

ԸՅՅՈՒՆԵՐՈՒ ԱՐԵՄՈՒՆԵՐ

1935



СЕНТЯБРЬ

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Советская Арктика

**ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ
ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ**

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

**2 СЕНТЯБРЬ
1935**

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

По-большевистски изучать Арктику	3
ОСВОИМ СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ	
Ф. И. Дриго. Строительство ледокольного флота	8
А. М. Марголин. Ликвидировать аварии на речном транспорте	11
П. В. Орловский. Гидрографические работы в 1935 году	14
Проф. Н. Н. Зубов. Ледовый прогноз для Советского сектора Арктики	21
ЛЕТАТЬ КРУГЛЫЙ ГОД	
В. П. Остроумова. О системе работы авиолиний	22
М. С. Бабушкин. Заметки о зверобойной экспедиции 1935 года	24
В. С. Молоков. Летать на Севере круглый год и круглые сутки	26
КАДРЫ РЕШАЮТ ВСЕ	
Д. Кантор. Кадры на Крайнем севере	27
Д. Д. Козьмин. Самый ценный капитал	30
Т. А. Караваева. Как живут и работают Герои Советского Союза	32
С. С. Рузов. Готовим гидрографов-полярников	36
ХОЗЯЙСТВО КРАЙНЕГО СЕВЕРА	
В. Ле-Мюр. Снабжение севера Якутии и Чукотки	40
Н. В. Сцепуро. Перспективы развития лесной промышленности Крайнего севера	45
А. И. Минеев. Промысел моржа на острове Врангеля	49
С. К. Клумов. Остров Вайгач, его промысловая фауна и промысловые возможности	53
НЕДРА АРКТИКИ НА СЛУЖБУ СОЦИАЛИЗМУ	
Б. Н. Артемьев. Проблема оловоносности Советской Арктики	59
И. Ф. Пустовалов. Есть ли нефть на Новой Земле?	62
ИСТОРИЧЕСКИЕ ЗАМЕТКИ	
Борис Рихтер. Амундсен у советских берегов	66
ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ	
Н. Т. Жданова. Недостатки в работе партийного просвещения	71
Курсы пропагандистов при Политуправлении Главсевморпути	73
Р. М. Любарская. Работа помполитов	73
Н. Ж. Наведем порядок в „партийном хозяйстве“	75
ОБЗОР ПЕЧАТИ	
Систематически освещать партийную жизнь	76
В. П. Дадыкин. Не забывать о транспорте	78
И. Г. Новиков. Пора найти свое лицо	81
С ПОЛЯРНЫХ СТАНЦИЙ	83
ХРОНИКА	87

ПО-БОЛЬШЕВИСТСКИ ИЗУЧАТЬ АРКТИКУ

I

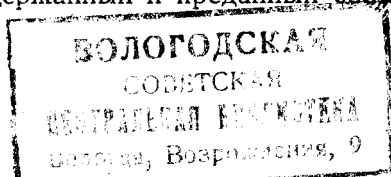
Положение, что Советский Крайний север менее изучен, чем другие части Союза, — не нуждается в особых доказательствах. До Октября Арктикой занимались мало. За столетия царизма не было сделано и сотой доли того, что успели совершить советские полярники за последние несколько лет. Попытки отдельных отважных мореплавателей капиталистического мира проникнуть вглубь ледяных пустынь, как правило, кончались поражением. Самоотверженность и героизм отдельных полярных исследователей в лучшем случае давали куцые результаты: кое-где белые пятна полярной карты были заштрихованы, но Арктика в целом оставалась попрежнему неразгаданной, и ее богатства неразведанными.

Принцип планомерного изучения Арктики, выдвинутый больше пятидесяти лет тому назад австрийцем Вейпрехтом, как известно, повис в воздухе. После первого Международного полярного года прошло 50 лет, пока в 1932/33 г. был организован второй Международный полярный год, и то благодаря инициативе советских полярников. Принцип плановости чужд самой сущности капитализма.

Проблема планового освоения Арктики и превращения Северного морского пути в путь нормальный, проходимый, могла быть выдвинута только советской властью. Лишь в условиях планового социалистического строительства могла быть поставлена эта грандиозная задача, и только в этих условиях она может и будет полностью разрешена.

Наши методы изучения Крайнего севера, как и наши цели, во имя которых это изучение производится, — принципиально отличны от методов и целей капитализма. Наши исследователи — это не одиночки, кланчащие копейки у меценатствующих толстосумов, а посланцы социалистической родины, которая планомерно вовлекает в орбиту своей реконструкции и самые отдаленные и самые отсталые участки Страны Советов.

Заканчивая свою книгу «Три года в Арктике», Адольф Грили с горечью писал: «Во всех великих предприятиях подчиненные лица неизбежно остаются на втором плане... Два человека, надорвавшие здоровье, расстроили также свои имущественные дела, и один самоотверженный, мужественный, воздержанный и преданный солдат, в то время,



когда пишутся эти строки, лежит беспомощный в городском госпитале и пользуется частной благотворительностью, тогда как пенсия его до сих пор не утверждена. Даже обещанные с самого начала скудные прибавки за службу в Арктике до сих пор еще не выплачены полностью, и вдовы и сироты погибших все еще остаются необеспеченными».

Эти строки американского полярника — блестящая характеристика эксплуататорской и бесчеловечной сущности капитализма, который воздвиг свое — ныне загнивающее — могущество ценой гор и гор трупов и рек крови. Капитализм, не стесняясь, бросает на произвол судьбы лучших своих героев-одиночек.

Стоит ли сравнивать эти факты со всей той огромной работой, которую мы за последние годы провели в Арктике? Стоит ли сравнивать с этим то огромное внимание, которое наше правительство и партия уделяют вопросам освоения Крайнего севера? Вспомним незабвенные дни героической эпопеи 1934 г. Вся страна во главе со своим правительством, своей партией и великим Сталиным восторженно и радостно встречала своих сынов, которые на дрейфующей льдине высоко держали знамя нашей страны.

Только нам, строителям социализма, владеющим теорией Маркса—Ленина—Сталина, дано овладеть Арктикой, познавать ее тайны, осваивать ее богатства; только пролетариату, и никому иному.

Изучение Арктики сопряжено с большими трудностями: суровые климатические условия, отдаленность и необжитость территорий, недостаточная изученность и неразработанность ряда проблем. Но этому же изучению благоприятствует то обстоятельство, что мы можем использовать в нашей работе тот богатейший научный опыт, который завоеван нашей страной за годы революции во всех областях социалистического строительства.

Крайний север начал реконструироваться значительно позже других частей Союза. Но, несмотря на это, большевистская работа в Арктике уже дала свои результаты. Непроходимые северные моря, слывшие «ледяным погребом», в настоящее время — правда, пока только в период летней навигации — бороздят десятки судов. Все полярное побережье, острова Ледовитого океана покрыты сетью научных полярных станций, производящих астрономические, гидрографические, метеорологические и другие наблюдения. Густая радиосеть связывает эти станции с научными учреждениями Союза. Геологоразведочные партии постепенно раскрывают богатства недр Арктики и создают предпосылки для их промышленной эксплуатации. Гидрографические и другие экспедиции заштриховывают последние белые пятна на нашей полярной карте, обставляют путь мореходными знаками и шаг за шагом превращают полярные моря в нормальную водную трассу Союза.

Мы должны усилить плановость в исследовании и изучении Севера. Мы до сих пор полностью не использовали преимуществ, которые предоставляет нам плановая система советского хозяйства могуче растущего Союза Социалистических Республик.

Различными учреждениями в разное время — до организации Главсевморпути — посылались экспедиции в Арктику. Часть материалов этих экспедиций до сих пор использовалась узко-ведомственно. На юбилейной сессии Арктического института проф. В. Ю. Визе иллюстрировал это следующим фактом. Один из гидрографических институтов Союза, об-

ладающий ценными материалами по гидрологии Карского моря, отказал в выдаче этих материалов Арктическому институту. В то же время этот гидрографический институт сам их не обрабатывает. Это далеко не единственный случай. В архивах различных ведомств и учреждений (Наркомвод, Академия Наук, Гидрографическое управление) лежат материалы, могущие обогатить нас ценными сведениями для познания той или другой части территории Арктики.

У нас наблюдается также большой разрыв между размахом наших экспедиционных работ и степенью обработки материалов этих же экспедиций или работ полярных станций. Отставание камеральных работ от экспедиционных, во-первых, замедляет темпы освоения Севера и, во-вторых, приводит к растранижению материальных и людских средств: имеются факты дублирования отдельных экспедиций. В 1933 г. при рассмотрении плана работ Академии Наук по Якутии было обнаружено, что в плане значилось 10 работ, уже сделанных другими организациями.

Перед нашими научными организациями — Всесоюзным Арктическим институтом, Институтом экономики Севера — встает таким образом и задача собирания, систематизации и обработки всех ранее добытых материалов.

На сегодняшний день количество выявленных богатств Арктики не соответствует степени их полной изученности, а тем более степени их хозяйственного освоения. Географическую карту Севера можно испещрить сотнями точек, где обнаружены те или иные полезные ископаемые. Некоторые экспедиции дали картину лесов, рек, населения Арктики. Составление экономического профиля различных частей Советской Арктики и определение их места в системе народного хозяйства Союза — актуальная задача дня. Разрешение этой проблемы даже в первом, черновом варианте более четко определит характер дальнейших научных работ и экспедиций на Крайний север.

Как процесс освоения Севера, так и в особенности процесс его изучения требуют комплексной постановки проблем. Только при глубоком комплексном изучении естественных ресурсов той или другой части Арктики, в связи с нуждами Союза в целом, можно будет правильно установить ее экономический профиль. Это не значит, что следует впасть в крайность: отказаться от составления профиля до полной изученности всех богатств, а до тех пор дело промышленно-промыслового подъема Крайнего севера предоставить самотеку. Ничуть! Выявленные богатства могут и должны быть немедленно включены в хозяйство Союза.

Когда мы говорим об изучении и освоении Крайнего севера, — мы имеем в виду не только Северный морской путь, не только полярные станции и предприятия, — а также всю сумму вопросов по изучению и реконструкции хозяйства малых народов Севера. После приполярной переписи 1926/27 г. на Севере произошли большие социальные и экономические сдвиги, которые далеко не точно и не полно учтены текущей статистикой. Подлинное состояние хозяйства народов Севера поэтому недостаточно известно. Одна из основных задач по изучению Севера — повторить приполярную перепись в ближайшие же годы и немедленно начать подготовку к ней.

II

В процессе изучения Советской Арктики, изучения с целью освоения, мы встречаемся с теориями и тенденциями, явно враждебными марксизму-ленинизму и конкретным директивам, данным партией и правительством. Оппортунисты в вопросах изучения и освоения Арктики, как и их собратья на других участках нашего социалистического строительства, не всегда дерзают выступать открыто. Контрабандно, маскируясь, шушукаясь по углам, они пытаются разговорами о мнимой нерентабельности Севморпути ревизовать линию партии в отношении освоения этого пути. Этим людям, у которых экономическое мышление не продвинулось дальше дореволюционных учебников Струве и Булгакова, мы противопоставляем слова тов. Сталина из его доклада на январском (1933 г.) пленуме ЦК и ЦКК:

«Говорят, что колхозы и совхозы не вполне рентабельны, что они поглощают уйму средств, что держать такие предприятия нет никакого резона, что целесообразнее было бы распустить их, оставив лишь рентабельные из них. Но так могут говорить лишь люди, которые ничего не смыслят в вопросах народного хозяйства, в вопросах экономики... На рентабельность нельзя смотреть торгашески, с точки зрения данной минуты. Рентабельность надо брать с точки зрения общенародного хозяйства и в разрезе нескольких лет. Только такая точка зрения может быть названа действительно ленинской, действительно марксистской». (Разрядка наша. *Ред.*)

С точки зрения торгашеской Северный морской путь, возможно, нерентабелен сегодня. Но если мы возьмем проблемы Арктики не изолированно от комплекса народнохозяйственных задач Союза, не с точки зрения сегодняшнего уровня развития Арктики, а учтем значение Крайнего севера как важного участка СССР, учтем, что благодаря освоению Севморпути малые народы Севера возрождаются к новой светлой социалистической жизни, учтем международное значение наших работ в Арктике,— то с презрением отвергнем всякие «теорийки» о нерентабельности.

Мы уже не говорим о том, что «теоретики» нерентабельности фальсифицируют статистику. Выпячивая вопрос о больших на сегодняшний день транспортных расходах по Севморпути, эти умники не учитывают выгод, вытекающих и сегодня для народного хозяйства от сокращения сроков маршрутов и тем самым от ускорения оборачиваемости капитала и ускорения темпов развития наших северных окраин; от разгрузки железнодорожного и местного транспорта.

Это, разумеется, не значит, что партийные и непартийные большевики Арктики не должны и не будут бороться за рентабельность хозяйственных предприятий Севера, за экономическую выгодность Северного морского пути. Ничуть! Большевики-полярники помнят слова тов. Сталина, «что только те кадры хороши, которые не боятся трудностей, которые не прячутся от трудностей, а, наоборот — идут навстречу трудностям для того, чтобы преодолеть и ликвидировать их». Большевики Арктики не только освоят Северный морской путь, но, отметая всех паникеров и капитулянтов, сделают его рентабельным.

Мы встречаемся также с попытками отдельных исследователей, вроде И. Ф. Молодых и болтунов-пасквилянтов типа Абрамовича-Блэк,

опорочить значение Севморпути для решения транспортных проблем Азиатского побережья Союза и в первую очередь — Якутской ССР.

И. Ф. Молодых, говоря о снабжении Колымско-Индигирского края, пишет: «...Необходимо коренное изменение в направлении основного грузопотока в место северного на южное. Вместо имеющегося ныне исключительного снабжения населения Северным морским путем, желательно направить основной грузопоток с побережья Охотского моря в верхний судоходный участок реки Колымы». . . . Более развязно и менее доказательно то же самое пишет автор скандальных «Записок гидрографа»: «Северный морской путь в Колыму станет действительно только запасным путем, только участком большого транзита Архангельск—Владивосток».

Молодых и Абрамович-Блэк имели своих предшественников. Еще до организации Главсевморпути проф. Воблый и художник Борисов в течение целого десятилетия вели упорную борьбу против Севморпути. Они противопоставляли этому пути фантастический проект постройки полярной железнодорожной магистрали от Котласа с выходом в Охотское море и в Берингов пролив. Эта магистраль, если б она и была построена, совершенно не разрешала бы задачи вывоза из бассейнов северных рек леса, руд и т. д., которые имеют и могут иметь выход только по Северному морскому пути.

После победных рейсов «Сибирякова», «Челюскина» и «Литке» подобные мнения стыдятся уже высказывать вслух, но такие взгляды и вредные тенденции еще существуют. С ними мы должны и будем вести упорную и жестокую борьбу.

Взгляды на нерентабельность Севморпути связаны с разговорами о якобы невозможности даже в будущем продлить навигационный период в северных морях и невозможности организовать круглогодовые полеты. Эти люди выражают сомнение в возможности по-большевистски преодолевать суровые условия арктической природы. Этот так называемый «полярный скепсис» имеет своей идеологической основой буржуазную теорию «географической среды». Сторонники этой теории рассматривают географическую среду, природу — статически. Для них географическая среда — вечна, неизменна. Они не учитывают того, что благодаря коллективным усилиям людей, в условиях диктатуры пролетариата, возможно изменять неблагоприятные природные условия в сторону, благоприятствующую социалистическому развитию. Сторонников этих буржуазных теорий тов. Сталин разгромил, когда он в своем докладе на XVII партсъезде заявил: «Следует, прежде всего, иметь в виду, что старое деление наших областей на промышленные и аграрные уже изжило себя. Нет у нас больше областей исключительно аграрных. . . . развитие ведет к тому, что все области становятся у нас более или менее промышленными, и чем дальше, тем больше они будут становиться промышленными».

То, что казалось непреодолимым буржуазным специалистам и ученым, — реализуется благодаря творческой энергии миллионов трудящихся Советского Союза. И Арктика создаст свою продовольственную базу. Благодаря развитию техники и самоотверженной работе советских полярников — и льды полярных морей будут преодолены.

Освоим Северный морской путь

Ф. И. ДРИГО

СТРОИТЕЛЬСТВО ЛЕДОКОЛЬНОГО ФЛОТА

I

Освоение Северного морского пути требует создания мощного ледокольного флота, оснащенного новейшими навигационными приборами, отвечающими требованиям арктического плавания.

Ледокольный флот Главсевморпути не удовлетворяет требованиям, которые предъявляются к ледоколам растущим грузооборотом по Северному морскому пути.

Количество ледокольных судов, курсирующих в арктических морях, и их мощность можно видеть из таблицы 1.

Таблица 1

Наименование судов	Год постройки	Мощность	Водоизмещение	Грузоподъемн. чистая	Запасы топлива в тон.
А. Ледоколы					
„Красин“	1917	10000	8750	—	2665
„Ермак“	1899	9500	8250	—	2650
„Ленин“	1917	7980	6000	—	1200
„Литке“	1909	7000	3028	—	750
Б. Ледокольные пароходы					
„А. Сибиряков“	1909	2000	2600	808	292
„В. Русанов“	1908	2200	2600	808	292
„Г. Седов“	1909	2360	3056	1065	285
„Малыгин“	1912	2800	3200	650	300
„Садко“	1913	2500	3350	950	250

Из таблицы видно, что количество ледоколов, которые могут совершать проводку грузовых судов во льдах, незначительно. Это лимитирует направляемый по Северному морскому пути гру-

зовой флот. Флот ледокольных пароходов с малой грузоподъемностью также ограничен. Все это затрудняет обслуживание полярных станций и промышленно-хозяйственных пунктов, расположенных по Северному морскому пути.

Перед Управлением Главсевморпути встала, таким образом, задача усиления ледокольного флота и постройки транспортных судов с ледовым креплением.

Необходимо было спроектировать такой тип ледокола, который обеспечивал бы сквозной поход от Архангельска или Мурманска до Берингова пролива, а также тип ледокольного парохода, который отвечал бы условиям арктического плавания.

Проектировка ледокольного парохода разрешалась легче, чем проектирование ледокола. В основу проекта нового типа судна был положен тип существующих ледокольных пароходов, которые уже работали в Арктике. В проект нового типа судна вносились различные дополнения и изменения, которые устраняют недочеты существующих судов.

Проектирование судна совпало с периодом, когда л/п «Челюскин» находился в своем знаменитом рейсе. На «Челюскине» было установлено техническое наблюдение за поведением корпуса судна во льдах. Налаженная проектантами связь с «Челюскиным» давала им возможность периодически получать сведения о влиянии давления льда на крепление корпуса парохода в различных ледовых условиях. Это учитывалось при определении набора крепления корпуса нового типа ледокольного парохода.

К составлению проекта были привлечены лучшие инженерно-технические силы морского судостроения. Проект был утвержден руководством Главсевморпути. Новый тип проектируемого судна получил название «Севморпуть № 1».

Одновременно с составлением проекта на л/п «Севморпуть № 1» был разработан проект 12 000-сильного дизель-электрического ледокола.

Проектанты ледокола руководствовались материалами сильных мировых ледоколов, а также опытом работы в условиях Советской Арктики ледоколов «Красин», «Ермак», «Ленин».

При проектировании ледокола также были учтены положительные и отрицательные стороны существующих ледоколов, выявившиеся в процессе их эксплуатации. В особенности — глубины северных морей и рек. Проектируемому ледоколу надо было придать такие размеры, которые обеспечивали бы ему сквозной поход по Северному морскому пути и необходимый радиус действия в полярном море.

Особое внимание было проявлено к проектированию первого в мире мощного дизель-электрического ледокола.

Проект ледокола утвержден. Ленинградский судостроительный завод им. Марти строит два дизель-электрических ледокола по 12 000 л. с.

Основное отличие дизель-электрического ледокола от парового заключается в том, что на дизель-электрическом ледоколе вместо паровых машин и котлов установлены дизели, на валу которых насажены генераторы постоянного тока. Гребные винты вращаются электродвигателями, которые питаются током от генераторов.

Преимущества дизель-электрической установки по сравнению с паровой следующие:

1. Замена паровых машин двигателями внутреннего сгорания значительно уменьшает расход топлива на единицу мощности. Если для парового ледокола расход угля на 1 л. с./час составляет 0,8 кг, то для дизелей расход нефти составляет только около 0,2 кг.

2. Меньший расход топлива значительно увеличивает радиус действия ледокола. Так, дизель-электрический ледокол может работать в арктических условиях без возобновления запасов то-

плива в течение 52 суток, в то время как паровой ледокол типа «Красин» — только 27 суток.

3. Главные двигатели могут быть быстро пущены в ход и так же быстро остановлены, благодаря этому вся машинная установка легко приспосабливается к условиям работы и создается недостижимая для паровой установки гибкость.

4. Применение электродвигателей для вращения гребных винтов позволяет сосредоточить управление гребными винтами (дача переднего и заднего хода) непосредственно близко к командному мостику. При помощи обычного машинного телеграфа капитан собственноручно, без вмешательства механика, устанавливает требуемый режим работы винтов.

5. Одна из особенностей, которая выгодно отличает электропередачу от паровой установки, — это способность сохранять передаваемую мощность при уменьшенном числе оборотов винта. А это очень важно при маневрировании во льдах.

II

Все агрегаты для ледоколов изготавливаются советской промышленностью, которая взяла на себя обязательство дать к сроку все необходимое для корабля.

На вновь строящихся дизель-электрических ледоколах обращено особое внимание на размещение команды корабля и на ее культурно-бытовое обслуживание, а также на оборудование помещения для научных экспедиций, лабораторий и мастерских.

Дизель-электрические ледоколы снабжаются новейшими навигационными приборами и механизмами.

Основные размеры дизель-электрических ледоколов мощностью в 12 000 л. с. по сравнению с паровыми ледоколами в 10 000 л. с. сопоставляются в таблице 2.

Таблица 2

Сравнительные размеры парового и дизель-электрического ледоколов

	Длина палубы	Ширина	Высота борта	Водоизмещ.	Осадка	Дедвейт	Мощность
Паровой ледокол . .	106,6	23,1	12,6	11000	9,15	4470	10000
Дизель-электрич. ледокол	109,0	22,3	12,0	8330	7,25	1830	12000

Помимо постройки дизель-электрических ледоколов правительство (в своем постановлении от 20 июля 1934 г. о расширении деятельности Главсевморпути) возложило на Наркомтяжпром постройку для Северного морского пути четырех линейных ледоколов типа «Красин».

Так как в работе ледокола «Красин» обнаружен целый ряд недостатков и конструктивных недочетов, то была поставлена задача устранить эти недочеты на вновь строящихся судах.

Вместо машин, стоящих на «Красине» с насыщенным паром, устанавливаются машины с перегретым паром, это даст экономию в топливе 0,15 кг на силу/час. Увеличивается также непотопляемость, улучшаются ледокольные качества, электрифицируются подъемные краны, усиливаются в некоторых местах крепления корпуса, увеличены креновые цистерны, поставлены наиболее экономические главные машины, сокращается расход топлива и увеличивается радиус действия корабля.

Существующий ледокол «Красин» был построен по заказу царского правительства в Нью-Кэстле на верфях Винворт и Ко в Амстронге. На размещение команды корабля тогда совершенно не обращали внимания. Ледокол «Красин» имеет поэтому неудобные общие кубрики, как наследие старого, буржуазного отношения к человеку, к моряку. Во вновь строящихся ледоколах типа «Красин» для размещения команды будут построены не общие кубрики, а удобные оборудованные каюты с учетом культурно-бытовых потребностей советского моряка.

Кроме этого, внесен целый ряд изменений и дополнений с целью улучшения навигационного руководства и управления кораблем и механизмами. Также оборудуется приспособление для размещения на палубе самолета и для перевозки горючего.

Все проводимые изменения и дополнения во вновь строящихся ледоколах дадут паровые ледоколы мощностью в 10 000 л. с. которые по своим ледокольным и эксплуатационным качествам будут неизмеримо выше ледоколов, работающих в настоящее время в Арктике.

Строительство двух ледоколов типа «Красин» производится на Балтийском заводе в Ленинграде. Два другие судна этого же типа строятся в Николаеве на Николаевском судостроительном заводе им. Марти.

III

Специальная комиссия Главсевморпути наблюдает за постройкой судов.

Процент готовности судов к концу 1935 г. должен быть следующий (по плану Главморпрома):

по л/п «Севморпуть № 1»	42%,
» л/к дизель-электрич.	20%,
» л/к типа «Красин»	25—30%.

Малый процент готовности судов в 1935 году вызывает опасение, что заводы не окончат постройки судов к намеченным срокам.

Инженеры, наблюдающие за постройкой ледоколов, утверждают, что некоторые заводы недостаточно мобилизовались для выполнения этого заказа. Чувствуется некоторый холодок в их работе, в особенности — по постройке л/п «Севморпуть № 1». Несмотря на то, что ледокольные пароходы должны были быть заложены на стапелях еще в 1934 г., Ленинградский завод им. Марти полностью не разместил еще заказов на металл, оборудование и механизмы. Такое же положение и с размещением заказов и заключением договоров с заводами — поставщиками механизмов по дизель-электрическому ледоколу в 12 000 л. с.

Разворот работ по постройке паровых л/к типа «Красин» на Балтийском заводе и в Николаеве на заводе им. Марти, наоборот, интенсивен. Часть чертежей находится уже в цехах, производится разбивка на плазе, отливка для главных машин и вспомогательных механизмов. Но слабое поступление металлов на завод может снизить темпы работ и задержать закладку судов на стапелях.

До сего времени нет нужной четкости во взаимоотношениях между заказчиком Судопроектком и заводами-строителями. Вместо делового и срочного решения всех вопросов — стороны беспрерывно и излишне переписываются, чем тормозят строительство.

Последние сводки сигнализируют о том, что со стройкой всех объектов неблагополучно. Все организации, причастные к постройке ледокольного флота, должны перестроить свою работу и от потоков бумажной переписки и арбитражных разбирательств перейти к конкретной практической работе, обеспечить выполнение решений партии и правительства и дать стране ледокольный флот в установленный срок.

А.М. МАРГОЛИН

ЛИКВИДИРОВАТЬ АВАРИИ НА РЕЧНОМ ТРАНСПОРТЕ

I

Аварии на речном транспорте — основное зло в его работе. Итоги навигации 1934 г. показывают тот громадный народнохозяйственный ущерб, который аварии принесли речному флоту Главсевморпути.

Флот бывшего Таймыртреста Главсевморпути за 1934 г. имел 26 аварий с общей суммой технических убытков в 257,1 тыс. руб. и коммерческих 218,9 тыс. руб. Почти подмиллиона рублей ушло из государственного кармана в результате аварий. 6000 часов (250 суток) простоя судов из-за аварий в условиях крайней ограниченности тяги и тоннажа на Енисее доказывают, что отсутствует подлинная большевистская борьба за выполнение плана перевозок.

Основная причина аварийности флота как бывшего Таймыртреста, так и других трестов Главсевморпути — это распушенность, ухарство, плохое состояние трудовой дисциплины, отсутствие внимания к подбору и вращиванию людей.

Приведем ряд примеров. Рыбница «Пурга» имела посадку на мель, занявшую 223 часа, вследствие легкомысленного отношения капитана, который отсутствовал на палубе во время подхода к мелкой части пути и не инструктировал рулевого. Разбирая причины аварии, комиссия треста выносит «глубокомысленное» решение — «принять к сведению признание капитаном своей вины в посадке на мель».

Баржа № 100, буксируется пароходом «Эвенки», села на мель на Атамановых камнях, так как капитан ее т. Широких начал буксировку, не учтя опыта предшествовавшей проводки через камни лихтера № 14. На некоторых участках требовался форсированный ход. Зная об этом и о неточности показаний манометров, капитан все же начал буксировку и, конечно, не смог дать быстрый ход и провести баржу через камни. Вместо того чтобы из этого печального эпизода извлечь уроки для всего командного состава, учить критическому, деловому подходу, строгому обдумыванию каждой операции с учетом своих ресурсов — аварийная комиссия ограничилась указанием на «неоправданный производственный риск». И это гово-

рится об аварии, общая сумма убытков которой равна 150 тысячам рублей!

Но это не единственные факты, показывающие низкий уровень трудовой дисциплины на судах бывшего Таймыртреста. Бот «Белушатник» — красавец, гордость промыслового флота — 7 октября 1934 г. затонул у острова Сибирякова. Незадолго до аварии вахтенный матрос был найден спящим, а вахтенный помощник находился у себя в каюте, несмотря на то, что неблагоприятные признаки к этому времени резко усилились. Капитан — т. Добровольский — не заботился о бдительной вахте и о приготовлении судна к возможно быстрой съемке с якоря, когда это потребуются обстоятельствами. А когда налетел шторм, и буря, качая «Белушатник», с каждой минутой приближала его к скалам, к неминуемой гибели, — то в течение четырех с половиной часов не смогли поднять якоря и дать судну ход. Судно касалось грунта кормовой частью — это выбило руль из петель, и когда «Белушатник», наконец, снялся и отошел за 2½ мили, — руль был утерян, судно потеряло управляемость и было выброшено на отмель.

Совершенно безобразно поставлено оборудование судов. Вот кратко выдержки из акта № 22 суднадзора по осмотру теплохода «Бегичев»: «Нет телеграфа и звонка в машинное отделение... нет цемента на случай пролома корпуса... нет спасательных кругов... огнетушителей 3 вместо 5». О дисциплине: «Пожарного расписания команда совершенно не знает — 19 июля мною была произведена пожарная тревога, никто не явился, ни командира, ни пом. командира на судне не оказалось».

Акты 1935 г. констатируют то же самое. Специальный приказ О. Ю. Шмидта (№ 199, от 23 декабря 1934 г.) об усилении внимания к штурманскому оборудованию судов не выполнен территориальными управлениями — приемниками бывш. трестов. Значительную долю вины в этом вопросе несет и Арктикснаб.

Другая причина аварийности нашего флота — это плохое качество судоремонта. По данным актов Красноярского территориального управления видно, какой большой процент недоделок и переделок имел место и в текущем году. Баржа № 24, зимовавшая в Пискунове, была уже отремонтирована на 100%, как вдруг после осмотра ока-

залась необходимость поставить ее на повторный ремонт, так как вновь обнаруженные дефекты были серьезнее уже исправленных.

Необходимо всегда учитывать пригодность нашего речного флота к тяжелым условиям плавания в морской обстановке. Это относится к той части енисейского флота, которая работает в Енисейском заливе до острова Диксон и устья реки Пясины.

Часть аварий безусловно является результатом выхода за 70° и 72° речных судов, не приспособленных к морским условиям. Тем большая ответственность и осторожность должна пронизывать работу командного состава и команды тех судов, которые совершают такие «морские» рейсы.

II

Второй год повторяются одни и те же печальные факты... Через льды Арктики, через два полярных моря, героические моряки-полярники проводят суда Ленского похода, превращая ледовые лабиринты в «проезжую дорогу» Страны Советов. А на Лене, где десятки лет существует судоходство, где имеется месячный срок на проводку судов от бухты Тикси до Якутска, второй год не успевают доставить караван до Якутска, и половина тоннажа и грузов оставляется на зимовку на «Турьем взвозе» (в 160 км от Якутска). Это наносит громадные материальные убытки, омертвляет необходимые якутским организациям (в том числе и Севморпути) грузы до следующей навигации, создает ломку всех планов гужевых перевозок Якутии; наконец, это снижает огромный политический и хозяйственный эффект всей Ленской операции. Причины запоздания: 12 серьезных аварий и посадок на мель за время следования от бухты Тикси до Якутска, трата 15 суток на прохождение 240 км от Алданских перекатов до Якутска.

Имеющиеся материалы (аварийные акты) о работе ленского речного транспорта дают картину строго официальную, сухую и наполненную десятками ссылок на «объективные обстоятельства», жалоб командования на плохую обстановку пути по Лене, на плохое снабжение. И лишь только один документ — протокол производственного совещания ленских моряков по итогам рейса — дает действительно объективную оценку работы и командования и плавсостава и роли всех «объективных причин». Производственное совещание говорит о неудовлетворительной работе ленского флота и вскрывает истинные причины аварий: «это беспомощность и

псевдодемократизм командования, отсутствие единоначалия на судах, грубые ошибки капитанов, допущенные при прохождении через Алданский перекал, и совершенно неудовлетворительная обстановка пути, повлекшая многочисленные задержки, ночевки и пробные промеры. Часть вех была поставлена совершенно неверно, и каравану приходилось круто отворачиваться от обстановки, так как опытные лоцманы заявляли, что вехи неправильно ограждают мели, и шли в сторону от них. Одной из самых серьезных потерь во время аварий является утеря якоря «Пятилеткой» — что ставит под угрозу возможность работы теплохода в навигацию 1935 г.»¹

Дополнительные трудности в управлении судами создавало совершенно недопустимое положение со смазочными маслами. В 9 бочках, специально привезенных пароходом «Леной» в Тикси, вместо масла оказалась нефть, а морским путем смазки не было привезено совсем. Это создавало угрозу остановки «Пятилетки» во время пути. Неудовлетворительно было поставлено также снабжение судов запасными частями.

Наконец, уравниловка и низкая оплата труда плавсостава за навигационный период и неудовлетворительное снабжение серьезно тормозили закрепление команды, поднятие труддисциплины и повышение квалификации, а тем самым и ликвидацию аварий. По данным водного отдела бывш. Якуттреста, вычеты из зарплат матроса теплохода «Пятилетка» составляли в навигацию 1934 г.:

	Вычеты за питание, спецоджду (в рублях)
Июнь	172
Июль	188
Август	198
Сентябрь	214
Октябрь	194

Из приведенных цифр видно, что вычеты весьма большие. «Выручил» плавсостав лишь заработок на погрузочно-разгрузочных работах (за неимением грузчиков) — 410 руб. за навигационный период.

Из 65 предметов, полагавшихся по нормам снабжения, команда получала только 42, причем по 13 предметам снабжение было недостаточное.

¹ По имеющимся сведениям, якорь отгружен из Николаева и будет в Якутске к началу навигации.

По Енисейскому флоту те же причины вызвали большую текучесть команды, доходившую до следующих размеров: по всем судам сменилось за навигацию 1934 г. — 63% команды и 53% комсостава. По теплоходу «Красный рабочий» осталось из прошлого состава 33% команды и 55% комсостава.

II

Руководители территориальных управлений и их транспортных отделов недостаточно борются с авариями. Исключительное по своей меткости указание т. Кагановича, что «крушение или авария подобны поражению отдельной воинской части в бою» — до сих пор не усвоено подавляющим большинством ответственных работников нашего водного транспорта. Сейчас дело не только и не столько в том, чтобы снять с работы, отдать под суд, объявить выговор десятку-двум людей. Дело в изучении, в исследовании руководителями причин каждой аварии, для предупреждения их в дальнейшем, для ликвидации причин аварий, для принятия действенных хозяйственных, технических и политико-воспитательных мер по борьбе с авариями. Хуже всего то, что к авариям наши водники привыкли, что они считают их неизбежным злом на водном транспорте, вместо того чтобы лично изучать аварии во всех деталях и уроки этого поражения полностью усвоить для исправления недостатков и улучшения всей работы.

Необходима жестокая борьба с нарушителями пролетарской дисциплины, с лжеспециалистами, с классовыми врагами, проникающими в водный транспорт и ведущими там подрывную, аварийную работу (например, гибель танкера «Борис Шеболдаев» по вине кап. Зыкова, оказавшегося бывшим агентом охраны); революционная бдительность и законность, конкретный подход к виновным в каждом отдельном случае должны заменить «конвейер выговоров», к которым на водном транспорте уже успели «привыкнуть».

Очень остро в деле предупреждения аварий стоит проблема кадров. Приказ тов. Шмидта о переподготовке за зиму 1934/35 г. практиков, не имеющих судоводительского звания, не выполнен. А ведь большинство наших капитанов является именно практиками. То же относится и к механикам, к лоцманам. Время после окончания навигации 1935 г. должно быть использовано для интенсивной подготовки и переподготовки работников ведущих квалификаций.

О том, что руководители речного флота не использовали уроков 1934 г., свидетельствует первая «аварийная ласточка». Буксируемая теплоходом «Красный рабочий» баржа № 100 во время снятия ее с мели получила удары от теплохода и повреждения корпуса. Надо сделать так, чтобы эта «ласточка» не делала «весны»...

Для безопасного плавания по Лене большое значение имеет обстановка низовьев Лены, проводимая в текущем году Восточно-сибирским гидрографическим управлением. Руководству Сибирского гидрографического управления и Якуттеруправлению нужно максимально использовать первый период навигации для устранения недостатков прошлого года, более тщательного промера глубин и ограждения отмелей.

Забота о живых людях, носителях высокой техники, должна занять первое место в деле предупреждения аварий. Внимательное отношение к работникам, знание их нужд и запросов должно быть обязательным для руководящих работников транспорта. Главное управление Северного морского пути в текущем году отпустило значительные средства на улучшение материально-бытового положения плавсостава. Так, по Якутскому территориальному управлению среднегодовая зарплата работника водного транспорта повышается на 145,4%, по Красноярскому — на 145,4% и по Омскому — на 113,4%. Используя эти благоприятные обстоятельства, комполитсостав должен в предстоящую навигацию организовать безаварийную работу речного транспорта.

„Крушение или авария подобны поражению отдельной воинской части“.

(Л. М. Каганович)

П. В. ОРЛОВСКИЙ

ГИДРОГРАФИЧЕСКИЕ РАБОТЫ В 1935 ГОДУ

I

Мощный размах развертывающегося строительства в Арктике ставит во всю ширь задачу оборудования Северного морского пути. Северный морской путь должен быть оборудован в ближайшие три года так, чтобы суда могли совершать регулярные рейсы по всем морским маршрутам и сквозные рейсы от Баренцева моря до Берингова пролива. Вдоль всего северного побережья должно быть обеспечено и каботажное плавание. Перед гидрографией Главсевморпути стоит задача в кратчайший срок обследовать еще не освоенные участки обширного и малоисследованного водного пространства Северного Ледовитого моря.

Задачи нашей гидрографии не ограничиваются одним только морским путем, но распространяются и на северные реки, теснейшим образом связанные с ним. Реки эти своей богато-развитой системой притоков охватывают огромные пространства материка, являясь естественными путями связи между отдаленнейшими районами, одновременно они служат как бы подъездными путями к Севморпути. Устьевые участки рек, стьки речного и морского пути требуют первоочередного исследования, ибо в этих районах необходимо соорудить морские порты или перегрузочные пункты (для перевалки грузов с реки на море).

Отсталость в изучении Севморпути объясняется трудной доступностью этих суровых северных окраин и кратковременностью навигационного периода в северных морях.

К систематическим исследованиям Северного морского пути, совершенным до Октябрьской революции, можно отнести работы «Великой северной экспедиции», начатые двести лет тому назад и продолжавшиеся в течение десяти лет (с 1733 по 1743 г.). Несмотря на несовершенство тогдашних приборов и устаревшие методы исследования, эти работы для многих районов еще и поныне служат единственной основой для составления карт.

Ряд последующих исследований, сделанных Крузенштерном, Биллингсом, Сарычевым, Врангелем, Анжу, Литке, Толем и другими, значительно пополнил эти материалы, но эти исследователи охватывали только отдельные участки пути.

Гидрографическое исследование Сев-

морпути в целом было предпринято и экспедицией Северного Ледовитого океана, которая на специально для этой цели построенных судах «Таймир» и «Вайгач» работала с 1911 по 1914 г. В результате работ этой экспедиции была открыта Северная Земля, составлены подробные карты восточных районов, пополнены морским промером, и были изданы материалы по лоции Сибирского моря (от мыса Дежнева до мыса Челюскина). Из иностранных исследований по гидрографии Севморпути можно отметить работы экспедиции Норденшельда на «Веге», Нансена на «Фраме» и Амундсена на «Мод».

Однако, все эти исследования дали возможность составить только географические карты. Мелкий масштаб, недостаточная точность работы несовершенными приборами и слишком ничтожное количество промеров глубин — основные черты работ прежних экспедиций — не могут, разумеется, удовлетворить требованиям, которые в настоящее время предъявляются морским картам.

Одно из основных требований, предъявляемых морским картам, — это точность положения заснятого на карту пространства. Если для топографической съемки, производящейся, например, для геологических целей, в большинстве случаев точность положения не так важна, то для морских и гидрографических целей точность положения заснятого побережья имеет огромное значение.

Корабль, идущий в море и проверяющий свое положение по берегу по судовым астрономическим определениям и по счислению, может только тогда хорошо знать свое место и правильно наметить свой курс, когда заснятое пространство точно положено на карту. Так же точно должны быть наложены на карте измеренные промером глубины. Знание этих глубин позволяет судоводителю иметь верное представление о рельефе дна.

Помимо точной и достаточно подробной карты, для навигационных целей необходимо иметь еще и другие данные, а именно: колебания уровня моря, приливо-отливные явления, влияния нагонных и сгонных ветров, морские течения, ледовый режим, преобладающие ветры (направления и сила), туманы, темпера-

тура воды и воздуха и другие метеорологические факторы, а также все то, что связано с условиями судо-
вождения в отдельных районах и что мы объединяем общим названием навигационных характеристик моря. Все эти данные концентрируются в лоции, которая является морским руководством для плавания. Лоция дополняет карту и служит основным пособием для мореплавателя.

Из северных морей наиболее изученным является Баренцево море, в котором безопасность плавания многим отличается от других морей Советского Союза.

Значительно хуже дело обстоит с Карским морем. Произведенные после Октября гидрографические работы в устьях рек Оби и Енисея и в проливах Новой Земли дали возможность организовать регулярные рейсы (экспортно-импортные перевозки) к этим рекам. Была издана (в 1930 г.) лоция Карского моря, составленная Н. Евгеновым. Но, несмотря на все это, значительная часть Карского моря, в основном его северо-восточная часть, до 1933 г. оставалась мало исследованной и недостаточно изученной для безопасного плавания в ней морских судов. Моря же, лежащие к востоку, — море Лаптевых, Сибирское и Чукотское — до 1933 г. гидрографическим исследованием почти не были затронуты.

С 1933 г. гидрографическое обследование по Северному морскому пути перешло в ведение Главсевморпути. Самым большим вопросом гидрографических изысканий являются пловучие средства, ограниченное количество которых лимитирует объем гидрографических работ.

II

Программа гидрографических работ в 1935 г. должна обеспечить в первую очередь потребность в гидрографическом обслуживании рейсов грузовых судов 1935 г., а затем закрепить исследованием основные трассы морского пути, устьевые участки крупнейших судоходных рек и каботажного пути к ним, а также отдельные первоочередного значения речные участки.

Гидрографические работы в западной части Северного морского пути (Карское море) производятся в 1935 г. по трассам движения морских судов — к устьям западно-сибирских рек — Оби и Енисея, на путях следования судов, которые направляются к устьям рек Колымы, Лены и Хатанги, и, наконец, на каботажных путях вдоль побережья уже обжитых рай-

онов (Тазовская губа, Гыдоймский и Пясинский заливы).

Все эти участки пути не одинаково изучены, но большинство из них требует еще значительных гидрографических работ.

