

9261 НОИ 6\*

# ԵՐԵՎԱՆԻ ԱՐԽԱՆԵՐ

1936



МАЙ

*Пролетарии всех стран, соединяйтесь!*

# Советская Арктика

**ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ  
ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ**

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

**5 МАЙ  
1936**

*Издательство Главсевморпути*

## СОДЕРЖАНИЕ

С. А. Бергавинов. Об арктической литературе .....	3
М. М. Микула. Год политотдельской печати .....	8
М. А. Большаков. Проблема оседания кочевого населения .....	14
В. И. Остроумова. Игарская парторганизация после проверки .....	24
Р. К. Готовим план третьей пятилетки .....	27
 <i>РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ КРАЙНЕГО СЕВЕРА</i>	
И. В. Алимов. Наш речной флот в 1936 году .....	35
Н. Е. Шадрин. Должен ли замерзать ленский флот? .....	44
С. К. Попов. Речной флот сделать стахановским .....	50
 <i>КАМЧАТКА</i>	
Ф. Э. Криммер. АКО .....	53
Б. А. Бронштейн. Камчатская экспедиция Академии наук .....	61
 <i>МУРМАНСК — ВОРОТА АРКТИКИ</i>	
В. М. Докутовский. Мурманск — ворота в Арктику .....	67
А. Патц. Мурманский судоремонтный завод .....	70
И. А. Лукашевич. Мурманск к навигации 1936 года .....	72
В. Л. Казанский. В тундре .....	73
 <i>ОСТРОВ УЕДИНЕНИЯ</i>	
В. К. и Н. Б. Остров Уединения .....	75
Н. Т. Черниговский. Первые жители острова Уединения .....	77
 <i>СТАХАНОВЦЫ АРКТИКИ</i>	
Александр Крюков. Стахановцы на стройке порта .....	81
А. Э. Клабе. В Гидрографическом управлении .....	84
С. А. Чапкович. Стахановцы зверобойного судна „Нерпа“ .....	85
 <i>ИЗУЧИМ ПОЛЯРНЫЕ МОРЯ</i>	
А. Бурке. О периодичности в ледовом режиме .....	86
А. И. Танцюра. Гидрологические исследования в Баренцовом море .....	89
Д. Б. Карелин. Замерзание побережья Советской Арктики .....	93
 <i>НАМ ПИШУТ</i>	
Д-р С. М. Никитин. Сделаем Арктику здоровой .....	95
П. Н. Пересыпкин. Картофель — на Крайний Север .....	98
Б. А. Тихомиров. Кедровый стланник .....	100
В. Я. Паровщиков. Организуем гагачье хозяйство .....	105
 <i>ХРОНИКА</i>	
Т. А. Караваева. Подготовка национальных кадров .....	106
И. Ф. Дриго. Заказы судов и оборудования в Японии .....	107
В. Порцкий. Первая заполярная конференция по снегоборьбе и общей метеорологии .....	108
Б. Л. Дзердзеевский, Ю. М. Шокальский. (К пятидесятилетию научной работы) .....	109
Т. К. Применение ветродвигателей на Севере .....	110
Изобретение геофизика Карамышева .....	111
Контрольно-измерительный прибор Шамарина .....	111
А. Марголин. Пушной аукцион .....	112

## ОБ АРКТИЧЕСКОЙ ЛИТЕРАТУРЕ

Летом 1934 года „Правда“ издала три прекрасных и содержательных тома о челюскинской эпопее. Кроме этих книг, массовой и научно-популярной литературы о преобразовании Арктики в новую, Советскую Арктику у нас, к сожалению, почти нет. Поэтому естественно, что каждая вновь выпускаемая книга, знакомящая советского читателя с Арктикой и Крайним Севером, заслуживает внимания. Похвальна в этом свете работа Северного краевого госиздата, который выпустил в 1935 году три книги: И. М. Иванова „Новосибирские острова“, Б. Г. Островского „Остров Врангеля“ и Н. В. Пинегина „Новая Земля“.

Книги дают неплохой исторический обзор открытия и изучения этих островов, рассказывая местами волнующие драматические эпизоды из истории многовековой борьбы за исследование всей Арктики и, в частности, указанных мест. По своему содержанию и насыщенности фактами, событиями все три работы близки между собой, хотя описываемые события происходили в районах, удаленных друг от друга на тысячи километров.

Книга „Остров Врангеля“ выгодно выделяется своим разносторонним, последовательно изложенным материалом от начала исследования (1633—1636 г.) до последних дней пятилетней зимовки на острове т. Минеева (1929—1934 г.). Но все три книги, особенно Иванова и Пинегина, в значительной мере грешат слабым описанием проведенных и проводимых работ за **советский период**. А то, что написано в этом отношении об островах, — дано изолированно от общего социалистического преобразования Советской Арктики и не увязано с развитием Северного морского пути, в **результате** которого стала возможной проводимая грандиозная работа по освоению **всех** районов Арктики.

Между тем, советский период как раз и является периодом наиболее уверенного, широкого научного и хозяйственного наступления на Арктику. И это победное наступление идет почти без человеческих жертв, которыми так богата вся история капиталистического исследования Крайнего Севера. На странице 84 Б. Островский пишет об острове Врангеля: „...Со времени организации здесь постоянной станции научные наблюдения ведутся регулярно, и материала скопилось довольно много. Но материал этот нуждается еще в основательной обработке для подведения окончательных итогов“... Это абсолютно верно и **целиком** относится как к острову Врангеля, так и ко всем районам Советской Арктики. Нужно ускорить обработку не только научного, но и хозяйственного, политического материала о работе советских полярников.

Однако, несмотря на свои некоторые недостатки, эти безусловно полезные книги имеют большое значение для всех читателей, интересую-

щихся Арктикой. Надо пожелать, чтобы и другие издательства, в первую очередь центральные, больше занялись весьма нужным делом издания хорошей литературы о Крайнем Севере.

Разбираемые три книги вышли под **общей** редакцией председателя Северного бюро Полярной комиссии Академии наук, научного работника **А. И. Толмачева**. Представляется интересным рассмотреть выпущенную в 1935 году тем же Северным краевым издательством интересную по замыслу книгу этого же **А. И. Толмачева** „Северные полярные страны“.

Если Севкрайиздат достоин похвалы за выпуск первых трех книг, то за выпуск книги **А. И. Толмачева** он заслуживает порицания. Надо прямо сказать, что книга „Северные полярные страны“ в своей научной части, мягко выражаясь, мало интересная, а в общественно-политической даже вредная. Автор, поставив в начале книги задачу определить полярные страны и их границы, не достиг цели. Он в качестве границы полярных стран приводит июльскую изотерму  $+10^{\circ}$  и полярный круг и растительность, делая упор на последней. Такое определение с ботаническим уклоном неправильно, а с научной стороны необосновано. Арктику определяет не преимущественно растительность, а комплекс исторических и природных процессов, взаимодействия которых создают тот или иной ландшафт. Всякое иное понимание не выясняет, а затуманивает существо вопроса. Так в итоге и получилось с нашим ботаническим „полярником“, который на стр. 5 пишет: „Отграничить полярные страны от неполярных немислимо, так как ландшафты не внезапно сменяют друг друга, но переходят один в другой постепенно“.

В этой цитате видно некоторое бессилие автора, который в дальнейшем по сути смешал полярные страны с тундрой. Давно известно, что полярные страны Арктики в основном определяются ледяной зоной, характерной круглогодичным наличием льда на суше и море. Разумеется, что ледяной покров в летние месяцы уменьшается в одних районах больше, в других меньше. Тундра же характеризуется полным отсутствием круглогодичного ледяного покрова, она отличается безлесием, в ряде мест — болотами и наличием вечной мерзлоты в почве. И нужно быть, видимо, **А. И. Толмачевым**, чтобы смешать две своеобразные ландшафтно-географические зоны в одно понятие. Эти зоны по своему внешнему облику и внутреннему строению мало схожи.

Пройдем мимо и неверного определения автором климата Арктики, которая якобы „чрезвычайно бедна осадками“ (стр. 30), и целого ряда других неясных высказываний. Сделаем это для того, чтобы разоблачить по существу эту книгу.

Автор книги „Северные полярные страны“ страдает основным пороком — **отсутствием понимания** совершающегося процесса преобразования на **социалистических началах новой, Советской Арктики**. А этот процесс является прямым результатом роста и могущества страны пролетарской диктатуры. Не случайно, что на всех 137 страницах книги в лупу надо искать — и не найдешь такого понятия, как социализм, социалистическое строительство. Период советской власти у Толмачева объединен в аморфное понятие „новейшее время“. В книге нигде не **показаны преимущества** советской социалистической системы над капиталистической. А ведь эти преимущества и дали возможность пролетарскому государству решить в кратчайший срок вопросы освоения Северного морского пути, над которыми сотни лет бесплодно билась капиталистическая страна. В книге не приведено ни **одного** из огромного

количества примеров героической работы советских полярников, летчиков, моряков и научных работников, примеров, о которых не может и мечтать ни одна капиталистическая страна.

В этом свете становится понятным, почему автор, разбирая вопрос об отмирании родового строя у народов Крайнего Севера, ни словом не обмолвился о том, как, благодаря победам социализма в нашей стране, эти народности, минуя капиталистическую стадию развития, вовлекаются в общее социалистическое строительство страны и непосредственно подходят к бесклассовому обществу. Вместо того, чтобы показать в научно-популярной работе яркие факты хозяйственного и культурного подъема всего Крайнего Севера и народностей, его населяющих, Толмачев излагает по существу политически вредную путаницу.

Вот одно из его квазинаучных вешаний: „...Наряду с безоленной и малооленной беднотой попадают хозяйства, владеющие тысячными стадами, представляющие прослойку кулачества. Наличие его в известной мере объясняется еще пережитками родового строя, постепенно отмирающего по мере экономической дифференциации тундрового населения“... (стр. 68). Это, не обоснованное фактами, цифрами, изречение отстало по крайней мере на несколько лет. Хозяйство Крайнего Севера настолько шагнуло вперед, что старое понятие о безоленных хозяйствах исчезло из обихода жизни Севера. Они, эти хозяйства, при помощи пролетарского государства снабженные орудиями промысла, охотприпасами, — развиваются и уверенно растут в колхозном направлении. Совсем недавно на Енисейском севере в прошлом „безоленный“ тунгус колхозник т. Яроцкий в стахановскую декаду добыл и сдал на нашу пушную факторию песцов на сумму в 14 000 руб. Аналогичных примеров не мало, но они для Толмачева незаметны, вернее — непонятны.

Для того чтобы советский читатель не сомневался, что народы Крайнего Севера именно **теперь** якобы переживают период упадка, автор на странице 72 добавляет: „...Едва ли можно сомневаться, что эта картина социальной дифференциации тундрового населения, которую мы наблюдаем **теперь**,<sup>1</sup> в значительной мере обусловлена именно развитием туземного хозяйства [какого? С. Б.] в обстановке более или менее тесной связи с пришлыми [какими? С. Б.] народами“... По автору выходит, что „пришлые“ — суть зло, разрушающее туземное хозяйство. Большого поклепа на социалистическое освоение Севера выдумать нельзя.

Верно, что „пришлый“ капиталистического периода был купец, поп, торговец, которые выколачивали всеми средствами пушнину. Они действительно разоряли хозяйства северных народностей. Но советский „пришлый“ — это учитель, врач, зоотехник, комсомолец, организатор. Эти люди волею партии идут на Север для братской пролетарской помощи народностям Севера, для их культурного и хозяйственного развития на основе социалистического подъема всей страны. Этого никак не может понять Толмачев, который в этих вопросах **стоит на старых буржуазных позициях**. Подобные высказывания объясняют, почему в книге отсутствует принципиальное различие между положением народов советского Крайнего Севера и положением народов в капиталистических приполярных странах. Толмачев мог бы привести из этой области немало примеров. Взять хотя бы такой факт, что у соседней страны туземное население (гиляки) южной части Сахалина за 1932 год естественным путем уменьшилось на 11%, а гиляки советской части

<sup>1</sup> Везде в цитатах подчеркнуто мною. С. Б.

Сахалина за этот же год дали 20% естественного прироста. Разве это не факт первостепенного хозяйственного и политического значения!

Автор книги, которая представляет собой набор общих рассуждений и высказываний, ограничивается только фразой, что... „в новейшее время на крайнем северо-востоке Европы возник ряд промышленных предприятий“... Больше ни звука не сказано об этом решающем вопросе социалистического преобразования Крайнего Севера. Видимо, Толмачев не считает нужным хотя бы вкратце указать, что в это „новейшее время“ советской властью в Арктике построено свыше 50 полярных станций, созданы десятки пушных факторий, оленеводческих совхозов с поголовьем почти в 300 тыс. оленей, снабженческие базы, аэропорты, промышленные предприятия, где работают десятки тысяч рабочих (Чукотка, Колыма, Тикси, Нордвик, Игарка, Норильск, Дудинка, Воркута, Вайгач и т. д.). Эти промышленные центры играют серьезнейшую роль в хозяйственном, культурном и политическом развитии народностей, населяющих Заполярье.

Когда пишешь книгу, посвященную хозяйству и народам Севера, нельзя умолчать и о том, что их развитие в значительной мере явилось результатом освоения Северного морского пути, в жизнеспособность которого Толмачев прямо **не верит**. Вот почему он кое-где и передергивает. Наш запутавшийся автор на странице 15 своей книги, говоря об экспедиции **Норденшельда** в 1878—1879 годах, победно пишет: ...„Норденшельду удается разрешить и проблему Северо-восточного прохода в **полном ее объеме**,—он проходит весь путь из Европы в Тихий океан на судне „Вега“...“. А на следующей странице, описывая советские походы „Сибирякова“, „Челюскина“ и „Литке“, Толмачев снижает тон и пишет, что... „этими экспедициями разрешен в **основном** вопрос о возможности сквозного плавания Северо-восточным проходом“. Всякому интересующемуся этим вопросом известно, что Норденшельд полностью **не разрешил** этой проблемы, ибо он прошел этот путь с зимовкой и в две навигации. Наши же советские экспедиции этим путем и несколько раз действительно прошли в **одну** навигацию и положили **прочное** начало нормальной эксплуатации всего Северного морского пути.

Но Толмачеву факты ничего не говорят, он, игнорируя их, твердит, что... „мореплавание встречает здесь исключительные препятствия. Полярный бассейн, непрерывно забитый мощными многолетними льдами, почти на всем своем протяжении недоступен для судоходства в течение круглого года. ...Да и в короткое лето лед не всегда расходитя в них достаточно, чтобы можно было говорить о действительно свободной навигации даже в течение очень ограниченного периода“... Для находящегося в плену у старых взглядов на Арктику Толмачева является пустым звуком то обстоятельство, что в этих районах в течение последних лет ходят советские корабли с грузом и людьми. Только в навигацию 1935 года свободно плавали в арктических морях свыше 50 кораблей, на которых перевезено больше 200 тыс. тонн грузов. Кроме того, 4 обычных морских корабля прошли с грузом сквозным рейсом в обоих направлениях—из Архангельска во Владивосток и из Владивостока в Мурманск. Причем за все эти годы в летние навигации не было ни одной аварии или существенной поломки.

Все это для Толмачева ничем, поэтому он с упорством на стр. 133 утверждает, что ...„На востоке нашего Союза с большими трудностями удается поддерживать регулярную связь с устьем Колымы, и зимовки судов на пути туда остаются еще **нормальным явлением**“.

Разве неизвестно творцу „теории“ зимовок, что истекшим летом на Колыму Главсевморпуть направил 6 кораблей с грузом в 12891 тонну для „Дальстрога“? Эти пароходы, успешно завершив свои рейсы, не только не зазимовали, но даже вернулись на 12 дней раньше установленного срока. Обо всем этом „не помнит“ Толмачев, как не упоминает он ни одним словом о героической работе советских полярных летчиков. Ему лучше известны дела на Аляске, где... „в транспортных связях большей части страны в новейшее время видное место заняла авиация“ (стр. 111).

Самой злокачественной частью книги А. И. Толмачева является его попытка „запужать“ трудностями полярных морей и смазать значение Северного морского пути. Ничего из этого, досточтимый автор, не выйдет. Не для того большевики взялись за это дело, чтобы отступить перед... „мощными многолетними льдами“... Весь Северный морской путь, оснащенный передовой советской техникой, готов к приему и проводке **любых** кораблей **любого** назначения. Этот **внутренний** водный путь уже служит и будет надежно служить на благо нашей могучей и счастливой социалистической родины.

Книга кроме того содержит немало неточностей, наподобие того, что якобы... „пушной промысел составляет занятие преимущественно зажиточной части населения“... (стр. 64). Удивительной экономической неграмотностью и незнанием условий блеснул Толмачев, когда он взялся за определение типов хозяйств Крайнего Севера. На стр. 68 он авторитетно вещает:... „Как два основных хозяйственных типа Севера мы можем бесспорно принять чукотско-эскимосский тип берегового промышленника и развитый в той или иной мере у всех североазиатских народов тип оленевода, представляющий **высшую экономическую ступень**“. Вот, действительно, „умри, Денис, лучше не напишешь“. Это же сверхпроизвольная трактовка вопроса, она недопустима для любого грамотного человека. Каждый работник, соприкасающийся с этим вопросом, знает, что на Крайнем Севере в **берегового** населения **преобладает** рыбо-зверопромысловое хозяйство и, наоборот, в **тундре**, вдали от берега, хозяйство **преимущественно** оленеводческое и пушнопромысловое. В нашем понятии „высшую экономическую ступень“ могут представлять хозяйства и тех и других районов. Прежде всего это зависит от их общественной организации, т. е. от коллективизации, от насыщенности их современными орудиями промысла, от наличия крепких кадров, доходности и т. д.

Можно было бы продолжить и дальше высказывания автора „новейшего времени“, но нет нужды, ибо книга „Северные полярные страны“ нам в лучшем случае представляется завуалированной вредной книгой, в которой и наукой мало пахнет. Она не дает ни малейшего представления о той действительно замечательной борьбе в Арктике, которая велась и ведется под руководством ВКП(б) советскими полярниками. Всей стране видна эта большая работа, которую оценила и партия в своем известном приветствии челюскинцам, а также полярникам в апреле 1935 года в связи с 15-летием советской работы в Арктике.

Пора писательскому коллективу Союза дать достойную и описательную и художественную литературу о новой, Советской Арктике и советских полярниках. Материала для этого уйма. На нем можно и должно создать большие произведения, достойные великой эпохи Сталина.

М. М. МИКУЛА

## ГОД ПОЛИТОТДЕЛЬСКОЙ ПЕЧАТИ

### I

До создания политотделов система Главсевморпути не имела ни одной печатной газеты. В результате организации политотделов и образования сети партторгов на судах и полярных станциях, в течение одного только 1935 года начали выходить семь новых политотдельских газет.<sup>1</sup>

Выходившая в Игарке два раза в пятидневку газета „Северная стройка“ (сейчас „Большевик Заполярья“) превращена в ежедневную газету с тиражом в 3000 экз. Больше года выходит газета на Шпицбергене („Полярная кочегарка“). Таковы успехи одного только года политотдельской печати.

Период становления, разумеется, далеко еще не пройден нашими газетами. Так, выпуск некоторых газет („Красный гидрограф“ в Омске) на практике не оправдался. Созданные наспех газеты в Пеледуе („Северный путь“) и в Амдерме („Полярный шахтер“) не имели редакторов. Полиграфическая база каждой из них представляла восстановленный из старых частей корректурный станок-катушку. Ни своим внешним оформлением, ни тем более своим содержанием не могли порадовать читателя эти газеты; слабая работа политотделов также не способствовала превращению их в оперативных помощников партийных организаций. Эти газеты были закрыты.

Борьба за оперативность газеты была в центре внимания большинства наших политотделов. Показателен опыт выездной редакции газеты Обдорского политотдела „Ударник Арктики“ на теплоходе „Микоян“ (по реке Оби, в Обской губе и в Карском море). Многотиражная „Северный рейс“ (редактор т. Сабылин) помогла партийной организации каравана наладить массовую работу, что способствовало, в свою очередь, перевыполнению производственного плана теплохода „Микоян“. Приказом по Политуправлению Главсевморпути т. С. А. Бергавинов премировал „Северный рейс“ за хорошую работу, оказавшую большую помощь коллективам зимовщиков, факторий и плавсоставу теплохода „Микоян“ в выполнении ими производственных задач.

Большую работу провела „Арктическая звезда“ (Архангельск), организовавшая за семь месяцев своего существования восемь выездных редакций (в совхоз „Грибцово“, на судоремонт—Мурманск, в Нарьян-Мар и др. места). В результате работы „Арктической звезды“ (редактор т. Болотов) значительно усилилась роль стенных газет, выпускаемых в оленеводческих совхозах, с привлечением стахановцев тундры к участию во всей работе этих газет. „Арктическая звезда“ начала выходить в мае 1935 года, и, несмотря на свою молодость, газета хорошо провела две рабкоровских конференции (9 июня и 14 августа 1935 года), ряд слетов рабкоров по итогам зверобойки; организовала фотовитрину лучших ударников зверобойного промысла и выпуск стенгазет

<sup>1</sup> „Большевик Арктики“ (с мая 1935 г. в Красноярске), „Ударник Арктики“ (с марта 1935 г. в Тобольске), „Полярный большевик“ (с ноября 1935 г. в Якутске), „Звезда Заполярья“ (с ноября 1935 г. в Мурманске), „Арктическая звезда“ (с мая 1935 г. в Архангельске), „Восточная Арктика“ (с июня 1935 г. во Владивостоке), „Советский полярник“ (в Ленинграде).

