Суда, остающиеся на зимовку, вымораживаются.



На улицах Якутска

Фото Н. Подорельского

мелькали пионерские галстуки. Некоторые из ребятишек пытались прицепиться к нашим нартам, пока мы подъезжали к почте.

Начальник почтового отделения вышел нас встретить. Вместе с ямщиком мы помогли ему разгрузить нарты и внести почту в комнату. Дом, в котором расположено почтовое отделение, один из самых больших в Жиганске. Он состоит из двух комнат: в одной контора, в другой живет сам начальник.

Здесь мы решили заночевать. Когда мы привели себя немного в порядок, начальник угостил нас чаем из настоящих стаканов и за настоящим столом. Разговорились; он живет здесь уже третий год, работы много, не скучает, привык. Единственное развлечение здесь — это охота, чем он счел увлекаться.

Завтра чуть свет придут олени, и нужно будет ехать дальше. Нам устроили постели прямо на полу в конторе, и мы с удовольствием забрались в свои спальные мешки, впервые за декаду раздевшись.

Рано утром пришли олени. Пока ямщик пил чай, мы успели побывать в кооперативе, купили хлеба и сахару.

Ямщик уже увязывал почту на Якутск. Распрощавшись с гостеприимным хозяином, мы въехали. Дорога попрежнему идет тайгой. Сегодня, проезжая мимо одной сосны, спугнули сидевшего на ней глухаря, и он, тяжело хлопая крыльями, скрылся в тайге. Часто попадались различные силки и самоловы. Здесь много охотников.

Станки после Жиганска стали попадаться чаще: теперь мы в сутки не делаем и ста километров из-за всевозможных задержек в станках.

Так, без приключений, незаметно прошло еще пять суток.

К дороге привыкли, втянулись, чувствовали себя неплохо.

Подъезжаем к Средневилюйску. Он расположен в тайге, далеко от реки. В противоположность Жиганску город этот раскинулся шире, дома стоят далеко друг от друга — деревянные, почти европейского типа. Окна из стекла. Здесь есть школа, клуб, бывает кино, танцы под баян.

Почта на окраине города. Здесь мы также заночевали.

До Якутска осталось около 700 километров. Этот путь займет дней 6—7.

На одном из станков нам сказали, что еще только на двух станках будут олени, а затем пойдут лошади до самого Якутска. Нельзя сказать, чтобы мы выслушали это сообщение с радостью, так как лошади идут значительно медленнее. Но результаты даже превзошли наши ожидания. Лошади везли так тихо, что быстрым шагом налегке можно было их обгонять.

Общий вид станков на этом пути несколько изменился. Все больше и больше начинают они быть похожими на европейские постройки. Нет уже больше этих каминов, к которым мы так привыкли. Их сменили обычные русские печи.

В связи с заменой оленей лошадьми, во дворах добавочные постройки: конюшни, кладовые. В домах сени, где хранятся вся конская сбруя и прочие хозяйственные предметы.

Нарты заменены обыкновенными русскими дровнями, а оленьи шкуры — сеном и соломой. Вместо длинного хоря — обычный кнут. Даже одежда ямщиков иная: на севере она целиком из оленьих шкур, а здесь на ногах у них собачьи сапоги и валенки, рукавицы из собачьей шкуры, а вместо оленьей дохи — бараньи полушубки и тулупы, подпоясанные кушаком.

Внутреннее убранство станков также изменилось: большие столы и стулья, самовары, тарелки, чайные ложки и другая утварь. Окна здесь уже из стекла. Свечи сменились настольными лампами и фонарями „летучая мышь“.

На одном из станков мы встретили 40 штук тракторов, их перегоняли из Якутска в Вилуйск. Дорога после прохода всей этой колонны сильно утрамбовалась и расширилась. По ней мы ехали до самого Якутска. Вдоль дороги тянутся провода телеграфной сети, соединяющие Якутск с Вилуйском.

Все чаще и чаще начинают попадаться автомашины, перевозящие грузы из Якутска в Вилуйск.

Чем ближе мы подъезжаем к Якутску, тем становится холоднее. Температура была ниже  $-50^{\circ}\text{C}$ . Туман стал обычным явлением. Солнце тусклым желтым диском поднималось и опускалось над горизонтом.

Последние 18 часов мы проехали без остановок при температуре  $-68^{\circ}\text{C}$ .

Уже поздно вечером мы подъехали к Якутску. Вдали виднелись мачты радиостанции. В тумане почти не было видно города, только огоньки тускло желтели. Едем по улицам, они нешироки, но из-за тумана ничего не видно. Чувствую только, что наше путешествие близится к концу.



Река Лена. Зимний пейзаж

Фото Н. Подорольского

## ПОМОРСКОЕ СКАЗАНИЕ О ГРУМАНТЕ

О Груманте (старинное название Шпицбергена) среди поморов сложилось много народных сказаний. Сказания эти всегда невеселы и наполнены мрачной выдумкой. В них, как в зеркале, отразилась тяжелая жизнь поморов до революции, вынужденных из-за куска хлеба с риском для жизни плавать в своих небольших суденышках на Шпицберген.

Борьба с суровой природой, частая гибель в пучинах разбушевавшегося моря, одинокая смерть от цынги, страдания от стужи, рискованная охота на властелина морских просторов Арктики — полярного медведя — все это не могло вдохновить отважных груманланов на веселые рассказы.

Среди утесов бухты Уэйлс-бей, у подножья горы Уэйлс-хэд чернеет среди льдин скала. Эта скала напоминает торчащую из воды голову человека без шапки.

Может быть об этой скале сложили поморы легенду о борьбе Грумантского Пса с чернокнижником-волхвователем.

\* \* \*

Прилив роет ледяные пещеры. Заботится океан о духе гор — Грумантском Псе. Строят ему дворцы под землей упорные воды. Капля за каплей прорывают извилистые ходы во льдах, в скалах.

Своды их потолще стен соловецких, пожалуй. Стоит в сих хоромах синий сумрак, мерцает призрачный зеленый свет, еле-еле сквозь толщу льдов проникая.

Истые груманланы рассказывают — живет Грумантский Пес в каменных расщелинах безбедно. Скучать ему не приходится. При нем свита — старухи Цынги сестры-красавицы.

Удача и веселье ему во всем сопутствуют. Задаёт он знатные пиры. На тех пирах хмельное зелье рекой льется.

Катается на карбасе вместе с сестрами округ острова. Ветер песни играет...

Гуляет Грумантский Пес ветром по океану. Летит над морем, куда ему надобно. Миг один — и уже к Нордкапу приблизился, через океан перебросился. Гуляет у норвежских берегов, ждет, когда корабль с ромом и спиртом покажется. У того добром груженого корабля надует Грумантский Пес паруса резким ветром, обломает снасти, порушит судно, раскидает по досточкам, а бочки с зельем гонит по волнам к своей вотчине, на каменный свой Грумант.

Видали люди на острове необмерной величины вертеп. Пещера каменная в высоких горах. То и есть его, Грумантского Пса, банная каменка. Топит он всякий праздник свою баньку, парится. Наслаждается жаром. А подле каменки видали некоторые охвостанные и опаренные веники нечеловечьего размера. Кому же в той каменке, как не ему, париться?

Псу человек не перечь на острове. Злой он и гордый. Обиды не забывает. Ищи лучше его дружбы, добрый человек. Будь с ним ласков. Лишь тогда о нем забыть можно, как на крещеную землю обеими ногами станешь. Известно истым груманланам, как расположение

Грумантского Пса снискать. Как ступишь первый раз на землю, первого оленя поразишь — ему отдай. Приди в его пещеру любимую, что на Малом Беруне<sup>1</sup> помещается. Один отправляйся. Пришед, ножом острым очерти круг около себя, а нож вне того круга воткни в землю.

Услышишь лай собачий, грому подобный. В полночь глухую и сам явится. Черный Пес, невиданного роста. Дай ему оленя пожрать, тем его задобишь и благоволение приобретешь.

Счастлив охотник, на ком Грумантского Пса милость. Идет на промысел — слышит чудесный лай, никому неслышимый. Поспешествует за лаем, стада сайгачей<sup>2</sup> встречает, стреляет сколько ему надобно, и даже того больше. Не успевает иной раз добычу в станок<sup>3</sup> сносить. Нагонит Пес в кулемки<sup>4</sup> сего промышленника несметные стаи песцов. Выбирай лучших. Наведет на меткое дуло ружья тучи гусей, приведет лаем охотника на скалы, богатые гагачьими гнездами. Обирай только пух драгоценный. Большое богатство получишь.

Только никчему скажется то добро человеку. Не увезет его с острова, не выберется. Так и примет здесь на Груманте кончину.

И еще истые груманланы сказывают:

Во времена давние прибыл на остров некий волхвователь-чернокнижник. Имя его никому неизвестно. Неспособно, видно, было ему среди крещеных существовать. Вознамерился он на пустынном Груманте в спокойе, без людского глаза, своими чарами и волхвованиями наедине заниматься.

Привез с собой сей зловердный старик два ста штук оленей и девицу красоты небываемой. Жениться он все же на той девице задумал, чтоб стряпала и не так скучно было.

Так и жил на острове, черным своим нечистым делом занимаясь, до той поры, пока Грумантский Пес про то не прознал. Учужал он своим собачьим нюхом красивую девицу и возмечтал ее для себя от сего чернокнижника отобрать. А Псу все на Груманте известно. Обо всем ему в тот же час летучий ветер доносит.

Прознал Пес про чернокнижника все, что ему надо было, однако сам волхвователя в меру побаивался. Силен тот в колдовании был. Не допустил бы при своих глазах отнять от него девицу.

Ходила красавица с колдуном вместе на зорях собирать по острову коренья, для чародейства способные.

Хитрей Грумантского Пса на свете никого нет и не было. Пустился он и в этот раз на хитрость — и вот какую коварность измыслил.

Обратился в матерого ошкуя,<sup>5</sup> залег среди льдин и ждет, когда девица покажется. Подождать пришлось малость, все же вышла она к морю раковины собирать, что прибор намывает.

Девица беспечная, веселая. Хитростей злостных не понимает. Идет, песни играет. Псу того и надо.

Выскочил из-за скал в медвежьем образе. Рыкнул. С той с испугу слабость произошла.

Схватил, взвалил на спину и домчал быстро в свой подземный дворец.

<sup>1</sup> Малый Берун (Броун, Брун) — так поморы называли остров Эдж в отличие от Большого Беруна, т. е. Западного Шпицбергена.

<sup>2</sup> Сайгач — дикий олень.

<sup>3</sup> Станок — промысловая изба.

<sup>4</sup> Кулемки — ловушки для песцов.

<sup>5</sup> Ошкуй — белый медведь.

А ветер след замел....

Ходит волхвователь по берегу. Ждет девицу. Грустит. Скучает. Понять, однако, ничего не может — куда девица делась.

И скучно ему очень. Слова сказать не с кем.

Ходил. Ходил.

Искал. Искал.

Ничего.

Тут он взбесился совсем. Обратился к своим книгам волшебным. Развернул самую главную черную книгу. Стал в книге допытывать, где той девицы место жительства найти.

А в книге в точности ответ готов:

— Заключена девица в глубоких разлогах гор, за семью холмами, за семью ручьями, в глубокой горе, снегом присыпанной. Надета на той горе шапка ледяная. И стоит гора на самом берегу. И вид у той горы — словно человек боком повернулся

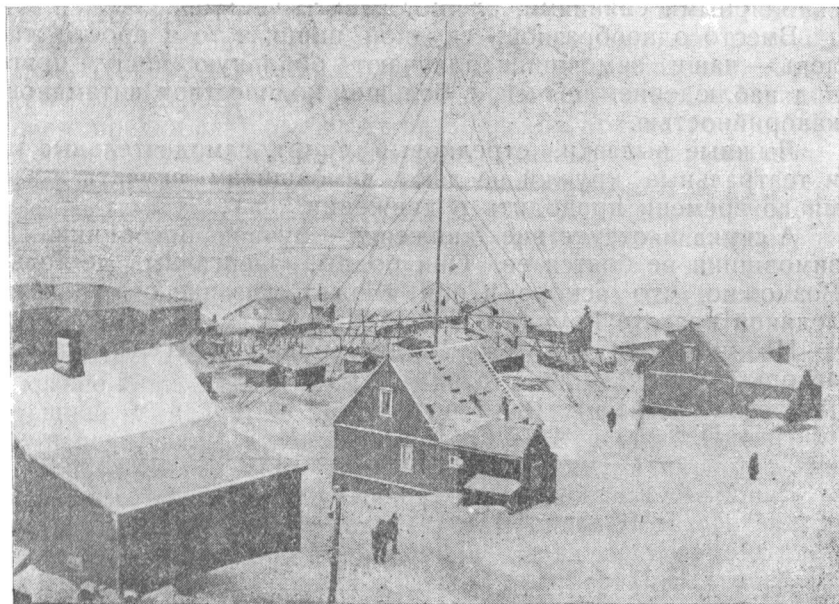
Больше ничего в книге не сказано.

Где, однако, такую гору искать?

Велики берега Груманта, много гор на них порассеяно, не скоро все облазишь. Пошел с тоски чернокнижник по скалам скитаться. Оглашает остров ужасными воплями. Догадался сразу, что на такого же хитреца, как и сам, напал.

Долго ходил, искал. Все же в один час, летним вечером, когда сияло солнце и отражались лучи его в ледяных шапках высоких гор, красили их нездешним, невиданной красоты цветом, увидел он — стоит кто-то.

Бросился вперед. Глядит — как будто его девица. Вихрем полетел колдун к тому месту.



Вид на  
поселок  
Баренцбург

Только схватить бы, прижать к груди.

Да нет!

Как легкая чайка, как пелена гонимого быстрым ветром тумана, мчится она по уступам обрывистых скал.

Вперед и вперед. Как мечта заманивает волхвователя.

Остановилась вдруг на крутой вершине.

Вот-вот схватит. Подбегает... И нет нигде девицы, а на скале олень-самец стоит, бьет в нетерпении копытами, рогами грозит, яростно смотрит.

Смекнул колдун, в чем дело, взглянул вверх — та гора. Та самая, что книга указала. Громада горы — человека, стоящего боком, напоминает... Понял волхвователь: здесь его девица заключена.

Стоит под горой стена, воеет, как ветер, свистящим голосом. Думает, как девицу найти.

Хитер Грумантский Пес. Свалил он с вершины горы камень огромных размеров прямо на чернокнушника. Разбил его тем камнем вдребезги, сбросил в море.

А камень до сих пор из моря торчать остался.

Зовут груманланы утес этот „болваном без шапки“.

Заметный он. Известен каждому.

Но страшные времена „старухи Цынгы“ и ужасного „Грумантского Пса“ прошли безвозвратно.

Переменилось многое.

Вместо утлых шняк,<sup>1</sup> ладей, карбасов поморских — на Грумант ныне ходят быстроходные паровые суда.

Вместо печального, чадающего жирника — в больших домах советских зимовщиков-горняков в Грумант-Сити и Баренцбурге, соперничая с полярными сияниями, блещет электричество.

Вместо однообразной, скудной пищи, а то и просто жизни впроголодь — наши зимовщики получают обильную пищу, приготовляемую под наблюдением врачей, с большим количеством витаминов и высокой калорийностью.

Лыжные вылазки, стрелковый спорт, самостоятельные музыкальные и театральные кружки не дают зимовщикам скучать и заставляют их много времени проводить в движении.

А скука и отсутствие движения — лучшие пособники Цынгы. Наши зимовщики не боятся ее. Они бодры, энергичны, деятельны, веселы. Возможно, что вскоре и они сложат сказание о прекрасном в своей ледяной красоте Груманте.

Но сказания эти уже будут бодры и веселы, как и их новые авторы.

---

<sup>1</sup> Шняк — беспалубное судно.

Профессор Н. М. ТОЦКИЙ

## КОЛЬСКИЙ ПОЛУОСТРОВ

В своем докладе о проекте Конституции на Чрезвычайном VIII Всесоюзном съезде Советов товарищ Сталин сказал: „В результате пройденного пути борьбы и лишений приятно и радостно иметь свою Конституцию, трактующую о плодах наших побед. Приятно и радостно знать, за что бились наши люди и как они добились всемирно-исторической победы“.

Кольский полуостров сравнительно небольшой по своей территории участок нашей страны. Борьба за него с интервентами кончилась только в марте 1920 года. С тех пор успешно идет борьба за социалистическое переустройство этого края. За этот небольшой срок могущественные силы пролетарской революции сделали лицо нашей страны неузнаваемым. Плоды строительства социализма на Кольском полуострове видны с особенной яркостью.

Чтобы по достоинству оценить значение этих побед за два десятилетия, надо сравнить их с тем, что дала Кольскому полуострову его предшествующая тысячелетняя история.

### I

Первым исторически известным нам народом, появившимся на Кольском полуострове, явился народ саами, или, как называли его раньше, лопари или „лспь“. Время его появления здесь точно неизвестно. Судя по раскопанному на Оленьем острове могильнику и некоторым историческим указаниям, предки саам были уже на Кольском полуострове около начала нашей эры. Однако есть все основания думать, что раньше саамское население было распространено значительно южнее—в Приладожье—и восточнее—в бассейне Северной Двины. Движение карел на запад из бассейна Северной Двины, велсов и новгородцев на север от бассейна озера Ильменя подвинуло саамское население на северо-запад в пределы Скандинавского полуострова. Часть их здесь и задержалась, а другая была оттеснена шведами на Кольский полуостров.

Тем не менее еще в XIV веке и даже позже часть саам обитала значительно южнее Кольского и Скандинавского полуостровов: на территории нынешней Карелии; в бассейне р. Сумы (название которой произошло от народа саами, суоме, сумь); между Выгозером и Онежским озером, где было известно семь „лопских погостов“; в окрестностях Пудожы и других местах; в городе Орешке была „лопская сторона“.

Не позже XI века на Кольский полуостров проникают ватаги новгородских ушкуйников. Новгородцы „пробили“ сюда несколько дорог. Одна из них совпадает с нынешней трассой Беломорско-Балтийского водного пути. По Волхову и Ладожскому озеру новгородцы доходили до Свири, подымались до Онежского озера, где по обоим берегам были



у них свои погосты; двигаясь мимо них, они „судовым ходом“ доходили до устья реки Повенчанки, где был устроен „рядок“. Отсюда новгородцы подымались бечевой по реке Повенчанке до водораздельных озер, переходили волоком водораздел и спускались в озеро Выг. На Выгозере пути расходились: один из них шел через пороги и водопады реки Выг к Сорокской губе, второй озерами, волоками и протоками вел через Нюхчу в Сумскую губу Студеного (Белого) моря. Из Сорокской или Сумской губ вдоль Карельского берега ладьи шли до Кандалакши, подымались рэккой Нивой в озеро Имандру, переходили в Колозеро и спускались рекой Колой до Кольского залива на Мурманский берег. Более западный путь к Студеному морю и в „дикую лопь“ шел вдоль западного побережья Ладожского озера. Точная трасса этого пути неизвестна. Повидимому, основное значение в этом играла река Кемь или Ковда.

Ватаги ушкуйников, как правило, организовывались и снаряжались новгородскими боярами из своих „холопов-сбоев“. Целью их движения на Дальний Север была добыча товаров для своих бояр. Этими товарами были бобры, куницы, сокола и кречеты, моржовая кость и сало, рыба и жемчуг. Первое время все это добывалось, главным образом, путем набегов, грабежа саамского населения и взимания дани. Позже возникают поселения — погосты и становища, происходит захват и закрепление крупнейшими боярскими фамилиями земельных и водных угодий. В частности, на Терском берегу, как и в устье Двины, на Летнем берегу, в Сорокской и Сумской губе, а также в устье Кеми, крупнейшим феодом был новгородский род Борецких.

Вслед за новгородцами, по всей вероятности в XIII веке, на Кольский же полуостров проникают и „низовские люди“. Под „низом“ тогда понималось Волжско-Окское междуречье с Владимирским, Ростово-Суздальским, Московским и другими княжествами.

В тех же XIII и XIV веках Новгороду пришлось упорно отстаивать пути на Колу от шведов. После ряда военных столкновений в 1339 году было достигнуто соглашение, которое обеспечило в этом отношении интересы Новгорода. Наконец в это же время и позже на самом Кольском полуострове происходили частые стычки с норвежцами, облагавшими данью саамское население одновременно с новгородцами. Из всех этих столкновений Новгород вышел победителем.

Однако судьба Колы и Тре (т. е. Терского берега), как назывались эти волости Великого Новгорода с XIII века, решалась вдали от них. В продолжение всего XIV и трех четвертей XV века шла борьба между Москвою и Новгородом, принимая самые разнообразные формы: хлебной блокады Новгорода, проникновения низовских княжат на Шексну и Белозеро, провокации Москвою внутренних восстаний на Двине, открытой борьбы за водоразделы и т. п. Борьба кончилась в 1471 и 1478 годах, когда Новгород был взят и разграблен, а новгородское боярство „выведено“ на другие места.