Первые три пролива на пути из Баренцева моря в Карское — Югорский Шар, Карские Ворота и Маточкин Шар, — как и в прошлом году, будут обслуживаться гидрографической экспедицией западной части Карского моря в составе гидрографического судна «Ломоносов», четырех небольших моторных ботов «Севернод» 2, 4, 7 и «Баклан» и нескольких береговых партий.

Самый южный из трех проливов — Югорский Шар — посещался еще 400 лет тому назад новгородцами. До настоящего времени он остается самым ходовым из всех трех проливов. Путь через Югорский Шар удобнее и в навигационном отношении по ряду причин: из-за более южного его расположения лед в проливе податливее, в проливе имеется кроме того удобная стоянка для судов, отстаивающихся в ожидании благоприятных ледовых условий в Карском море, и, наконец, этот пролив лучше обставлен гидрографически: он имеет уже достаточное количество огней и знаков. В нем были проведены (в 1934 г.) крупные гидрографические работы, заключавшиеся в триангуляции стемки и детальном промере всего пролива, а также были произведены тогда описи восточного материкового берега к югу от Югорского Шара до устья реки Кары. В 1935 г. будут закончены работы в восточном выходе из пролива и произведены обследования подходов к проливу с запада и востока.

Карские Ворота — более широкий и прямой пролив, несмотря на то, что он сокращает расстояние, — меньше посещается судами. Объясняется это его малой изученностью, отсутствием в нем необходимой гидрографической обстановки и отчасти из-за наличия здесь в навигационный период частых туманов. Описными работами были обследованы в прошлом году северная и средняя часть пролива и прямой и довольно широкий проход. В 1935 г. гидрографические работы будут завершены описью нижней части пролива. Одновременно будут обследованы подходы к проливу с востока и запада. При надлежащем оборудовании его гидрографической обстановкой, пролив Карские Ворота станет также ходовым. Это увеличит свободу маневрирования судов при выборе ими пути в Карское море.

В обоих проливах будут продолжены прошлогодние работы по изучению в них

навигационных характеристик, как-то: определение течений, колебаний уровня моря, обмена вод Печорского и Карского морей.

В случае тяжелых ледовых условий, в южной части Карского моря имеется еще один — третий, как бы запасной выход в Карское море, — это пролив Маточкин Шар. Для навигационных целей Матшар достаточно обследован, он требует только дообследования восточного его выхода от радиостанции до моря, а также, как и в двух других проливах, обследования подходов к нему с востока и запада. При подходе к проливу с востока, при ошибке в счислении (а в условиях Арктики ошибки в счислении достигают нередко 50 миль и больше) не исключена возможность принять с дальнего расстояния за вход в пролив устье какого-нибудь глубокого залива, расположенного к северу от него, например, Чекина и Незнаемого. По очертаниям своих берегов и своих входов эти заливы издали похожи друг на друга и на Матшар. Этот ложный вход подобен ложному входу в пролив Босфор (в Черном море), также вводящему в заблуждение (на дальнем расстоянии и при плохой видимости).

Так как из-за неизученности течений в Карском море, частого отсутствия observations (вследствие пасмурной погоды), вынужденного изменения курсов (из-за ледовой обстановки), суда часто выходят не к устью проливов, а значительно южнее или севернее, — обследование подходов к проливам является обязательным.

Необходимо обеспечить суда подробными картами не только проливов, но и побережья ближайших районов. Это требует производства достаточного прибрежного промера.

Одновременно с освещением и проверкой существующего ограждения, в текущем году будут установлены в проливах новые знаки и будет модернизирована гидрографическая обстановка (электро- и светомаяки, электросирены и пр.).

В северо-восточной части Карского моря экспедиция на ледокольном судне «Малыгин», с береговыми партиями совместно с «Смольным» произведет гидрографическое обследование трех трасс морского пути от Баренцева моря к проливу Вилькицкого.

Первая трасса, или южный вариант пути, в настоящее время более хоженный. Этот вариант пролегает через южные проливы к острову Диксон и далее проходит вдоль побережья Харитона Лаптева между островами архипелага Норденшельда, через Таймырский залив, к мысу Челюскина. Второй

путь — от Диксона проходит вдоль опушки островов-шхер Минина, архипелага Норденшельда, вокруг острова Русский через Таймырский залив к мысу Челюскина. И, наконец, третий вариант, еще не достаточно исследованный, имеет ориентировочное направление вокруг мыса Желания (северная оконечность Новой Земли) к острову Уединения и далее пролегает между островами Кирова и Русским на юг в Таймырский залив и к мысу Челюскина.

В связи с последним вариантом особое значение приобретает бухта Русская Гавань на Новой Земле. Выполненные в прошлом году значительные гидрографические работы в северо-восточной части Карского моря ледокольными судами «Седов», «Садко» и ледоколом «Ермак» дали возможность вместе с материалами экспедиций прошлых лет составить батиметрическую карту всего этого района. Полученный рельеф дна и наблюдения последних лет за ледовым режимом этого района позволяют сделать предварительные предположения о наиболее выгодных в ледовом отношении направлениях для третьего варианта пути. Эти предположения должны быть проверены и обследованы в текущем году.

Для разрешения всех этих заданий ледокольный пароход «Малыгин», выйдя из Архангельска, на пути к мысу Желания, высаживает в Русской Гавани гидрографический отряд северного побережья Новой Земли. Отряд заснимет и произведет промер в районе Русской Гавани и бухты Поспелса у мыса Желания, обследует удобные гидро- и аэродромы. С увеличением количества плавающих вокруг северной оконечности Новой Земли судов Русская Гавань приобретет значение порта. В этом районе она является лучшим убежищем и удобным местом для отстоя. Судам, идущим первым рейсом, здесь лучше всего ожидать, когда кромка льдов отойдет от мыса Желания и освободит проход вокруг Новой Земли.

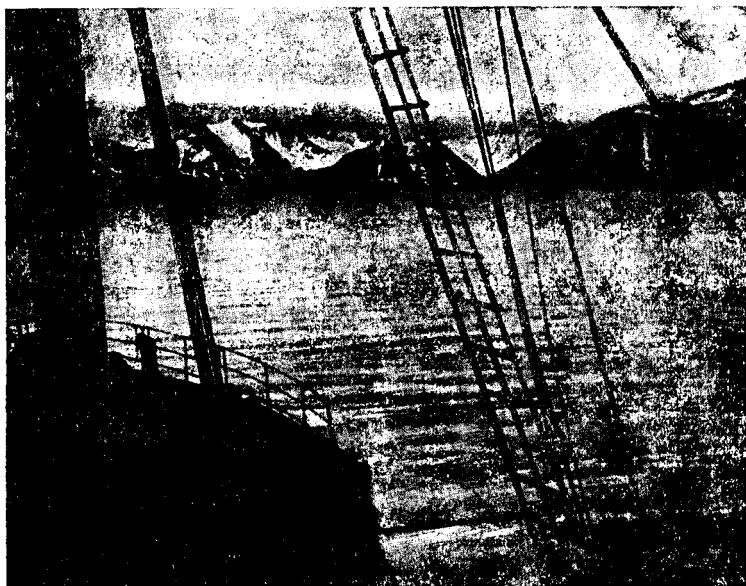
Высадив отряд, «Малыгин» произведет гидрологический разрез с подробным промером по направлению мыс Желания — остров Уединения — острова Известий ЦИК. Все дальнейшие галсы в северо-восточной части Карского моря будут сопровождаться гидрологическими разрезами и промерами, которые пополнят собранный в 1934 г. «Седовым» материал.

Гидрологические разрезы заключаются в производстве целой серии гидрологических станций через 15—20 миль одна от другой на различных горизонтах, обыкновенно 0,5 — 10 — 20 — 25 — 50 — 70 — 100 м. Полученные температуры воды и

соленость, определяющие плотность воды. обрабатываются по специальному методу, и составляются динамические карты течений. Помимо солености и плотности, определяются и другие показатели, как-то: содержание в воде кислорода, фосфора, щелочности.

Ввиду еще малой изученности северо-восточной части Карского моря работы на «Малыгине» будут носить комплексный характер. В программу его работ включены гидробиологические работы, магнитные наблюдения, работы по геофизике, метеорологии и исследованию грунтов.

тать вновь построенный моторный бот «Смольный». Имея основное задание — работу в архипелаге Норденшельда, мотобот «Смольный», учитывая возможность встречи на пути тяжелых для него льдов, идет к месту работ и обратно с судами 3-й Ленской экспедиции. Остальное время «Смольный» производит гидрографические работы в других районах в следующем порядке: выйдя из Архангельска 16 июля через пролив Ю-Шар и высадив на западное побережье полуострова Ямал, в районе устьев рек Эйтарма и Пайнтэ, две береговых партии, «Смольный» с 21 июля



Маточкин шар

На «Малыгине», как и на всех гидрографических судах, будет вестись непрерывное наблюдение над ледяным покровом.

На островах Известий ЦИК «Малыгин» оставляет специальную береговую партию, которая произведет съемку островов, по возможности шлюпочный промер между ними, а также наблюдения за колебанием уровня моря (не менее 15 суточных). Эта партия одновременно будет производить метнаблюдения. «Малыгин» в это время продолжает свои гидрологические разрезы и промеры, которыми освещает район вдоль опушки до острова Русского и пространство между о-вами Русский, Кирова, Воронина и мысами Неупокоева, Могильного.

В северо-восточной части Карского моря, помимо «Малыгина», будет рабо-

по 6 августа выполняет на этом участке ряд гидрологических разрезов (протяжением 60 миль в море) и 2 суточных гидрологических станции. Сняв 10 августа береговые партии, «Смольный» произведет гидрологические разрезы в районе островов Вилькицкий, Диксон к острову Сидорова по западную сторону острова Свердруп. На острове Сидорова он установит навигационный знак, определит астрономический пункт и заснимет северный и западный берега острова, поставит знак и определит астрономический пункт на острове Рингнес и произведет обследование следов погибшей экспедиции Русанова, следов, обнаруженных в 1934 г. на острове Вейзель. 18—19 августа «Смольный» следует за 3-й Ленской экспедицией к архипелагу Норденшельда. Выйдя по возмож-

ности в Таймырский залив, он начнет работу с восточных островов — Русский, Саломе и Бианки. С находящимися на нем 2 береговыми (1 астро-магнитной, 1 гидрологической) и 1 судовой промерной партиями — «Смольный» произведет, с постепенным продвиганием свостока на запад, съемку и опись островов, промер между ними, построит триангуляционные и навигационные знаки, произведет астрономические и магнитные наблюдения и изучит навигационные характеристики района (течение, ледяной покров, колебания уровня, метеорологические явления).

Закончив 20 сентября работы в архипелаге Норденшельда и сняв с островов береговые партии, «Смольный», возвращаясь на остров Диксон с 3-й Ленской экспедицией, по пути поможет гидрографическим судам «Сталинец» и «Циркуль», работающим в районе шхер Минина.

С 26 сентября по 5 октября «Смольный», в зависимости от ледовых условий и состояния погоды, сделает ряд гидрологических разрезов в районе островов Диксон, Вилькицкий, Белый и у северо-западного побережья полуострова Ямал, после чего к 20 октября вернется в Архангельск или пойдет в порт Игарку на зимовку.

III

Западносибирское управление Гидрографической службы гидрографически обслуживает обширный район рек Оби, Енисея и Пясины, Пясинского и Енисейского заливов и районы островов-шхер Минина. В навигацию 1935 г. оно выполнит следующие работы: выставит пловучее ограждение и зажжет огни на реках, в заливах и островах всего своего района. Кроме того, оно построит новое ограждение — построит большой навигационный башенный знак на мысе Рагсзина, у радиостанции, с автоматическим прожекторным маячным огнем; построит новые навигационные знаки башенного типа: в Енисейском заливе — 3, в Обской губе — 4, в Гыдымском заливе — 6 и установит 20 новых огней; наконец, поставит ограждение в реке Пясине.

Гидрографические работы 1935 г. заключаются:

В Обско-Тазовском районе — производство промеров и гидрологических работ, контрольных и дополнительных в Тазовской губе, в средней части Обской губы (у мыса Трехбугорного), в Гыдымском заливе; рекогносцировочный промер и топографическая съемка в дельте реки Оби с целью отыскания более глубоководного выхода из реки в губу. Эти работы должны

обеспечить развивающееся каботажное плавание судов.

По реке Енисею выполняется лоцманская проводка морских судов от Сопочной Корги до Игарки, промер и топографическая съемка отдельных, еще не законченных участков реки.

В Енисейском заливе обследуется подробным шлюпочным промером бухта на острове Диксон; выполняется гидрологический разрез и небольшие контрольные гидрографические работы во всем районе.

Все эти работы обеспечивают безопасность плавания судов к устьям рек Оби и Енисея.

В районе юговосточной части Карского моря, между островами Белый, Свердруп, Скот-Гансен, Сидоров, Каменные и Диксон, лежащем на транзитном пути судов, идущих к устьям западносибирских рек — Оби, Енисея и Пясины, и судов сквозных рейсов с запада и с востока, — будет дополнительно обследован рельеф дна разреженными промерными галсами.

Район Пясинского залива и шхер Минина — еще мало исследованный район, он лежит на пути следования судов, идущих на восток южным вариантом пути, а также каботажного плавания в реку Пясину и вдоль побережья. В 1935 г. он будет обследован съемкой побережья и островов, судовым и шлюпочным промером, гидрологическими разрезами с целью определения течений. В этом районе также будут установлены ограждения и построены башенные знаки.

Наконец, последний район — река Пясина — путь к богатейшему месторождению руды и угля. В 1934 г. там было закончено гидрографическое обследование как реки Пясины, так и водной системы, соединяющей бассейны рек Пясины и Хатанги через так называемый Тагенарский волок (Южный Таймырский путь). Река Пясина представляет собою возможное сообщение рек Енисея с Хатангой. На этом пути необходимо исследовать бар реки Норильской и произвести контрольные промеры Пясинского озера. По реке Пясине будет произведена инструментальная съемка правого берега, магнитные наблюдения и промер Агаповского переката.

IV

Гидрографические работы в восточной части Северного морского пути (в море Лаптевых, Сибирском и Чукотском морях) значительно трудней, чем в западной части Арктики. Помимо отдаленности районов и чрезвычайно плохой связи с ними,

в этой части Северного морского пути работы лимитируются недостатком пловучих средств. Для усиления этого участка работ в 1935 г. переводятся с запада на восток два гидрографических судна — «Хронометр» с реки Оби и вновь построенный (в Архангельске) моторный бот грузоподъемностью в 100 тонн.

В 1935 г. в море Лаптевых должно быть закончено гидрографическое обследование Хатангского залива и бухты Нордвик. Работы будут производиться гидрографическим отрядом, оставшимся на зимовку в устье реки Хатанги на шхуне «Лаптев». В результате этих работ обеспечивается заход в Хатангский залив и бухту Нордвик морским судам, снабжающим геологические партии, производящие нефтяные изыскания. Мы должны там окончить судовой и шлюпочный промер, топографическую съемку и произвести астрономические и магнитные наблюдения, изучение навигационных характеристик.

Изучение навигационных характеристик моря Лаптевых между Таймырским полуостровом и Новосибирскими островами в 1935 г. будет произведено специально выделенным гидрографическим отрядом на шхуне «Полярная звезда». Это первые систематические работы в этом, до сих пор еще не исследованном районе. Отрядом на шхуне «Полярная звезда» будет сделан ряд гидрологических разрезов и суточных гидрологических станций, в первую очередь для освещения трассы морского пути, пролегающего через море Лаптевых.

Помимо шхуны «Полярная звезда» в этом районе будет работать моторный бот, грузоподъемностью в 100 тонн, перевозящийся с запада. Этот бот с гидрографическим отрядом на борту, выйдя из Архангельска 15 июля вместе с судами 3-й Ленской экспедиции, произведет гидрологические разрезы и станции в проливе Югорский Шар, затем у западного берега полуострова Ямала и в районе островов Белый — Диксон, согласуя свою работу с работой «Смольного» в этих районах. Пройдя с судами 3-й Ленской экспедиции в море Лаптевых, 100-тонный бот сделает один или два гидрологических разреза по параллели и 15 сентября уйдет на зимовку в бухту Тикси.

Для района Новосибирских островов, лежащих на пути следования транзитных судов, гидрографическое обследование имеет исключительно важное значение. В первую очередь необходимо исследовать пролив Дмитрия Лаптева, работы в котором были начаты еще в 1934 г. В 1935 г. эти работы будут продолжены гидрографическим отрядом на шхуне «Темп». «Темп» сна-

чала доставляет к устью реки Индигирки лоцдистанцию, совместно с которой исследует подходы к устью реки Индигирки, куда в дальнейшем она проведет ледокольный пароход «Русанов» к месту разгрузки. Гидрографические работы отряда на «Темпе» заключаются в систематическом промере пролива Дмитрия Лаптева, съемке и триангуляции южного побережья острова Большого Ляховского и материкового побережья к югу от него, астрономических и магнитных наблюдениях, постройке навигационных знаков и изучении навигационных характеристик в проливе и прилегающих районах.

Для гидрографического освоения рек Якутии в 1934 г. было организовано Восточносибирское управление Гидрографической службы. В 1935 г. это управление продолжит начатые в прошлом году работы на реке Лене. На всем участке от Алдана до бухты Тикси будут произведены описные работы, установлены футшточные посты, поставлены ограждения. В первую очередь следует отметить организацию аэрофотосъемки на участке от Якутска в направлении на Жиганск, а также на одном из рукавов дельты реки Лены. Аэрофотосъемка впервые производится в Арктике. В случае положительных результатов аэрофотосъемка открывает широкие горизонты для гидрографии. Одновременно на снимаемых аэрофотосъемкой участках будет разбита сеть астрономических пунктов, являющаяся основой для наложения на карту данных аэрофотосъемки.

На участке от Алдана до Жиганска будет произведена топографическая съемка 5 перекатов, от Жиганска до Булуна — определение астрономических пунктов и шлюпочный промер, в дельте реки Лены — определение астрономических пунктов, и, если позволит обстановка, — будут построены навигационные знаки дальней видимости на мысе Баркин-стан и на острове Дунай.

Восточносибирское управление распространяет свою деятельность и на другие реки Якутии. В 1935 г. оно организует на реке Индигирке лоцдистанцию, которая отправляется на «Темпе». Лоцдистанция произведет шлюпочный промер, триангуляцию 3-го класса и установит водопост в устье реки Оленек.

К востоку в устье реки Колымы в 1935 г. заканчиваются работы посланного в зиму 1933/34 г. гидрографического отряда. В прошлом году с большими трудностями добравшийся через Якутск и верховья Колымы, пройдя часть пути пешком, гидрографический отряд начал обследование устьев

участка реки Колымы от Нижнеколымска. Работы, законченные с наступлением темного времени, возобновились ранней весной. В 1935 г. отряд закончит работы по съемке береговой полосы от Нижнеколымска до Амбарчика; отряд проложит дальномерную магистраль от Нижнеколымска до Край-леса, произведет шлюпочный промер реки на всем обследуемом участке, произведет триангуляцию от Край-леса по правому берегу до устья Колымы и устьевому участку, промер бара, определение астропунктов, гидрометрические работы станции 2-го разряда и установку 6 водопостов.

Наконец, на самом восточном участке Северного морского пути — в Чукотском море — гидрографический отряд на моторном катере типа «кавасаки» произведет установку 6 навигационных знаков вдоль побережья Чукотского моря.

V

Помимо работ на специальных гидрографических судах, гидрографические работы будут производиться попутно также на других судах Главсевморпути. Гидрографическим отрядом на л/к «Красин» будут продолжены работы предыдущих лет в Чукотском море. Гидрографы также принимают участие в работах на л/п «Садко». По примеру прошлого года, на л/к «Ермак» также будут организованы попутные гидрографические работы.

Гидрографическое управление в текущем году впервые оставляет своих работников на зиму на полярных станциях для производства круглогодичных гидрографических работ.

Если ледовая обстановка и климатические условия, столь часто изменчивые на Севере, позволят выполнить намеченную программу, — мы окончим в основном описи Югорского Шара, Карских Ворот и вообще югозападной части Карского моря, прилегающего к этим проливам.

В северной части Новой Земли в результате этих работ мы получим довольно точный план Русской Гавани.

Обследован будет в гидрографическом отношении фаян мыса Желания, этого ответственного пункта при проходе с севера в Карское море, пункта важного и для наших самолетов.

В этом году начинаются систематические гидрологические работы, имеющие крупное значение для мореплавания. Гидрологи произведут непосредственные измерения на обычной

трассе морских судов от Югорского Шара к устьям западных сибирских рек.

В Обь-Енисейском районе, районе многолетней деятельности сибирских гидрографов, после работ этого года описные работы в основном будут закончены. В этом году мы положим начало гидрологическому обследованию этой области моря, на которое раньше, из-за превалирования съемочных работ, мало обращалось внимания.

Значительно подвинется вперед гидрографическое освоение одного из труднейших участков Северного морского пути — прибрежной зоны моря от Диксона до мыса Челюскина. При удаче работ «Малыгина» и бота «Смольный» этот, по преимуществу шхерный район, с его многочисленными островами и банками, будет обследован в первом приближении на три четверти своего протяжения.

В этом году гидрография Арктики выходит по-настоящему и в море Лаптевых и в прилегающий к нему район Восточносибирского моря. В результате работ этого года будут завершены съемка и промер судоходного звена, соединяющего эти моря с проливом Дм. Лаптева, в котором еще в прошлом году, в судоходной его части, была обнаружена ледорезом «Литке» опасная для глубокосидящих судов банка.

Будет закончено в текущем году гидрографическое обследование Хатангского залива и прилегающего к нему района, — будущая нефтеносная база Северного морского пути. Кроме того, будет закончено обследование конечных участков южнотаймырского водного пути — Пясинского и Хатангского заливов.

Восточносибирское море пока у нас не обслуживается. Исследованием оно будет захвачено только при транзитных его проходах. В 1935 г. мы должны кончить исследование устьевому участка Колымы, столь важное при предполагаемом расширении грузопотока Северным морским путем в богатый Колымско-Индибирский край.

Наконец, поход «Красина» в Чукотское море даст ценный материал для изучения гидрографии этого района, зачастую одного из ледовых барьеров Северного морского пути.

1935 г. должен стать переломным годом для гидрографических работ. В первом приближении должны быть закончены исследовательские работы в западном секторе и должны быть начаты работы на востоке.

Проф. Н. Н. ЗУБОВ

ЛЕДОВЫЙ ПРОГНОЗ ДЛЯ СОВЕТСКОГО СЕКТОРА АРКТИКИ**(Навигация 1935 г.)**

Состояние льдов в навигацию 1934 г., метеорологические условия истекшей зимы, наблюдения станций, летные и судовые ледовые разведки, произведенные текущей весной, доказывают, что общее потепление Арктики продолжается и что даже в 1936 г. вряд ли может наступить сильное изменение этих условий в неблагоприятную сторону.

Не для всех районов Арктики мы располагаем одинаково полным и одинаково поддающимся анализу материалом.

Благодаря работам Океанографического и Полярного институтов, наилучше изученным является Баренцово море, и здесь прогноз может быть дан с наибольшим вероятием (фактически до 100%). Наиболее трудным участком для прогноза является Обь-Енисейское море, район Ленских операций, где состояние льдов зависит, главным образом, от еще недостаточно изученных метеорологических факторов. Море Лаптевых для общих ледовых прогнозов представляет наименьший интерес, так как ледовые затруднения здесь могут быть встречены только в исключительно тяжелые годы.

Состояние льдов в Баренцовом море в текущую навигацию будет благоприятным. Земля Франца-Иосифа будет доступна для судов неледокольного типа в августе — середине сентября. Это положение вытекает из высоких температур Нордкапского течения и факта, что, по наблюдениям «Персея», в конце мая кромка льда держалась между Новой Землей и Кольским меридианом выше 76 параллели и Русская Гавань была доступна. Поэтому надо ожидать, что со стороны Баренцова моря мыс Желания будет доступен с начала июля.

Югозападная часть Карского моря. Надо считать, что с конца июля путь в Обь и Енисей будет возможен кругом мыса Желания и через Маточкин Шар. С начала августа путь через южные проливы также не представит затруднений. Есть поэтому все основания полагать, что к концу

августа — началу сентября югозападная часть Карского моря совершенно очистится от льда.

Достижение острова Уединения во второй половине августа также не представит особых затруднений.

Северовосточная часть Карского моря. Это район наиболее трудный для прогнозов. Однако, так как для района от Диксона до Челюскина мы имели в текущем году положительные аномалии средних месячных температур (около $4-10^{\circ}$ как в течение зимы, так и весной (май), при сравнительно малой ледовитости 1934 г.), мы должны ожидать в этом районе также более благоприятное состояние льдов, чем в 1934 г. Как всегда, конец августа — начало сентября является наилучшим сезоном для плавания. Пока, правда, не исключена еще возможность ранней зимы 1935 г., и поэтому не следует задерживаться с началом операций в этом районе.

Достижение островов Каменева в текущем году надо считать возможным, в особенности если к ним следовать вдоль западного побережья Северной Земли.

Состояние льдов в Чукотском море будет благоприятнее, чем в 1934 г. Этот прогноз базируется на сроках подхода к этому району теплых атлантических вод, отмеченных в 1930—1932 гг. в западном секторе Арктики, на метеорологических условиях зимы и весны и на данных станций и самолетов.

Таким образом, по своей ледовитости 1935 г. будет благоприятным для всего побережья Советской Арктики. Как бы ни изменялись в течение лета метеорологические процессы, состояние льдов уже не может оказаться хуже среднего. При благоприятном же развитии этих процессов состояние льдов в отдельных районах может быть и исключительно благоприятным.

В. П. ОСТРОУМОВА

О СИСТЕМЕ РАБОТЫ АВИОЛИНИЙ

Статья начальника Игарского политотдела Главсевморпути — обработка редакцией весьма интересного донесеия тов. Остроумовой, адресованного Политуправлению. Тов. Остроумова свежо, остро ставит ряд вопросов системы работы наших авиолиний в условиях Арктики. Эта статья, надеемся, вызовет ряд откликов со стороны наших летчиков, бортмехаников и начальников авиотрасс.

Продуктивно использовать лёгное время

При быстрой и резкой смене температуры, ветров и туманов, летная погода на Севере должна быть уловлена и использована полностью. На самом же деле летные возможности используются только на 25—30%. Зависит это от условий, в которые поставлены летчики.

Вот пример из полетов, в которых я непосредственно участвовала. После двух дней вынужденного ожидания пурга наконец прекратилась, видимость стала прекрасная. Ветер менял направление. Лететь до Норильска — всего 30—40 минут. Но тут начинается «пусковой период». Во-первых, от авиабазы до аэродрома (расстояние минимум $1\frac{1}{2}$ —2 км) летный состав принужден тащить на себе паяльные лампы и другие инструменты. Во-вторых, подсунув под чехол две паяльные лампы и другие инструменты, подогревают, вернее «поджигают» мотор около 2—3 часов. Покуда грелся мотор (при мне это продолжалось 5—6 часов), погода опять ухудшилась. Летчик все-таки поднимается, но, пробыв минут пять в воздухе и потеряв видимость, он, конечно, возвращается обратно. После этого — опять сидение. Потом опять наступает летная погода, опять бесконечное подогревание и т. д. Если к этому прибавить, что от резкой смены температуры (например, 28 апреля в Дудинке за 3 часа температура упала с 20 градусов мороза до

нуля) пусковое магнето начинает капризничать, то для того, чтобы пролететь полчаса или час, нужно потратить еще два часа на смену или просушку отсыревшего магнето.

Чтобы устранить все эти недочеты, мы предполагаем построить передвижные ангарчики (Молоков и Головин целиком одобрили это мероприятие). После полета самолет сунет голову с мотором в этот ангарчик, брезентовая дверь плотно затянет его, и мотор будет находиться все время в нормальной температуре. Для полета достаточно будет лишь повернуть пропеллер.

Ангарчик — простой фанерный ящик с кирпичной печкой. Стоять он должен на санках. С момента завоза в него мотора там должно быть постоянное дежурство. Такой ангарчик будет стоить около пяти тысяч рублей. Построить его можно в течение нескольких дней и в Дудинке, и в Норильске, и в Усть-Порту, не говоря уже об Игарке. Преимущества его огромны, — помимо сохранения летного времени, мы избавляемся от опасности сжечь мотор при подогреве паяльными лампами. Кроме того, на разогрев масла в ангарчике опять-таки уйдет в десять раз меньше времени, чем в настоящих условиях. изнашиваемость мотора будет тогда значительно меньше. И, наконец, летный состав будет работать в нормальных условиях.

Для того чтобы летный состав не терял времени и силы при передвижении с аэродрома и обратно, нужно, чтобы

при каждой авиабазе была лошадь или чтобы хозяйственные организации Главсевморпути по требованию начальника авиабазы предоставляли лошадь или собак.

Организовать связь

Самолеты на 75% летают вслепую. Если погода установилась в Дудинке, то для того, чтобы лететь наверняка, нужно знать погоду в Усть-Порту. Но тут начинаются «родовые муки» с радио и метеостанциями.

Радиостанции на 50 процентов принадлежат Наркомсвязи. В той же, например, Дудинке нет совсем радиции Главсевморпути, а на запрос о погоде наркомсвязевские станции отвечают, что метеосводки они обязаны давать только в 8 часов утра, а в 4 часа дня они по расписанию передают только общие телеграммы.

Это в лучшем случае. В худшем — они просто не отвечают на вызов, заявляя, что будут говорить только тогда, «когда придет расписание».

На мои требования давать из Дудинки сведения о погоде в радицию Главсевморпути, Дудинская рация ответила, что это невозможно, так как рация Главсевморпути — «чужая».

Когда нам удалось организовать четкую работу радиции Главсевморпути, то мы уперлись в стену радиций Наркомсвязи. Наконец, если налаживалась работа всех радиостанций, то подводили метеостанции, которые тоже дают сводки о погоде только по своим расписаниям, а не тогда, когда это нужно летчикам. Прилеты и вылеты поэтому неожиданны. Прилетев 25 апреля поздно ночью, Молоков долго кружил над аэродромом Игарки, не видя, куда и как сесть.

Что надо делать?

1) Необходимо добиться, чтобы все радиции Заполярья (и по линии северных авиолиний) были немедленно переданы Главсевморпути. Помимо улучшения летного дела это укрепит и радиосвязь. Работники наркомсвязевских радиций плохо обеспечены зарплатой и питанием. Радиостанции Наркомсвязи также не укомплектованы кадрами.

Работники радиции Дудинки единогласно заявили, что если рация перейдет в Главсевморпуть, то они все согласны самозакрепиться еще года на два.

2) Работу радиций следует организовать таким образом, чтобы в любое время, по особому призывному звуку, рация прекращала текущую работу, отвечала бы на этот «летный призыв» и передавала или метеосводку или сообщение о вылете. Технически это вполне воз-

можно. Переключение не занимает больше 1½—2 минут. Передача может занять максимум 5 минут. Это мало отзовется на текущей работе. А если в крайнем случае какая-нибудь телеграмма опоздает на час — другой, урон государству от этого будет значительно меньше, чем от разбитых самолетов и замороженных людей.

Техническая возможность подобной системы радиосвязи проверена нашими радистами.

3) Метеосводки должны даваться по первому запросу летчика. Работники метеостанции Дудинки подтвердили полную возможность дать в 15-минутный срок метеосводку о наличной погоде.

Лучше обслуживать лётный состав

Материальное, культурное и политическое обслуживание летного состава скверное. Если в этом не будет резкого перелома, то и дальше будет растраживаться ценнейший людской материал.

Одежда. И летчики и механики отправляются из Москвы недостаточно экипированными. Ведь, когда я, Головин и Исаев «засели» на 2 дня в ледяной яме, то на летчиков жутко было тогда смотреть. Мокрые от снега кожаные куртки и штаны на ветре замерзали и превращались в железный панцирь. Для того чтобы откапывать снег, нужно было делать нечеловеческие усилия. Нельзя было согнуть руку, не говоря уже о промерзании тела в таком панцире.

Необходимо выработать стандарт одежды летчика и механика: пыжиковый костюм, пыжиковые брюки, бакари на заказ с чертоходами и галошами, пыжиковые шапки с двойным мехом, легкие нижние рубашки на меху (какие даются экспедиционным отрядам) и легкие рукавицы с двойным мехом. Пыжиковые костюмы обязательно должны одеваться через голову или же должны быть сшиты на манер комбинезонов с автоматической застежкой. До тех пор, пока наши снабжающие организации не будут четки в этих вопросах, необходимо будет перед отправкой проверять обмундирование каждого летчика.

Об аварийном пайке. Аварийный паек запломбировывается в Москве. Содержание пайка поэтому летчикам неизвестно. Застрав в пути, мы испытывали большую нужду в огне — спичках. Вскрыли паек. Ни спичек, ни папирос, ни галет, ни шоколада, ничего концентрированного, чем можно было бы поддержать силы. Напихано банок с

консервированным мясом, колбасой, которые все промерзли.

Аварийный паек должен состоять из концентрированной, питательной, не замерзающей пищи, в частности — шоколад должен занять в нем основное место.

На наших самолетах отсутствует элементарный инструмент, необходимый в условиях Арктики. Например, когда мы застряли, то в самолете не оказалось простой лопаты, яму мы себе копали сучьями заполярной лиственницы, ни у кого из экипажа самолета не оказалось даже перочинного ножика, чтобы вскрывать банки с консервами. Почему бы, например, не снабдить каждого летчика зажигалкой (бензин всегда есть).

Нет и культурного и политического обслуживания. Мы считаем необходимым прикрепить к каждому экипажу работника политотдела. Разработали программу индивидуальных тематических занятий. Полагаем, что будут заниматься.

Наши летчики — все на подбор: энтузиасты, с большой выносливостью и большой преданностью делу. Но имеются и отрицательные моменты — не совсем здоровое иногда рекордсменство (например, перелеты в прошлом году в течение одного дня Красноярск — Дудинка и обратно), примиренческое отношение к безобразиям на авиабазах (систематическая перегрузка самолетов).

Но если удовлетворителен летный состав, то не достаточно удовлетворителен состав начальников авиабаз. Взять хотя бы Красноярск. Начальников авиапорта за год там сменили четыре раза.

Когда мы как следует наладим условия авиосвязи, то продуктивность работы самолетов будет в несколько раз больше и, кроме того, срок их работы также можно будет значительно увеличить. Т.т. Молоков и Головин предполагают совершить пробные полеты в полярные ночи. Мы с ними подрабатываем вопрос о круглогодичном полете.

М. С. БАБУШКИН

Начальник зверобойной экспедиции

ЗАМЕТКИ О ЗВЕРОВОЙНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ 1935 г.

Главсевморпуть впервые в этом году приступил к зверобойному промыслу в Горле Белого моря.

Несмотря на то, что зверобойное дело существует давно, что этим промыслом попеременно занимались несколько хозяйственных организаций, оно все же находится еще в первоначальной стадии своего развития. Необходимо изучить самый зверобойный промысел, а самое главное — исправить все ошибки, которые из года в год повторяются и которые отрицательно отзываются на самом убое как в количественном, так и в качественном отношении. Приняв зверобойное дело от организации «Морзверпрома», Главсевморпуть не должен продолжать старые ошибки, работая старыми методами.

Несмотря на позднюю приемку промысла, нехватку в материальной части самолетного звена, спешную комплектацию, все же нам удалось добиться существенного перелома в зверодобыче.

Первое и самое важное, что было сделано, — это посылка помполитов на суда. Помполиты сыграли решающую

роль в деле выполнения плана. План 1935 г. был выполнен на 104,6%.

О наших успехах говорить не стоит, о них говорят результаты текущего года, зато не мешает отметить наши слабые стороны и учесть их при организации зверобойки в 1936 г.

Летная часть. Зверобойный промысел обслуживается двумя самолетами. В этом году на работу было послано два разнотипных самолета. Разнотипность самолетов нежелательна, это усложняет комплектование экспедиции запчастями, горючим и, самое главное, удорожает зверодобычу. Самым подходящим типом для разведок зверя является самолет «Сталь 2», с мотором Райт 350 НР. Этот самолет очень удобен для производства наблюдений. В 1936 г. необходимо послать только самолеты «Сталь 2».

Оборудовать самолеты следует радиоустановками и всеми приборами, необходимыми для штурмана-аэронавигатора. Установку радиоаппаратуры должен произвести радиотехник, который будет работать на зверобойке, этим мы ликви-

дируем обезличку и добьемся бесперебойной работы радиоаппаратуры на самолетах.

Все оборудование самолетов и испытание их в воздухе нужно закончить к 1 января, чтобы к 1 февраля уж быть на месте работ. До прихода судов в море надо закончить все подготовительные работы по открытию авиобазы, иметь полную картину состояния льда в море и знать местонахождения зверя. Так как часто требуется аэрофотосъемка зверя, то необходимо заранее установить на самолете фотоаппарат и испытать его.

Авиобаза. В связи с реорганизацией зверобойки, авиобаза, находящаяся на острове Моржовец, переносится на материк. Новая авиобаза должна быть оборудована радиопеленгаторной станцией. Старая рация требует капитального ремонта и полной замены аккумуляторов.

Так как в этом году новую базу не успеют построить и необходимо будет существование старой базы продлить еще на один год, то придется ремонтировать рацию. Ремонт рации следует поручить радиотехнику, который будет работать на зверобойке, и таким образом он понесет полную ответственность за все радиоустановки как на базах, так и на самолетах.

Имеющиеся подсобные авиобазы следует оставить и на 1936 г., за исключением двух, это «Пялка», «Пушлахта». Подсобную авиобазу в «Кие» следует перенести в «Шойну», где имеются хорошая посадочная площадка, радиостанция и люди, которые обеспечат обслуживание самолета.

Весь груз, предназначенный для доставки на остров Моржовец, необходимо сконцентрировать в Архангельске к 1 августа. Поздняя доставка груза на Моржовец, в связи с наступлением периода штормов, делается очень затруднительной и тем самым дорогой; приходится оплачивать простой судов, а кроме того груз портится от подмочки морской водой. В целях успешной работы не мешает закрепить старый персонал авиобазы.

Ряд лет на зверобойке в Горле Белого моря наблюдается изменение метеорологических условий в сторону потепления, а отсюда — малая ледовитость Белого моря. Это очень затрудняет зверодобычу. Часто приходится несколькими судами промысливать на одной залежке. Так было и в текущем году.

Были поэтому недоразумения, которые вредно отзывались на добыче зверя. Эти недоразумения произошли от того,



М. С. Бабушкин

что колхозников-зверобоев недостаточно организовали. Недостаточно проработали с колхозниками вопросы совместного промысла, недостаточно обращали на это внимание капитаны и помполиты.

В этом году помполиты впервые участвовали в зверобойке. Им незнакомы были специфические условия зверобойной работы, и несмотря на это им удалось мобилизовать колхозников-зверобоев на проведение ударными темпами зверобойной кампании, чем и предотвратили намечавшийся прорыв в добыче зверя.

Вообще, участие помполитов в зверобойной экспедиции сыграло громадную роль в мобилизации всей массы колхозников-зверобоев на выполнение плана.

Задача, поставленная перед Главсевморпутьем — сдвинуть с мертвой точки зверобойное дело, выполнена: в текущем году зверодобыча выросла. Перед нами стоит теперь второй важный вопрос — снижение себестоимости получаемой продукции. В этом направлении и должна вестись работа в 1936 г. С этой задачей, надеюсь, мы справимся не хуже, чем справились с выполнением плана в прошедшей зверобойной экспедиции.

ЛЕТАТЬ НА СЕВЕРЕ КРУГЛЫЙ ГОД И КРУГЛЫЕ СУТКИ

(Из речи Героя Советского Союза В. С. Молокова на Красноярской краевой партконференции 25—28 июня 1935 г.)

В Красноярский край входит 3000 км Заполярья. Но мы не знаем многих людей, живущих там. Мне хочется пару слов сказать о зимовках. На Дальний Север, на зимовку надо направлять проверенных людей. А у нас иногда к этому делу подходят невнимательно.

Возьмем, к примеру, зимовку Гыдо-ямо. Там имеется около сотни человек. А что там делается? Зимой получаю телеграмму, что партийцев там нет, комсомольцев нет, люди пьянствуют. Когда прилетел туда, то увидел, что люди действительно пьянствуют и многие больны цынгой, а мер к ликвидации болезни принято не было. На зимовке муки было достаточно, консервов тоже, а таких продуктов, как картофель и другие овощи, которые хорошо действуют против цынги, не было.

Кроме того, начальник этой зимовки сокращал продовольственные запасы и, получая их с Оби, а не с Енисея, непомерно удорожал их стоимость, что ставило людей, при наличии достаточных запасов продуктов, в тяжелое положение.

После эпопеи челюскинцев мы стали посылать нашу молодежь осваивать Север. На мыс Лескин послали четырех комсомольцев и одну комсомолку. Вместо порученной работы, вместо метеорологических наблюдений и т. д., ребята занялись своими личными делами. Отсюда следует, что, посылая людей на Север, надо их тщательно проверять.

Теперь о другом. На Енисее лесу много. Можно строить хоромы, а на деле так не получается. Много людей скопится в тесных помещениях, чтобы сократить топку, экономить на дровах. На зимовках дров нет, с осени их не запасли и ездят за ними за 30—50 км. Настоящей заботы о людях, как этого требует партия и тов. Сталин, еще нет.

О связи. Летная связь более или менее налажена. Авиация растет с каждым годом все больше и больше, налаживая живую связь, доставляя полярникам газеты, письма. Вы должны оказать всемерную помощь в налаживании авиационной связи на Севере, особенно с такими отдаленными пунктами, как Енисейск, Туруханск, Подкаменная Тунгуска, Дудинка. Но до сих пор вы, районные работники, в этом деле нам очень мало помогаете. А без напряженной работы, без помощи местных организаций у нас дело не наладится.

Вот у нас здесь, в Красноярске, есть центральная база, а я бы не сказал, что

она имеет основательную поддержку со стороны городской партийной организации, потому что на базе работа идет не так, как это должно быть.

Значит, надо работой базы заинтересоваться.

Не лучше и в районах. Вот, например, в г. Енисейске на берегу нет спуска. По-партизански приходится подходить с машиной.

Мы хотим организовать с Севером связь в течение круглого года. И если нам придут на помощь, мы будем летать днем и ночью — когда хотите. Когда прикажете, тогда и будем летать. Только давайте помогать.

Я вчера вылетел из Дудинки. Всю ночь летел. Поспать некогда, да и негде. Хоть бы на полчаса отдохнуть. Остановился в Туруханске. Попросил матраца тебе:

— Что еще за роскошь — спать на матрацах!

Оно, конечно, можно и на досках поспать, но все-таки лучше, когда помягче под боком.

Между прочим, в Туруханске, где я был вчера, меня заверили и поручили передать краевой партконференции, что они сделают авиационную базу образцовой. Насколько это действительно будет проведено, — посмотрим в дальнейшем.

Товарищ Степанов, вам придется сделать базу образцовой, а то мы, летя на Север, Туруханска всегда избегаем, потому что там негде ночевать. И там на нас обижаются:

— Почему у нас не останавливаетесь? А где остановиться?

Ладно. Пусть нас не уважают в некоторых местах на Севере, а мы вас все-таки уважаем. Летаем и привозим вам почту и все, что поручают нам партия и правительство.