на судах. Газета провела **массовый смотр 54** стенных газет, в том числе тундровых, что особенно ценно. „Арктическая звезда“ установила тесную связь с рабкорами. Впервые учтено 735 рабкоров по 50 с лишним стенгазетам. Газета знает своих стахановцев, и стахановцы, к чести газеты, знают „Арктическую звезду“ и охотно сотрудничают в ней. „Арктическая звезда“ — одна из первых наших газет, которые поставили своей задачей крепче опереться на стахановцев, на лучших хозяйственников и командиров промышленности и транспорта.

„**Большевик Арктики**“ (редактор т. Чвоков) Красноярского политотдела за последнее время повысил оперативность своей работы. Газета организовала выездные редакции в Придивинскую судоверфь и Красногорский совхоз. Газета систематически выпускает оперативные листовки непосредственно на предприятиях. В результате вокруг газеты начинает сколачиваться крепкий рабкоровский актив. Надежная связь газеты с рабкорами — лучшими производственниками — облегчает „Большевику Арктики“ на деле помогать дальнейшему развитию и укреплению стахановского движения.

„**Большевик Арктики**“ резко заострил вопрос о том, что в Красноярских мастерских срывают стахановскую декаду. Политуправление немедленно реагировало на своевременный сигнал газеты. Подготовка к стахановской пятидневке была выправлена. Во всех бригадах и цехах была проведена разъяснительная работа. Сборочный цех дал за пятидневку 273% выполнения плана. Выдвинулись новые стахановцы: т. **Густовалов** (выполнил задание на 360%), т. **Плаксин** (выполнил задание на 354%). Стахановскому примеру в мастерских последовали стахановцы затона, выполнившие в стахановскую декаду план на 200%.

Заметных успехов добился „**Большевик Заполярья**“ (редактор т. Филатов) — **ежедневная** газета Игарского политотдела и горкома партии. Газета ведет упорную борьбу за развитие стахановского движения как на предприятиях Игарки, так и в тундре. Из мартовских номеров можно уже видеть первые результаты этой работы.

**Массовый подъем стахановского движения среди охотников Таймырского округа обеспечил перевыполнение плана заготовок.** Охотники-стахановцы с большим подъемом осваивают технику промысла. Среди сотен стахановцев тундры много таких, как эвенок **Панкагирь Дмитрий Николаевич**, выполнивший план на 642 процента; **Панкагирь Александр Никифорович**, выполнивший план на 614 процентов; **Удыгирь** — на 500%; **Мукта** — на 440%; **Семенов Яков** — на 541,3%; охотник Верхнеимбатской фактории, 76-летний старик, **Готовкин Матвей** выполнил план на 822%.

Стахановские дни на Игарке хорошо освещены газетой. Это показывает, что „**Большевик Заполярья**“ связан с лучшими людьми Игарки, в большинстве — рабкорами политотдельской газеты. Иногда в газете даются литературные очерки, отдельные главы из книг известных советских авторов и пр. **Хорошо поставлена информация о жизни нашего Союза.** Выездные редакции „**Большевика Заполярья**“ (в Усть-Порт, на путину, в июне — июле 1935 года), особенно созданная многотиражка „**Рыбак Заполярья**“ провели значительную массовую работу среди промышленников Крайнего Севера.

„**Полярный большевик**“ (редактор Н. Дудковский) — газета Якутского политотдела, начал выходить в ноябре 1935 года. В одном из декабрьских номеров газета дает вкладку на якутском языке. В 1936 году газета будет систематически давать вкладки на якутском и эвен-

кийском языках. „Полярный большевик“ провел слет рабкоров. Вместе с политотделом газета провела радиосоветание полярных стахановцев и радиоперекличку партийных организаций по работе со стахановцами.

„Звезда Заполярья“ (редактор т. Чапкович) — молодая газета Мурманского политотдела. Вместе с политотделом „Звезда Заполярья“ провела первую конференцию стахановцев. Имена рабочих-стахановцев строительства судоремонтного завода Севморпути — тт. Мартыненко, Красноборова, Сереброва, Чернышева, Малыгина — сейчас известны всему Мурманску. „Звезда Заполярья“ на деле борется с саботажниками стахановского движения. Когда на I участке строительства завода начальник участка Аксенов и десятники Захаров и Минюков отстранили стахановца **Барашкова** от прямой работы, использовав его на второстепенных работах, — „Звезда Заполярья“ выступила против саботажа стахановского движения на строительстве судоремонтного завода. Благодаря вмешательству газеты классовые враги, саботажники были своевременно разоблачены. **Барашков**, дающий 300% выполнения плана, сейчас активный рабкор „Звезды Заполярья“.

„Звезда Заполярья“ вместе с газетой Архангельского политотдела „Арктическая звезда“ организовали выездную редакцию на судоремонте. Выездная редакция (декабрь 1935 — январь 1936 года) поставила ряд вопросов („Садко“ должен быть стахановским, улучшение работы стенгазет на судах, развитие стахановского движения на п/х „Ломоносов“ и др.).

Окрепла в 1935 году и первая печатная газета на рудниках острова Шпицберген — „Полярная кочегарка“. Иван Онуфриевич **Лохман**, навалотбойщик 3-й лавы, 20 декабря за 7 часов работы нагрузил на конвейер 124,8 тонны угля, превысив на 8 тонн нагрузку на конвейер, выполненную стахановцем Донбасса т. Перебейносом. Этому событию посвящена особая листовка „Полярной кочегарки“. На конкретном примере т. Лохмана газета начинает борьбу за то, чтобы сделать весь рудник стахановским. Советский пароход „Таймыр“ впервые в истории достиг берегов Шпицбергена в период полярной ночи, в холодный бурный январь. Разбита легенда о невозможности достигнуть зимой широт Шпицбергена. Событие большое. И снова появляется листовка „Полярной кочегарки“: „... Участники экспедиции „Таймыра“ победили потому, что ими руководила безграничная любовь к своей родине, беззаветная преданность ей...“

Борьбе за лозунг „Сделаем наш полярный рудник стахановским“ посвящены все полученные со Шпицбергена январские номера газеты.

## II

Значительным событием для всей полярной печати явились организованные Политуправлением Главсевморпути территориальные смотрывыставки стенных газет полярных станций, ледоколов, пушных факторий, оленеводческих совхозов и других предприятий многокомплексной системы Главсевморпути. Заключительным итогом этих смотров явилась (правда, скромная) первая выставка полярной печати, организованная во время январского партийного совещания Главсевморпути в Москве.

Каковы итоги этих смотров?

Организация политотделов, создание сети помполитов на ледоколах и парторгов на полярных станциях дали большой толчок к развитию стенных газет, особенно на плавсудах и на полярных стан-

циях. Впервые такое огромное количество стенных газет выходило в Арктике.

Они выходили и на пароходах „сквозняках“, и на „Садко“ („К высоким широтам“).

Сейчас нет ни одной полярной станции, нет ни одного ледокола или ледокольного парохода, где бы не издавалась систематически своя стенная газета.

В чем особенность полярной стенной газеты? В том, что она является единственной газетой, которую можно „достать“ на полярной станции. Поэтому все газеты подробно информируют о жизни нашей родины, о событиях на „Большой земле“. Эта информация обычно составляется „постоянным сотрудником“ полярной стенновки (он же радист). Чем лучше и активнее этот „штатный“ сотрудник полярной газеты, тем лучше и активнее „ловится“ „Большая земля“, тем быстрее и оперативнее знакомятся зимовщики с новыми и новыми событиями. Вторая особенность полярной стенной газеты—это, в большинстве случаев, хорошее внешнее оформление ее. Отдельные номера полярных стенновок (газета на Югорском Шаре — „Полярная звезда“) внешне сделаны почти безупречно. Самоучка-художник, он же или моторист, или повар, или радист, отдает все свое умение для того, чтобы сделать газету ярче, красочнее. Характерно, что во время полярной ночи (с декабря по февраль) почти все стенновки особенно ярко оформлены. Оригинально и художественно делалось оформление газеты „Полярная звезда“ (редактор т. **Пятыго**, художник—он же моторист—т. **Бахвалов**).

Отдельные полярные стенные газеты („**Северное сияние**“ — газета зимовщиков полярной станции мыса Желания—редактор т. **Махотин**; „**Штурмем Север**“ — газета зимовщиков полярной станции мыса Челюскина — редактор т. **Ходеев**) сыграли большую роль в сплочении коллективов зимовщиков.

Газета коллектива сотрудников 12-го стада Петруньского оленеводческого совхоза, Архангельского теруправления, „**За социалистическое животноводство**“, несмотря на трудность работы в условиях оторванности от культурных центров, добилась значительного оживления массовой работы среди пастухов-ненцев. „Арктическая звезда“ (Архангельск) совершенно правильно поступила, премировав эту газету и выделив ее в территориальном смотре на одно из первых мест, вполне заслуженное ею. Неустанную борьбу за образцовую работу во все время навигации вели газеты „**Прожектор**“ (ледокол „Ленин“ — редактор т. **Гамерман**), „**Полярный ударник**“ (ледокол „Русанов“ — редактор т. **Попов**). Все эти газеты премированы начальником Политуправления Главсевморпути т. **Бергазиновым**.

### III

Теперь о наших **недостатках**. Редакторы газет (Мурманского, Архангельского политотделов) тт. Чапкович и Болотов на январском партийном совещании Главсевморпути отмечали слабое освещение вопросов партийной жизни и работы, недостаточную связь с лучшими станюванцами. Газеты не развернули еще достаточно массовой работы.

В своем февральском письме всем начполитотделам т. **Бергазинов** подробно остановился на недостатках наших политотдельских газет. Даже лучшие политотдельские газеты (игарская, архангельская, красноярская) не умеют показывать богатую разностороннюю партийную

жизнь и партийную работу наших организаций, борющихся за большевистское освоение Арктики и Крайнего Севера.

Вопросы партийной жизни и воспитания коммунистов освещаются крайне слабо. Совершенно недопустимы постановка этих вопросов от случая к случаю (обдорский „Ударник Арктики“), поверхностное описание партийной жизни (якутский „Полярный большевик“).

Наши газеты делаются еще небрежно и, главное, недостаточно культурно. Бюрократичен язык многих статейных материалов, узка еще тематика. Газеты все еще недостаточно знают положение на периферии, сравнительно бедно освещают богатую радостными событиями и фактами жизнь. Нет очерка, нет литературной странички. Редки рецензии на только что изданные книги (также об Арктике), на новые театральные постановки. Нет уголка спорта. Над политотдельскими газетами еще много надо поработать, чтобы они давали действительно полноценный материал своим читателям.

Вместо бесконечных разговоров о „неполноценности“ материалов того или другого рабкора-стахановца или знатного человека, газеты должны целиком опереться на эти новые авторские кадры и на деле показать „полноценность“ работы своих редакторов. Это надо иметь в виду всем нашим газетам.

Газеты нередко совершают политические ошибки. „Большевик Заполярья“ — Игарка — давал в передовой статье весьма путаную установку о путях развития стахановского движения.

Газета Обдорского политотдела „Ударник Арктики“ также допустила ряд ошибок и извращений (пропаганда зачетных сессий в сети партийного просвещения). Газета сделала грубую политическую ошибку, допустив при перепечатке из „Правды“ доклада тов. Сталина на совещании стахановцев ряд искажений (перепутаны абзацы, неверно расставлены знаки препинания и пр.). Газета Архангельского политотдела „Арктическая звезда“ дала путаную передовую, посвященную стахановскому движению.

В 1936 году сеть политотдельских газет значительно расширяется. Начинает выходить новая политотдельская газета в Анадыре, которая обслужит Чукотский край. Будет создана многотиражка на острове Диксона.

В 1935 году на море выходила лишь одна печатная газета — на ледоколе „Ермак“. В 1936 году намечен выход трех печатных газет: на ледоколе „Красин“ (Чукотское море), на ледоколах „Ермак“ и „Ленин“ (Карское и Баренцово моря).

В прошлом году на наших арктических реках была лишь одна печатная газета — „Северный рейс“ (на теплоходе „Микоян“). В этом году намечен выход трех печатных газет: на теплоходе „Микоян“ (Обь), пароходе „Партизан Щетинкин“ (Лена), теплоходе „Красноярский рабочий“ (Енисей). В 1936 году намечены также выездные редакции на Новую Землю, остров Вайгач, Пеледуи и Сангарские копи.

Значительно возрастет в этом году и число стенных газет, особенно тундровых.

Все это выдвигает необходимость улучшения качества наших газет, повышения их идейно-политического уровня, оперативности в работе, лучшей связи со стахановцами. Опираясь на стахановцев, газеты наши должны ни на минуту не забывать о своей главной задаче — всеми силами способствовать быстрейшему приобщению многочисленных народов Севера к новой, культурной жизни, к переустройству их хозяйства на социалистической основе.



М. А. БОЛЬШАКОВ

## ПРОБЛЕМА ОСЕДАНИЯ КОЧЕВОГО НАСЕЛЕНИЯ

(На Ямале) <sup>1</sup>

### I

Партией и правительством поставлена задача перевода кочевого населения на оседлость. Оседлый быт способствует лучшему удовлетворению растущих хозяйственных и культурно-политических потребностей, обеспечивает более успешное развертывание социалистического строительства в национальных районах. **Перевод кочевого населения на оседлость — одно из основных звеньев в осуществлении на окраинах ленинско-сталинской национальной политики.**

Оседание на Ямале, начатое в 1935 году, является результатом больших хозяйственных сдвигов, происшедших в послереволюционный период. Возникновение сети новых культурно-экономических и промыслово-промышленных центров, развитие транспортных связей, коренное изменение экономики — все это обусловило тягу населения к новым формам хозяйства и быта, к оседлому образу жизни.

В разных частях Ямала положение далеко не одинаково. Если в южных районах процесс оседания уже начался, то в северных вопрос об оседании еще только встал перед местными организациями. Разница в положении отдельных районов Ямала объясняется неодинаковым охватом их хозяйственным и культурным строительством. **Темп оседания на Ямале зависит от темпа хозяйственного строительства и культурно-политического обслуживания местного населения.**

В настоящей статье <sup>2</sup> делается попытка осветить сдвиги в системе путей кочевания. Эти сдвиги в свою очередь говорят о степени приближения к оседлости отдельных районов Ямала и о том, в каком направлении должны развертываться наши мероприятия для ускорения этого процесса.

### II

Известно, что олень питается подножным кормом. Всю зиму (на Ямале зима длится около 9 месяцев) олень держится на мхах и лишайниках. Летом он переходит на зеленые корма. В соответствии с этим установился порядок так называемых сезонных кочеваний: движение на зимние пастбища начинается в середине октября, тотчас же, как только выпадет снег. Стадо остается на пастбищах до конца марта или начала апреля.

После этого оленеводческое хозяйство передвигается по направлению к летним пастбищам, куда оно приходит в первой половине июня,

<sup>1</sup> Имеется в виду Ямальский район Ямало-Ненецкого национального округа.

<sup>2</sup> Материалами для статьи послужили: приполярная перепись 1926/27 г.; перепись райисполкома (1932/33 г.), дающая сведения о путях кочевания за два года; похозяйственная перепись УНХУ (1934/35 г.). Первые две переписи охватывают весь Ямальский полуостров, последняя — только южную его часть.

а иногда и позже. По пути хозяйство перестраивается, приспособляясь к новым условиям. Кочевники складывают тяжелый зимний чум, а также зимнюю одежду и ненужное для лета промысловое оборудование на нарты и оставляют их в тундре, на возвышенных местах, до следующей зимы.

С июля, в связи с появлением гнуса (комара и мошки), перед оленеводом возникает задача—защитить оленей от этого бича: стадо движется тогда на высокие, открытые, обвеваемые ветрами места, выходит к берегам моря или больших озер, где комара значительно меньше. По окончании „комарного периода“ кочевое хозяйство использует оставшееся время для максимального нагула стада и с этой целью передвигается на места, наиболее обеспеченные травами. Здесь оно проводит время до заморозков, после чего начинает перекочевку на прежние места: хозяйство доходит до участка, где оставило зимний чум и снаряжение, забирает его, оставляя здесь летний чум, и направляется на зимовку. И так из года в год.

Помимо основных сезонных перекочевок на большие расстояния, хозяйство совершает короткие перекочевки: стадо использует корма в радиусе 1—2 километров вокруг чума; длительный выпас здесь невозможен, и хозяйство переносит свою стоянку на новое место. Такие передвижки обычно производятся через каждые 8—10 дней. Дальность их не превышает 5—10 километров, в зависимости от местоположения пастбищ.

В сезонных перекочевках наблюдается закономерность и постоянство в отношении времени, путей кочевания и выбора мест зимних и летних пастбищ. Эта закономерность определяется не только факторами естественно-исторического порядка. Наряду с ними влияют внутрискотовые условия и общая экономика района.

Кочевание — не застывшая, а развивающаяся форма связей, в перспективе, при наличии определенных социальных условий, отрицающая саму себя, т. е. происходит переход на оседлость.

Рассмотрим данные, полностью подтверждающие этот вывод. Перепись 1926/27 года застаёт кочевания ямальцев в том виде, в каком они сложились в предыдущий дореволюционный период. На основе материалов переписи можно выделить два района: 1) почти весь полуостров Ямал, за исключением левобережья Обской губы в районе Хадыта-Ярсале, 2) район Обской губы с включением левобережья ее и так называемой Хенской стороны правобережья.

Первый район даёт следующую картину кочевания (см. табл. на стр. 16).

Из таблицы видно, что в этом районе резко преобладают хозяйства с длинными маршрутами: от 500 до 1000 и от 1000 до 2000 километров. Длинномаршрутные кочевания относятся, главным образом, к хозяйствам, находящимся на северном Ямале, к северу от системы озер Ней-То. В период 1926/27 года почти все хозяйства северного Ямала, во всяком случае не меньше 90%, при наступлении зимы шли на юг. Главный путь их пролегал водоразделом Карской и Обской систем, так называемым Хоем,<sup>1</sup> протянувшимся с юга до северной оконечности Ямала. Эта главная дорога ямальских оленных стад носит у населения еще местное название „турманской“.

<sup>1</sup> Хой — хребет (на ненецком языке).

Длина маршрутов кочевания за год <sup>1</sup>	Число хозяйств с длиной маршрута	% хозяйств
До 250 км . . . . .	23	5
От 250 до 500 км . . .	62	13
От 500 до 1000 „ . . .	206	46
От 1000 до 2000 „ . . .	161	35
Свыше 2000 км . . . .	4	1
Всего . . . . .	456	100

„Турманской“ дорогой северные ямальцы, а за ними и ямальцы более южных районов, шли до озер Ярро-то, а затем делились на два потока: один направлялся западнее — на факторию Хадыту, другой восточнее — на факторию Яр-Сале. Примерно около конца марта все группы теми же путями начинали обратное движение к северу.

К дальним кочевкам на юг, как правило, побуждали не одни только поиски пастбищ (они имелись и в тех районах, откуда хозяйства выходили, или в районах, более близких, чем левобережье и правобережье Обской губы) — на юг влекла также необходимость товарообменных операций: сдача пушнины, закупка продовольствия и промыслового оборудования. В период 1926/27 года на севере Ямала не было ни одной фактории, где можно было бы произвести товарообмен; ближайшие фактории были в Яр-Сале и Хадыте. Причем до 1926 года единственным товарообменным пунктом для всего Ямала был Обдорск с его ежегодной зимней ярмаркой. Сюда каждую зиму прикочевывали северные ямальцы.

Однако, в некоторые годы влияли на кочевку на юг причины главным образом пастбищного порядка. Это — годы гололедицы, делавшей невозможной для оленя добычу корма из-за обледеневшей корки. Перекочевки на юг в таких случаях были вызваны необходимостью сохранения поголовья: в лесо-тундровых районах корм добывался легче.

С точки зрения охотничьего промысла сезонные перекочевки на юг были невыгодны. Север богаче песчовыми угодьями; тем не менее, население северного Ямала вынуждено было идти на юг, вследствие отсутствия на севере товарообменных пунктов. Во время своего пребывания на юге, в лесо-тундровых районах, кочевники ремонтируют свои нарты, изготавливают новые, запасаются чумовыми шестами и хореями взамен износившихся, загружают все свободные нарты запасом топлива.

Совсем в иных условиях находились хозяйства второго района — левого и правого побережья Оби и Обской губы. Это видно из таблицы на стр. 17.

В то время как у кочевников северного и среднего Ямала число хозяйств с маршрутом кочевки меньше 250 километров составляло 5%, а с маршрутом свыше 500 километров — 81%, в кочевках хозяйств второго района первая категория, наоборот, составляла 90%, а во второй (т. е. свыше 500 километров) не было ни одного хозяйства. Поскольку

<sup>1</sup> В длину маршрута входят только дальние сезонные перекочевки. Местные перекочевки (на короткие расстояния) сюда не включены.