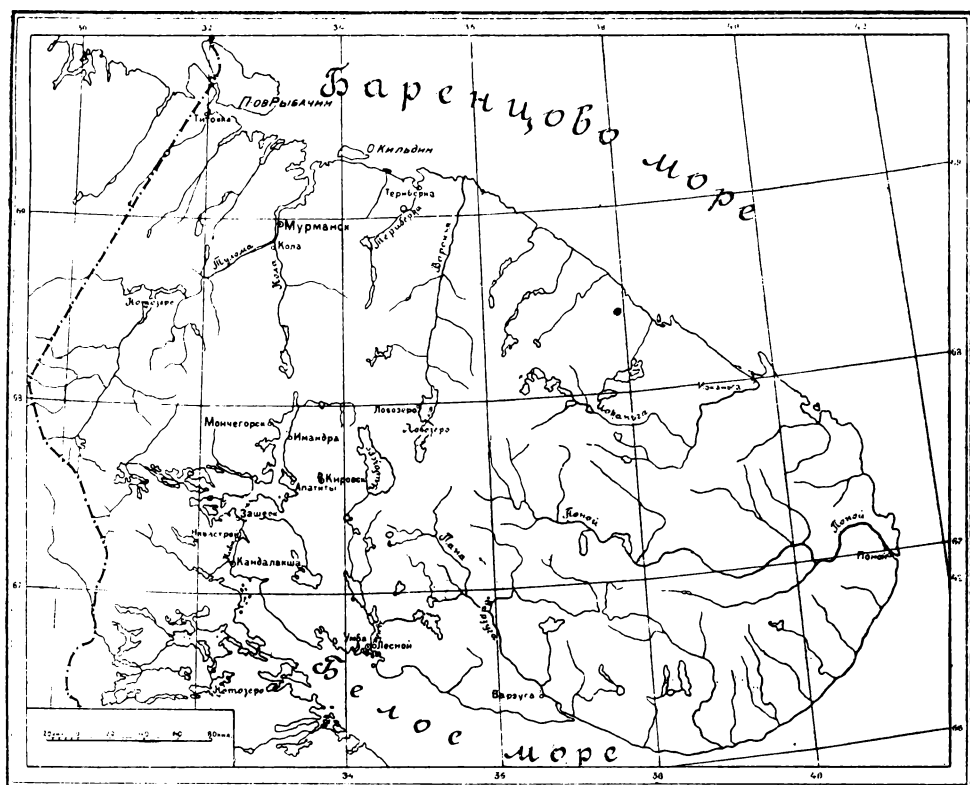
С падением Новгорода все Подвине и Поморье, в том числе Кола и Тре, включаются в состав вотчин Московского государства.

## II

Громадную роль в колонизации Кольского полуострова играли **м о н а с т ы р и**. Еще до падения Новгорода начался переход (посредством вкладов, дарения, продажи) рыбных ловель, пожен и полешого леса

между Умбой и Варзугой от бояр к Соловецкому монастырю, возникшему в 1430 году.

С 30-х годов XVI века на побережьях Кольского полуострова возникают местные скиты, быстро преобразующиеся в монастыри, устремляются сюда же монастыри Подвинья и Поморья и даже самого Низа; вместе с ними сюда же спешат и архиепископ Холмогорский и Важский и даже сам Патриарший двор. Таким образом возникает монастырь в Кандалакше, быстро захвативший в свои руки рыбные ловли, соляные варницы и другие угодья по берегам Кандалакшской губы. На противоположном берегу недалеко от устья реки Печенги возникает Трифонов-Печенгский монастырь, распространяющий свои владения по Мурманскому побережью от Вайда-губы до Варангер-фиорда, а также по рекам Коле, Туломе и Печенге. Восточнее на Мурманском берегу захватывает себе угодья Соловецкий монастырь. Сюда же устремляется Антониев-Сийский монастырь, распространивший свои владения по восточной оконечности Мурманского побережья, а также по рекам Иоканьге и Поною. Еще дальше на Пулангском берегу вплоть до Варзуги устраивается Троице-Сергиевский монастырь. Позже Понойский и Семиостровский погосты переходят к Крестному (в устье {Онеги) и Воскресенскому (на Истре, возле Москвы) монастырям. Между их владениями вклиниваются владения новых монастырей —

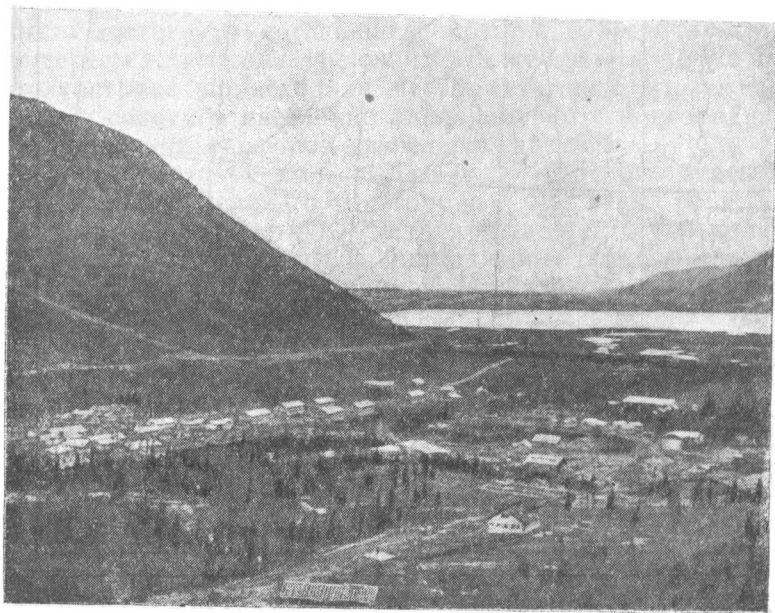


Карта Кольского полуострова

Кирилло-Белозерского, Никольского, Новоспасского; монастырские владения в свою очередь теснят архиепископ Холмогорский и Важский и особенно Патриарший двор, который разбойничьими методами захватил себе промысловые угодья на Сосновском и Орловском берегах. Этим путем в течение XVI века все побережье Кольского полуострова, все важнейшие реки с рыболовными („семужьими“) угодьями, промысловым лесным зверем были захвачены местными и дальними монастырями. Мало того, монастырские люди (Трифонов-Печенгского и Соловецкого монастырей) проникают далеко на запад в современную Норвегию „рыбу ловити и жемчуг копати“, взимают там дань с саамского населения, ходят на Грумант (Шпицберген) и т. п.

О размерах торговых операций северных монастырей можно судить по каравану Соловецкого монастыря, который в 1603 году шел из Холмогор в Москву: он состоял из 6 насадов и 2 дошаников; в Холмогорах его обслуживали 314 „ярыжек“, а на Сухонских порогах около 700 человек. Одной соли со своих варниц Соловецкий монастырь отправлял в это время ежегодно около 100 тысяч пудов.

Если между монастырями или между монастырями и Патриаршим двором взаимоотношения принимали характер вооруженных столкновений, то между монастырями и местным населением борьба носила не менее острый характер. В своем житии основатель Соловецкого монастыря Зосима пишет, что много раз „людии, боярстии раби и насельници, эле на ны наступающе и пакости многы творящи, не дающе нам мест в ловитву рыбам и ина много зле деюще, хотяще место разорите и нас изгнати“ Зосима, разумеется, умалчивает о том зле, который творили монастыри местному саамскому и русскому крестьянскому населению. Эксплоатация ни в малой мере не смягчалась тем, что в роли „накопителей“ капитала выступали попечители душ человеческих.

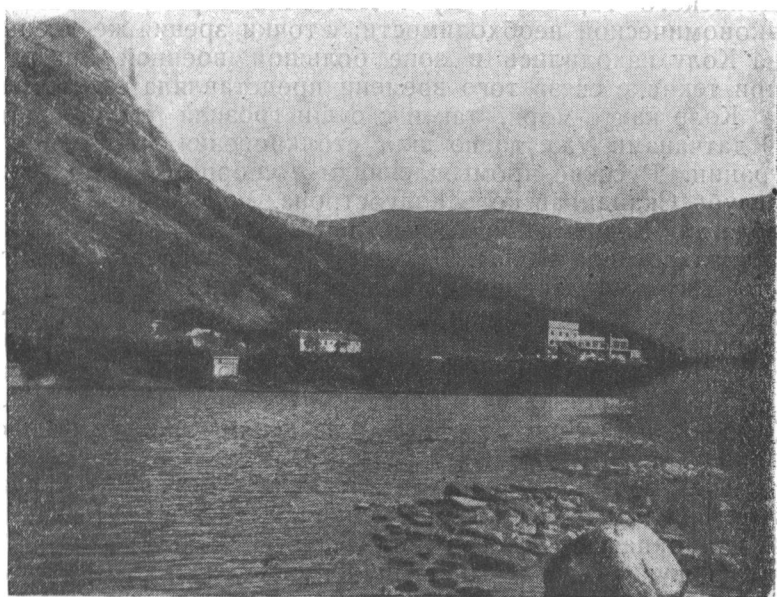


**Поселок Апатитовый рудник им. С. М. Кирова**

Хозяйственному оживлению Кольского полуострова в XVI веке содействовал не только большой внутренний спрос Московского государства на продукцию его морей, рек и лесов. Здесь, как и в устье Двины, завязывается узел внешнеторговых операций.

В 1553 году английский капитан Ченслер в поисках северного прохода в Китай и Индию случайно из-за шторма попал в устье Двины и в Холмогоры. Иван IV, к которому он попал в качестве представителя Англии, предоставил англичанам в Холмогорах и в Москве большие торговые привилегии. Голландцы в противовес англичанам нашли в 1565 году другой вход в Московское государство — через Колу. Англичанам не удалось распространить свои привилегии на Колу — здесь стал развиваться торг и порт международного значения, в который стремились голландские, французские, английские, итальянские и др. корабли.

Суть дела, конечно, не в „случайном“ открытии устья Двины или Колы. Пути к ним, если не англичанам, то датчанам и голландцам были известны и раньше. Дело в том, что в результате неудачной Ливонской войны Московское государство утратило старую связующую его нить с Западной Европой через Финский залив Балтийского моря. Пути через Белое и Баренцево моря в Западную Европу были в Москве тогда либо вовсе неизвестны, либо о них были самые неясные представления. Казалось, таким образом, что Москва совершенно отрезана от внешнего мира, который давал ей пушки, ружья и порох для ведения ее многочисленных захватнических войн; золотую и серебряную монету и изделия: металлы, стекло, ткани, бумагу, сахар и проч. Появление в этих условиях в Москве Ченслера через Двинский путь, Спарка и Соутгэма через Кольско-Выгский путь были для того времени собы-



Кольская база  
Академии наука  
им. С. М. Кирова

тиями большого значения, так как через их посредство восстанавливалась связь Москвы с внешним миром.

С середины XVI века Кольский полуостров втягивается в мировой торговый оборот, а Кола наряду с Холмогорами становится портом международного значения для Московского государства. Торговые книги этого времени показывают, что через Колу вывозится не только местная продукция, но что сюда подтягиваются товары из далеких внутренних частей Московского государства: из Поморья, Подвинья, из Замосковья, с Волги, даже с Печоры и Камы. Сюда подвозят хлеб, масло, клей, поташ, мед, хмель, холст, „мягкую рухлядь“ (меха) и проч. Торговые склады открывают здесь такие предприниматели того времени, как Строгановы. Одним словом, уже в конце XVI века можно отметить развитие в Коле товарно-денежных отношений.

#### IV

Расцвет международной торговли Колы длился недолго. В 1581 году Иван IV потерял Нарву, отвоеванную в 1558 году; в 1583 году царем Федором принимается решение учредить новое хорошее „пристанище для торговых кораблей“ в устье Двины на мысу Пур-Наволок, где стоял монастырь Михайло-Архангелов; а уже в 1585 году Кольский воевода Васильчиков объявил „дацкому державцу“ в Варгаве, что велено учинить корабельную пристань в „государевой вотчине на Усть-Двины реки“; в Коле же царь велел торговать только трескою, палтусом и „салом троскиным и китовым“; другими же товарами торговать запретил. Несмотря на протест датского короля, царь Федор подтвердил, что торг переведен в устье Двины, а в „Коле-волости торгу есмь быть не велели, занеже в том месте торгу быть не пригоже: то место убогое“.

Дело, конечно, было не в „убогости места“. Московское правительство вполне отдавало себе отчет в том, что при наличии удобного Двинского торгового пути Кольский торг развивать не было особой экономической необходимости; с точки зрения же военной Кола и пути на Колу находились в зоне большой военной опасности; защита их при технике связи того времени представляла значительные трудности.

Коле как с моря, так и с суши грозили войной датчане и шведы. С датчанами уже давно шли столкновения из-за неурегулированности границ. Русские промышленники и сборщики дани далеко проникали вглубь Скандинавского полуострова, ловили там рыбу, копали жемчуг, облагали данью саамское население, считая, что „земля лопская искони вечная вотчина наша“. Датчане, в свою очередь, выдвигали положение, что „вся Лапландия принадлежит Норвегии“, и на этом основании посылали своих сборщиков дани и вооруженных людей вплоть до Поноя и Кандалакши, требовали уплаты таможенной пошлины с судов, идущих на Мурман, и т. п. Такое положение длилось до 1826 года, когда наконец была проведена граница и исчезли „двоеданные“ и „троеданные“ саами. До этого же веками длилась дипломатическая переписка, перемежающаяся с военными столкновениями на суше и на море.

Еще большую военную активность проявляли „каянские немцы“, т. е. шведы. В течение последней четверти XVI века шведы неоднократно нападают на Трифионов-Педенгский монастырь, на Колу, Кемскую и Сумскую волости, Соловецкий монастырь и даже задумывают далекий поход на Холмогоры, окончившийся неудачей.

Военные действия на суше и на море нанесли в конце XVI и первой четверти XVII века огромный ущерб хозяйству Кольского полуострова и вызвали убыль его небольшого населения. По словам наблюдателей этого времени, „лопские вежи запустели от немецкой войны, лопари побиты, а иные в полон поимаша“; крестьянские дворы, варницы, скот и сено подверглись полному уничтожению, люди разбежались.

В результате учреждения Архангельского порта и переноса сюда внешнеторговых операций, превращения Колы в порт местного значения, а также в результате военных погромов, — хозяйство Кольского полуострова постепенно приходит в XVII веке в упадок. Показателями этого упадка могут служить как сокращение торговых оборотов, так и уменьшение числа посадских людей в Коле: в 1608 году их насчитывалось 150, а в конце XVII века всего 29 человек.

## V

В начале XVIII века Петром I была ликвидирована систематическая политика Швеции оттеснить Россию от побережья Балтийского моря. Основанием Петербурга было вновь прорублено то окно в Европу, которое было утрачено еще при Иване IV. Перенесением столицы из Москвы в Петербург еще более подчеркивалось значение этого исторического факта. Петербург становится основным портом международного значения; внутренние торговые пути, направлявшиеся до этого на север к Архангельску, сворачивают на запад; новая столица стягивает к себе торговые и промышленные капиталы, требует массу людей.

Все это отрицательно сказывается на развитии хозяйственной жизни и заселении Европейского Севера и, в частности, Кольского полуострова. Архангельск переходит на положение второразрядного порта; Двинский

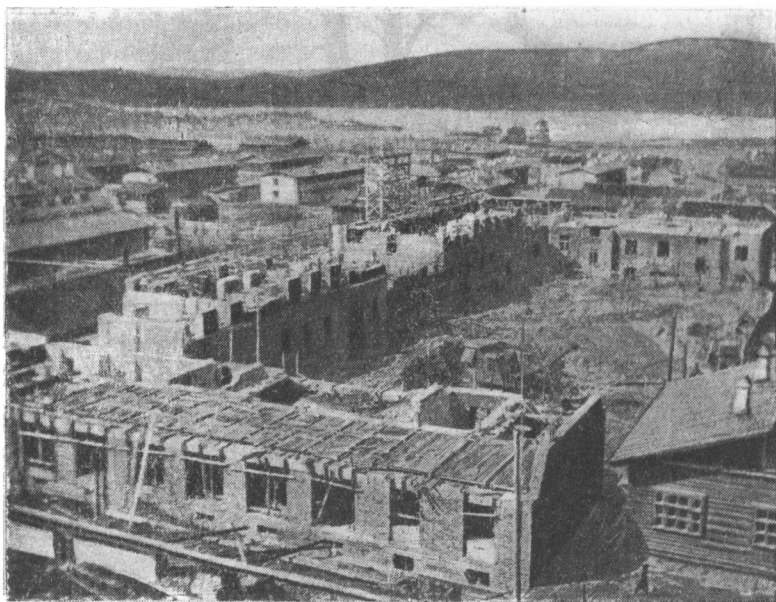


Саами (лопари)  
на озере Умба

путь утрачивает свое значение; Кольский полуостров понемногу превращается в глухую провинцию, промыслы его падают, а население имеет тенденцию перекочевывать в места более благоприятных жизненных условий. Такова общая картина, которую можно наблюдать на протяжении XVIII и трех четвертей XIX века.

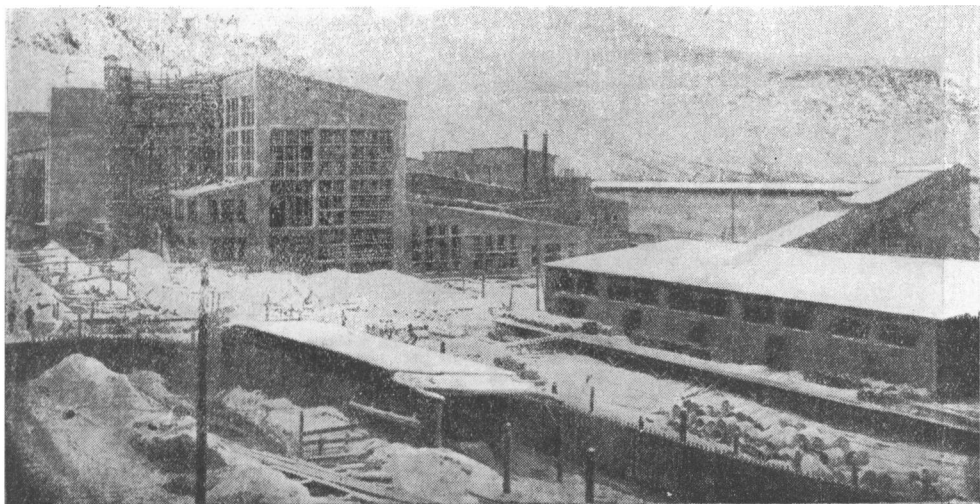
Этот упадок во второй половине XVIII века характеризуют наказы жителей Кольского уезда в Законодательную комиссию 1767 года. Все наказы как саамских погостов, так и крестьянских сел и волостей, а также Кольского посада указывают прежде всего на убыль населения. Причину убыли населения, „совершенной скудости и изнеможения“, наказы видят в тяжести подушной подати и государственных повинностей, в крайне дорогих ценах на хлеб, во взысканиях за утечку водки и усушку казенной соли и т. п. Наказы саамских погостов добавляют к этому еще высокий оброк за перешедшие к ним монастырские угодья, а некоторые из них — на уплату дани „королевичу дацкому“. Все это привело к тому, что население „пришло в отчаяние и претерпевало великую нищету и смертный голод и употребляло в пищу сосновую и березовую кору, солому, белый мох, выталкивая на подобие муки“; что „жители от голодной смерти расходятся по другим местам и кормятся нищенским образом“.

Хозяйственная жизнь помора второй половины XVIII века кратко и хорошо обрисована в наказе крестьян села Керешь: „За неимением пашенных земель, прокормление себе имеем и всякие подати платим от морских рыбных, салных, звериных... промыслов, которыми промышляем в летнее время по рекам и морским губам и берегам: рыбу семгу, селди и сиги, а осенью нерп по морским губам пицалми и сетми... а весною с марта 1 по июнь месяц, в море в судах на льдах серку и нерп, а другие отходят через Кольский острог на мурманский рыбный промысел, из покрута и из найма. От разных людей и от морских штур-



Растет заполяр-  
ный город  
Кировск





Апатитовая обогатительная фабрика в Кировске

мов претерпеваем не малый страх и гибель. И оную рыбу, сало и слюду отвозим для продажи к городу Архангельскому, а на вырученные из оного товара деньги покупаем у города Архангельского хлебные и прочие припасы“...

С конца XVIII и особенно в XIX веке хозяином положения на Коле становится хищник-кулак, совмещавший в своем лице скупщика, мелкого владельца средствами производства и торговца и, как правило, находившийся в зависимости от более крупных ростовщиков и торговцев Архангельска.

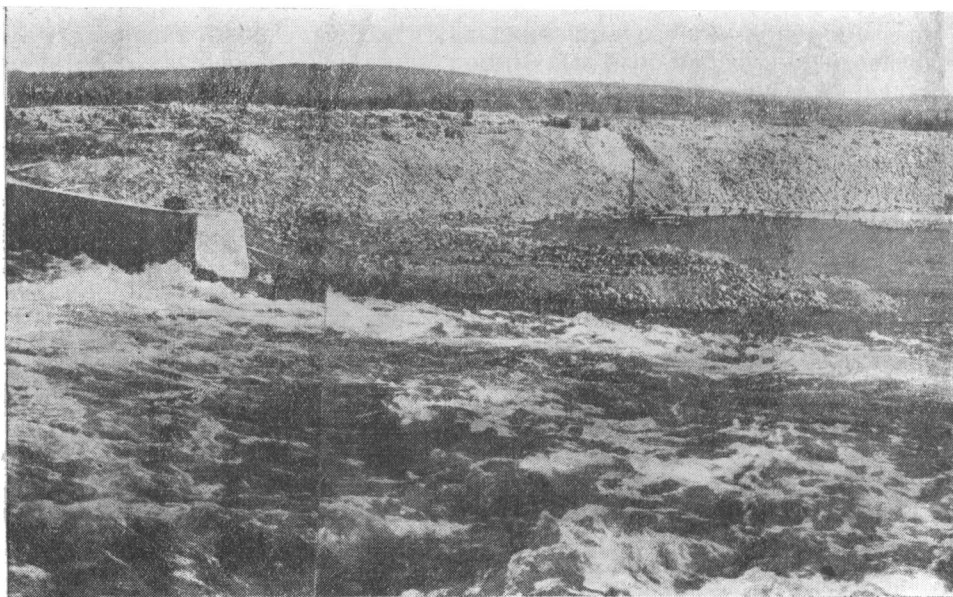
Эти кулаки, или так называемые „хозяева“, как их величали, жили обычно в Коле, где находились у них склады продовольствия, мануфактуры, обуви, рыболовные и охотничьи припасы, водка и -пр. На побережье в становищах они держали подсобные склады, ловецкие суда и снасть.