Разрешить быстро задачу освоения Севера в настоящее время без авиации почти невозможно. Поэтому вся партийная организация края и, в особенности, партийные организации на местах должны заняться налаживанием авиационной связи, как близким и неотложным делом.

На этом я кончаю.

Да здравствует наша великая социалистическая родина, имеющая такую мощную авиацию!

Е. Д. КАНТОР

КАДРЫ НА КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ

„Из всех ценных капиталов, имеющихя в мире, самым ценным и самым решающим капиталом являются люди... Кадры решают все“. (Сталин)

I

Эти слова вождя партии и Страны Советов целиком относятся и к Крайнему северу. Здесь проблема кадров даже значительно сложнее, труднее разрешима, чем в других районах нашего Союза.

На Крайнем севере стоит большой исторической важности задача освоения Северного морского пути и громадных, богатых естественными ресурсами пространств. Наряду с этой задачей и в связи с ней разрешается и другая большой политической значимости проблема — перевод отсталых малых народностей Севера на рельсы социализма, минуя капиталистическую стадию развития, до которой эти народности к моменту Октябрьской революции еще не успели развиться. На Крайнем севере — на основе ленинско-сталинской национальной политики — разрешается один из пунктов программы Коминтерна, по которому в более отсталых странах, где нет или почти нет наемных рабочих, где большинство населения живет в условиях племенного быта и где сохранились еще остатки первобытнородовых форм, может быть открыта дорога развитию к социализму без прохождения стадии капитализма вообще, если будет на деле оказана могущественная помощь странами пролетарской диктатуры.

Осуществляя указания тов. Сталина в отношении малых народов Севера, советская власть применяет здесь особые методы работы. На Крайнем севере в настоящее время проводится политика вытеснения и ограничения кулачества. Предоставлены особые налоговые льготы народностям Севера, установлено простейшее производственное объединение как основная форма коллективизации. На Крайнем севере мы имеем

интегральную форму кооперирования, а не специализированную кооперацию, имеем особые положения о кочевом совете, о кочевом общественном суде. Осторожно подходит советская власть к малым народностям Севера, которые в течение веков в результате царской «цивилизации» уничтожались и вымирали. Целой программой мероприятий она увлекает их в строительство социализма.

Ряд моментов работы на Севере (суровые климатические условия, бездорожье и плохой транспорт, плохая связь, неблагоприятные материально-бытовые условия) требует особого типа работника. Посланный из других частей Союза часто оказывается там в положении человека, который не должен ограничиться одной административной, хозяйственной или политически-культурной работой, но зачастую он сам обязан создать необходимые для этой работы материальные предпосылки: строить жилища, создавать продовольственную базу, обеспечить элементарные условия культурного бытия, — он испытывает все трудности, неизбежно связанные с работой в необжитом районе. К северному работнику, помимо политическо-общественного кругозора и необходимых специальных знаний, Арктика предъявляет особые требования на закалку, выносливость, умение приспособляться к новой суровой обстановке. Чем больше отдаляется такой работник от краевого или окружного центра, тем больше возрастает его ответственность перед партией и правительством. Возможность контроля и помощи со стороны высшей инстанции в глуши тундры ведь значительно ослаблена. Так же значительно уменьшена возможность руководящих организаций быстро выправить ошибки, совершаемые местными работниками. Для местного

отсталого населения один-двое командированных работников олицетворяют в некоторой степени советскую власть. О ней на Крайнем севере нередко судят по действиям и поступкам отдельных людей.

Вот почему президиум Совета национальностей ЦИК СССР (в своем постановлении от 1932 г.) указал на необходимость укомплектовать северные национальные округа достаточно квалифицированными работниками и создать благоприятные условия для их работы.

II

Каково состояние кадров и в чем содержание этой проблемы на Крайнем севере? Мы встречаемся с жалобами на недокомплект работающих на Севере учреждений; все увеличивается требование на людей — строителей социалистического хозяйства и культуры. В особенности нехватает работников из местных же народностей Севера.

Так же часто встречаемся с жалобами на засоренность административных и хозяйственных учреждений или на недостаточную их обеспеченность классово-выдержанными работниками.

В постановлении президиума ВЦИК (от 10 мая 1934 г.) о работе Корякского окрисполкома мы читаем: «Одной из главных причин всех этих недостатков является засоренность части руководящих кадров окружных и районных органов власти и хозяйственно-кооперативных организаций чуждыми и разложившимися элементами».

С засоренностью аппарата ведется упорная и безуспешная борьба. Любители «длинного» рубля и кулацко-шаманские элементы по мере их разоблачения изгоняются из аппарата.

Большим злом в нашей работе на Крайнем севере является огромная текучесть кадров. Текучесть здесь значительно больше, чем в других районах Союза, и, разумеется, она более чувствительна.

Эта текучесть, кроме того, дорого обходится государству, так как 90% работников — это командированные.

Случаи текучести имели место в Ямальском, Остяко-Вогульском, Чукотском и других округах. Текучесть работников аппаратов в значительной части происходит от того, что на Север нередко отправляются люди, недостаточно проверенные ни с точки зрения их квалификации, ни со стороны их дисциплинированности и чувства ответственности. Их приходится поэтому снимать раньше срока, переводить на другие работы. Что хорошего может получиться, если у отдельных краевых работников существует такой, например,

взгляд, высказанный заведующим краевым отделом народного образования Восточной Сибири на запрос Комитета Севера: «Тов. грамотный, хороший работник, подвержен алкоголизму, на Далеком Севере использовать можно».

Но не только неудачный подбор работников обуславливает текучесть. Взять хотя бы контрактацию работников на Север, которая производится не больше, чем на два года, причем и этот минимальный срок всякими правдами и неправдами урезывается до полутора и даже одного года. Какой же может получиться работник, если по приезду он начинает уже думать о возвращении? Эта краткосрочность контрактации особенно вредна для средней и южной полос Крайнего севера. Правда, на местах проводятся кампании по закреплению краткосрочных «контрактантов» на более длительные сроки работы. Эти кампании эффективны, но все же они недостаточны.

Текучесть кадров вызывается и плохими бытовыми условиями. В Приуральском районе Ямального округа все руководители районных учреждений в течение полутора лет не имели квартиры и жили в канцелярии рика. Жилищное строительство — одно из наиболее узких мест в тундровых безлесных районах. В том же районе, чтобы помыться в бане, работникам вместе с их семьями приходилось выезжать за 30 км на соседнюю факторию. В Эвенкийском округе в 1933 г. 22 семьи жили до глубокой осени на чердаках.

Неудовлетворительно также поставлено во многих районах снабжение продовольствием и культурное обслуживание работников. Все это, конечно, затрудняет возможность закрепления кадров на длительные сроки и мешает повышению качества их работы.

Применение лозунга вождя партии и страны о внимании к человеку несомненно улучшит практику расстановки сил и использования их на месте.

III

Проблема кадров на Крайнем севере в другой своей части перерастает в проблему коренизации аппарата всех советских учреждений и подготовки кадров из среды самих же народностей Севера.

Нет надобности доказывать всю важность и необходимость коренизации аппарата. Вспомним по этому поводу постановление X съезда партии, принятое по докладу тов. Сталина:

«Задача партии состоит в том, чтобы помочь трудовым массам невеликорус-

ских народов... развить и укрепить у себя действующие на родном языке суд, администрацию, органы хозяйства, органы власти, составленные из людей местных, знающих быт и психологию местного населения... поставить и развить широкую сеть курсов и школ как общеобразовательного, так и профессионально-технического характера на родном языке... для ускоренной подготовки туземных кадров квалифицированных рабочих и советско-партийных работников по всем областям управления и прежде всего в области просвещения». [Из резолюции X съезда РКП(б)].

За осуществлением этого постановления партия наблюдает особо внимательно. Это один из основных пунктов проводимой ею национальной политики. На местах проводится большая работа по коренизации аппарата. Всякими способами, вплоть до посылки в тундру специальных экспедиций, вовлекаются в советские учреждения представители коренных народностей. Некоторое представление о степени коренизации аппарата могут дать нам следующие факты.

В Ненецком национальном округе к третьему окружному съезду советов в конце 1934 г. в аппарате окрисполкома ответственных работников-ненцев было 7 человек, в аппаратах риков — 6 чел., председатели всех тундровых советов — нены.

В Эвенкийском округе в окрисполкоме и районных советских учреждениях в 1934 г. было: на 192 русских — эвенков 27, якутов — 7, т. е. аппарат был коренизирован всего на 15% (этот процент не касается кочевых советов, председателями которых являются исключительно эвенки).

Количество работников-националов в местных учреждениях административных, хозяйственных и культурно-просветительных к началу текущего года несомненно должно было сильно возрасти. Все председатели кочевых и сельских советов, которые обслуживают малые народности Севера, обычно происходят из их же среды. Но многие из них еще неграмотны. Секретари же этих советов обычно русские или принадлежат к какой-нибудь более культурной северной национальности (зырянской или якутской). Председателями риков являются представители малых северных народностей. Выборные составы окрисполкомов и райисполкомов в значительной своей части состоят из тех же представителей коренного населения.

Хуже обстояло до сих пор дело с коренизацией торгового и торгово-промышленного аппаратов. В аппаратах Союза-готпушнины и интегралкооперации пред-

ставители малых народностей Севера не считаются лишь единицами.

Пока еще незначительно участие коренного населения в развивающейся на Крайнем севере крупной промышленности (рыбоконсервной, горной, лесной и др.).

В отношении отбора кадров не все и не везде обстоит благополучно. Отбор часто случаен. Работа с «выдвиженцами» часто или вовсе не проводится или проводится небрежно, формально.

Коренное решение вопроса кадров даст только их подготовка. Кадры из представителей народов Севера готовят: в Институте народов Севера (в Ленинграде), имеющем отделения: советско-партийное, педагогическое и экономическое, с общим количеством учащихся в 500 чел.; в 6 педтехникумах, из которых два — Самаровский и Ямалский — имеют контингент исключительно из народов Севера в количестве 100 учащихся; Мурманский, Тобольский, Колпашевский и Якутский техникумы имеют отделения для народов Севера; в трех комплексных техникумах — в Нарьян-Маре, Енисейске и Николаевске на Амуре — имеются отделения: педагогическое, кооперативно-колхозное и советское. Кроме того, в ряде специальных вузов и техникумов в Ленинграде, Омске, Иркутске, Владивостоке и других есть особые отделения для малых народов Севера. Помимо постоянных учебных заведений имеются временные курсы различной продолжительности от 8 до 1 месяца в Ленинграде при Институте народов Севера, в Иркутске, в нацокругах и в нацрайонах.

Общее количество направленных в 1934 г. на учебу из народов Севера в различные вузы, техникумы, Институт народов Севера и совпартшколы составляет 1122 чел. В том же году было выпущено институтом и местными техникумами 148 чел. Окончили временные курсы 900 чел.

К концу второй пятилетки мы будем иметь тысячи подготовленных людей из среды народов Севера — руководителей и работников социального строительства на Крайнем севере в его национальных округах и районах. Некоторое количество таких работников мы уже в настоящее время имеем, руководителей округов, риков, советов, судей и прокуроров, научных работников, учителей, писателей. Недавно получил звание командира-летчика РККА первый военный летчик-ненец, В. А. Карелин, который еще до 1914 г. вместе со своим отцом кочевал в тундре.

Д. Д. КОЗЬМИН**САМЫЙ ЦЕННЫЙ КАПИТАЛ...**

Крупные задачи, поставленные партией и правительством в деле освоения Арктики и приобщения к нашему победоносно растущему социалистическому хозяйству неисчерпаемых богатств этого большого, но еще мало исследованного края, ставят перед системой Главсевморпути вопрос о людях, кадрах. Наша страна знает пионеров Арктики, ее первых героических исследователей. Челюскинская эпопея приковала внимание всех трудящихся нашей социалистической родины к героям-полярникам. «Вдохновляемые советской властью полярные работники добились блестящих успехов в деле изучения и хозяйственного освоения Арктики. Своим мужеством и преданностью делу, порученному полярникам партией и правительством, они еще выше подняли знамя нашей великой родины» [ЦК ВКП(б)].

Призыв партии и ее любимого вождя тов. Сталина «держат Северный морской путь в сохранности» подхвачен лучшими людьми нашей страны. Об этом свидетельствует тысяча заявлений, которые поступают от энтузиастов в управление Главсевморпути, с просьбой послать их на работу в Арктику. Мы приведем некоторые из них.

Вот что пишет О. Ю. Шмидту 18-летний Алексей Борисов:

«Убедительно Вас прошу, если это будет возможно, то устройте меня в какую-нибудь экспедицию. Заверяю Вас, что буду отдавать все силы и все способности для выполнения данного мне задания, в частности по ремонту паровой машины парохода могу быть полезным, потому что имею эту специальность, и даже, если немного подучиться, — смогу быть машинистом, потому что все устройство и работу паровой машины я знаю и вообще, что я могу — за мной не встанет. Если мне придется ехать в экспедицию, то заранее ставлю перед собой задачу — выполнив порученное мне дело, вступаю в комсомол, и не быть мне комсомольцем, если я не выполню поставленных передо мной задач».

А вот что пишет немолодой (рождения 1889 г.) учитель-библиотекарь Спирин со ст. Боярки Ю.-З. ж. д. (Украина) редактору «Комсомольской Правды» т. Бубекину:

«Жизнь и работа советской колонии на острове Врангеля меня интересовала давно. Еще в 1930 г. я обращался во Владивостокское крайОНО с запросом о желании работать на острове. Но край-

ОНО почему-то не ответило. Я повторю свою просьбу через вас».

А вот строго-деловое предложение своих услуг члена партии — радиста Кувшинова. Недавно он демобилизовался из РККФ (где 5 лет работал по специальности) и просит, чтобы его приняли «в число радистов, работающих на связи на территории Дальнего Севера... Знаю работу по эксплуатации приемопередающей радиоаппаратуры со всеми источниками питания к ней, прием-отправление Морзе, уверенный прием — русский текст 100 знаков, международный — 80, цифр — 18 пятизначных групп в минуту».

Не менее интересно письмо, полученное т. Шмидтом от рабочей семьи Чичуриных, состоящей из 7 человек (мать, трое братьев и трое сестер). Интерес к Советской Арктике у них вызвал приезд к ним на завод (ГАЗ) зимовщика с женой, пробывших 5 лет на острове Врангеля и беззаветно работавших там на дело социализма. В этой замечательной семье 2 члена партии, 2 комсомольца и 3 беспартийных. Есть среди них и ИТР, и рабочие, и работники. Чичурины пишут: «Мы коллективно просим вас найти возможность использовать нас на работе в отдаленных районах Севера»... «Просим сообщить о возможности перевозки с собой наиболее ценного имущества, как-то: литературы и, главное, автомашины, полученной премии одним из работников... Там и везде она может быть большим подспорьем в работе». (Между прочим вся эта семья была послана в Арктику).

Растущий с каждым годом объем работ на Севере настоятельно требует значительно увеличить число работников, особенно квалифицированных. Вся сложность этой задачи заключается в том, что Север требует от нас работников многочисленных квалификаций: капитанов, летчиков, штурманов, радистов, радиотехников, метеорологов, синоптиков, аэрологов, мотористов, слесарей, токарей, механиков, геологов, ветврачей, агрономов, зоотехников. Можно назвать еще десятки и больше квалификаций, которые требуются для нашей работы и которые мы обязательно должны подготовить.

Нужно со всей откровенностью сказать: к вопросу о подготовке кадров и их учету мы еще вплотную не подошли. Особенно плохо с учетом.

Из 498 человек, зимующих на полярных станциях, Полярное управление имеет кое-какие данные всего о 218 ра-

ботниках. Морское управление до сего времени не имеет необходимых данных даже о старшем командном составе ле-доколов, не говоря уже о том, что оно недостаточно знает своих рядовых работников.

Мы не можем дальше терпеть такое отношение к учету кадров. Кроме того мы должны заняться подготовкой людей для Крайнего севера. Этот вопрос еще не нашел своего отражения в работе наших управлений. Ни одно управление сегодня не скажет, какие кадры ему потребуются в 1936 г., не скажет потому, что этим вопросом никто пока серьезно не занимается.

Некоторая работа проделана в области подготовки кадров для полярных станций. Подготовка кадров для полярных станций в 1935 г. лучше, чем в 1934 г. Абсолютное большинство отправляемых на зимовки прошло 8-месячную подготовку. В Москве были созданы Полярные курсы на 182 чел., в Ленинграде — на 52 чел., а в Архангельске на 48 чел.

Эти курсы полярных кадров дали — помимо переподготовки резерва — новых 58 радистов, 30 механиков, 50 метеорологов и 18 синоптиков.

В 1935 г. значительно увеличивается партийно-комсомольская прослойка на полярных станциях, так например:

Годы	Количество зимовщиков	Из них членов ВКП(б) и ВЛКСМ
Остров Шмидта		
1934	24	5
1935	31	12
Уэлен		
1934	18	3
1935	23	10
Острова Медвежьи		
1934	13	4
1935	13	7
Мыс Шелаурова		
1934	4	1
1935	13	6

Мы приводим здесь данные только о полярных станциях восточного сектора, которые уже укомплектованы, но состав резерва Полярного управления говорит о том, что в этом году партийно-комсомольская прослойка на всех полярных станциях, в том числе и западного сектора, будет не ниже 40%.

Не хуже комплектуется состав экспедиций, направляемых в Арктику Мор-

ским и Геологоразведочным управлениями.

Количество людей

Из них членов ВКП(б) и ВЛКСМ

Морское управление

Колымская экспедиция . . .	21	6
Бухта Провидения	21	11
Бухта Тикси	66	25

Геологоразведочное управление

Бухта Угольная	15	7
Чукотская	25	10
Нордвик	68	25
Усть-Ленская	18	9

Говоря о переподготовке и подготовке работников полярных станций, мы должны отметить, что качество этой подготовки еще не поднято на должную высоту. По имеющимся материалам видно, что при проверке квалификации резервистов квалификационная комиссия вынуждена была делать такие отметки в своих решениях: «Практической работы на нефтяных двигателях не имеет», «Теория двигателя слаба», «Абсолютное отсутствие знания и понимания по электротехнике». Эти отметки говорят о невысоком качестве подготовки.

Такой уровень знаний специалиста, который должен будет работать в условиях Арктики, особенно нетерпим. Качество подготовки кадров во что бы то ни стало должно быть повышено.

Предварительные итоги работы полярных станций в 1934 г. показывают, что вследствие не всегда удачного подбора руководителей отдельные полярные станции не дали того эффекта в работе, который от них ожидали. В этом году к подбору начальников полярных станций подошли более тщательно, из ста человек с лишним были отобраны лучшие 25 товарищей, которые имеют за своей спиной значительный опыт хозяйственно-политической работы. Из 25 новых начальников полярных станций абсолютное большинство — с десятилетним и более партийным стажем. Все это дает нам основания надеяться, что в ближайшее время полярные станции будут лучше работать.

Новое в текущем году — это введение института освобожденных партаргов на крупнейших полярных станциях и персональное утверждение этих партаргов ЦК ВКП(б). Перед партаргами стоит боевая задача широко развернуть политико-массовую работу на станции и теснее сплотить ряды зимовщиков на преодоление трудностей, с которыми прихо-

дится сталкиваться в работе на Севере.

Большим вкладом является проведенная ЦК ВКП(б) мобилизация 60 коммунистов на работу в нашу систему. Из 60 отобранных партработников были направлены на наши ледоколы помощниками капитана по политчасти — 21, на полярные станции — 7 и во вновь организованные политотделы — 32.

Хозяйство Севера растет быстрыми коммунистическими темпами. Развертыва-

ние хозяйства без подготовленных и освоивших технику работников немислимо, а это ставит перед нами задачи боевого поворота к этому участку работы. Из тысячи энтузиастов, желающих работать в Арктике, можно создать такие кадры, которые, преодолевая трудности, будут по-коммунистически драться за выполнение задач, поставленных партией и правительством в деле освоения Севера.

Т. А. КАРАБАЕВА

КАК ЖИВУТ И РАБОТАЮТ ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

БЕСЕДА С М. Т. СЛЕПНЕВЫМ

На Девичьем поле затерялся узенький Оболенский переулок. Во дворе дома № 9 ребята играют в лапту. Увлеченные игрой, они не отвечают на вопрос, как пройти в квартиру № 6. Но услышав фамилию Слепнева, лица поворачиваются в мою сторону. «Слепнева, летчика? Конечно, знаем!» Игра забыта. Наперебой, все сразу объясняют, как пройти к его дому, а один даже вызывается проводить, так как дом № 9 сильно разросся и его корпуса занимают почти полпереулка.

Слепнева застаю за подготовкой к полетным занятиям. На столе разложены карты, записки.

О своей работе он говорит не торопясь, спокойным голосом.

— После выполнения заданий по спасению челюскинцев и по объезду союзных республик, во время которого провел 250 выступлений, я поступил на Оперативный факультет Военно-воздушной академии. Факультет — одногодичный. На подготовку к приемным испытаниям мне был дан срок в 2 месяца. Они прошли в напряженной учебе. С тех пор прошло полгода. В настоящее время теоретические занятия уже подходят к концу, скоро начнется лагерный сбор, затем — стажировка в частях военно-воздушных сил, а с осени — зачетная работа.

Попутно с учебой занимаюсь стрелковым делом. Участвовал в соревновании между отделениями и вышел на одно из первых мест. Скоро буду участвовать на окружных соревнованиях.

Сдал нормы первой степени на значок ГТО; на вторую степень буду сдавать зимой, так как в эту норму входит прыжок на лыжах.

Веду и общественную работу. Заключил также договор с Военгизом на книгу «Работа самолета в условиях Арктики»; закончу ее вероятно к зиме.

Больше всего меня, конечно, интересует Север. Для дальнейшей работы я подытоживаю свои полеты, проделанные на Севере, где я участвовал в 4 экспедициях: 1) полет на Алдан, 2) полеты по розыскам американского летчика Эйельсона, 3) изыскание воздушных линий Иркутск—Булун—Хатанга, 4) челюскинская эпопея.

Академия требует напряжения всех сил, поэтому на отдых остается очень мало времени. В театрах бываю раза два в месяц, больше всего люблю театр Вахтангова и Еврейский. В кино бываю редко. Последних картин, начиная с «Веселых ребят», не видел совсем. На чтение художественной литературы времени остается совсем мало. Бываю в клубе мастеров искусства и в Доме архитектора, где просматриваю последние новинки искусства. Очень интересуюсь радио. Есть у меня приемник ЭЧС-3, по вечерам слушаю передачи. Изучаю английский язык, уделяя ему ежедневно один час.

В июньский небольшой отпуск поедем всем факультетом на 10 дней в Крым. Настоящий отпуск будет в январе, после окончания академии. После отпуска получу назначение.

БЕСЕДА С В. С. МОЛОКОВЫМ

На доске у подъезда читаю: кв. 3—В. С. Молоков. В небольшом кабинете на стенах висят портреты вождей и большая группа Героев Советского Союза.

Молоков почти не похож ни на один из своих портретов. Они не передают застенчивой мягкости его глаз и привет-



В. С. Молоков



М. Т. Слепнев

ливости улыбки. В волосах сильная проседь. Говорит т. Молоков просто, без тени рисовки. В передаче событий он иногда забегает вперед, иногда возвращается назад.

— После спасения челюскинцев я получил полугодовой отпуск, но фактически только 2 месяца отдыхал на курорте, а остальное время провел в поездках за границу и по Советскому Союзу.

В конце июня 1934 г. мы с тов. Леваневским и тов. Алкснисом поехали в Англию. Были в Лондоне, посетили несколько мест вокруг Лондона. По линии ВОКС мы сделали ряд докладов. Английская публика встречала нас горячо, восхваляла советскую авиацию.

В Голландии мы были в пяти городах, но виделись и говорили лишь с работниками нашей советской колонии. Были и в Берлине. И там наши встречи ограничились только советской колонией.

О своей поездке за границу тов. Молоков говорит без особого энтузиазма. Со всем по-другому, когда речь заходит о Советском Севере. Тут он сразу оживляется:

— Мне предлагают сейчас остаться здесь, ну а я никак не соглашаюсь. Я люблю Север.

В заграничной поездке Молоков провел около 3 недель. — После этого, — продолжает он, — я объездил почти весь Союз, всю Украину. Делал доклады

о спасении челюскинцев и о задачах нашей авиации. Основная цель этих выступлений заключалась в привлечении внимания к Осоавиахиму, ко всей нашей авиации и к подготовке новых кадров. В Днепрпетровске был такой случай: готовилась передача эскадрильи самолетов военно-воздушному флоту. Я выступил и сказал, что наша страна, если ей понадобится, может в любое время построить сколько угодно самолетов, а сейчас нам нужно заняться подготовкой кадров, и предложил превратить эту эскадрилью в учебную. Меня поддержал комсомол, и тут же это дело и провели.

После поездки по Союзу был на курорте, а потом лег в больницу на операцию.

С января текущего года начал готовиться к полету на остров Диксон. Вылетел туда 21 февраля. Остановливался в Казани, Янауле, Свердловске, Кургане, Омске, Новосибирске, Красноярске и оттуда уже прямо на Север: Подкаменная-Тунгусское, Игарка, Усть-Порт, Гольчиха и Диксон. Из-за погоды засел в Гальчихе на 10 суток.

Цель моего полета — проложение авиотрассы от Красноярск до Диксона. Работу эту начал еще в 1932 г., когда проложил трассу Красноярск — Дудинка. В этом году продолжил ее по линии Дудинка — Диксон. Попутно отвез туда

почту, газеты за 3 месяца, пластинки для патефона. Обратно тоже захватил почту.

Летали туда со мной бортмеханик Побожимов, радист Зибрев и два корреспондента: от «Известий» — Эль-Регистан, от «Правды» — Борис Горбатов. Последний там и остался. На Диксон пришлось летать два раза, один раз из Усть-Порта, другой из Дудинки, так как к моменту моего первого отлета не пришли еще все грузы. Сделал два рейса и на Гыдоюму. Первый раз отвез туда врача; второй раз совместил со вторым полетом на Диксон, захватил с места отправления мешок картошки, а с Диксона забрал еще 250 кг противоцинготных средств и отвез все это в Гыдоюму. Оттуда взял двух серьезно больных (у одного была болезнь сердца, у другого — легких) и доставил их в Усть-Порт.

В Игарке помог летчику Головину, у которого произошла поломка: летал в Дудинку за новым цилиндром. 30 апреля вылетел из Игарки в Подкаменно-Тунгусское и 1 мая — в Красноярск. На обратном пути, в 50 км от Енисея у меня поломалась машина. Прилетев в Красноярск, оставил там самолет и 3 мая поездом приехал в Москву.

Сейчас готовлю отчет о проделанной работе.

Когда едешь в Москву, думаешь, ну на этот раз обязательно похожу по театрам, а приезжаешь — как-то все времени нехватает. Театры люблю, но только не оперу, — немного смутившись заявляет он. — Очень люблю кино; но бывать в нем тоже редко приходится. Художественную литературу читаю во время отпуска, на курорте или когда ухажу в море. И еще читаю во время плохой погоды, когда нельзя летать. Из советских писателей больше всего нравится мне Шолохов.

Зимой часто катаюсь на коньках. Люблю рыбную ловлю, только редко мне это удается. На-днях я все же обязательно поеду.

В дальнейшем тов. Молоков предполагает работать на Севере, где он летает с 1931 г. Его наиболее крупные полеты: 1932 г. — Красноярск—Дудинка—Норильск по доставке экспедиции; 1933 г. — работа в море — острова Диксон, Вайгач, Новая Земля, мыс Челюскин; зима 1933/34 г. — Москва—Красноярск—Игарка и обратно Красноярск. Оттуда поездом во Владивосток, потом на пароходе «Смоленск» и затем на самолете «Р-5» на спасение челюскинцев; и наконец, 1935 г. — зимние полеты на Диксон и в Гыдоюму.

В ближайшем будущем т. Молоков полетит в море Лаптевых на ледовую разведку. Работа эта его очень интересует.

Хоть раз увидев тов. Молокова, сохраняешь в памяти какое-то теплое о нем воспоминание. Думаю, что это бывает со всеми, кому приходится с ним встречаться. При мне он разговаривал по телефону с какими-то «родителями», дети которых зимуют на Диксоне. Они просили у Василия Сергеевича разрешения повидаться с ним, чтобы расспросить его о своих детях. Молоков тут же согласился. «Вот так почти каждый день звонят», улыбаясь, говорит он.

БЕСЕДА С А. В. ЛЯПИДЕВСКИМ

В квартире тов. Ляпидевского хозяйничает приветливая старушка.

— Он сам еще не вернулся из академии, — говорит она.

В столовой на одной из стен висят плакаты, выпущенные к приезду челюскинцев. На другой, вокруг большого портрета т. Куйбышева — несколько групп Героев Советского Союза. Видя, что я рассматриваю фотографии, старушка подходит и, указывая на Ляпидевского, говорит с необычайной гордостью «Наш-то всех здоровше!» И действительно: первое впечатление, которое производит Ляпидевский, это — крепость и здоровье. В книге «Как мы спасли челюскинцев» тов. Ляпидевский пишет о себе, что он еще в 1928 г. выжимал левой рукой 40 кг.

— После челюскинской эпопеи, как и полагается после «трудов праведных», я отдыхал месяц на курорте. Затем Управление Северного морского пути направило меня в Таганрог. Там я принял самолет «Р-6» для Северного морского пути и в ноябре «пригнал» его в Москву.

В это время при академии им. Жуковского Главным управлением Северного морского пути были организованы курсы усовершенствования пилотов. Я начал посещать эти курсы. В январе перешел на основной курс инженерного факультета Военно-воздушной академии. У нас идут еще теоретические занятия, а в июне начнется зачетная сессия. Работать приходится очень много и напряженно.

Я вспоминаю, как мне рассказывала его старушка, что Ляпидевский иногда засиживается с товарищами часов до 3 ночи — «все какие-то задачки решают».

— После зачетной сессии будет практика на каком-либо из заводов, а затем уже — отпуск.

Я веду общественную работу по Совету, где работаю зам. председателя секции культуры. Эта работа отнимает у меня часов 5—6 в шестидневку, не считая, конечно, всевозможных конференций и совещаний. Кроме того, уча-



А. В. Ляпидевский

ствую в общественной жизни Управления Севморпути и академии.

Очень люблю спорт, занимаюсь им все время. В настоящее время я ему уделяю по 2 часа два раза в шестидневку; занимаюсь снарядной гимнастикой. Зимой хожу на лыжах, катаюсь на коньках, играю в хоккей. В театрах бываю довольно часто, так как это непосредственно касается моей работы в Моссовете. Из театров отдаю предпочтение Малому и театру Вахтангова. Люблю кино. Хотя на чтение остается мало времени, но современную литературу читаю. Нравятся Ал. Толстой и Л. Соболев.

Очень люблю музыку. Раньше играл даже на скрипке, но, не упражняясь, разучился.

На диване лежит гитара, — его постоянная спутница, и я снова вспоминаю книгу о челюскинцах. «Любил я петь песни. Научился играть на гитаре. С тех пор всегда вожу гитару с собой. Прилетишь домой, разогреешь кофе, сядешь на койку, да как начнешь тихонечко напевать под гитару в сумерки, когда зажигается свет — эх, хорошо!»

Разговор заходит о будущем, когда тов. Ляпидевский окончит академию.

— Буду работать на заводах, постараюсь обязательно потрудиться над самолетами, предназначенными для Севера. Нужно, чтобы наши машины были хорошо приспособлены к тяжелой работе в условиях Арктики.



Н. П. Каманин

БЕСЕДА С Н. П. КАМАНИНЫМ

У всех Героев Советского Союза новые квартиры, в только что отстроенных домах. В них чистота и свежесть новоселья.

В кабинете деловая уютная простота. Каманин усиленно готовится к зачетам.

— До спасения челюскинцев я работал 5 лет на Дальнем Востоке в Приморье. Поэтому после всех торжеств в пути и в Москве я снова поехал на Дальний Восток и в частях Особой Краснознаменной Дальневосточной армии делал доклады о челюскинской эпопее.

Вернувшись оттуда, я в ноябре поступил в Военно-воздушную академию на командный факультет. Подготовка у меня была хорошая — девятилетка, затем летная школа, а последнее время я занимался также самообразованием. Приемные испытания прошли поэтому хорошо.

На нашем курсе, помимо специально военных и авиационных предметов, занимаются физикой, химией, математикой. Изучаю эти дисциплины с интересом.

Сейчас у нас идет зачетная сессия, после нее опять учеба, отпуск же будет только в сентябре.

Я сдал уже пять зачетов, четыре из них на пятерки и один — на четверку. По оставшимся предметам полагаю, что меньше четверок не получу.

Курс обучения на факультете четырехгодичный. Больше всего меня интересует военная авиация, и в академию я пошел, чтобы выработать из себя подготовленного командира.

У меня несколько общественных нагрузок, в частности — состою в секции обороны Моссовета.

В академии работаю в депутатской группе.

Раньше увлекался спортом, сейчас спорт — составная часть учебных занятий. Стрелковым делом занимаюсь также по курсу. Летом люблю играть в теннис, но в этом году еще ни разу не выбрался. Люблю управлять машиной, — это тоже своего рода спорт. Сдал нормы на значок ГТО первой степени; думаю сдавать и на вторую.

В театрах приходится бывать редко, но всегда с удовольствием слушаю оперу, а в кино за весь год был не больше 5 раз.

Хотя времени свободного у меня остается очень мало, но за художественной литературой слежу. Знаком с классической русской литературой; много читал еще будучи в школе. Читаю и наших советских писателей. За последнее время прочел: «Большой конвейер», «День второй», «Цусиму», «Человек меняет кожу», «Поднятую целину».

О своей дальнейшей работе после окончания академии могу только сказать, что буду работать в воинских частях. Буду летать, а где именно не знаю, — конечно там, где командование найдет нужным.

С. С. РУЗОВ

ГОТОВИМ ГИДРОГРАФОВ-ПОЛЯРНИКОВ

I

Море — одна из самых капризных стихий. Море не прощает человеку совершенной им ошибки. И если на материке иногда возможно исправить сделанную оплошность, то на море этой возможности почти не бывает. Вот почему для безопасности плавания необходимо самое тщательное изучение обстановки и многообразных условий, в которых оно совершается. Судну приходится плавать в открытом море, вне видимости берега или в виду берегов, в узостях на фарватерах и при входе в порты, и на рейде, и во льдах.

Часть морского дела, которая занимается изучением всех этих условий и принятием мер к устранению препятствий к безопасному плаванию, — называется гидрографией.

Гидрографическое исследование моря распадается на две части: 1) определение рельефа морского дна и съемка берега (съемка основывается либо на триангуляции, либо на астрономических наблюдениях) и 2) гидро-метеорологическое изучение морской стихии. После производства промера и определения всех особенностей моря и берега, выявленные опасные места ограждаются, т. е. обставляются различными предостерегательными знаками, как-то: мигалками (небольшие мигающие маяки), баканами, светящимися буями, разнообразными вехами, а по-

близости опасных мест по берегам строятся маяки, указывающие кораблю безопасное направление. По определению рельефа дна и съемке берегов составляются карты, которые служат руководством для кораблевождения. Эти карты дополняются так называемыми лоциями, т. е. физико-гидрографическими очерками с описанием омываемых морями берегов, условий плавания около них и другими необходимыми при плавании сведениями.

Однако одно знание рельефа морского дна и очертания берегов еще недостаточно для безопасного мореплавания. Успех мореплавания находится в тесной зависимости от состояния атмосферы и моря. Такие явления, как прилив и отлив; условия образования, появления и исчезновения льдов; морские течения, влияющие на передвижение льдов; температура, соленость, цвет и прозрачность воды, а также атмосферные явления, как ветры, дожди, в значительной степени определяют характер мореплавания. Это обстоятельство заставило моряков всех времен и народов с должным вниманием следить за этими стихиями. Вот почему попутно с гидрографическим исследованием ведется гидро-метеорологическое изучение атмосферы и моря.

Морские побережья СССР, омываемые десятью морями, тянутся почти на 50 тысяч километров. Береговая же черта в некоторых местах осложняется

значительными островами, увеличивающими работу гидрографического исследования в топографическом отношении. Так как гидрографические исследования должны дать съемку не только береговой части черты, но, главным образом, охарактеризовать рельеф морского дна, то пространственные исследования возрастают, распространяясь на всю площадь моря, прилегающую к данному побережью.

На гидрографию России в свое время легла обязанность дать представление о топографии 50 тысяч километров берега и свыше 2 миллионов кв. километров водного пространства, осветить его в отношении глубин и тех гидрометеорологических факторов, знание которых содействует безопасности кораблевождения. Такая грандиозная задача, разумеется, не была по-плечу самодержавному строю. Парусные суда и первые, неглубоко сидящие, тихоходные пароходы, кроме того, могли еще довольствоваться не весьма точными, приближенными исследованиями. Современные же корабли, с их грандиозными размерами, глубокой осадкой и большими скоростями, не говоря уже о высокой их стоимости, требуют большей тщательности в исследованиях. Работы, которые были проделаны до Октября, приходится поэтому вновь переделывать и дополнять. Серьезность этих работ не нуждается в особой аргументации. Разрешение гидрографических задач, делая плавание по морю более уверенным и безопасным, понижает морские фрахты и страховку грузов и развивает товарообмен как внутренний, так и международный.

II

В дореволюционное время гидрографические работы производились под руководством специалистов высокой квалификации моряками, окончившими гидрографический отдел Морской академии, офицерами корпуса флотских штурманов и морскими офицерами, не получившими специального гидрографического образования. Специального учебного заведения, готовящего кадр работников гидрографии, в царское время не существовало.

Только после Октябрьской революции, а именно 3 декабря 1920 г., было создано учебное заведение для пополнения кадра гидрографов. В конце августа 1922 г. оно было реорганизовано в Военно-морское гидрографическое училище, являющееся высшим учебным заведением.

Экономический рост Союза, интенсивное развитие коммерческого мореплавания и потребность освоения наших далеких окраин — предъявили к концу первой пятилетки чрезвычайно возросшие требования к гидрографии — «службе пути» водного транспорта. Значительно была расширена материальная база гидрографической службы, — усилен пловучий состав, завезено импортное оборудование, союзная промышленность начала изготовлять собственный гидрографический инструментарий, и развивалась гражданская гидрография.

Когда было создано Главное управление Северного морского пути, перед ним стал вопрос о подготовке своих кадров гидрографов. В августе 1934 г. состоялось постановление партии и правительства о создании высшего учебного заведения — Гидрографического института Главсевморпути.

Подготавливаемые институтом инженеры-гидрографы предназначены для службы в качестве производителей работ в партиях, отрядах и экспедициях Главсевморпути, а также в качестве производителей картографических работ и работ по составлению лоций и карт.

Гидрографы должны быть, если не моряками в обширном значении этого понятия, то во всяком случае людьми, умеющими учитывать положение при всяких обстоятельствах плавания. Только тогда они сумеют правильно ответить на все те вопросы, которые предъявляются им со стороны мореплавателей.

Характер деятельности инженера-гидрографа определяет сущность тех теоретических и практических познаний, коими он должен обладать, а следовательно, и самый учебный план Гидрографического института.

При построении учебного плана Гидрографического института был использован опыт втузов Наркомтяжпрома и директивы Всесоюзного комитета по высшему техническому образованию, которые касались учебных планов этих втузов. Гидрографический институт — институт однофакультетный, выпускающий специалистов, инженеров-гидрографов с уклоном гидрографическим и картографическим. Продолжительность обучения в институте установлена в 5½ лет.

В состав курса Института входят следующие циклы предметов: общеобразовательный, физико-математический и общетехнический, специальный и военной подготовки.

Первый цикл, на прохождение которого уделяется 538 часов, обнимает собой предметы: политэкономия, эко-

номполитику, ленинизм, истмат с основными диамата и английский язык.

Ко второму циклу, на который уделяется 1765 часов, относятся предметы: высшая математика, теоретическая механика, начертательная геометрия, физика, фотография, рисование, электротехника и радиотехника, топография и топографическое черчение и земной магнетизм. Изучение этих предметов необходимо как основа к изучению дисциплин специального цикла.

К циклу специальному, на который уделяется 1674 часа, относятся предметы: геодезия с картографией, гидрография, астрономия, кораблевождение, гидрология с метеорологией и теория и устройство корабля. Так как специальный цикл является основным в учебном плане института, то я укажу на характер изучения каждого из них в отдельности.

1. Гидрография состоит из отдельных частей, имеющих целью изучение той внешней обстановки, в которой протекает плавание судна. К числу этих частей относятся: а) приемы морской описи, занимающиеся исследованием морфологии морского ложа для целей навигации и составления морских карт; б) общая геология, дающая основные знания по генезису и структуре ложа водных объектов; в) отдел опраждения морей, изучающий технику создания на берегах искусственной обстановки, улучшающей и облегчающей условия плавания судов.

2. Астрономия так же, как и гидрография, является ведущей дисциплиной института. Из этого обширного предмета выделяются те части, которые обеспечивают твердое знание приемов геодезической (полевой) и мореходной астрономии.

Назначением курса геодезии является изучение методов полевых и камеральных работ по созданию опорных пунктов для гидрографических, топографических и картографических работ.

3. Кораблевождение охватывает цикл дисциплин, дающих студентам теоретическую и практическую подготовку к производству на корабле всех работ, связанных с проводкой корабля из одного места в другое. Отдельными частями курса кораблевождения являются: а) навигация — дающая указания, как направить корабль по выбранному пути и как во время плавания следить за тем, следует ли корабль по этому пути или он уклоняется в стороны; б) логия, знакомящая мореплавателя со всеми средствами, обеспечивающими безопасность кораблевождения; в) мореходная астрономия, указывающая средства и методы рабо-

ты при плавании корабля в открытом море, когда единственными опорными точками для определения места судна являются небесные светила; г) девиация магнитного компаса, изучающая вопрос о магнитном состоянии железного корпуса корабля, его влияние на магнитный компас и средства и способы уничтожения этого вредного влияния, и, наконец, д) электронavigационные приборы, где изучаются все новейшие электромеханические средства, служащие для безопасности кораблевождения.

К положительным моментам плана следует отнести то обстоятельство, что факультативные предметы, как-то: история исследования и география полярных стран, ледовая навигация, методы геофизической разведки, дополнительные главы из геодезии и астрономии и энциклопедия водного транспорта — входят в учебный план и на прохождение их выделены 256 часов.

Наиболее правильная постановка практических занятий состоит в проведении на первых двух курсах учебной практики. По окончании первого теоретического курса первая практика должна заключаться в: а) ознакомлении студентов с морским делом — терминология, гребное и парусное учение; б) работах по топографии — угломерная и углоначертательная съемка крупных масштабов; в) работах по гидрографии — всевозможные виды шлюпочного промера.

Практические занятия студентов 2-го курса должны состоять из: работ по топографии, — все виды мелкомасштабных съемок, работ по геодезии — триангуляция, работ по гидрографии — судовой промер, по кораблевождению — изучение навигационного инструментария и прокладка в порядке несения штурманской вахты.