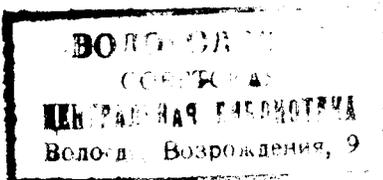
Длина маршрута кочевания за год	Число хозяйств с длиной маршрута	% хозяйств
До 100 км . . . . .	107	64
От 100 до 250 км . . .	46	26
От 250 до 500 „ . . .	15	10
Свыше 500 км . . . . .	нет	
Итого . . . . .	168	100

население проживало непосредственно в районе факторий, отпадала необходимость в дальних зимних перекочевках. Хозяйства проводили всю зиму на месте, производя лишь короткие перекочевки в целях смены зимних пастбищ.

В каждом из этих двух районов создан свой тип хозяйства. Если хозяйство северного и среднего Ямала было почти исключительно



Дом осевшего колхозника в Яр-Сале



охотничье-оленоводческое, то хозяйство левого и правого побережья Обской губы и реки Оби, как районов богатых рыбными угодьями и благоприятными возможностями для сбыта рыбной продукции, приняло **рыболовецко-оленоводческое направление**. Если в первом районе хозяйство носило отчетливо выраженный, сохранившийся с давних времен типично кочевой характер, то во втором развивались тенденции к переходу на оседлый быт и ряд хозяйств уже носил полuosедлый, а иногда и оседлый характер.

## III

Материалы переписи 1932/33 года дают иную картину. В первом районе соотношение групп по длине сезонных кочевков за 1931 год выражается в следующих цифрах:

Длина кочевых маршрутов	Число хозяйств с длиной маршрута	% хозяйств
До 250 км . . . . .	39	21,3
От 250 до 500 км . . . .	18	10
От 500 до 1000 „ . . . . .	86	47
От 1000 до 2000 „ . . . .	40	21,7
Свыше 2000 км . . . . .	нет	—
Итого . . . . .	183	100

Сравнение с таблицей за 1926/27 год показывает, что группа с наиболее длинным маршрутом кочевки (свыше 2000 километров) в 1931 году совсем выпала. Первая группа (до 250 километров) усилилась с 5% до 21,3%. Все остальные снизили свой удельный вес, кроме третьей, оставшейся почти на том же уровне.

Кочевания за 1932 год показывают дальнейшие изменения в том же направлении:

Длина кочевых маршрутов	Число хозяйств с длиной маршрута	% хозяйств
До 250 км . . . . .	47	24,9
От 250 до 500 км . . . .	34	17,8
От 500 до 1000 „ . . . . .	76	40,3
От 1000 до 2000 „ . . . .	32	17
Свыше 2000 км . . . . .	нет	—
Итого . . . . .	189	100

Первая группа к 1932 году увеличила свой удельный вес в процентном отношении в 5 раз против 1926/27 года.

Если взять только самый северный национальный район—Тамбейский, то в 1926/27 году почти все летовавшие в нем хозяйства спустились зимой южнее линии Нейтинских озер; в 1921 году южнее ее спустились уже только 52%, а в 1932 году всего лишь 11%. Вся остальная масса кочевников оставалась зимой на севере, отказавшись от перекочевок на юг.

В чем причина такого резкого изменения? За этот период пастбищные условия ведь не изменились. Причина в другом: с 1930 года на севере Ямала разворачивается сеть факторий. К 1932 году организованы: фактория на мысе Дровяном—самой северной точке Ямала; несколько южнее ее, на берегу Обской губы, фактория Тамбейская, и еще южнее—фактория Се-Яга. Населению незачем стало кочевать на юг, отпала основная причина кочевания, фактории наладили товарообменные операции на месте.

Сравнение кочевых маршрутов северного Ямала за 1926/27 и 1932/33 годы показывает глубокие изменения, происшедшие за этот короткий период не только в отношении дальности, но и в направлении кочевания. В то время как в 1926 году зимние кочевые пути пролегали в основном в меридиональном направлении—с севера на юг в начале зимы и с юга на север в конце ее,—в 1932/33 году они во многих случаях принимали широтное направление: хозяйства в начале зимы направлялись с западного побережья Ямала (т. е. с берегов Карского моря и с Ямальского хребта) на восток (т. е. на побережье Обской губы), где расположены фактории, и в конце зимы уходили на запад,—на летние пастбища.

Таким образом, одна только организация товарообменных операций непосредственно в районах кочевания вызвала крупнейшие изменения.



Фактория в Яр-Сале

Произошло резкое сокращение дальности кочевков. При помощи мероприятий экономического порядка оказалось возможным воздействовать на местный хозяйственный быт и в 6—7 лет изменить то, что было неизменным в течение веков.

#### IV

Еще резче это влияние сказывается в южной части Ямала.<sup>1</sup> Хозяйство южного Ямала значительно сложнее, чем на севере. Если на севере оно ограничивается оленеводством и охотой, то на юге мы имеем рыболовство, извоз, заготовку дров, кустарные промыслы. Хозяйство местного населения, как уже указывалось, имеет здесь отчетливо выраженный рыболовецко-олeneводческий тип. Центральная часть южного Ямала занята обширными летними пастбищами, группирующимися вокруг системы Ярротинских озер и верховьев реки Юрибея. Вся остальная часть южного Ямала, тяготеющая к Обской губе и реке Оби, представляет собой богатые зимние пастбища и вместе с тем богатейший рыбопромысловый район, разделяющийся на два подрайона: летнего и зимнего промысла.

Это определило здесь и географию кочевых путей. Ежегодно с начала лета, после отела, стада южнoямальцев направляются в центральную часть южного Ямала и там расходятся по берегам многочисленных рек и озер. С наступлением „комарного периода“ они идут на берег Карского моря.

Все побережье Обской губы в это время года совершенно лишено оленных стад. Значительное количество кочевников, отправив большую часть своих стад с отдельными членами семьи в район Ярро-то, где имеются богатые летние пастбища, сами с небольшим количеством оленей и с большей частью рабочей силы семьи остаются все лето на побережье Обской губы, концентрируясь на небольшом участке ее от устья Янгуты до устья Яды: здесь в это время идет усиленный рыбный лов. Наличие рыбного промысла на Обской губе оказывает большое влияние на ненецкое хозяйство, поощряя его перестраиваться таким

<sup>1</sup> В отношении ее, кроме материалов переписи 1926/27 и 1932/33 годов, имеются еще и данные хозяйственной переписи 1934/35 года.



Зимнее снаряжение  
ненецкого хозяйства,  
оставляемое в тундре

образом, чтобы, не упуская из виду интересов оленеводства, полностью использовать и возможности рыбного промысла.

К началу зимы, с окончанием летнего выпаса, начинается новая передвижка оленьих стад. Они переходят на зимние пастбища, оленеводы в это время не отрываются от рыбного промысла. К этому времени летний рыбный лов в районе между устьем Янгуты и устьем Яды заканчивается, начинается зимний подледный лов на Обской губе, между устьем Яды и устьем Салеты. Сюда и начинают стягиваться ненецкие хозяйства вместе со своими стадами.

В течение зимы, начиная с конца февраля и до мая, происходит дальнейшая медленная передвижка хозяйств на север, в район Салеты — Новый порт, вслед за передвижкой рыбы, спасающейся от замора. Но наряду с рыбным промыслом на кочевание влияют и другие моменты. Часть хозяйств, уходя из района летних пастбищ, не сразу доходит до Обской губы: временно, а иногда и на всю зиму они концентрируются вокруг факторий Яр-Сале, Яды, Порсь-Яги, Тальбея и здесь занимаются извозом, заготовкой дров для факторий и др.

Хозяйства с охотничьим уклоном задерживаются на первую половину зимы в районах, богатых песцами, и выходят на побережье Обской губы лишь во вторую половину, а иногда и в конце зимы.

Таким образом, в течение всей зимы хозяйства южного Ямала производят ряд сложных перекочевок, стремясь наивыгоднейшим образом использовать хозяйственную ситуацию. Каждый новый факт в экономике района учитывается кочующим населением и немедленно отражается на географии кочевых путей. Характерной иллюстрацией служит фактория Порсь-Яга. Место для нее было выбрано с учетом кочевых путей, но раз созданная — она уже сама стала влиять на них и в настоящее время является узлом, где перекрещивается ряд кочевых путей. Одни кочующие хозяйства заходят в факторию Порсь-Яга на короткое время для товарообмена и в надежде получить попутные грузы. Другие проводят здесь большую часть зимы, занимаясь поблизости охотничьим промыслом. Зимой помещение Порсьягинской фактории с утра превращается в оживленный клуб, где приезжающие ненцы обмениваются новостями, раз узнают о том, где песцовый про-



Последний чум колхоза „Харп“, переходящего на оседлость

мысел проходит удачно, а где его нет, получают или сдают грузы, договариваются о поставках дров или просто тут же берут работы, например, по распиловке, колке и укладке дров и т. д.

Еще бóльшим центром притяжения является фактория Яды. Она стоит на пути между Новым портом и Яр-Сале, по которому всю зиму идет оживленное грузовое и пассажирское движение. Отсюда всего 25 километров до берега Обской губы; поэтому хозяйства, остающиеся в районе Яды на зимовку, имеют возможность время от времени посещать Обскую губу для установки рыболовных сетей, а в остальное время заниматься грузовыми и пассажирскими перевозками. Кроме того, фактория Яда находится в районе, богатом топливом. Хозяйства, остающиеся здесь, удачно совмещают, таким образом, ряд занятий.

Таким же узлом для кочевых путей являются фактории Яр-Сале и Хадыта. Они служат, кроме того, перевалочными пунктами для хозяйств, переходящих на зиму за Обь и Обскую губу. Каждая вновь открываемая фактория вносит новые изменения в кочевые пути Ямала.

Еще более влияет на кочевые пути организация новых отраслей хозяйства. Развитие рыболовства — наглядное доказательство этого. Организация зимнего подледного лова, проводимого в районе губы от устья Яды до Нового порта, резко отражается на путях кочевков. С самого начала зимы, наряду с прежним движением кочевания с севера на юг, наблюдается движение прямо в противоположном направлении — с юга на север. Это результат создания многочисленных рыболовецких хозяйств, переходящих сначала с места летнего лова на места зимнего, а затем в течение всей зимы перемещающихся дальше к северу, в связи с перемещением центров рыбного промысла.

**Зимний подледный лов замкнул цикл рыболовного промысла, превратив его из сезонно-летнего в годовой.** Теперь иенецкое хозяйство весь год находится у побережья губы, причем весенне-летний рыбный лов, как правило, производится всегда на одном и том же участке; следовательно, в течение июля—сентября (т. е. 4 месяца) рыболовецкие хозяйства фактически оседлы, кочуют лишь их стада с специально выделенными для этого членами семьи.

**Рыболовство внесло глубокие изменения в хозяйство южной части Ямала.** Усложнившаяся здесь экономика дифференцирует местное хозяйство по основным отраслям. Это есть вместе с тем и решение вопроса оседания. Если хозяйство выбирает рыболовство, — оно уже не сохраняет свой прежний кочевой быт и должно осесть.

Хозяйство Иосифа Тарымова представляет с этой стороны большой интерес: оно осело. Тарымов поселился в устье реки Яды, как раз на стыке двух частей губы: района весенне-летнего рыболовства и района зимнего подледного рыболовства. Этим выбором он обеспечил себе возможность вести рыболовство круглый год в одном хозяйственном центре. Рыболовство стало его основным промыслом. Подсобным промыслом является охота на дичь — уток, куропаток, зайцев.

Но, выбрав рыболовство и отказавшись от оленеводства, Тарымов все же столкнулся с крупным затруднением. Не имея оленей, он не может вывозить свою продукцию на факторию и привозить закупленные там для себя продукты и товары. Перед ним встал вопрос: как быть? На заданный вопрос, не хочет ли он, в виду таких затруднений, вновь перейти на кочевание, Тарымов рассмеялся. Этого он не хочет. Выход из затруднения он нашел, купив лошадь. Лошадь заменила ему оленей, избавив от трудностей по выпасу.

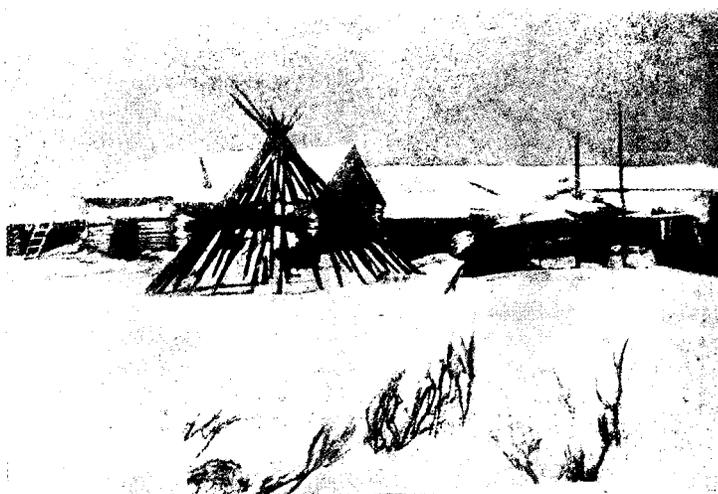
Покупка лошади интересна не только тем, что она укрепила хозяйство Тарымова, как оседлое, она говорит еще и о том, что переход на оседлость влечет за собой дальнейшие изменения в хозяйственном быту. Отсюда — один шаг до приобретения крупного рогатого скота. Примеры такие уже имеются: хозяйства, осевшие в устье реки Хадыты, обзавелись уже коровами. А колхоз „Харп“, в оседлой своей части, поставил на очередь и организацию свиноводства.

Таким образом, **организация рыболовства, устройство факторий, транспортные перевозки** — все эти отрасли, обуславливая одна другую, **способствуют переходу местного кочевого ненецкого населения на оседлость**. Если до сих пор оседлость еще не приняла массового характера, то это объясняется главным образом тем, что местные организации только в последнее время поставили перед собой, как практическую задачу, вопрос об оседании населения.

## V

Из опроса местного населения (во время переписи) выяснилось, что до революции весь рыбопромысловый район на юге Ямала был полуоседлым и отчасти даже оседлым. Много хозяйств, работавших на рыбных промыслах у рыбопромышленников, жило в течение всего промыслового весенне-летнего сезона на одном месте; меньшая часть их, совсем лишившаяся оленей, оставалась на том же месте и зимой. Все они были бедняцкими хозяйствами, крепко запутавшимися в долгах. Зимой, когда промысла не было, они забирали у рыбопромышленника продовольствие под будущий улов, а летом расплачивались пойманной рыбой. Эта кабальная связь тянулась годами, крепко привязывая рыбаков к одному промыслу.

Вся система отношений между рыбопромышленником и рыбаком была построена на расчете задержать на промысле рабочую силу, опутав ее сетью долгов. Это была оседлость, но **оседлость вынужденная, кабальная**. Затаенная дума у каждого ненца была — вырваться из долговых сетей, приобрести оленей и уйти в тундру кочевать.



Дом хапты Иосифа Тарымова, перешедшего на оседлость

Октябрьская революция разорвала эти кабальные связи. В современных условиях стремление населения южного Ямала к оседанию имеет совершенно иную базу, чем раньше. Большое значение сыграли и культурные мероприятия, проводимые советской властью на юге Ямала: организация Ярсалинской культбазы, больницы, школы и близость районных организаций.

При переходе на оседлость имеется основная трудность — совмещение оседлых отраслей хозяйства с оленеводством, требующим кочевания. Этот вопрос решается различно: многосемейные хозяйства выделяют на оленеводство часть своей семьи, которая ведет кочевой образ жизни. Малосемейные, направляя всю свою рабочую силу на рыболовство, отдают свое стадо на выпас другим хозяйствам.

Радикальное решение вопроса дает только коллективизация. Колхоз, выделяя специальные бригады по каждой отрасли хозяйства, в том числе и по оленеводству, может с успехом вести многоотраслевое хозяйство. Примером является „Харп“, крупнейший колхоз Ямала. **Процесс оседания органически переплетается с процессом коллективизации.**

Что касается северного Ямала, где оседание еще только начинается, то здесь первоочередной задачей является **сокращение путей кочевания при помощи дальнейшего развития сети стационарных и разъездных факторий и организации топливных баз.** Переход на оседлость будет происходить по мере организации на севере Ямала новых отраслей хозяйства, которые привлекут население к определенным пунктам. Такими отраслями здесь являются рыболовство и зверобойные промыслы, имеющие малоразведанную, но богатую сырьевую базу.

**В. П. ОСТРОУМОВА**

## **ИГАРСКАЯ ПАРТОРГАНИЗАЦИЯ ПОСЛЕ ПРОВЕРКИ**

Заполярный город Игарка отделен от своего краевого центра Красноярска на расстояние в 1900 км. Но понятие отдаленности сейчас, при развитии радио и авиации, стало относительным. Речь тов. Сталина на всесоюзном совещании стахановцев мы получили в тот же час, как и все краевые, областные центры; беседа тов. Сталина с Рой-Говардом печаталась в нашей газете „Большевик Заполярья“ через три дня. В условиях заново отстроенного города нам даны все возможности, чтобы работать на одинаковом уровне с любым городом Союза.

Партийная организация Игарки имеет ряд своеобразий: почти вся она (и территориальная и политотдельская) состоит из приезжих. Только 4 человека — 0,5% приняты в партию в Игарке. Повышенная бдительность, особенно в условиях Игарки, внимательность и четкость в обращении с партдокументами — вот те качества, которые должна была проявить Игарская парторганизация.

Проверка вскрыла вопиющие факты. Учет коммунистов, бланки партбилетов, учетные карточки — все это находилось в руках беспартийного работника. В процессе проверки обнаружена выдача подлинных учетных карточек лицам, приехавшим с временными удостоверениями, без других партийных документов. В разных шкафах среди других архивных бумаг было найдено много неучтенных партийных документов.

Партийное хозяйство в настоящее время приведено в порядок. Партийные документы хранятся в несгораемом ящике, доступ к которому имеет только один учетчик-инструктор, утвержденный бюро горкома. Статучеты утверждаются тоже на бюро горкома.

Почти у всех первичных партийных организаций не осталось и следа от того хаоса, в котором находилось их партийное хозяйство до проверки. Задолженность по членским взносам — редкость, партийные взносы принимает сам парторг или секретарь парткома; протоколы и копии учетных карточек также приведены в порядок.

Проверка помогла изучить каждого члена партии. В прошлом приезжавшие коммунисты механически принимались на учет. Сейчас проверка научила многому: проводится действительно партийный стиль в работе, в изучении каждого коммуниста. Проверяем людей конкретно, выясняем их биографию, практическую работу, готовность выполнить ответственнейшую работу в сложных условиях трудовой фактории и других пунктов Заполярья.

Сейчас уже ярко видна огромная значимость личного знакомства с кадрами работников. Коммунисты после проверки — это не просто Ивановы, Сидоровы, Петровы. Нет, это живые люди, призванные к борьбе за реализацию ответственных задач в условиях Заполярья.

Проверка помогла и научила более успешно преодолевать огромные тундровые пространства. Фактории „Боганидиха“, „Россомачья“, „Толстый Нос“ — это не просто точки на карте, это участки, где советские люди, не считаясь ни с чем, целиком отдают себя, свой опыт и навыки хозяйственному и культурному строительству. Им во-время нужно помочь, предостеречь от ошибок, посетить их в горячую пору путины или хода песка и на месте обеспечить конкретное руководство.

Проверка повернула горком и в первую очередь его секретаря лицом к партийной организации, к члену партии, заставила руководить большевистским воспитанием каждого коммуниста. Этот поворот к внутрипартийной жизни не только не ослабляет выполнения хозяйственно-политических кампаний, а наоборот, поднимает это на больший уровень.

Проверка приковала руководство к партийцу, к систематическому повышению авангардной роли большевика. Политическое воспитание, партийные нагрузки, членские взносы и др. — все эти участки работы заняли подобающее место. Работа с отдельными членами партии, с первичными парторганизациями в целом, привела к тому, что сравнительно в небольшой партийной организации Игарки (вместе с политотделом около 200 человек) выдвинуто несколько десятков опытных организаторов, которые поставлены на руководящие посты.

Столярный цех Лесопромышленного комбината целый год не имел директора. Все надеялись на „импорт“, запрашивали крайком о присылке работника. Проверка же помогла найти на пост директора т. **Лебедева**, — рабочего деревообделочника, 10 лет находящегося в партии. Он работал управделами этого же Лесокомбината, управделской работы не знал, не любил ее, мечтал о работе по специальности. В результате проверки, личного с ним разговора о том, как он живет и работает, Лебедев выдвинут руководителем столярного цеха. До проверки о Лебедеве отзывались, как о малоценном работнике. А сейчас партийная организация комбината и дирекция заявляют: „цех ожил, есть внимательный, кропотливый, понимающий дело хозяин — Лебедев“.