Ранней весной, обычно в марте, в Колу подтягивались пешком или на лыжах из Поморья „промышленники“ без всяких средств производства. „Хозяева“ их „ласково“ встречали, спаивали водкой и „крутили“ в артели. „Покрута“ и была той формой взаимоотношений „хозяина“ и „покрученника“, на которую указывал Ленин как „на „исконную“ и поистине „освященную веками“ форму экономических отношений... которая вполне сложилась уже в XVII веке и почти не изменялась до самого последнего времени“.<sup>1</sup> Сущность ее заключалась в том, что хозяин за организацию, снабжение и снаряжение артели покрученников получал 75—80% улова, а покручина — всего 20—25%. Но и этой выручки покрученник часто вовсе не видел, так как она поступала в погашение его долгов.

Так из года в год, от поколения к поколению переходили эти кабальные отношения, которые делали покрученника рабом.

<sup>1</sup> В. И. Ленин, Развитие капитализма в России. Собрание сочинений, т. III, стр. 468, прим. 1.



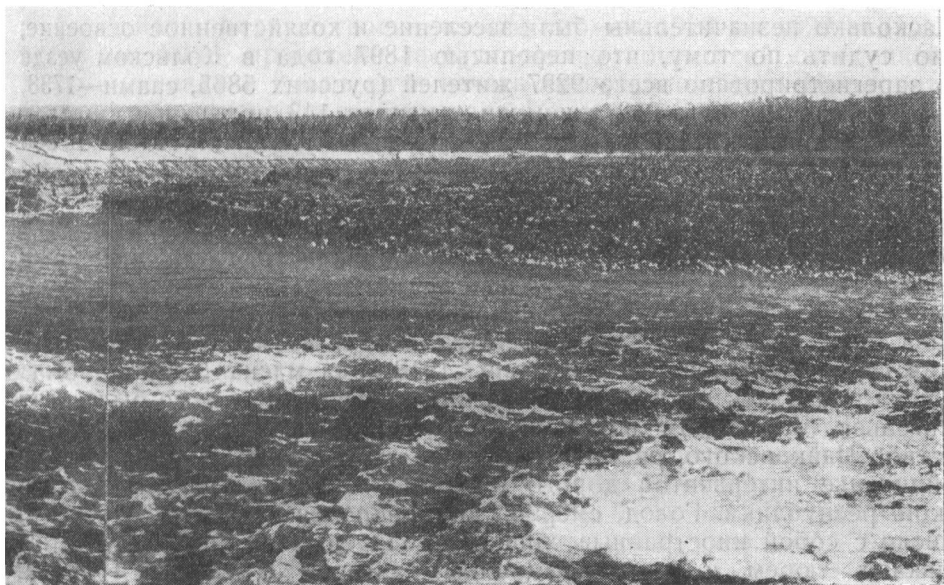


Река Нива

Как видно из наказов депутатов и из свидетельств ряда наблюдателей, местное русское население в этот период в общем имело тенденцию переселяться в другие районы. Такое положение вещей вполне объясняется описанными экономическими причинами, а отнюдь не суровостью природных условий, как некоторые пытались это истолковать. Однако наблюдалось и вселение сюда новых этнографических элементов. Со середины XVIII века, например, можно проследить проникновение в юго-западную часть полуострова небольшого количества карел, в западную же финнов и норвежцев. Наконец в конце 80-х годов с Канина Носа сюда перешли со своими стадами оленей кулаки-жемцы, которые явились новым эксплуататорским элементом, захватившим у саам стада оленей и обширные оленьи пастбища в южном секторе восточной части полуострова.

С конца 60-х годов прошлого столетия появляются апологеты Севера вроде М. К. Сидорова, которые делают доклады, пишут записки о богатствах промыслов Севера, о его нуждах, „о средствах вырвать Север России из его бедственного положения“ и т. п. С 70-х, особенно с 80-х годов Кольский полуостров привлекает к себе научный интерес.

Царская бюрократия встретила пропаганду идеи хозяйственного освоения Кольского полуострова недомыслием, граничащим с глупостью и издевательством. Известна, например, резолюция маркиза де Траверсэ о том, что на Севере „могут жить два петуха и три курицы“; или воспитателя Александра III генерала Зиновьева: „необходимо народ удалить с Севера во внутренние страны государства, а вы хлопчете наоборот и объясняете о каком-то Гольфстреме, которого на Севере быть не может“ и т. п. Царские бюрократы считали непреодолимым то положение вещей, которое выражали поговорки, сложившиеся в рассматриваемый период на Кольском полуострове: „От Колы до ада три



версты"; или „Спереди море, сзади горе, кругом ох да мох, одна надежда—бог“ и т. п. Они не хотели замечать, что, в то время как русские промыслы на Мурманском побережье падали, норвежские из года в год росли; что с каждым десятилетием ввоз из Норвегии рыбы в Архангельский порт увеличивался и достиг к концу XIX века весьма внушительной цифры в 800 000 пудов (против 145 тысяч пудов в 1835 году); что лов этот производился сплошь и рядом в территориальных водах России. Больше того, царские бюрократы высказывали даже радость, что „есть еще люди, которые охотно селятся на наш Север—это шведы и норвежцы“.

В этих условиях старых царских времен нечего было и думать об освоении Севера, его природных богатств.

В 1870 году возрождается идея использования незамерзающего Мурманского побережья для устройства здесь открытого морского порта, который не испытывал бы во внешних операциях тех затруднений, которые неизбежны для портов Балтийского и Черного морей с их проливами. Этот проект скитался по министерствам до 1877 года, когда и был окончательно похоронен.

С 1894 года в Комиссии при Министерстве путей сообщения ставится вопрос о проведении на Мурман железной дороги. Этот проект не встретил сочувствия военного и морского министерств, которые „не усмотрели“ в новой дороге стратегического значения.

Позднее вопрос о постройке железной дороги ставится вновь, однако русско-японская война помешала ее строительству. Лишь в 1913 году принимается наконец решение строить железную дорогу от ст. Дубовка (Волховстрой) до Петрозаводска. Война 1914 года заставила всемерно форсировать ее строительство с продолжением линии от Петрозаводска до нынешнего Мурманска (тогда поселок „Романов на Мурмане“). Укладка пути была закончена в конце 1916 года.

Насколько незначительны были заселение и хозяйственное освоение, можно судить по тому, что переписью 1897 года в Кольском уезде было зарегистрировано всего 9297 жителей (русских 5865, саами—1738, финнов—1091, карелов—256, ижемцев и ненцев 143, норвежцев, шведов и др.—199), а для 1913 года принято считать число жителей 10 500 человек.

## VI

Вскоре после Великой Октябрьской Социалистической революции Кольский полуостров стал ареной интервенции.

Военные отряды союзников царской России задерживались здесь сначала под предлогом „защиты“ Мурмана от возможного нападения держав германской коалиции. В июле 1918 года маска „защиты“ была сброшена. Началась открытая интервенция. Несколько позже был занят Архангельск, в котором возникло меньшевистско-эсеровское „правительство“ Чайковского, распространившее свою власть и на Мурман. Хозяйничанье интервентов дорого обошлось трудящимся молодой советской республики. Голод, смерть, дикий произвол, грабеж — вот что принесли с собой иностранные хищники. Побережье покрылось сетью каторжных тюрем и концентрационных лагерей (Мудьюг, Печенга, Иоканьга, Торос-Остров), названных жителями „островами смерти“, где совершалась дикая расправа со всеми сочувствующими большевизму.

Из Мурманска спешно выкачивались запасы продовольствия и снаряжения военного времени, завезенные туда в связи с постройкой Мурманской железной дороги. От продажного „правительства“ Чайковского интервенты настойчиво добивались выдачи концессий сроком на 99 лет на эксплуатацию природных богатств Александровского и Кемского уездов.]

Борьба Красной армии и красных партизан с интервентами продолжалась до начала 1920 года. 13 марта этого года победоносная Красная армия вступила в Мурманск, сбросив отряды интервентов в море и отеснив белые войска в Финляндию.

После освобождения Кольского полуострова от интервентов хозяйство его представляло жалкую картину. Единственная крупная капитальная ценность его „Мурманка“—представляла собою недостроенную на 70% „временку“. Но и эта „временка“ подверглась разрушению. Мурманск представлял собою небольшой портовый поселок, застроенный бараками военного времени, среди которых выделялись английские бараки из гофрированного железа, названные „чемоданами“.

В 1923 году по предложению Ф. Э. Дзержинского, бывшего в то время народным комиссаром путей сообщения, советским правительством был принят проект преобразования Мурманской (ныне Кировской) железной дороги в своеобразный комбинат, в задачу которого входила бы не только достройка и эксплуатация дороги, но и развитие хозяйства в районе тяготения дороги и заселение этого района.

Комбинат Кировской дороги направил свои усилия, прежде всего, на развитие рыбных промыслов и рыбопромышленности, на эксплуатацию лесных богатств Карело-Мурманского края, а также на развитие портовых операций Мурманска; помимо этого, комбинат поставил опытное сельскохозяйственное дело и оказывал деятельную помощь изучению природных богатств края, начатому в 1920 году Северной промышленной экспедицией ВСНХ РСФСР и Академией наук.

Комбинат просуществовал шесть лет — с 1923 по 1929 год. За это время им было проведено лесоустройство почти всей отведенной ему лесной площади в 3 млн. га и начата лесозаготовка. На территории Кольского полуострова в Кандалакше построены лесопильный и рыбоконсервный заводы; у ст. Хибины открыт опытный сельскохозяйственный пункт (сейчас Полярное отделение Всесоюзного института растениеводства); — устроен целый ряд факторий на побережье (Титовка, Териберка, Гаврилово, Рында и др.), пристаней, салотопенных заводов и проч.; вблизи станции Шонгуй выстроен кирпичный завод, на берегу озера Имандра начаты разработки нефелиновых песков для стеклоделия и т. д.

С 1925 года в хозяйственном развитии полуострова начинают все большую роль играть рыбные и зверобойные промыслы. В этом году имел место большой заход сельди в губы Мурманского побережья, потребовавший спешной переброски ловцов из Белого моря и послуживший новым толчком для организации здесь крупной рыбной промышленности. Мурманск стал ее центром: здесь начинается строительство переведенной из Архангельска траловой базы; на Халдеевом мысу оборудуется верфь для строительства мелких судов; порт понемногу оборудуется, город отстраивается, появляются первые каменные здания.

Ярким показателем итогов этого периода развития хозяйства Кольского полуострова может служить рост и состав его населения. В 1917 году на территории бывшего Александровского уезда (150 тыс. кв. км) числилось всего 10 300 человек, при 12% городского населения. На 1 января 1930 года на территории Мурманского округа (128,5 тыс. кв. км) численность населения достигла 32 000 человек, из них 14 400 городского. Население Мурманска достигло 13 800 чел., то есть превзошло все население бывшего Александровского уезда, накопленное на его территории тысячелетиями до 1917 года.

Чтобы оценить то, что произошло на Кольском полуострове в немногие последующие годы, приведем еще данные о численности и структуре населения на средину 1935 года.<sup>1</sup>

Все население . . . . .	207 566 чел.
В том числе: городское . . . . .	173 977 „
„ „ негородское . . . . .	33 589 „
„ „ население города Мурманска . .	102 800 „
„ „ население города Кировска . . . .	33 900 „

Другими словами, за пять с половиной лет население увеличилось в шесть с половиной раз по сравнению с 1930 годом и в 20 раз по сравнению с 1917 годом, причем доля городского населения составляла уже 88%.

Сказочный рост населения был прямым следствием столь же сказочного роста хозяйства Кольского полуострова. Основными вехами в истории этого роста являются: решение правительства — в конце 1929 года — организовать трест „Апатит“; постановление СНК СССР в начале 1932 года о хозяйственном развитии Мурманского округа; личное посещение полуострова товарищами Сталиным, Кировым, Ворошиловым в июле 1933 года, во время которого был разрешен ряд узловых вопросов

<sup>1</sup> Административно-экономический справочник по Ленинградской области, Л., 1936.

края; и наконец решение правительства в мае 1935 года о строительстве Североникеля.

Важнейшим условием этого роста была громадная помощь, оказанная Мурману таким крупнейшим индустриальным и научным центром, как Ленинград, и, в частности, Ленинградской организацией большевиков во главе с т. Кировым.

Трест „Апатит“ возник в результате настоятельной нужды страны в доброкачественном сырье для фосфатно-туковой промышленности, и геологопоисковых работ, проведенных на Кольском полуострове с 1920 по 1929 год, обнаруживших в Хибинском горном массиве громадную апатито-нефелиновую интрузию. Запасы руды в этой интрузии определяются сейчас в 2 млрд. тонн при среднем содержании фосфорного ангидрида в 21%.

Перед страной стояла весьма трудная задача — в самый короткий срок организовать добычу и обогащение руды в центре Хибин, расположенных далеко за полярным кругом, в совершенно безлюдной местности, при полном бездорожье, при отсутствии навыков горных работ с такой рудой и в таких высоких широтах; кроме того, надо было срочно найти экономический способ обогащения руды и научиться приготавливать из этого нового в мировой практике сырья суперфосфат.

В необычайно короткий срок — в течение двух лет — все эти трудности были преодолены: у южного отрога горы Кукисвумчор начал работать апатитовый рудник и возник рабочий поселок; в семи километрах от него на берегу озера Большой Вудъявр возник город Хибиногорск (ныне Кировск) — средоточие обогатительных устройств, управления треста „Апатит“, тепловой электростанции и проч.; рудник и город соединились сначала шоссейной, а затем железной дорогой с Кировской магистралью.



Озеро Малый  
Вудъявр

Вслед за апатитовой рудой были найдены крупные залежи редко-земельного (ловчорриты) и титанового (сфены) сырья в тех же Хибинах, вызвавшие строительство новых рудников и обогатительных фабрик.

В 1932 и 1933 годах в районе Кольского залива и у северной оконечности озера Имандра были обнаружены железистые кварциты с запасами руды порядка 600 млн. тонн.

В 1932—1934 годах было разведано громадное Ионское (Енское) месторождение железных руд с запасами около 800 млн. тонн.

В то же время в горах Монче-тундры (западнее озера Имандра), в Федоровой тундре (юго-восточнее Умб-озера), в Волчьей тундре и других местах вскрываются месторождения медноникелевых руд, вызвавшие решение 1935 года — приступить к их эксплуатации.

В 1934—1936 годах ведутся широкие поисковые работы и обнаруживаются крупнейшие месторождения редких элементов (цирконий, ниобий, тантал, редкие земли) и титана в Ловозерской тундре (между Умб-озером и Лов-озером); а в бассейне реки Ионы и др. местах найдено месторождение слюды; в непосредственной близости от станции Африканда — крупнейшее месторождение первоскита — сырья для получения титана и редких земель; восточнее Лов-озера в районе плато Кейва — громадные скопления кианитов, служащих огнеупорным сырьем, и т. п. Одним словом, в течение каких-нибудь шести лет выясняется, что Кольский полуостров представляет собой весьма крупный по своему значению и оригинальнейший по своим минералам горнопромышленный район.

Расширение рудной базы, развитие горной промышленности и прежде всего разработка и обогащение апатита стимулировали развитие ряда других отраслей хозяйства.

Дороговизна дальнепривозного топлива и наличие крупных запасов гидроэнергии с хорошими показателями послужили основанием для развертывания гидроэнергостроительства. Оно началось с реки Нивы, вытекающей из озера Имандра и впадающей в Кандалакшскую губу, а затем перебросилось на Тулому. В 1934 году была пущена самая северная в Союзе вторая Нивская гидростанция, а в 1936 году самая северная в мире — Первая Туломская (недалеко от Мурманска).

Форсирование гидроэнергостроительства позволило не только снабдить электроэнергией рудники, фабрики, города и поселки, но и провести электрификацию Кировской железной дороги (сначала на участке Кандалакша — Апатиты, а теперь на участке Апатиты — Мурманск), резко возросший грузооборот которой настоятельно требовал коренной реконструкции дороги.

Громадный прирост населения со всею остротой поставил вопрос о спешном развитии полярного земледелия для производства свежих овощей, молока, мяса и кормов. Вблизи ст. Апатиты, гор. Мурманска, устроившихся гидростанций возникают совхозы („Индустрия“, „Арктика“ и др.), выполняющие эту задачу и блестяще опровергающие мнение скептиков о невозможности здесь земледелия.

Нужды строительства требуют создания промышленности строительных материалов. Расширяются лесоразработки: у станции Зашеек возникает новый лесопильный завод; строятся несколько кирпичных заводов; ведутся опыты использования диатомитов для строительства; создаются карьеры натурального камня, гравия, песка; находятся месторождения известняков (остров Кильдин, свита Имандра-Варзуга, верховья Ионы) и проч.

Горнопромышленный район располагается в юго-западной части полуострова, имея своими центрами Кировск и Мончегорск. Второй ареной кипучей хозяйственной деятельности стало Баренцово море и Мурманское побережье с центром в Мурманске.

Начиная с 1931 года и особенно после постановления правительства от 27 января 1932 года о хозяйственном развитии Мурманского округа, здесь производится коренная реконструкция всех исторически сложившихся устоев рыбного и зверобойного промыслов.

До этого Мурман знал только прибрежный или пассивный, при помощи так называемых „запоров“ в губах, лов зашедшей туда рыбы, или при помощи „ярусов“ (длинной бечевы с подвешенными крючьями). Технические средства лова были унаследованы от праотцев. Ловцами были главным образом частные артели.

С 1931 года прибрежный лов технически перевооружается. Наряду с ним энергично развивается лов глубинный, или активный. Создаются рыболовецкие колхозы, создаются моторнорыбачьи станции. Наряду с колхозами широко разворачивается государственная рыболовецкая система. В улове начинает играть большую роль лов сельди. Зверобойные промыслы также технически перевооружаются.

Раньше исконными ловецкими судами на Мурмане были неуклюжие и очень опасные парусные беспалубные лодки—шняки и елы; вместо них вводятся моторные боты грузоподъемностью в 15—20 тонн с двигателями в 35—45 л. с. Глубинный лов, раньше просто недоступный, теперь производится мощными траулерами. Число их уже в 1936 году доводится до 70. В море выходят настоящие пловучие фабрики, при помощи которых не только производится лов рыбы, но и происходит обработка и переработка рыбных продуктов и отходов. Для глубинного лова широко применяются кошельковые неводы и дифтерные сети. О характере новых средств производства можно судить по запору в губе Западной Лицы в 1934 году, который имел в длину 1200 метров. Качество рыбпродуктов в связи с проведенной реконструкцией резко повысилось: с 1932 года, кроме соленой рыбы, выпускаются свежемороженая, копченая и консервированная рыба, рыбий жир и мука; сортность рыбы также значительно поднялась.

Социально-экономическая и техническая реконструкция рыбных промыслов не замедлила сказаться не только на росте и качестве продукции, но и на заработках ловцов. Средний заработок рыбака с 468 руб. в 1930 году поднялся в 1934 году до 2500 руб.

В передовом колхозе „Тармо“ (Полярный район) средний заработок колхозника уже в 1933 году выразился в 6420 руб., а заработки отдельных колхозников достигали 12—13 тысяч рублей. Колхоз „Тармо“ установил собственную электростанцию, построил кирпичный завод, верфь, дорогу к морю, обзавелся автомобильным транспортом, произвел осушение болот и т. п.

Все это резко изменило лицо Мурманского побережья и превратило Мурманск в крупнейший центр рыбной промышленности и крупный портовый город. Здесь построены большой судоремонтный завод и мастерские по ремонту такелажа и инвентаря, рыбокомбинат, крупнейший бондарный завод, тепловая электростанция, железнодорожные ремонтные мастерские; выстроен второй пирс с каменной набережной, лесная гавань и каботажная пристань; резко увеличилась механизация портовых работ и т. д.

Другим своеобразным экономическим районом Кольского полуострова



является его центральная и юго-восточная часть, а до известной степени и запад, остающиеся попрежнему районом оленеводства с подсобным озерно-речным рыболовством и охотой.

За последние годы и в этих районах произошли крупные изменения. Система вольного выпаса оленей, практиковавшаяся саами, влекла за собой большую гибель стада от хищников, недостатка кормов, ухода и увода оленей. Это, как правило, заменяется системой окарауливания стада. Оленьи угодья разграничены, а пользование ими упорядочено. Наряду с транспортным оленеводством форсируется мясо-шкурное направление. Ведется борьба с эпизоотиями. Оленеводческое население коллективизируется. Возникают хорошо поставленные колхозы „Тундра“, „Красная тундра“ в Ловозерском районе и др. Организуется большой оленеводческий совхоз Главсевморпути. §

Ресурсы зверя в этих районах, ранее сильно [подорванные хищнической охотой, в настоящее время восстанавливаются правильной организацией охоты и усиливаются разведением ондатры и песцов. Кроме того, произведена реакклиматизация бобра, который еще в 80-х годах XIX века был здесь совершенно истреблен. В сохранении животного мира Кольского полуострова должен сыграть большую роль учрежденный в районе Чуна-тундры Государственный лапландский заповедник.