Практика студентов 3, 4 и 5-го курсов должна носить производственный характер, причем студенты 3-го курса должны плавать со своим педагогическим составом на учебном судне, но, в отличие от практики студентов первых двух курсов, студенты 3-го курса должны плавать в северных морях и выполнять производственные задания Главсевморпути, а также учебную практику по астрономии, гидрологии и прочим разделам кораблевождения. Студенты 4 и 5-го курсов для проведения летних практических занятий должны расписываться по судам гидрографических экспедиций и отрядов.

В виду острого кризиса с кадрами, ощущаемого Гидрографическим управлением Главсевморпути, последнее вошло с ходатайством во Всесоюзный Комитет по высшему техническому образованию о разрешении открыть одновременно

вторые семестры первых двух курсов с тем, чтобы с осени после приема студентов на первый курс в институте были бы укомплектованы первые три курса.

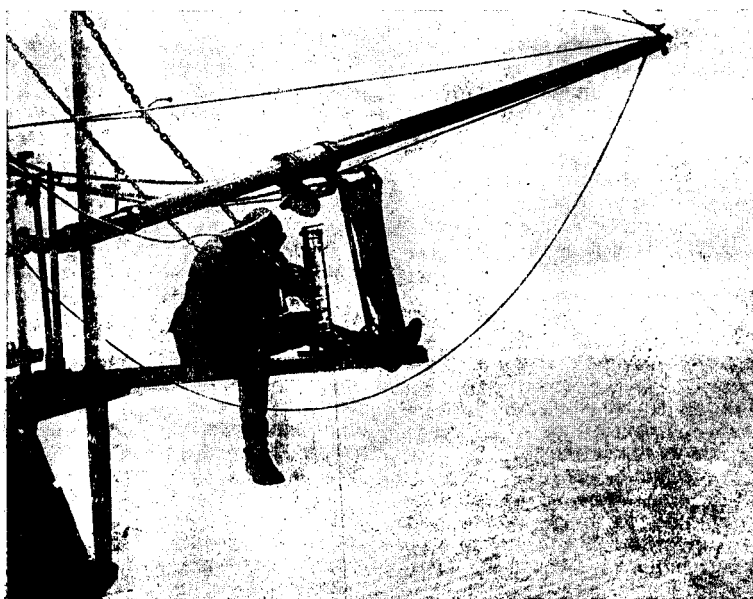
Характеристика принятого контингента видна из нижеприводимой таблицы:

Курсы	Происхождение			Партийность			Итого
	рабоч.	крест.	служ.	ВКП(б)	ВЛКСМ	бесп.	
I	11	7	4	5	16	1	22
II	11	9	5	6	14	5	25

В результате проведенных мероприятий заложены твердые основы к подготовке новых кадров гидрографической специальности и к выращиванию полноценной смены специалистов-гидрографов, обладающей обширными знаниями, полной молодой задора и большевистской настойчивости.

Однако нельзя успокоиться на сделанном, так как профиль инженера-гидрографа по действующему в настоящее время учебному плану далеко не охватывает всех требований, диктуемых разнородными отраслями советской гидрографии.

Этот план предусматривает подготовку гидрографа моря, специализирующегося преимущественно для производства гидрографических исследований в экспедиционных условиях. Без сомнения, уже в ближайшее время потребуются дальнейшая дифференциация специальностей и окажется необходимым, наряду с гидрографами моря, иметь специалистов-гидрографов по речным исследованиям, по ограждению моря, по аэрофотосъемке, по картографии. Ближайшие выпуски получат соответствующие уклоны при проработке дипломных проектов, но нормальный порядок подготовки новых кадров потребует организации специальных факультетов, учебные планы которых будут различаться друг от друга, начиная с 3-го курса.



Гидрологические наблюдения с борта судна во время плавания в арктических водах

СНАБЖЕНИЕ СЕВЕРА ЯКУТИИ И ЧУКОТКИ

(В порядке обсуждения)

I

Снабжение севера Якутии и Чукотки является одним из основных факторов для реорганизации существующих там видов хозяйства и создания новых.

В указанных областях советская власть застала господствующие формы натурального хозяйства, основанного на экстенсивных способах производства. Предметом рыночного, обращения в этих районах на 80—90% является экспортная пушнина, хотя пушной промысел не всегда ведущая отрасль местного хозяйства.

Удовлетворение потребностей в пище, одежде, жилище и частично — в орудиях промысла (при почти полном отсутствии самостоятельного кустарного производства, которое обслуживало бы потребности местного рынка) поглощает весь труд туземца. Все это предопределяет относительную устойчивость существующих отсталых форм хозяйства, необычайно малую его товарность, слабость обмена и поэтому низкую покупательную способность населения на предметы ввоза.

Продолжительность транспортировки грузов (достигающая от 6 до 22, а в среднем — 8—10 месяцев), медленность оборота, большой риск и высокий уровень накладных и торговых расходов (достигающий от 60 до 100% против отпускных цен промышленности) — углубляют трудности снабжения.

Капиталистическая система «легко» разрешала эти трудности. Она практиковала ввоз наиболее коммерчески рентабельных, портативных и легких в транспортном отношении товаров, обеспечивая товарами исключительно пушногозаготовки и то в весьма ограниченном ассортименте. Нормально снабжалась только чиновничья и эксплуататорская верхушка Севера. Основные предметы питания — мучные товары, крупы, сахар, соль и жиры — были совершенно недоступны для широких масс этого края.

Кроме того, низкие цены на пушнину, хищнически-спекулятивные методы торговли, усиленное внедрение табаку (привыкали к курению дети 3—4-летнего возраста), спирта, предметов украшения и культа значительно снижали полезную промышленно-потребительскую часть ввоза. Вся старая система торговли, которая базировалась на паразитической сети мелких посредников, чиновников и духовенства, носила резко выраженный характер колониального грабежа.

Дезорганизуя и разлагая существующие отсталые формы хозяйства, эта система не создавала никаких предпосылок для реорганизации этих форм.

До полной ликвидации белобандитов (в 1923 г.) вся Камчатка, Охотское побережье и частично Колымско-Индигирский край были полностью захвачены иностранными фирмами. Наступая со стороны Тихого океана, они постепенно вытесняли русский капитал даже из внутренних районов Якутии.

Советизация Севера ликвидировала наступление иностранного капитала и приостановила развитие внутрикапиталистических отношений на Севере.

Перед отсталыми и обреченными царизмом на вымирание северными народностями впервые в истории человечества открылся путь перехода от полуварварских к высшим социалистическим формам хозяйства, минуя промежуточные стадии феодального и капиталистического развития.

Для Севера этот переход стал возможен только благодаря помощи со стороны победившего пролетариата. Только после советизации открылась возможность коренной реорганизации транспорта и снабжения. Транспорт должен был связать оторванные и изолированные области Севера с союзными центрами промышленности и снабжения. Что касается снабжения, то задача состояла не в простом удовлетворении существующего на Севере спроса, на чем настаи-

вали правооппортунистические элементы, а — в превращении ввоза в основной рычаг переделки старых форм хозяйства. Наше снабжение преследует задачу замены предметов домашнего изготовления товарами фабричного производства, вооружения туземцев усовершенствованными орудиями промысла (моторы, сети, оружие, капканы). Внедрение новых видов питания освободит их от необходимости постоянных поисков пищи и направит их трудовую деятельность от добывания одних «съедобных» и «носимых» в узком смысле предметов на производство товарных ценностей для рынка.

Создание широкого ассортимента туземного спроса и правильная политика цен на продаваемые и заготавливаемые товары должны максимально увеличить товарность местного хозяйства.

С самого возникновения советской власти на Севере вопросы снабжения были целиком подчинены этим основным задачам.

Выработка специального туземного ассортимента и внедрение предметов первой необходимости и усовершенствованных орудий производства; запрещение торговли спиртом, наркотиками и ядами для травли зверей; создание на местах товарных резервов; постепенная унификация отпускных и заготовительных цен, разрешение безакцизного и безлицензионного ввоза для многих областей, в первую очередь для Чукотки и севера Якутии (вплоть до снятия для отдельных организаций бюджетных наценок); учреждение широкой сети постоянных факторий и специальных организаций по снабжению Севера — АКО, АСО, Интегралсоюз, Дальстрой, — привели к значительным сдвигам в области снабжения и к радикальному улучшению материальных условий жизни туземцев, способствуя постепенному увеличению товарности местного хозяйства.

В этом отношении достаточно указать, что за одно десятилетие ввоз на Чукотку утроился, товарность хозяйства на побережье возросла на 25—30%, а покупательная способность до 50—60% вследствие роста внутреннего товарооборота и усиления денежного обращения. На Колыме ввоз предметов снабжения для местного населения возрос с 500 тонн до 3000—3500 тонн в год.

Но основная задача для всего северо-востока осталась все же не разрешенной главным образом из-за непреодолимых раньше транспортных условий. Но сейчас, с освоением Северного морского пути и с объединением всех видов морского и речного транспорта (за исключением пока гужевого) в системе Главсевморпути, ставшего одновременно с

этим основным заготовителем пушнины и сырья, налицо имеются все условия для коренного разрешения в самые ближайшие годы всех проблем местного транспорта, снабжения и торговли.

II

В отношении снабжения и транспорта Чукотка делится на три пояса: а) восточное побережье от Анадыря до Уэлена, б) северное побережье от Уэлена до Чаунской губы, включая Восточную тундру, и в) районы кочевания оленеводов в глубине материка.

На всей этой территории население (21 735 чел.) снабжается ОРСом, пушно-снабженческой конторой Главсевморпути и Интегралсоюзом.

Снабжение Чукотки производится из Владивостока. Доставка грузов на морских пароходах в первом поясе полностью обеспечена, во втором поясе она протекает в более тяжелых условиях. Снабжение же глубинных пунктов и в особенности кочегового населения поставлено еще неудовлетворительно. Оно требует усиления речных перевозок по реке Анадырь, обследования судоходства других рек (Амгуема, Чаун, Б. Бараниха) и продвижения товаров в глубинные пункты в места скопления кочевых оленеводов. В настоящее время кочевые оленеводы снабжаются на побережье, что способствует посредничеству и спекуляции.

За последние годы АКО практиковало на Чукотке уравниловку. В этом году остро стал вопрос о дифференциации снабжения, сочетании принципов свободной торговли со встречной торговлей, чтобы максимально стимулировать пушной промысел местного населения.

Успехи снабжения, организации торговли и заготовок в настоящее время целиком зависят от правильной работы наших органов. Что надо делать?

Необходимо во что бы то ни стало добиться строгой ассортиментности завоза и ликвидировать неходовой ассортимент, который сильно обременяет транспорт и обороты торговли, создавая мертвые и ненужные запасы.

Необходимо вооружить охотников палатками, походными печками, посудой, капканами. Должен быть организован завоз полозьев и деревянных частей для поделки нартов и байдар, — это увеличит выход пушнины. Усиление же завоза вельботов с рульмоторами и зверобойными пушками — увеличит промысел морского зверя.

Местное население ежегодно сжигает в простых фитильных жирниках около 1800 т жиров морского зверя и употреб-

бляет на починку яранг около 2000 шкур морского зверя, преимущественно моржей. Изменение условий топки, а в особенности внедрение стандартных деревянных домиков и, как полумера, снабжение местного населения хотя бы полотноными шагами со специальными приборами для топок — увеличили бы товарность местного хозяйства.

Несмотря на значительный размер оленеводства (Анадырский совхоз Главсевморпути имеет 15 000 голов, и у населения не менее 1000 т. голов) и огромные перспективы развития этой отрасли, продукты оленеводства составляют не более 3—5% вывозной продукции, между тем эта отрасль хозяйства могла бы занять первое место в вывозе.

Все эти примеры показывают, что мы еще далеки от ведения «чистой» торговли в этих областях и что снабжение и торговля на ближайшие годы сохраняют силу основных рычагов в деле реорганизации местного хозяйства.

III

В иных условиях, в сравнении с Чукоткой, находится Якутский север. Здесь снабжение и советская торговля, несмотря на сдвиги последних лет, представляют сложную проблему.

До 1933 г. весь Якутский север снабжался с юга по двум основным магистралям: через Иркутск — по Лене — и из Владивостока в Колыму через Берингов пролив.

Большие расстояния и в особенности недостаток нужных транспортных средств приводили к тому, что Якутский север фактически получал только 30—40% отпущаемых по минимальным северным нормам товаров.

Для иллюстрации трудности транспортировки грузов для Севера достаточно привести несколько примеров.

От Москвы до Иркутска по жел. дор. 5191 км, от Иркутска до Качуга по шоссе — 260 км. От Качуга до Якутска на расстоянии 2465 км грузы отправляются самосплавом на карбазах, которые фактически представляют собой усовершенствованный плот. Сплав до Якутска занимает до 40 дней. В Якутске товары перегружаются на баржи. До Булуна (1200 км) некоторые товары находятся в пути до 17 месяцев. От Булуна товары зимним путем идут до Хатанги (800 км), через Усть-Янск на ост. Б. Ляховский по замерзшему морю Лаптевых или до Аллаихи на Индигирку (1400 км). Или же из Якутска — в Верхоянск (1100 км), и отсюда в сторону Индигирки (еще на 500—600 км), а всего 1600—1700 км.

Точно также товары, отправленные из

Москвы, должны были пройти до Владивостока 9332 км. Из Владивостока морем до Колымы 5740 км, затем рекой до Среднеколымска 650 км, оттуда на конях и оленях до Абыя 850 км, и до Момы 450 км.

При таких условиях совершенно естественно, что снабжение зависит от состояния транспорта на магистральных, водных и внутренних гужевых путях сообщения. Транспорт — огромный ценообразующий фактор по товарам ввоза и вывоза.

Неуклонный рост ввоза на Север, в первую очередь предметов первой необходимости, привел за последние годы к необычайной перегруженности оленьего транспорта зимними перевозками. Это нанесло ущерб всем другим видам хозяйства. Например, на Индигирке и по Анабару почти все здоровое и работоспособное население занято на зимних перевозках в ущерб пушной охоте и другим видам промысла.

Значительное количество завозимых товаров (при 60—80% отоваривания перевозок) уходило в уплату за эти самые перевозки. Там же, где нормы отоваривания произвольно сокращались местными риками (иногда в пределах 10—25%), перевозки принимали характер произвольной принудительной гужевой повинности, с чем приходилось бороться.

Указанное положение стало угрожать значительным сокращением транспортных оленей и, конечно, не могло способствовать усилению товарности местного хозяйства и покупательной способности населения.

Из этого заколдованного круга Якутский север стал выходить благодаря начавшимся с 1933 г. рейсам по Северному морскому пути, с одновременным усилением ввоза по Колымским рейсам. Начавшаяся организация речного флота на северных якутских реках и каботажного флота в море Лаптевых производит полную революцию в области снабжения и торговли.

Если грузы, следовавшие по линии Иркутск—Якутск—Булун, до поступления в пункты потребления раньше находились в пути от 17 до 23 месяцев, а в среднем до 10 месяцев, то в настоящее время грузы, идущие из Мурманска по Севморпути, приходят в Якутск через 6—7 месяцев после их отправки из Москвы, и имеется даже возможность довести срок среднего пробега до 5—6 месяцев.

В то же время транспортировка грузов по Севморпути (несмотря на высокие речные тарифы в низовьях Лены) становится более выгодной в сравнении с южным направлением.

	Себестоимость фрахта (в рублях)	
	Через Иркутск в Якутск	Через Мурманск в Якутск
Хлеб	507,51	490,70
Нефть	580,91	478,42
Цемент	507,51	478,42
Сахар	507,51	551,80

Если грузы в Колыму раньше доставлялись из Владивостока, то в 1935 г. кладется начало организации морских рейсов из Мурманска. Это сокращает пробег груза, и стоимость фрахта уменьшается не менее чем на 15—20%.

IV

В отношении снабжения Индигирка до сих пор зависела от Колымы, откуда получала 70—80% товаров. Остальные 20—30% завозили через Охотск и частично из Верхоянска и Булуна. Грузы на Индигирку таким образом приходилось транспортировать гужом (на оленях, конях и собаках) на расстоянии от 600 до 1500 км. Незначительный ввоз осуществлялся на небольших шхунах со стороны Колымы, а затем из Тикси (в пределах от 25 до 60 тонн). Индигирка до сих пор остается недостаточно снабжаемым районом, и неудивительно, что именно здесь сохранились наиболее законченные формы натурального хозяйства, наложившие глубокий отпечаток на всю жизнь индигирцев (при хроническом товарном голоде здесь не используется даже имеющееся оленье и конское поголовье, пригодное для транспортных целей. Бывали годы, когда не удавалось вывезти заготовленную пушнину).

В 1935 г. из Архангельска к устью Индигирки отправляется впервые морской пароход «Русанов» с грузами и пловсредствами до 500 тонн, и к будущему году подготовляется организация речного судоходства на протяжении до 800 км, с доведением ввоза до 1500 тонн. Это сразу выведет Индигирку из нищенского ее состояния и вызовет не только количественный рост ввоза, но и изменение географии грузооборота. Оймеконский район, например, выгоднее будет снабжать не из Охотска, а со стороны Мурманска и моря Лаптевых.

Полного разрешения вопросов снабжения и торговли по Индигирке мы добьемся лишь в 1936/37 г. Для Колымы же, где с организацией речного транспорта в 1932—33 гг. началось развитие местной промышленности (зырянский уголь, лесоразработки, разведки), этот вопрос в основном разрешен.

На Колыме мы сейчас имеем все условия для развития свободной советской

торговли, тогда как в глубинных пунктах и в особенности на Индигирке пока будут преобладать формы встречной торговли, а иногда простого товарообмена. Это будет продолжаться до тех пор, пока все торговые точки не будут насыщены нужными товарами.

Индигирцы ощущают большую нужду во всех без исключения товарах, начиная от продуктов питания, соли, мануфактуры, одежды, сетеснастей, оружия и кончая косами, посудой, осветительными приборами, оконным стеклом и простейшими инструментами.

Если торговые обороты по Колыме с 2 млн. руб. в 1932 г. достигли 3089 тыс. рублей в 1933 г., то на Индигирке на то же количество населения в 1932 г. они составляли только 980 тыс. руб., а в 1933 г. — 1178 тыс. руб.

V

Бассейн Яны в составе районов Верхоянского (7,3 тыс. душ) и Усть-Янского (1,9 тыс. душ) находится почти в аналогичном с Индигиркой положении с той лишь разницей, что верхоянцы обладают значительными транспортными средствами.

Усть-Янск снабжается из Булуна зимним путем на расстоянии 600—800 км. До последних лет Устьянскому району приходилось обслуживать своим транспортом остров Большой Ляховский и часть населения Аллаихского района. Это отражалось на состоянии снабжения района и вызвало сокращение ездовых оленей.

В 1933 г. попытка снабжать Яну из Тикси на морских шхунах не увенчалась успехом, так как оказалось, что на оленях невозможно будет вывозить товары, выгруженные в устьевом участке (из-за бескормицы). Рейс шхун был поэтому отменен. Но в том же году случайно был обнаружен вход в соседнюю речку Омолой, куда ныне совершаются рейсы с грузами для местного населения.

В 1936 г. в Яну готовится ввод речного парохода. С этого времени Верхоянский район начнет снабжаться с моря, а не из Якутска.

Организация снабжения Верхоянска морским путем имеет огромное значение не только для населения, но и для усиленно развивающихся в Верхоянье горноразведочных работ по олову, никелю, серебру и другим редким металлам.

В Тикси возник порт с населением в 150 чел. Дельта Лены заселяется постоянным рыбопромысловым населением на Быковом мысу и в Сагастыре. Усиленно развиваются сангарские и кангаласские угольные копи. В районах, при-

мыкающих непосредственно к Лене, созданы все предпосылки для перехода к свободной советской торговле.

В сравнении с Ленским бассейном пока в наиболее тяжелом положении находятся бассейны Оленека и Анабары, снабжаемые до сих пор из Булуна.

В 1935 г. в район Нордвика (где сейчас происходят успешные поиски нефти и пробная разработка залежей каменной соли) будет завезено в первый раз из Мурманска около 500 тонн пружов для Анабарского района. В селении Оленек со стороны Лены начнутся регулярные рейсы по Оленекской протоке. В 1937 г. намечается организация речного судоходства по Оленеку, Анабаре и Хатанге. Все эти мероприятия в течение 2—3 лет полностью удовлетворят спрос этих районов.

VI

В области снабжения весь Якутский север находится в переходном состоянии: ликвидируется прежняя изолированность и бездорожье, и близко то время, когда товарный голод будет совершенно изжит.

В связи с этим необходимо радикально перестроить всю торгово-снабженческую работу. Работаящие на Якутском севере торговые организации до сих пор отличались большой консервативностью и пассивностью, которые во что бы то ни стало следует преодолеть.

Некоторые торговые организации в течение четырех лет не использовали специальных льгот, установленных для Якутии (безакцизный и безлицензионный ввоз), что влияло на повышение отпускных цен.

В связи с радикальным изменением географии всего грузооборота с юга на север, нужно немедленно реорганизовать весь гужевой транспорт и создать новые, хорошо оборудованные зимники.

Нужно прежде всего ликвидировать то позорное положение, когда из-за отсутствия саней, нарт, сруби, организации заготовки сена и т. д. во многих районах не используются имеющиеся ездовые животные. На многих участках необходимо создать механизированный транспорт — построить также новые зимники. При минимальных затратах на расчистку простой колеи мы будем иметь в течение 8 зимних месяцев надежный путь, скованный морозом.

За малыми исключениями на Якутском севере до сих пор не построено ни одно хорошее торговое и складское помещение. Имеется очень мало ледников, где можно было бы хранить в замороженном виде дичь, рыбу, мясо, яго-

ды и молочные продукты. Объедаешь в определенные периоды года свежей рыбой и дичью, большинство районов весной недоедает, так как не умеет хранить излишних продуктов. Нужно обеспечить строительство торговых помещений, жилищ для торговых работников и вооружить фактории нужным инвентарем.

До сих пор не созданы сортировочные пункты, не выработана стандартная упаковка для товаров Севера. Посредственная американская мука славилась на Севере из-за хорошего ее помола и упаковки. Три пудовых мешочка американцы паковали в один общий мешок, и таким образом получалась двойная тара. Мы же муку, крупу, сахар возим в обычных старых мешках, отчего утечка и порча достигают 20—30%. Бой оконного стекла и посуды, посылаемой в огромных ящиках, достигает 50—60%. Мы упорно производим плитки чаю в один килограмм, а на морозе он приобретает крепость стали. Из-за невнимания к технике транспортировки и к мелочам мы выбрасываем на ветер миллионы.

Увлекаясь отправкой массовых грузов, мы перестали ввозить мелкие предметы и изделия наших кустарей. Специальные ножи, иголки для сшивания шкур, ленты, бусы, вышивальные нитки и цветное сукно, щелные товары (особенно нужные в тундре) в виде топорщ, полозьев, копылья, конский волос для поделки специальных «незамерзающих» сетей для зимнего подледного лова, пряжек для ремней, непромокающей обуви и других мелких вещей, — играют огромную роль в хозяйстве севера.

Наконец, необходимо подготовить местные торговые кадры. Мы до сих пор ввозим 50—60% мелких торговых служащих, счетоводов и кладовщиков из столичных и краевых центров сроком на 2, редко на 3 года. 6—10 месяцев часто уходит на дорогу, а 4—7 месяцев — на отпуска. На всем Якутском севере в факториях мало найдешь женщин в качестве продавщиц и счетоводов, хотя из якуток и эвенкинок вырос значительный слой грамотной молодежи.

Необходимо, наконец, издать специальные справочники по номенклатуре товаров северного завоза, посылать в фактории образцы новых товаров. Это сильно облегчит технику составления на местах заявок на товары и продвижение новых товаров, не известных еще Северу.

Происходящие на Севере огромные социально-экономические сдвиги должны найти свое конкретное выражение в коренной реорганизации снабжения и постановке образцовой сети советской торговли.

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЛЕСНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ КРАЙНЕГО СЕВЕРА

I

Основные лесные богатства нашего Союза преимущественно расположены в его северной и северо-восточной части.

В уцелевших лесах Урала, Западной и Восточной Сибири имеются большие запасы лиственницы, которая по своим качествам может заменить дуб и другие твердые породы, необходимые при вагоностроении, сельхозмашиностроении и для других потребностей нашего народного хозяйства.

Развитие лесной промышленности Союза пока ограничивается районами, прилегающими к железнодорожным путям или тяготеющими сплавом к ним. Вся же громадная территория, лежащая к северу от железнодорожной магистрали, с сотнями миллионов гектаров леса, остается пока почти совершенно неосвоенной.

Леса этого района не только не устроены, но и обследованы всего лишь на 4%, причем обследования носили до сих пор случайный характер и ограничивались только беглым осмотром прилегающих к рекам лесных массивов и распросом местного населения об остальных, более отдаленных лесах.

Мы имеем поэтому самые грубые ориентировочные данные о состоянии этих лесов и о запасах в них пиловочника и других ассортиментов.

Но и по этим приблизительным подсчетам можно сказать, что общие запасы насаждений этого района достигают нескольких миллиардов, а запасы пиловочной древесины — сотен миллионов кубометров.

Так, по материалам Госплана ЯАССР (см. Транспортная проблема Якутской ССР, изд. 1931/32 гг.) общая площадь лесов одной Якутии составляет 116 млн. га, а общий запас древесины — 6 млрд. куб/м.

Возможный годовой отпуск древесины из лесов ЯАССР определяется в 106 млн. куб/м, из них: лиственницы 92 млн. куб/м, сосны 10 млн. куб/м, кедра — 800 тыс. куб/м, ели — 400 тыс. куб/м, березы — 1 млн. куб/м и т. д.

В северной части реки Енисея от города Енисейска до Игарки площадь лесов определяется в 130 млн. га, причем из них обследованы только 6 млн. га. Общий запас насаждений всех пород в обследованной части составляет 396 млн. куб/м, из них деловой 9 млн. куб/м, в том

числе пиловочника 6 млн. куб/м. Интерполируя эти цифры на всю площадь лесов этого района, мы получим запасы пиловочника 120 млн. куб/м.

По данным аэрофотосъемки, лесная площадь Обского бассейна составляет 786 тыс. га.

Наиболее ценные насаждения занимает площадь в 242 000 га. Общий запас товарной древесины составляет 17 млн. куб/м.

Детально обследована площадь только в 26 000 га, и на ней обнаружено: экспортного пиловочника 1453 и обыкновен. пиловочника 873 тыс. куб/м.

На остальных притоках северной части Оби, как, например, реки Вах, Чулым, запасы пиловочника по самым скромным подсчетам достигают нескольких миллионов кубометров.

Основной породой лесов данного района является сосна, среди которой произрастают кедр, лиственница, ель и лихتا.

Из лиственных пород заслуживает внимания береза, которая в некоторых (преимущественно южных) районах, например, в приписанном к Белогорскому комбинату Кондинском лесопромысловом хозяйстве, может дать значительное количество ценной фанерной и поделочной древесины.

Сосна в этих районах, благодаря медленному росту (технической спелости она достигает лишь через 200—250 лет), дает очень ценную мелкослюнную древесину, но зато имеет значительный процент фауности (что объясняется длительным ростом, дающим много случаев для различных повреждений) и меньший процент выхода деловой древесины.

Характер лесов этого района, за исключением горных и пригорных частей, таков: на фоне болот разбросаны отдельные куртины леса различной величины — от нескольких га до тысячи и более гектаров. Сплошные массивы попадаются редко, и расположены они преимущественно по притокам рек, где дренаж почвы лучший. Насаждения — преимущественно спелые и перестойные. Большинство из них в той или иной степени повреждено неоднократными пожарами. Выгоревшие леса возобновляются естественным путем, но часто на борах вместо сосны возобновляется осина и береза.

Пожары — бич северных лесов. Пожары уничтожили не один миллион га

ценных насаждений. Причины их возникновения совершенно отличны от обычных лесных пожаров.

Если основной причиной возникновения пожаров в лесах европейской части Союза является неосторожное обращение с огнем, то на Дальнем Севере, к сожалению, до сих пор наблюдаются случаи умышленного выжигания лесов.

Помимо бессознательности, две побудительных причины способствуют этому. Первая — охота на лосей. Выгоревшие места покрываются густыми зарослями осины и березы. В таких зарослях любят водиться лоси. И вот, чтобы приманить лосей к определенным, удобным для охоты местам, охотники выжигают сосновые боры, не считаясь, а зачастую и не понимая их ценности.

Вторая причина — это ягодный промысел. Во многих лесах Дальнего Севера произрастает брусника, дающая обильный урожай крупной и вкусной ягоды. Ягодный промысел выполен, и им занимаются многие селения. Ягодный сезон является праздником, напоминающим праздники сбора винограда на юге. Население бросает тогда всякую работу, как бы срочна она ни была, наряжается в праздничные одежды и с песнями отправляется на лодках и пешком за десятки километров на сбор брусники, где и остается неделями. Но хороший урожай и крупную ягоду дают только молодые кустики брусничника. Через несколько лет, по мере их старения, урожай ягод уменьшается. Некоторая часть населения поэтому выжигает старые брусничники с целью их обновления и «вместе с водой выплескивает и ребенка» — вместе с брусничником сжигает и самый лес.

Нужно упомянуть еще об одном нехорошем обычае, приносящем также громадный вред лесам. При сборе кедровых орешков часто употребляют «колот». Это громадный деревянный молоток, которым сотрясают кедровое дерево, удаляя по его стволу. От образовавшихся ранений деревья загнивают и портятся.

II

В Якутской АССР на Лене имеется только 2 лесопильных завода Якутлеса — Якутский двухрамный и Туруктинский — однорамный, затем Пеледуйская судовой верфь Главсевморпути с однорамным подсобным лесозаводом и несколько мелких кустарных предприятий по выработке мебели и бочек.

На Енисее существуют Маклаковский лесозавод на 2 рамы, Игарский лесокombинат на 9 рам Севполярлеса и небольшой двухрамный лесозавод Главсевморпути при его Придивенской верфи.

На Оби же нет ни одного лесопромышленного предприятия, если не считать карликового однорамного лесозавода в городе Тобольске, небольших баржестроительных верфей и мелких кустарных мастерских по изготовлению мебели и бочарной тары.

Этими предприятиями исчерпывается вся лесная промышленность Дальнего Севера. Все они обслуживают, и то далеко недостаточно, лишь местные потребности. Только Маклаковский лесозавод и Игарский комбинат работают на экспорт и направляют свою пиломатериальную продукцию Карской экспедицией.

Вся продукция этих предприятий не превышает 400—500 тыс. кубометров в год. По сравнению с сырьевой базой эта цифра ничтожна и далеко не исчерпывает даже нынешних транспортных и сбытовых возможностей этого района.

III

Основным препятствием для развития на Дальнем Севере различных отраслей промышленности, в том числе и лесной, являлось отсутствие транспортных путей.

Три крупнейших реки — Обь, Енисей и Лена — основные транспортные магистрали этого района, дающие возможность выхода его продукции не только на внутренний рынок в южном направлении, но и на север к морю, до последнего времени не освоены.

С организацией Карской экспедиции началось освоение этих путей, а героическая работа наших полярных исследователей с каждым годом расширяет возможности этого освоения. По мере же освоения транспортных путей будет развиваться и промышленность, среди которой значительная доля должна принадлежать лесной промышленности.

Уже первые удачные опыты освоения Северного морского пути стимулировали постройку на реке Енисее двух экспортных лесозаводов, о которых мы выше упоминали. Их продукция встретила хороший прием на зарубежных рынках.

Экспорт древесины Северным морским путем с каждым годом увеличивается. Экспорт уже не ограничивается продукцией указанных двух лесозаводов Енисейского района. Вывоз древесины захватывает и реку Обь, по которой оказалось выгодным направлять пиломатериалы даже с лесозаводов, расположенных на южных притоках Оби, связанных с железной дорогой.

О росте лесоэкспорта можно судить по следующей таблице, которая характеризует работу Карской экспедиции по перевозке леса за предшествующие 3 года.

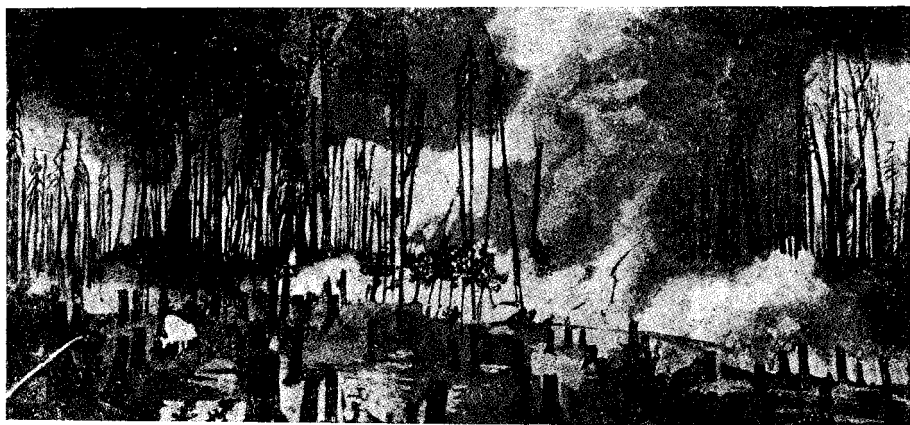
Годы	Отправлено пиломат. (станд.)		
	с р. Енисея	с р. Оби	всего
1932 . .	26 526	3 088	29 614
1933 . .	31 847	4 957	36 804
1934 . .	33 516	5 213	38 729

IV

Каковы перспективы развития лесной промышленности в этом районе?

Из трех указанных рек Обь является первоочередным и наиболее благоприят-

сурс этого бассейна несколько меньше соседних — Енисейского и, в особенности, Ленского бассейнов. Все же они вполне достаточны для развития крупной лесной промышленности. Выявленные только в одном Кондинском районе запасы толстомерного экспортного пиловочника обеспечивают потребность в сырье 4-рамного лесозавода на полный срок его амортизации. Если же перейти на изготовление пилопродукции на внутренний рынок (с распиловкой более тонкого пиловочника), что по транспортным и сбытовым условиям вполне рентабельно, — то на сырьевой базе южных кондинских массивов можно построить лесозавод мощностью в 12 рам.



Лесной пожар на Севере

ным районом для развития лесной промышленности. Являясь самой западной водной магистралью этого района, Обь хорошо освоена со стороны моря и удобна для экспортирования по ней лесной продукции.

В то же время вместе со своим притоком — Иртышом — Обь судоходна до верховьев, пересекаемых железной дорогой и протекающих в безлесной местности Западной Сибири. Там имеется громадная внутренняя потребность в лесной продукции и возможность ее отправки на Турксиб и в Кузбасс.

Леса Обского бассейна дают древесину особо высокого качества, значительно превосходящую качества древесины соседнего Енисейского бассейна, хотя древесина последней тоже славится за границей.

При таких благоприятных условиях в районе Оби есть все предпосылки для немедленного и широкого развития лесной промышленности. Лесосырьевые ре-

Но запасы пиловочника не ограничиваются бассейном юдной реки Конды. Они имеются на реках Вах, Чулым, Северная Сосыва и т. д. и при том в количествах, которые вполне обеспечивают потребность по крайней мере двух 4-рамных лесозаводов. Река Вах, например, по данным обследования 1929 г. может дать ежегодно около 170 тыс. кубометров пиловочной древесины.

Помимо хвойного пиловочника, в бассейне реки Оби произрастает в значительном количестве высококачественная поделочная и фанерная береза, обеспечивающая широкое развитие лыжных и фанерных заводов. Наконец, громадные запасы дровяной древесины и отходы будущих лесопильных заводов дадут возможность организовать в больших размерах лесохимическую промышленность. Химическая продукция найдет применение в районах ее производства и будет направляться в другие места потребления, что облегчается ее транспортностью.

В 1936 г. Главсевморпуть приступает к строительству первого 4-рамного лесокombината на реке Оби в районе с. Белогорья, в 12 км ниже впадения в нее реки Иртыша. Комбинат проектируется в составе цехов — лесопильного, строгального, бондарного и сушилки. Предусматривается постройка на нем во вторую очередь гидролизного и фанерного цехов.

Река Енисей отличается от реки Оби тем, что в ее верховьях, расположенных за железнодорожной магистралью, имеются крупные лесные массивы, которые вполне обеспечивают местные потребности в лесопроизводстве и железнодорожные лесные перевозки.

Массивы эти освоены еще в очень незначительной степени, несмотря на наличие в этом районе большой группы лесозаводов. Поэтому основное развитие лесной промышленности Енисейского района на ближайший период будет сосредоточено в южной железнодорожной его части. В северной части этого района (за железнодорожной магистралью) могут развиваться только лесозаводы, работающие на экспорт.

В первую очередь должны быть приведены в порядок существующие Маклаковский и Игарские лесозаводы, хозяйство которых очень неудовлетворительно, а производительность значительно отстает от их проектной мощности. Севполярлес, в ведении которого находятся эти заводы, только в текущем году приступает к обоснованию сырьевой базы этих заводов и к составлению проекта их реконструкции. Только освоив полную мощность этих заводов и уточнив сырьевые запасы, можно будет поставить вопрос о дальнейшем строительстве лесопромышленных предприятий в этом районе.

Район реки Лены, несмотря на богатство лесосырьевых ресурсов, в отношении широкого развития лесной промышленности должен быть отнесен к 3-й очереди. Громадные расстояния водных перевозок, недостаточность тоннажа, загруженного перевозкой более ценных грузов и продовольствия, и отсутствие железнодорожной связи с Сибирской магистралью, — основные причины отставания развития лесной промышленности в этом районе. На ближайшее время она только удовлетворит местные потребности района в лесоматериалах. Рост этих потребностей, в связи с крупным развитием в ЯАССР других отраслей промышленности, уже и сейчас перекрывает про-

изводственные возможности существующих предприятий, а потому в гор. Якутске проектируется строительство 2-рамного деревообрабатывающего комбината с бочарным цехом и намечается постройка бумажной фабрики. Однорамный лесозавод Главсевморпути также не в состоянии удовлетворить потребностей Пеллудейской судовой верфи и строительства разборных домов для Крайнего севера, а потому намечено его расширение до двух лесорам.

Что необходимо для успешного развития лесной промышленности на Крайнем севере?

В первую очередь нужно ликвидировать опустошительные пожары северных лесов и причины их возникновения. В более ценных массивах нужно организовать пожарную охрану, сбор брусники ограничить только уже выгоревшими лесными площадями и провести широкую разъяснительную работу среди населения о громадном вреде, причиняемом краю выжиганием лесов.

Затем необходимо учесть лесосырьевые ресурсы. От случайных обследований отдельных лесных массивов нужно перейти к плановому систематическому изучению всех лесов данного района.

Попутно с изучением лесов должно быть проведено изучение сплавных путей и проведены необходимые мелиоративные работы для бесперебойного сплава древесины к местам переработки.

Сырьевая база каждого проектируемого лесозавода должна иметь хорошо проработанный план ее эксплуатации (определение потребного количества рабочей и гужевой силы для заготовки и вывозки леса, план получения и размещения рабгужсилы). Острый недостаток местной рабочей и гужевой силы требует максимальной механизации всех лесозаготовительных процессов.

Наконец, для экономического обоснования строительства каждого лесопромышленного предприятия должны быть изучены рынки сбыта его продукции, подсчитана заводская себестоимость и стоимость перевозки продукции, и на основе этих данных должна быть обоснована рентабельность всего предприятия.

Изучив леса, точно определив их расположение и запасы разного рода assortиментов, можно будет правильно запланировать точки размещения лесозаводов, состав их цехов, их мощность и очередность строительства.

А. И. МИНЕЕВ

Б. начальник о-ва Врангеля

ПРОМЫСЕЛ МОРЖА НА ОСТРОВЕ ВРАНГЕЛЯ

I

Ежегодно, ко времени взламывания льда, к берегам острова приходит большое количество моржей. Никто из зимовщиков не занимался даже приблизительным выяснением количества животных, но нам неоднократно случалось наблюдать скопления моржей порядка тысяч голов. Мелкое иловатое дно, богатое бентосом, — прекрасное пастбище для этой «коровы» северного моря.

В отличие от гренландского тюленя, морж не ложится сплошными залежками на больших ледяных полях. Обычно морж, набив овою «утробушку», выбирает небольшую, чаще плоскую льдину, свободно несущуюся по течению, и укладывается на ней «для пищеварения». Лыдина постепенно покрывается сплошь спящими тушами. Располагаются они так густо, что на льдине в несколько десятков квадратных метров уместается по нескольку десятков моржей. Случалось наблюдать на одной льдине до 150—200 моржей. Лежки чаще всего располагаются по кромке льда, в непосредственной близости одна от другой. Таким образом, на небольшой сравнительно территории скапливается по нескольку сот лежек.

Расстояние от берега до залежек определяется расстоянием до кромки льда. Крайне редко лед уходит дальше двух—трех десятков километров от острова. Но бываюи и такие года, как 1934 г., когда во второй половине лета у острова почти совершенно не было льда. За последние пять лет это был, правда, единственный год с таким ледовым режимом.

В летнее время морж водится в любой части побережья. Особенно богаты им северное. По рассказам эскимосов, моржи заходят большими массами в бухту. В этом случае охотятся на них, не выезжая в море.

Береговых залежек моржей на острове нет. Раньше, когда в бухте Сомнительной не было поселения, моржи выходили на оконечность косы. С того времени, как там поселились люди, животное покинуло это место. Береговые залежки могут наблюдаться только там, где лед уходит далеко от берега и при том на большие глубины. У острова же лед постоянно имеется в небольшом отдалении от берега, и моржи с наибольшим удовольствием уклады-

ваются там, тем более, что присутствие человека чревато для моржей многими неприятностями. Когда же лед угоняет далеко от берега, тогда моржи пренебрегают этими неприятностями.

Коса бухты Роджерса обыкновенно не избиралась моржами как место регулярных залежек. Однажды осенью 1933 г. население фактории было свидетелем того, как моржи выражали упорное желание выбраться и залечь на оконечности косы. Несколько дней дул ровный, но небольшой NO. Его усилиями лед угнало, как видно, далеко, а потом ветер неожиданно усилился и достиг силы шторма. На море развело изрядную волну. Благодаря мелкому дну волна была небольшая, но крутая и играла беляками. Застигнутые штормом, пасшиеся в округе моржи собрались у подветренной стороны косы в большом количестве. Около сотни животных беспокойно крутилось в воде у самого берега, беспрестанно ревели и пытались выйти на косу, но их отпугивал стоявший на самом берегу астрономический знак, поставленный в 1924 г. «Красным Октябрем». До наступления темноты мы наблюдали стадо, пребывавшее в крайнем беспокойстве. Ночью ветер стих, а к утру у косы моржей уже не было.

При промысле зверя необходимо исходить исключительно из учета залежек на льду. Убой на воде также дает известный процент, но он не решающий.

II

За все годы советской колонизации острова, с 1926 по 1934, промысел моржа не имел товарного характера, а обслуживал только местные нужды. При этой форме промысла только моржовый клык являлся товаром и принимался на склады. Истреблять животных только ради клыка крайне бесхозяйственно, мы поэтому категорически запрещали бить моржа больше, чем необходимо было для удовлетворения местных нужд в мясе и жире. Клыки являлись своеобразным «отходом» производства. Правда, эти «отходы» были единственным продуктом, принимавшимся на складе. Насколько нам известно, и Г. А. Ушаков, в бытность его начальником острова, также не разрешал хищнического убоя моржа ради одних клыков.