Полгода ждали присылки культпропа горкома. Однако, во время проверки увидели, что не плохим культпропом может стать т. **Коро-**

**вина.** Результаты ее работы культпропом положительны. Также нашли инструктора по учету, директора лесопристаны, парторга просвещенцев и др. Кадры нашлись на месте, и, естественно, сразу же поднялась работа. Когда узнали людей, легче стало ими руководить.

Почувствовав внимание к себе и помощь, партийные кадры подтянулись, более четко стали выполнять задания. У меня нашлось время регулярно созывать партторгов поред каждым партийным днем. Партдни стали содержательнее, резко усилилась посещаемость. Партторги крепче стали руководить, поднялась дисциплина.

Партийная организация стала боеспособнее, на более высокий уровень поднялось выполнение хозяйственно-политических кампаний. Впервые в Игарке дано 100% выкатки; досрочно выполнены карские операции; перевыполнены все финпланы, план заготовок пушнины, и, наконец, впервые за свое существование, Лесопромышленный комбинат перевыполнил годовую программу.

Проверка подняла организованность, сплоченность коммунистов.

Проверка партийных документов очистила партийную организацию от жуликов, карьеристов, чуждых, примазавшихся. Заполярье притягивает к себе не только энтузиастов, действительно желающих в наиболее трудных условиях проявить свои силы. Сюда едут и случайные, жульнические элементы, пытающиеся укрыться от центральных парторганизаций.

20 с лишком процентов исключено во время проверки политотделской организации Главсевморпути. Вот лицо исключенных из партии: троцкист Гордеев полтора года тому назад занимал пост зам. секретаря горкома партии Игарки. Сюда приехал другой троцкист Пузанов с временным удостоверением, с подделанной учетной карточкой, в которой значился номер партбилета, якобы им утерянного. На самом деле никогда партийного билета Пузанов не получал, а выписал себе номер партбилета одного знакомого коммуниста. На основе временного удостоверения Гордеев выдал своему приятелю-троцкисту партбилет и, чтобы замести следы, вписал в партбилет, что выдан он не в Игарке, а в Ленинграде. Во время проверки было вскрыто истинное лицо этих проходимцев, заклятых врагов партии.

Начальник ОРСа Главсевморпути в Игарке Носов в карьеристских целях украл в 1931 году в Москве (Ленинский район) кандидатскую карточку, заполнил ее и с этой карточкой выехал в Горький, где его провели в члены партии. Кропотливое изучение Носова как работника, коммуниста, следы подчисток в учетной карточке, неуверенность поведения на проверке заставили поглубже прощупать этого „коммуниста“, а в результате разоблачить его и выгнать из партии.

Проверка партийных документов — это не кампания. Результаты проверки должны быть закреплены, внедрены в повседневную работу партийных комитетов и их секретарей. Только при этом условии обеспечим полное выполнение указаний декабрьского пленума ЦК партии — „до конца усвоить эти уроки и положить конец безобразиям, которые были выявлены в ходе проверки партийных документов“.

Только при этом условии наша Игарская партийная организация будет действительно крепкой, по-большевистски бдительной и боеспособной.

## ГОТОВИМ ПЛАН ТРЕТЬЕЙ ПЯТИЛЕТКИ

### I

Главсевморпуть сейчас имеет большое хозяйство. Сюда входят: весь ледокольный флот Союза, зверобойное дело в Белом море, Шпицбергенские и Амдерминские рудники, островное хозяйство, Енисейские угольные и графитовые рудники, графитовые фабрики, Якутские угольные копи, Анадырский рыбоконсервный завод, Анадырские угольные копи, пушное хозяйство Крайнего Севера, оленеводческие совхозы, северная материковая сеть метеостанций и, наконец, широкая сеть культбаз.

На совещании работников научных институтов, начальников центральных и территориальных управлений Главсевморпути и работников других Наркоматов в Госплане в феврале 1936 года т. С. П. Нацаренус нарисовал картину работы Главсевморпути за минувший период и указал перспективы развития ее в третьей пятилетке.

Красноречивые цифры характеризуют трехгодичную работу Главсевморпути.

Одни морские перевозки (без Карских операций) с 15,5 тыс. тонн в 1933 году возросли до 231,5 тыс. тонн в 1935 году. В 1936 году намечено перевезти 285 тыс. тонн.

Наш речной грузооборот с 77 тыс. тонн в 1933 году достиг в 1935 году 112,9 тыс. тонн. В 1936 году по плану грузооборот составит 181,7 тыс. тонн.

В 1933 году добыто 150 тыс. тонн угля, в 1935 году — свыше 400 тыс. тонн. В 1936 году угля будет добыто свыше 500 тыс. тонн.

Зверобойный промысел с 85,9 тыс. голов в 1933 году возрос по добыче в 1935 году до 187 тыс. голов.

Рыбные промыслы вместо 1,5 тыс. тонн дадут в 1936 году 6,6 тыс. тонн.

Наряду с хозяйственными успехами растет и объем научных работ.

В 1936 году намечено 52 научно-исследовательских и поисковых экспедиции (вместо 16 в 1933 году).

Еще более характерны размеры ассигнований. С 46 миллионов рублей в 1933 году они возрастают теперь до 485 миллионов.

Небезынтересно сравнить, как распределяются капиталовложения за эти годы.

По всему судостроению в 1933 году было ассигновано всего лишь 1,4 миллиона рублей, тогда как в 1935 году эти ассигнования равны 71,3 миллиона рублей. На строительство портов вместо 600 тысяч рублей 1933 года отпущено в 1936 году почти 4 миллиона рублей. Строительство верфей деревянного судостроения и судоремонтных заводов с 200 тыс. рублей возросло до 30 миллионов рублей.

В промышленное строительство в 1935 году вложено свыше 17 миллионов рублей, тогда как в 1934 году — всего лишь 1,2 миллиона рублей.

Известно, какое огромное значение имеет на Севере культурно-бытовое строительство. В 1936 году в жилищно-коммунальное строительство вкладывается свыше 8 миллионов рублей, против неполных 2 миллионов рублей в 1933 году.

На строительство полярных станций и радиостанций в 1936 году ассигнуется свыше 4 миллионов рублей.

Огромнейшее значение в условиях Севера придается полярной авиации. Почти в шесть раз увеличатся капиталовложения 1936 года по сравнению с вложениями 1933 года.

## II

Каковы же перспективы экономического и культурного развития Арктики в третьей пятилетке?

В третьем пятилетии значительно вырастает промышленная эксплуатация естественных богатств Севера и широко развернется социалистическая реконструкция хозяйства малых народностей. Северные окраины Союза не должны больше отставать от общих темпов социалистического строительства всей страны.

**Ведущей отраслью хозяйства Севера в третьей пятилетке останется транспорт.** Без разрешения транспортной проблемы нельзя освоить необъятные пространства Севера.

Общее расширение хозяйства на Севере не только повысит грузовые потоки, но и изменит их направления. Уже в этом году уголь для бункеровки судов на острове Диксона пойдет со Шпицбергена. Соль с Нордвикских соляных месторождений пойдет как на восток для снабжения Анадырских и Камчатских рыбных промыслов, так и на запад — для Мурманской рыбной промышленности. По Северному морскому пути пойдут сибирский хлеб, хибинские апатиты и норильские полиметаллы.

Наряду с увеличением сквозного движения по трассе Северного морского пути разовьется малое каботажное плавание между основными перевалочными пунктами. Такими пунктами будут: Новый Порт, Диксон, Тикси, Колыма, Провидение, а из промежуточных — Пяси́на, Нордвик, Яна, Индигирка и Анадырь. Все эти пункты получают и максимальную механизацию, так как человеческий труд в Арктике особенно дорог.

Сибирские реки являются своего рода подъездными путями к трассе Северного морского пути. Реки эти пополняются новым флотом, который устранил разрыв между речным и морским транспортом, оживит пока еще мало освоенные реки — Тунгуску, Хатангу, Анадырь, Колыму, Яну, Индигирку и другие.

Значительно расширяются гидрографические работы (особенно в Восточном секторе Северного пути). Точные мореходные карты всей трассы Северного морского пути, карты сибирских рек должны дать гидрографы в третьем пятилетии.

Разрешить полностью транспортную проблему Арктики можно только с помощью авиации. Воздушный транспорт охватит все глубинные районы нашего необъятного Севера. Как на меридиональных, так и на широтных линиях авиация будет работать круглый год. Обеспечив быструю перевозку людей, почты, мелких грузов, наши стахановцы воздуха будут носителями советской культуры в самых отдаленных уголках страны.

Наряду с воздушным транспортом, автомашинами, тракторами, вездеходами приобретает большое значение местный транспорт. Мы не только не отказываемся от северного собачьего и оленьего транспорта, но ставим в программу его воссоздание.

Полное освоение Северного морского пути немислимо также без соответствующей организации службы погоды и радиосети.

Хозяйственные перспективы развития Крайнего Севера огромны. В третьем пятилетии развернется эксплуатация полезных ископаемых Крайнего Севера — енисейского и тунгусского угля и графита, нордвикской соли и нефти, норильских полиметаллов, чукотского олова и др.

Создадутся новые индустриальные заполярные культурные центры. Втянутся в промышленность народы Севера.

С расширением жилищно-коммунального, промыслового и складского строительства поднимется спрос на лес. Войдет в строй Белогорский лесокомбинат (Омский север).

С каждым годом начнет возрастать удельный вес потребления местных пищевых ресурсов.

В хозяйстве народов Севера доминирующую роль играет **оленоводство**. Значение его, обеспеченного прекрасной кормовой базой, в предстоящие годы еще более увеличится. На Севере мы имеем почти 2 миллиона оленей, из них в совхозах 150 тысяч голов. К сожалению, мы еще не занимались по-настоящему оленеводческим хозяйством. Прирост оленей у нас пока достигает всего лишь 6—10%.

Не меньшее значение имеет на Севере и **пушно-охотничий промысел**. Мы должны сейчас внедрить технически более современные и экономически более выгодные методы лова пушного зверя.

В предстоящем периоде **рыбозверобойные промыслы** на Крайнем Севере получают значительное развитие. Должны быть изучены и организованы зверобойные промыслы в Карском море, в море Лаптевых, на Чукотке. Рыбные промыслы охватят и такие реки, как Таймыр, Хатанга, Оленек, Индигирка, Анабара.

Третья пятилетка будет пятилетием постепенного **перевода кочевого и полукочевого национального населения Крайнего Севера на оседлость**. Громадную роль в разрешении этой проблемы сыграет **коллективизация** хозяйств малых народностей Севера путем организации простейших промыслово-хозяйственных объединений. По мере организационного роста и укрепления эти объединения будут переходить к основной форме коллективных хозяйств — к артели.

Северные **машинно-промысловые станции**, создаваемые в этом году, должны организовать и рационализировать местное северное хозяйство и тем самым создать базу для оседания, для успешного развития коллективизации.

Быстрые темпы хозяйственного освоения Крайнего Севера, создание промышленных и промысловых комбинатов ставят задачу максимального вовлечения местных **национальных кадров** в работу этих предприятий. Особо остро встает вопрос об их подготовке. Намечается открытие ряда профтехникумов, курсов по всем отраслям нашего хозяйства.

Вместе с новыми промышленными предприятиями Севера вырастут и их руководители — новые люди великой Советской страны.

### III

Эти основные положения доклада т. Нацаренуса широко обсуждались на совещании представителями центральных и территориальных управлений и научных институтов Главсевморпути и других наркоматов.

Освоить Северный морской путь, который соединит запад и восток, это значит также освоить огромнейшую область, находящуюся выше 62° северной широты. Эта территория занимает почти 6 миллионов квадратных километров.

Проф. Р. Л. Самойлович определяет те задачи, которые стоят перед **Всесоюзным Арктическим институтом** по научному освоению этой огромной территории.

Главная из них — **геологическое изучение**. По подсчетам **Н. Н. Урванцева**, на общую геологическую съемку всех неизведанных районов потребовалось бы 582 геологогода, т. е. каждый год пришлось бы посылать 30—40 экспедиций для съемки. Пока это нам не под силу и нет в этом неотложной нужды. Нужно пока изучить центральный узел, в который входят шесть районов: Таймырско-Енисейский район, Нижняя Тунгуска, Верхнесаянский, Чукотско-Анадырский, районы полярного Урала и Пай-хоя. Недра этих районов таят богатейшие ископаемые.

Арктический институт составил первую карту полезных ископаемых Арктики. Институт в ближайшее время должен составить карту Анадыря (в масштабе 1 млн.) и на 12 листах карту всего района (в 2,5 млн. масштабе).

Проведение так называемой **гидрологической съемки всех наших морей** позволит нам предсказывать ледовитость всех морей, омывающих Советский Север.

Институту предстоит также развернуть большую научно-исследовательскую работу по промыслам.

Тов. **Б. В. Лавров**, — директор Института по экономике Севера, — говоря о конкретизации объектов научной работы, рекомендует обратить внимание на богатый „Северный Урал“ по Оби, на Енисейский бассейн. Там имеются выходы каменного угля почти на каждой реке, в то время как мы сейчас вынуждены снабжать пароходы углем Кузбасса.

У нас есть река Хатанга — река большого будущего. Она не только удобна в транспортном отношении. Здесь мы имеем соль, которой можем снабжать по гораздо более дешевым ценам дальневосточные промыслы.

В ближайшие годы мы значительно увеличим экспортные операции Севера. Даже без подсчета совершенно ясно, что гораздо выгоднее брать лес не из Архангельска или Ленинграда, а из северных бассейнов. Эту проблему и должен разрешить Енисейский север. Второй такой же порт, как Игарка, должен вырасти и на Оби.

Тов. **Ф. И. Дриго** (Морское управление) говорит о перевозке грузов в минувшие навигации. В 1933 году в Арктике плавало 44 парохода, в 1934 году — 53, а в 1935 году — уже 75.

С развертыванием грузооборота все больше растет нужда в специальном флоте. Прежде всего мы должны иметь мощные ледоколы. На верфях Ленинграда и Николаева сейчас строятся 4 мощных ледокола типа „Красин“. Кроме этого, на заводе им. Марти — дизель-электрические ледоколы по 12 тыс. лошадиных сил. Выдвинут также вопрос о постройке ледокола в 24 тыс. лошадиных сил.

На Севере нужен флот со специальным ледовым креплением, такой флот, который не боится самых трудных условий плавания. Сейчас вырабатываются проекты типа судов с большой грузоподъемностью.

Растущая потребность в горючем вызвала необходимость соответствующего морского транспорта для перевозки этого горючего. Недавно мы заказали в Японии два танкера.

Большое значение имеют **порты**. В устье реки Колымы работает экспедиция, изучающая условия постройки там порта в 1937 году.

Работает порт на Диксоне. В основном почти закончен Игарский порт. Там уже имеется три постоянных готовых причала — крупных гидротехнических сооружений, а четыре заканчиваются к навигации 1936 года. Они дадут возможность наиболее интенсивно производить погрузку экспортного леса.

В ближайшее время начнется постройка портовых сооружений в бухте Провидения. В Мурманске строится большой судоремонтный завод, к концу 1937 года он должен быть введен в эксплуатацию.

Мы сейчас имеем три мощных угольных базы. Это — Диксон, Тикси и Провидение. На этих базах производится бункеровка судов. Вблизи бухты Провидения найден уголь. Имея местный уголь, мы откажемся от владивостокского.

Мы хотим водить наши суда по Северному морскому пути лучше, чем в настоящее время. Во многих районах пути приходится ходить еще вслепую: нет ни промеров, ни карт. Гидрографическое управление должно устранить этот пробел в нашей работе.

Навигация в Арктике отличается коротким сроком. Для того чтобы все суда в Арктике работали интенсивно, нужно все погрузочно-разгрузочные процессы механизировать.

Одновременно необходимо увеличить строительство нашего речного несамоходного флота. Промышленность должна также полностью удовлетворить нашу потребность в буксирном флоте.

**Полярная станция** — это бессменная вахта северных морских дорог. О работе полярных станций говорит т. **И. А. Колусов**.

С каждым годом наши полярные станции технически все лучше оснащаются. Улучшаются и культурно-бытовые условия работы. На станциях начинают жить не только одиночки, а целые семьи. Такая станция имеется на Земле Франца-Иосифа. Она является передовой по всем показателям.

Количество местных коренных жителей, работающих на полярных станциях, увеличивается все больше и больше. Сейчас на Чукотке, в Якутии, на станциях Новой Земли и Вайгача имеются радисты из местного национального населения.

Тов. **М. Э. Плисецкий** рассказывает о геологических богатствах районов, прилегающих к Северному морскому пути. В левом крайнем углу Шпицбергена мы имеем два угольных предприятия, которые дадут в 1936 году около  $\frac{1}{2}$  миллиона тонн угля. К 1942 году мы надеемся значительно увеличить добычу угля.

Если мысленно спуститься на юг, на Новую Землю, ниже Вайгача, то там мы увидим наши флюоритовые рудники — Амдерму. Как известно, это чрезвычайно дефицитное сырье, в котором нуждаются наша металлургия и деревопропиточная промышленность.

По сравнению с добычей нынешнего года в 1942 году добыча шпата увеличится в 6—7 раз.

Наконец, третий индустриальный участок, приобретающий сейчас чрезвычайно актуальное значение, — это полуостров **Нордвик**. Нордвик скрывает огромные залежи соли и нефти. Завоз соли из южных районов дорог, поэтому развитие соляной промышленности на Нордвике имеет исключительное экономическое значение.

Первая разведка нефти показывает там несомненное наличие ее. Пока еще трудно определить действительные промышленные запасы, но во всяком случае мы рассчитываем начать добычу нефти с 1938 года.

В ближайшие годы предполагается освоить все основные минеральные богатства этого края. Что будут искать наши геологоразведочные экспедиции? По Печорскому району с запада на восток и в Анадырско-Вайгачском районе — марганец, в Обском районе — уголь, хромит, пьезокварцы, нефть, в Енисейском районе, на острове Диксона — уголь, нефть, графит, на Нижней Тунгуске, на реке Северной — никель, магнетиты, в Лено-Хатангском районе — соль, нефть, уголь и т. д. и т. п.

В ближайшие 5—6 лет мы дадим стране много плавленого шпата, соли 1250 тысяч тонн, нефти 1 млн. тонн и угля 5 млн. тонн.

В связи с такой перспективой освоения богатств Севера т. **Плисецкий** заостряет вопрос о транспорте. Нужно подготовить соответствующее количество судов. Нужны также погрузочные средства.

Тов. **Б. О. Гриншпан** говорит о **пушных ресурсах Севера** и в частности — о пушных заготовках Главсевморпути.

До сих пор, вследствие чрезвычайно низкой техники лова зверя, мы имеем малую доходность от пушного хозяйства. До этого года пушные организации являлись исключительно заготовителями и мало уделяли внимания производственной деятельности.

Какие же основные задачи стоят перед пушным хозяйством на ближайшие годы?

Мы должны в первую очередь поднять доходность не меньше, чем в два раза по сравнению с прошлым годом. Нужно поднять культуру охотничьего промысла путем внедрения механизированных способов лова. Главным образом, надо механизировать беличий промысел, а в тундровой зоне надо внедрить усовершенствованный вид лова в виде кормушки-ловушки.

В ближайший год в Игарке и Обдорске открываются два техникума для подготовки охотоведов, охоттехников и звероводов. Вместо 21 промыслово-охотничьей станции в течение ближайших лет мы будем иметь 40 станций.

В 1936 году мы создаем 9 хозяйств песцовых, из них 2 на Чукотке, 3 в Якутии, 2 на Енисейском севере и 2 на Обском севере. Кроме того, создаются 20 собачьих питомников, 3 звероводческих фермы черно-серебристых лисиц. Будет построено 200 охотничьих промысловых избушек.

В предстоящем хозяйственном развитии Севера большие задачи возлагаются на территориальные управления Главсевморпути.

Тов. **Л. В. Шелепин** говорит о работе Мурманского территориального управления. Мурманск становится западной базой и опорой всего арктического флота. Это видно из решения о строительстве в Мурманске мощного судоремонтного завода. В Мурманске вырастет специальный городок Главсевморпути на 15 тыс. жителей.

Тов. **М. Б. Пошеманский** останавливается, главным образом, на развитии хозяйства Чукотского края.

Основной отраслью хозяйственной работы Севморпути на Чукотке является рыбный промысел. К сожалению, все те высокоценные породы рыб, которые мы добываем, мы плохо перерабатываем и даем плохую продукцию. Нельму и осетра мы просто солим, в то время как в Астрахани мы морозим эту рыбу. Нужно добиться более полного использования рыбы путем ее замораживания и изготовления консервов. Мы не должны портить рыбу засолкой.

В прошлом году выловили на Чукотке 25 тыс. центнеров рыбы и дали 26 тыс. ящиков консервов. В этом году мы должны выловить

32 тыс. центнеров. Имеются все возможности увеличить добычу рыбы в несколько раз.

Наши консервы имеют очень большой спрос за границей. О качестве продукции консервного завода на Чукотке свидетельствует тот факт, что 95% продукции сданы высшим сортом. Сейчас необходимо организовать вывоз на материк мороженой рыбы, для чего надо обеспечить Чукотку рефрижераторными судами.