Приведем еще несколько данных, характеризующих итоги социалистической реконструкции Кольского полуострова.

Улов рыбы-сырца в 1913 году составил здесь 160 тысяч центнеров; в 1928 году он поднялся до 358 тысяч центнеров, а в 1937 году (на 1 декабря) доведен до 2000 тыс. центнеров.

Добыча фосфоритов в 1913 году в России составила 23 тысячи тонн; в 1928 году в Союзе ССР было добыто 98 тысяч тонн фосфоритов; а в 1936 году добыто одной апатитовой руды в Хибинах свыше 2 млн. тонн.

Но с особенной яркостью плоды победы социализма видны на фронте культурного строительства и здравоохранения.

До войны в Александровском уезде было всего лишь два фельдшера и 10 начальных и церковно-приходских школ на 150 тыс. кв. километров. На 1936 год в Мурманском округе (128, 5 тыс. кв. км) было: 4 техникума (педагогический, медицинский, горный и оленеводческий), 6 полных средних школ, 26 неполных, 4 начальных школы; больничный городок в Мурманске, 6 больниц, 6 поликлиник, туберкулезный диспансер, 15 амбулаторий, 37 здравпунктов и 8 фельдшерских пунктов.

Особенно замечательны в этом отношении заботы о северных народностях полуострова, сосредоточенных главным образом в Ловозерском и Саамском районах. Здесь при наличии 2900 человек населения имеется: 2 неполные средние школы, 8 начальных, больница, 2 амбулатории и 2 фельдшерских пункта. Народы Севера, ранее жестоко эксплуатировавшиеся и угнетавшиеся царским правительством, получили при советской власти на основе проведения ленинско-сталинской национальной политики все условия для процветания, развития хозяйства и культуры.

---



## ТАЙМЫРСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Решением Президиума ВЦИК в 1930 году о национальном районировании Крайнего Севера был образован Таймырский национальный округ в составе четырех районов — Авамского, Хатангского, Усть-Енисейского и Дудинского, с центром в с. Дудинка.

Таймырский округ выделен из бывшего Туруханского края. Общая территория округа, по данным Красноярского крайплана, составляет 877 тыс. кв. километров (по другим данным 805 тыс. кв. км), т. е. площадь, равную Германии, Австрии, Венгрии, Латвии и Литвы, вместе взятым.

Таймырский полуостров простирается от мыса Челюскина до устья реки Хатанги на восток; до области реки Пясины — на запад; до реки Хатанги и ее притоков — на юг; а с севера граничит по береговой линии с Северным Ледовитым океаном.

В округе созданы следующие Советы:

### Дудинский район

- 1) Дудинский
- 2) Лузино-Пактакайский
- 3) Хатангско-Эвенкийский
- 4) Норильско-Пясинский

### Усть-Енисейский район

- 1) Лескинский
- 2) Лапто-Солянский
- 3) Саха-Ненецкий
- 4) М-Хетский
- 5) Т-Носовский
- 6) Усть-Нордовский

### Авамский район

- 1) Авамский
- 2) Пясинский
- 3) Дудыпский
- 4) Боганидский
- 5) Таймырский
- 6) Аянский
- 7) Госфонд 2 участка

### Хатангский район

- 1) Затундро-Якутский
- 2) Вадеево-Нганасанский
- 3) Блудново-Балахнинский
- 4) Хатангский
- 5) Карго-Кузальский
- 6) Попигаийский

Общий состав населения на 1 января 1937 года, по данным Красноярского крайплана, составляет 12,1 тыс. человек (в том числе народов Севера — 7600), против 9 тыс. человек в 1932 году. В округе проживают юраки (маду), ненцы, нганасаны (тавгийцы), саха (долгане), эвенки, якуты

и др. народности. Коренное население занимается, главным образом, охотой, оленеводством и рыболовством.

Кошмарным было прошлое националов тундры Таймыра. Капитализм душил, топтал достоинство человека: купцы, князья, кулаки, шаманы и царские чиновники чинили дикий произвол, грабя население, обрекая его на вымирание.

Лишь после Октябрьской революции народы Севера освободились навсегда от вековой кабалы и произвола.

До Октябрьской революции на территории Таймырского национального округа было всего две приходских школы (в Дудинке и Хатанге). Сейчас в округе имеется 24 школы, в том числе 18 национальных, из них 11 кочевых. Кроме того, имеется 10 красных чумов, 2 кино, 4 кинопередвижки, 7 библиотек, 2 Дома национала, 3 клуба, музей и 2 детских сада.

Больниц в округе до революции не было совсем. Сейчас выстроено 6 больниц, имеется 2 врачебных пункта, 5 фельдшерских пунктов, 2 зубо-врачебных кабинета.

Культурный рост округа характеризует бюджет на народное образование за последние 6 лет (в тыс. рублей).

1931 г.	1932 г.	1933 г.	1934 г.	1935 г.	1936 г.
42,2	190,2	810,9	894,4	1090,0	1600,0

т. е. рост за 6 лет почти в сорок раз.

Регулярно производится движение самолетов Красноярск—Дудинка. На лошадях из Красноярска до Дудинки нужно ехать 40 суток, паромом — 9 суток, а лететь самолетом — 10 часов.

В округе нормально действует связь по радио.

В округе имеется 15 радиостанций.

Таймырский округ далеко еще не изучен. Однако даже поверхностное изучение Таймырского полуострова указывает на огромные запасы природных богатств: золота, платины, меди, угля и других ископаемых.

Из горнопромышленных районов Таймыра большой интерес представляет район Хатанги. В настоящее время известно много месторождений углей. Обнаружены месторождения соли и нефти.

В Норильске строится Полиметаллический комбинат, в котором будет занято до 10 тысяч рабочих, т. е. около того, сколько сейчас населения во всем округе. Проводится железная дорога Дудинка — Норильск протяжением 120 километров.

В Усть-Енисейском районе работает Рыбоконсервный завод Главсевморпути, рассчитанный на выпуск в год 2 млн. банок консервов.

Особо следует сказать о Нордвике. Здесь открыты запасы соли, так необходимой для развития рыбной промышленности ДВК. Обнаружены выходы нефти. На Нордвике начато строительство соляных рудников, порта и ведется изыскание на нефть.

В округе имеется 2 оленеводческих совхоза (в Потапове и Волочанке), оленей в них 3045 голов. Имеется 5 ветпунктов. Коллективизацией охвачено 48% населения округа.

Завоз товаров по годам характеризуется следующими данными:

1936 г. . . . .	15 078 тыс. руб.
1937 г. . . . .	21 286 " "

В округе 54 торговых единицы. Впервые в 1937 году на Таймыр были завезены свежие лимоны и яблоки.

В округе много судоходных рек (Пясины, Хатанга, Авам, Дудыпта и др.). Реки и озера богаты рыбой. В них все ценнейшие енисейские породы: окунь, нельма, мусун, сиг, чир, осетр, таймень, сельдь. В центральной части Таймырского полуострова имеется самое крупное в мире северное пресноводное озеро Таймырское. С севера озеро окружено еще неизученным хребтом Бырранга. Данные исследований указывают на значительные рыбные запасы озера, а также запасы полезных ископаемых в горах Бырранга. Озеро изобилует водоплавающей дичью, в прилегающих к озеру районах много диких оленей, песца.

Добыча рыбы в округе за последние 3 года характеризуется следующими данными (в центнерах):

	1935 г.	1936 г. (план)	1937 г.
Гослов . . . . .	11 645	10 446	14 000
Скуп . . . . .	5 720	7 242	10 522
Всего	17 365	17 688	24 522

В 1933 году суда Южнотаймырской экспедиции Главсевморпути впервые в истории вошли вглубь Таймырского полуострова, пройдя путь от Красноярска по Енисею через Карское море в реку Пясины, пройдя на ней 600 километров до устья р. Дудыпты, забросив грузы в Авамо-Хатангскую тундру.

Теперь на реке Пясине открыто нормальное судоходство.

Река Хатанга, находящаяся в восточной части Таймыра — наиболее близкий и верный водный путь завоза товаров для населения затундры. Освоение Хатанги разрешает проблемы товароснабжения затундры. Экспедиция Главсевморпути в 1935—1936 годах закончила обследование Хатанги. Хатангский залив до Сындаско судоходен для глубокоосидающих судов, а от Сындаско до Хатанги могут ходить мелкоосидающие суда. Судоходство по Хатанге открыто Главсевморпутем с 1937 года.

В Всесоюзном Арктическом институте разрабатывается проблема Южнотаймырского водного пути: Енисей — Пясинское озеро — река Пясины — Дудыпта — Авам — Токенор — Волочанка — Хета — Хатанга.

В соответствии со ст. 35 Сталинской Конституции округ выбирает одного представителя в Совет Национальностей.

Депутатом в Совет Национальностей избран Ямкин Кирилл Данилович — инструктор Дудинского райисполкома.

С. Д. ЛАППО

## ОСТРОВА ПАХТУСОВА

Островами Пахтусова именуется группа небольших островов, расположенных у восточного берега Новой Земли, омываемого Карским морем.

Острова Пахтусова мало известны. Контур островов на картах скрадывается берегами Новой Земли.

Район расположения островов до последнего времени оставался почти не исследованным. Изучению островов и морской описи их, кроме ледовитости Карского моря, препятствовал сложный рельеф их скалистых берегов, окруженных подводными грядками. Естественно, что мореплаватели избегали приближаться к опасным островам.

В то же время с точки зрения как географической, так и экономической район островов Пахтусова представляет одно из

самых интересных мест на восточном побережье Новой Земли.

Острова Пахтусова находятся в 100 милях (185 километров) к северу от восточного устья пролива Маточкин Шар, ориентируясь по которому легко найти местоположение островов на карте. Географические координаты островов 74,5° северной широты и 59,5° восточной долготы от Гринича.

Острова расположены при входе в большой залив, далеко вдающийся вглубь Новой Земли, окружая мыс северного берега залива.

Острова Пахтусова, протяжением в 6 километров и остров Южный — 9 километров — являются наибольшими из всей группы. Эти острова окружены несколькими маленькими каменными островами, представляя

таким образом общую группу островов Пахтусова, разделенных между собой каменистыми проливами При наблюдении со стороны моря острова сливаются с берегами Новой Земли, образуя как будто непрерывную береговую линию, закрывая расположенный за ними залив. Общее протяжение островов около 15 километров вдоль берега Новой Земли и около 5 километров в ширину.

\* \* \*

Название островов Пахтусова связано с именем известного полярного мореплавателя и гидрографа Петра Кузьмича Пахтусова (1800—1835).

Сын бедного кронштадтского шкипера, П. К. Пахтусов в поисках заработка после смерти отца переехал в Архангельск, где в 1820 году в двадцатилетнем возрасте окончил штурманское училище. Гидрографические познания П. К. Пахтусов получил в дальнейшем, работая с 1821 по 1831 год в гидрографических экспедициях в Белом и Баренцовом морях под руководством известных гидрографов: штурмана Иванова, штурмана Бережных и гидрографа Рейнеке. В 1832—1835 годах П. К. Пахтусов выступает как руководитель и непосредственный участник гидрографической экспедиции по описи берегов Новой Земли. За это время П. К. Пахтусов совершил две экспедиции на Новую Землю, где провел две полярных зимовки, охватив впервые морской описью почти все побережье Южного острова Новой Земли и часть берегов Северного острова.

Во время второй, последней экспедиции в 1835 году П. К. Пахтусов открыл острова, названные его именем, которые были крайним северным пунктом его работ по восточному берегу Новой Земли. По западному берегу Новой Земли Пахтусов дошел до Горбовых островов.

Большая ледовитость Карского моря в годы работы Пахтусова, примитивные суда того времени, в виде парусных карбасов, плохая оснащенность полярных зимовок — связывали гидрографические работы в те времена с большими лишениями и с риском для жизни.

Парусный карбас „Казак“, на котором плывал Пахтусов во второй экспедиции, имел в длину 12 метров, в ширину 3,5 и в высоту 1,3 метра. Карбас „Казак“ был раздавлен льдом на западном берегу Новой Земли у островов Горбовых; опись восточного берега к северу от Маточкина Шара Пахтусов совершил на маленьком карбасе, взятом у поморов, промышлявших в этом районе.

Выйдя из Маточкина Шара в Карское море 28 августа с пятью матросами и фельдшером, пробываясь по льдинам вдоль берега, 5 сентября Пахтусов достиг островов, названных его именем.

Продвижению на север препятствовали льды. Возвратившись на Маточкин Шар, П. К. Пахтусов отправился со своими работниками в Архангельск на ладьях, возвращавшихся с промыслов.

В литературе имеется указание о посещении островов Пахтусова в 1897 году английской экспедицией Пирсена и Фильдена, занимавшейся изучением флоры, фауны и геологии Новой Земли.

Эта экспедиция приходила в залив, расположенный против островов, назвав его фиордом Циволько, по имени участника экспедиции Пахтусова. Август Карлович Циволько был помощником Пахтусова во время второй экспедиции на Новую Землю.

В 1933 году на острове Пахтусова, наибольшем из группы островов этого наименования, было организовано первое постоянное промысловое становище. С этой целью к островам Пахтусова было направлено гидрографическое судно „Ломоносов“, которое сделало глазмерное описание островов и указало проход через залив Циволько на рейд, расположенный против становища.

В 1934 году геологическая экспедиция Арктического института Главсевморпути произвела геодезическую съемку острова Пахтусова, на котором расположено промысловое становище, определив астрономический пункт.

Кроме того, известно посещение островов Пахтусова зверобойными судами. Зверобойное судно „Нерпа“, под командой капитана Хохлина, проходило к островам в 1932 и 1933 годах, используя для прохода на рейд у промыслового становища северный пролив. При этом „Нерпа“ садилась на подводные камни.

После установления промыслового становища острова Пахтусова посещаются ежегодно промысловыми судами Архангельского теруправления Главсевморпути.

До последнего времени плавание судов к островам Пахтусова из-за отсутствия морских карт и лоций было сопряжено с риском и базировалось на знаниях отдельных промысловых капитанов. Сведения по лоциям об островах Пахтусова отличались краткостью и неточностью.

Только в 1936 году гидрографическая экспедиция Главсевморпути на гидрографическом судне „Политотделец“ произвела под руководством автора этих строк подробную опись большей части островов Пахтусова и прилегающего к ним побережья Новой Земли.<sup>1</sup>

Экспедиция произвела триангуляция и топографическая съемка побережья Новой Земли от мыса Пять Пальцев до острова Пахтусова, включая обширный залив Циволько, и освещен рельеф дна судовым

<sup>1</sup> Дополнение № 2 к „Лоции Карского моря“, изд. ГУ УМС РККА и ГУ Главсевморпути, 1937 г.

промером. Работа экспедиции дала новое представление об этом сложном участке, о конфигурации берегов и рельефе дна, дополнив географию и лоцию рядом новых бухт, заливов, мысов и островов. В результате работ экспедиции составлена морская карта этого района.

\* \* \*

Северный остров Новой Земли, у восточного берега которого расположены острова Пахтусова, представляет горную страну, возвышающуюся до 1000 метров над уровнем моря и покрытую ледником.

В виде понижающихся террас горы крутыми склонами подходят к самому берегу моря. Долины в горах образуют далеко вдающиеся в сушу заливы (фиорды), в которые спускаются ледники.

Местами на побережье располагаются низкие террасы, высотой около 50 метров. Под действием атмосферных явлений (ветер, осадки) и моря (волны, течения, льды) на этих террасах обнажаются твердые породы, образующие изрезанную береговую линию с мысами в виде отвесных скал, состоящих из песчаника, сланцев или известняка. Как продолжение мысов в море выступают подводные и надводные камни. Нередко от мысов отделяются острова. Острова Пахтусова являются остатками нижней террасы, отделяясь от нее узкими проливами, шириной 1—2 километра. Кроме того образование островов, повидимому, связано с происхождением залива Циволько, являющегося типичным фиордом. Как известно, происхождение фиордов обязано ледниковым эрозиям. Фиордовые проливы пересекают острова Пахтусова в виде глубоких впадин с крутыми склонами. Поверхность островов неровная, пересеченная долинами с отдельными сглаженными вершинами, высотой 50—70 метров над уровнем моря. Отдельные небольшие острова имеют плоскую поверхность, другие же — в виде курганов.

Растительность на островах очень скудная. Обычный тундровый покров лежит на всех местах островов, где не выступают на поверхность твердые породы.

Климат на острове суровый, окружающее их Карское море иногда в течение целого года покрыто льдами. Обычно море освобождается от зимних льдов в августе и в сентябре. Пролиты в островах замерзают в ноябре, покрываясь ровным льдом. При отсутствии льда температура воды в море достигает 5°C, соленость воды около 32‰.

У берегов острова наблюдаются незначительные приливы, высотой до 0,5 метра.

Самые теплые месяцы на островах — июль и август, когда бывает больше 15°C тепла. Самые холодные месяцы — январь и март, морозы доходят до 40°C.

Преобладающими ветрами на островах являются северные. Ветер с новоземельских гор в зимние месяцы достигает ураганной силы. Летом часто наблюдается ветер с ледника „Серп и молот“, расположенного в заливе Циволько, в то время как в открытом море стоит тихая погода.

В районе островов водятся белый медведь, дикий олень, песец, лемминг, или пеструшка, и полярный волк; из морского зверя — тюлень (нерпа и морской заяц) и белуха; из рыб — голец; из птиц — преимущественно утки и гуси.

Развитая береговая полоса в районе островов Пахтусова с массой глубоких заливов, полуостровов и островов представляет удобное место для промысла. Объектом промысла здесь являются песец, нерпа, морской заяц, голец и гуси.

На дикого оленя охота на Новой Земле запрещена. Белый медведь встречается редко.

На промысловом становище острова Пахтусова постоянно проживает несколько промысловиков. Некоторые из них живут с семьями. В районе островов, на полуострове фон-Флотта и на мысе Пять Пальцев имеются промысловые пункты, где постоянно живут ненецкие семьи.

Для разъездов на промыслы в летнее время здесь пользуются шлюпками и моторными катерами, которые имеются на становище; зимой транспортом служат собаки, нагруженные на нарты.

Острова Новой Земли входят в состав Архангельской области, и островное хозяйство находится в ведении Архангельского теруправления Главсевморпути. Теруправление имеет на островах Пахтусова уполномоченных и через них руководит промыслами.

Административно-культурным центром на Северном острове Новой Земли является становище на мысе Лагерном в проливе Маточкин Шар, где имеются больница и школы.

Все население Новой Земли вовлечено в хозяйственную, культурную и государственную жизнь нашей социалистической страны и принимает участие в выборах в Верховный Совет, как и другие граждане СССР.

## С ГИДРО-МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ

25 октября 1937 года Управлением полярных станций была созвана конференция полярников с целью обмена опытом научной работы.

На конференции присутствовали представители Всесоюзного научно-исследовательского института рыбного хозяйства и океанографии, Института погоды, Московского гидро-метеорологического института, Центрального бюро погоды, Института Карпова, Управления полярных станций, а также зимовщики полярных станций — Биллингса, Шелагского, Уэлена, Стерлегова, мыса Шмидта.

Сообщая климатические характеристики мыса Шмидта, геофизик т. Георгиевский отметил, что вследствие удаленности мыса от путей западных циклонов, находясь в стороне от тихоокеанских депрессий и имея прикрытые с юга в виде гористой Чукотки, мыс Шмидта обладает сравнительно ясным небом, умеренными морозами и умеренными ветрами. В осенне-зимний период, когда создается значительный термический контраст между еще незамерзшим морем и охлажденной суши, возникают местные возмущения, создаются условия для штормовой погоды. Среднегодовое давление равно 763 мм. В период зимы давление наиболее высоко и наиболее неустойчиво. Летом давление воздуха снижается, и колебания его ослабевают. В связи с этим годовой ход наиболее сильных ветров падает на зиму. Летом штормы отсутствуют. Среднемесячные скорости ветра дают колебания в пределах 5—6 м/сек., причем случаи ураганного ветра не сказываются на средних выводах. В году насчитывается дней с затишьем 35, дней слабых и умеренных ветров 257, свежих 46, сильных 21, штормов 4, ураганов 2.

Преимущественно наблюдаются западно-северо-западные и северо-западные ветры и затем юго-восточные ветры, первые характерны для зимы, вторые для лета.

Средняя годовая температура — 12,3°. Зимняя — 22°, весенняя — 8°, летняя +1°, осенняя — 4°.

Дней с температурой ниже нуля 263, выше 97. Чаше всего бывают морозы в пределах 15—30°. Дней с температурой выше 10° только 6 в году.

В среднем годовом наиболее холодными ветрами являются ветры западной четверти — материковые. Морские ветры наиболее теплые, но летом последние приносят холод, тогда как ветры с суши, особенно южные, сопровождаются значительным, но кратковременным повышением температуры.

Облачность не слишком большая, порядка 6—7 баллов. Наиболее ясный месяц — апрель, когда нижней облачности меньше, чем средней и верхней. Нижняя слоистая облачность нарастает с мая по сентябрь. Пасмурных дней 192, ясных 37.