Для внутриостровных надобностей ежегодно убивалось от 120 до 150 моржей, считая касекаков и унгуваков (осоосков и пестунов). Это выходило в среднем по десятку моржей на хозяйство, плюс фактория и страховочный запас.

За все пять лет нашего пребывания на острове мы не заготавливали шкур и жира из-за отсутствия соли для консервации шкур, а для жира — тары. Так как не было топлива, то вытопка жира была невозможно. При отсутствии топлива эскимосы иногда «вытапливают» жир давлением. Куски свежего жира

Промышленная заготовка моржа — довольно трудоемкое дело. Выполнить его силами наличного промыслового населения было бы почти невозможно. Это объясняется еще и тем, что женская половина населения может быть занята только на подсобных работах.

Шкура с жиром средней самки весит 180—200 кг, а шкура среднего самца, тем более «антохпака» (старика) весит значительно больше. Первичная обработка, т. е. очищение от жира, не может производиться одними женщинами. В хозяйстве эскимосов и береговых чукчей



Разделывание моржа на льду

укладывают в пок, и подвешивают его. От собственной тяжести жир вытекает из пласта и собирается в верхней части, а клетчатка постепенно оседает на дно. Даже в большие морозы жир не замерзает, и при малейшем давлении он вытекает загустевшей массой.

Шкурье можно заготавливать не только в соленом, но и в сушеном виде. Но ценность сухих шкур несколько ниже соленых. Нерпичьи шкуры мы сушили. Шкуру же моржа, достигающую у средней самки до дюйма толщины, чрезвычайно богатую влагой и основательно прожиренную, во влажном климате острова высушить весьма трудно. В процессе сушки она частично, если не вся, сквасится. Квашеная же шкура пригодна только для местных надобностей.

Если бы даже нас снабдили достаточным запасом соли и тарой для жира, ежегодная добыча шкурья и жира была бы все же незначительной.

выработалось своеобразное разделение труда. Нерпа, лахтак (морской заяц) обрабатывается полностью женщинами, мужчина только растягивает шкуры для сушки. Шкуры моржа, наоборот, обрабатывает мужчина, вплоть до чистки от жира, и только процесс раскалывания шкуры обычно поручается женщинам. Всю подготовительную работу к этому также делает мужчина.

К приходу «Челюскина» для наших зоологических коллекций мы заготавливали шкуры моржа разных возрастных групп и обоего пола. Шкуры от жира очищали две женщины, так как нельзя было оторвать мужчин на это дело. Но каждый раз когда крупную шкуру нужно было развернуть или передвинуть, женщины звали мужчин, причем обычно один мужчина не мог справиться с этим делом.

Широкий промысел моржа, таким образом, зависит от количества рабочих

рук. Без завоза на остров промыслового населения охота на моржа неизбежно будет кустарна, и ежегодный выход шкурья будет незначителен.

Основой промыслового хозяйства в данное время является белый песец. Побочным является промысел белого медведя и добыча мамонтовой кости. В ценах 1929 г. это давало на хозяйство 1000—1200 руб. чистого дохода, причем часть промышленников зарабатывала значительно больше. Это обстоятельство, конечно, не стимулирует промысла моржа, так как наземный промысел обеспечивает хозяйство достаточными средствами для приобретения со складов всего необходимого.

Моржовая шкура незначительно используется в хозяйстве эскимоса: одеть байдару, сделать ремни да подошвы для торбазов (если нет лахтажьей шкуры), причем на последнее, как правило, идут касекак и ункувак. Добытое шкурье таким образом не будет задерживаться в хозяйстве. С жиром дело сложнее, так как жир в большом количестве употребляется для освещения и отопления. Даже интенсивный промысел, при данном населении, не даст больше пятидесяти процентов добытого жира до тех пор, пока мы не заменим его другими осветительными и отопительными материалами. Причем, пока промышленники будут жить в пологах (аграх), жир неизбежно будет расходоваться на отопление их.

Промыслово-навигационный период у берегов острова Врангеля в среднем равен 60 дням. Не всякий день можно выйти в море. Лед и ветер этому препятствуют. Время невыходов в море все же не пропадет, оно используется на обработку шкур.

При кустарном промысле и разделке туш в море на льду бригада в шесть человек на 30-футовом вельботе с цепным мотором может в одну навига-



Чукча колет шкуру

цию промыслить около 50 моржей, не считая касекаков и ункуваков. Помимо шкуры туша среднего моржа дает в среднем до 100 кг жира пластом, при выходе чистого жира в 50—60%. Таким образом каждая бригада получит 2500—3000 кг чистого жира и 100—200 кг клыка. Из всего наличного населения, включая состав полярной станции, можно составить три бригады. Из этого видно, что ежегодно мы можем получить до 150 шкур, около 9 тонн жира и 300—360 кг кости. Кроме того останется достаточно мяса для корма собак.

Простейшая механизация, хотя бы в виде рационального устройства для извлечения убитых животных из воды на лед, значительно повысит результаты промысла. Большая механизация уменьшит надобность в промысловом населении, повысит убой моржа, облегчит работу, а это немаловажное обстоятельство, если вспомнить о существовании наземного промысла.

Завозить на остров в настоящее время тару для жира и салотопню, хотя бы и безтопливную, вряд ли рационально. Малый размер заготовок вряд ли окупит содержание персонала, необходимого для обслуживания салотопни. К тому же, если бы судно каждую осень подходило к берегам острова, тогда складочные помещения для сырья по существу не были бы нужны. Для предо-



Морж извлечен на лед

хранения от осадков можно было бы тогда ограничиться только навесом. Но хранить сырье в течение двух-трех лет под одним навесом нельзя, так как это приведет к полной гибели заготовленного.

Говорить о товарном типе промысла моржа при наличии количества промыслового населения нет основания.

III

Наиболее удобными для заготовок являются южное и северное побережья острова. Восточный берег высок. Только в устье реки Клер можно расположить поселение. Из-за сильного течения районы, смежные с восточным берегом, не имеют хороших пастбищ, и морж там держится только в небольшом количестве на отмели, образованной выносами реки Клер. Западный берег, хотя и имеет сносные места для поселения и достаточные для промысла запасы моржа, но он слишком удален от мест, к которым обычно подходит судно. Перевозить отсюда шкурки и жир-пласт водой на мелкой посуде можно только в исключительно благоприятный в ледовом отношении год. Транспортировать же все это по суше на собаках будет слишком дорого. Без элементарного дорожного строительства механические виды транспорта также вряд ли пройдут там: весь путь пролегает по резко пересеченной местности. Пройти льдами вокруг побережья еще менее возможно, так как море обычно крайне восторошено, во многих местах торося подходят вплотную к высокому обрывистому берегу. Заходить туда судну, пришедшему на остров, также не рационально, так как забрать там можно всего несколько тонн жира и сотню шкур, а потеря времени для судна чревата опасностью зимовки. К тому же не всякий год лед позволит пройти туда даже мощному судну.

Южный берег гораздо удобнее для заготовок. На протяжении его разбросан ряд бухт, в которых промысловая посуда может укрываться в штормовое время, и запасы моржа тут обильны. Передвижение по южному побережью водой временно, правда, также бывает затруднено.

Располагать промысловое поселение только в одном месте — значит не использовать запасов моржа по всему побережью. Промысловые поселения должны быть расположены в бухте Роджерса, бухте Сомнительной и на мысе Блоссом, или в крайнем случае в бухте Предательской.

Иметь салотопку в каждом поселении нет смысла. Только продукция всего побережья сможет ее полностью загрузить. Вне зависимости от того, где она расположена, следует собирать жир-пласт к одному месту, шкурки — тоже. Но летом льды будут часто препятствовать этому, особенно если для транспорта будет использоваться мелкая промысловая посуда. Наличие крепкой и грузоподъемной посуды, конечно, облегчит перевозку, но полностью не разрешит проблемы транспорта. Необходимо поэтому завозить туда механический сухопутный транспорт, тем более, что рельеф местности позволяет передвижение без специальных дорожных работ.

Северное побережье особенно удобно для промысла моржа. Это объясняется тем, что, начиная от залива Дублицкого у мыса Литке и до бухты Песцовой, линия берега отделена от моря рядом параллельно идущих кос, которые отделены друг от друга не широкими, но достаточно глубокими проливчиками. Глубина бухты на всем ее протяжении значительна, хотя промеров для определения ее глубин никто до сих пор не производил. Так как при северных ветрах в бухту заходят крупные торося, которые достигают в своей надводной части до 3 и больше метров, можно полагать, что глубина там порядка 8—10 м. Несмотря на то, что в бухты заходят льды, они все же, благодаря узости проливов и незначительному количеству их, никогда не забивают бухту настолько, чтобы это препятствовало плаванию.

Это дает возможность удобно сообщаться по всему северному побережью, на протяжении всего навигационного периода. Это не потребует даже дополнительных трат на транспортные средства.

Запас моржа на северном побережье, по мнению туземцев, гораздо богаче, чем по южному. Поэтому полагаем, что северное побережье наиболее удобно для расположения там главных зверопромыслов.

Расположив склады, салотопню и другое необходимое в начале бухты, у косы Бручь, неподалеку от мыса Литке, можно непрерывно стягивать к ним добычу для переработки, не опасаясь того, что лед может поджать к берегу и задержать груженные суда.

Грузить же продукцию для отправки на материк можно на месте, так как путь судов, как правило, если не считать «Красина», на остров и обратно проходит в непосредственной близости от места, намеченного нами для постройки базы.

С. К. КЛУМОВ

ОСТРОВ ВАЙГАЧ, ЕГО ПРОМЫСЛОВАЯ ФАУНА И ПРОМЫСЛОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ¹

От редакции

Настоящая статья охватывает не всю экономику Вайгача, а только его промысловые возможности. Вопрос о рудных богатствах Вайгача мы осветим в одном из ближайших номеров.

I

В литературе, посвященной нашему Крайнему северу и в частности островам Северного полярного моря, мы не находим почти никаких данных о Вайгаче и его фауне.

Несмотря на то, что Вайгач был едва ли не первым островом Крайнего севера, который издавна интенсивно посещался и нашими поморами (ради промысла) и иностранцами (пытавшимися пройти в Китай и Японию Северным морским путем) — до сего времени этот остров мало изучен.

Промыслы Вайгача можно разделить на два комплекса: комплекс морских промыслов, — куда входят как промысловые объекты морские млекопитающие (тюлени, белуха) и морские рыбы, и комплекс наземного, островного промысла, основным объектом которого является песец. Сюда же можно включить охоту на птицу и случайную добычу белого медведя. Внутренние водоёмы Вайгача до сего времени не освоены, «малого рыболовства» на острове нет.

Наибольший удельный вес имеет промысел песца и морских млекопитающих, этот промысел дает основные средства существования населяющим остров ненцам (18 семейств—86 человек). В 1933/34 г. Вайгач дал продукции на 43 075 руб., из которых около 24—25 тыс. руб. падает на долю песца и около 17—18 тыс. руб. — на долю морских млекопитающих, главным образом нерпы.

Большую роль для коренного населения Вайгача — ненцев — играет таким образом промысел песца и нерпы.

¹ Настоящая статья основана на материалах, собранных по просьбе автора начальником радиостанции Вайгача М. Н. Ворончихиным за почти двухлетний период его пребывания на острове (1933/34 и 1934/35 гг.).

На основании имеющихся данных плана добычи можно составить список промысловых животных острова: млекопитающие — 1) песец, 2) белый медведь, 3) заяц, 4) морж, 5) нерпа, 6) морской заяц, 7) гренландский тюлень, 8) белуха; птицы — 1) гага, 2) гуси, 3) белая куропатка, 4) кулик; рыбы — 1) сайка, 2) треска, 3) омуль, 4) голец, 5) пелядь, 6) камбала, 7) навага.

II

Остановимся на комплексе островного промысла.

Добыча песца на острове по годам сильно колеблется. Давно известно периодическое колебание численности песца на материке, так называемые «урожайные» и «неурожайные» годы. На большинстве островов Северного Полярного моря нет этой закономерности колебаний. Вайгач же, стоящий близко к матерiku, подвержен, как показывает статистика, таким же колебаниям, как и Большеземельская тундра и другие близлежащие районы материка. Добыча песца в 1934 г. достигла 370 шт., а в 1935 г. на 15 марта, т. е. к моменту, когда сезон добычи песца уже кончился, она выразилась всего в 24 шт.

Распределяется песец по острову неравномерно. Это связано с неравномерным распределением кормовой базы, удобных для гнездования песца мест и неравномерным распределением населенных пунктов (радиостанций, ненческих становищ и рудникового поселка). Точное распределение песца на острове и колебание его в зависимости от времени года до сего времени не выяснены. Безусловно только одно: песец на Вайгаче встречается в течение круглого года, и на острове он «норится», т. е. выводит потомство. Кроме оседло-живущего островного песца, на острове попадает и мигрирующий песец, который зимой совершает перекочки с Новой Земли на материк и обратно.

Весьма возможно, что некоторая часть мигрирующего песца остается на Вайгаче и на летний период времени. Возможно также, что количественное увеличение песца в период промысла идет за счет пришлых (проходных) материковых или новоземельских особей.

Добыча песца на Вайгаче производится исключительно капканами. Послед-

ние устанавливаются обычно у привады, которой служит раушка (тушка) нерпы или же, что реже, — ее сало.

На Вайгаче имеются все предпосылки для устройства комбинированного вольерно-островного песцового хозяйства, или же хозяйства «подкормочного» типа, по методу, рекомендуемому С. Д. Перелешиним (см. Л. В. Бойцов и С. Д. Перелешин — «Песцовое хозяйство с применением кормушки-ловушки», КОИЗ — 1934 г.). Весьма значительная и довольно стабильная по годам добыча морского зверя и в первую очередь нерпы, колоссальный выброс сайки говорят о наличии постоянной кормовой базы и дают возможность организовать песцовое хозяйство.

Заготовка кормов — мяса морзверя и сайки — чрезвычайно проста. Кроме несложной заготовки в ямах, где порча хранимых продуктов исключается наличием вечной мерзлоты, возможно вяление как рыбы, так и мяса зверя. В 1932, 1933 и 1934 гг. опыты вяления мяса тюленя и белухи были проведены на Северной зональной станции ВНИПО — П. П. Смолиным и на Конушинской Корге (полуостров Канин) автором настоящей статьи. Эти опыты дали блестящие результаты. Вяленое мясо белухи хранилось у меня в течение двух лет и до сего времени оно не потеряло своей питательности и не обнаружило никаких признаков порчи.

Заготовка мяса морских млекопитающих за зимний период может выразиться ориентировочно в 20 000 кг, не считая возможности заготовки сайки в гораздо большем количестве. Кроме того, в летнее время на острове имеются и естественные корма: в северной части острова отмечено наличие лемминга, в тундровой части Вайгача гнездится в большом количестве водоплавающая птица и белая куропатка, а по берегу острова и на лайдах животные, особенно осенью, находят богатый выброс моря.

Появление на острове мигрирующего пещца, при комбинированном вольерно-островном хозяйстве, даст возможность ненцам продолжать промысел. При незначительных затратах на заготовку корма песцовое хозяйство Вайгача себя оправдает.

Белый медведь, хотя и является более или менее постоянным (в зимний период времени) обитателем острова, но в силу своей малочисленности он не имеет большого промыслового значения. Последние годы, по словам ненцев, медведя добывается все меньше и меньше. В 1934 г. и в 1935 г. добыто всего по 4 штуки за год. Специального промысла на медведя не существует. Удельный вес его в общем промысле Вайгача ничтожен.

Большое количество озер Вайгача привлекает на гнездовье много водоплавающей птицы, видовой состав которой в настоящий момент еще не может быть точно указан (орнитологические сборы, произведенные Н. М. Ворончихиным, еще не получены).

Основным объектом птичьего промысла является гусь (гуменник, казарки). На острове широко практикуется сбор гусиных яиц.

В настоящее время мы имеем сильное оскудение запасов гусиного поголовья. Необходимо поэтому законодательным порядком провести некоторые охранительные меры против массовой добычи гусей и, в первую очередь, категорически запретить собирание яиц и разорение гнезд.

На островах Чирочьем, Морозова, Оленьем, Янова, Воронова, лежащих близ Вайгача, — расположены места гнездовья гаги, которая из года в год выводит потомство на побережье этих островов. Ежегодно, с наступлением весны, ненцы и сотрудники радиостанции производят сбор гагачьих яиц и пуха в довольно большом количестве. Сбор этот производится самым хищническим образом, иногда два-три раза за весну. Кроме того широко практикуется бой гаги из ружья на местах ее гнездовья. По этому вопросу М. Н. Ворончихин пишет следующее:

«К сожалению, промысел на гагу здесь не запрещен, и ненцы очень много гаг бьют на гнездах, благодаря чему этот вид промысла [речь идет о сборе яиц и пуха. — С. К.] в недалеком будущем может исчезнуть».

Такая хищническая добыча птицы, яиц и пуха может привести к полному исчезновению гаги из этих мест. Правильное же рациональное использование запасов этой птицы даст, наоборот, возможность не только приостановить исчезновение гаги, но и значительно повысить выход ее продукции.

Наличие белой куропатки на острове несомненно. Однако, из-за отсутствия достаточных данных, говорить об этой птице как о промысловом объекте пока еще нельзя.

В отношении рыболовства на внутренних водоемах Вайгача в настоящий момент можно говорить только о промысле гольца.

М. Н. Ворончихин пишет: «В озерах острова много гольца. К сожалению, лов его чрезвычайно примитивен. Основное орудие лова — это удочка, хотя я на удочку за 3—4 часа налавливал килограммов по 16—20 этой рыбы».

Голец обитает в тех озерах, которые связаны с морем хотя бы небольшими протоками. Таких озер более сотни. Та-

ким образом, возможности для развития на острове гольцового промысла налицо.

При тщательном обследовании озер Вайгача будут вероятно найдены и другие рыбы, так что озерное хозяйство острова несомненно будет базироваться не только на промысле гольца, но и на промысле некоторых других пород. Можно рекомендовать провести опыт ак-

У берегов Вайгача нерпа держится почти круглый год и в значительном количестве. Появляется зверь у побережья острова с начала сентября, когда еще нет припая, и держится близко к берегу. В конце ноября и в начале декабря, с образованием припая, нерпа несколько отходит от берега и держится по кромке припая, в трещинах и разводьях. В это



Птичий базар

климатизации некоторых культурных пород рыб, заселив ими многочисленные, не сообщающиеся с морем озера острова.

Основной причиной, задерживающей освоение «малых водоемов», является отсутствие пловучих средств и необходимых снастей для лова рыбы. Необходимо поэтому забросить сетематериалы и пловучие средства в достаточном количестве для рационального использования рыбных ресурсов внутренних водоемов Вайгача.

III

Перейдем к комплексу морских промыслов.

Основным объектом промысла из числа морских млекопитающих является нерпа (*Phoca hispida*).

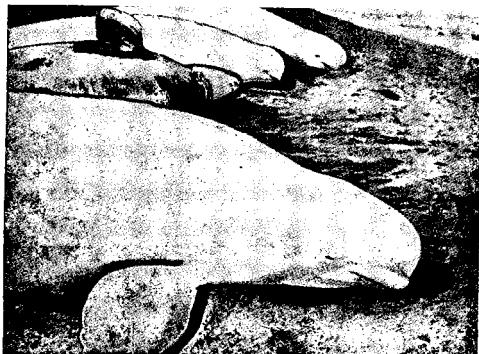
время зверь в основном держится на воде, редко выходя на лед.

Основной промысел нерпы начинается с начала декабря и продолжается до конца февраля.

С половины февраля, в связи с переходом зверя на пловучий лед для шенки, замечается некоторое уменьшение количества нерпы в береговой зоне (т. е. у кромки припая).

С отходом припая, в конце июня или в первых числах июля, уходит от берегов острова и нерпа. Этот факт позволяет полагать, что нерпа, как правило, не совершает длительных миграций.

В отдельных случаях наблюдались, правда, большие косяки нерпы, активно передвигавшиеся в определенном направлении (на севере — *Phoca hispida hispida*, на Дальнем Востоке — акиба —



Белуха

Phoca hispida ochotensis), но явления эти пока мало изучены. Общепризнанным поэтому является мнение, что нерпа — животное оседлое и никаких длительных миграций не совершает.

Техника добычи нерпы несложна. Когда образовывается припай, ненцы на собаках выезжают к его кромке, беря с собою на нарты легкую, небольшую лодочку. У кромки припая, у разводий и трещин ненцы, подкараулив показывающуюся из воды нерпу, бьют зверя пулей из русской трехлинейной винтовки или же из немецкой «Manlicher-Schenauer». Разделка зверя происходит тут же на льду. Сало на шкуре сдается фактории Главсевморпути. Небольшая часть мяса идет на корм собакам, остальная же часть совершенно не используется.

В апреле — мае, когда зверь лежит на льду у продухов и трещин, промысел нерпы значительно сокращается. Ранне-осенний бой нерпы «на-плаву» (т. е. на воде) так же почти не производится, из-за трудности удерживать быстро тонущего убитого зверя. Сетной же лов, из-за отсутствия сеток, не применяется.

Для организации сетного лова нерпы у берегов Вайгача необходимо снабдить остров сетематериалами и направить туда специалиста по сетному лову зверя. Сетной лов позволит добывать не только нерпу, но и морского зайца, гренландского тюленя и белуху.

Данные по добыче нерпы на острове показывают, что запасы нерпы велики. В настоящее время нерпа по всему Европейско-Азиатскому Северу добывается в ничтожном количестве, и биться большой добычи не следует. На Вайгаче имеются все предпосылки к дальнейшему развитию промысла этого зверя.

Морской заяц держится у берегов Вайгача почти круглый год. Зимой, весной и летом можно встретить лишь редких одиночек зверя, поздней же

осенью — в октябре-ноябре — количество зайцев заметно возрастает, в этот период зверь наблюдается группами по 5—6 голов. Подход зайца к острову совпадает с массовым появлением у его берегов сайки (*Vogeoogadus saida* Lереш.). Однако промысливать его в этот период трудно. Промышленники, стреляющие с берега, не успевают обычно на лодке доехать до зверя и его загнунить. Единственной возможностью увеличения промысла зайца является введение сетного лова.

Примерно в одно время с подходом зайца проходит у берегов Вайгача и гренландский тюлень.

У берегов Вайгача морж встречается чрезвычайно редко. Согласно данным ненцев, у островов Чирочьего и Морозова ежегодно весною наблюдаются моржи группами по 3—5 голов. Они передвигаются на пловучих льдах и по воде в Карское море. Повидимому, морж, идущий Карскими воротами в Карское море, является обитателем моржового лежбища у Шараповых Кошек.

Промысел моржа ненцами Вайгача не производится из-за отсутствия карбасов. Поэтому необходимо расширить промысловый флот на острове путем заброски туда 2—3 десятков карбасов различной величины. Необходимо также забросить на Вайгач несколько рульмоторов, которые позволят промышленникам охватить промыслом достаточно отдаленные от берегов острова участки моря. Это несомненно повысит добычу морских млекопитающих.

Фансботы, снабженные рульмоторами, необходимы не только для проведения боя моржа (промысел которого вряд ли будет особенно большой из-за его малочисленности), но в первую очередь для промысла нерпы, морского зайца, а также и белухи. Необходимо снабдить про-



Песец в вольере

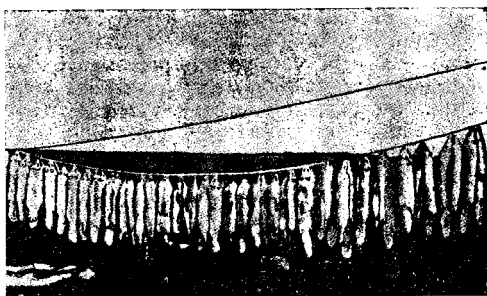
мышленников гарпунными ружьями облегченного типа. Гарпунное ружье избавит от больших потерь, которые несет промысел этих животных на воде. Статистические данные по ряду районов говорят о том, что около 60% убитого на воде зверя тонет и не попадает в руки промышленника. Зверь же, добытый гарпунным ружьем, за редким исключением, всегда будет извлечен на берег.

Из китообразных, посещающих прибрежье острова, отмечена лишь белуха. Этот дельфин появляется у Вайгача лишь дважды в год: весной — при проходе из Баренцова моря, с мест его зимовки, в Карское, и осенью — при проходе из Карского моря в Баренцово.

Весною, когда от берегов острова не отошел еще припай, белуха проходит в Карское море серединой пролива, обычно уже чистой от льда, и поэтому бывает недоступна ни наблюдению, ни промыслу.

Осенний подход белухи (октябрь — ноябрь) совпадает с массовым появлением сайки. В этот период зверь наблюдается косяками, около тысячи голов каждый. Штормовое осеннее время и короткий период пребывания белухи у берегов Вайгача не позволяют рекомендовать установление специальных тоней для промысла этого зверя. Но добыча белухи юндами (т. е. применение сетного лова) и бой ее гарпунным ружьем несомненно возможны.

Рыбный промысел Вайгача находится в зачаточном состоянии. В текущем 1935 г. впервые в плане добычи по острову фигурировал омюль. Главной причиной, тормозящей развитие рыбного промысла, является полная неизученность прибрежного района острова с точки зрения сырьевой базы рыбных



Просушка шкур песцов

ресурсов. Говорить поэтому в настоящее время о рыбном промысле, как о существующем, нельзя, поскольку еще неизвестно, привьется ли этот промысел на острове; поэтому я постараюсь лишь наметить некоторые объекты, возможные к освоению.

Основным массовым объектом рыбного промысла на острове должна служить сайка, которая подходит в большом количестве к Вайгачу осенью, образуя громаднейшие скопления.

Скопление сайки у берегов Вайгача объясняется ее нерестом, который падает на начало — середину ноября месяца.

На отмелях мест побережья острова в это же время наблюдалось большое количество выметанной икры.

Вследствие того, что сайка нерестует в непосредственной близости к берегу, колоссальные количества ее выбрасываются штормами на берег. По словам Ворончихина, ненцы во время осенних штормов «пудами собирают эту рыбу», массой лежащую по берегу острова. Никакого специального промысла на сайку не существует, несмотря на обилие ее и несомненную промысловую ценность. Возможность использования сайки для пищи в свежем, замороженном и консервированном виде очевидна.¹ Кроме того возможно утилизировать эту рыбу как кормовой продукт, в качестве последнего она может найти применение в звероводстве, собаководстве и других отраслях животноводства.

Для крупных позвоночных (хищных рыб, морских млекопитающих и проч.) Арктики и для человека сайка является аккумулятором белковых ресурсов моря, недоступных для их непосредственного использования. Поэтому использование



Молодая нерпа

¹ Отрицательно можно высказаться только о соленой сайке, которая, так же как и ее ближайший родственник — навага, в соленом виде, как пищевой продукт, вряд ли будет приемлема.

этих ресурсов идет через сайку, являющуюся основным передаточным звеном.

Значение сайки очень велико. Она требует к себе самого внимательного отношения. Ее исключительно важное значение для жизни Арктики требует тщательнейшего изучения ее биологии в широком смысле этого слова. Ее обилие требует промыслового освоения запасов на основе рационального хозяйства.

К северной части Вайгача подходит омуль. Такие подходы зарегистрированы жителями острова. До настоящего времени ненцы понемногу ловили омуля для своих потребностей в устьях рек Лямчиной и Талаты-Баренцовой.

Сдача омуля фактории Главсевморпути и включение его в план добычи по острову производится в текущем году впервые.

В Югорском Шаре, у становища Хабарова, подходы омуля регулярны. Ненцы, жители этого района, ежегодно вылавливают небольшими волокушами (закидные невода) сотни центнеров этой рыбы. Изучение распределения омуля в районе Вайгача, установление мест его концентрации — должно также лечь в основу широкого развития промысла этой ценной рыбы.

Кроме омуля и сайки можно указать еще на некоторых рыб (камбала, треска и навага), но знаем мы о них еще меньше, чем о предыдущих.

Летом 1934 г. у становища Хабарова в Югорском Шаре ненцы ловили сельдь. Можно смело предполагать, что это была настоящая сельдь. Так как до самых последних лет сельдь в Карском море отмечена не была, можно предположить, что мы тут сталкиваемся с явлением расширения района обитания данной формы, расселением ее на восток. Это явление представляет особый интерес и, несомненно, должно привлечь внимание научных работников. Вопрос расселения популяций — вопрос большой теоретической и практической важности. Чрезвычайно важно выяснить причины, побуждающие описываемую форму к расселению.

Рациональное, хозяйственное освоение морского рыбного промысла Вайгача, освоение внутренних водоемов острова — могли бы обеспечить бесперебойную работу рыбоконсервной установки, которую следовало бы организовать на острове Вайгач.

IV

Подводя итог, можно наметить некоторые предварительные мероприятия для развития промыслов острова Вайгача.

В первую очередь можно рекомендовать организацию на острове моторно-производственной станции, опирающейся в основном на рыбный и зверобойный промыслы.

Развитие песцового хозяйства в той или иной форме обеспечивается отходами указанных промыслов и рыбоконсервной установки. Сохранность кормов для песцового хозяйства обеспечивается наличием холодильника. Холодильник же является необходимой частью рыбоконсервного завода.

Кроме этого, на острове может быть проведен опыт создания гагачьего хозяйства, и не исключается возможность развития небольшого оленеводческого хозяйства или совхоза.

При правильной организации всего комплекса островного хозяйства, при руководстве всей работой моторно-производственной станцией — Вайгач несомненно даст продукции во много раз больше, чем он дает в настоящий момент.

Нельзя не отметить значения Вайгача как базы для тральщиков, работающих в юговосточной части Баренцева моря. Вопрос об организации тралбазы на побережье этой части Баренцева моря неоднократно поднимался на страницах нашей печати. Вайгач — весьма подходящее место для организации такой базы, тем более, что при наличии на острове рыбоконсервной установки продукция промысла тральщиков сможет тут же перерабатываться.

Недра Арктики на службу социализму

Б. Н. АРТЕМЬЕВ

ПРОБЛЕМА ОЛОВОНОСНОСТИ СОВЕТСКОЙ АРКТИКИ

I

Олово принадлежит к числу тех — правда, немногих — металлов, которые нам приходится ввозить из-за границы. Наши собственные месторождения олова пока и не велики и не богаты.

До революции в пределах территории Советского Союза была известна лишь одна оловоносная точка — Ойонское месторождение в Забайкалье, все же остальные оловорудные месторождения, как в Забайкалье, так и в Якутии, в районе Колымы, в Верхоянье, в Казахстане и в Средней Азии и, наконец, на Северном Кавказе — были открыты в течение последних десяти лет, в результате деятельности советской геологии.

В то же время насущнейшие интересы пролетарского государства требуют создания собственной мощной оловянной сырьевой базы. Наши геологические научно-исследовательские институты и промышленность должны поэтому удешевить свои усилия, чтобы в короткий срок освободиться от иностранной зависимости в отношении олова.

Советские полярники не могут стоять в стороне от этой большой работы — хотя бы уже потому, что не менее одной трети территории Советского Союза лежит к северу от параллели 62° , а в Советской Арктике мы имеем ряд отправных точек, от которых мы можем и должны начать поиски месторождений олова и их углубленное изучение.

Предварительно остановимся на характеристике тех геологических условий, совокупность которых дает благоприятный прогноз о возможности нахождения оловорудных месторождений в Арктике. Это поможет нам при освещении перспектив оловоносности отдельных наших районов.

Громадное большинство оловорудных месторождений обнаруживает весьма отчетливую, прямо бросающуюся в глаза генетическую связь с интрузиями пород кислой магмы — преимущественно с гранитами. Оловорудные месторождения обычно располагаются во внешних ареалах гранитных пород. Наиболее благоприятной их средой являются апикальные части таких интрузий и части метаморфических толщ, которые лежат непосредственно над апикальными частями.

Оловорудные месторождения могут быть связаны с гранитными интрузиями вулканического цикла любого возраста. Однако, если гранитные интрузии разных вулканических циклов может быть и являются носителями олова, то последующие денудационные процессы резко изменяют картину в пользу наиболее молодых альпийских интрузий. Чем древнее породы того или иного вулканического цикла, тем больше данных за то, что они испытали глубокий денудационный срез, в результате которого апикальные части интрузий оказываются снесенными. И действительно — с докембрийскими гранитами (Фенно-скандийский щит, Канадский щит, З. Австралия) связаны лишь наименее надежные высокотемпературные формы оловоносности. С докембрийскими гранитами связано не более 5% мировой добычи олова из коренных месторождений. Каледонские месторождения оловянного камня дают, примерно, 10—15% мировой добычи, герцинские месторождения уже около 30—35% и, наконец, месторождения, связанные с альпийскими интрузиями — около 50%.

Важным признаком оловоносности является связь оловорудных месторождений с более лейкократовыми разновидностями гранитов, характеризующимися повышенной кислотностью, преимущественно

ным развитием ортоклаза, светлых слюд и минералов (турмалин, флюорит, литиевые слюды, берилл, топаз). Такие границы обычно особенно богаты проявлениями постмагматических дериватов—пегматитов и высокотемпературных кварцевых жил, которые характеризуются мощно-развертывающимися процессами, процессами пневматологической переработки — грейзенизация, альбитизация, сподуменизация и жильбертизация. С этими процессами обычно совпадает и выделение олова в виде оловянного камня.

Охарактеризуем три основных генетических типа оловорудных месторождений. Наиболее высокотемпературной формой оловоносности является пегматогенная форма. Рудные тела представлены пегматитовыми жилами, дайками и трубами, которые в своих пространственных формах весьма неправильны и непостоянны. Месторождения генетической формы невелики и сравнительно убоги. Они приурочены к более глубоким денудационным срезам и выражены, главным образом, в областях развития гранитов более древних вулканических циклов. Докембрийские оловорудные месторождения представлены исключительно пегматогенным типом. Они как мы выше говорили, дают лишь 5—6% мировой добычи.

Оловорудные месторождения этой формы парагенетически тесно связаны с месторождениями тантала, ниобия, лития и бериллия.

Следующая генетическая форма — пневматологическая — представлена кварцевыми жильными телами с касситеритом, литиевыми слюдами, турмалином, бериллом и высокотемпературными сульфидами, в том числе молибденитом. Во многих металоогенических областях месторождения этой группы тесно связаны с месторождениями вольфрама в форме вольфрамита. В большинстве случаев месторождения этой формы приурочены к экзоконтактовым ореолам гранитных интрузий. Наиболее типичными представителями этой генетической группы являются месторождения Корнуола, Саксонских рудных гор и Тасмании.

Наконец, гипотермальная форма — приурочена к первым фазам гидротермальной стадии постмагматического процесса. Месторождения этой формы обычно тесно связаны с полиметаллическим оруденением, развертывающимся в последующую мезотермальную стадию металлогенеза. Гипотермальные месторождения олова характеризуются теснейшим парагенезом с флюоритом, пирротинном, висмутовым и молибденовым блеском, в отдельных случаях шеелитом. Часто они представлены мелкой, частью

микровкрапленностью касситерита в сульфидах.

С точки зрения сохранности апикальных частей гранитных интрузий и генетической формы месторождений олова, приуроченных к покрывке апикальной части, области развития гранитных интрузий альпийского цикла наиболее интересны.

II

Теперь о возможностях в отношении оловоносности, какие нам представляются по отдельным частям Советской Арктики.

Начнем с запада — с Кольского полуострова и Карелии.

Это район древнего Фенно-скандийского гранитного щита, в пределах которого большая часть проявлений геохимических процессов эродирована почти до корней, во всяком случае эродированы те зоны, с которыми могло бы быть связано олово. Здесь возможно проявление оловоносности лишь в самой высокотемпературной (и в то же время наименее благонадежной) форме пегматогенной.

В Карелии на Кольском полуострове замечается проявление рудоносности некоторыми редкими и малыми металлами в необычной для более верхних зон эрозии форме — в силикатной форме. Совсем недавно здесь установлено присутствие силикатов церия и прочих редких земель (двоочериты), силикатов циркония (эвдиолиты). Эта область рудных силикатов и по сегодняшний день мало изучена, и не исключена возможность, что в дальнейшем в пределах Фенно-скандийского щита будут установлены силикаты олова или вообще олово в геохимически связанной форме. Но будут ли это «руды» промышленного типа — пока еще неизвестно.

Перейдем к полярной части Урала, Пай-хою, Вайгачу и Новой Земле.

В центральной своей «горнозаводской» части Уральский хребт с его гранитными интрузиями герцинского возраста уже сильно денудирован, и имевшиеся там когда-то оловорудные месторождения полностью уже снесены. Лишь как редкость мы встречаем в пегматитах Мурзинки и Липовки касситерит, который свидетельствует о том, что в уральских пегматитах имеются корни размытых оловорудных месторождений. Однако, в районе северной своей части Урал своими корнями погружен глубже, и денудационные процессы здесь далеко не зашли.

Поэтому мы в праве ожидать тут проявления оловоносности. И действительно

но — в верховьях реки Илыча и Вишеры отмечается присутствие касситерита в шлихах. Район же Югорского полуострова и Вайгача характеризуется одновременно развитием полиметаллического оруденения и минерализацией флюоритом. Это весьма благоприятный признак, показывающий возможность наличия оруденения оловом. В сотых долях процента олово уже установлено в рудах Вайгача.

Полярный Урал, Пайхой, Вайгач и Новая Земля — одни из наиболее заслуживающих внимания районов в отношении оловоносности. Считаясь с постепенным погружением уралит с юга на север, можно ожидать в районе верховьев рек Илыча и Вишеры проявления оловоносности в наиболее высокотемпературной форме. Весьма вероятно, что здесь оловоносность будет представлена в форме мелкой и микровкрапленности касситерита в сульфидях.

Двигаясь далее к востоку, останавливаясь на районе Таймырского полуострова и Северной Земли.

Здесь отмечается развитие гранитных интрузий герцинского вулканического цикла. С этими интрузиями связаны проявления постмагматических деформаций в виде пегматитов полуострова Таймыра и признаков оруденения сульфидами на острове Октябрьской Революции Северной Земли. В пределах северного берега пролива Шокальского Н. П. Урванцев установил также наличие грейзенизированного гранита, который характеризуется типичной пневматолитической переработкой полевых шпатов в белые слюды, а также присутствием характерных новообразований в виде топаза, что несомненно говорит о повышенном содержании фтора в магме. Эта грейзенизированная порода не содержит ни макроскопически, ни микроскопически касситерита.

Здесь мы имеем несомненно повышенное содержание олова в магме, одновременно с повышенным содержанием минерализаторов (фтор в светлых слюдах и топазе). Однако имеется также ряд противопоказаний геохимического характера: слабая пневматолитическая переработка пегматитов, автопневматолитический характер грейзенизации гранита — обычно дающий лишь «рассеянные» формы оловоносности, и, наконец, вообще сравнительно слабое проявление металлогенеза. Последние факторы указывают на то, что в отношении оловоносности нельзя возложить особых надежд на район Таймыра и Северной Земли.

Рассматриваемый район все же не должен выпасть из поля внимания при наших поисках олова, поскольку все же

имеется налицо факт повышенного содержания олова и фтора в магме.

Еще далее к востоку мы встречаемся с областями Монголо-Охотского пояса — Становым хребтом и Верхоянской дугой. Последние характеризуются мощным развитием гранитных интрузий альпийского вулканического цикла, затронутых денудаций лишь в своих апикальных частях, а местами еще не вскрытых. В ряде точек отмечается значительное развитие процессов пегматогенеза и пневматолита, а на отдельных отрезках Станового хребта и Верхоянской дуги — также мощное развитие процессов металлогенеза в виде золотомышьякового оруденения верховьев Колымы и полиметаллического оруденения Верхоянской дуги. Налицо здесь ряд благоприятных предпосылок для наличия оруденения оловом. И действительно, в течение последних двух лет здесь установлено значительное количество оловоносных точек, из которых особое внимание на себя обращают два района — район правого берега реки Колымы между притоками Средняком и Ороту-каном и район Западного Верхоянья — месторождения Имтанджи (расположены в системе левых притоков Яны).

Верхоянские месторождения принадлежат к типичной гипотермальной касситерито-сульфидной форме, причем из сульфидов наиболее характерными являются пирротин, пирит, арсенопирит, сфалерит, свинцовый блеск. Полиметаллические месторождения Верхоянья также содержат касситерит и станин в виде микровкрапленности. Район Западного Верхоянья несомненно представляет глубочайший интерес, хотя крупных месторождений здесь пока не найдено. Это обстоятельство надо отнести за счет еще слабой изученности края. Серьезнейшему изучению должна подвергнуться вся Верхоянская дуга, начиная от верховьев Колымы, через верховья Индигирки, к среднему Верхоянью и далее к северу — вплоть до Хараулахских гор на Полярном побережье. Там также отмечается наличие полиметаллического оруденения и можно ожидать проявления оловоносности гипотермальной формы.

Чукотский полуостров характеризуется широким развитием гранитных пород, повидимому, не менее чем двух вулканических циклов, причем для центральной части полуострова доказан послееюрский — вероятно, альпийский возраст гранитов. Более молодые граниты характеризуются аляскитовыми формами, повышенной кислотностью и, во многих случаях, проявлением процессов пегматогенеза и пневматолита. Широко развитые

процессы металоогенеза, проявившиеся в образовании полиметаллических месторождений, наряду с свинцовым блеском и цинковой обманкой имеют значительное количество пирротина. Все это говорит о наличии на Чукотке оловорудных месторождений. Этот прогноз подкрепляется значительным сходством геологии Чукотки с геологией Сьюортского полуострова, где оловянные руды известны уже с начала прошлого столетия.

Работы последних лет подтверждают этот благоприятный прогноз в отношении Чукотки. Оловоносность в центральной части полуострова установлена в верховьях реки Ангуемы в виде кварцево-касситеритовых жил пневматолитической формы и в восточной части — как микровкрапленности касситерита в рудах полиметаллического месторождения «Сердце-Камень».

Одновременно с этим установлено наличие касситерита в шлихах северной части полуострова. Эти первые находки касситерита обязывают нас углубленно изучать весь район в целом, начиная от мыса Дежнева на востоке до залива Креста по побережью Берингова моря и Чаунской губы вдоль берега Чукотского моря с центральными частями полуострова.

III

В заключение некоторые практические предложения в отношении дальнейших

специальных работ по олову в пределах Советской Арктики:

1. Предварительное оловосъемное оловоносных районов должно выполняться путем геосъемки. Особое внимание при этом надо обращать на оконтуривание и состав пород кислой магмы, на характер эндо- и экзоконтактов, на наличие или отсутствие в них постмагматических деформаций в виде пегматитов и высокотемпературных кварцевых жил.

2. Одновременно с геосъемкой должна выполняться плановая шлиховая съемка, приурочиваемая, главным образом, к активным контактам гранитов с вмещающей осадочной метаморфической толщей.

3. При наличии в районе работ металоогенеза нужно особо внимательно отнестись к тем формам оруденения, которые сопровождаются значительным участием пирротина в парагенезе.

Присутствие флюорита — весьма благоприятный показатель для пневматолитических и гипотермальных форм оловоносности.