Большой задачей является вовлечение местного национального населения в рыбные промыслы.

**Чукотка — край оленей.** У нас есть один оленеводческий совхоз, насчитывающий до 15 тыс. голов оленей. Население Чукотки имеет до 400 тыс. оленей. Необходимо организовать новые совхозы, одновременно вовлекая в колхозы оленеводческое население.

В 1936 году Чукотка должна дать стране пушнины на полтора миллиона рублей. Это, конечно, чрезвычайно скромная цифра по сравнению с имеющимися возможностями. Мы еще не добрались как следует до зверя.

Чукотско-Анадырский край составляет значительный отрезок трассы Севморпути. К сожалению, эта трасса наименее оборудована.

Карта бухты Лаврентия имеет примечание: „Эта часть бухты нуждается в лучшем обследовании“. Карты, сделанные в прошлом веке, еще и сейчас переиздаются с теми же примечаниями.

В хозяйственном освоении Чукотки большую роль сыграет организация малого каботажного флота. Надо также создать речной флот на реках Анадырке и Котырье. На всем протяжении края — на 700 кв. километров — нет ни одного автомобиля, за исключением трех вездеходов, которыми вооружена экспедиция Зяблова, ведущая поисковые работы в районе Крестов. Надо механический вид транспорта предусмотреть в развитии Чукотско-Анадырского края.

Говоря об этом совершенном виде транспорта, нельзя забывать и о собачьем транспорте, который в условиях Чукотки в течение еще многих лет будет играть чрезвычайно большую роль.

Как осваиваются северные реки? Они осваиваются вместе с новыми портами.

— Порт Тикси должен стать одним из основных в восточной части полярного моря, — говорит т. Ю. М. Лисс. — Он должен стать портом, откуда необходимо будет завозить грузы на те реки, которые будут осваиваться в ближайшие годы.

В этом году на реках Яне и Индигирке, с переброской туда по одному пароходу, впервые начнется нормальное судоходство. В дальнейшем будут освоены реки Анабара, Оленек, Хатанга и Вилюй.

В этом году в Якутии будет проведена большая механизация Сангарских копей. В 1937 году мы сможем уже добывать до 100 тыс. тонн угля. В дальнейшем Сангарские копи могут дать Якутии до 150 тыс. тонн. Это может обслужить потребность порта Тикси и проходящих пароходов.

Три основных территориальных управления Главсевморпути имеют свой речной транспорт: **Омское, Красноярское и Якутское.**

Недавно исследованы реки Оленек, Хатанга, Алазея, оказавшиеся судоходными на протяжении 700—1000 километров. По этим рекам можно возить грузы дешево и быстро.

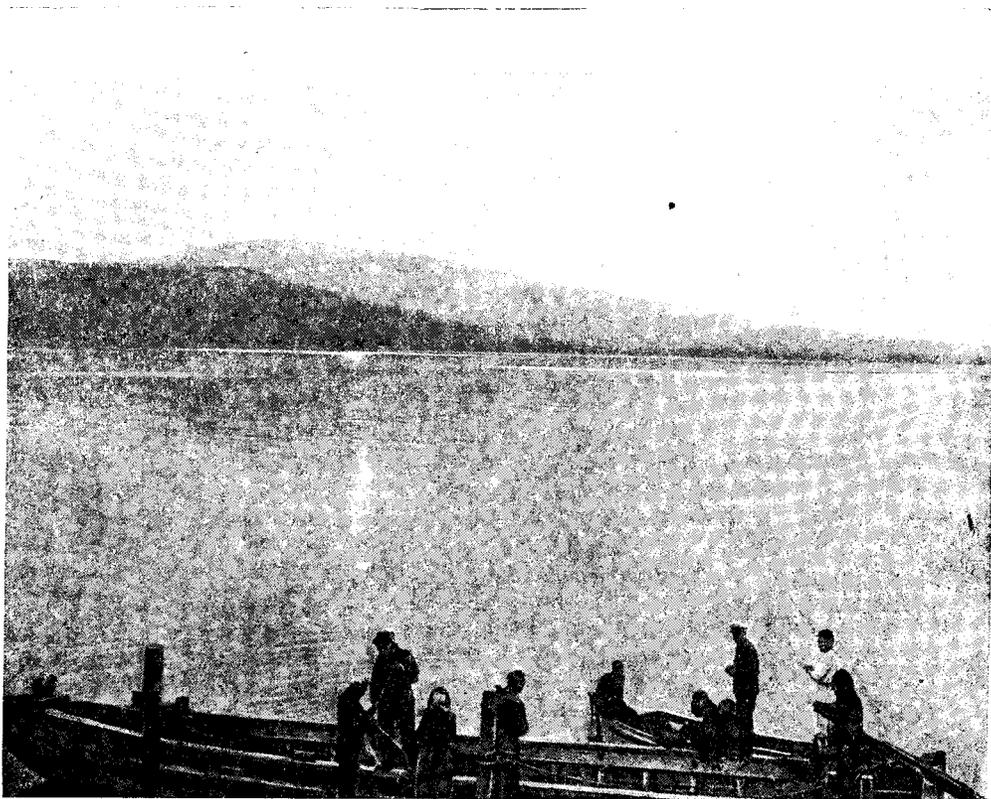
Изложенные всеми выступавшими перспективы развития народного хозяйства на Крайнем Севере предъявляют большие требования к промышленности центральных районов Союза.

При разработке плана третьей пятилетки по Крайнему Северу главной задачей является ликвидация отставания районов Крайнего Севера от общих темпов развития центральных обжитых районов Советского Союза.

Оседание кочевников является основной базой для культурного и хозяйственного роста Севера, — об этом говорил на совещании т. Гурари.

Туда, где мы обеспечиваем население всем необходимым, в те пункты, которые наиболее посещаются нашими судами и где наши фактории обеспечены наибольшим количеством товаров, — стремится население, и здесь же оно тяготеет к оседанию.

На Севере много богатств, но самое ценное из них — это люди. Недалеки дни, когда слова „отсталые народы Севера“ исчезнут из нашего лексикона. Народы Севера — это источники наших кадров, они дадут будущих командиров социалистических предприятий Арктики.



Полярное ночное солнце. (Фото П. К. Новицкого)

И. В. АЛИМОВ

## НАШ РЕЧНОЙ ФЛОТ В 1936 ГОДУ

Территория, обслуживаемая Главным управлением Северного морского пути, имеет густую водную сеть. Однако к нормально эксплуатирующимся рекам можно отнести лишь Обь, Енисей, Лену и Пяси́ну.

Район деятельности **Красноярского теруправления** охватывает реки Енисей, Енисейский залив с выходом в Карское море, Пяси́ну с притоком Дуды́пта, Пясинское озеро и реку Норильку. При этом речные суда проходят морской участок Диксон — устье Пяси́ны, что всегда сопряжено с опасностью для них. Промысловые суда обслуживают побережье Карского моря до шхер Минина. Общее протяжение всех освоенных флотом Красноярского теруправления водных путей равняется 4820 километрам (сюда входят и плавания по реке Пит — 185 километров — и по Нижней Тунгуске — 130 километров).

Суда **Якутского теруправления** плавают от Якутска до бухты Тикси — 1638 километров — и в море Лаптевых: в районе Тикси — Омолой — 126 километров, в районе Тикси — Ляховские острова — 517 километров.

Суда **Омского теруправления** плавают от Омска до Обдорска — 2711 километров — и по Обской губе до Диксона с заходом в залив Гыда-Ямо — 1220 километров.

В 1936 году Главсевморпуть наметил к освоению две новые реки — **Инди́гирку** и **Яву**. Туда будут заброшены пароходы и баржи с реки Лены.

Несмотря на большую работу по развитию речного транспорта, сделанную за последние три года, **темпы освоения новых речных магистралей все же отстают от общего роста экономики Севера**. Речной транспорт становится узким местом в работе Главсевморпути.

Так, в 1935 году освоено всего лишь 352 километра новых речных путей. Освоение новых рек идет очень медленно, хотя на многих из них уже произведены технические изыскания, показавшие их пригодность к эксплуатации. Укажем на ряд таких рек, которые должны быть в ближайшее время освоены: **Оленек**, протяжением 2000 километров, из них судоходных — 1300; **Инди́гирка** соответственно — 2000—750; **Яна** — 1160—750; **Хатанга** — 1000—500; **Анабара** — 950—300; **Алазея** — 1300—1000. Также не использованы многие притоки **Колымы**, которые по своей длине не уступают ряду европейских рек.

Наряду с освоением новых речных путей, перед речным транспортом Главсевморпути стоят исключительно ответственные задачи, вытекающие из плана перевозок 1936 года. Для того чтобы использовать все имеющиеся возможности и учесть основные уроки прошлой работы речного транспорта, нужно посмотреть, как выполнен план в 1935 году.

Общие показатели работы транспорта по всем рекам Главсевморпути в целом говорят о **перевыполнении плана**. Планом был намечен

**грузооборот** в 115 100 тонн, или 137% к фактическому выполнению в 1934 году. **Тонно-километровая продукция**—158,8 млн. т/км, или 125% к 1934 году.

Фактически грузооборот выразился в 124 100 тонн, или в 147,4% к фактическому выполнению 1934 года и 108,0% к плану 1935 года; по тонно-километровой продукции—175,5 млн. т/км, или 138% к 1934 году и 110,5% к плану 1935 года.

Как же справились с выполнением плана отдельные теруправления?

**Омское теруправление** план перевозок по грузам выполнило на 111,9%. Перевыполнение достигнуто главным образом за счет уплотнения работы буксирного т/х „Микоян“ и снижения простоев.

**Красноярское теруправление** выполнило план по внутренним Енисейским перевозкам на 103,6% и по Пясинским перевозкам на 117,4%. По рейдовой и морской группе план выполнен на 153%. Общее же выполнение плана перевозок Красноярским теруправлением по грузам—110,8% и по т/км—113,4%. Перевыполнение плана произошло главным образом за счет сверхплановых перевозок грузов Норильстроя на Пясины. Кроме того флот был использован в свободный весенний период на перевозках грузов Союззолота по реке Пит, а также на перевозках по Нижней Тунгуске.

Но не все теруправления Главсевморпути справились с планом перевозок. По **Якутскому теруправлению** вывезено 33,8 тыс. тонн против плана—34 тыс. тонн, т. е. 99,4%; по тонно-километровой продукции выполнено 34,1 млн. т/км против 35,8 млн. т/км, или 95,3%. Неудовлетворительное выполнение перевозок объясняется организационными неполадками в Якутской конторе водного транспорта, плохим качеством судоремонта в зиму 1934/35 года, слабым подбором кадров, расшатанной трудовой дисциплиной, недостаточным знанием фарватера реки командным составом, неудовлетворительным качеством угля (уголь давался с большим количеством земли). Это привело к тому, что караван, шедший из Тикси в Якутск, замерз в 180 километрах от Якутска.

Из путевых журналов видно, что двигатели пароходов „Пятилетка“ и „Щетинкин“ работали с перебоями, суда имели большие непроизводительные простои. Дисциплина во время следования каравана (на „Пятилетке“ и „Щетинкине“) была недопустимо низкая; например, для вызова к „Щетинкину“ катера, следовавшего у него же на буксире, потребовалось 4 часа. Транспортная контора Якутского теруправления не знала, на каких судах какой груз имеется.

★

Учесть ошибки и не допустить их в 1936 году—задача всех водников, и в первую очередь работников Якутского теруправления. Это тем более необходимо, что в текущем году план перевозок больше прошлогоднего.

План речных перевозок 1936 года был уточнен на основе конкретного анализа работы каждого самоходного судна, строгого учета всех возможностей для увеличения загрузки его. Развивающееся на водном транспорте стахановское движение потребовало увеличения плана.

Последние наметки плана работы в 1936 году представляются в следующем виде:

Название теруправления	Грузооборот в тыс. тонн				Тн/км продукция в млн. т/км			
	Факт. 1924 г.	Факт. 1935 г.	План 1936 г.	% плана 1936 г. к факт. 1935 г.	Факт. 1934 г.	Факт. 1935 г.	План 1936 г.	% плана на 1936 г. к факт. 1935 г.
Якутское теруправление, р Лена . . . . .	15,5	33,8	61,3	181,4	23,3	34,1	52,9	155,3
в т. ч. рр. Яна и Индигирка . . . . .	—	—	2,5	—	—	—	1,87	—
Омское теруправление . . . . .	43,0	49,5	57,2	115,6	65,3	75,1	98,0	130,5
Красноярское теруправление . . . . .	25,5	40,9	105,2	257,2	38,6	66,3	136,0	205,1
в т. ч. р. Пясины . . . . .	—	11,4	33,5	293,7	—	17,4	67,0	385,1
Итого по всем теруправлениям	84,0	124,1	224,1	180,5	127,2	175,5	285,4	162,6

Как видно из таблицы, план перевозок 1936 года по сравнению с 1935 годом возрастает по грузам до 180,5% и по тоннокилометровой работе до 162,6%. Рост огромный. Он предъявляет исключительно большие требования к работникам речного транспорта.

Необходимо было **повысить измерители речного флота**. Управление морского и речного транспорта подошло к измерителям, исходя из загрузки каждого парохода. До 1935 года измерители исчислялись центральным аппаратом Главсевморпути по методам, применявшимся до сих пор Наркомводом — путем средних величин для всего флота бассейна. При наличии в бассейнах Главсевморпути одного-двух, максимум шести пароходов, давать измерители, исходя из средних величин, значит заведомо их неправильно определять.

К измерителям 1936 года мы подошли, предварительно изучив график движения буксиров. Были взяты отдельные особо важные рейсы и, на основе технических эксплуатационных расчетов, проверена возможность увеличения загрузки парохода на данном рейсе.

**По Омскому теруправлению** план увеличен (при том же пароходе „Микоян“) с 75 млн. т/км продукции до 98,0 млн., т. е. на 130,5%. Это не предел. На основе стахановских методов работы план может быть перевыполнен — главным образом за счет целесообразного использования времени теплохода (уплотнения графика работы), полного использования технической мощности флота.

**По Красноярскому теруправлению** речные перевозки намечено увеличить в 2,5 раза. Причем на Пясины потребуются завести в 1936 году 33 900 тонн против 11 417 тонн 1935 года (увеличение — 300%). Намечено увеличение перевозок также внутри Енисейского бассейна до 71 148 тонн против 23 000 тонн (увеличение — 300 с лишним процентов). В то же время самоходный флот на Енисее предположено увеличить лишь на 40% к наличному. Загрузка судов повышена за счет лучшего использования тяги и применения районирования тяги на Пясинских перевозках.

**По Якутскому теруправлению** увеличение измерителей должно произойти также за счет более правильного использования тяги флота, четкой организации труда и ускорения перегрузочных операций. Однако,

следует отметить, что Управление морского и речного транспорта до сих пор не получило из Якутска графика использования флота на Лене, что затрудняет работу по увеличению дальнейшей нагрузки.

До 1936 года планирование работы речного флота основывалось на старых нормах, явно не отвечающих действительной технической мощности флота. Загрузка пароходов определялась на „глазок“ в средних заниженных величинах. В наше, стахановское время такой метод планирования явно непригоден.

Мы должны применять научные методы эксплуатации флота на основе твердых измерителей и данных по сопротивлению барж, что может быть сделано при наличии паспортов буксирных паротеплоходов, барж и паспорта реки.

**Наша задача — закончить паспортизацию флота речных судов, составить паспорта рек, в первую очередь Лены (ниже Алдана) и реки Пясины и перейти на научные методы эксплуатации флота.**

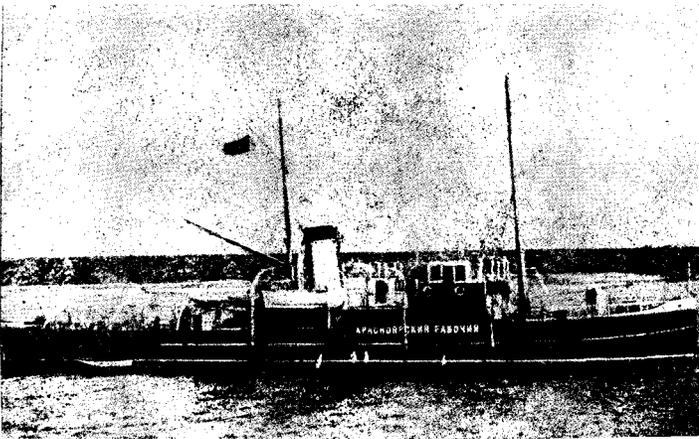
★

Темпы освоения новых речных магистралей и усиления мощности флота отстают от общего роста экономики Севера. Речной транспорт тормозит дальнейшее развитие, лимитирует морские перевозки.

Особенно напряженное положение создалось на Лене, где завоз с юга лимитируется трактом, а завоз с моря — речным транспортом. Поэтому развитие экономики Якутии в настоящее время явно задерживается из-за слабого завоза груза. Следует поставить вопрос о максимальном завозе в Якутию грузов Северным морским путем, как более дешевым по сравнению с завозом из Иркутска сухопутным трактом. Кроме того, при завозе из Иркутска трактом мы имеем огромную утерю и порчу грузов.

Пора уже наряду с максимальным использованием имеющегося флота решительно взяться за пополнение его новыми мощными паротеплоходами.

Остро стоит также вопрос о судоремонте. О. Ю. Шмидт совершенно правильно указал на то, что в речном транспорте „тыл у нас не обеспечен“ — нам негде ремонтировать флот: ни на Енисее, ни на Лене.



**„Красноярский рабочий“ — лидер Пясинских операций в 1935 году**

Это отражается на техническом состоянии судов. Например, корпуса судов „Красноярский рабочий“, „Эвенки“, „Сплавщик“ и „Лесник“ — не видели капитального ремонта со времени их постройки. Необходим капитальный ремонт и корпусов ленских судов.

Отсутствие судоремонтных баз приводит к дополнительным издержкам по отстоя судов, к вредной кустарщине в судоремонте, а это в конечном счете влияет на себестоимость перевозок и на эксплуатационные качества речного флота.

Особенно тяжело сказывается отсутствие судоремонтной базы на Енисейском флоте Главсевморпути, где флот ежегодно пополняется и рост его в дальнейшем неуклонно должен возрастать.

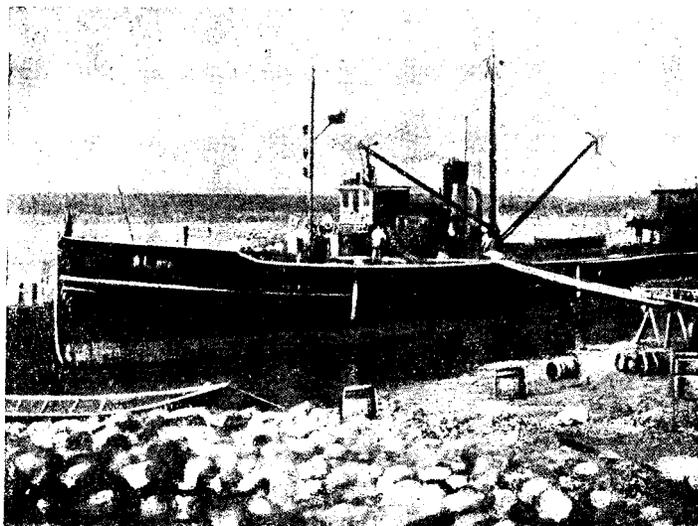
Необходимо в 1936—1937 годах приступить к постройке затона ниже устья реки Ангары. Это даст возможность привести в исправное состояние наличный флот и избежать лишних расходов по отстоя, многочисленным авариям. Необходимо также **построить затон с судоремонтными мастерскими и на Лене.**

До сих пор одной из основных причин удорожания себестоимости перевозок являются погрузо-разгрузочные операции, которые на всех реках у нас производятся вручную. Особенно это удорожает фрахт на ленских перевозках. Груз, идущий на морских судах, перегружается в Тикси на речные суда ручным путем.

Чтобы обеспечить Тикси тремястами грузчиков для работы на 10—15 дней, мы принуждены содержать этих грузчиков в течение 8 месяцев.

Ясно, что надо обратить самое серьезное внимание на **механизацию погрузо-разгрузочных операций.** Механизации на речном транспорте совершенно нет, если не считать одного ленточного транспортера на реке Пясине. Если завезенные перегрузочные механизмы в Тикси будут работать, допустим, даже в течение полумесяца, то и в этом случае содержание механизмов оправдает себя.

Однако, сколько-нибудь серьезного перелома в механизации погрузо-разгрузочных операций мы до сих пор не имеем, несмотря на то, что



Разгрузка лихтера у устья р. Черной

у госпароходства на местах имеются проектно-монтажные бюро по механизации (например, в Красноярске), которые, несомненно, могут нам помочь по внедрению механических перегружателей.

Территориальным управлениям следует уделить наибольшее внимание внедрению механизации. В частности, Красноярское теруправление должно в 1936 году пустить бездействующий транспортер и установить механизацию на Диксоне.