Туманов зимой немного, они учащаются после полярной ночи; резко учащаются в июне. Меньше всего туманов в апреле и в октябре.

Осадки по количеству первое место занимают в августе, по частоте — в сентябре. Годовая сумма осадков — около 120 мм.

Согласно организованным в зимовку 1934/34 года определениям продолжительности светлого времени в полярную ночь на мысе Шмидта, острове Врангеля и на Уэлене оказалось, что мыс Шмидта и остров Врангеля имеют в наиболее темный период все же 2 часа 30 минут света, достаточного для работ на открытом воздухе. В Уэлене этот промежуток времени не менее 6 часов 15 минут.

Графики продолжительности светлого времени обнаруживают значительные скачки ото дня ко дню. Докладчик это явление объяснял рефракцией, которая особенно заметна на графиках мыса Шмидта.

В результате подробного изучения условий погоды на мысе Шмидта докладчик сообщил, что, по его подсчету, в периоды дневного света можно формально набрать 158 дней, определенно пригодных к полетам самолетов, и 83 дня, определенно негодных для полетов. Но если исключить слишком короткие зимние дни (62 дня) и исключить половину дней осенней (3 дня) и весенней (27 дней) распутицы, то есть 30 дней, тогда остается всего только 66 дней, на которые реально можно рассчитывать звено полярной авиации, зимующей на мысе Шмидта.

Наблюдения над температурой льда проводились в период приближения максимума толщины льда и закончилось вследствие появления воды на льду. Термометры распола-

гались от поверхности льда до глубины 200 см, через 25 см. Толщина льда достигала 186 см. Наблюдения показали устойчивую температуру воды подо льдом ( $-1,8^{\circ}$ ). Температура поверхности льда зависела от температуры воздуха. Вместе с весенним потеплением шло и прогревание толщи льда; 8 июня на поверхности (в воде) было  $+2^{\circ}$ , на глубине 100 см  $-2,2^{\circ}$ .

Весной, с целью проверить пригодность фуксина, как средства, способствующего быстрейшему таянию, засыпали ему небольшую площадку снега на льду. Фуксин дал буро-кирпичную окраску, не растекался, а уходил вниз вместе с усиленно тающим снегом. Снег под фуксином таял в четыре раза быстрее, чем снег чистый. С целью выяснения возможности быстрейшего стога льда была засыпана шлаком часть стамухи. В течение 20 суток стаяло не менее 2 метров льда. Засыпанная часть стамухи стаяла до основания.

Дальше т. Георгиевский познакомил совещание с графиком изменения состояния льда на участке от бухты Лаврентия до острова Четырехстолбового за навигацию 1935/36 года и первой половины 1937 года.

График дает время начала навигации с ледоколом, без ледокола и периода чистой воды. Графики продолжительности навигаций показали, что, исходя из времени начала навигации в Уэлене, начало навигации в сторону „запад“ запаздывает. И наоборот, окончание навигации на западе опережает таковое в Уэлене. Продолжительность навигации в Уэлене 140 дней, а с ледоколом 150 дней, в то же время на западе, например, у Шелагского она продолжается 53 дня, с ледоколом 93 дня.

\* \* \*

Гидролог мыса Шмидта т. Шестиперов, докладывая о результатах своих наблюдений дрейфа льда у мыса Шмидта, сообщает, что подобные наблюдения являются первыми среди всех полярных станций.

Лед у мыса Шмидта дрейфует, согласно двухлетним наблюдениям, под влиянием ветра. Направление дрейфа, независимо от направления ветра, идет вдоль береговой черты, но с некоторыми уклонами. Например, ветер юго-восточный стремится отжать лед от берега, западный — прижать лед к берегу.

Скорость дрейфа льда в среднем при юго-восточном ветре в 10 м/сек. достигает 35 см/сек. При таком же северо-западном ветре скорость дрейфа льда 37—38 м/сек. Максимальный дрейф от юго-востока был 60—63 м/сек., при северо-западном ветре 68—70 м/сек. Был случай, когда весенний юго-восточный ветер гнал лед со скоростью 120 м/сек.

Скорость дрейфа льда зависит и от количества льда. Например, при льде в 7—10 баллов дрейф ослабевает наполовину.

Дрейф наблюдался в расстоянии 500—1500 м от мыса Вебера. Нарастание толщины морского льда, по наблюдениям последних 3 зим, идет весьма одинаково. Лед нарастает упорно, и кривая утолщения не показывает большой зависимости от хода температуры воздуха. Наблюдения начинаются при толще 20—40 см. Наибольшей толщины лед достигает в начале июня, когда на поверхности уже начинается таяние. Толщина льда весной 1937 года была равна 186 см. После достижения максимума лед начинает катастрофически уменьшаться в своей толще. Таяние идет главным образом с верхней поверхности.

Определение толщин льда делалось посредством стационарной рейки, пропущенной через трубку, вмороженную в лед и залитую керосином. Параллельные промеры льда через лунки обычным способом дали хорошую сходимость результатов.

Определение изменений уровня моря велось летом и осенью 1936 года по футштоку, удачно установленному под защитой камней, а затем прикрытому подошедшими льдами. Эти наблюдения были увязаны с регистрацией ледового мареографа. Мареограф работал зиму и весну 1937 года, а затем снова перешли на футштоки, и таким образом удалось получить годовой ряд определений уровня моря.

На основании определенных количества поглощенного морской водой кислорода удалось построить график, который показывает, что в сентябре вода на глубине 10 м содержит 98% кислорода. Под ледяным покровом количество кислорода уменьшается и достигает в апреле 68%. В июне, как только поверхность моря освобождается от льда, кислород в воде резко увеличивается и достигает 151%.

Самолетные разведки льдов показали, что еще начиная с 8 июня в расстоянии 10 и больше километров от берега образовалось сквозное развье от кромки льдов у мыса Сердце-Камень на востоке до мыса Шелагского на западе и это развье шло дальше, до горизонта. Пароходы сквозного рейса могли бы использовать этот проход и пройти мимо мыса Шмидта на 20 дней раньше.

\* \* \*

Гидролог полярной станции Уэлен т. Волков сообщил, что гидрологическая работа на Уэлене в основном заключалась в проведении гидрологических разрезов, причем впервые в 1936/37 году эти разрезы — на портовом катере с машиной 50 л. с. — были проведены через весь Берингов пролив на остров Диомид и дальше к мысу Лисбурн и стандартные разрезы от мыса Дежнева на север.

Проведена была работа по подготовке к ледовому прогнозу на весну 1937 года.

Ледовый прогноз предвидел тяжелые ледовые условия, но в действительности он не оправдался: навигационные условия оказались весьма благоприятными. Причиной неудачности прогноза явилось неправильное толкование материалов, недостаточность гидрологических наблюдений, а также трудность обобщений на основании материалов, охватывающих небольшой район.

Гидрологические работы дали материал в отношении колебаний солености воды, содержания кислорода, щелочных коэффициентов, температуры и т. д.

В 1937 году температура Берингова пролива оказалась на  $1,9^{\circ}$  ниже таковой же в 1936 году.

\* \* \*

Гидролог полярной станции мыса Стерлегова т. Суханов сообщает, что основной задачей гидрологических работ стояло исследование района от мыса Стерлегова до острова Тилю, выявление прибрежных полынй и влияния объ-енисейских вод. С этой целью делались месячные наблюдения в 5—7 км от берега и проведено 5 больших гидрологических разрезов.

Разрезы делались со льда. Всего по льду пройдено не менее 1600 км, причем в июле уходили от берега на 300 км и достигли кромки чистой воды на севере.

Проводились съемки и промеры реки Ленивой определяя расход ее воды. Район изобилует медведями. Это позволяло не брать в дорогу пищи для собак, а ограничиваться охотой.

\* \* \*

Доклады вызвали оживленный обмен мнениями, а также выявили ряд организационных моментов, требующих своего решения.

Профессор Н. Н. Зубов заметил, что применение химических средств для ускорения таяния льдов известно уже давно. Опыты, поставленные т. Георгиевским, необходимо повторить и организовать более точно, испытать также другие вещества.

Наблюдения за температурой льда охватили интересный, еще непрослеженный период начала таяния льда. Обработку следует продолжить, определив количество тепла, поглощенного льдом. По поводу приборов, сконструированных и применявшихся на мысе Шмидта, было выражено на совещании сожаление, что мы мало знаем о том, что делается на полярных станциях. Например, была показана новая конструкция ледемерной рейки, которая уже два года применялась т. Шестиперовым.

Тов. Лаппо отметил, что если океанографические исследования, проводимые экспедициями Гидрографического управле-

ния и Арктического института, охватывают 1—2 месяца, то наблюдения полярных станций освещают круглогодичный цикл. В этом заключается колоссальное преимущество работ полярных станций. Но эта океанографическая работа протекает в плохих условиях, — например, т. Суханов провел свои гидрологические походы при помощи только одного человека. Катер на Уэлене обслуживается 3 лицами, в том числе и гидрологом. Не имеется ни одного человека с навигационным образованием.

Тов. Петров отмечает недостаточность маневренности руководства, слабую поддержку начинаний, проявляемых на полярных станциях. Руководство научными работами у нас сильно страдает. Отсутствует анализ работы, типичная тематика. Арктический институт не руководит. Наше научное руководство ограничивается разработкой программ, посылаемых на полярные станции.

Тов. Солдатов, начальник полярной станции мыса Стерлегова, отмечает, что Морское управление в своих планах не использует работы гидрологов. Пароходы идут с запозданиями. Самолеты на мысе Стерлегова не брали гидролога на разведку льдов. Гидролог как специалист, конечно, дал бы более тщательную картину льдов, и, кроме того, самолет избавил бы гидролога от трудных путешествий по льду.

Тов. Михайлов сказал, что совещание выявило ряд организационных неувязок: недостаточная массовость совещания, отсутствие на нем целого ряда управлений Севморпути, непосредственно заинтересованных в практическом применении результатов научной работы.

Далее он отмечает результативность продленных работ, тогда как вообще наша научная работа выхождена, оторвана от практического использования. Эффект научной работы в применении к эксплуатации Севморпути очень невелик, пока наука не является тем прожектором, который должен освещать нормальную эксплуатацию Севморпути. Морское управление и полярная авиация меньше всего базируются на данных, добываемых на полярных станциях, а работают на собственном опыте, по чутью. Арктический институт и Гидрографическое управление не добиваются внедрения научных выводов в нашу практику.

Следующее производственное совещание должно быть значительно шире, проходить при большей аудитории. Необходимо, чтобы присутствовали рядовые работники полярных станций, которые, отчитываясь, показали бы наши недостатки как в отношении программ работ полярных станций, так и в отношении снабжения, оборудования и т. д.

## УДАРИТЬ ПО БЕЗОТВЕТСТВЕННОСТИ В ПОДБОРЕ КАДРОВ

В деятельности Главсевморпути вопросы труда имеют первостепенное значение. Однако этому участку уделяется крайне слабое внимание.

В организациях Главсевморпути на местах сплошь и рядом наблюдаются случаи разбазаривания государственных средств, равнодушия со стороны отдельных работников, недисциплинированности и прямого нарушения трудового законодательства. Все это несомненно является результатом бесхозяйственности, а нередко и методами действий вражеских рук.

Приведем факты.

В феврале 1937 года б. начальник Белогорстроя Беретти, будучи в Москве, пригласил на работу в качестве стенографистки машинистки З. С. Яхонтову. По приезду ее в Белогорье оказалось, что стенографистка там не нужна. Пишущей машинки в течение долгого времени не было. Яхонтова вынужденно бездействовала, и это, естественно, вызвало с ее стороны протесты. Она выступала на собраниях, критиковала неполадки на строительстве, выражала свое негодование по поводу нарушения трудового договора. Чтобы отделаться от нее, руководство предложило ей подать заявление об уходе по „личному желанию“. На почве этих неприятностей Яхонтова серьезно заболела и в таком состоянии подала заявление об увольнении „по личному желанию“. Беретти не возражал, хотя знал, что это увольнение незаконное. Он знал также, что увольнение по личному желанию работников Крайнего Севера, как известно, влечет за собой обратный проезд за счет работника, невыплату месячного и выходного пособия. И вот больную женщину без средств, без сопровождающего отправили из Белогорья.

Ясно, что такое отношение к Яхонтовой является преступным бездушием, незаконным ущемлением ее прав, извращением линии партии в вопросе подбора кадров. Не ясно ли также, что это вражеская тактика?

Другой пример. В ноябре 1934 года Ипатов в бытность его начальником Отдела производственных предприятий Главсевморпути пригласил на работу в качестве начальника лесного сектора Куприянова. Срок действия заключенного договора — полтора года. Куприянова Ипатов считал таким „высококвалифицированным специалистом“, что он счел возможным по договору оплачивать ему, сверх законных льгот, время проезда к месту использования отпуска и обратно, причем эта побжка выглядит „невинно“, если сравнить ее с образцом бесхозяйственности, каковым является до-

полнительное соглашение к упомянутому договору все с тем же Куприяновым. В октябре 1936 года заключено было соглашение и оформлена работа Куприянова в Омском теруправлении в качестве начальника лесной конторы с окладом 1200 рублей. (В это время Омским теруправлением руководил тот же Ипатов.) По этому соглашению теруправление обязалось увеличить ему на 1 месяц отпуск (всего 3 месяца), принять меры к предоставлению месячной путевки в Крым или Кавказскую Ривьеру за счет управления и по окончании договора предоставить путевку в Лесотехническую академию. Если же, паче чаяния, путевка не будет дана даже по независящим от теруправления причинам, то выдать Куприянову единовременное двухмесячное пособие (2400 рублей).

Но содержание последнего обязательства, очевидно, показалось „творцу“ этого договора и о. начальника Омтеруправления Николаеву недостаточно полноценным, и он письмом к Куприянову объяснялся за все время пребывания его на курсах Академии платить ему по 1200 рублей в месяц. Если перевести „обязательства“ Омского теруправления на язык цифр, то это выразится: в оплате суммы 22 500 рублей и годового содержания Куприянова (так сказать, стипендия) в сумме 18 720 рублей, всего 41 220 рублей. Если же учеба не состоится (даже не по вине теруправления), то Куприянову „возмещаются“ 2400 рублей. Договор был составлен так, что если, допустим, учеба не состоится хотя бы и по вине самого Куприянова, то он все же может получить 2400 рублей. В договоре даже нет обязательства о том, что какой-то срок по окончании учебы Куприянов должен работать в теруправлении.

Не говорит ли этот пример о том, как еще бесхозяйственно, слепо заключаются трудовые договоры, безнаказанно покрывающие равнодушие со стороны той категории людей, которые едут на Север за „длинным рублем“?

Вот еще пример, характеризующий безответственность при подборе работников на ответственные должности. На должность главного инженера Сангарских копей был приглашен инженер Демин с окладом 1500 рублей. Проработав незначительное время, Демин потребовал ежемесячной доплатной оплаты своего „труда“ в виде: увеличения оклада на 500 рублей, дотации на питание — 150 рублей, надбавки по вредности — 300 рублей, за заведывание складом — 300 рублей, за приемку крепящего леса — 200 рублей, за исполнение обяза-



стей начальника копей — 750 рублей, за ведение техминимума — 150 рублей, за работу в выходные дни — 300 рублей и т. д. и т. п. Итог этих „скромных“ требований равен 2750 рублям в месяц, а с основным окладом составляет цифру в 4250 рублей.

Пробыв в Сангарах 10 месяцев, Демин сбегал, а его пребывание в Сангарах стоило государству 39 000 рублей. Но мало этого. По приезду в Москву он предъявил иск Главсевморпути на 23 000 рублей — все за те же 10 месяцев пребывания (а не работы) в Сангарах. Суд, конечно, в претензии Демину отказал. Но нас интересует и другое. Можно ли было без тщательной проверки посылать на должность главного инженера человека, не имеющего диплома и не давшего убедительных подтверждений, что он справится с такой серьезнейшей работой, как работа главного ин-

женера копей? Ясно, что этот пример говорит о грубейшей ошибке в подборе кадров.

С таким безответственным подходом к подбору кадров должно быть раз и навсегда покончено. Неправильное составление договоров, неосновательные увольнения и необдуманный прием работников, безграмотные формулировки договоров, нарушения законов о труде, удовлетворение незаконных требований отдельных работников и щедрость за счет государства без видимых оснований к этому — все это влечет за собой разбазаривание сотен тысяч рублей государственных средств.

Советский закон несбылем. Он сохраняет основу нашего общества — социалистическую собственность.

И надо крепко ударить по рукам тех, кто нарушает его.

*И. МАКУДРОВ*

## ОЛЕНЕВОДСТВО У ЯБЛОНОВОГО ХРЕБТА

На склонах Яблонового хребта, на протяжении около 1000 километров, раскинулся Тимптонский район Якутской АССР.

Оленеводство в Тимптонском районе является ведущей отраслью хозяйства, от которой зависит рост зажиточной и культурной жизни коренного населения района — эвенков. Олень имеет большее значение в пушном промысле местного населения, перевозит на большие расстояния грузы, дает продукты питания.

Подъем социалистического оленеводства неотделим от мероприятий по переходу кочевое население к оседлой жизни. За 15 лет существования Якутской АССР, благодаря активности масс оленеводов, в Тимптонском районе добились роста оленьего поголовья. Огромным стимулом в подъеме социалистического оленеводства в колхозах явился Сталинский устав. Это доказывают следующие данные: на 1 января 1936 года общее поголовье оленей по району составляло 5313 голов; на 1 января 1937 года оно составляет уже 6529 голов, что означает рост общего стада на 22%.

В 1936 году правительство Якутии, выражая желание слета стахановцев, постановило ежегодно 1 ноября проводить праздник „День оленевода“. Для первого года празднования кочевые советы, колхозы района дали неплохие показатели (рост поголовья на 22%).

С большим подъемом колхозы развернули борьбу за лучшие количественные и качественные показатели ко второй годовщине „Дня оленевода“ в 1937 году, которая совпадает с празднованием двадцатилетия Великой Социалистической революции.

Для наилучшей подготовки, по инициативе слета стахановцев оленеводства Тимптонского района, в декабре 1936 года были вызваны на межрайонное социалистическое соревнование по оленеводству районы Алданского бассейна — Томмотский, Учурский и Алданский. Надо отметить, однако, что два последние безобразно отнеслись к этому начинанию и к первому туру проверки ничего не сделали. В Учурском районе не только не мобилизовали колхозных масс вокруг этого мероприятия, но даже не ознакомили их с договором, и к приезду проверочной бригады о соревновании знали только два человека в районе: председатель райисполкома Лапанин и зав. райзо Ноев.

Приведем предварительные итоги роста оленьего поголовья за 1937 год. Район на 1 сентября имел 8500 голов оленей (против 6529 голов в 1936 году), рост на 29% с лишним. Эти цифры показывают борьбу кочевых советов, колхозов и всех трудящихся оленеводов за увеличение оленьего поголовья, за выполнение указания вождя народов товарища Сталина о том, что „дело животноводства должны взять в свои руки вся партия, все наши работники, партийные и беспартийные“. На основе этой сталинской директивы кочевые советы и колхозы имеют достижения и по сохранению молодняка. По району молодняк сохранен на 97%, яловость важенков сократилась до 2%.

Но эти успехи являются только первыми шагами в разрешении дальнейшего роста оленьего поголовья, так как только этот год дает некоторый рост (на 700 голов) оленьего стада по сравнению с 1934 г., когда насчитывалось самое большое стадо.

В процессе борьбы за развитие социалистического оленеводства выросли прекрасные кадры оленеводов, по-большевистски борющиеся за подъем и сохранение оленьего поголовья. Например, у оленевода И. Д. Александрова стадо увеличилось на 48%, при 100% сохранении молодняка. У И. Г. Енохова стадо увеличилось на 35%, также при 100% сохранении молодняка.

С. И. Неустроев, зав. оленеводческой фермой артели „Токарикан“, не только повысил свое оленье стадо на 30% и сохранил молодняк на 100%, под его руководством увеличиваются также стада и олене-

водческой фермы. Если в 1936 году ферма имела 646 голов оленей, то на 1 сентября 1937 года уже имелось 871 голова—рост на 35%, при сохранении молодняка на 95%. Старик А. М. Стручков в 1936 году имел 116 голов оленей, а на 1 сентября 1937 года у него уже имелось 158 голов, его стадо возросло на 36%, при 100% сохранении молодняка. Таких людей, подлинных стахановцев-энтузиастов, в районе можно было указать много. Наша задача—на основе социалистического соревнования и ударничества при широком внедрении стахановских методов работы в оленеводстве идти вперед к новым достижениям.

**В. А. ВАСИЛЬЕВ**

## **ОПЫТ КОЛЬЦЕВАНИЯ И ПОДКОРМКИ БЕЛОГО ПЕСЦА**

На реке Яде, на территории строящегося опытно-показательного охотничьего хозяйства, Обдорской пушконторой Главсевморпути был проведен в 1937 году опыт по кольцеванию белого песца кнопками ВАИ. Кольцевание производилось с целью изучения миграции, то есть ежегодного переселения песцов на Ямале. Для этого в марте 1937 года было приобретено у ненцев 9 кормленок песца, из них 3 самца и 6 самок.

Зональная станция промысловой биологии Всесоюзного Арктического института в Салегарде предложила одновременно с кольцеванием провести опыт по подкормке выпущенных песцов и путем зоотехнического воздействия на зверей удержать их на месте выпуска.

Для проведения данной работы был установлен срок—один месяц.