4. Учитывая частое проявление оловоносности, в виде микровкрапленности касситерита в сульфитных рудах, как правило, в дальнейшем все сульфидные руды (в особенности содержащие пирротин, свинцово-цинковые и медно-цинковые руды) должны изучаться как микроскопически (в проходящем и отраженном свете), так и аналитически. Тщательно должны изучаться и шлихи.

И. Ф. ПУСТОВАЛОВ

ЕСТЬ ЛИ НЕФТЬ НА НОВОЙ ЗЕМЛЕ?

I

Если ряд рудных месторождений Новой Земли был известен еще в до-революционный период, а некоторые из них были и объектами разведки, то до последнего времени никаких указаний о признаках нефти (или ее производных в том или ином виде) не имелось.

С началом систематических геологических площадных и, местами, маршрутных исследований все чаще и чаще стали появляться указания о возможной нефтеносности тех или иных районов Крайнего севера Союза. Вопрос же обеспечения местным твердым и жидким топливом судов, курсирующих по Северному

морскому пути, а также тяготеющих к нему территорий Сибири имеет исключительное значение.

Первые шаги, произведенные нашими полярниками по выявлению новых месторождений твердого и жидкого топлива, дали ряд указаний по поискам нефти на территории Советского сектора Арктики. Геологические предпосылки и беспорочные указания о наличии признаков нефтеносности позволили Главсевморпути и Арктическому институту в 1933 г. обратить свое внимание на Лено-Хатангский район и на Новую Землю. Туда был отправлен ряд геологических партий, имевших целью выяснить геологическое строение района и проверить литературные данные по этому вопросу.

В результате работ геологической партии в районе мыса Нордвик было установлено наличие жидкой нефти, связанной с соляными куполами. В том же году в районе окрестностей залива Иностранцева на западном побережье Новой Земли были обнаружены признаки (в виде примазок) жидкой нефти. Указанием на возможность нахождения нефти служили месторождения асфальтитов, неоднократно встреченные исследователями на южном, наиболее геологически-изученном острове Новой Земли.

Находка на южном острове (в 1921 г.) в районе Губы Белушей, на мысе Сокол скоплений черного смолистого вещества, а также обнаружение скоплений подобного вещества экспедицией Академии Наук (в 1925 г.) в заливе Незнаемом, к западу от ледника Краснова, на склоне горы Лихарева, на северном склоне долины Русанова, в обнажениях горы Вебера указывало на значительное пространственное распространение смолистого вещества. Условия залегания, природа и генезис этого вещества, правда, оставались еще не выясненными.

Встречаясь в виде скоплений среди известняков, это смолистое блестящее вещество, напоминая по внешнему виду шунгит, оказалось асфальтитом, который генетически связан с нефтяными или иными природными битумами. Анализируя и изучая имеющиеся образцы, М. А. Орлов и Л. П. Смирнов пришли к выводу, что скопления асфальтита являются вторичным образованием, выделившимся после отложения черных известняков, богатых органическим веществом. Жильный же характер условий залегания асфальтитов позволил высказать предположение, что своим происхождением асфальтиты обязаны возгону битума и связаны с черными, богатыми органическим веществом верхнедевонскими известняками или с какими-нибудь иными нижележащими породами, также богатыми органическим материалом.

Наличие асфальтитов на Новой Земле, приуроченных к верхнедевонским отложениям, и факт миграции битума позволили Л. П. Смирнову высказать предположение о возможности встречи признаков нефти в вышележащих каменноугольных и пермских отложениях. Это предположение (хотя геологические условия — сильная метаморфизация пород и интенсивная тектоника Новой Земли не способствуют сохранению нефти) в том же году было подтверждено находкой (автором настоящей статьи) примазок нефти на северной оконечности Новой Земли.

Обнаружение признаков жидкой нефти, помимо известных месторождений

асфальтитов, являясь пока первой и единственной находкой, представляет несомненный интерес, хотя бы по одному тому, что здесь установлена приуроченность скоплений нефти к отложениям верхнего силура, в то время как все известные до сих пор в Союзе выходы ее и промышленные месторождения связаны с более молодыми отложениями.

II

Прежде чем перейти к характеристике нефтепроявлений в окрестностях залива Иностранцева, необходимо кратко осветить геологическое строение этого района. В северной окрестности Новой Земли орографически резко выделяются две части.

Прибрежная равнина, окаймляющая горную часть острова, представляет собою наклонную поверхность, поднимающуюся от берега моря к подножью предгорий, где высота ее достигает 80—100 м. Окаймляя собою с северо-западной стороны подножие хребта Ломоносова, постепенно снижающегося в сторону мыса Желания, прибрежная равнина имеет неодинаковую ширину и прорезана рядом крупных ледников, спускающихся с ледяного купола северного острова Новой Земли. Хребет Ломоносова, имеющий в районе гавани Мака наиболее высокие пункты, как, например, гора Бледная (достигающая высоты 1052 м), отделяется от прибрежной равнины резким уступом, местами высотой до 300—400 м. Этот хребет выступает вдоль берега моря, примерно, до широты мыса Варнек и прорезан многочисленными крупными ледниками, которые разделяют его на ряд водораздельных высот.

Северная часть острова в окрестностях мыса Желания, как и Карское побережье до мыса Спорого Наволок, имеет одинаковые геоморфологические черты строения. В отличие от западного побережья, эти районы на значительной площади свободны от ледника, которым занята центральная горная часть острова.

В геологическом строении окрестностей залива Иностранцева, расположенного примерно посредине между мысом Желания и Русской Гаванью (где были встречены примазки жидкой нефти), кроме современных и четвертичных отложений, принимают участие породы силурийского возраста. Простираясь к северо-востоку почти параллельно берегу моря, отложения силура слагают как прибрежную, так и горную часть района.

По литологическому составу и стратиграфическому положению силурийские отложения можно разделить на две

резко отличные одна от другой толщи.

Наиболее древним отложением является толща темных метаморфических темносерых, иногда почти черных в низах, хлоритовых сланцев с прослоями песчаников и редкими тонкими прослоями конгломератов, с многочисленными мелкими зернами и кристаллами рассеянного пирита. Толща метаморфических сланцев, имея видимую мощность около 3000 м, собрана в ряд крупных антиклинальных складок, осложненных на крыльях дополнительной мелкой складчатостью. Она складается как горную, так и часть прибрежной равнины. Имея постоянный литологический состав в центральной части северного острова, а также вдоль побережья в районе Русская Гавань — залив Иностранцева, толща метаморфических сланцев прослежена кроме того в ряде других пунктов Новой Земли. Она залегает под фаунистически охарактеризованными нижними горизонтами верхнего силура и покрывает отложения, встреченные М. М. Ермолаевым в проливе Маточкин Шар. Указанное стратиграфическое положение метаморфических сланцев позволяет нам отнести их к нижнему силуру.

Стратиграфически выше толщи метаморфических сланцев нижнего силура залегает мощная толща терригенных осадков, состоящих из переслаивания темносерых, черных, темно-коричневых и оливковых глинистых сланцев с прослоями песчаников, кварцитов, известняков, конгломератов, которые дальше переходят в грубозернистые песчаники с галькой, и тонких линзообразных прослоев песчаников и известняков. Среди отложений этой толщи по литологическим особенностям можно выделить несколько свит. Отложения верхнего силура наиболее полно представлены в районе мыса Сахарова, где видимая мощность их достигает около 3000 м.

В низах разреза верхнего силура залегает толща пород, представленная переслаиванием глинистых сланцев с прослоями песчаников, мощностью 550 м. Выше ее залегает переслаивание темносерых глинистых сланцев с прослоями светлых кварцитов, песчаников и конгломератов, состоящих преимущественно из мелкой кварцевой гальки, цементированной песчано-известковым цементом. Мощность свиты 250 м. Отложения этой свиты покрываются толщей черных глинистых сланцев мощностью 300 м, в низах которых была встречена фауна граптолитов, характерных для низов Лландоверского яруса.

Выше граптолитовых сланцев залегает мощная свита, представленная пе-

реслаиванием тонких прослоев глинистых черных сланцев с прослоями кварцитов, песчаников и конгломератов. Они также состоят из плохо окатанной кварцевой гальки, цементированной песчано-известковистым цементом. Мощность этой свиты, благодаря постоянству литологического состава, в ряде пунктов значительно изменяется. Мощные прослои конгломератов и песчаников, выступающие на мысе Скалистом на южной стороне залива Иностранцева, постепенно уменьшаясь в мощности, замещаются глинистой толщей пород. Непостоянство мощности этой свиты, наряду с невыдержанностью ее литологического состава, составляет характерную особенность этой свиты на северной оконечности Новой Земли. Выше ее залегает свита темных, местами черных глинистых сланцев, видимой мощностью около 360 м. Среди них встречена фауна граптолитов, характерных для верхов Уинлохского и низов Лудловского яруса верхнего силура.

Еще выше залегает переслаивание темносерых, серых и оливковых сланцев с прослоями кварцитов, песчаников и реже прослоями черных, переполненных фауной известняков. Мощность свиты достигает 450 м.

Среди осадков этой свиты встречаются многочисленные тонкие прослои битуминозных известняков, издающих при ударе молотком сильный запах битума. Отдельные прослои сланцев и известняков дают густую бензольную вытяжку. Выше описанной толщи залегает свита битуминозных известняков, относящихся к верхам Лудловского яруса верхнего силура. Мощность известняков, выступающих только на оконечности двух мысов в районе залива Иностранцева, достигает 60 м. К этим битуминозным известнякам и битуминозным сланцам на мысе Балашева приурочены примазки жидкой густой нефти. На мысе Пинегина, среди трещин, разбивающих толщу известняков и выполненных кальцитом, в нескольких пунктах встречены скопления порошкообразного асфальтита.

Такого же типа верхнесилурийские известняки были встречены Б. В. Милорадовичем на Карской стороне, на мысе Скалистом, к северу от Ледяной Гавани.

Толща битуминозных известняков, имея ограниченное площадное распространение в районе залива Иностранцева, выступает только на оконечности мыса Пинегина и Балашева.

На мысе Пинегина толща известняков, обнажаясь в вертикальных обрывах и подстилается темносерыми и оливковыми сланцами, залегает на северо-западном крыле антиклинальной складки,

осложненной небольшой добавочной складкой.

Толща известняков в южной части обрыва разбита ступенчатыми сбросами, в системе которых опущенными являются южные участки по отношению к северным. Амплитуда перемещения отдельных слоев битуминозных известняков в системе 3 ступенчатых сбросов достигает 35—40 м. Простираение сбросов близко к меридиональному направлению.

Темные и темнокоричневые разности битуминозных известняков издают при ударе молотком резкий запах битума и дают густую бензольную вытяжку.

Эта же толща битуминозных известняков, сохранившихся от размыва, обнажается на оконечности мыса Балашева, где она, залегая в небольшом грабене, выступает на западной стороне мыса.

На северо-восточной стороне мыса выступают те же глинистые сланцы, подстилающие толщу битуминозных пород. Сланцы разорваны сбросом, по плоскости которого они контактируют с выше лежащей толщей битуминозных пород, которые слагают пологую небольшую синклинали, осложненную двумя сбросами. Битуминозная толща пород, среди которой были встречены примазки густой темнобурой нефти, представлена темными, темнокоричневыми сланцами с простоями сильно метаморфизованных и рассланцованных темных известняков. Толща битуминозных пород, имеющих видимую мощность около 25 м, разбита системой трещин на ряд отдельных по плоскостям наслоения. Собственно в трещинах отдельных и наблюдались примазки и скопления капелек густой темнобурой нефти. В плоскостях трещин и местами в пустотах известняков встречаются налеты и скопления темных и бурых кристалликов битума. Сланцы при ударе молотом издают резкий запах бензина и на огне, накаляясь докрасна, слабо горят. В свежем изломе рассланцованные известняки, как и сланцы — сухие. Капельки нефти встречаются только в порах и небольших кавернах сланцеватых известняков.

Анализ вытяжки нефти из битуминозных пород, вытяжки, полученной экстрагированием петролейным эфиром, после освобождения от эфира дал следующие результаты:

C — 86%
H — 12,24%

+ + 0 — суммарно по разности 1,76%.

Скопления как кристаллического, так и порошкообразного асфальтита, встреченные на обоих островах Новой Земли, приурочены к известнякам различного возраста. Отсутствие приуроченности асфальтитов к определенным стратиграфи-

ческим горизонтам и условиям их залегания указывают на вторичный характер всех известных месторождений асфальтитов на Новой Земле. Первичным материалом, послужившим источником для образования асфальтитов, являются богатые органическим веществом отложения верхнего силура, давшие возгоны битума, который выделился в трещинах силурийских, девонских, каменноугольных и пермских пород. Богатые органическим материалом верхнесилурийские отложения встречены по простиранию как на северном, так и на южном острове Новой Земли. Среди нижнесилурийских и кембрийских отложений нигде не встречено битуминозных пород. В местах сильных тектонических нарушений, как, например, мыс Балашова, битуминозная толща является и нефтеносной.

III

Совокупность неблагоприятных геологических условий на северной оконечности Новой Земли (сильная метаморфизация пород, интенсивная тектоника, отсутствие в верхнесилурийских, как и в выше лежащих девонских, каменноугольных и пермских отложениях пород) не позволяет возлагать надежд на встречу здесь месторождений нефти промышленного значения. Геологические условия западного побережья южного острова ничем существенно не отличаются от северной оконечности Новой Земли. Признаков жидкой нефти как среди отложений силура, так и среди выше лежащих отложений здесь не встречено. Отсутствие благоприятных структур и отсутствие коллекторов в выше лежащих породах для скоплений вторичной нефти значительно ограничивают перспективы нефтеносности Новой Земли.

Присутствие жидкой нефти на северной оконечности Новой Земли, хотя и не имеющей промышленного значения, все же имеет большое значение. Оно расширяет наши познания о нефтеносности нижнего палеозоя, дает указания на новые возможности при развертывании поисковых работ на нефть на севере.

Наличие признаков нефти на Новой Земле, нижнепалеозойские отложения которой имеют фации, сходные с палеозоем западного склона Урала, заставляет обратить внимание на северную оконечность Урала, Пайхоя и прилегающих к ним районов. Там не исключена возможность обнаружения новых пунктов нефтепроявлений, связывающих Тиман с Новой Землей.

АМУНДСЕН У СОВЕТСКИХ БЕРЕГОВ

I

Среди полярных путешественников последнего времени имена Нансена и Амундсена стоят на первом месте. Оба великих норвежца завоевали себе всемирную известность и единодушную оценку их трудов со стороны всего культурного мира. Результаты их смелых экспедиций в дебри ледяных пустынь Арктики и Антарктики, глубокая продуманность планов и тщательный подбор снаряжения и персонала экспедиции — представляют значительный интерес. Если научные результаты работ Нансена в Арктике ценнее работ Амундсена, которому подчас недоставало научной подготовки, то в деле организации полярных экспедиций Амундсен безусловно превзошел своего соотечественника.

Его отчеты, материалы наблюдений его сотрудников, в состав которых входили талантливый современный норвежский физик Гаральд Свердруп, знаток полярных морей капитан Оскар Вистинг и безвременно погибший, молодой, но успевший сделать уже ценный вклад в науку, шведский ученый — финн Мальмгрен, — должны быть тщательно изучены нами.

Однако, оставшееся после Амундсена наследство не ограничивается только письменными трудами. На советских берегах Полярного моря остались два памятника деятельности Амундсена.

На своем пути через Карское море ни одно судно не минует остров Диксон. В последнее время он стал опорной угольной базой, новым арктическим портом, характеризующим наши реальные достижения в борьбе за Северный морской путь.

Суда становятся на якорь на обширном рейде, образованном с одной стороны островом Диксон, с другой — берегом материка. Незабываемая панорама открывается перед глазами путешественника, стоящего на палубе судна. Черные скалы острова Диксона, поднимающиеся

среди яркозеленых лужаек, напоминают руины древних сооружений; крохотные серенькие домики, разбросанные по острову, говорят о напряженном труде человека, живущего на Крайнем севере. Через узкий пролив «Веги», отделяющий остров от материка, виден безграничный простор Карского моря. По ту сторону пролива амфитеатром подымается зеленая, сочная тундра. Только у самой воды тундру окаймляет широкая серая полоса плавника — стволы деревьев, бревна, доски, сучья, наконец, просто щепки, которые веками выбрасывались сюда морем. Могучие струи Енисея приносили их из дебрей сибирских таежных лесов. Эта серая кайма изредка прерывается скалами, гранитными валунами, тоже передвинутыми сюда из других стран другим могучим потоком — Великим ледником.

Рассматривая эту панораму в бинокль, замечаешь среди плавникового хаоса на берегу небольшой открытой бухточки под обрывом черных скал большой серый крест. Вносящий резкий диссонанс во всю окружающую картину, этот крест привлекает внимание, и редко кто не стремится сойти на берег, чтобы разузнать, кому принадлежит этот своеобразный памятник.

Крест сооружен из двух стволов лиственницы, отшлифованных морскими течениями. Он стоит над большой сложной из сланцевых плит могилой. В промежутках между сланцевыми плитами растет трава, желтеют миниатюрные головки полярного мака. На кресте прибитая небольшая доска, взятая из того же плавника. На ней аккуратно выжжена надпись:

TESSEM

+

1919

Вспоминается грустная страница из истории исследования Арктики. Этот крест — печальный памятник экспедиции Амундсена, отправившегося в 1918 г. на

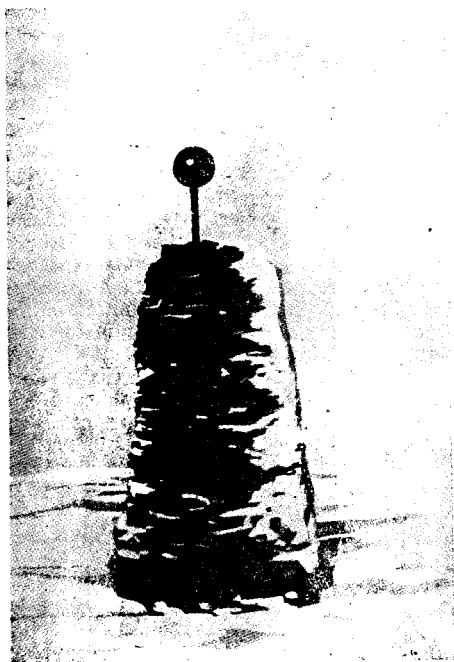
судне «Мод» открывать Северовосточный проход. Льды пролива Вилькицкого, разделяющего материк Азии от островов Северной Земли, преградили путь маленькому суденышку и заставили Амундсена зазимовать у берегов Таймырского полуострова, около мыса Челюскина.

Здесь, на Крайнем севере Европейско-Азиатского континента экспедиция Амундсена прожила целый год в ожидании момента, когда льды выпустят, наконец, изящную «Мод» из ледяного плена. Целый год судно простояло в укромной бухте, спасавшей ее от натиска льдов. На берегу этой бухты, получившей название бухты Мод, сотрудники Амундсена развили энергичную деятельность по изучению геофизических явлений совершенно неисследованной части Старого Света. Ведь до них здесь не зимовала еще ни одна экспедиция. Только на несколько минут высаживались на берег члены экспедиций Норденшельда, Толля и Вилькицкого.

Самое положение мыса Челюскина оставалось еще спорным и неустановленным, так как не было произведено ни одного точного астрономического определения с самого момента открытия этого мыса (21 мая 1742 года штурман Челюскин первый пришел сюда пешком по берегу). Несовершенство инструментов XVIII века заставило сомневаться в вы-



Гурий Тессема



Памятник Норденшельду

числениях, произведенных штурманом, и давно назрела необходимость проверить положение этого мыса с помощью точных инструментов XX столетия. Эти определения должны были наконец указать самый северный мыс на этом изрезанном побережье. Во время своей вынужденной зимовки Амундсен включил эту задачу в план своих исследовательских работ. Уже 18 ноября Амундсен послал Вистена и Гансена на собаках к мысу Челюскина.

«Мне очень хотелось узнать, — пишет Амундсен в дневнике, — сохранились ли извещения Норденшельда, вложенные в поставленном им знаке».

Поездка Вистена и Гансена была не вполне удачной, знак был найден, но бумага в нем не оказалась. Наступившая трехмесячная полярная ночь прекратила далекие поездки. Но с появлением солнца Амундсен решил вновь приняться за работу — астрономически определить точку мыса Челюскина, восстановить поставленный там знак Норденшельда, как для отметки астрономического пункта, так и для увековечения памяти великого путешественника. С этой целью на «Мод» был изготовлен медный, пустой внутри шар диаметром в 30 см, разделенный на 2 части. На верхней половине гурия Вистинг выгравировал контур побережья

Евразии от Норвегии до Берингова пролива и отметил путь «Веги». На нижней половине шара выгравирована надпись, охватывающая шар по экватору: No pas-sagens beseirre Adolf Erik Nordenskiöld og hans kjække moend til minde. Maud ekspeditionen 1918—1919 (покорителям Северовосточного прохода, Адольфу Эрику Норденшельду и его славным спутникам — экспедиция на «Мод» 1918—1919 г.).

Внутри шара Амундсен хотел положить сообщение о своей экспедиции, а самый шар должен был быть установлен на возобновленном знаке «Веги».

Опираясь на этот астрономический пункт, Амундсен предполагал произвести топографическую съемку побережья Таймырского полуострова и побережья Северной Земли. 1 апреля Вистинг и Гансен уехали вновь на мыс Челюскина и вернулись на судно только 23 апреля. Во время этой поездки исследователи нашли еще один знак, расположенный несколько дальше к западу. На западном же берегу Таймырского полуострова в заливе Дика ими были открыты оставленные гидрографической экспедицией Вилькицкого (которая зимовала у берега полуострова в 1914/15 г.) депо консервов, несколько береговых знаков и 2 могилы участников экспедиции, умерших во время зимовки. Все знаки были разобраны норвежцами в поисках документов. Амундсен допускал возможность нахождения следов пропавшей экспедиции Русанова, однако эти поиски оказались тщетными: никаких документов не было найдено в горах камней, из которых складывались эти знаки.

От залива Дика партия повернула обратно. Амундсен был доволен результатами экспедиции, но многочисленные, близко расположенные друг к другу знаки вносили большую путаницу в расчеты, имевшие целью определить точку мыса Челюскина.

Топографическая съемка, проведенная Вистингом, указывала, что этот мыс лежит к западу ближе чем другие, отмеченные каменными знаками предшествующих экспедиций. Такое неопределенное положение, а также твердое намерение точно определить положение мыса Челюскина как северной оконечности Азии заставили Амундсена снова отправить отряд в составе геофизика Свердрупа и матроса Кнутсена к мысу, занимающему по съемке Вистинга самое северное положение, для производства там точных наблюдений.

Вместе с партией Свердрупа отправился в путь и Вистинг со своей партией. Начальник экспедиции снова предложил им добраться до мыса Дика, чтобы привести в порядок склад консервов Вилькицкого и поднять вновь большой железный морской знак (поставленный там

Вилькицким), который при первом посещении оказался опрокинутым и сильно поврежденным.

5 мая обе партии дошли до мыса Челюскина. Свердруп остался здесь для работы, а Вистинг отправился дальше.

Хотя мыс не отличается четкостью береговой линии и очень невысок (всего 6—8 м над уровнем моря), но его делает приметным своеобразный памятник, воздвигнутый самой природой. На оконечности мыса у самой воды на подстилке из черного сланца лежит огромная глыба белого кварца 2 м в высоту и метров 6 в длину. «Интересна случайность, — пишет в дневнике Свердруп, — что она украшает самую северную оконечность материка».

Астрономические работы подтвердили данные съемки, и мыс с кварцевой глыбой оказался действительно самой северной точкой. Подсчеты дали широту 77° 43'.

Свердруп и Кнутсен соорудили из сланцевых плиток на мысу знак высотой в 2½ м, в виде усеченного конуса, и внутри знака вложили извещение об экспедиции.

Вистинг так же успешно выполнил данные ему поручения: восстановил продовольственное депо и поднял железный морской знак на мысе Могильном.

II.

Из этого беглого обзора деятельности экспедиции Амундсена мы видим, как много труда было положено спутниками Амундсена для определения мыса Челюскина, выяснения вопроса, кем сооружены необходимые знаки, и, наконец, для восстановления нужных знаков и уничтожения ненужных, вносящих только путаницу.

Позднейшая работа показала, что знак, который Амундсен принял за Норденшельдский, на самом деле был сооружен экспедицией Толля. Второй знак был сооружен экспедицией Вилькицкого. Русские мореплаватели не позаботились оставить свои документы в этих знаках, чем и заслужили справедливый упрек Амундсена. Оставленное ими депо консервов через три года оказалось в хаотическом состоянии, а морской железный знак был поставлен так непрочно, что его свалил ветер. Амундсен навел порядок, и когда через 15 лет в эти места пришли советские исследователи, они нашли оба знака прочно стоящими на своих местах — и на мысе Могильном и на мысе Челюскина. Депо консервов имело такой вид, как будто его соорудили только год назад.

В 1932 г. профессор Самойлович изъездил из медного шара знака Амундсена на мысе Челюскина письмо знаменитого нор-

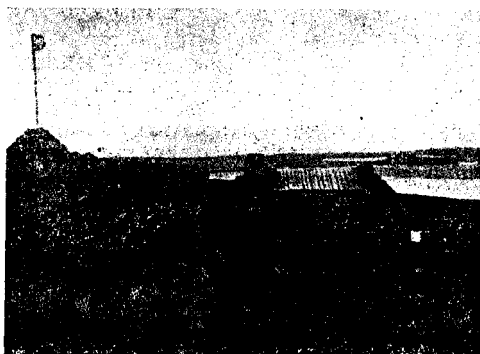
вежца и оставил взамен него точную его копию и собственное извещение.

1932 г. был переломным годом в деле исследования Арктики — с этого момента пароходы караванами проходят мимо мыса Челюскина. Много людей побывало у самого знака. Шар содержит в себе уже не мало записок, и скоро там, кажется, не хватит места для новых.

Первая советская зимовка в 1932/33 г. на мысе Челюскина повторила топографическую работу по съемке полуострова. Участники зимовки произвели ряд поездок на собаках по побережью и в бухте «Мод» наткнулись на засыпанную снегом хижину. Найденная около двери записная книжка Тессема не оставляла никакого сомнения, что хижина принадлежала к числу построек, воздвигнутых на месте зимовки участниками экспедиции на «Мод».

Зимовщики второй смены, зимовавшие на мысе Челюскина в 1933/34 г., получив при передаче зимовки сведения об этой находке, включили в план своей работы посещение хижины и ее восстановление. Однако, суровый климат долго не давал возможности приступить к этой трудной работе.

В июле 1934 г. стоял снег. Многочисленные реки, разлившиеся от таяния снега, бушевали на берегах полуострова и делали невозможными далекие пешеходные маршруты. На море все время держался изъеденный снежниками лед, изборожденный полыньями и трещинами. При такой обстановке ни лодка, ни собачьи упряжки были непригодны. Между тем время шло. Ледокол со смежной зимовки уже вышел из Архангельска, а задача оставалась не решенной. Выход был один — итти 1 августа. Четверо зимовщиков, нагруженных продовольствием на 10 дней и инструментами, отправились пешком в бухту Мод. По прямой линии туда было километров 30—40, но обходы рек, бухт и лагун, залитых поверх льда



Вид избы с запада

всдою, увеличили этот путь втрое. Как на-зло через полчаса после ухода с зимовки появился туман, который держался в течение всего времени маршрута. Две реки пришлось перейти в брод. Дорога заняла 3 дня. Ночевали под защитой небольших скал или выступающих камней. Отсутствие плавника не позволяло развести костра, а температура колебалась от +2 до —3 градусов.

Но все лишения были забыты, когда на исходе третьего дня пути путешественники увидели перед собой знаменитую хижину. Усталость исчезла, и путешественники немедленно принялись за раскопку дома. Снег внутри хижины превратился в лед, а снаружи подходил под самую крышу только с одной стороны. Около хижины лежала шлюпка, имевшая довольно приличный вид и сохранившая даже свою окраску. Сзади хижины валялись доски, обручи, много бочек, как пустых, так и забитых и наполненных чем-то. После осмотра выяснили: бочки эти были с солониной, часть которой еще сохранилась. Ломаные бочки носили явные следы хозяйничанья белых медведей, частенько, повидимому, пировавших здесь. На земле валялась мачта, которая, вероятно, служила приметным знаком. По другую сторону хижины возвышался прочно поставленный столб около 1,5 м высоты. Рядом с ним валялся медный диск. При рассмотрении его оказалось, что диск несомненно был раньше укреплен на столбе, который служил местом установки приборов для магнитных определений. На пластинке были выгравированы направления меридиана. Не оставалось сомнения, что здесь была расположена магнитная обсерватория Свердрупа.

Следов каких-либо других построек, о которых говорит Амундсен при описании места своей зимовки, не было найдено. Сама хижина сложена вся из таких же сланцевых плиток, как и знак на мысе Челюскина. Более узкая стена посередине



Изда Тессема (мыс Челюскина)

имеет дверь, обведенную деревянной рамой. Вплотную к бокам рамы прилегают два маленьких оконных, ничем не защищенных проема. Остальные стены глухие. Обе узких стены выложены двумя скалами, на которые опирается деревянная крыша, сделанная из теса, повидимому привезенного Амундсеном с собой.

Когда снег был удален из хижин, то внутри было найдено: две деревянных койки, в виде двух неглубоких ящиков, деревянный стол, лампа, целый ряд запаянных жестянок, большой набор всевозможных инструментов и остатки одежды. У задней стены хижин был сложен из того же камня открытый камин. Консервы находились в великолепно состоянии, равно как и мука, только конфеты, тоже запаянные в жестяных банках, превратились в сплошную массу.

Все найденное в хижине поражало качеством отделки. Топоры, молотки и другие инструменты сделаны из нержавеющей стали с тщательно пригнанными рукоятками из полированного дерева. Консервные банки покрыты лаком и не имеют ни одного ржавого пятна. Пролежав под снегом 15 лет, все предметы кажутся почти новыми. В этом и сказаны организационный талант Амундсена, его заботы о каждой мелочи, о каждой детали снаряжения.

Зимовщики мыса Челюскина вычистили почти весь лед, только в углах хижин не удалось его окончательно выдолбить. Весь инвентарь был приведен в порядок, переписан и оставлен в хижине, равно как и все продовольствие. Сломанная мачта была поднята и восстановлена над домом, причем на верхушку ее было укреплено круглое днище от бочки. Шлюпку вновь закрыли брезентом. Все это было сделано так, чтобы оставить хижину в неприкосновенности, как своего рода «арктический музей». С другой стороны — эта хижина сможет всегда дать приют заблудившемуся путешественнику.

При очистке хижин в ней было найдено 2 документа — визитная беловая карточка Кнутсена и письмо, написанное на бланке экспедиции «Мод» на английском языке.

Когда партия вернулась на полярную станцию и совместными усилиями письмо было прочитано, то из него стало ясно, что эта хижина и есть та самая, о которой рассказывает Амундсен в своем дневнике в записи от 28 августа 1919 года. С помощью других членов экспедиции, ее строили Тессем и Кнутсен, которые согласились доставить почту Амундсена на остров Диксон.

Им предстоял тяжелый путь. 900 км надо было пройти по пустынному безлюдному побережью от мыса Челюскина до острова Диксона. Первоначально они решили отправиться в этот путь после окончания полярной ночи, почему и принялись за постройку хижин. Когда Амундсен ушел в дальнейшее плавание, он оставил обоих спутников в готовой уже хижине, именно с этим планом. Однако, как это видно из найденного письма, они не остались в хижине ждать наступления полярного дня, а уже 7 октября двинулись в свое длительное путешествие к Диксону. Ушли они бодрыми, здоровыми и крепкими. Ушли, приглашая воспользоваться гостеприимством и комфортом их хижин всякого, кто попадет в нее.

Это письмо оказалось последним известием от Тессема и Кнутсена. Через несколько лет (в 1921 г.) старый промышленник Севера боцман экспедиции Толя Бегичев нашел среди остатков старого костра полуобуглившиеся кости человеческого скелета и череп. Валившиеся у костра консервные жестянки и рукоятка сломанного ножа показывали, что сожженный труп принадлежит одному из двух спутников Амундсена.

Летом 1922 г. тот же Бегичев с геологом Урванцевым нашли на материковом берегу бухты Диксон, как раз против станции, скелет человека, лежащий среди камней под крутым обрывом, в кармане жилета лежали золотые часы, на которых было выгравировано имя Тессема. В резиновом пакете лежали донесения Амундсена и научные материалы экспедиции. После этой находки стало ясно, что череп на мысе Приметном принадлежит Кнутсену, а скелет у Диксона — Тессему.

Мы никогда, как видно, не узнаем, что случилось с Кнутсеном, почему он, будучи еще 15 января 1919 года, т. е. через месяц после ухода из хижин в бухте Мод, совсем здоровым и имея продовольствия на 20 дней (как они это сообщали в записке, оставленной в гурии на мысе Вильда), неожиданно нашел свой конец на мысе Приметном.

Обстоятельства гибели Тессема, наоборот, совершенно ясны: увидев станцию Диксон в 2—3 км от себя, он побежал к ней, бросая по пути обременявшие его вещи. В этой спешке, во мраке уже начавшейся полярной ночи он не заметил рокового обрыва и, сорвавшись с него, разбился на прибрежных камнях.

На этом самом месте и находится его могила с тем большим крестом из плавленого льда, о котором мы рассказываем в начале очерка. Это третий памятник экспедиции Амундсена на наших берегах.

Н. Т. ЖДАНОВА

НЕДОСТАТКИ В РАБОТЕ ПАРТИЙНОГО ПРОСВЕЩЕНИЯ

Сеть партийного просвещения в парт-организациях Севморпути по сравнению с прошлым годом значительно выросла. По неполному учету, в 1935 учебном году в 56 первичных парторганизациях, объединяемых 9 политотделами, организовано 115 различных кружков партийного просвещения. В этой сети—кружков по истории ВКП(б) оказалось мало. В Архангельском политотделе из 30 различных кружков—по истории ВКП(б) только 7 кружков, во Владивостокском политотделе—5 школ и кружков, из них только 1 кружок по истории ВКП(б), в Обдорском политотделе—8 школ и кружков, а по истории ВКП(б) нет ни одного кружка.

В ряде парторганизаций была обезличена целеустремленность кружков. Например, в Якутском политотделе пропагандист т. Блинников не знает, к какой форме партпроса относится его кружок. Аналогичное положение мы имеем в ряде кружков Архангельского и Красноярского политотделов.

Кроме этого, вся сеть партпроса превратилась в кружки текущей политики по проработке таких вопросов, как решения Съезда Советов, устав сельскохозяйственной артели, изменение в советской конституции, текущие революционные праздники и годовщины, а программные вопросы все время отодвигались на задний план.

Нельзя признать удовлетворительным охват коммунистов партпросвещением, когда в 56 первичных парторганизациях Севморпути с 690 коммунистами партпросвещением охвачено только 456 чел., или 66%, а в отдельных парторганизациях, например, Обдорского политотдела, партучебой охвачено только 58,8% коммунистов, а в парторганизации Главсевморпути—56%. Такое положение явно нетерпимо и требует исправления на ходу.

Совершенно неудовлетворительно поставлен учет партпросвещения коммунистов-полярников. Эпи-

зодический характер сообщений о партучебе не дает возможности делать законченные выводы. Эта еще нетронутая нами часть работы должна быть выправлена.

Учебный год в сети партийного просвещения на большинстве ледоколов, рудников, предприятий и учреждений Главсевморпути начался с большим опозданием—в декабре 1934 г., в январе 1935 г., а в отдельных парторганизациях даже в феврале. Например, Мурманская парторганизация Архангельского политотдела Севморпути только 25 февраля провела первое организационное занятие политкружка.

В Булунской парторганизации Якутского политотдела вообще ничего до сих пор не организовано, и никакого партпросвещения там еще нет. Такое же положение в ряде оленеводсовхозов.

Запоздание с развертыванием работы сети партпроса объясняется частично поздним прибытием на места вновь посланных работников политотделов Главсевморпути, а в большей степени—вследствие благодушия и самоуспокоенности партруководства.

Во время комплектования сети партпросвещения допущен ряд серьезных ошибок механического комплектования, разбухание сети партийного просвещения за счет беспартийных. Во Владивостокском политотделе партучебой охвачено 75 чел., из них только 23 чел., или 30,6%, коммунистов. В одном из политкружков, руководимом т. Санцовым, имелось 5 чел. коммунистов и 17 чел. беспартийных. Коммунисты тонули в общей массе слушателей, и часто беспартийные забывали их по всем вопросам. В Архангельской парторганизации партучебой охвачено 200 чел., из них только 51 чел., или 20,5%, коммунистов. В Красноярском политотделе охвачено партпросвещением 127 чел., из них 50 чел., или 39,2%, коммунистов. В Обдорском политотделе партучебой охвачено 72 чел., из них только 28 чел., или 38,8%, коммунистов. На 10

ледоколах Главсевморпути партучебой охвачено 335 чел., из них только 54 чел., или 16,1%, коммунистов. Особой работы с коммунистами, а также с партактивом не ведется. Это является результатом недооценки воспитательной и идейно-политической работы с партийными кадрами и рядовыми членами партии.

Ряд политотделов огульно подошел к подбору пропагандистов. Утвердили пропагандистов без всякой проверки знаний и политического лица. А Якутский политотдел в качестве пропагандистов утвердил даже беспартийных товарищей. Кроме того, этот же политотдел утвердил пропагандистом Синцова — бывш. эсера-колчаковца. В ряде политотделов состав пропагандистов — молодой по стажу пропагандистской работы и слабый по политической подготовленности. Например, Владивостокский политотдел имеет 5 пропагандистов, из них 3 совершенно не соответствуют своему назначению. Руководитель т. Иванов занятия ведет оживленно, но формулировки упрощает. Слушатель — рабочий Гришков, например, — задает вопрос: «Не будут ли зажиточные колхозники являться теми же кулаками?» Ответ: «Нет. Там наживались за счет эксплуатации, а здесь — честным трудом».

В Красноярском политотделе в кружке по истории ВКП(б), которым руководит т. Скворцов, на вопрос слушателя: «Когда колхозы окрепли, нужны ли сельсоветы?» дается такой ответ: «Пока что мы имеем положение, когда территория сельсовета не тождественна с территорией колхоза. Поэтому сельсоветы нужны». Этот ответ, конечно, неправилен и дезориентирует слушателей.

На острове Вайгач из 7 пропагандистов только 3 имеют политподготовку и опыт пропагандистской работы.

Ни один политотдел еще не организовал семинара пропагандистов. Пропагандисты предоставлены самим себе, варятся в собственном соку; опыт работы лучших пропагандистов не передается другим, а между тем есть опыт, который заслуживает внимания.

В результате кропотливой работы над слушателями ряд руководителей кружков и школ достиг того, что отдельные слушатели политически значительно выросли и стали лучшими ударниками. На ледоколе «Седов» практикуют коллективную читку по учебнику и одновременно разбор материала. До этого кочегар т. Михайловский и матрос т. Шемякинский не отвечали ни на один вопрос, а в настоящее время они активно участвуют в беседах, и остальные товарищи стали больше читать, дневальный т. Кривошеин подал заявление в комсомол, матрос т. Малыгин

и пом. повара т. Семиряков подали заявления о вступлении в сочувствующие.

На ледоколе «Ленин» 6 слушателей кружка подали заявление о приеме в сочувствующие. Кандидат ВКП(б) т. Бабушин во время чистки был переведен из членов партии в кандидаты за политнеграмотность, а в настоящее время он выполняет обязанности старосты кружка, идет средним по успеваемости.

В ночь на 18 февраля в Красноярском затоне стало затоплять колодцы у судов, стоящих в ремонте. В затоне в это время занималась партшкола, руководимая партсргом затона т. Гришановым. Он организовал партшкольцев на аврал. Силами партшкольцев угроза затопления затона была предотвращена. Красноярское управление Севморпути и Политуправление Главсевморпути премировали партшкольцев и руководителя.

Можно привести ряд положительных примеров, достойных того, чтобы перенести их в другие школы и кружки.

Слабо идет работа по организации парткабинетов; как правило, еще ни один политотдел не организовал парткабинета. Только что организованный Красноярским политотделом парткабинет оказался в плену охвостьев контрреволюционных троцкистов. Политотдел не сумел разоблачить наличие в рядах парторганизации троцкистки Кирилловой, поручив ей заведывание парткабинетом. Парткабинет был хранилищем для троцкистских листовок, а Кириллова вылезла на занятия актива в контрреволюционной листовкой под предлогом изучения «исторического документа» и пыталась «пучать» актив, как нужно читать эту листовку. Все это происходило на глазах у политотдела, у которого не было революционной бдительности, являющейся тем самым качеством, которое особенно необходимо теперь большевикам. Потребовалось вмешательство оргбюро ЦК ВКП(б) по Красноярскому краю и Политуправления Главсевморпути. Кириллова исключена из партии. Сняты с работы бывшие руководители Красноярского политотдела.

Метод «политудочек», осужденный ЦК партии, применяется в партпросвещении ряда политотделов. Организованная некоторыми политотделами проверка успеваемости слушателей сети партпроса превратилась в несвойственные большевизму академические отметки об успеваемости: «уды», «неуды» и т. д.

Проверять нужно, учитывать успеваемость слушателей политкружков надо не на политбоях, а в течение всего учебного года кропотливой, заботливой работой руководителя со слушателями.

КУРСЫ ПРОПАГАНДИСТОВ ПРИ ПОЛИТУПРАВЛЕНИИ ГУСМП

В половине марта текущего года на организованных при Политуправлении Главсевморпути курсах пропагандистов приступили к обучению 19 человек. Семнадцать из них — члены партии, а двое — комсомольцы.

За исключением троих, занимавшихся ранее периодической пропагандистской работой, остальные 16 человек стажа и опыта по пропработе не имели.

Значительная часть учащихся не успевала первое время прорабатывать даже минимума заданий. Это вызвало немедленную перестройку учебной программы. Было увеличено количество часов на консультации. В результате более интенсивной работы преподавателей с учащимися слушатели стали углубленней прорабатывать материал, активнее участвовали на конференциях.

Дисциплина была нарушена лишь однажды. Соцсоревнованием — индивидуальными договорами — были охвачены все без исключения. К 19 апреля программа была закончена.

Курсанты находились в хороших бытовых условиях, обеспечивших нормальный ход занятий. За время учебы учащиеся посещали кино, театры и музеи г. Москвы. Выпустили один номер стенгазеты.

Общие итоги курсов видны из того, что все 19 человек после прохождения их могут быть допущены к пропагандистской работе в школах различного типа.

Но были и недостатки: краткосрочность курсов (один месяц). В дальнейшем необходимо срок увеличить до 2 месяцев.

Неудачно время созыва (март—апрель)—период подготовки к навигации.

В процессе учебы наблюдалась большая загрузка курсантов: занимались по 10—11 часов в сутки.