Обстановку рек надо признать неудовлетворительной, не отвечающей эксплуатационным потребностям. Особенно плохо поставлено **путевое хозяйство** на Лене: до сих пор мы не имеем современного атласа реки (атлас Евгенова требует детальной проверки из-за давности его составления), не знаем точных скоростей течения на Нижней Лене, Яне, Индигирке и др. реках. Ясно, что именно здесь кроются большие резервы и возможности. Мы должны в кратчайший срок обставить реки так, **чтобы плавать в любое время без снижения скоростей.**

Главсевморпуть до сих пор совершенно не занимался вопросами улучшения судоходных условий на реках, и только в зиму 1936 года взрывают пороги на реке Пясине.

★

Основными пассажирами нашего речного флота являются зимовщики полярных станций, едущие на станции или возвращающиеся, рабочие рыбпромыслов, работники пушных факторий и т. д. Пассажирские перевозки растут в связи с ростом промышленности на Севере. Например, по Енисею в 1935 году перевезено 2123 пассажира, по Пясине — 482 пассажира и по Лене — 2300 пассажиров. Но у нас нет пассажирских судов.

Вопрос с **пассажироперевозками** надо разрешить в ближайшее время. Управление морского и речного транспорта в 1936 году проектирует товаро-пассажирский пароход для регулярных рейсов в прибрежном плавании по Карскому морю. Для улучшения условий перевозок пассажиров по Лене в план судостроения включена постройка пассажирской баржи, но для ее буксировки также нужен специальный буксир.

Речной транспорт недостаточно укомплектован технически грамотными и работоспособными кадрами. Только во второй половине 1935 года произошло некоторое укрепление кадрами Красноярского теруправления. **Текучесть**, особенно плавсостава, **была и остается главным бичом речного транспорта.** В 1934 году текучесть плавсостава доходила до 85%, т. е. в течение короткой полярной навигации команда успевала смениться почти полностью. По Красноярскому теруправлению за 1934 г. по п/х „Эвенки“ сменилось плавсостава 80%, по п/х „Сплавщик“ комсостав сменился на 85%.

Всего по судам Енисейского бассейна сменилось 63% работников, по комсоставу же текучесть составила 56%. В 1935 году теруправлениями стали приниматься меры к закреплению кадров, но все же текучесть еще велика (Лена и Енисей) и происходит главным образом из-за отсутствия жилплощади и плохих культурно-бытовых условий. В 1936 году надо принять все меры к созданию нормальных жилищно-бытовых условий водникам и к удовлетворению их культурных запросов.

★

В 1935 году на речном транспорте имелось **большое количество простоев.** На борьбу с ними надо мобилизовать все внимание речников и партийных организаций Главсевморпути.

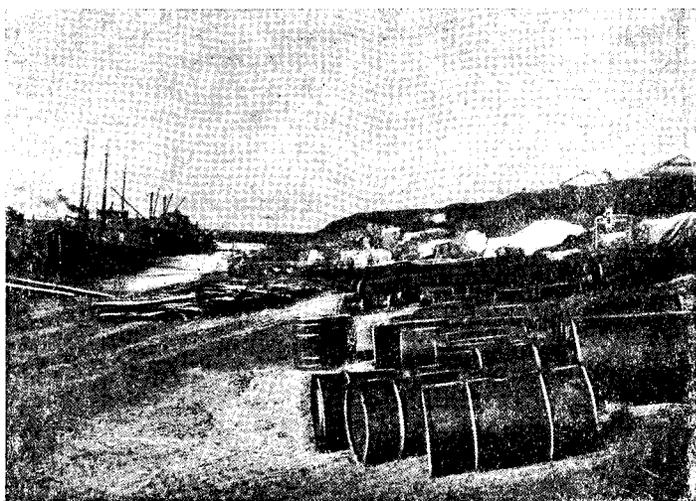
Насколько велики потери времени из-за простоев, можно судить хотя бы из данных использования транспортных буксиров в 1935 году по основному пароходству — Красноярского теруправления:

	1934 г.		1935 г.	
	Ходов. время	Простойн. время	Ходов. время	Простойн. время
Енисей . . . . .	46,9	53,1	53,2	48,8
Пяси́на . . . . .	29,9	70,1	44,5	55,5
По всем судам Красноярского теруправления	43,7	56,3	51,1	48,9

Значительное количество простоев происходит по таким, например, причинам: ожидание воза, буксировка, аварии, ночевки, мелководье, задержка в порогах, навигационный ремонт, снабжение топливом и проч.

По Якутскому теруправлению нет полных данных о простоях паротеплоходов, но уже по последнему рейсу из Тикси в Якутск простои составили 721 час, или 28% всего рейсового бюджета времени. По отношению же к чистому ходу с груженными судами (не считая хода порожнем и маневров) простои составили 48%.

Из чего складываются эти простои? Вот их причины: забор топлива (101 час, или 14%); буксировка (85 час. 55 мин., или 12,7%); стихия (73 часа, или 10,1%); ночевки в пути (223 часа, или 32%); ремонт в пути (39 час. 25 мин., или 5,4%); котлочистка (12 час. 15 мин., или 1,0%) и прочие причины (174 часа 40 мин., или 24,1%). Эти простои допущены в таком рейсе, где их совершенно не должно быть. Пароход „Пятилетка“ должен следовать из Тикси в Якутск без одной остановки, а п/х „Щетинкин“ на остановки в пути для грузовых операций должен тратить не более 10—15% всего времени плавания.



После выгрузки  
(р. Пяси́на,  
ст. Кресты)

Большой процент (56%) простоя судов был и по Омскому теруправлению.

На борьбу с простоями в 1936 году надо обратить особое внимание и добиться успешной реализации распоряжения О. Ю. Шмидта о снижении простоев.

Задача водников заключается также и в том, чтобы **обеспечить безаварийность работы речного флота**. Возьмем для примера **Красноярское теруправление**. За навигацию 1935 года на Енисее у Главсевморпути было 23 аварийных случая. Из них лишь две аварии (не эксплуатационного характера) произошли из-за отсутствия своего судоремонтного пункта (аварии баржи № 26 и бота „Гыдаямо“, получивших повреждения во время весеннего отстоя в Енисейске). Все же остальные аварии могли бы быть предотвращены. Общий убыток от аварий в 1935 году выражается в сумме 477,5 тыс. руб. (в 1934 году — 439,9 тыс. руб.), из них убытков технических — 152,3 тыс. руб. и коммерческих — 325,2 тыс. руб.

Большинство аварий как в 1934, так и в 1935 году произошло из-за неудовлетворительного управления судном и халатности (в 1934 году — 66,7% и в 1935 году — 30%). Это результат недостаточной квалификации командного и рядового состава и слабости трудовой дисциплины.

Пора с этим покончить. Для изжития аварийности и ликвидации непроизводительных простоев необходимо мобилизовать всю нашу общественность. Надо организовать систематическую техническую учебу с плавсоставом и в первую очередь произвести изучение по атласу фарватера реки и проработать с капитанами (привлекая для обмена опытом капитанов Наркомвода и Гидрографии) способ учалки на отдельных участках реки.

Всякая авария должна быть расследована в самый короткий срок. **Анализы аварий должны опубликовываться в приказах по теруправлениям с последующей проработкой их на всех судах**. Следует обратить особое внимание на качество судоремонта (в 1935 году было 17,4% аварий из-за плохого ремонта против 11,1% 1934 года): прием судна надо производить в строгом соответствии с установленным порядком.



Стахановское движение в 1935 году не получило должного отражения на речном транспорте и только сейчас начинает развиваться более усиленно. Показательным примером в этом отношении является судоремонт, проводимый Красноярским теруправлением. Стахановским движением здесь охвачены все судоремонтные рабочие и плавсостав. Практикуемые стахановские пятidineвки дали уже конкретные и весьма положительные результаты. Так, еще в начале текущего года по Красноярскому затону было только 13 человек, выполняющих свыше 200% плана, а в результате развертывания стахановского движения, оперативного руководства стахановскими пятidineвками, к концу января насчитывалось 53 стахановца.

Организованная комсомольская бригада теплохода „Красноярский рабочий“ стала выполнять план на 304%. Имеются отдельные рабочие, выполняющие план на 300 с лишним процентов. Например, токарь **т. Колуцкий** дал 410%; токарь **Каноркин** впервые стал работать на двух станках и дал 377%; токарь **Попов** — 308% плана.

В то же время эти лучшие производственники оказывают большую помощь отстающим товарищам. Так, под руководством стахановца-токаря

**Колуцкого** токарь **Каверзин**, выполнявший раньше план на 150%, дает выполнение — 277%. Перевыполнение плана сочеталось с борьбой за высокие качественные показатели.

Стахановские методы работы вскрыли ряд больших недостатков и, в частности, **слабое техническое снабжение цехов**. Судоремонт является важнейшим мероприятием, обеспечивающим нормальную эксплуатацию судов в 1936 году. Развитие стахановских методов работы должно обеспечить высококачественный ремонт в строго установленные сроки.

Сейчас уже надо быть готовыми к разворачиванию стахановского движения на судах во время плавания. Стахановское движение в 1936 году должно вскрыть и использовать все резервы.

Проектные мощности судовых агрегатов должны быть полностью использованы и даже **перекрыты**. Следует особо чутко относиться ко всем предложениям водников-стахановцев, направленным на увеличение мощности, экономию горючего и на снижение себестоимости перевозок.

Вторым моментом, обеспечивающим внедрение стахановских методов работы и вскрывающим наши резервы, является лучшее оперативное планирование и руководство работой флота. На каждый рейс судна должен даваться особый план-приказ (применяется уже в Красноярском теруправлении), устанавливающий полный объем работы судна за рейс и график работы.

Руководители транспортных контор должны заблаговременно дать на суда промфинпланы, обеспечить обсуждение их на производственных совещаниях экипажа перед выходом в плавание. Все нормативы и измерители, которые даются судну со стороны теруправлений, должны быть детализированы по отдельным участкам таким образом, чтобы была видна работа каждого члена экипажа. План и график должны быть основными регуляторами работы каждого судна. Кроме того, в Красноярском теруправлении в виде опыта будет введено на одном—двух паротеплоходах вахтенное планирование.

**Система зарплаты** плавсостава должна быть пересмотрена. Зарплата капитана, механика и лоцмана должна быть построена по принципу прогрессивной сдельщины в промышленности.

Необходимо широко развернуть **техническое обучение** лучших ударников, организовать изучение плавсоставом фарватера реки и способов лучшей буксировки, подготовить лучших ударников-стахановцев на более ответственные работы. Надо обсудить с экипажем судна возможность уплотнения разбухших штатов на судах, разрешить вопрос о внедрении механизации в погрузо-разгрузочные операции и судоремонт, наладить радиосвязь с речными судами, ввести диспетчеризацию и штурманскую систему.

Навигация 1936 года открывает перед работниками речного транспорта все возможности в борьбе за освоение речных магистралей, за перевыполнение плана перевозок. **Эта навигация должна быть стахановской по всем основным показателям**. Партийное, профсоюзное и хозяйственное руководство на местах должно сделать все для того, чтобы, на основе изучения уроков прошлой навигации, обеспечить бесперебойную работу речного транспорта на новых скоростях с повышенной мощностью судов.

Н. Е. ШАДРИН**ДОЛЖЕН ЛИ ЗАМЕРЗАТЬ ЛЕНСКИЙ ФЛОТ?**

(Перспективы развития судоходства на Нижней Лене)

## I

Бухта Тикси, являющаяся центральной базой арктических рейсов, и река Лена, связывающая море с глубинными районами материка, имеют большое народнохозяйственное значение.

Развитие Северного морского пути значительно увеличивает загрузку речного флота на Нижней Лене.

В бухту Тикси поступают с моря разнообразные грузы: хибинские апатиты для интенсификации сельского хозяйства Якутии, техническое снабжение, идущее для Алдана и Якутска, промышленные товары — мануфактура, сахар, галоши, обувь, макароны, и т. д.

Речной флот, в свою очередь, нагружает морские суда фабрикатами даурской ливственицы, имеющими применение в авиации, автопромышленности, сельскохозяйственном машиностроении, и пр. Ливственица перевозится через Мурманск для центральных заводов Союза.

Этим же путем (через Мурманск) будет перевозиться слюда на экспорт. Не исключена возможность перевозок концентратов Эндыбальского полиметаллического месторождения, а также нордвикской соли для Мурманска. Кроме того, флот Н. Лены перевозит 7,5 тыс. тонн якутского хлеба, идущего в малом каботаже в районы Колымы.

Грузооборот Н. Лены в ближайшее время составит:

Наименование грузов	Прибытие грузов (в тыс. тонн)		Отправление грузов (в тыс. тонн)		Итого по прибытию
	с моря	с реки	с моря	с реки	
Лес в судах . . . . .	—	10,0	8,0	—	10,0
Уголь . . . . .	—	30,0	30,0	—	30,0
Нефть . . . . .	10,0	—	—	10,0	10,0
Хлебные . . . . .	—	10,0	7,5	—	10,0
Соль . . . . .	—	20,0	20,0	—	20,0
Техническое снабжение .	20,0	—	—	20,0	20,0
Апатиты . . . . .	5,0	—	—	5,0	5,0
Слюда . . . . .	—	2,5	2,5	—	2,5
Разные . . . . .	5,0	—	—	5,0	5,0
Итого . . . . .	40,0	72,5	68,0	40,0	112,5

Таким образом, флот Н. Лены будет иметь в ближайшие годы двустороннюю загрузку: и с реки и с моря.

Речные суда Якутского затона с открытием навигации доставляют в Тикси строительный лесоматериал, сангархайский уголь, хлеб, кемпендяйскую соль и т. д. В обратном направлении речной флот имеет также более чем достаточную нагрузку, превышающую даже провозоспособность наличного флота.

Исключительно большое значение приобретает возможность увеличить сроки навигации в бухте Тикси и обеспечить рейсы из Якутска в Тикси и обратно без зимовки. Замерзание ленского речного флота в последние годы является результатом плохой нашей организованности, а не якобы неустранимых „объективных причин“.

Для того чтобы показать, как можно этого достигнуть, необходимо иметь ясное представление о метеорологических и гидрологических условиях нижнего плеса Лены, а также о графиках движения речных судов.

## II

Из чего слагаются метеорологические и гидрологические особенности Н. Лены?

В нижнем течении Лена представляет собой ряд протоков, по которым плавают речные суда. В бухту Тикси суда заходят по Быковской протоке (Исполатовский рукав). В перспективе суда будут ходить по Синицынскому рукаву.

Расстояния Н. Лены можно видеть из следующих данных:

бухта Тикси — мыс Быковский . . . . .	85 км
„ „ — остров Столбовой . . . . .	286 „
„ „ — Булун . . . . .	453 „
„ „ — Жиганск . . . . .	941 „
„ „ — устье Вилюя . . . . .	1270 „
„ „ — устье Алдана . . . . .	1461 „
„ „ — Якутск . . . . .	1653 „

Метеорологические условия Н. Лены характеризуются следующей таблицей:

Месяцы	Скорость ветра в м/сек		Осадки в мм		Ч и с л о д н е й					
	Тикси	Булун	Тикси	Булун	с осадками		с туманом		с бурей	
					Тикси	Булун	Тикси	Булун	Тикси	Булун
Январь . . . . .	5,0	2,9	2,6	8,8	4	9	1	2	4	1
Февраль . . . . .	4,3	3,1	2,2	6,8	6	8	2	0	2	1
Март . . . . .	4,7	4,3	0,2	6,5	1	8	1	1	0	3
Апрель . . . . .	5,2	6,5	0,6	20,2	2	9	3	0	1	4
Май . . . . .	6,2	5,5	5,0	15,5	10	8	7	0	2	2
Июнь . . . . .	6,8	5,4	11,9	25,7	8	9	12	0	4	2
Июль . . . . .	8,9	5,3	6,9	36,7	5	13	18	0	8	4
Август . . . . .	7,0	5,0	35,9	37,5	8	10	12	0	3	3
Сентябрь . . . . .	6,8	5,0	11,3	37,1	12	13	4	1	1	3
Октябрь . . . . .	6,7	4,7	2,0	22,2	4	17	2	1	4	3
Ноябрь . . . . .	6,2	3,3	3,2	14,2	11	10	2	2	4	2
Декабрь . . . . .	5,3	3,1	5,0	8,8	7	9	1	3	2	2

Примечание. Наблюдения по Тикси производились в течение двух лет, по Булуну — в течение пяти лет.

Из данных видно, что безветренными месяцами в период навигации являются август и сентябрь (наиболее благоприятное время для судоходства),<sup>1</sup> в которые выпадает и большое количество

<sup>1</sup> Поэтому не случайно бухта названа Тикс — что значит „Отстой“.

осадков; что навигационный период в бухте Тикси проходит с большим числом туманных дней, в то время как в районе Булуна число дней с туманами совершенно отсутствует; что самым бурным месяцем в Тикси является июль.

В гидрологическом отношении нижний участок Лены, протяжением 1653 километров (Якутск — бухта Тикси), имеет скорости течений: в районе Якутска 4—4,5 километра в час, а в низовьях 2—2,5 километра. Скорости течения в Быковской протоке 1,5—2,0 километра в час.

Н. Лена течет по долине шириной свыше 15 километров, а ниже устья Вилюя до села Жиганского долина реки расширяется до 25 километров. Благодаря большой пойме, преимущественно с песчаным и илистым грунтом, река изобилует островами и протоками.

Вскрытие и замерзание Лены характеризуются следующими данными:

Участки	Вскрытие	Замерзание	Физич. период в сутках	Навигацион. период в сутках
Якутск . . . . .	29/V	30/X	154	130
Устье Вилюя . . . . .	22/V	21/X	152	129
Булуна . . . . .	3/VI	20/X	129	115
Тикси . . . . .	15/VII	10/X	87	75

Примечание. Определение физического и навигационного периодов приведено по данным наблюдений за последние 15 лет.

Навигационный период бухты Тикси, как показывают данные, 75 суток, в то время как в районе Якутска — 130 суток. В навигационном отношении бухта Тикси представляет для нас исключительный интерес. Она лимитирует развитие судоходства Н. Лены.

По многолетним данным, подвижки льда в бухте начинаются в первой половине июня, а очищение от льда — в конце июня. В районе Булуна (за 15 лет наблюдений) среднее вскрытие приходится на 3 июня, полное очищение от льда — на 11 июня. Замерзание бухты приходится на 1—5—10 октября.

Увеличение срока навигации в Тикси возможно, если в порту будет работать ледокол типа „Октябрь“ или „Трувор“. Благодаря этому, навигационный период можно будет довести до трех месяцев. Опыт ледокампаний Ленинградского порта и, особенно, на Аральском море<sup>1</sup> дает основание полагать, что это мероприятие увеличит срок навигации.

Разница в навигационных сроках между Тикси и Булуном составляет 40 суток, при расстоянии в 453 километра. Небольшой ледокол может с успехом обеспечить проводку речных судов по протоке как в начале навигации, так и в конце. Таким образом, эксплуатационный период Н. Лены можно значительно расширить за счет увеличения времени навигации в бухте Тикси.

<sup>1</sup> На Аральском море различие между Аральской бухтой (на севере) и дельтовой частью Аму-Дарьи (на юге) равняется 15—20 суткам. Построенный в 1933 году теплоход „Ким“ с ледовым креплением увеличивает навигацию на 15 суток, благодаря чему хорезмский хлопок поступает в Аральскую бухту в конце ноября.

## III

Известно, что в навигацию 1935 года речной флот замерз в районе Турий Взвоз, не дойдя до Якутска 180 километров. Позволяют ли навигационные условия Н. Лены обернуться речному флоту по рейсу Якутск — Тикси — Якутск без зимовки?

Возьмем для примера наличную буксирную тягу Лены и рассмотрим продолжительность рейсов судов.