К опыту приступили 17 марта. Песцам в ушную раковину были продеты кнопки ВАИ с соответствующими номерами (с № 101 по № 109 включительно).

После этого песцы были рассажены в вольеры, причем самки отдельно от самцов.

19 марта в вольере самцов была найдена кнопка № 103, принадлежащая одному самцу. Кнопка была помята зубами, а у самца была разорвана ушная раковина. Как видно, потеря кнопки произошла во время драки между самцами.

Кнопки у песцов не вызвали никаких осложнений, и, судя по поведению, песцы чувствовали себя хорошо.

В 1938 году при помощи пойманных во время промысла окольцованных песцов можно будет установить пути их миграции.

С 17 марта по 5 апреля песцы сидели в вольерах. Их в это время обильно кормили—в день они получали до 900 граммов мясной и растительной смеси. Кормили 3—4 раза в день. Перед кормежкой обяза-

тельно звонили в звонок, вырабатывая у песцов условный рефлекс. На звонок звери стали реагировать на 3—5 день содержания в вольерах: услышав звонок, предшествующий корму, они начинали метаться по клетке, становиться на задние лапы и смотреть в ту сторону, откуда раздавался звонок.

Перед выпуском песцов на волю еще раз проверили, как держатся кнопки ВАИ. Результаты оказались хорошие, никаких осложнений не было (боялись обмороживания ушной раковины от металлической кнопки).

На территории фермы было разбросано много корма, и на деревьях развешена вяленая рыба, с тем расчетом, что выпущенные на волю песцы будут удерживаться запахом рыбы на месте выпуска. Это предположение подтвердилось, песцы держались поблизости и приходили к деревьям, где висела рыба.

Выпуск песцов производился с 5 по 12 апреля. Выпускали на волю по 2 и 3 песца в день, с интервалами для наблюдения в 1—3 дня.

Выпущенные на волю песцы кормились по звонку одновременно с песцами, которые еще оставались в вольерах. Если выпущенные песцы даже уходили с территории фермы, то с приближением времени кормежки они возвращались обратно на ферму.

Выпущенные песцы корма из рук не брали, а дожидались, пока корм будет брошен им на снег.

С 18 апреля начались сильные бураны.

На территорию фермы, укрываясь от бурана, пришло стадо оленей, принадлежащее Толярществу им. „2-й пятилетки“, которое стояло поблизости от фермы. Со стадом пришли и оленегонные собаки, которые стали гонять песцов, державшихся вблизи фермы.



Зоотехник А. В. Васильев с молодыми песцами на острове Кильдине

Ни 19, ни 20 апреля нам не удалось созвать напуганных собаками песцов, хотя стадо уже ушло с фермы.

При осмотре территории хозяйства, за пределами фермы нами были обнаружены свежие следы песцов, особенно у расставленных сеток на куропаток. Сетки были

порваны, и остатки пера свидетельствовал о том, что песцы питались куропатками.

Дальнейшие опыты по удержанию песца на определенной территории, путем зоотехнического воздействия на зверя, дадут возможность осуществить идею организации песцового хозяйства на материке, по типу островного.

Положительные результаты экспериментирования в этой области будут несомненными, если будут учтены ошибки нашего опыта, а именно: для постановки подобного опыта необходимо выбирать места естественного норения песца; запретить выпас оленей на данной территории; кормленок, перед выпуском на волю, необходимо содержать в клетках или в загоне более продолжительное время, чем в нашем опыте (17 дней); кормленок песца приобретать или добывать в раннем возрасте—1—2 месяцев; выпуск песцов приурочить к моменту спаривания—февраль—март, когда они начинают держаться определенной территории. Тогда можно будет рассчитывать, что при хорошем зоотехническом уходе звери после выпуска на волю будут удержаны на месте.

*М. И. ГЛУЗГАЛ*

## МОБИЛИЗОВАТЬ ВНУТРЕННИЕ РЕСУРСЫ

В продолжение уже ряда лет на Север завозятся оборудование, стройматериалы и т. д., которые советское правительство отпускает для развергивания и механизации работ на Севере. Но, к сожалению, не все работники системы Главсевморпути проявляют бережное отношение к оборудованию. Передки, например, случаи неправильной расстановки по местам дефицитного оборудования, часто допускается бесхозяйственность, расход сверх всяких норм строительных и ремонтных материалов.

Отдельные наши участки иногда слишком увлекаются механизацией, не учитывая возможности использования уже имеющегося оборудования, его полную загрузку в работе, хотя бы путем концентрации на основных пунктах судоремонта или судостроения. Особенно беспечно смотрят на использование оборудования многие экспедиции и радио-метеостанции. Получить какой-либо станок, транспортную единицу, дорогостоящий прибор и не загрузить их до полной мощности—к сожалению, считается нормальным явлением.

По системе Главсевморпути хотя и ощущается недостаток в средствах механизации, но и то, что имеется, большей частью не загружено и разбросано без всякого плана. Например, на рудниках Шпицбергена имеется большое количество газовзрывобезопасных моторов с перегоревшей обмот-

кой. Что же делает руководство рудников? Вместо того чтобы завезти обмоточный провод, — ежегодно приобретаются новые моторы, тем самым увеличивая „кладбище моторов“. Там же имеется большое количество перегоревших труб, кабели и т. д. Все это—ценный лом черного и цветного металла, подлежащий сдаче государству.

На радиоточках Арктики и материка из года в год накапливается ненужная им радиоаппаратура, запасные части, оборудование. На каждой радиостанции можно найти полный „универмаг“ двигателей, дизелей, моторов, завезенных по заказам Центрального управления полярных станций или теруправлений.

Десятки тысяч остродефицитных железных бочек разбросаны по системе, сбор их, несмотря на ряд приказов руководства Главсевморпути, выполняется весьма слабо. Начальники теруправлений совершенно не занимаются мобилизацией внутренних ресурсов, предпочитают ежегодно тратить десятки миллионов рублей на завоз новых материалов без должного использования уже имеющихся.

С такими явлениями нужно покончить. Бережное отношение к дефицитным видам оборудования и материалам, правильное их использование в работе—задача каждого хозяйственника.

## ТРАНСПОРТ — СЕВЕРУ

Бригада Всесоюзного научно-инженерного технического общества железнодорожников по предложению соответствующих наркоматов разработала новый проект транспортного освоения Севера. В основу его положены следующие идеи:

— Удовлетворить назревшие нужды уже определившихся экономических районов Севера.

— Частично определить для дальнейшего развития те районы, которые имеют богатую перспективу.

— Использовать комплексно уже существующие пути сообщения — речные, гужевые и т. д.

— Создать выходы к существующим магистралям.

За годы советской власти, в особенности за последнее десятилетие, на Севере проделана работа, которая раньше казалась немыслимой и недоступной. Многочисленные экспедиции дали возможность ясно представить себе, чем являются недра Севера, его леса и реки.

Известно бурное развитие Карело-Мурманского и Печорского районов, так называемого Европейского Севера. Апатиты, железные и полиметаллические руды, уголь и нефть, лес и энергетические ресурсы частично освоены и осваиваются для хозяйственных нужд Советского Союза.

Велики богатства Азиатского Севера. Раз и навсегда разбито представление о нем, как о „никчемной“, „гиблой“ пустыне. На Азиатском Севере находится свыше 70 процентов всех лесных богатств Советского Союза. Центр тяжести лесных разработок на основе нового закона о водоохранной зоне перемещается на Север Сибири. Здесь будет добываться 80 процентов лесных материалов, необходимых Советскому Союзу в третьей пятилетке.

Необычайны запасы торфа на Севере Сибири. Достаточно сказать, что в низовьях Оби Васюганское болото составляет одну пятую часть Западносибирского края. Вся полоса от Ледовитого океана до реки Подкаменная Тунгуски представляет собой торфяные залежи.

В Красноярском крае от морского побережья до реки Ангары простирается мощный пласт каменного угля. Это — так называемый Тунгусский каменноугольный бассейн, один из самых больших в Советском Союзе.

Углем богата и Якутия. Здесь зарегистрировано свыше 50 месторождений. Сангархайские и Зырянские рудники уже дают необходимую для внутреннего парохозяйства продукцию. Якутия славится и рудами. Мощное Братско-Илимское месторождение дает возможность организовать здесь на базе тунгусских углей металлургический комбинат.

Нефть, как говорят поисковые партии, имеется в низовьях Енисея, на Нордвике, в районе Анадыря и на Камчатке.

Началась эксплуатация нордвических месторождений каменной соли.

Очень ценны месторождения графита к северу от Туруханска, в бассейне реки Курейки. Курейские графиты — лучшие в мире по качеству. Они смогут не только удовлетворить все потребности Советского Союза, но и служить предметом экспорта.

Все виды рудных месторождений имеются на Севере. В Якутии можно разрабатывать и такой редкий камень, как корунд, необходимый нашей промышленности. Корунд — остродефицитное сырье, импортирующееся из Индии.

В последнее время значительно продвинулись работы по освещению богатства недр Чукотки. Чукотка может стать третьей оловянной базой на Востоке, после Якутии и Забайкалья.

На Чукотке в изобилии есть полиметаллы, есть каменный уголь.

Ко всему этому нужно прибавить драгоценное богатство тундры — пушнину. Реки Севера богаты рыбой, это дает базу для создания мощной консервной промышленности.

Для того чтобы поднять все эти богатства, необходим хорошо развитый транспорт.

Проект транспортного освоения Севера, разработанный бригадой Всесоюзного науч-

но-инженерного технического общества железнодорожников разбивается на три категории. Первая категория — железнодорожные линии лесовозного значения. Вторая — для связи рек: Оби, Иртыша, Енисея, Лены с транссибирской магистралью. Третья — для освоения развивающихся и намеченных к развитию районов Севера.

В Обско-Иртышском бассейне, где будут сосредоточены в третьей пятилетке лесоразработки, проектируется постройка лесовозных дорог. На Крайнем Севере проектируется узкоколейная дорога Варкута—Салегард, к устью Оби. Эта дорога позволит морским судам доходить только до Амдермы или Хабаровы, здесь грузы будут перегружаться и итти по железной дороге к устью Оби. Таким образом, морской путь будет сокращен на 1000 километров, и возможность доставки грузов для Оби из Мурманска и Архангельска

увеличится на 1½—2 месяца. Кроме того, районы Оби могут тогда снабжаться воркутским, печорским углем.

Узкоколейная дорога от Дудинки до Нордвика свяжет тундру с морским побережьем, даст выход продукции Норильска и Нордвика, позволит улучшить снабжение тундры товарами и продуктами.

Дорога от Ярцева на запад и на восток свяжет Енисей с Обью и Леной, даст возможность приступить к разработке мощного Тунгусского каменноугольного бассейна.

Узкоколейная дорога Булун—Тикси облегчит грузоперевозки на этом участке Якутии. Помимо этого, в Якутии и на Чукотке намечены и другие дороги.

Север по этому проекту оказывается крепко связанным путями сообщения. На Крайнем Севере — Великий Северный морской путь; в тундре и тайге — комплекс железнодорожных, речных и гужевых дорог.

## СЛЕДЫ ЭКСПЕДИЦИИ РУСАНОВА

Гидрографическое судно „Торос“ в навигацию 1936 года не сумело пробыть через пролив Вилькицкого и вынуждено было зимовать у архипелага Норденшельда.

Экспедиция на „Торосе“ использовала зимовку для научной работы. Она занялась детальным изучением архипелага Норденшельда, обследовала берег Таймырского полуострова, а также многочисленные острова, лежащие вдоль северного побережья Таймыра.

За время зимовки сделано 820 глубинных промеров, установлено 54 новых опознавательных знака, проведены значительные топографические работы.

Но особенно ценно то, что эта экспедиция во время своих работ обнаружила на островах Попова-Чукчина следы экспедиции В. А. Русанова.

Это уже не первый случай, что у побережья Таймыра находят следы трагически исчезнувшей в океане экспедиции В. А. Русанова. Она была снаряжена в 1912 году. Русанов поставил перед собой задачу пройти Северным морским путем с запада на восток. Но пройдя из Баренцева моря в Карское, экспедиция Русанова погибла где-то у побережий Таймыра. Следов ее догдо не удавалось обнаружить.

Те годы были особенно тяжелы для русских мореплавателей, пытавшихся покорить холодные арктические воды. Катастрофа следовала за катастрофой. Неудачно закончилась экспедиция Седова, погибла экспе-

диция Русанова, погибла экспедиция Брусилова.

В 1914 году русский летчик Нагурский решил впервые попытаться с воздуха разыскать пропавших отважных полярников „Фарман“ Нагурского пролетел 420 верст, но ни Седова, ни Русанова, ни Брусилова обнаружить не удалось.

Это был первый полет в Арктике на самолете.

В августе 1934 года гидрографическая экспедиция Главсевморпути на парусномоторном боте „Сталинец“ неожиданно открыла у западного побережья Таймыра остров, не отмеченный на картах. Она назвала его островом Вейзеля.

Топограф Гусев, заинтересовавшись характером острова, прошел вглубь его и в самом центре обнаружил гурий — столб с вырезанной ножом надписью „Геркулес — 1913 г.“ Это — название промысловой шхуны, на которой в 1912 году начал свое плавание по Северному морскому пути Русанов. Под гурием, однако, не удалось найти указаний Русанова, при каких обстоятельствах он попал на остров Вейзеля.

Гидрографическая экспедиция „Тороса“ зимой 1936 года обнаружила на островах Попова-Чукчина часть снаряжения экспедиции Русанова: собачьи нагты, патроны, консервные банки и другие вещи. Все они переданы Арктическому институту.

Таким образом, экспедиция пополняет список вещественных доказательств одной из многих трагедий в Арктике.

## СЕВЕР ЖДЕТ ЛУЧШЕЙ РАБОТЫ ПОЛЯРНОЙ АВИАЦИИ

Линейная работа — один из самых слабых участков полярной авиации Главсевморпути. Крайне неудовлетворительное руководство со стороны Управления полярной авиации, слабое материально-техническое снабжение линий, длительные ремонты самолетов, разнотипность самолетного парка, плохое оборудование аэропортов, ненадежность коммерческой службы и высокая себестоимость перевозок — все эти недостатки сильно сказывались на нормальной работе авиалиний в 1937 году. Бывшее старое руководство УПА (Жигалев) никаких мер не принимало для того, чтобы наладить работу линий.

В 1938 году намечено осуществить ряд мероприятий для улучшения линейной работы. Перестраивается центральный аппарат УПА, пересматривается личный состав работников, укрепляются штаты. Заново пересматриваются все положения об отделах.

В техническом отделе должен быть организован точный учет всей материальной части полярной авиации, самолетные и моторные ресурсы, составлен график их отхода в ремонт, разработаны технические нормы и налажена организация ремонта — перестройка всех ремонтных органов.

Полярная авиация весьма многогранна: ее самолеты летают зимой и летом, среди них есть и гидропланы, и сухопутные, тяжелые и легкие машины и т. п.; поэтому нельзя говорить об однотипности самолетного парка, но разнотипность будет уменьшаться.

На линиях сейчас работает очень мало специально пассажирских самолетов (как, например, „Дуглас“, на 27—30 мест); в 1938 году предполагается ряд самолетов переделать на пассажирский вариант.

Отдел материально-технического обеспечения должен иметь точное представление о состоянии снабжения авиации запасными частями к машинам, летным обмундированием и т. п. Необходимо, чтобы все арматурные списки были приведены в надлежащий порядок.

Наиболее сложен вопрос с запасными частями, так как заводы ко многим типам самолетов, имеющимся у Главсевморпути, совершенно их не вырабатывают, а импортные самолеты типа „Дорнье-Валь“ и др. тоже продаются без запасных частей. Это зачастую удлинит сроки ремонта.

Будет организован тщательный контроль и наблюдение за поставками Арктикснаба: он постоянно засылает не то оборудование, которое требуется, задерживает стройматериалы, из-за чего срываются сроки строительства и т. п. Например, котел для отопления ангара должен был быть поставлен в июне 1937 года, а в ноябре его еще не было на месте. Сроки ремонта самолетов

также часто срываются и по вине Арктикснаба, который не завозит необходимых материалов на ремонтные базы.

Основное внимание отдела эксплуатации будет направлено на обеспечение безопасности полетов. Как сообщает нам УПА, летный состав перед началом навигации будет проходить тренировку и допускаться к полетам только после заключения специальной комиссии.

Запрещено летать без наличия на борту самолета радиостанции.

На Обской линии перевооружается вся земная радиосеть. Новые, более мощные радиостанции отправляются для укомплектования маломощных станций.

Для обеспечения развернутой работы радиосети, в Москве работают сейчас специальные курсы по подготовке радиотехников.

Кроме радиосети, будет значительно усилена метеосеть. Самолетам сейчас запрещено вылетать без получения прогнозов погоды.

Для безопасности полетов в сложных условиях на Енисейской линии ставятся радиомаяки.

С начала зимней навигации ни один самолет, не имеющий свидетельства или имеющий просроченное свидетельство, в воздух выпущен не будет.

Для проверки подготовки к зиме на линиях из Москвы еще осенью выехали руководящие работники полярной авиации. К зиме специально перестроена и реорганизована ремонтная база.

Среди работников авиалиний необходимо поднять дисциплину и очистить их ряды от носителей расхлябанности, являющихся главными виновниками аварий. Дано указание местам, чтобы ни один проступок не оставался без воздействия. В то же время необходимо популяризировать стахановские методы работы отличных экипажей.

В полярной авиации надо шире проводить выдвижение молодняка на руководящую работу.

От слабого руководства в 1937 году особенно сильно страдало строительство, проводимое по линии УПА. В этом виновато и руководство линиями и руководство сектора капитального строительства УПА. В 1938 году особое внимание будет обращено на Обскую линию, работавшую в прошлом году из рук вон плохо.

Управление полярной авиации должно наладить по-настоящему коммерческую службу на линиях, плохая организация которой в 1937 году срывала нормальную загрузку самолетов. Специальный инструмент поможет наладить этот важный участок работы.

Регулярность полетов зависит прежде всего от погоды, затем от загрузки само-

летов и от материально-технического снабжения линий. Когда будет налажена коммерческая служба и самолеты не будут в одном месте поджидать грузов, а в другом не справляться с перевозками, когда благодаря правильному материально-техническому снабжению на всех линиях будет достаточно запасных частей и другого оборудования и самолеты не будут из-за отсутствия какого-нибудь болта сидеть на промежуточных пунктах по нескольку дней, — тогда регулярность полетов будет в основном лимитировать только погода.

Пассажирскими помещениями сейчас обеспечены почти все аэропорты Главсевморпути. Остро этот вопрос стоит только в порту Дудинка. Хуже обстоит дело с транспортными средствами для пассажиров. В каждом аэропорту необходимо иметь катер или лодку для перевозки пассажиров. В 1938 году все аэропорты должны лучше обслуживать пассажиров.

Перед работниками полярной авиации, ее руководящим составом стоят большие задачи. Надо раз и навсегда покончить с расхлябанностью на авиалиниях Севера.

## НОВОЕ В НАШЕМ ПУШНОМ ХОЗЯЙСТВЕ

На звероводческих фермах Главсевморпути в 1938 году вводятся два новых вида зверя: голубой песец и американская норка; кроме того, ставится опыт по разведению соболя.

В 1938 году расширяются все существующие зверофермы, и количество самок

будет доведено в каждой из них от 50 до 100 штук. Будут введены в эксплуатацию начатые стройкой в 1937 году зверофермы на реке Пур и при Комсомольской фактории Верхоянского района. Эти фермы рассчитаны на 30 самок серебристо-черных лисиц каждая.

Намечены к постройке и укомплектованию: в 1938 году звероферма голубых песцов в Ярале, рассчитанная на 50 самок, звероферма серебристо-черных лисиц в Ярцеве — на 30 самок и в Усть-Камо — на 50 самок.

Будут строиться в 1938 году и укомплектовываться в 1939 году: Жиганская ферма серебристо-черных лисиц и Анадырская ферма голубых песцов, с завозом их с Командорских островов.

Все новые фермы будут укомплектовываться из приплода со старых ферм, кроме Ярцева, куда завезены будут звери из совхозов Наркомзема.

Для надлежащей постановки клеточного звероводства в северных колхозах в 1938 г. при трех зверофермах — на Ямале (в Катравоже), на Красноярском Севере (в Туруханске) и в Якутии (в Южном Саккырыре) организуются курсы для колхозников. На курсах колхозники в течение 6 месяцев будут обучаться звероводству и после их окончания получат зверей для разведения у себя в колхозах. При каждой из этих звероферм будет обучаться по 5—6 колхозников. Колхозам предполагается раздать 150 серебристо-черных лисиц, по 50 штук на каждое теруправление (Омское, Красноярское и Якутское). Для этой цели Главсевморпуть входит в Совнарком с ходатайством о разрешении продажи зверей и сток для вольтеров с рассрочкой на 3 года. Срок рассрочки установлен с тем расчетом, что колхозы смогут уплачивать свою задолженность выручкой от получаемого приплода.

Кроме курсов, для помощи колхозам в звероводстве предполагается при зверофермах учредить должности инструкторов-зоотехников.



Возвращение с охоты



В 1938 году упомянутые выше три зверофермы — Катравож, Туруханская и Саккырырская — целиком переводятся на хозрасчет.

По охотхозяйству и вольному звероводству в 1938 году будут проведены следующие мероприятия.

В Красноярском крае на реке Сым организуется новая промыслово-охотничья станция (ПОС), на которую будет завезено соответствующее количество охотников.