Кроме того отбор учащихся на курсы политотделы производили несколько формально. Ни один политотдел не выполнил полностью данной Политуправлением разверстки. Большинство командированных работает в учреждения, а не непосредственно на производстве. Кроме того, присылали таких товарищей, которые раньше никогда не были пропагандистами (Омский политотдел — Шильникова, чл. ВКП(б) с 1931 г., Архангельский политотдел — Штоббе, чл. ВЛКСМ).

И все же курсы себя оправдали. Это отметили слушатели, которые на заключительном собрании, посвященном итогам работы курсов, единодушно выразили удовлетворение полученными за короткий срок знаниями и навыками для дальнейшей пропагандистской работы.

В будущем надо создавать подобные курсы накануне зимней учебы — сроком на 1½—2 месяца. Нужно тщательнее подбирать людей, с таким расчетом, чтобы из прошедших курсы вышли более квалифицированные пропагандисты.

С товарищами, закончившими курсы, устанавливается персональная связь с тем, чтобы Политуправление получало от них регулярную информацию о ходе партпросвещения на местах и опиралось на них в своих культпромероприятиях и чтобы можно было следить за их дальнейшей работой, учебой и ростом.

Д.

Р. М. ЛЮБАРСКАЯ

РАБОТА ПОМПОЛИТОВ

Обследование ряда ледоколов Главсевморпути — «Макарова», «Ленина», «Ермака», «Трувора» — показало, что помполиты значительно подняли политическую жизнь на судах, укрепили партийную работу, оживили профсоюзную организацию.

Однако, партийно-массовая работа, работа с живыми людьми — партийными и непартийными большевиками — еще слабо развернута. Не сколочено еще на наших ледоколах ядро старых кадровиков-удар-

ников, которые должны стать знатными людьми дела освоения Арктики.

Основной недочет в работе некоторых помполитов — в недооценке главной задачи — мобилизации и воспитания людей Арктики.

Недавно на совещании при нач. Политуправления Главсевморпути тов. Бергавинове заслушивался доклад помполита крупнейшего ледокола «Ермак». Доклад помполита был подобен докладу секретаря любой низовой парторганизации.

Ничего о специфических задачах ледокола. Ничего не было сказано о том, как подготовить команду, чтобы с честью выйти победителем над тяжелыми арктическими льдами. А на долю «Ермака» в этом году выпадает серьезная задача — проводка судов Карской экспедиции.

— Методы работы помполитов на наших судах пока ничем не отличаются от методов работы системы НКВода, — сказал т. Бергавинов на совещании. — Не ухватили еще помполиты специфики, которая отличает ледоколы, работающие в Арктике, от обычных судов. Работа среди команды на ледоколах должна вестись таким образом, чтобы выковывать особый тип моряка-полярника, стойкого борца за освоение Арктики. Необходимо поэтому организовать изучение истории лучших людей, боровшихся за ее освоение. Надо изучить северные моря, чтобы плавать по ним более уверенно. Необходимо организовать чтение художественной литературы и особенно полярной. Каждый ледокольник должен изучить поход «Челюскина», поход «Седова», плавание на «Иоа» Амундсена. Вся эта литература не только захватывающие произведения, но она дает и ценные указания, как жили и боролись лучшие исследователи, охваченные идеей изучения Крайнего севера.

История экспедиции семи отважных, бесстрашных героев, которые без достаточных средств, теплой одежды, на крошечном паруснике «Иоа» пустились в тяжелый, опасный путь, чтобы найти Северный полюс и пройти северозападным путем Ледовитый океан, — разве не стоит она, чтобы ее знали все наши моряки?

Челюскинская эпопея, являющаяся образом героизма, храбрости и выдержки нового советского человека, — разве не является она тем материалом, на котором обязаны воспитывать нашего моряка-полярника? А этого в работе наших помполитов еще нет. Челюскинская эпопея вызвала огромный подъем любви и гордости к нашей социалистической родине. Сотни тысяч заявлений посылались от трудящихся и молодежи с просьбой послать их в Арктику. А на наших ледоколах имеется еще значительная текучесть. Чувство гордости и сознания, что наши команды ледоколов — не обычные судовые команды, что борьба за освоение Арктики — почетная задача и является делом гордости и чести советского моряка, — еще очень слабо привито. В этом направлении помполитам предстоит еще продолжать большую работу.

Для Севморпути вопрос кадров, пожалуй, один из решающих вопросов, а для ледокольного флота он стоит еще острее. До перехода ледоколов в систему Главсевморпути они обычно эксплуатирова-

лись только 2—3 месяца в году, а затем команда отпускалась и к периоду ледокампании набиралась снова. Такое положение не способствовало, конечно, созданию устойчивого кадра моряков-ледокольников. В настоящее время ледоколы и ледокольные пароходы используются в течение всего года, и у нас есть поэтому полная возможность работать над созданием лучших устойчивых кадров. Само судно — прекрасный источник кадров. Компактное ядро, большую часть времени живущее на судне, отсутствие разбросанности, точное расписание работы вахт — все это прекрасные условия для подготовки хороших полярников.

В этом отношении не плохо развита работа на ледоколе «Ленин». Помполит т. Виханов использовал все грамотные культурные силы корабля и организовал общеобразовательную учебу для малограмотных и кружок повышенного типа по программе семилетки.

На л/п «Русанов» во время зверодобычи среди промышленников-зверобоев велась общеобразовательная работа по математике, по изучению кораблевождения.

На л/к «Трувор» хорошо работает фотокружок, в котором состоит 10 чел. Кружок выпустил фотогазету, отражающую жизнь ледокола, работу кружков, производство, ледокампанию.

Но эти проблески инициативы пока еще единичны из-за недостаточного обмена опытом между судами; крупницы инициативы остаются достижением только отдельных судов.

Опыт работы лучших судов необходимо переносить на все остальные. Для постоянного обмена опытом необходимо проводить соревнования между судами. К сожалению, социалистических договоров между судами у нас пока очень мало. А соревнование между судами дает большие положительные результаты. Архангельским политотделом был объявлен конкурс на лучшее выполнение зверобойной кампании в Горле Белого моря. Отдельные суда заключили соцдоговора между собой, и именно у них мы имеем перевыполнение производственных планов (у «Садко», «Сибирякова», «Русанова» и др.).

Успех борьбы за выполнение плана решает правильная расстановка людей — в первую очередь коммунистов — по вахтам. Надо добиться того, чтобы каждый коммунист на вахте стал организатором четкой работы своей вахты. Надо вести работу по закреплению людей на ледоколе на 2—3 года и в первую очередь — коммунистов и комсомольцев. Надо организовать шефство комсомольцев над котлами, механизмами, наладить работу легкой кавалерии, которая боролась бы с грязью, плохим хранением продуктов, а подчас и их расхищением.

Все эти вопросы требуют повседневного руководства и контроля выполнения со стороны помполитов и всей парторганизации, а с контролем и проверкой исполнения у нас очень плохо. Помполиты, а они в большинстве своем секретари парткомов или парторги, — плохо выполняют решения Ленинградского горкома: «Пленум подчеркивает особую важность систематической проверки выполнения решений, принимаемых партийными собраниями, и постановки на партийных собраниях отчетных докладов парткомов о проведении в жизнь этих решений». Так, например, на ледоколе «Ермак» секретарь парткома за 6 месяцев работы ни разу не отчитался перед общим собранием о вы-

полнении решений парткома и общих собраний.

Недочеты в партийно-массовой работе помполитов происходят еще и потому, что на ряде судов мы имеем увлечение помполитов административно-хозяйственными вопросами в ущерб партийной работе.

Постановление пленума Ленинградского горкома, огромные задачи, стоящие перед нашим ледокольным флотом в 1935 г. в деле дальнейшего освоения Арктики, обязывают помполитов максимально повышать свою роль как боевых партийных организаторов. Помполиты справятся с этой задачей еще лучше тогда, когда они будут вести работу и над собой по поднятию своих политических знаний.

НАВЕДЕМ ПОРЯДОК В „ПАРТИЙНОМ ХОЗЯЙСТВЕ“

Нам предстоит навести порядок в нашем «партийном хозяйстве», учесть коммунистов, работающих на громадной территории тундры и на полярных станциях северных морей и островов.

Ряд политотделов — Якутский, Обдорский, Архангельский — до сих пор еще не принял от территориальных парторганизаций коммунистов, работающих в оленеводческих совхозах и пушных факториях. В Игарском политотделе из 50 коммунистов не прошли чистку 3 чел., не имеют учетных карточек 4 человека. Такое положение нередко можно встретить и в других наших организациях.

Некоторые политотделы не знают даже точного состава своих коммунистов. Например, Якутский политотдел насчитывал в своей организации 46 коммунистов, а при проверке инструктором Политуправления там оказалось — 54 чел.

Надо так же проверить партийные документы. «Партийный документ» должен четко и кратко обрисовывать лицо коммуниста, его стаж, масштаб способностей. Эти данные должны дополнять личное непосредственное изучение руководителем своих кадров («Правда»). Когда проверяли работу первичных парторганизаций Красноярского политотдела, парторги тт. Тараканова, Парфенюк, Гращенко не могли дать сведений о партийном стаже и социальном положении своих коммунистов, не говоря уже о том, что они не знали о партвзысканиях, о бывшей принадлежности к другим партиям. При проверке парторганизации Красноярского политотдела выяснилось, что Петрович числится коммунистом, а он в течение

18 месяцев не платил членских взносов и не имеет учетной карточки.

Необходимо упорядочить хранение партийных документов. Учетные карточки коммунистов, работающих на полярных станциях, должны храниться в Политуправлении, а нередко их можно обнаружить на зимовках и в политотделах на местах. В итоге мы не имеем точного учета партийных документов коммунистов полярных станций. Учетные карточки коммунистов, работающих в учреждениях, предприятиях, рудниках, совхозах и факториях, должны находиться в политотделах, а копии — в первичной парторганизации. На каждого коммуниста, кроме того, заводится третья, так называемая личная карточка, которая посылается в Учетный сектор Политуправления. Эта последняя форма учета показала свою безжизненность. Она не отражает движения коммунистов, продвижения их по работе, роста их политграмотности и наличия у них партвзысканий. Необходимо продумать — нужна ли эта третья форма учета коммунистов.

И, наконец, последний вопрос — о взимании членских взносов. Некоторые политотделы прислали отчеты о взимании членских взносов, но форма этих отчетов, придуманная политотделами, разнovidна. Она, кроме того, примитивна и не дает необходимого ответа на вопрос о том, как же взимаются членские взносы, какова задолженность. Необходимо навести порядок и на этом участке «партийного хозяйства».

Н. Ж.

СИСТЕМАТИЧЕСКИ ОСВЕЩАТЬ ПАРТИЙНУЮ ЖИЗНЬ

Газеты „Северная стройка“ — орган Игарского политотдела и горкома ВКП(б), „Северный рейс“¹ — орган Обдорского политотдела и „Большевик Арктики“ — орган Красноярского политотдела

I

Игарка сегодня — крупный полярный промышленный центр. Просматривая страницы «Северной стройки», чувствуешь биение полнокровного пульса большого советского заполярного города, выросшего на месте дореволюционного жалкого Игарского станка.

«Закончено строительство трех постоянных причалов. Вложен крупный вклад в дело освоения Арктики. Каждый причал экономит государству ежегодно около 200 000 руб., ... капитальные затраты будут оправданы в 2—3 года. Коллектив портстроя вел работу зимой, несмотря на 40° морозы и пурги, круглые сутки... Задача выполнена досрочно. Имена лучших ударников — Щетнина, Фирсова, Каширина известны всей Игарке» (№ 46 «Северной стройки»).

Эти лучшие ударники — передовики социалистической стройки Игарки — борются и за культурную Игарку. Газета с гордостью пишет о том, что школы включились в озеленение города (№ 40); что разворачивается массовая художественная самодеятельность и город готовится к художественной олимпиаде (№ 36); что закончился городской шахматный турнир; что хоккейный матч закончился со счетом 7 : 4 в пользу команды Лесопромышленного комбината.

Игарка живет жизнью всего Советского Союза. «На лесопристанях рабочие потребовали, чтобы им сообщили о строительстве и окончании строительства московского метрополитена. На следующий день требование рабочих было удовлетворено» (№ 38). «Игарские школьники объявили культурный поход в честь челюскинцев» (№ 39). Жизнь нового социалистического города «Северная стройка» отражает неплохо.

Газета проводит большую работу по организации полярного отряда рабкоров. Почти в каждом номере газеты дается отдел «По следам заметок». Газета борется за действенность помещаемых в ней материалов. Проводятся читательские конференции. Проходят смотры стенных газет. В связи с пятилетием «Северной стройки» рабочая общественность ведущих предприятий отмечала большую помощь газеты в борьбе за лучшую работу предприятий.

Тем больше требования мы предъявляем газете в освещении вопросов партийной жизни и работы. Газета уделяет много места партийным вопросам, однако материал в большинстве случаев подан скучно. Читается без интереса. Иногда допускаются и значительные извращения.

«Правда» в передовой статье от 31 марта 1935 г. («Большевистский размах — партийной работе»), разъясняющей решения пленума Ленинградского горкома ВКП(б) от 29 марта 1935 г., писала о том, что партийные собрания «должны быть, как правило, закрытыми и являться боевой школой, поднимающей идейный уровень коммунистов».

«Северная стройка» регулярно получает передовые «Правды» по радио. В просмотренных нами номерах газеты (№№ 34—46, от 30 марта до 30 апреля 1935 г.) помещены четыре передовых «Правды», из них три — по вопросам партийной жизни и работы.

Однако, редакция «Северной стройки» отнеслась формально к серьезному партийному решению. Печатая на своих страницах передовые «Правды» по вопросам партийной работы, редакция попутно печатала статьи и заметки, которые грубо искажают смысл партийных решений об организации и проведении партийных собраний.

¹ Новое название газеты — «Ударник Арктики». Редакция.

Ссылаясь на передовую «Правды», «Северная стройка» в своей передовой («Образцовое проведение партдня — дело чести каждого парторга», № 37) заявляет о том, что «все эти указания целиком относятся и к Игарской парторганизации», что «проработка передовой «Правды» должна быть теснейшим образом увязана с практикой перестройки, решительного улучшения массовой партийной работы». В следующем абзаце газета, однако, забывает о сказанном и указывает, что «вопросы завтрашнего единого партдня бесспорно заинтересуют не только коммунистов, но и беспартийных». ... Эту свою ошибку газета в следующих номерах не исправила. 9 апреля на всех предприятиях Игарки самоотчеты коммунистов проходили на открытых партийных собраниях. Для того чтобы обеспечить большую явку беспартийных, были использованы, наряду с плакатами, личные приглашения, напоминания, пригласительные билеты. Поскольку партийные собрания собирались как открытые, от самоотчетов коммунистов ничего по существу не осталось. Газета забыла, что партия рассматривает самоотчеты коммунистов как одну из форм коллективной партийной проверки работы каждого члена партии. Казалось бы, при освещении проведения самоотчетов газета должна была делать основной упор на показ, как участвует тот или иной член партии в партийной жизни, его работы над собой, воспитательной работы среди беспартийных. Судя по газете (№ 40), все эти указания партии были не поняты и на практике — извращены. Из самоотчетов членов партии было выхолощено именно их партийное содержание. Ни один из коммунистов, работающих в порту, Лесопромышленном комбинате, ни слова не сказал с своим участием в партийной работе. Большинство выступлений и «принятых предложений» сводилось к тому, что коммунисты-де «мало читают рекомендованные художественные произведения» и «не серьезно занимаются политобразованием». Факты недооценки партпросвещения на партсобрании порта и заточа прошли мимо газеты. Неудивительно поэтому то обстоятельство, что на ряде предприятий партдень вылился в политдень. Так, на партсобрании у просвещенцев последние, «заслушав самоотчеты коммунистов, обязались провести работу по заключению договоров на 1935/36 г. по закреплению учителей».

II

Те же ошибки мы видим и на страницах «Северного рейса» (газеты Обдор-

ского политотдела). Основной и главный недостаток газеты — отсутствие в ней систематического освещения вопросов партийной жизни и работы. Во всех просмотренных нами номерах газеты (№№ с 17 марта по 1 мая 1935 г.) нет ни строчки о работе с сочувствующими. Почти не освещаются вопросы партийного просвещения. Исключением из этого является номер газеты от 23 апреля, в котором помещен доклад тов. Михайлова: «Выше уровень марксистско-ленинского воспитания». В этом докладе имеются серьезные ошибки и перегибы, на которые газета все же не реагировала. Из доклада видно, что пункты постановления пленума Ленинградского горкома ВКП(б) об изучении истории партии партийными кадрами и всеми членами ВКП(б) — Обдорский политотдел и его газета еще не усвоили.

В решениях пленума ведь ясно сказано: ... «Не допускать превращения важнейшего дела большевистского воспитания членов партии в «школярство», когда изучение истории партии отрывается от текущих боевых задач партии и когда, с другой стороны, пропагандисты практикуют в отношении членов партии систему «отметок» за успеваемость и т. п.».

А тов. Михайлов в своем докладе говорит: «Руководители школ к зачетной сессии подготовились несерьезно... Идеино-политический уровень слушателей невысок. По начальной школе ленинизма 5 человек, прошедших зачетную сессию, ответили неудовлетворительно, 6 удовлетворительно и лишь один на хорошо».

Газета прошла также мимо вопросов борьбы за партийный учет, за партийное «хозяйство».

Вторым серьезным недостатком газеты является ее «холостой ход» — газета не борется за действенность рабочих писем. Последние помещаются «вообще».

Газета оставила без ответа ряд корреспонденций («Наш счет Металлообединению», «Дача нарядов необходима», «Оживить работу кассы взаимопомощи» и пр.). В номере от 18 апреля газета ставит вопрос о том, что руководители Судоверфи заражены «чистейшим оппортунизмом в открытой форме». Кто они, эти руководители? Они остались безмянными. Вопрос об их «оппортунизме» таким образом повис в воздухе. В дальнейших номерах читатель больше ничего не найдет об этом.

Ввиду того, что газета не борется за действенность печатаемых в ней материалов, «Северный рейс» не имеет широкой связи со своими читателями, не имеет

актива. Одни и те же авторы заполняют все номера газеты.

Прибавим к этому, что редакция часто заполняет страницы газеты различного рода «резолуциями», «выдержками из резолюции» и другим подобным материалом, перегружающим лишь газету.

Прибавим к этому чрезмерно большие статьи в газете. Особенно это касается передовых статей, написанных поверхностно и обще, а в ряде случаев содержащих грубые ошибки.

В передовой от 18 апреля постановление пленума Ленинградского горкома ВКП(б) названо постановлением Ленинградского обкома ВКП(б).

Теперь о большевистской скромности.

В № 9 (от 23 апреля 1935 г.) помещен доклад начальника политотдела т. Михайлова — «Выше уровень марксистско-ленинского воспитания». При чтении этого доклада обнаруживаются уже отмеченные нами выше ошибки политотдела в постановке марксистско-ленинского воспитания.

Однако, газета сопровождает выступление тов. Михайлова следующим предисловием:

«Выступление тов. Михайлова, лишенное общих мест и насыщенное фактами, было выслушано конференцией с напряженным вниманием. Оно «зацепило» аудиторию и дало богатый материал для горячих обсуждений.

Докладчик не ограничился развернутым анализом значения революционной теории в борьбе за социализм. Он «прошелся» по конкретным виновникам слабой постановки парт. комсомольского просвещения. Невзирая на лица, тов. Михайлов воздал должное как пропагандистам, так и слушателям»...

В номере от 18 апреля 1935 г. в статье «Работать по примеру героев» читаем:

«...Зал переполнен. Коллектив внимательно слушает вступительное слово начальника Обдорского политотдела т. Михайлова. Конец его речи заглушается бурными аплодисментами...» Надо помнить слова «Правды» — «Скромность украшает большевика».

Совсем нескромно и неправильно дано читателю знать (в передовой статье «Северного рейса» от 3 апреля 1935 г.), что решение СНК о реорганизации Главсевморпути совпало (!!) с проектом, выдвинутым трестом и политотделом...

К «Северному рейсу» мы предъявляем требование быть, прежде всего, вдумчивой, серьезной и боевой массовой партийной газетой, работники которой должны не забывать о большевистской скромности.

III

Примеры «Северного рейса» и «Северной стройки», к сожалению, не единичны. Наша политотдельская печать еще слабо и часто неумело освещает вопросы партийного строительства. Уделяя много места хозяйственным делам, наши газеты («Большевик Арктики» — орган Красноярского политотдела — и др.) не умеют еще выделять внутрипартийную работу (организационную, массовую политическую, идейное воспитание коммунистов). Наша молодая политотдельская печать должна перестроить свою работу, помня, что отдел партийного строительства — основной отдел газет. Совершенно недопустимо малейшее ослабление освещения партийных вопросов.

В. П. ДАДЫКИН

НЕ ЗАБЫВАТЬ О ТРАНСПОРТЕ

«Советская Якутия». Ежемесячный политико-экономический журнал. Орган Совнаркома ЯАССР и Госплана. №№ 1—12 вкл. за 1934 г. Якутск. изд. СНК ЯАССР

I

Советская Якутия имеет большие достижения в деле хозяйственного и культурного роста. Отсталая и застывшая в своей дикости при царизме, Якутия превращается ныне в страну промышленную, в страну социалистического земледелия и животноводства.

Ведущая роль в хозяйстве республики

принадлежит золотой промышленности. Наряду с золотодобычей развивается и местная промышленность. Она представлена десятком предприятий (кожевенными, угольными, рыбными, лесными, судостроительными и др.). Удельный вес промышленности в продукции народного хозяйства составляет 59,9%.

Недра Советской Якутии далеко еще

не изучены. Широкая геологическая разведка ископаемых несомненно обогатит Советский Союз новыми запасами олова, цинка, угля, вольфрама, меди, мышьяка. В плане работ 1934 г. геологоразведка — наиболее важное звено.

Второе место по своему удельному весу занимает транспорт. Транспортная проблема — крупнейший вопрос Якутской республики. Якутия все еще «славится» своим бездорожьем. Без разрешения вопроса транспорта — дальнейшее развитие Якутии будет сильно затруднено.

Одновременно с повестки дня якутского народного хозяйства не сходят вопросы создания продовольственной сельскохозяйственной базы, разведения огородов, роста животноводства, социалистической переладки всего сельскохозяйственного производства.

Среди промыслов республики первое место занимает пушной промысел, играющий во всесоюзном пушном балансе весьма значительную роль.

Огромное значение имеют проблемы дальнейшего национального и культурного роста трудящегося населения ЯАССР.

Задачи, стоящие перед Советской Якутией, разумеется должны найти отражение в руководящем органе правительства ЯАССР. Сумел ли журнал охватить узловые вопросы, стоящие перед республикой, и с достаточной полнотой осветить их на своих страницах?

Уже одно тематическое распределение материала убеждает, что журнал не оказался на высоте своих задач.

Из 57 статей (в том числе постановления, некрологи, библиография), помещенных за год, — транспорту посвящено — 5, пушному делу — 4. Геологоразведке — ни одной. Промышленности также ни одной. Журнал отягощен стенограммами докладов (№ 11—12 целиком, № 6—7 и др.) и статьями обзорного характера.

Читая журнал, чувствуется, что напечатанный материал случаен, самотечен. Организующего начала редакции в тематическом распределении материала, в соответствии с актуальностью темы, не чувствуется. Если б журнал организовал свою работу, вопросы промышленности Якутии не могли не быть в нем освещены. И золотодобыча нашла бы тогда себе место, и местная и кооперативно-кустарная промышленность, играющая в экономике республики значительную роль и на сегодня «не справляющаяся с поставленными перед ней задачами», так же была бы отражена.

Сельскохозяйственные вопросы зато доминируют в журнале. Им посвящены

14 статей. Очевидно, редакция пошла по линии наименьшего сопротивления; по вопросам сельского хозяйства легче найти автора.

Редакция не сумела ухватиться за основные задачи ЯАССР. Редакция не сумела увязывать народнохозяйственные задачи республиканского масштаба с хозяйством Советского Союза, некоторый провинциализм так и сквозит со страниц журнала.

Единственная (во всем годовом комплексе журнала) попытка подойти к вопросам научно-исследовательской работы сделана в №№ 6—7. В этих номерах напечатана статья Х. П. Шараторина «Научно-исследовательская работа Академии Наук». Но, поместив лишь половину ее, редакция обещала дать ее «окончание» в следующем номере. До сих пор это ее обещание не выполнено.

Мы говорили, что статей по промышленности нет. Три статьи, имеющиеся в журнале и объединенные заголовком — «Промышленность», посвящены исключительно строительству.

Задержимся на статье А. Москвина «О новых строительных материалах». Статья печатается вторично (см. «С. Я.» №№ 11—12 за 1933 год), чем редакция подчеркивает серьезное значение вопроса о новых строительных материалах и необходимость усиления пропаганды за них на страницах печати» (стр. 69). Споры нет. Вопрос о новых материалах в строительстве чрезвычайно актуален. Статья написана не плохо и дает конкретные рецепты, как применять в строительстве камышит, самап. Но двукратное печатание одной и той же статьи иллюстрирует неумение редакции привлечь к участию в журнале более широкие круги работников строительства.

Что дано журналом по проблемам транспорта? — В № 1—2 напечатана довольно пространная статья Ле-Мюр «Великий Северный морской путь». Автор рассказывает в ней о проблеме и истории «почти пятисотлетней упорной борьбы за освоение Северного морского пути». Последние полторы страницы посвящаются задачам, стоящим перед Якутсеверпутем. Статья излагает историю плавания по полярным морям, которая, правда, уже достаточное число раз освещалась в книгах и журналах, но для якутского читателя все же представляет несомненный интерес.

Иногда формулировка искажает факты и по-своему перекаривает географию, например: «Ледорез «Челюскин» также в одну навигацию проделал тяжелый сложный и трудный рейс из Ленинграда на остров Давыдова (Врангеля)» (№ 31).

Во-первых, «Челюскин» не ледорез, а ледокольный пароход, во-вторых — рейс

его был не на остров Врангеля, и в третьих — остров Врангеля есть остров Врангеля, а не остров Давыдова. Подобные ляпсусы не единичны.

Ле-Мюр не заостряет вопроса на основной и, пожалуй, наиболее трудной задаче организации потока обратных грузов из Якутии и ограничивается только общим замечанием, что Ленский бассейн «уже сейчас стал источником снабжения» разнообразными грузами как северных рек, так и самого Севморпути. В другом месте (стр. 45) тот же автор говорит о проблеме обратных грузов, как о «трудной пока задаче». Ясных перспектив решения вопроса в статье нет. В то же время эта проблема является актуальнейшей частью всего комплекса вопросов якутского участка Северного морского пути.

Северному морскому пути посвящены две статьи: Н. А. Дудковский «Ленский поход ГУСМП и задачи Якутсевпути на 1935 год» (№ 9—10) и Ле-Мюр «Проблемы каботажного плавания в море Лаптевых» (№ 5). Этот материал значительно ценнее первой статьи. Особенно интересна статья Ле-Мюра. В отличие от первой своей статьи Ле-Мюр тут сумел развернуть и остро поставить основные вопросы (типы судов, кадры, организационные вопросы) развертывания каботажного плавания в море Лаптевых, обнаружив солидное знание этих проблем. Отметим лишь одно ошибочное место: автор рассчитывает, что Колымский бассейн «в ближайшие же годы может снабжать ближайшие районы побережья местными материалами в виде готовых строений, лесоматериалов, тары» (стр. 59). Лесные ресурсы Колымского бассейна, как известно, весьма ограничены. Им бы справиться с удовлетворением потребностей развивающегося Колымского промышленного узла. О вывозе леса с Колымы не может быть и речи.

Автогужевой транспорт, имеющий весьма значительный удельный вес и значение в народном хозяйстве ЯАССР, освещен двумя статьями (Мих. Кротов «За реконструкцию гужа и ликвидацию бездорожья», № 3, и А. Марголин «Важнейшие задачи зимних гужеперевозок», № 8). В обеих этих статьях материал подан не плохо, с достаточной остротой. Кротов говорит о забытом участке дорожного транспорта — о проблеме подвижного состава, совершенно справедливо указывая, что «проблему дороги и подвижного состава нужно разрешать одновременно».

Несмотря на ряд неплохих и нужных материалов журнал все-таки не охватил полностью всего круга транспортных проблем (дорожное строительство, варианты и очередность отдельных дорожных трасс).

II

Вопросы сельского хозяйства освещены в журнале полнее других, почти в каждой книжке журнала, и, пожалуй, даже до некоторой степени в ущерб другим отраслям хозяйства. В этом разделе журнала мы имеем, с одной стороны, статьи общего установочного характера, выдвигающие задачи сельскохозяйственного производства Якутии. К ним относим статьи П. Певзняка «Очередные задачи сельского хозяйства ЯАССР» (№ 3) и С. Аржакова — «Предварительные итоги сева 1934 г. и задачи уборочной» (№ 5), его же — «О развитии животноводства ЯАССР» (№ 11—12) и др.

С другой стороны, в журнале помещены статьи по технике сельскохозяйственного производства в суровых природных условиях Якутии. Отметим интересную статью агронома Л. Сабуняк — «Опыт башенного силосования кормов» (№ 4). Автор рассказывает о проделанном им удачном опыте в Мег.-Кангаласком районе по выработке типа силосной башни, «который бы в условиях Якутии отвечал основным требованиям» (непромерзаемость, доступность круглый год и др.).

В той же книжке помещена интересная статья «Опыты с разведением картофеля на Алдане» (Плесецкий), знакомящая с работой Алданской комплексной сельскохозяйственной станции по картофелю. Культура картофеля в ряде районов ЯАССР только начинает проникать, и агротехнические приемы его возделывания (тем более в местных условиях), нуждаются в освещении. Укажем еще на показ работы отдельных районов: в №№ 9—10 помещены отчеты Усть-Алданского района о развитии животноводства (Барашков) и о животноводстве Алданского района (Иванов).

Есть и неудачные статьи. Наименее удачной нам представляется статья Н. Астрова (в № 6—7) «Использование химического тумана как мера против заморозков».

Автор расплывается и рассуждает о земледелии Крайнего севера вообще. Собственно «химическому туману» отведено всего 1½ страницы из 7. Такая статья, с одной стороны, не дает достаточного теоретического обзора проблемы борьбы с заморозками (вопрос об эпизодических поздних, весенних и летних заморозках для севера Якутии — районы Оймякон, Мома, Сеймчан и др. — чрезвычайно важный. Земледелие в указанных районах сильно страдает от внезапных заморозков). С другой стороны — она не вооружает необходимыми указаниями.

Выше качеством вторая статья того же автора «Яровизация овощных культур

и углекислоты, как фактор повышения урожайности».

В журнале не освещены вопросы продвижения сельскохозяйственного производства на Севере и освоения растениеводством новых районов. Интересного в этой области по Якутии есть не мало. Создаются огороды по Лене, по Колыме и в других северных районах республики. Актуальность же этой проблемы очевидна.

Сравнительно неплохо освещен в журнале пушной промысел. Напечатанная (в №№ 6—7) стенограмма доклада Х. П. Шараборина «Итоги полугодия и дальнейшие задачи в области пушнозаготовки» охватывает узловые вопросы пушного дела ЯАССР. Представляет интерес статья П. Михеева «К вопросу о типах охотничьего промыслового оружия на Якутском севере». С охотничьим оружием на нашем Севере далеко неблагополучно. Автор дал обзор охотничьего промыслового населения северных районов Якутии и намечает типы ружей, которые следует завозить.

Со стороны редакции чувствуется некоторое стремление подойти к себе критически, улучшить работу журнала. Об этом свидетельствует перепечатка критического обзора «Советской Якутии» за 1933 г., данного Критико-библиографическим институтом ОГИЗа.

К сожалению, рецензия эта не особенно глубока. Она, по выражению автора («С. Красовский»), «носит до известной степени общий характер». Красовский не

заострил внимания на необходимости крепче ухватиться за решающие и ведущие вопросы якутского хозяйства. Он обвиняет редакцию в недостаточном внимании к «таким темам как: кооперация и торговля (1 статья), развитие экспортных мероприятий (6 статей), развитие животноводства (3 статьи), библиография (4 статьи)», и считает, что «таким отраслям народного хозяйства, как золотодобыча, промышленность (всего 8 статей), транспорт (2 статьи), коммунальное хозяйство (3 статьи), редакции, наоборот, уделено вполне достаточное и серьезное внимание».

Не имея возможности критиковать работу журнала в 1933 г., мы все же полагаем, что тов. Красовский недооценил важности проблем транспорта для Якутии. Недоучел он и серьезности вопросов геологоразведки.

Редакция в своем примечании к рецензии с удовлетворением отмечает появление ее «и в ближайших же номерах журнала обязуется выправить эти недочеты».

Нам кажется, что рецензия, имеющая «общий характер», не дала достаточных указаний для улучшения работы журнала. Автор рецензии в своей общей оценке журнала подошел слишком мягко. Руководящий журнал Якутской АССР должен быть лучше, содержательнее. Вопросы транспорта, геологоразведки должны в нем занять ведущее место. Требовать от него этого можно и нужно.

И. Г. НОВИКОВ

ПОРА НАЙТИ СВОЕ ЛИЦО

О «БЮЛЛЕТЕНЕ АРКТИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА» ЗА 1934 г.

«Бюллетень ВАИ» является информационным органом научно-исследовательской работы по вопросам советской и зарубежной Арктики и Антарктики. Задача несомненно почетная и ответственная.

Однако, редакция коллегия бюллетеня узко подошла к решению этих задач, в результате чего бюллетень занял далеко не то место, которое он должен был бы занять.

Прежде всего свою задачу информационного органа бюллетень сузил настолько, что почти весь материал комплекта 1934 г. представляет собою краткие сообщения газетного типа. Ника-

кого анализа, никаких выводов по поводу важнейших из этих сообщений редакция бюллетеня не делала. Больше того, эти сообщения зачастую носят случайный характер, даются они — кроме того — с большим опозданием и тем самым теряют свою актуальность и злободневность. Так, например, первый агрегат «Нивагэс» вступил в строй в июне 1934 г., сообщение же об этом мы находим лишь в 8—9 номере бюллетеня, который, кстати, вышел в свет лишь в январе 1935 г. Появление запоздалой статьи могло бы быть оправдано, если бы она хоть давала развернутое описание первой гидроэлектростанции за полярным кругом. Од-

нако, статья о «Нивагэсе» не выходит за рамки простого информационного сообщения, и читатель не узнает из нее об этой станции ничего нового, помимо того, что своевременно ему стало известно из «Правды».

В том же 8—9 номере помещена телеграмма председателя Совнаркома Союза т. Молотова по поводу пятилетия существования порта Игарки. Пятилетие исполнилось 20 июля, телеграмма и соответствующие статьи об Игарке были опубликованы в нашей периодической печати в том же июле месяце. Редакция бюллетеня, перепечатывая телеграмму тов. Молотова, сочла возможным ограничиться только скучными и общеизвестными сведениями об этой, имеющей громадное политическое и хозяйственное значение новостройке. То, что дал «Бюллетень», немногого говорит читателю.

Обратимся к вопросу о кадрах. На первый взгляд может показаться, что бюллетень ставит себе задачу популяризовать героев освоения Арктики. Первые полосы бюллетеня часто заполнены сообщениями о работниках Арктики, получивших ту или иную награду. Однако, дальше простого опубликования списков награжденных бюллетень не идет. Показ живых людей, честно и самоотверженно борющихся на одном из участков социализма, очевидно, не входит в задачи бюллетеня.

И, наконец, если бы читатель пытался по бюллетеню ознакомиться с важнейшими мероприятиями, проводимыми партией и правительством по освоению Советской Арктики, его постигло бы полное разочарование: перелистав добросовестно все двенадцать номеров годового комплекта, он не нашел бы ни одной статьи, посвященной основным вопросам советского строительства в Арктике. Больше того, выпуская в свет январский номер бюллетеня (за 1934 г.), редколлегия не сочла нужным хотя бы в краткой передовой информировать своих читателей об основных политических и хозяйственных задачах советских полярников в 1934 г. Даже челюскинская эпопея, о политическом значении которой нет надобности распространяться, не нашла должного отражения на страницах бюллетеня.

Читатель, пожелавший бы ознакомиться с громадной научно-исследовательской и хозяйственной работой, которая проводится на Крайнем севере, в частности ВАИ, органом которого бюллетень является, должен был бы удовлетвориться отрывоч-

ными, случайными, неполными, зачастую запоздавшими сведениями о работе отдельных советских и зарубежных экспедиций. Плохо бы выглядел сам ВАИ, если бы судить о его деятельности по бюллетеню...

Вывод, который напрашивается, следующий: бюллетень не удовлетворяет предъявляемым к нему требованиям прежде всего потому, что он

1) не выполняет задач информационного органа, так как информация его запаздывает и по существу бюллетень информирует читателя задним числом,

2) располагая большим фактическим материалом, бюллетень преподносит этот материал читателю бессистемно (например, в № 10 информация о полярных станциях разбросана в разных местах №), не заостряя внимания читателя на наиболее важных и актуальных вопросах.

В бюллетене нет самокритики. Нет боевой тревоги об отставании камеральных работ, о прорывах на отдельных участках научной работы. Редакторы бюллетеня забывают о том, что нельзя постоянно чувствовать себя юбилярами и именинниками...

Несмотря на издание журнала «Советская Арктика», бюллетень имеет право на существование, но он должен коренным образом перестроиться, найти свое лицо.

Он должен стать действительно информационным органом научной работы в Арктике. На его страницах должны найти место сообщения о ходе той или иной работы (экспедиция, камеральная разработка), а также краткие резюме итоговых работ, тех работ, которые будут печататься в «Трудах» ВАИ или выйдут отдельными изданиями.

Бюллетень должен уделить большое место аннотированию всей советской и иностранной литературы по вопросам Севера, печатать тематические библиографические списки и давать обзоры по отдельным кардинальным научным вопросам.

Значительным вниманием в бюллетене должна пользоваться зарубежная информация, но и ее, как и всякую другую информацию, надо подавать систематически и не беззубо.

Бюллетень должен ставить и общие вопросы научной работы, вопросы методики работ и бить тревогу, когда на том или ином участке научно-исследовательской работы намечается прорыв.

СОБСТВЕННАЯ ПРОДБАЗА НА НОРДВИКЕ

Тов. Колодяжный, инженер-геолог и зам. начальника станции Нордвик, сообщает письмом: «Нужно, чтобы остров Бегичев находился бы в ведении Главсевморпути, а не принадлежал Якутпушнине.

Ресурсы Бегичева (не говоря об имеющихся на острове нефтепроявлениях): выход оленей в год примерно 100 голов. С конца августа — начала сентября в южной части острова начинается лезка моржа примерно до 700 голов.

Якутпушнойной взято за эту зиму 156 песцов на 509 пастей. Встречается белый медведь. Летом много водоплавающей дичи (утки, гуси). В проливе есть и омуль.

Промышленники, работающие на острове, — народ подходящий. Забросив на остров еще добавочную группу промышленников, можно было бы организовать пошивку меховой одежды. Заброска промышленников на Нордвик — также нужна. Оба эти мероприятия гарантировали бы уже в 1936 г. снабжение Нордвика мясом из местных ресурсов.

Наличие моржа на острове Бегичева дает возможность развить собаководство. Собак здесь надо применять и летом. Летнее использование собак дало бы возможность поставить геологоразведывательные работы в местах, недоступных сейчас для исследования из-за отсутствия оленных кормов.

При заброске грузов на Нордвик интересно было бы испытать восточный вариант. Поход «Литке» показал, что при этом мы имеем 12—15 дней выигрыша во времени. Это испытание особенно важно будет при вывозе соли».

СИНОПТИКА НА МЫСЕ ШМИДТА

Тов. Георгиевский сообщает: загроуженность работников раций привела к необходимости перепоручить прием метеосводок рациям мыса Шелагского (Тикси), Врангеля (побережных), Ванка-

рему (Сан-Франциско). Это приводит к задержке составления карт и увеличению неточностей.

Рация, главным образом, занята проходящей корреспонденцией. Отсутствие выделенного приема метеосводок приводит к тому, что при перелетах, когда идет слежка за самолетами, прием метеосводок перепоручается другим рациям, и они опаздывают именно тогда, когда в них ощущается особая нужда. Но даже при выделенном приеме необходимо добиться от НКСвязи распоряжения о непосредственном приеме метеосводок с пунктов, расположенных на параллели северного побережья Охотского моря и севернее и затем на восток от 130° меридиана.

В процессе работы удалось выявить ненормальности работы раций — Ляховского, Омолой, Наварин.

Прогнозы погоды, даваемые т. Павленко в бухте Провидения, оказались вполне удовлетворительными.

Обслуживание Героя Союза тов. Водопьянова удалось хуже. Прогнозы давались на период. «Ошибок в типе погоды, — пишет т. Георгиевский, — не было, были неточности во времени до 1½ суток».

Для улучшения метеонаблюдений сконструирован и приготовлен весьма удачный фонарь (метеоплощадка не освещена электричеством), устроен гололедный станок для определения осадков гололеда и изморози, а также особая линейка для измерения осадков; устроен столик для отличия изморози от инея. Введена регистрация рефракции: сконструированы и установлены еще с осени три почвенных эвапориметра для определения испарения с поверхности (тундры, мха, глины, воды — раздельно); с весны начнутся наблюдения. Сконструирован специальный дождемер с защитой осадков в виде снега от выдувания, но так как он приготовлен только в начале апреля, он в работу поступит только осенью 1935 г.

Для начала работ по снегоборьбе на Севере заснято расположение сугробов снега в поселке зимовки, что привело к мысли о необходимости защиты его от заносов. Устроено для этого пробное со-

оружение в поселке, а также за 3 км от места строительства ангара. Результаты — положительные.

ГЕОЛОГОПОИСКОВАЯ РАБОТА В БУХТЕ ТИХСИ

Геологами Гусевым и Флейшманом произведены глазомерная и геологическая съемки рельефа в масштабе 1 : 50 000 площади в 25 кв. км в районе Итюряха. Взяты пробы кварцевых жил с гематитом, пиритом и галенитом. Ими представлен подробный предварительный отчет с приложением геологической карты.

Находка галенита в виде незначительных вкраплений в кварце промышленного значения не имеет, но представляет большой теоретический интерес в связи с наличием двух разновозрастных интрузий: древней — порфиритовой и молодой — диабазовой.

После обработки и сопоставления всего геологического материала соседних районов, съемок, проведенных Фрейбергом, Николаевым, Лазуркиным, — возможна будет постановка геологопоисковых работ полосы западного побережья губы Бархая вглубь материка.

НАХОДКА К. ЗВАНЦЕВА

Станцией мыса Стерлегова найдены брошенные сломанные нарты, вероятно изготовленные на каком-либо корабле, так как они креплены судовыми медными трубками.

Нарты найдены на горе; они опрокинуты и направлены на Диксон. Лежат они много лет. Работа прочная, в расчете на дальний путь. Весной станция произведет в этом районе тщательные розыски.

РАБОТА СТАНЦИИ БУХТЫ ПРОВИДЕНИЯ

На 15 марта геологической группой произведены топографическая и геологическая съемки в масштабе 1 : 100 000 площади 220 кв. км. Собрано 315 образцов пород. Произведена рекогносцировочная поездка на Чаплинские горячие ключи.