Участки рейса	Расстояние в км	Средняя скор. в час в км	Время рейса в сутках			Д а т ы	
			на ходу	на стоянке	про- стой	прихода	отхода
<b>Рейс парохода „Щетинкин“ Якутск — Тикси — Якутск</b>							
Якутск — Усть-Алдан . . . . .	192	6,0	1,3	6,0	1,0	4/VII	11/VII
Усть-Алдан — Булун . . . . .	1008	6,0	7,0	1,0	—	18/VII	19/VI
Булун—о. Столбовой . . . . .	167	6,0	1,2	—	—	21/VII	23/VII
О. Столбовой — Тикси . . . . .	286	5,0	2,4	4,5	1,5	26/VII	1/VIII
Тикси — мыс Быковский . . . . .	85	3,0	1,0	6,5	1,5	2/VIII	9/VIII
Мыс Быковский — Булун . . . . .	368	3,0	3,0	2,0	0,5	14/VIII	17/VIII
Булун — Усть-Алдан . . . . .	1008	4,0	10,0	2,0	0,5	27/VIII	29/VIII
Усть-Алдан — Якутск . . . . .	192	4,0	1,9	6,0	1,5	31/VIII	8/IX
Итого . . . . .	3306	5,1	29,8	28,0	6,5	—	—
<b>Рейс теплохода „Пятилетка“ Якутск — Тикси — Якутск</b>							
Якутск — Усть-Алдан . . . . .	192	9,0	1,0	6,0	1,5	10/VII	18/VII
Усть-Алдан — Булун . . . . .	1008	9,0	5,0	—	—	23/VII	23/VII
Булун — Тикси . . . . .	453	8,0	2,4	6,5	1,5	25/VII	3/VIII
Тикси — Булун . . . . .	453	4,5	4,5	6,5	1,5	8/VIII	16/VIII
Булун — Усть-Алдан . . . . .	1008	5,0	8,4	—	—	25/VIII	25/VIII
Усть-Алдан — Якутск . . . . .	192	5,0	1,6	6,0	1,0	27/VIII	3/IX
Итого . . . . .	3306	6,2	22,9	25,0	5,5	—	—
<b>Рейс парохода „Хронометр“ Якутск — Булун — (Тикси) — Усть-Алдан — Укулан</b>							
Якутск — Усть-Алдан . . . . .	192	5,0	1,6	5,0	1,0	15/VII	22/VII
Усть-Алдан — Булун . . . . .	1008	5,0	8,4	—	—	31/VII	31/VII
Булун — Тикси . . . . .	453	6,0	3,1	3,0	1,5	— <sup>1</sup>	—
Тикси — Булун . . . . .	453	3,0	6,3	6,0	1,0	—	7/VIII
Булун — Усть-Алдан . . . . .	1008	3,0	14,0	3,5	1,5	21/VIII	26/VIII
Усть-Алдан — Кресты — Хорджай . . . . .	414	3,0	6,0	1,0	—	2/IX	2/IX
Кресты — Хорджай — Учур . . . . .	841	3,0	11,7	1,0	—	14/IX	15/IX
Учур — Укулан . . . . .	402	2,5	6,7	5,0	2,0	22/IX	29/IX
Ито г о . . . . .	4771	4,3	57,8	24,5	7,0	—	—

<sup>1</sup> Из общего рейса участок Булун — Тикси — Булун, протяжением 803 километра, совершается другим пароходом, приспособленным к плаванию в приморской зоне.

Приведенные эксплуатационные графики перевозочных средств позволяют сделать следующие выводы:

1. Организация перевозок на Н. Лене, как правило, должна быть увязана с эксплуатационным графиком морских судов, т. е. последние должны ориентироваться на приход в бухту Тикси в **первой половине августа** (в 1935 году пароходы „Анадырь“ и „Сталинград“ с востока прибыли 2 августа). К этому же сроку и речные суда должны находиться в бухте Тикси.

Допускаем возможность, что речные суда запоздают в пути и придут в Тикси на 30 суток позднее, т. е. не 1 августа, а 31 августа (в 1935 году пароход „Щетинкин“ вышел из Тикси в Якутск 31 августа).

И при этих условиях время, необходимое для перехода участка Тикси — Якутск, составит: пароход „Щетинкин“ 30,9 суток, пароход „Пятилетка“ — 23,5 суток.

При всех неблагоприятных условиях „Щетинкин“ прибывает в Якутск из Тикси 2 октября, а „Пятилетка“ — 25 сентября, в то время как навигационный период в районе Якутска прекращается 20—25 октября.

2. Ввиду того, что наличная буксирная тяга Н. Лены ограничена районом плавания, мощные буксиры: „Пятилетка“ — 1400 л. с. и „Партизан Щетинкин“ — 800 л. с., могущие плавать в приморской зоне, должны выходить из района Якутска в **первой половине июля** (1—4—10 июля). Буксиры мощностью 300 л. с., как новые, так и старые, должны выходить из Якутска 15 июля с тем, чтобы „Щетинкин“ или „Пятилетка“ могли доставить груз из Тикси в Булун, откуда трехсотсильные пароходы и буксируют свой караван.

3. Расчеты показывают, что **абсолютно все рейсы Н. Лены укладываются в график бюджета времени навигации.**

#### Продолжительность рейсов:

„Щетинкина“ . . . . .	29,8 + 28,0 + 6,5 = 64,3	суток
„Пятилетки“ . . . . .	22,9 + 25,0 + 5,5 = 53,4	„
„Хронометра“ . . . . .	48,4 + 21,5 + 5,5 = 75,4	„

а с учетом другой тяги на участке Булун — Тикси — Булун общая продолжительность рейса занимает 89,3 суток.

Между тем, полезный навигационный период, как показано выше, составляет:

по бухте Тикси . . . . .	75	суток
по Булуну . . . . .	115	„
по Якутску . . . . .	130	„

Лимитирующим участком является бухта Тикси. Но и при этих условиях, т. е. весьма краткосрочном периоде навигации в Тикси, оборачиваемость буксирной тяги определяется для участка Якутск — Тикси — Булун следующими сроками:

„Щетинкин“ . . . . .	17,9 + 20 + 3,5 = 41,4	суток
„Пятилетка“ . . . . .	12,9 + 19 + 4,5 = 36,4	„

Таким образом, рейсы речных судов на Н. Лене **ни в коем случае не должны совершаться с зимовкой.** „Зимовочные“ рейсы должны рассматриваться как **антигосударственная практика**, подрывающая основной вид транспорта Якутии. Это должно быть самым категорическим образом осуждено и отвергнуто.

„Зимовочные“ рейсы речных судов являются следствием исключительно слабой организации эксплуатационной службы. Вина тут целиком руководителей транспорта. Движение флота должно совершаться по строго разработанному эксплуатационному графику для каждого судна.

## IV

Современная эксплуатация буксирной тяги не отвечает тем требованиям, какие предъявляются к таким мощным буксирам, как „Пятилетка“ и „Щетинкин“. Специальным исследованием установлено, что „Пятилетка“ может взять **воз** в составе: лихтера, грузоподъемностью 3000 тонн, 3 деревянных барж по 1200 тонн, 5 деревянных барж по 1000 тонн, 1 деревянной баржи в 500 тонн, всего 10 единиц грузоподъемностью 12 100 тонн (вместо существующего воза грузоподъемностью 6,5—7,0 тыс. тонн).

При коэффициенте загрузки тоннажа 0,90, общая грузоподъемность буксируемого теплоходом воза составит 10 890 тонн. При этих условиях нагрузка на 1 л. с. равна:  $10890 : 1400 = 7,7$  тонны.

Между тем, в связи со стахановским движением на водном транспорте нагрузка на 1 л. с. на реке Волге (по пароходу „Степан Разин“, капитан орденоносец т. Чадаев) доведена до 25 тонн с лишком вместо установленного измерителя в 12 тонн.

Нагрузка на 1 л. с. при буксировке воза „Пятилеткой“ со скоростью 5—6 километров может быть доведена до 10—11,5 тонны. Повышение нагрузки должно пойти за счет максимального использования двигателя как агрегата, за счет рационализации передач и на движитель, внимательного использования профиля пути (выбор тиховодов и т. д.).

При той же минимальной нагрузке на 1 л. с.—7,7 тонны и для парохода „Щетинкин“, его провозоспособность составит:  $800 \text{ л. с.} + 7,7 = 6000$  тонн (против существующего воза грузоподъемностью 4,5—5,0 тыс. тонн).

Провозоспособность трехсотильных пароходов („Хронометра“ и Нового буксира) определится в 1000 тонн.

Таким образом, наличная тяга Н. Лены может обеспечить вывоз грузов из Тикси в навигацию 1936 года в размере 18 000 тонн.

При грузообороте Н. Лены в ближайшие годы (40—50 тыс. тонн) **потребуется в два с половиной раза больше тяги и тоннажа.**

Рационализация транспорта, доставляющего грузы из центральных районов СССР в Якутию, даст огромные народнохозяйственные сбережения. Вместо перевозки грузов через автотракты, являющиеся узким местом в транспортных связях Якутской республики, целесообразнее направлять грузы в Тикси Северным морским путем и дальше по Н. Лене.

Величина транспортных издержек на 1 тонну груза после рационализации даст по одним лишь транзитным грузам следующую экономию:

Районы звоза	Транспортные издержки на 1 т в руб.		Грузооборот в тыс. тонн	Экономия на издержках в млн. руб.
	до рационализации	после рационализации		
Центральная Якутия . . . . .	457,40	129,89	40,0	13,1
Алданская золотопромышленность .	826,25	456,78	13,5	5,0
Итого . . . . .	—	—	53,5	18,1

Экономия на издержках по грузам, идущим транзитом в Якутию, составляет, как видно из данных, свыше 18 млн. руб.

Принимая высокий коэффициент эффективности в 10%, целесообразно пойти на капитальные затраты в транспорт в размере 180 млн. руб. Из них на реконструкцию Н. Лены — не менее 50 млн. руб.: строительство порта в Тикси, речное судостроение, реконструкция пути, создание судоремонтной базы в Якутске, механизация погрузки-выгрузки, гражданское строительство. Эти капитальные затраты окупятся в 10 лет.

Повышение технической вооруженности речного транспорта Н. Лены повелительно диктуется развитием экономики этого плеса.

С. К. ПОПОВ

## РЕЧНОЙ ФЛОТ СДЕЛАТЬ СТАХАНОВСКИМ

Навигация 1936 года ставит перед речным флотом Главсевморпути ряд ответственных задач. Общий грузооборот речного флота составит 224 тыс. тонны, или 180% к перевозкам 1935 года. В то же время флот растет в значительно меньших размерах: тяга в целом увеличивается только на 39% и тоннаж — на 60%. Разрыв между ростом перевозок и усилением флота должен быть перекрыт увеличением его производительности за счет применения стахановских методов эксплуатации.

Необходима большая подготовительная работа до выхода судов в плавание, так как речные суда уходят на север за тысячи километров от своих баз.

Было бы ошибочным рассчитывать на то, что стахановское движение, широко развернувшееся среди речников в период зимнего судоремонта, автоматически переключится на навигационный период. Надо организовать это движение, подготовить переход от ремонта судна к его эксплуатации, postавить стахановцев в такие условия, при которых они не только сохранят темпы и качество своей зимней работы, но и значительно продвинутся вперед.

Мы остановимся только на основных моментах работы, которые помогут развитию стахановского движения в навигационный период.

★

**Управление судном.** Как правило, на речном самоходном судне Главсевморпути нет полного единоначалия (то же самое в большинстве случаев наблюдается и на судах Наркомвода). На мостике, во время плавания, фактически два хозяина: лоцман, обычно самостоятельно выбирающий путь, и капитан или его помощник — хозяин машинного телеграфа. В большинстве случаев вахтенный начальник плохо знает фарватер и не может самостоятельно вести караван, а лоцман, наоборот, хорошо изучил фарватер, но не умеет (а вернее — не пробовал) управлять судном.

Некоторые считают такое разделение функций нормальным. Но на практике это разделение функций приводит к двоевластию.

Возьмем такой пример. **Увеличение технической скорости хода судна** во многом зависит от выбора пути. Уклонение от быстрых течений, спрямление пути, комбинирование различных скоростей работы двигателей может дать значительный эффект. Но для этого нужно, чтобы

вахтенный начальник был полным хозяином и машинного телеграфа и штурвала. **Работа лоцмана и вахтенного помкапитана должна быть объединена в одном лице.** Вместо помкапитана, лоцмана и рулевого на мостике должен быть только речной штурман и рулевой.

В навигацию 1936 года необходимо хотя бы на нескольких судах ввести систему штурманов. Есть возможность из наличного состава капитанов, их помощников и лоцманов подобрать несколько человек для работы вахтенными начальниками-штурманами.

Капитан буксира должен быть освобожден от вахты. Для него остается большая и сложная работа подлинного хозяина, директора судна и всего каравана.

Нельзя обойти вопроса **оборудования мостика**, этого „рабочего места“ вахтенного начальника. Оборудование мостика должно давать вахтенному начальнику все возможности для управления и контроля работы буксира и каравана.

Чем сейчас располагает вахтенный начальник? Давления в котлах он не видит, скоростей работы двигателей не знает, а следовательно — работы машинной команды никак не контролирует.

Наши мощные буксиры, как правило, ведут за собой караван, хвост которого удален от мостика больше, чем на полкилометра. Устная передача на баржи команды с мостика буксира, даже при слабом ветре, довольно трудна.

К навигации 1936 года следует вывести на командирский мостик второй манометр от котлов, поставить на мостик счетчик числа оборотов винтов. Наконец, необходимо связать телефоном караван с буксирующим его паротеплоходом. Это значительно ускорит работу всего каравана и предупредит посадку на мель отдельных барж.



Пожалуй, единственная категория речников, которая до известной степени имела конкретизированную систему учета своих достижений — это **кочегары** (пожог топлива) и **масленщики** (расход смазочных материалов). Теперь же следует организовать учет работы каждого члена команды. Эта задача может иметь несколько решений. Одно из них могло бы быть таким: для **обычных работ**, особенно для работ на механизмах, установить на каждом судне твердые нормы. Сюда относятся: выборка якорей, работа лебедок, спуск и подъем шлюпок, швартовка к стенкам и судам, устройство трапов и мостков, погрузка топлива, заделка буксиров, их отдача и т. п. Нормы для этой категории устанавливаются на длительные периоды, и самым фактом их установления дается стимул серевнованию, рационализации и перевыполнению этих же норм.

Вторая категория работ — это **особые задания**, например: ремонт, оборудование машин, такелажа, поделка простейших предметов снаряжения и оборудование судна (наметки, шесты, трапы, кранцы и т. д.), покраска и др. Здесь нужно каждый раз давать наряд определенному работнику на выполнение точно обозначенной работы с затратой определенного количества времени.

**Кто должен заниматься нормированием и планированием судовых работ?**

Это обязанность капитана и главного механика. На крупных судах им помогает боцман. Схема оперативного планирования работы паротеплохода представляется в следующем виде: судно получает диспет-

черский план-приказ на выполнение рейса, с указанием всех технических элементов обычного наряда — т. е. объекта работы, технических норм и срока выполнения. Учет работы судна производится на основе этого приказа. На самом судне капитан и механик **каждой вахты** ежедневно дают особый, развернутый план-наряд с учетом определенной работы судна и заданий команде.

Работы, составляющие обычную обязанность вахты, особых распоряжений, в виде наряда, не требуют. Сдача и прием вахты должны производиться с точным соблюдением правил сдачи производственных смен: вахтенный начальник сдает вахту, представляя рапорт о проделанной судном работе.

Вся набросанная выше схема приспособлена к судовым условиям.

★

В период планирования судна заработок всей команды складывается из трех элементов: основная ставка зарплаты, оплата за тоннокилометровую продукцию и „премиальный приработок“. **Критерием** оплаты, согласно действующим колдоговорам, **служит работа судна, а не каждого работника или вахты в отдельности.**

Если судно за рейс не выполнило заданного плана на 100%, команда получает только основную, повременную ставку. При выполнении плана на 100% **вся команда** получает тоннокилометровый приработок в твердо фиксированном проценте к основной ставке. При выполнении рейсового задания больше чем на 100%, **вся команда** получает премиальный приработок в процентах к основной ставке в прямой пропорции к перевыполнению.

Не нужно особых доказательств, чтобы признать эту систему не соответствующей требованиям стахановского движения. Она не дает возможности поставить заработок каждого работника на судне в прямую зависимость от его работы. Даже больше: если судно перевыполнило план, то целые вахты, работающие плохо, получают тоннокилометровые и премиальные приработки за счет ударной работы других вахт. Подобная уравниловка не должна сейчас иметь места. С ней надо покончить.

Рассмотренные выше принципы организации труда на судне определяют и схему перестройки зарплаты. Основными положениями в этом должны быть следующие: а) размер тоннокилометровых выплат и премиальных приработков, выплачиваемых за выполнение и перевыполнение планов, должен рассчитываться не для всей команды одинаково, а особо для каждой вахты в соответствии с выполнением ею своих планов-нарядов; б) в составе самих вахт, на основе учета выполнения индивидуальных нарядов и общих обязанностей по данному вахтенному посту, должна быть произведена дифференциация заработка. Все разговоры о трудности, сложности индивидуального учета работы каждого члена команды должны быть отвергнуты.

Мы здесь не рассматриваем вопросов организации работы несамоходных судов, но поскольку основные принципы общей организации намечены, приспособление их к обстановке крупной баржи и лихтера вполне возможно.

## АКО

### I

Свыше двухсот лет царское правительство владело Камчаткой, изобиловавшей естественными богатствами, особенно пушной и лососевыми породами рыб. В крае проводилась жестокая колониальная политика, край расхищался предпринимателями всяких мастей. Японцы, американцы, норвежцы соревновались в этом с отечественными грабителями.

„Забота“ о населении сводилась только к чиновничьей опеке.

„С начала владения ею, всеми посылавшимися туда воеводами, майорами и кончая современными нам начальниками округов писались и пишутся №№ отношений... А что пользы для населения местного... Население боится более, чем медведей, каждое лицо этого управления, население забыло и забывает свой язык, не усваивая себе иного. Население познакомилось с сифилисом, с пьянством. Чему же научили население? Ничему, решительно ничему“, — пишет знаток Камчатки доктор Тюшев.<sup>1</sup>

В годы гражданской войны Камчатка разорялась белобандитами.

В 1922 году белобандиты были ликвидированы, организовалась советская власть, положено начало проведения национальной ленинско-сталинской политики.

К 1926/27 году мы имеем уже значительные сдвиги в народном хозяйстве Камчатки. Основная же задача камчатского хозяйства — организация мощной рыбопромышленности — не была решена. Работа велась узко-сезонно и проводилась методами экспедиционными — кадры были случайные. Надо было в корне перестроить работу.

Одновременно с этим необходимо было организовать снабжение населения всеми нужными продуктами, промтоварами и материалами. Снабжение населения было тесно связано с пушными заготовками, которые в этот период частично находились в руках иностранной концессии.

В этом богатом крае каждая отрасль хозяйства работала оторванно, без всяких перспектив на будущее. Край не имел своей снабженческой базы, жил исключительно на завозных товарах. Построение нового хозяйства обязывало к организации собственной базы продуктов сельского хозяйства, эксплуатации недр и лесных богатств.

Решение этой задачи — всестороннего экономического освоения края — было поручено Наркомпищепрому (в прошлом Наркомторг), который для этой цели создал специальную организацию — **Акционерное Камчатское общество (АКО)**.

---

<sup>1</sup> Тюшев, Путешествие по западному берегу Камчатки, 1906 г.

## II

Чтобы уяснить себе все те трудности, с которыми встретилось АКО, надо иметь в виду приполярное положение края с огромной береговой линией до 17 тысяч километров, неприступные берега, капризные условия навигации и полное отсутствие внутрикравеых сообщений, а также то, что единственная в это время гавань-убежище—Петропавловск—отстоит от Владивостока на 6—7 дней пути.

АКО начало свою деятельность в 1927 году. В течение 8 лет была проделана огромная работа.

Ведущей основной отраслью камчатского хозяйства является **рыбная промышленность**. Камчатское побережье по своим запасам—одно из богатейших в мире рыбопромышленных районов, оно богато ценными породами лосося и краба. Гонясь за прибылью и желая избежать крупных капитальных затрат, японские и русские промышленники издавна организовали хищнический лов и еще более хищническую обработку рыбы, беспощадно истребляя ценные породы и обрабатывая ее самыми варварскими способами.

Примитивно-кустарный рыбный промысел с нищенским оборудованием, истрепаным и разрушенным годами интервенции и белогвардейского безвременья, достался в наследство советской власти. АКО реорганизовало промысел в мощную рыбопромышленную индустрию, подведя под нее совершенную техническую базу, основанную на последних достижениях иностранной и отечественной техники. В первый год работы АКО на пустынных берегах полуострова были сооружены 3 мощных рыбоконсервных завода, по тогдашним масштабам—гиганты, оборудованные новейшими американскими машинами. За 5 лет (1928—1932) было выстроено 16 советских консервных заводов, из них один из самых северных заводов в мире в устье р. Анадырь на Чукотке—Анадырский консервный завод, ныне принадлежащий Главсевморпути.

Была создана первая в СССР краболовная флотилия, состоявшая из пяти мощных океанских судов—пловучих консервных заводов. В 1932 году была закончена первая советская китоматка „Алеут“ с флотилией китобойцев. Был создан мощный рыбодобывающий и обслуживающий моторный флот, доходивший в 1936 году до 300 судов против единиц, имевшихся в 1927 году.

Вместо хищнического грабежа сырьевых ресурсов была организована правильная и культурная эксплуатация рыбоугодий, с учетом охраны нереста лососей. Более того, были приняты мероприятия по рыборазведению, дающие уже практические результаты.

Вместо варварских способов штабельного японского посола рыбы и сухого посола икры, были введены культурные способы обработки чановым посолом, путем организации засольного хозяйства. Штабельные посолы постепенно сходят на-нет и к концу второй пятилетки будут ликвидированы окончательно. В 1936 году из всей массы соленых лососей штабельные посолы занимают лишь 20%. Икра обрабатывается исключительно высококачественным способом зернистой икры русского передела. Изыскиваются—и небезуспешно—способы обработки икры нярки и кижуча (породы лосося), ранее не обрабатывавшиеся.

Богатые водоемы камчатских побережий помимо лосося дают сельдь, треску и другие мелкие породы рыб. В 1928 году 95% улова состояли из лосося, а в 1934 году лосось занимает 75% общего количества добычи.

Советская рыбная промышленность, стремясь использовать все природные ресурсы и технические возможности, организовала утилизацию отходов консервного производства и трески, выпуская рыбный тук, муку и технические и медицинские жиры.