На базе реорганизации пушных факторий создается ряд новых промыслово-производственных станций (ЛПС): на Ямале — Тамбей, Сеяга, Напалково; на Таймыре — Караул; в Эвенкийском округе — Илимпейская и Чуньская станции; в Якутии — Булунская и Усть-Янская; на Дальнем Востоке — Уэлен и Кресты. Эти станции обслуживают охотников из местного населения.

В 1938 году будет продолжаться освоение новых районов охоты с завозом туда охотников, строительством промысловых избушек, снабжением охотников орудиями промысла и продовольствием. К таким районам относятся: восточное побережье Таймыра от устья Хатанги до бухты Прончищевой, Новосибирский архипелаг и бассейн реки Алазен.

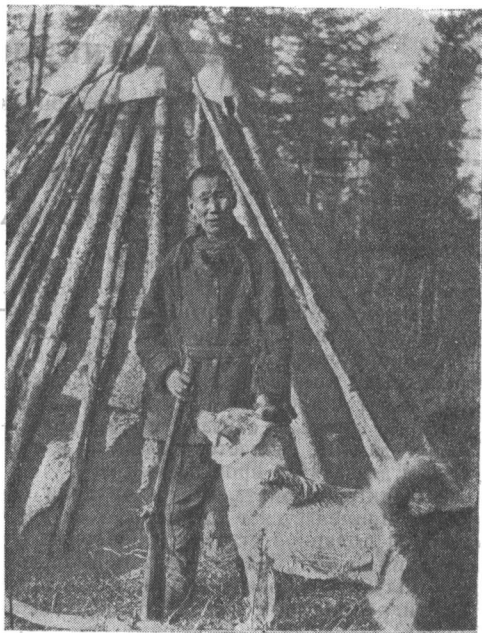
В 1938 году в Красноярском крае, в бассейне реки Сыма, предполагается акклиматизировать бобра.

Продолжается работа по акклиматизации ондатры, в частности, она будет завезена в верховья Подкаменной Тунгуски и на Колыму.

Расширяется работа по подкормке песца с применением кормушек-ловушек.

В беличьем промысле внедряются самодельные орудия промысла — плашки, применение которых значительно повышает качество пушнины.

В горностаевом промысле с этой же целью внедряется черкан — небольшой деревянный капкан.



Охотник-якут в тайге

При всех теруправлениях, также как и в предыдущие годы, будут проводиться курсы переподготовки работников пушных факторий (от 10 до 30 человек на теруправление). Курсы колхозных охотников-бригадиров будут проводиться в разных местах кустовые, с общей пропускной способностью от 50 до 200 человек на теруправление.

Кроме того, намечается провести в Москве годовичные курсы для руководящих работников пушных факторий.



Обработка песцовых шкур



## ПЛАНКТОНОЧЕРПАТЕЛЬ

В Бюро изобретений Главсевморпути поступило от В. Г. Богорова изобретение „планктоночерпатель“.

Тов. Богоров, являясь гидробиологом с большим стажем работы в Арктике, дал ряд ценных изобретений, уже получивших практическое применение.

Прибор „планктоночерпатель“ испытывался и был на экспертизе у специалистов Всесоюзного Арктического института, которые дали о нем следующее заключение:

„Прибор берет достаточный объем воды, пригодный для количественных определений, берет пробы с определенного горизонта, с которым связаны все гидрологические данные, является полезным и пригодным для взятия проб планктона“.

„Планктоночерпатель“ конструкции Богорова применяется т. Ширшовым на дрейфующей полярной станции „Северный полюс“ и на д/п „Садко“. Этот прибор должен получить широкое применение в практике гидробиологических работ, как в экспедициях, так и на стационарных станциях.

„Планктоночерпатель“ является новым

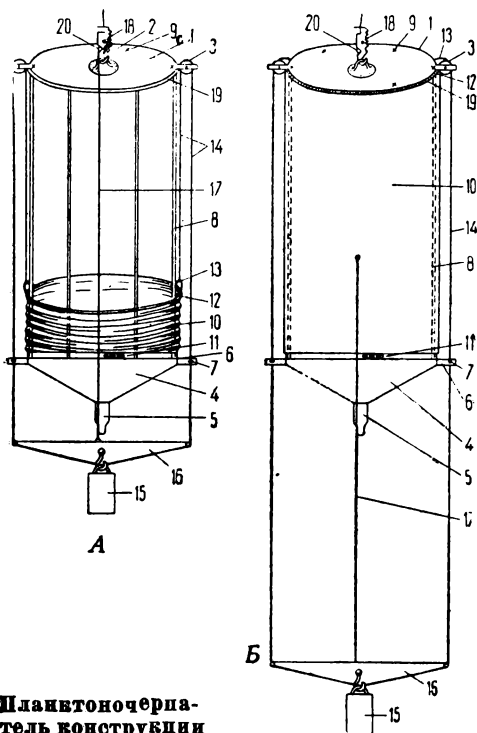
прибором, значительно отличающимся от существующих и построенным на оригинальном принципе. Прибор предназначен для облова объемов воды от 10 до 100 литров. Существующие в настоящее время приборы — „планктические батометры“ — основаны на том, чтобы вытащить на поверхность весь объем воды, тогда как в „планктоночерпателе“, благодаря сетным стенкам (матерчатого цилиндра), вся вода фильтруется, и на борт судна приходят пробы планктона, сконцентрированные в специальном стакане, откуда они выливаются в банку. Кроме того, „планктические батометры“ обычно имеют небольшой объем (от 1 до 8—10 литров), тогда как для выяснения количественного распределения планктона, особенно зоопланктона, необходимы объемы гораздо большие. Так, для моря облавливаемый объем должен быть более 10—20 литров.

Благодаря тому, что в новом приборе двигающейся частью является обруч, подымающий сетной цилиндр вверх, прибор является простым в работе и при изготовлении, что естественно делает его дешевым и портативным. При перевозке прибор разбирается на части, а в работе на воде он является очень легким по весу.

В современной планктонологии количественные исследования занимают главнейшее место, но ввиду отсутствия удовлетворительно работающих или достаточных по облавливаемому объему приборов, в отношении зоопланктона до сего времени все наши сведения базируются на материале сетном, несмотря на совершенно очевидные недостатки сети по сравнению с прибором, процеживающим точный объем воды.

Верхняя часть прибора состоит из слегка сплюснутого круга (1) с ушком (2) и двумя блоками (3). Нижняя часть состоит из конусообразного днища (4), равного диаметром верхнему кругу. Воронкообразная часть днища заканчивается (5) планктонным стаканом или крапом любой конструкции, желательно с сетными стаканами. По бокам днища имеются две планки (6) с отверстиями (7). Верхняя и нижняя часть прибора соединены шестью стержнями (8). Стержни ввинчиваются в верхний круг и днище с внутренней стороны (9).

Кроме того имеется матерчатый цилиндр (10), изготовляемый из мельничного сита. Размер матерчатого цилиндра равен в высоту расстоянию между днищем и верхним кругом, а в ширину равен диаметру днища и верхнего круга. Матерчатый цилиндр прикрепляется снизу зажимным кольцом (11) к наружному краю днища, а сверху материя нашивается на металлический обруч



Планктоночерпатель конструкции Богорова

(12), свободно ходящий снаружи (в обхват) стержней (8). Обруч имеет две дужки (13). За дужки обруча закрепляется тонкий и мягкий трос (14), идущий вверх к блочкам (3) и оттуда вниз к отверстиям (7). Груз укрепляется на поперечной планке (16), равной диаметру прибора. Размер троса равен двойной высоте прибора плюс расстояние до поперечной планки. С поперечной планки (16) вверх идут два дополнительных тросика (17), длиной, равной расстоянию от планки до замка (18). На тросе висит груз (15). Верхний круг (1) имеет по нижнему краю выемку (19), чтобы обруч (12) с матерчатым цилиндром при поднятии вверх входил внутрь нее.

Прибор опускается на нужную глубину в открытом виде (А), т. е. обруч с матерчатым цилиндром находится внизу на дни-

ще, а дополнительный трос зажат в спусковом механизме (26) замка.

На нужной глубине прибор останавливается, и по тросу пускается посыльный грузик, который, ударяя по замку (18), освобождает спусковой механизм; тогда дополнительный трос (17), освободившись от замка, отойдет в сторону, и груз (15), висевший до сего времени на дополнительном тросе (17), начнет опускаться вниз и начнет вытягивать вниз трос (14) через блок (3) и отверстие (7). Благодаря опусканию троса вниз будет подниматься вверх обруч (12) с пришитым к нему матерчатым цилиндром. Это движение будет продолжаться до тех пор, пока обруч не дойдет до верхнего круга (1) и не войдет в пазы (19), идущие по наружному краю, как показано на рис. (Б).

## ПОЛЯРНЫЙ ИНСТИТУТ ЗЕМЛЕДЕЛИЯ

Специальная комиссия Сельскохозяйственной академии имени Тимирязева работала в Игарке по выяснению возможности создания здесь Полярного института земледелия, животноводства и промыслового хозяйства.

Север осваивается упорно и настойчиво. Вместе с самолетом и пароходом на Север двигается человек, оседая на богатой полярной целине. Уже давно ушли в область предания рассказы первых полярных путешественников о „мертвой, ледовой пустыне“, ни для чего не пригодной.

В прошлом году в Игарке начал свои работы академик Шитт. Его изыскания показали, что за полярным кругом могут расти не только овощи, но и плоды и ягоды специальных сортов, некоторые из них в открытом грунте, другие — в теплицах. На этой основе в Игарке уже началась организация плодово-ягодного питомника, где будут расти 14 тысяч различных плодовых растений: яблони, вишня, малина, клубника и пр. В Игарке намечается даже создать плодово-ягодный сад. Это будет первый сад за полярным кругом.

Свежий огурец и вкусный салат перестали быть редкостью на диабазовых скалах острова Диксона. Цветы стоят на окнах и в бухте Тикси и на Шпицбергене. На острове Рудольфа отлично чувствуют себя завезенные туда свиньи. Земля отдаленной Чукотки, как показали последние опыты, может дать хорошие урожаи. Некоторые области Якутии уже давно стали земледельческими. Назрел вопрос об организации земледельческих совхозов в Амдерме, Березове (на Оби), Ападыре. Земель-

ные площади там уже подысканы и признаны годными для полярного земледелия.

Большое поле деятельности на Севере предоставляется для машинно-промысловых станций, которые располагают комплексом сельскохозяйственных и промысловых машин.

К концу третьей пятилетки, по предварительным наметкам, количество машинно-промысловых станций будет доведено до 31.

Уже назрела необходимость в кадрах научных и практических руководителей полярного земледелия и животноводства, которые смогут практически привить коренному населению Арктики навыки к земледелию и животноводству.

Для этих целей и создается Полярный институт земледелия в Игарке.

Игарка на наших глазах делает замечательную эволюцию от первых парниковых рам до первого совхоза, а теперь до первого заполярного Института земледелия и животноводства. Его намечено обосновать в районе старой Игарки. Это будет крупное научное учреждение с собственными лабораториями, опытными делянками, парниками и целыми угодьями. Он будет культивировать испытанные сорта овощей, займется акклиматизацией племенного скота. Он будет опорой в большой работе по созданию на Крайнем Севере собственной продовольственной базы. Кроме того, институт воспитает кадры энтузиастов полярного земледелия и животноводства.

База института — Игарка. Но, помимо этого, от Ямала до Чукотки институт создаст 8 опытных станций и широко развитую сеть опорных пунктов.

## В ГЛАВНОМ УПРАВЛЕНИИ СЕВМОРПУТИ

До последнего времени подготовка полярных работников велась в трех местах — Москве, Ленинграде и Архангельске. Курсы полярных работников в связи с работой их в разных местах при общем контингенте в 250 человек страдали рядом недостатков: не было постоянной учебно-материальной базы, преподавательский состав нередко менялся, не было надлежащего руководства, контроля и помощи курсам со стороны Управления полярных станций, средства распылялись по трем небольшим курсам.

В этих условиях подготовка специалистов проходила неудовлетворительно.

Введен новый порядок работы курсов. Курсы сосредоточиваются в руках Управления полярных станций. Существующие курсы по подготовке полярных работников в Ленинграде и Архангельске вливаются в курсы полярных работников в Москве.

По новому положению подготовка кадров для полярных станций сосредоточивается исключительно на Московских курсах с следующим контингентом набора курсантов на 1937/38 год: радиотехники приемных узлов — 20 чел., радиотехники передающих узлов — 20 чел.; радиотехники станций II и III разрядов — 30 чел.; механики — 30 чел.; гидрометеорологи — 60 чел.; по группе начальников станций — 20 чел.

Основная задача курсов — подготовка специалистов для полярных станций за счет нового контингента и работников, вернувшихся с зимовок. Руководству курсов предложено исходить при подготовке работников из необходимости подготовки кадров со сложным профилем: радиотехник-гидрометеоролог, радиотехник-механик, гидрометеоролог-механик.

Начальником Московских курсов повышения квалификации полярных работников назначен т. Любимов.

\* \* \*

В системе Главсевморпути, его научных учреждениях до последнего времени ощущался острый недостаток постоянных кадров квалифицированных научных работников. Возникла необходимость подготовки кадров научных работников по принципу специализации по отдельным отраслям изучения и исследования и дальнейшего развития производительных сил Крайнего Севера.

При Всесоюзном Арктическом институте создается аспирантура в количестве 25 чел. по специальностям: геофизики, геологии, гидрологии, картографии, охотоведения, гидробиологии и зоологии.

\* \* \*

Существующий в Морском управлении Главсевморпути сектор речного флота имел

ряд организационных недостатков и не полностью отвечал поставленным задачам.

Для обеспечения более гибкого руководства сектор речного флота разделен на сектор эксплуатации и механико-судового речного флота.

Начальником сектора эксплуатации речного флота назначен т. Березин В. В., начальником механико-судового сектора — т. Хоциалов Е. С.

\* \* \*

Приказом по Главсевморпути присвоено наименование судам, строящимся по заказу Главсевморпути на заводе им. Марти в Ленинграде. Двум пароходам типа „Севморпуть 1“ дано наименование — „Дежнев“ и „Челюскин“.

Эти суда будут зарегистрированы в Мурманском порту с передачей их в эксплуатацию Мурманскому теруправлению Главсевморпути.

\* \* \*

Хозяйства и организации Главсевморпути до последнего времени строили свою оперативную отчетность по чрезвычайно усложненным формам. Например, форма отчетности о работе буксирных пароходов имела до 480 вопросов. По оленеводческим хозяйствам было установлено 9 отдельных форм, содержавших до 500 вопросов. Форма № 13 по капиталовложениям обязывала давать отчетные сведения по 400—450 графам и т. д. и т. п.

Такая отчетность усложняла дело, не оправдывала себя и чрезмерно загружала работу местных хозяйств и теруправлений.

Главное управление Севморпути предложило всем начальникам центральных управлений пересмотреть существующие формы отчетности по соответствующим предприятиям и хозяйствам, проведя максимальное упрощение отчетности, сокращение отдельных форм и вопросов в них.

\* \* \*

Отдельные управления Главсевморпути при заключении договора с заводами-изготовителями на производство плавсредств, радиооборудования и металлоконструкций зданий практиковали передачу металлов этим заводам из фондов Главсевморпути. Такая практика противоречила указаниям Госплана СССР.

Главное управление Севморпути предложило всем центральным и территориальным управлениям, отдельным институтам и предприятиям при заказе плавсредств, радиоаппаратуры и металлоконструкций обязательно включать пункт договора о том, что продукция изготавливается заводом из материала поставщика. Согласно этому распоряжению все заинтересованные управления

Главсевморпути должны позаботиться о своевременной сдаче заказов заводам, добиваясь, чтобы они включили эти заказы в план работ своего завода на 1938 год.

\* \* \*

В целях своевременного завоза товаров в районы Крайнего Севера на 1938 год через Владивосток и Иркутск, Главное управление Севморпути предложило начальнику Арктикснаба немедленно приступить к отгрузке товаров по заявкам в счет 1938 года для Владивостокского и Якутского теруправлений.

Центральному финансово-счетному отделу Главсевморпути предложено обеспечить эти теруправления соответствующим фи-

нансированием для оплаты отгружаемых Арктикснабом товаров в счет 1938 года.

\* \* \*

В Гидрографическом управлении Главсевморпути при прямом попустительстве начальника этого управления П. Орловского было допущено засорение аппарата чуждыми и случайными людьми. Начальник управления Орловский не принимал необходимых мер к ликвидации последствий вредительства, не обеспечивал правильного подбора кадров и расстановки их.

Приказом по Главсевморпути Орловский снят с работы начальника Гидрографического управления. Временно и. о. начальника Гидрографического управления назначен И. М. Суслов.

В. П. МАТВЕЕВ

## ОБ ИЗМЕРЕНИИ УРОВНЯ ВОДЫ ПРИ ПОМОЩИ ЛЕДОВОГО ФУТШТОКА

В № 9 журнала „Советская Арктика“ за 1937 год Л. В. Марковским дается описание и рисунок ледового футштока, при помощи которого им производились наблюдения над колебаниями уровня воды, при наличии мощного ледяного покрова.

В заметке Л. В. Марковского говорится, что предложенная им конструкция „ледового футштока“ работала бесперебойно всю зиму в бухте Тикси, кроме того весной 1936 года наблюдения по футштоку в течение 16 суток сопоставлялись с показаниями берегового футштока, причем испытание дало положительные результаты.

Но эти выводы автора конструкции все же требуют уточнения. Сказав о положительной стороне работы „ледового футштока“, автор не отметил тех моментов, которые могут исказить производимые при помощи этого футштока наблюдения. Возможные ошибки при наблюдениях с помощью ледового футштока Марковского могут достигнуть большой величины.

Если допустить, что станина ледового футштока при наличии наблюдений установлена на поверхности льда, мощность которого равна 20 см, и что за период зимних наблюдений произошло нарастание ледяного покрова снизу до 200 см, то даже при неизменном уровне воды футшток все же покажет повышение уровня воды не менее как на 18 см. Эта величина вычислена нами следующим образом: приняв удельный вес льда приближенно за 0,9, а воды за 1,0, — найдем, что верхняя поверхность льдины толщиной в 20 см лежит на высоте 2 см (1/10 толщины льда) над уровнем воды в море, а при льде толщиной в 200 см эта же поверхность льдины будет

выступать над уровнем воды на 20 см, т. е. при одном и том же уровне воды в море у нас получится разница показаний на рейке, установленной на льду, равная  $20 - 2 = 18$  см. Это один вид погрешности.

Заметное влияние на отсчет уровня по ледовому футштоку может оказывать также снег, падающий на ледяной покров, под тяжестью которого лед будет оседать (опускаться в воду), и, таким образом, нуль футштока будет изменять свою высоту относительно уровня воды, что будет отражаться на отсчетах уровня на рейке.

Третий момент, влияющий на точность измерений уровня воды, связан с тем, что ледяной покров, на котором установлен футшток, может быть крепко припаян к берегу, вследствие чего колебания уровня моря будут мало отражаться на вертикальном перемещении ледяного покрова, а следовательно футшток не отметит действительных колебаний уровня воды моря.

Четвертым моментом, искажающим наблюдения, являются подвижки льда. Небольшие перемещения льдины с установленным на ней ледовым футштоком передадутся на указатель уровня, и мы получим неправильный отсчет на рейке.

Все эти теоретические предпосылки показывают, что предложенная Марковским конструкция „ледового футштока“ лишь частично разрешает вопрос о наблюдениях колебания уровня под ледяным покровом.

Но несмотря на эти недостатки, все же т. Марковский довольно остроумно разрешил проблему „постоянной незамерзающей проруби“ для наблюдения уровня, и его „ледовый футшток“ в некоторых случаях позволит поставить интересные наблюдения.

## ПУШНОЕ ХОЗЯЙСТВО НА ЯМАЛЕ

Третья пятилетка будет решающей в перестройке охотничьего промысла за полярным кругом. Возьмем Ямал. Средняя вооруженность орудиями лова здесь такая: 8,3 капкана, 0,6 черкана, 4,3 слопца на одного охотника. Плашки и ящичные ловушки почти не применяются. К концу третьей пятилетки каждый охотник должен располагать на Ямале по крайней мере 34 капканами, 3 черканами, 5 плашками. Слопцы — этот отсталый вид орудия лова — будут вытеснены. Будет введено новое для Ямала орудие лова — ящичная ловушка для песца и росوماхи. В третьей пятилетке намечено на Ямале построить мастерские для ремонта мелких предметов охотничьего обихода.

Некоторые стойбища в Авамском районе организовали специальные коллективные охотничьи балки, хорошо оборудованные и утепленные. Эти балки приезжают прямо к месту вымотра пастей и дают максимум удобств. Но не везде они есть. Большинство стойбищ ведет охоту на пушного зверя единоличным способом. Здесь могли бы помочь охотничьи избушки. Построенные в самых отдаленных, трудно до-

ступных районах, они явились бы большим подспорьем для охотников. Такие избушки в третьей пятилетке будут построены на Ямале. Их намечено здесь 165, помимо уже существующих.

В третьей пятилетке намечено на Ямале построить два собачьих питомника. Один в Новом Порту и другой в Гыде. За пять лет питомник в Гыде даст Ямальской и Гыдоямской тундре 480 ездовых собак. Существующий питомник промысловой лайки на Полуе в третьей пятилетке даст 160 племенных лаек.