Изготовлено 140 шлифов горных пород. Обработано с простым столиком микроскопа 100 шлифов горных пород. Определены 5 оптических констант минералов на Федоровском столике.

Произведено 24 качественных и 1 количественное измерение радиоактивности горных пород. Произведена фототопографическая съемка 100 кв. км. Произведена съемка района геологических работ в 1000 кв. км.

Начальник станции считает целесообразными следующие перспективные заметки в бухте Провидения:

1) улучшение причальной береговой

линии бункерной площадки путем устройства двух бетонных эстакад, для чего в 1935 г. необходимо будет завести двух специалистов для опробования прибрежных грунтов ручным бурением; 2) необходима постройка еще одного дома на 10—12 человек, также необходимо построить баню; 3) перенести станцию на мыс Чаплин, оставив в бухте Провидения только пост для нужд авиации; 4) Чукотский трест должен иметь в бухте Провидения базу по охоте и обработке сырья морзверья. Для этого прикрепить сюда один быстроходный катер и шхуну-китобой, организовать в бухте Провидения или в Сирениках консервное производство и салотопку. Организовать в Курупканском районе промысел рыбы (озеро и река богаты рыбой), усилить охрану лежбищ моржей на острове Аракамчен и острове Иттыгран (Чиркумук) в проливе Сенявина; 5) продолжить гидрографические работы в сторону Анадыря, так как имеющиеся карты неверны; 6) провести минимальные гидрологические работы в районе мыса Чаплина — пролив Сенявина и к острову Лаврентия; 7) в Провидении имеется возможность организовать гидроаэродром в бухте Эмма и запасный — на озере между Урелик и Истхет в 5 км от бухты. Зимние посадочные площадки могут быть устроены на том же озере, замерзающем ранее бухты.

Для организации сухопутного аэродрома — возможности весьма ограничены и без детальных исследований — дело невозможное.

С БУХТЫ ТИХОЙ РАДИОГРАММА

Оторванность от материка, неблагоприятные метеорологические условия не явились тормозом в деле разрешения возложенных на нас задач. Все задания по всем видам научных работ выполнены. По летной же службе, гидрологии, аэрологии программы по обработке материалов перевыполнены. С наступлением дня, особенно солнечной погоды, выполняем наружные научные и хозяйственные работы. На хозяйственных работах все зимовщики разбиты по бригадам. План работ доведен до каждой бригады — зимовщика.

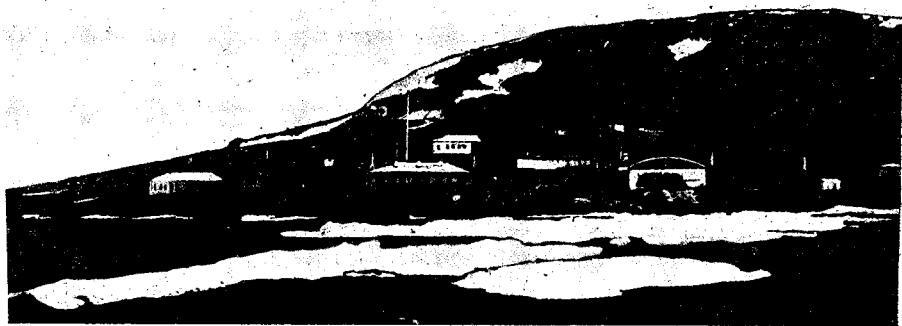
На станцию завезено много плавсредств: 14 разных шлюпок и 1 катер. Для работы же мы можем использовать максимум три-четыре шлюпки, остальные слабы конструктивно. Тяжело их вытаскивать на берег. Это обстоятельство значительно уменьшает нашу маневренную способность.

Завоз плавсредств на станцию идет, к сожалению, пока без всякого учета

того, что нам нужно. Каждый начальник смены считает своим долгом завозить что-нибудь, а что именно — он сам себе не представляет. Сменой 1933/34 г. был завезен глубокоосидающий речной катер с тракторным мотором «Ф о р д-П у т и л о в е ц». В условиях Севера этот катер абсолютно непригоден. Он промоздок, глубоко сидит. Неудачен также выбор мотора, цилиндры заливает маслом. Корпус громоздок, обшивка слаба. Бухта Тихая, кроме того, отличается беспрерывным движением льдов при небольших штормах. Льды угрожают разрушить катер, а укрыть его нигде, нет залива. Для того же, чтобы вытащить его на

Наше подсобное хозяйство находится в прекрасном состоянии. На сегодня мы имеем одну дойную корову, одну козу, двух козлят, семь больших свиней и трех поросят. Мы растим двух медвежат, много у нас собак. Правда, использовать собак полностью мы не можем. Телки, козлята и поросята родились в полярную ночь.

В оставшееся время смены мы нажимаем на хозяйственные работы, на приведение в порядок всего имущества, продуктов, материалов. Приводим в санитарное состояние территорию зимовки. Сейчас уже начал работать наш водопровод, кончилась заготовка снега и льда. Снег начал таять. Мы уверены, что новую



Бухта Тихая

берег, нужно мобилизовать 16 человек, причем вытаска таями длится около 6—8 часов. Целый ряд других неудобств, вытекающих отсюда, делает катер совершенно негодным. На основании опыта зимовщиков и своих собственных наблюдений считаю, что на таких полярных станциях, как в бухте Тихой, нужны легкие, но крепкие моторные шлюпки с подвесным мотором или подвесным винтом, с расчетом возможности вытаски его на берег силой 5—6 человек. Лучше же пригнать верповальную лодку, которая могла бы своей же лебедкой-мотором вытаскивать себя на берег.

Выполнение программы работ по промеру бухты зависит от состояния погоды. Негодность пловсредств крайне усугубляет и без того напряженную работу зимовщиков.

В период полярной ночи проведен целый ряд лекций по специальностям работников зимовки. Это дало возможность каждому зимовщику разобраться в работе других.

смену встретим лучшими показателями, чем встречали нас.

Битрих

БОЛЬНИЦА НА ДИКСОНЕ

РАДИОГРАММА

На правом берегу Енисея (начиная с бухты Сопочной Корги и далее на север, по побережью полуострова Таймыр, включая Усть-Пясино) — на расстоянии 600 км медицинское обслуживание живущих там промышленников до последнего времени имело жалкий вид. Там обычно находился один лекпом. Из документов сохранившегося архива установлено, что начиная с 1927 г. промышленникам оказывалась медицинская помощь лекпомом рации.

В 1933 г. был организован медпункт для обслуживания проморганизации Таймыртреста со следующим штатом: лекпом, санитарка и служитель. В этом же году для обслуживания зимовщиков рации

Главсевморпуть направляет д-ра Соколова, он же был консультантом при медпункте.

Здравпункт рации занимал комнату в 16 кв. м. В ней жил врач и стояли два аптечных шкафа, один библиотечный. Тут же — кабинет врача, перевязочная. Медпункт помещался в обыкновенной в 32 кв. м избе, разделенной пополам. Одну половину занимал персонал медпункта, другая половина была отведена для больных и аптеки. Оба помещения для этой цели непригодны.

В 1934 г. Главсевморпуть отправил на остров Диксон строительную экспедицию, состоявшую из двух групп: строители полярного радиоцентра и строители порта. Кроме того, на острове находились зимовщики старой полярной станции с группой научных работников и летчиков. Штат медработников тогда состоял из трех человек: врач-хирург, медсестра с хирургическим стажем и санитарка.

Учтя суровые арктические климатические условия, а также тяжелые производственные процессы труда (скальные разработки по строительству порта, подрывные, водолазные работы, разборка и перевозка породы, опускание ряжа, строительство жилых домов, механических мастерских, всяких других служебных помещений), мне было совершенно ясно, что без организации стационарного лечения и особенно без оказания экстренной хирургической помощи никак нельзя будет обойтись. Поэтому пришлось возбудить вопрос перед Полярным управлением Главсевморпути об устройстве больницы на острове Диксон. Задача была трудная, так как до отъезда экспедиции оставался всего один месяц, а устройство больницы к тому же сметой не было предусмотрено. Все же было ассигновано сорок три тысячи рублей на оборудование больницы и приобретение хирургического инвентаря и разной аппаратуры.

К счастью, материал для строительства дома оказался на берегу бухты. Стройматериал принадлежал промышленной организации, с которой было достигнуто соглашение о передаче этой груды бревен в распоряжение начальника острова.

20 октября закончили всю стройку.

Получилось хорошее здание больницы: палата на пять коек, операционная, кабинет врача с аптекой и перевязочной, ожидальная комната, жилая комната для врача и две голландские печи, с большим полуотепленным коридором, две уборных, кладовка с лестницей на чердак, где находится склад медимущества, и хороший светлый тамбур. Полы в здании больницы мы покрыли линолеумом, провели электричество, операционную окрасили белой масляной краской. Оборудование было привезено из расчета на десять коек.

Хирургические инструменты и разная аппаратура у нас совершенно новые и в достаточном количестве. Пошивку белья и всего нужного для больницы произвели медсестра О. В. Никитина и Т. А. Тутюнина. 27 октября мы перевели в больницу своих больных из медпунктов.

Вот как создавалась больница в далекой Арктике!

Больница все время работает бесперебойно. В нее, главным образом, помещаются больные, нуждающиеся в оперативном вмешательстве. Мы располагаем десятью койками, пять терапевтических остаются пока временно при медпункте и пять хирургических — при больнице. Делались операции на голове, лице, брюшной полости и конечностях. Операции проходят благополучно и хорошо.

В течение короткого времени больница завоевала большую симпатию в районе. Она вполне оправдывает свое название «Районная больница на острове Диксон».

Зав. Районной больницей
на острове Диксон д-р Никитин

К ВЫСОКИМ ШИРОТАМ

1-я РАДИОГРАММА „САДКО“ ИЗ БАРЕНЦБУРГА

Выйдя 13 июля из Мурманска, мы проследовали Нордкап, Медвежий остров, южный мыс Шпицбергена ($76^{\circ}30'$ северной, 8° западной, 78° широты, 3° западной долготы). Пришли в Баренцбург 22 июля.

От Мурманска прошли 1800 миль, из них 185 миль вдоль кромки льдов.

До Нордкапа производили только метеорологические наблюдения, работы по составлению синоптических карт, налаживание приборов. В связи с предстоящим перелетом Леваневского число сводок метеорологических наблюдений доведено до 8, ежедневно сопоставлялись три синоптических карты, прогнозы посылались в Москву.

Океанографические работы начались от Нордкапа. За 9 суток взято 27 глубоководных комплексных станций. Сделано 287 определений температуры, солености, кислорода, щелочности, концентрации водородных ионов. Собрано 16 проб на полный анализ. В Гренландском море сделано 7 драгировок, из них 5 — на глубине свыше 3 тысяч метров. На глубине 3 километров проведены сборы планктона. Всего сделано 33 сетяных и 44 барометрических лова. Взята 21 проба для бактериального анализа. Взято 10 колонок грунта и 5 образцов из драги.

Помимо работ на станциях произведены попутные сборы поверхностного планктона методом Богорова. Произведено 7 серий наблюдений над волнением, 4 серии наблюдений над прогибом и 10 серий над деформациями по волне. Велось сравнение показания магнитного жирокопического компаса. Картировались льды. Для определения течения выброшено 16 буев.

Последние дни наладились наблюдения по актинометрии и над ультрафиолетовыми лучами. В виду чрезвычайной загруженности метнаблюдениями и метеосводками, потребовалось 5 суток для подготовки выпуска первого радиозонда и шара-пилота. Попутно производились промеры глубин. В частности,

подробно промерен эхолотом участок Нордкап — Шпицберген. Некоторая неисправность эхолота, подлежавшего исправлению в Гринхарбурге, не позволила сделать подробного промера Гренландского моря. Остальные приборы действуют хорошо.

Погода в большей части перехода была неблагоприятной для загруженного «Садко». Непрерывная зыбь, качка и дрейф очень затрудняли работу.

Результаты наблюдений сейчас систематизируются. Предварительно можно отметить потепление атлантических вод. Кромка гренландских льдов наблюдалась между $76/78$ параллелями, западнее, нежели в августе 1934 года.

Замечательные результаты дали глубоководные биологические сборы. Среди бентоса и планктона много малоизвестных абиссальных форм креветок, рыб. Придонные воды весьма насыщены кислородом. Дно глубоководной части Гренландского моря покрыто красным илом, распространение которого обычно ограничивают Желтым морем, побережьем Бразилии.

Параллельно научной работе развертывалась общественно-политическая жизнь коллектива. Проведено два партийных, два комсомольских и одно общее собрание, проведена беседа с группой сочувствующих. Созданы профком, редколлегия, организованы два кружка по истории партии, кандидатская и комсомольская школа, 4 общеобразовательных кружка, 5 кружков технической учебы. Выпущены: один номер газеты, 3 специальных бюллетеня.

Три партийца, один комсомолец, три беспартийных прикреплены к основным участкам научно-исследовательской работы. В дальнейшем основная часть партийцев и комсомольцев будет изучать важнейшие приборы и учиться методам наблюдений.

Весь состав экспедиции здоров и готов к дальнейшему выполнению возложенных на экспедицию задач.

Ушаков, Зубов, Николаев, Володарский

Вести отовсюду

Начальником острова Врангеля назначен т. Петров — бывший начальник Полярного управления Главсевморпути. Тов. Петров известен своей работой по спасению челюскинцев: он был председателем чрезвычайной тройки по спасению экипажа погибшего «Челюскина».

Начальником Полярного управления Главсевморпути назначен тов. Копусов. За участие в походе «Сибирякова» и «Челюскина» тов. Копусов награжден орденом Трудового Красного Знамени и орденом Красной Звезды. До последнего времени тов. Копусов работал зам. директора Всесоюзного Арктического института.

В Карско-Ленской экспедиции участвуют ледоколы: «Ермак» под командой капитана Воронина, ледокол «Лигке» и пароходы «Ванцетти», «Молотов», «Сталин» и другие.

На 8 августа Чукотский трест Главсевморпути (начальник треста т. Ильашенко) выполнил годовой план по добыче рыбы на 101% и по выработке консервов на 110%.

План по добыче гренландского тюленя в 1935 г. выполнен на 104,8%. Социалистическое соревнование между ледоколами и зверобойными судами обеспечило успех зверобойной кампании. Архангельский политотдел организовал конкурс на лучший ледокол и зверобойное судно. Первая премия среди ледоколов присуждена команде л/к «Садко», выполнившего план на 147%. Вторая премия присуждена команде л/к «Сибиряков», выполнившей план на 113%. Третья премия присуждена команде л/к «Русанов», выполнившей план на 110%.

Первая премия среди зверобойных судов присуждена «Мурманцу», выполнившему план на 165%.

Гидрографическое судно «Фарватер» снято с мели, спасено от ледохода и 11 июня с. г. вышло в чистую воду Енисея. «Фарватер» в 1934 г. сел на мель и зимовал в протоке Енисея под Туруханском. Усилиями команды «Фарватер» вступил в строй гидрографических работ. Команда судна премирована.

Совет Труда и Оборона 23 июня 1935 г. обсуждал план речного судостроения на

1936 г. По докладу т. Межлаука выступили тт. Микоян, О. Ю. Шмидт, Березин, Орджоникидзе и Молотов.

Для обеспечения выполнения программы 1936 г. увеличен размер капиталовложений в речное судостроение на 12 млн. руб.

Единодушно одобрены решения июньского Пленума ЦК ВКП(б). Общее собрание парторганизации Архангельского политотдела Севморпути и закрытое партсобрание, состоявшееся 16 июня, на ледоколах «Малыгин», «Седов», «Садко», «Русанов», единодушно одобрили решения июньского Пленума ЦК ВКП(б).

Собрание приняло ряд деловых конкретных решений.

О. Ю. Шмидт — академик. Начальник Главсевморпути профессор О. Ю. Шмидт избран действительным членом Академии Нук СССР.

О. Ю. Шмидт — мужественный и настойчивый исследователь Арктики, крупнейший математик, руководитель целой школы молодых алгебраистов. Работы О. Ю. Шмидта получили широкое международное признание.

Весть о трагической гибели лучших ударников-строителей и состава экипажа гиганта «Максим Горький» глубокой скорбью охватила зимовщиков полярных станций. Зимовщики 24 полярных станций отчислили однодневный заработок в фонд строительства новых гигантов самолетов. Зимовщики пишут: «пусть новые гиганты вновь будут парить над Красной столицей».

На станциях

3 мая над станцией острова Белый в направлении припая пролетели тысячные стаи гаг. Тов. Долгий со станции мыса Шмидта сообщает о том, что завезенные им четыре голубя прекрасно выжили, причем один из них ожил в открытом помещении, летая всю зиму, даже в полярную ночь.

Голубей выпускали за 12 км от станции, и они прилетали обратно. Тов. Долгий рекомендует завести почтовых голубей.

Начальник станции Тикси тов. Недра сообщает в письме: «очень тяжело рабо-

тать на нефтяном моторе речь идет о силовой станции], — лучше было бы иметь керосиновые двигатели типа тракторного СТЗ и ЧТЗ с соответствующими тихоходными динамомашинами (650—1000 оборотов в минуту)».

Об организации снабжения тов. Недра пишет: «целесообразно все грузы Полярного управления поместить на один пароход, адресовать их Усть-Ленскому порту, потом уже по имеющимся разнарядкам передавать всем полярным станциям. Порядок прошлого года — разброски грузов небольшими партиями по всем пароходам — нежелателен».

Зимовщики мыса Шмидта ведут подготовительную работу к организации новой полярной станции «Перевальной». Постройка станции будет производиться у высокогорного озера Якиты-Кена на высоте 200 м над уровнем моря, а высота прилегающего к озеру плато доходит до 400—600 м над озером. После детального обследования места постройки станции начнется заброска продуктов, яранги и всего оборудования для станции.

План горных работ Вайгачского треста за май 1935 г. выполнен. Проходка подготовительных работ на 97,5%. Выемка очистными на 80%. Отсортировка кондиционной руды 77%. Буровая разведка — на 85%.

Шефы полярных станций

Днепропетровский завод имени Петровского шефствует над островом Диксоном. Завод отгружает оборудование для порта и радиостанции острова Диксона. Шеф принял участие в постройке новой электростанции на острове.

На остров Диксон будет послана шефская бригада днепропетровских рабочих, которая на месте ознакомится с жизнью полярников.

22 авиационный московский завод принял шефство над полярной станцией мыс Челюскин. Совещание нового начальника полярной станции т. Рузова совместно с руководителем завода намечает конкретные мероприятия по шефской работе.

Будет заключен соцдоговор о взаимных обязательствах.

Политотдельские газеты

В мае этого года вышли многотиражки следующих политотделов: Красноярского «Большевик Арктики» № 1, Омского «Красный гидрограф» № 4, Архангельского «Арктическая звезда» № 1—2, Обдорского «Ударник Арктики» №№ 9, 10, 11, 12, 14. Владивостокский политотдел выпускает газету «Восточная Арктика».

Постановлением ЦК ВЛКСМ утверждена тройка по приему и исключению из ВЛКСМ при Политуправлении Северного морского пути в составе: председателя тройки т. Басс А. Г., пом. начальника Политуправления по комсомольской работе, и двух членов тройки тт. Берестецкого А. Г. и Лымарь В. А.

Навигационная хроника

Проводка судов в наступившую арктическую навигацию будет проводиться двумя секторами: западным и восточным. Начальником морских операций западного сектора утвержден т. Шевелев — начальник авиослужбы. Начальником морских операций восточного сектора назначен тов. Дуплицкий — начальник мотобдела. Тов. Шевелев будет следовать на ледоколе «Ермак», тов. Дуплицкий — на ледоколе «Красин».

Ряд работников Политуправления выезжает в Арктику вместе с экспедициями и зимовщиками. Для оказания практической помощи партийно-комсомольским организациям на местах выехал из Мурманска на остров Шпицберген зам. начальника Политуправления тов. Серкин.

Пом. начальника Политуправления по кадрам т. Козьмин идет на теплоходе «Микоян».

Пом. начальника Политуправления по культуре т. Догмаров идет на ледоколе «Ермак» по маршруту: Маточкин Шар — Диксон — мыс Челюскин и обратно в Архангельск.

Пом. начальника Политуправления по комсомольской работе тов. Басс вылетает из Иркутска на самолете в Пеледуй. Он посетит: Якутск — Сангары, Булун — Тикси. Кроме этого на многие участки Арктики выезжают инструктора Политуправления тт. Абакумов, Кац и другие.

По зимовкам

Мыс Лескин. Коллектив оборудовал фотолабораторию, сконструировал прибор, заменивший испорченное магнето, установил радиосвязь с киевскими пионерами — исследователями Арктики.

Мыс Желания. С помощью инженера Доброжанского (остров Диксон) зимовщики пустили в эксплуатацию передатчик НОРД-к, привезенный на станцию в 1933 г. Приведено в порядок все хозяйство станции. Собран весь утиль вплоть до банок, костей и гильз. Построен жилой дом, налажена телефонная связь с жилыми домами, электрифицировали все помещения. Хорошо организовано питание, ежедневно готовится горячий завтрак, свежее мясо. Два раза в месяц топится баня. Ежемесячно выпускается стенгазета «Северное сияние».

Новая Земля. Составлена статистическая сводка промыслов. Прослежен подход морского зверя — белухи, зайца, нерпы — к берегу. Это явление подробно заносится в дневник.

Мыс Челюскина. Закончили работу по механизированию бурения льда для производства промеров.

Ю шар. Зимовщики станции устанавливают к навигации рейдовый телефонно-телеграфный передатчик.

Остров Уединения. Заканчивается монтаж телефонно-телеграфного передатчика.

Мыс Стерлегова. Вся станция электрифицирована.

Остров Вайгач. Клуб кружка самодеятельности показал зимовщикам пьесы «Гибель Черноморской эскадры», «Чудесный сплав», «Чужой ребенок». Игра кружковцев проходила с большим успехом. Зимовщики довольны. Они говорят: «Наши спектакли не хуже постановок Архангельского большого театра».

ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ АРКТИКИ

В середине июня в редакции «Правды» состоялось совещание, посвященное вопросу создания труда о «двух пятилетках».

На этом совещании выступил начальник Политуправления Главсевморпути тов. С. А. Бергавинов. Перепечатаем из «Правды» (от 14 июня) выдержку об этом выступлении.

«Словно зачарованные слушают старые и молодые ученые, строители, художники, писатели рассказ тов. Бергавинова

(Северный морской путь) о будущем Арктики. Есть ли у нас более деловые люди, знающие точный расчет, чем руководители арктических экспедиций, но они же самые удивительные у нас мечтатели, поэты?.. Узнав о собрании в редакции «Правды», они собрались, практики и ученые, и восемь часов подряд обсуждали будущее Арктики и тут же на основе своих предвидений составили карту. Перед собранием теперь две большие карты: одна совсем белая, с двумя короткими и оборванными цветными линиями в разных концах, с разбросанными зелеными пятнами. Это Арктика царской России, 1913 г., с бесчисленными попытками пробить ледяные барьеры, с немногочисленными и мало-мощными частнокапиталистическими факториями, грабящими туземцев. Всего 300 тонн груза было завезено тогда во всю Арктику. А вот нынешняя — с цветными линиями, опоясавшими весь берег от Архангельска до Владивостока, с десятками судов в сквозных рейсах между сибирскими реками, с семью тысячами тонн завоза груза. Но ведь это — лишь начало, а будущее открывает регулярные зимние рейсы и новые города с десятками, с сотнями тысяч населения у берегов Арктики. Фантазия легко открывает взгляду флотилию мощных ледоколов, пред которыми нынешние кажутся легкими катерами. Однако научная мечта не поспевает за спросом арктической практики. Раскалывать льды — это кажется уже сейчас чем-то отсталым. Пусть наука найдет способ распыливать их электричеством, уничтожать при помощи разницы температур воздуха и воды...».

НОВАЯ ДЕТСКАЯ КИНОКАРТИНА МЕЖРАБОПФИЛЬМА

Группа режиссера В. Немоляева работает над созданием большой детской кинокомедии «Ледовый поход». Картина рассказывает о приключениях советских ребятишек, которые сами построили аэроплан и решили преподнести его в подарок Герою Советского Союза тов. Молокову.

— Моя задача, — рассказывает тов. Немоляев, — показать, как преломился через детскую психологию тот порыв, который охватил нашу страну при встрече челюскинцев и героев-летчиков.

В настоящее время уже закончены все основные павильонные и натурные съемки. После съемки оставшихся объектов — в начале июля — приступим к монтажу картины. Мы рассчитываем сдать «Ледовый поход» в начале сентября.

В картине участвуют: Герой Советского Союза тов. Молоков, артисты: Жаров (милиционер), Ванин (сторож детского дома) и Окунева (руководительница детского дома), а также пятеро детей.

Коллектив, работающий над фильмом «Ледовый поход», закрепляется Межрабпомфильмом в качестве постоянной съемочной группы, которая будет работать над детскими картинками.

ЮНЫЕ ИССЛЕДОВАТЕЛИ АРКТИКИ

В Харькове

«Два метра оставалось до Полярного круга. Послышалось зловещее рычание. Белый медведь, размахивая лапами и мотая головой, преградил путь. Мы стали просить:

— Гражданин! медведь, позвольте пройти! Мы ведь по делу. Мы — юные исследователи Арктики, едем из самого Харькова... Неужели вы нас не пустите?»

Медведь продолжал рычать, размахивать лапами и мотать головой. Поезд тронулся дальше. Вместе с медведем мы очутились по ту сторону Полярного круга. Это было в вагоне поезда Ленинград — Мурманск.

Зверь понял, наконец, что удерживать нас дальше бесполезно, и снял с себя шкуру. Он оказался членом нашей экспедиции, пионером Мишей Пеккером. Нам выдали ситро, сладкие булочки, и мы отпраздновали переезд через Северный полярный круг».

Это рассказ одного из самых молодых «арктикстов» Шуры Беседовского. Мальчик полон впечатлений, полон знаний. Его знания не совсем обычные: помимо полной успеваемости по курсу, он разбирается в картах, ориентируется по компасу и звездам, знает не плохо прошлое, настоящее Советской Арктики, ее экономику и этнографию, флору и фауну. Шура знаком и с основами навигации, знает имена всех героев Арктики и их биографии... Без экзотической романтики Шура Беседовский готовится «китти в Арктику» в качестве смены сегодняшним ее завоевателям.

В прошлом году, когда вся страна с гордостью и любовью встречала спасенных Героями Советского Союза челюскинцев, среди многочисленных делегаций на московском вокзале была одна маленькая и ростом и количеством делегация харьковских пионеров. Возглавлял эту группу «Старый полярник» — молодой украинский писатель-комсомолец Николай Трублаини. Несмотря на свою

молодость, Трублаини успел побывать в Арктике и с востока и с запада; он плавал на знаменитых наших ледоколах и к острову Врангеля, и к Северной Земле, и к Новой Земле... Книжки Трублаини об Арктике читаются школьниками с восторгом.

Молодые читатели не ограничились только чтением книг Трублаини. Начались встречи, беседы, доклады... Несмотря на то, что строительство Харьковского дворца пионеров только начиналось, во дворце вокруг Трублаини сгруппировался актив молодых «арктикстов».

В дни, когда вся страна жила одной напряженной жизнью с героями-челюскинцами, когда наши летчики рвались сквозь шторм и метели, в мгле и морозах прокладывая путь к лагерю Шмидта над хмурой дикостью Анадырского хребта, стихийно сложились контуры будущего движения юных исследователей.

Маленькая делегация на московском вокзале в июне 1934 г. была первой вылазкой еще не оформившегося содружества юных «арктикстов». Встретив с восторгом вернувшихся челюскинцев, ребята там же, на вокзале, дали слово Отто Юльевичу Шмидту систематически работать над собой, изучать проблемы освоения Арктики, готовить из себя достойную смену арктическим работникам.

Так, по инициативе Трублаини, при поддержке комсомольских и пионерских организаций Украины, при Харьковском дворце пионеров возник в прошлом году первый в мире Клуб юных исследователей Арктики.

Работа клуба опирается на высокую дисциплину каждого члена и кандидата. Все работают по склонности: кто в группе географов, кто проходит штурманский курс, кто — геологический или зоологический... Многие изучают технику арктической радиосвязи, некоторые — авиационное дело. Преподают лучшие научные силы Украины.

Теория сочетается с практической работой. Ребята посещают институты, музеи, парки, аэродромы, мастерские, заводы... Их не останавливает и то, что в Харькове не то что моря — реки порядочной нет. Трублаини организовал экспедицию за Полярный круг, о которой так толково и с таким энтузиазмом рассказывали ребята. Юные «арктиксты» посетили г. Кировск с его апатитовыми разработками и обогащенными фабриками, они побывали и в Мурманске, были на борту ледокола «Садко» и беседовали с его командой, плавали даже по Кольскому заливу...

Подрастающие кадры связались по радио со своими старшими товарищами-зимовщиками и исследователями Арктики. Вот образец этой радиосвязи:

«Харьков. Дворец пионеров. Юным исследователям Арктики.

26 февраля, впервые после полярной ночи, увидели солнце. С 9 по 26 убили трех медведей. Поймали двух медвежат. Одного закрепили за вами. Начали прилетать птицы. Весь коллектив бодр, весел. Сделан первый полет самолета над бухтой. Погода прекрасная. Мороз 25—30 градусов. Шлем приветы. Поздравляем с наступающим праздником трудящихся женщин. Особый привет от наших женщин-полярниц. Желаем успеха в вашей учебе, работе.

По поручению зимовщиков

Битрих.

Приводим ответ:

«Бухта Тихая (З. Франца-Иосифа).

Собрание юных исследователей Арктики трех городов — Киева, Харькова, Днепропетровска, собравшись для обмена опытом работы, приветствует друзей — отважных полярников. Клубы, кружки юных исследователей Арктики организуются по всему Союзу. С пионерской настойчивостью будем стремиться к созданию юной смены полярникам. Ждем дальнейшей связи. Провели встречу с работниками Зоопарка. Договорились о месте, где будет помещен ваш подарок — медвежонок. Место подготовили. Сообщайте об экспедициях, о медвежонке.

Клуб юных исследователей Арктики.

Харьковские юные арктиксты связаны не только с бухтой Тикси. Довольно правильная связь налажена и с островом Диксон, и с мысом Желания, с мысом Челюскин, зимовкой на о. Уединения. Связь настолько прочна, что ребята вступили в шахматное состязание по радио с зимовщиками мысов Желания и Челюскин. Пока сделано 17 ходов.

С. А. Бергавинов подарил юным исследователям Арктики 4 живых тюленей. Этих тюленей поймали зверобой весной в Белом море.

Зверей привезли в Харьков и поместили в большой бассейн в зоологическом саду.

Каждый из четырех получил имя: Малыш, Леопард, Лева, Миша. Вскоре ребята приручили тюленей, и теперь они принимают пищу из рук, идут на зов, играют с юными зоологами.

Почин харьковских юных «арктикстов» не мог остаться без подражания. Возникли такие же клубы в Киеве, Днепропетровске. В Москве организован пока кружок, есть слухи о том, что ленинградские, даже мурманские ребята собираются последовать примеру харьковских. На Украине дело поставлено настолько широко, что в ряде школ

местностей, где нет еще клубов, в том числе и в сельских школах, возникли кружки юных исследователей Арктики. Возникает несказанный, неписанный кодекс высококультурных и героических арктических традиций.

Появились новые, своеобразные формы массовой «арктической» работы, где учеба сочетается с занимательностью, где организационные навыки, так необходимые подлинному полярнику, прививаются ребятам уже с первых «полярных» шагов. В первую очередь к таким формам нужно отнести интереснейшую игру в «Юных полярных Робинзонов», сочиненную все тем же Трубляни. Игра построена на основе подлинных исторических фактов из эпохи «Челюскина». Ребята, в зависимости от квалификации и склонностей, вступают в авиационные отряды, в корабельные команды... Каждый занят своим спасательным делом, но ведет свою работу сознательно, приносясь к общей задаче. Попутно ребята пополняют свои знания. Игра ведется так, будто материальная часть уже находится в распоряжении юных «арктикстов». Нечего и говорить о том, насколько сильным организующим фактором является эта игра, какую роль играет она в повышении общей успеваемости ученика, в усилении дисциплины среди школьников. Помимо всего, подобные игры как бы приближают к нам Арктику, пропагандируют и популяризуют работу по ее освоению среди нашей смены.

Ни одна страна не знает подобной юношеской организации. В какой еще стране, кроме нашего Великого Союза, мыслимо такое движение?

Я. И. Кальницкий

В Москве

Около двух лет географическому кружку при 28 школе Октябрьского ОНО. С момента возникновения его и в продолжение всего существования кружок изучает Советскую Арктику.

Его история заслуживает внимания. Интересами Севера школьники жили еще в 1932 г. Учащимися руководили не только чувства симпатии к загадочному и неизвестному, к романтике Севера, но и ясно сознаваемое значение этого участия социалистического строительства.

Первые горячие собрания дали установку: максимальную свободу выбора тем каждому члену кружка, строгое (по расписанию) реферирование членами кружка прочтенных ими книг о Севере и консультация со стороны компетентных работников-североведов. Установилась связь с северными учреждениями.



Труппа заполярного театра

Во время каникул в январе 1934 г. кружок выступил впервые с выставкой по Арктике, организованной сначала в кино «Юный зритель», потом в кино «Буревестник». Публика обслуживалась докладчиками из кружковцев. Выставка имела успех, но была еще очень слаба. Решено было усилить общеобразовательную работу в области североведения. Для этого на районном собрании преподавателей географии мы поставили перед кружком задачу подбора газетных вырезок и (добавочно к основным рефератам) еженедельных обзоров — «Что делается на Севере».

Вскоре внимание всей страны приковано к эпопее «Челюскина». Результатом проработки материалов этого события явился альбом вырезок, подобранный по темам (на каждый день). Альбом заинтересовал многих художников, организовавших весной 1934 г. выставки о «Челюскинской» эпопее.

К 1 мая 1934 г. ударная бригада кружка под руководством ученицы Темкиной подготовила «северный уголок» в клубе Дома правительства и создала там выставку по эпопее «Челюскина».

В этом уголке в течение двух месяцев члены кружка после регулярного дежурства вместе с работниками Главсевморпути давали объяснения публике, причем, по словам работников Главсевморпути, даваемые школьниками объяснения почти не требовали поправок и дополнений.

С осени 1934 г. кружок изменил характер работы. Каждый из старых кружковцев облюбовал себе в области Севера определенную отраслевую секцию и занялся ею. Одновременно приступили к созданию музея. Началом послужили коллекции черепов и других предметов, привезенные нам тов. Львовым в подарок от экспедиции на пароходе «Русанов». Это дело затормозилось, однако, отсутствием помещения.

Кружковцами просмотрена за три года значительная часть газет и журналов СССР. Оттуда выбраны все стихи, посвященные Арктике. Этот сборник был передан драматическому кружку для работы. Кружковцы мечтают об издании этого сборника.

29 января 1935 г. было проведено расширенное собрание кружка в клубе «Правда». По отзывам присутствующих работников Главсевморпути, учащиеся обнаружили основательную подготовку кружковцев и неплохое знание ими Севера.

Сейчас кружок готовится к летней работе. В 1936 г. члены его сдадут техникум по метеонаблюдениям.

В. А. Туточкина

ПЕРВЫЙ ЗАПОЛЯРНЫЙ ТЕАТР

Политуправление Главсевморпути организовало культурно-просветительный рейс для обслуживания населения Заполярья, Дальнего Севера и Арктики.

При подготовке этого рейса пришлось преодолеть целый ряд трудностей: новизна мероприятия, отсутствие подходящего людского состава, вопросы репертуара, оформления.

Но все это уже позади...

2 мая 1935 г. из Москвы выехал Первый советский заполярный театр Политуправления Главсевморпути по маршруту: Красноярск — Игарка — остров Диксон. Только при советской власти может осуществиться такая мечта как театр в Арктике.

Цель Заполярного театра — культурно обслуживать населенные пункты Дальнего Севера высокими по качеству постановками-спектаклями. Театр оживит массовую культурно-просветительную работу на местах и создаст населению культурный отдых и развлечения.

В репертуаре театра классические и советские пьесы: Мольер «Тартюф», Гольдони «Трактирщица», Островский «Без вины виноватые», Арбузов «Шестеро любимых», Горева «7 баллов», Апушкина «Зорче глаз». Кроме того, театр подготовил концертные программы, в которые входят скетчи, художественное чтение, музыкальные, вокальные и танцевальные номера.

Декорации спектаклей написаны по эскизам художника Л. Корнеева. Театр

везет с собой костюмы, бутафорию, парики и электрооборудование.

Помимо собственно сценической работы, театр займется организацией массовых культурных мероприятий, празднеств, гуляний, лекций, бесед, громких читок, вечеров-осмотров, художественной самодеятельности, конкурсов, инструктажем и консультацией руководителей актива кружков, организацией вечеров отдыха и развлечений (танцы, песни, игры), работ художников-самоучек, организацией шахматно-шашечных турниров, спортивных состязаний.

Труппа театра состоит из 14 человек. Главный режиссер артист М. Gladков, ответственный за культурно-массовую работу режиссер-актер В. Карелин.

Актеры театра: Л. Корнеев, Н. Крылова, М. Мейер, Маева, В. Немиров, М. Орлов, Т. Романовская, В. Светланова, Свержевский, Маев, Панин, Черневский. Руководитель театра артист Д. Черневский.

Труппа Заполярного театра состоит из артистов московских театров. В частности, основная группа и руководящий состав — артисты Государственного нового театра. По своей квалификации труппа имеет полную возможность выполнить все возложенные Политуправлением на Заполярный театр задачи.

П Р И К А З № 102

по Политуправлению Главсевморпути при СНК СССР

г. Москва, 26 мая 1935 г.

Для обеспечения повседневной помощи низовой печати со стороны всех партийных организаций Главсевморпути, а также для проверки состояния и лучшего учета всех стенных газет приказываю:

1. Нач. политотделов и редакторам политотдельских газет организовать и провести не позднее ноября 1935 г. территориальные смотры стенных газет. Помполитам ледоколов и парторгам полярных станций, руководимых непосредственно ГУСМП, организовать и провести в июле — августе такие же смотры.

2. На смотры привлечь рабкоров, читательский актив, лучших ударников и ударниц ледоколов и полярных станций.

3. По возвращении полярников на материк в октябре — ноябре 1935 г. организовать первый смотр-выставку стенных газет полярных станций и ледоколов в г. Москве.

Ответственность за проведение этого смотра возлагаю на помощника по культпропработе т. Догмарова.

Начальник Политуправления
Главсевморпути С. Бергавинов

Редакционная коллегия:

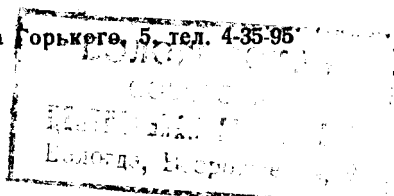
Г. А. Ушаков (ответственный редактор)

А. А. Догмаров

М. Н. Бочачер (зам. ответственного редактора)

Адрес редакции:

Москва, улица Горького, 5, тел. 4-35-95



ИЗДАТЕЛЬСТВО ГЛАВСЕВМОРПУТИ

На складе Издательства Главсевморпути имеются издания Всесоюзного Арктического института, Гидрографического управления, Полярного управления, Управления воздушной службы и других учреждений Главсевморпути.

ПО ВСЕСОЮЗНОМУ АРКТИЧЕСКОМУ ИНСТИТУТУ

Труды по биологии, геологии, гидрологии, метеорологии, палеонтологии и др. дисциплинам.

Материалы по изучению Арктики.

Бюллетень Арктического института. Годовая подписка 12 р.

Цена отдельного номера 1 р. 25 к.

Указатель литературы по рыбному хозяйству Европейского Севера СССР за 1917—1933 гг. Ц. 8 р.

Новая Земля (Библиографический указатель). Ц. 12 р.

ПО ГИДРОГРАФИЧЕСКОМУ УПРАВЛЕНИЮ

Северный морской путь. II сборник статей по гидрографии и мореплаванию. Ц. 4 р. 50 к.

Г. С. Максимов. Гидрография. Теоретическое и практическое руководство. Ц. в перепл. 12 р.

ПО УПРАВЛЕНИЮ ВОЗДУШНОЙ СЛУЖБЫ

Н. П. Георгиевский. Определение восхода и захода солнца и продолжительности дня на Севере. Ц. в перепл. 5 р.

„Садко“ под советским флагом. Сборник статей сотрудников экспедиции первого рейса 1394 г. Ц. 10 р.

М. Е. Зингер. Основные законы по Крайнему Северу. Ц. 4 р.

ЗАПРОСЫ И ЗАКАЗЫ НАПРАВЛЯТЬ ПО АДРЕСУ:
ЛЕНИНГРАД, ПР. 25 ОКТЯБРЯ, 7/9, IV ЭТАЖ, КОМН. 61
ИЗДАТЕЛЬСТВО ГЛАВСЕВМОРПУТИ

ПОЛЯРНАЯ БИБЛИОТЕКА

Вышли из печати:

- Р. АМУНДСЕН. Плавание на судне „Йоа“. Ц. в перепл. 12 р.
Р. БЭРД. Над Южным полюсом. Ц. в перепл. 12 р.
Последняя экспедиция А. ВЕГЕНЕРА в Гренландию. Ц. в перепл. 9 р.
А. ГРИЛИ. Три года в Арктике. Ц. в перепл. 8 р. 50 к.
К. РАСМУССЕН. Великий санный путь. Ц. в перепл. 7 р.
В. СТЕФАНССОН. Гостеприимная Арктика. Ц. в перепл. 14 р.
Ю. ПАЙЕР. 725 дней во льдах Арктики. Ц. 9 р.

Печатаются:

- В. БАРЕНЦ. Путевой дневник.
Л. С. БЕРГ. Плавание Беринга и открытие Камчатки.
М. и М. УСПЕНСКИЕ. Очерки по истории экспедиции Биллингса.
Н. Н. УРВАНЦЕВ. Два года на Северной Земле.
Р. ПИРИ. Открытие Северного полюса.
Д. МОУСОН. В стране пурги.
Э. ШЕКЛТОН. В сердце Антарктики.

Склад изданий:

Ленинград 104, Пр. 25 Октября, 7/9, IV этаж, комн. 61. Издательство Главсевморпути

Советская Арктика

Ежемесячный политико-экономический иллюстрированный журнал Главного управления и Политуправления Северного морского пути при СНК СССР

В 1935 г. выйдут в свет 5 номеров
объемом по 5 печатных листов

Подписная цена на 1935 г. 7 р.
Цена отдельного номера 1 р. 50 к.

Подписка принимается в Издательстве Главсевморпути:

Ленинград 104, Пр. 25 Октября,
7/9, IV этаж, комн. 61. тел. 501-70

Технический редактор Ю. А. Таубер

Сдано в набор 29 июля 1935 г.

Подписано к печати 10 сентября 1935 г.

Бум. 72×110¹/₁₆ 6 печ. л.

3 бум. л.

9 авт. л.

120000 тип. зн. в бум. л.

Ленгортит № 15926

Заказ № 1436

Изд. № 51

Тираж 10000 экз.

Типография „Коминтери“ и школа ФЗУ им. КИМ'а. Ленинград, Красная, 1

Цена 1 р. 50 коп.