Большое будущее у промыслово-охотничьих станций (ПОС) на Севере. Эти станции являются новой социалистической формой пушного промысла. На Ямале уже есть две такие станции. В третьей пятилетке будет организовано 3 новых — в Гыдоям, на западном побережье Ямала и в Приобском районе.

Плохо обстоит у нас дело с кадрами пушников. Особенно мало изготовителей, заведующих факториями, инструкторов из местного национального населения. Для подготовки кадров в третьем пятилетии намечены курсовые мероприятия.

## ПИСЬМО ИГАРЦЕВ В МУЗЕЕ А. М. ГОРЬКОГО

1 ноября Институт литературы в Москве открыл музей А. М. Горького. Одинадцать зал этого музея наполнены документами яркой творческой жизни великого русского писателя.

Горький, как известно, имел многочисленных корреспондентов из среды своих читателей. Ему писали отовсюду о самых жгучих, волнующих вопросах. И не было случая, чтобы, при всей своей загруженности, Алексей Максимович не ответил на письмо. В этом сказывалась его величайшая чуткость к человеку, его связь с народом.

В шестом зале среди многих писем к Горькому и ответов писателя на них мы находим письмо игарских школьников. Оно начинается так:

„Здравствуйте, Алексей Максимович!

Это письмо пишут Вам 2 тысячи пионеров-школьников Заполярной Игарки“.

Дальше в письме перечисляются успехи игарских школьников. Желание это, как известно, было вызвано желанием игарских ребят написать книгу о своей жизни и учебе наподобие книжки иркутских пионеров „База курносых“. Алексей Максимович горячо поддержал начинание игарских пионеров. Его ответ, написанный накануне смерти, полон бодрости и присущего Горькому оптимизма:

„Сердечный привет вам, будущие доктора, инженеры, танкисты, поэты, летчики, педагоги, артисты, изобретатели, геологи“, отвечает в своем письме Алексей Максимович. Твердым, уверенным почерком он ясно выводит каждую свою мысль, направленную на то, чтобы раскрепощенный человек нашей родины, смело преодолевая препятствия, делал жизнь еще более яркой и красивой.

Письмо Горькому в 1935 году подписали 2 тысячи игарских школьников. Сейчас в Игарке 2329 школьников. Вырастает население в заполярных городах и поселках. Увеличивается количество школ, клубов, красивых чумов, больниц, радиостанций, кинопередвижек на земле, отнятой у стихии.

В следующем зале выставлена телеграмма Алексея Максимовича Горького челюскинцам, посланная на знаменитую льдину в лагерь героических полярников:

„Только в Союзе Социалистических Советов возможны такие блестящие победы революционно-организованных людей над стихиями природы“, — писал Горький в телеграмме. Полярники помнят эти слова великого Буревестника. Они несут их на своем знамени, развевающимся сейчас в самом центре Арктики.

Инж. Н. В. ТАРАПАНОВ

## ВОЗДУШНЫЙ КОРАБЛЬ В АРКТИКЕ

(Краткий обзор литературы)

Мы являемся свидетелями больших побед советской авиации в Арктике. Можно с уверенностью сказать, что сейчас уже нет задач, которые оказались бы не по плечу советским летчикам, управляющим советскими самолетами с советскими моторами.

Воздушный корабль только в наше, советское время завоевал прочное место в полярных областях. В XIX же веке были только отдельные неудачные попытки. Еще задолго до шведа Андрэ, первого смельчака, попытавшегося проникнуть на воздушном шаре в ледяные пустыни Арктики, возникла мысль о возможности пробраться в высокие северные широты по воздуху. В 1709 году португальский монах Бартоломео Лоренцо Гузмао, считавшийся изобретателем и первым строителем аэростата, в своем прошении на имя короля указывал, что при помощи воздушного шара „будут открыты ближайшие к полюсу страны“. К этой идее Гузмао, считавшейся его современниками фантастической, вновь обратился известный австрийский полярный исследователь Пайер, открывший и обследовавший в 1872—1874 годах Землю Франца-Иосифа.

Убедившись, что морской корабль — недостаточное средство для эффективной исследовательской работы в Арктике, Пайер заявил:

„Какое огромное значение имело бы применение воздушных шаров для плавания в полярных льдах! Было бы чрезвычайно целесообразно подниматься на таких шарах с корабля хотя бы на несколько сот футов. Без сомнения, всякий корабль, который применит это средство, извлечет из него большую пользу“.

Однако мысль, высказанная Пайером, оставалась только мечтой, и последователи его, американцы Чейн и Тайзон, также не нашли поддержки в общественном мнении.

Позднее, в 1897 году швед Андрэ сделал попытку достижения Северного полюса на аэростате, окончившуюся трагедией.

Описанию полета Андрэ посвящена монография „Гибель экспедиции Андрэ“ (на „Орле“ к полюсу) (Гос. изд. худож. лит., Л.—М., 1931, стр. 270, ц. 4 р. 10 к.). В эту книгу включены записи участников экспедиции Андрэ.

В своем послесловии Р. Самойлович дает общий исторический обзор „Полетов в Арктике“, сжатый, но богатый фактическим материалом и дающий представление о той огромной работе, которая была проделана человечеством на воздушных кораблях в высоких северных и южных широтах земного шара. Послесловие насыщено интересными хронологическими, цифровыми и техническими данными, иллюстрирующими успехи авиации и воздухоплавания, завоеванные за короткий промежуток времени. Большое место отведено в очерке полетам советских летчиков, которые часто не находили должного освещения.

В 1936 году издательство Главсевморпути переиздало переводы книг Р. Амундсена „Полет до 88° северной широты“ и „Первый полет над Северными Ледовитым океаном“ (Р. Амундсен, Собрание сочинений, том IV, издание ГУСМП, Л., 1936, стр. 386, ц. 15 р.). Книга интересна, между прочим, тем, что в ней собраны не только описания самого Амундсена, как начальника этих двух замечательных экспедиций (1925 и 1926 года), но и его сподвижников: пилотов Рисер-Ларсена и Дитриксона, метеорологов Бьеркнеса и Мальмгрена (погибшего при катастрофе „Италии“) и других. Книга хорошо иллюстрирована, снабжена картой и указателем географических названий, собственных имен и названий судов.

Популярное описание полета дирижабля „Норвегия“ мы находим в книжке А. Лебеденко „На полюс по воздуху“ (Гиз, М.—Л., 1930, стр. 83, ц. 55 к.). Предварительно автор коротко останавливается на наземных экспедициях к полюсу, на полете Андрэ, на воздушных полярных проектах и, наконец, на самолетной экспедиции Амундсена в 1925 году. Попутно с рассказом

о полете „Норвегии“ затронут беспосадочный полет адмирала Бирда (Бэрда) на полюс и обратно.

Как известно, итальянец Нобиле в 1928 году совершил полет к полюсу на полужестком дирижабле „Италия“ собственной конструкции („близнец“ „Норвегии“), намереваясь, между прочим, либо совершить посадку на лед в районе полюса, либо спустить туда в специальной корзине наблюдателя для производства кратковременных исследований. Полюс был достигнут, но ни посадка дирижабля, ни высадка наблюдателя не состоялись. На обратном пути к Шпицбергену „Италия“ потерпела всемирно известную катастрофу с человеческими жертвами. Значительная часть экипажа итальянского дирижабля была спасена экспедицией советского ледокола „Красин“ при участии известного полярного летчика Чухновского. Кроме „Красина“ в спасательных работах принимал участие ледокольный пароход „Малыгин“, летчик которого Бабушкин совершил целый ряд интереснейших полетов и посадок на лед. Описанию экспедиции „Италии“ и — в основном — спасательным операциям „Красина“ с его самолетом посвящена книга начальника советской экспедиции Р. Самойловича — „Во льдах Арктики“. (III издание Всесоюзного Арктического института, Л., 1934, стр. 340, ц. 6 р. 50 к.). В книге много иллюстраций, подробные и тщательно исполненные карты: полетов „Италии“ (составленные Нобиле) и походов ледокола „Красин“, ледокольного парохода „Малыгин“ и ледокольного парохода „Селов“.

Более краткое изложение тех же событий мы находим в книжке Л. Южина „На спасение „Италии“ (изд. „Красной газеты“, Л., 1929, стр. 186, ц. 85 к.).

Большой интерес (пожалуй, больше в техническом отношении) представляет книжка инженера Ф. Ассберг и радиста Э. Кренкеля „Дирижабль в Арктике“ (Госмашметиздат, М.—Л., 1933, стр. 83, ц. 1 р.). Авторы — советские участники полетов в Арктику на дирижабле „ЛЦ-127“ (шеппелин) в 1931 году. Книжка иллюстрирована интересными фотографиями; имеются также схематические чертежи и карты маршрута перелета. Авторы книжки наглядно показывают, что уже в 1931 году дирижабль являлся средством для изучения Арктики с воздуха, позволяющим делать большие беспосадочные перелеты, нести значительный груз, делать посадки на воду, наконец обеспечивать участников полета необходимыми удобствами (даже комфортом).

\* \* \*

Будни работы самолета в Арктике хорошо показаны в книге С. Обручева „На самолете в Восточной Арктике“ (изд. Всесоюзного Арктического института,

Л., 1934, стр. 184, ц. 3 р. 50 к.). В ней описываются две экспедиции 1932 и 1933 годов, производившие воздушно-маршрутную съемку Чукотки под начальством Обручева. Первая из них имела целый ряд существенных неполадок и потому дала незначительный эффект. Вторая же протекала значительно организованнее и закончилась успешной съемкой 375 000 кв. километров почти не обследованных раньше площадей. Сам Обручев говорит: „Экспедиция 1933 года в отличие от предыдущей является исключительно деловой. Никакой романтики... Только точная, напряженная работа изо дня в день, аккуратная как часы“. Книга имеет довольно много иллюстраций, впрочем, невысокого качества, и карту маршрутов, излишне схематизированную и лишенную многих географических названий (необходимых по ходу чтения).

Героическая челяускинская эпопея звала к жизни обширную литературу, среди которой ряд книг посвящен всемирно прославившимся спасательным операциям наших героев-летчиков. Большой интерес из них представляет издание редакции „Правды“ — „Как мы спасали челяускинцев“ (М., 1934, стр. 404, ц. 10 р.). Эта книга, являющаяся третьей частью трилогии „Героическая эпопея“, замечательна тем, что почти целиком написана самими летчиками. При этом авторы-летчики не ограничиваются рассказами о спасении челяускинцев, но и сообщают о себе интересные автобиографические сведения. Книга начинается тремя статьями, оттеняющими героизм и значение описываемых событий, и заканчивается очерком посла СССР в США А. Трояновского „Челяускинцы и Америка“. Книга богато иллюстрирована фотографиями, рисунками и художественными портретами и снабжена картой спасательных экспедиций, выполненной четко и наглядно.

Интересную попытку дать читателю в обработанном виде арктические дневники и записи представляет собою книжка летчика-комсомольца орденоносца Б. Пивенштейна, изданная на украинском языке — Б. Пивенштейн „Путь в Уеллен“ (Київ, 1937, стр. 125, ц. 1 р. 80 к.). Эта книга представляет собою переработанное и дополненное издание его же книги (на русском языке) „Гора Дионисия закрыта“. Рассказ Пивенштейна посвящен перелету звена Каманина. К сожалению, книга лишена иллюстраций.

Исключительная по своим результатам и масштабам работа наших летчиков в Арктике, проделанная ими при спасении челяускинцев, стимулировала организацию целого ряда больших арктических перелетов, имевших целью все более и более углубленное изучение и освоение нашего Крайнего Севера.

Некоторые из этих перелетов уже имеют свою литературу. Большой перелет 1935 года

(Москва — мыс Шмидта) описан Героем Советского Союза М. Водопьяновым, который выступает в печати не впервые. Речь идет о книжке, изданной на украинском языке „Москва — мыс Шмидта“ (Молодой большевик, Київ, 1937, стр. 187, ц. 2 р. 50 к.). В этой книжке не только описываются события перелета в 25 000 километров, но и рассказывается, как автор стал известным полярным летчиком, пройдя трудный, но славный путь „от сохи к самолету“. По ходу рассказа о перелете на мыс Шмидта Водопьянов делает ряд интересных отступлений, вспоминая о работе по спасению челюскинцев. Дефектом рассматриваемой книжки является отсутствие иллюстраций и карты маршрута перелета.

Следующая литературная работа М. Водопьянова — это книга, о рождении которой он рассказывает в предисловии к „Мысу Шмидта“. Речь идет о „Мечте пилота“ (изд. „Молодой Гвардии“, 1936, стр. 191, ц. 3 р.). „Мечта пилота“ представляет собою план полета на полюс, получивший форму не сухой докладной записки, а увлекательного рассказа об экспедиции 1938/39 года. Мечта Водопьянова осуществилась не в 1939 году, а в 1937: советская действительность опередила фантазию.

Третьей работой Водопьянова, связанной с двумя предыдущими общностью руководящей идеи о будущей экспедиции на полюс, является изданная на украинском языке книга „Курс — Земля Франца-Иосифа“ (Дитвидав ЦК ЛКСМУ, 1937, стр. 190, ц. 2 р. 85 к.).<sup>1</sup> Полет на Землю Франца-Иосифа описан Водопьяновым со свойственными ему правдивостью и живостью. Украинская книжка издана опрятно, прекрасно иллюстрирована и снабжена хорошей картой.

Параллельно с подготовкой экспедиции на Северный полюс Советский Союз готовился в 1936 году к установлению воздушного пути СССР — США через полюс.

Основная предпосылка к освоению этой трассы — возможность беспосадочного полета на дальнюю дистанцию в арктических условиях — проверяется бесстрашной тройкой (Чкалов, Байдуков, Беляков) на легендарном самолете „ПС-25“. У всех свеж в памяти этот трудный и отважный, почти трехсуточный беспосадочный перелет сквозь циклоны, пургу и туманы по Сталинскому маршруту: Москва — 80° с. ш. — Петропавловск на Камчатке.

Учитывая огромное значение этого перелета и интерес к нему трудящихся нашей родины, Партиздат в рекордно короткие сроки выпустил в свет две хорошо оформленные и доступные по цене книжки:

<sup>1</sup> Русский текст этой книги под названием „На Землю Франца-Иосифа“ опубликован в журнале „Советская Арктика“ (№№ 2—4 за 1937 г.).

[1] По Сталинскому маршруту (Партиздат ЦК ВКП(б), 1936, стр. 222, ц. в переплете 2 р.)

2) Слава героям (Партиздат ЦК ВКП(б), 1936, стр. 77, ц. в переплете 1 р. 50 к.)

Первая из них посвящена самому перелету от Москвы до острова Удд; она составлена по материалам, опубликованным в газетах „Правда“ и „За индустриализацию“, и снабжена картой перелета.

Вторая — посвящена триумфальному возвращению Чкалова, Байдукова и Белякова в Красную столицу; она составлена по материалам, опубликованным в газете „Правда“.

Учитывая тот исключительный интерес, который проявляет наша молодежь к Советской Арктике и, в частности, к работе полярных летчиков, ЦК ВЛКСМ обеспечил издание в 1937 году хорошо оформленной, интересно иллюстрированной и увлекательной по содержанию книги для старшего возраста, посвященной тому же перелету по Сталинскому маршруту: В. Чкалов, Г. Байдуков, А. Беляков „Три дня в воздухе“. (Изд. Детской литературы, М. — Л., 1937, стр. 128, ц. 4 р.). Существенным недостатком книги является отсутствие карты.

Из других замечательных арктических перелетов 1936 года получил освещение в специальной книжке полет Молокова от Красноярска вдоль Камчатки и всей трассы великого Северного морского пути до Москвы. Речь идет о сборнике: „Замечательная работа Молокова“ (Партиздат ЦК ВКП(б), 1936, стр. 125, ц. в переплете 2 р.), который составлен по материалам, опубликованным в газетах „Правда“ и „Известия“. Книжка иллюстрирована и имеет хорошую карту перелета.

\* \* \*

Без преувеличения можно сказать, что в 1937 году советская авиация поднялась на недостижимую высоту, показав миру свою мощь, свою силу.

Партиздат ЦК ВКП(б), удовлетворяя запросы масс, выпустил ряд книг, посвященных как завоеванию Северного полюса, так и трансполярным беспосадочным перелетам Чкалова и Громова. Книжки эти представляют сборники, составленные по материалам, опубликованным в центральной советской и мировой прессе. Они дают возможность каждому советскому гражданину сохранить документальные систематизированные данные об этих всемирно прославившихся экспедициях, и в этом большая заслуга Партиздата.

Наиболее солидно издана книга „Северный полюс завоеван большевиками“ (Партиздат ЦК ВКП(б), 1937, стр. 153, ц. в переплете 6 р.). Этот сборник продуманно и полно освещает в ряде ста-



Тей и очерков необыкновенную экспедицию большевиков до 60° северной широты, начиная от ее подготовки и кончая целями, которые ставят себе дрейфующая станция „Северный полюс“; он прекрасно иллюстрирован, художественно оформлен и снабжен хорошей картой.

Кроме этой, сравнительно дорогой книги, Партиздатом выпущена массовым тиражом более доступная книжка, посвященная той же теме: „Верные сыны нашей родины“ (Партиздат ЦК ВКП(б), 1937, стр. 62, ц. 35 к., тираж 100 тыс. экз.)

В книжке дается справка о составе советской экспедиции и сообщаются биографические сведения об ее участниках и их характеристики. Эта книжка иллюстрирована портретами героев-завоевателей полюса.

Сверх того, издательство „Московский Рабочий“ посвятило 15-й выпуск „Блокнота агитатора“ рассказу о завоевании полюса большевиками. Эта книжка по своей цене (25 коп.), большому тиражу (145 тыс. экз.) и популярному изложению материала так же доступна для широкой читательской массы, как и предыдущая.

Трансполярные перелеты Чкалова и Громова также имеют уже свою литературу в виде сборников материалов, опубликованных в прессе.

1. Сталинский маршрут продолжен. Сборник, составленный по материалам, опубликованным в газетах „Правда“ и „Известия“ (Партиздат ЦК ВКП(б), 1937, стр. 106, ц. 60 к., тираж 115 тыс. экз.). В книжке с исчерпывающей полнотой собраны основные материалы, характеризующие первый в истории человечества трансарктический беспосадочный перелет тяжелого самолета из СССР в США. Даны портреты Чкалова, Байдукова и Белякова и карта перелета.

2. Г. Байдуков. Наш полет в Америку. (Партиздат ЦК ВКП(б), 1937, стр. 35, ц. 20 к., тираж 100 тыс. экз.). Автор дает последовательный рассказ о перелете от подготовки к нему до посадки в Портланде.

3. Радянські богатири. Збірка, що складена за матеріалами „Правди“ (Партиздат ЦК ВКП(б) У, 1937, стр. 39, ц. 35 к., тираж 25 000 экз.). Книжка аналогічна пер-

вой, но не содержит статей из газеты „Известия“.

Второму перелету СССР — полюс — США пока посвящена одна книжка, совершенно аналогичная по построению и по оформлению с книжкой „Сталинский маршрут продолжен“. Речь идет о брошюре: „Сталинская трасса“ — сборник, составленный по материалам, опубликованным в газетах „Правда“, „Известия“ и друг. (Партиздат ЦК ВКП(б), 1937, стр. 110 ц. 70 к., тираж 100 тыс. экз.).

Изучение арктических экспедиций немислимо без пользования картами. Учитывая, что некоторые из рассматриваемых нами книг совершенно лишены таковых, хочется в заключение остановиться на двух картах Арктики, изданных в последние годы.

1. Арктика (Arctic). Изд. Всесоюзного Арктического института и Госкартотреста под редакцией проф. Р. Самойловича и доп. Д. Руднева (Л., 1934, ц. 4 р. 25 к.). Карта охватывает не только Арктику в собственном смысле слова, но и поверхность Земли к северу примерно от 55° северной широты. На карту нанесены: путь ледокольного парохода „Челюскин“ и маршруты главнейших спасательных экспедиций, в том числе воздушных.

2. Арктика. Оформлено по материалам Научно-издательского института Большого Советского Атласа мира (М., 1937, ц. 1 р.) На карту нанесены маршруты главнейших арктических экспедиций, советских и иностранных, в том числе воздушных (дирижабля „Норвегия“ в 1926 году, самолета Бэрда в 1926 году, дирижабля „Италия“ в 1928 году, дирижабля „Цепелин“ в 1931 году, самолета „ПС-25“ в 1936 году, самолета Молокова в 1936 году, самолета Фариха в 1937 году, экспедиции О. Ю. Шмидта к полюсу в 1937 году и наконец самолета „ПС-25“ (Чкалов) в 1937 году). Кроме того, дана специальная карта маршрута беспосадочного перелета Чкалова, Байдукова и Белякова из Москвы через полюс в Портланд. К сожалению, на карте, изданной до перелета Громова, Юмашева и Данилина, не мог найти отражения маршрут Москва — полюс — Сан-Джасинто.

Адрес редакции:

Редакционная коллегия

Москва, улица Коминтерна, 4/7. Тел. 4-35-95

Технический редактор Ю. А. Таубер

Сдано в набор 23 ноября 1937 г.

Подписано к печати 29 января 1938 г.

Бум. 70×108 см.

6 1/2 печ. л. + 1 вклейка.

3 1/2 бум. л.

11 авт. л.

120 000 тип. зн. в бум. л.

Уполн. Главлита № Б-34905

Зак. 2683

Изд. № 2

Тираж 10 000 экз.

Типография „Коминтерн“. Ленинград. Красная ул., 1.