Растет количество и качество выпускаемой советской рыбы, крабовых и лососевых консервов и соленой продукции, что видно из следующей таблицы:

**Рост добычи сырца и продукции**

	1927 г.	1936 г.	
Выход продукции . . . . .	159,4	650,0	включая Охотское побережье
Выпуск консервов тыс. ящ. . . . .	173,5	388,0	
Кроме того, продукции крабозаводов, тыс. ящ.	—	110,0	

Всего за 8 лет, с 1928 года по 1935 год:

Выпущено продукции . . . . . 2848 т. ц.  
В том числе консервов 2160 тыс. ящиков, или 134,1 млн. банок.

Большие достижения рыбной промышленности Камчатки создают предпосылки для дальнейшего совершенствования этой отрасли и углубленной борьбы за качество и улучшение ассортимента. На очереди введение высокосортных способов обработки с привлечением холода в технологические процессы. Камчатской государственной промышленности надо переходить на охлаждение посолов и на мороженую продукцию и расширять производство маринадов, копченостей и рыбной колбасы. Создается мощный холодильно-рефрижераторный флот. В частности, приобретен рефрижератор „Пищевая индустрия“ и должны быть построены береговые холодильники. Таковы достижения Камчатки в реконструкции рыбного хозяйства.

Но вопрос о сезонности кадров полностью еще не изжит. Тов. Микоян в своем письме камчатским организациям в 1936 году говорит по поводу сезонности кадров: „По существу это величайшее преступление против нашей родины. Поэтому с ним надо покончить без оглядки и поскорее“. („Камчатская правда“ от 25 мая 1935 г.).

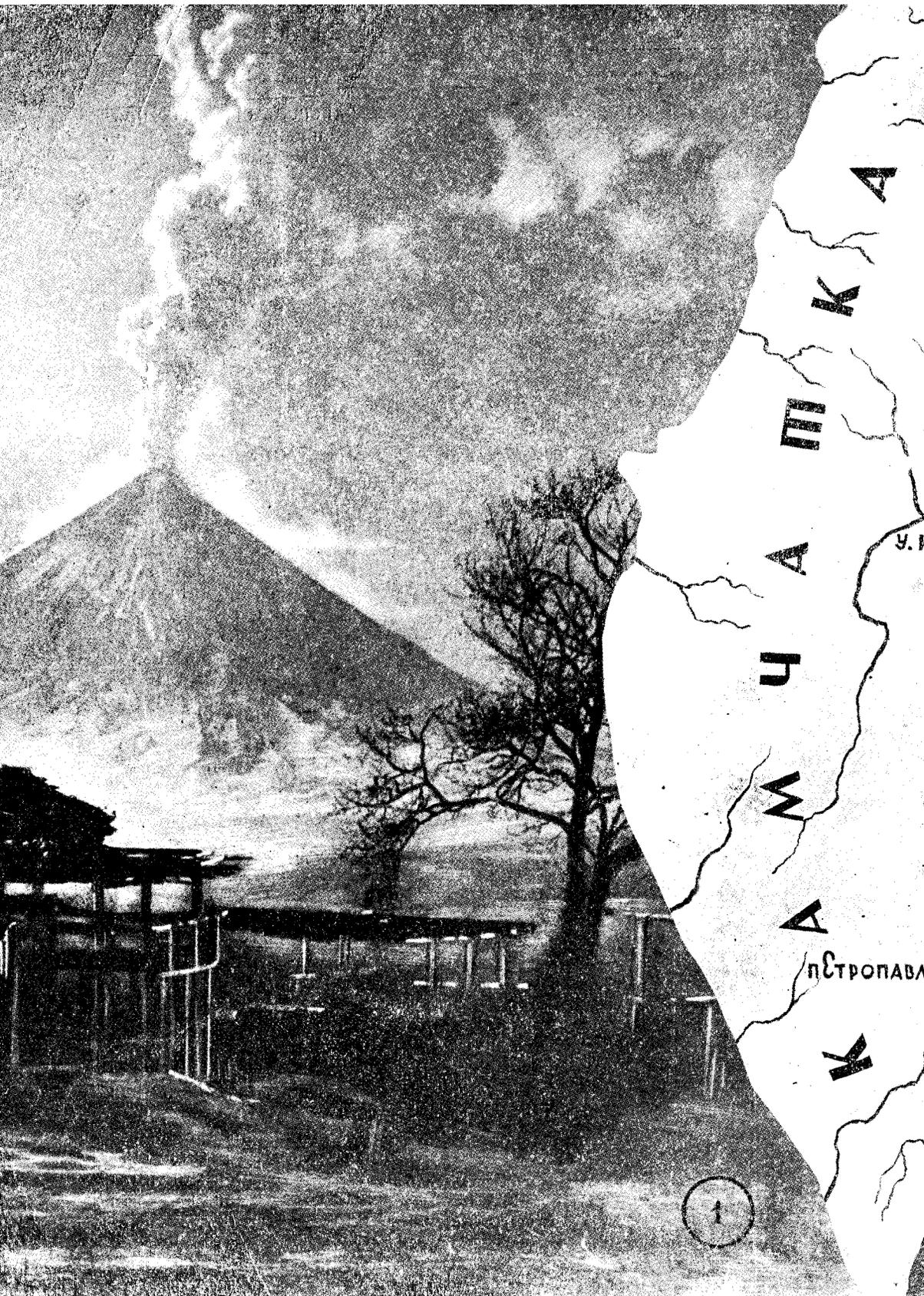
### III

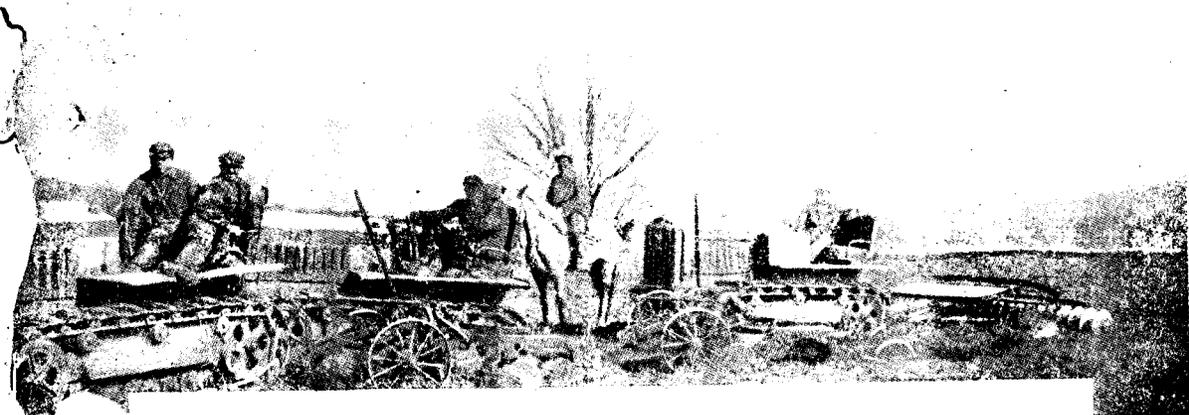
Немало сделано для изжития сезонности кадров. В 1928 году на Камчатку завозилась на „сезон“ вся необходимая ей рабочая сила, при этом подавляющее количество иностранной, японской, а в 1936 году из 18 411 рабочих постоянных — 8 500, и при том все рабочие — советские.

Мы уже имеем на Камчатке отечественные кадры. На 1936 год общее количество занятых рабочих и служащих на Камчатке 35 000 человек.

Закрепить рабочую силу на Камчатке, сделать ее постоянной можно было лишь при условии создания необходимого жилмассива и развития подсобных предприятий, которые заняли бы освобождающуюся рабочую силу после сезонной работы. Из 5399 кв. метров в 1927 году жилищная площадь выросла до 55 936 кв. метров в 1936 году.

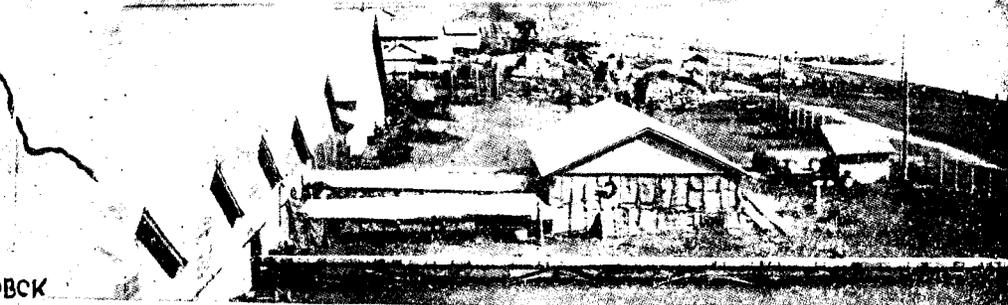
Сезонность рыбного хозяйства освобождает на значительный период (4—5 месяцев) большие массы рабочих. Задача АКО была создать соответствующие подсобные отрасли хозяйства, которые могли бы дать работу этим незанятым рабочим. Частично рабочая сила занята подготовкой к путине будущего года, частично занимаются в самостоятельных хозяйствах.





АМЧАТСК

3



ВСК

4



5

1. Ключевская сопка
2. Раскормка почвы в Петропавловском совхозе
3. Дорога между Петропавловском и совхозом АКО
4. Рыбо-консервный завод (Усть-Камчатск)
5. Угольные копи АКО

Перед АКО стояла и продолжает оставаться проблема создания собственной продовольственной базы. В 1930 году АКО заложило первые три совхоза на Камчатке. Повели решительное наступление на тайгу, тундру, каждый гектар осваивался с огромным трудом. Одновременно с этим были организованы 20 промысловых ферм.

Пионеры камчатских совхозов и ферм встретились с суровыми условиями природы. Характер почвы не изучен, своевременная доставка семян необходимой сортности была сопряжена с огромными трудностями. Не было дорог. Морской берег не всегда доступен, реки вскрываются поздно. В таком же положении была доставка горючего для тракторов. Люди социалистической стройки выдержали эту борьбу, победа осталась за ними.

Особые трудности представляет борьба за повышение урожайности. Почвы камчатские тощие, требуют разнообразных и больших количеств удобрений. Предварительные сведения об урожае 1935 года следующие: картофель получен  $7\frac{1}{2}$  тонн с гектара в среднем, капуста—14, турнепс—9. Опытные посевы зерновых и технических культур дали удовлетворительные результаты, овес—9 центнеров.

Камчатские совхозы имеют свои парниковые рамы, где вызревают огурцы, помидоры, цветная капуста.

Стада одних ферм на середину 1935 года исчисляются: лошадей—605, рогатого скота 1300, свиней—3200. Помимо этих стад имеются два оленеводческих совхоза с поголовьем в 42 тыс.

Продукцией местного сельского хозяйства уже покрывается частично потребность Камчатки.

Создавшаяся промышленность предъявляет увеличивающиеся из года в год требования на лесоматериалы. Материалы нужны для восстановления промыслового флота, производства тары и капитального строительства, для промыслового и жилищного строительства.

Основной лесной массив на полуострове Камчатке произрастает по берегам реки того же имени. В 1929 году АКО организовало лесозаготовки, в 1931 приступило к постройке деревообделочного комбината. Имеется верфь для постройки промыслового флота—катеров, кунгасов, лодок и барж. План 1936 года по комбинату предусматривает постройку 110 кунгасов, 5 катеров, выпуск 75 тыс. бочек, 150 тыс. ящиков и распиловку 53 тыс. куб. древесины. Кроме того, леспромхозы дают 40 тыс. куб. метров строительного леса-кругляка.

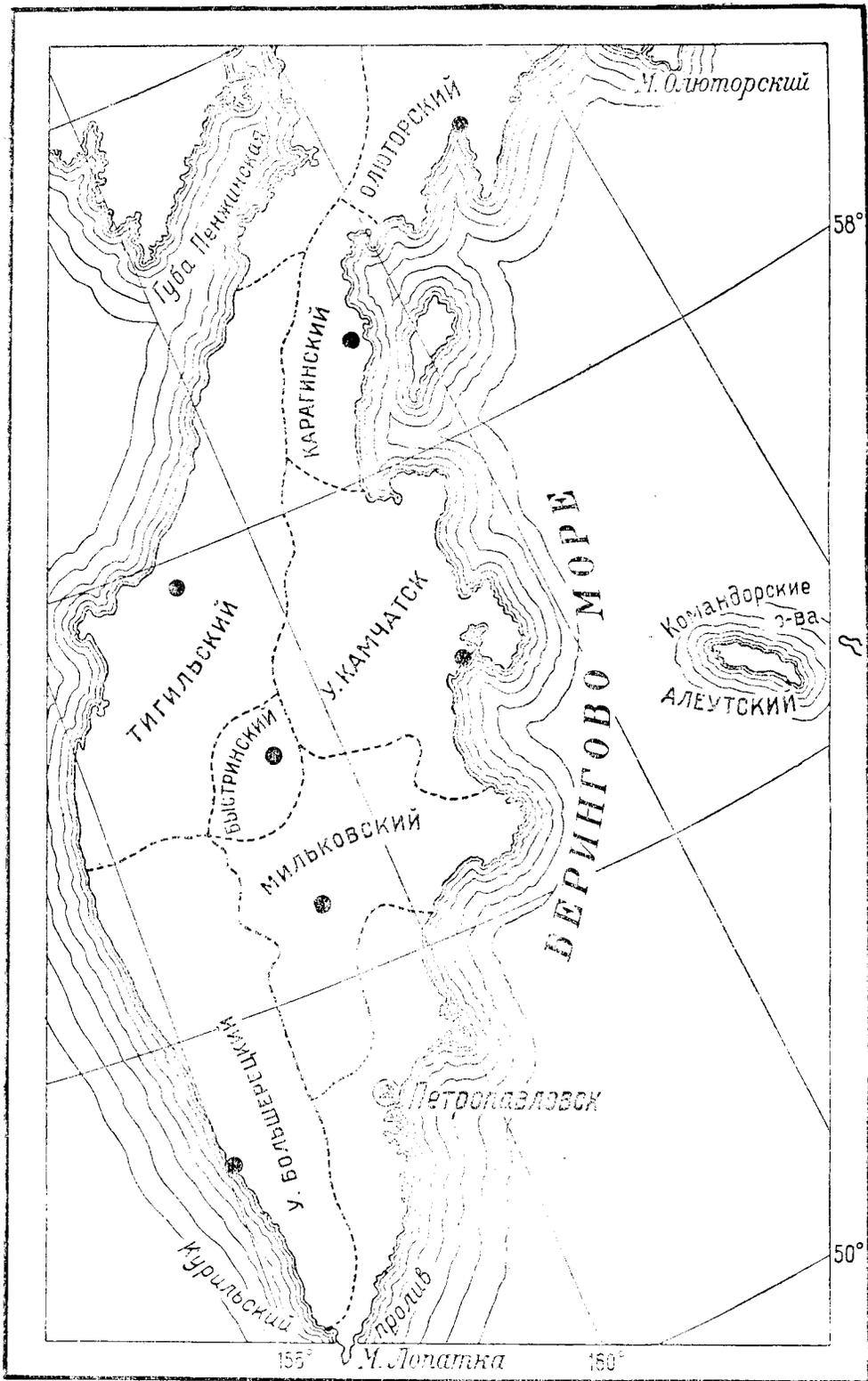
Промышленность края снабжена значительным паросиловым хозяйством, нуждающимся в большом количестве каменного угля. Частично эта потребность покрывается угольными копиями, созданными в заливе Корфе и Анадыре. Копи дают бурый уголь. В 1936 году Корфовские угольные копи дадут 11 тыс. тонн угля.

Географическое положение Камчатки, ее значительно растянутая береговая линия заставили АКО с первых же дней работы обзавестись своим флотом.

Весь грузооборот Камчатки в 1928 году составил 70 тыс. тонн, в 1932 году мы имеем 176 тыс. тонн и на 1936 год (по плану) 340 тыс. тонн.

Одновременно с этим растет грузооборот Петропавловского порта:

	в тоннах		в тоннах
1929 г. . . . .	21 829	1934 г. . . . .	89 689
1930 г. . . . .	41 243	1936 г. . . . .	175 000
1933 г. . . . .	60 706		



Схематическая карта Камчатки

Полное отсутствие сухопутных путей сообщения (шоссейных и железных дорог) и увеличение местных перевозок, в связи с развитием хозяйства, потребовали создания собственного каботажного флота вдоль берегов Камчатки. Еще десять лет тому назад прибытие парохода на Камчатку в ее центральный порт — Петропавловск — было большим событием. В настоящее время мы имеем между Петропавловском и Владивостоком регулярные экспрессные рейсы, поддерживаемые пароходом „Ильич“. Собственный же флот АКО состоит из 13 судов, общим тоннажем до 38 тыс. тонн.

Параллельно с созданием морского транспорта идет строительство шоссейной дороги, к строительству основной магистрали Петропавловск — Большерецк уже приступлено. Еще совсем недавно единственной сухопутной связью на Камчатке был собачий транспорт — сейчас для службы связи имеется своя аэро- и радиосвязь.

#### IV

В результате проделанной огромной работы мы имеем сейчас на Камчатке мощное социалистическое хозяйство. Растет благосостояние населения. Средний годовой заработок рабочего повышается из года в год:

1927 г. . . . .	1020 р.	1933 г. . . . .	2858 р.
1928 г. . . . .	1188 р.	1934 г. . . . .	3780 р.
1932 г. . . . .	2321 р.	1935 г. . . . .	4385 р.

Туземное промысловое хозяйство значительно выросло и окрепло. Оно получило улучшенное техническое вооружение, снабжено необходимыми товарами и значительно повысило товарность своей продукции. Доходы местного населения на 1936 год исчисляются в 17 500 тыс. руб., включая Охотское побережье достигают 23 млн. руб.

Изменился и бытовой уклад. Культурный уровень неизмеримо вырос. Школы и больницы стали неотъемлемой принадлежностью туземного быта. В 1913 году в крае имелось лишь 30 школ с общим числом учащихся в 843 человек. В 1934 году уже — 131 школа с общим числом учеников в 7013 человек. Малые народности Севера приобщились к советской культуре. Среди общего числа учащихся имеется до 4 тыс. детей этих народностей. В тундру, кочевья пришел учитель, и там уже обучаются более 1000 школьников.

Одновременно здесь начал свою работу и врач. В 1918 году имелось всяких врачебных пунктов (по преимуществу фельдшерских) — 16. В 1934 году их уже 57. Число коек при них за эти годы с 85 выросло до 420.

Такие разительные сдвиги в экономике Камчатского края могли быть достигнуты АКО лишь в результате повседневной и реальной помощи ему со стороны местных партийных и советских организаций, благодаря неутомимому руководству, постоянному отзывчивому вниманию к нему инициатора Камчатского строительства — Наркома пищевой промышленности — **А. И. Микояна**.

Слово „Камчатка“ в течение двух слишком веков было синонимом отдаленности, дикости. Грандиозный размах социалистического переустройства всей нашей страны включил Камчатку в число передовых участков нашего строительства, сделал ее твердым форпостом Страны Советов на крайних границах Тихого океана.

Б. А. БРОНШТЕЙН

## КАМЧАТСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ АКАДЕМИИ НАУК

## I

Академия наук СССР начала систематическую научно-исследовательскую работу по изучению Камчатки. С этой целью в 1935 году на Камчатку была снаряжена первая комплексная экспедиция.

Перед почвенно-ботаническими отрядами экспедиции была поставлена задача — изучить биологические и физико-географические предпосылки развития сельского хозяйства на Камчатке. Цель — создание на полуострове собственной продовольственной базы по зерновым и овощным культурам, расширение животноводства, инвентаризация сельскохозяйственных угодий и выделение участков, пригодных для переселения.

Это задание связано с главной хозяйственно-политической задачей, выдвинутой т. Микояном перед камчатскими организациями — ликвидация экспедиционных методов хозяйствования, создание постоянных кадров на Камчатке.

Для выполнения этой работы были выбраны два района, — район центральной части полуострова, вдоль реки Камчатки, и Большерецкий район — в области долины рек Быстрой, Банной и Плотниковой.

Первый район, изученный среднекамчатским почвенно-ботаническим отрядом под руководством ботаника С. Ю. Липшица, представляет обширную долину тектонического происхождения, разорванную рекой Камчаткой и ее притоками. Долина эта защищена от неблагоприятного климатического воздействия Охотского моря горной областью Среднего хребта на западе и Валагинским хребтом на востоке. Достигая ширины 6—12 километров у верховий реки Камчатки, Камчатская долина резко расширяется на широте Верхнекамчатска, достигая ширины 50—90 километров, и вновь суживается у отрогов хребта Кумроч (Камчатские щеки).

Благодаря такому положению Камчатская долина заметно отличается от других районов полуострова своим климатом,



Стены лавового потока

более благоприятным для сельского хозяйства.

Большерецкий район, обследованный южнокамчатским почвенно-ботаническим отрядом под руководством Н. В. Павлова, открыт для холодных ветров Охотского моря и поэтому менее благоприятен для сельского хозяйства.

Каковы же результаты экспедиции?

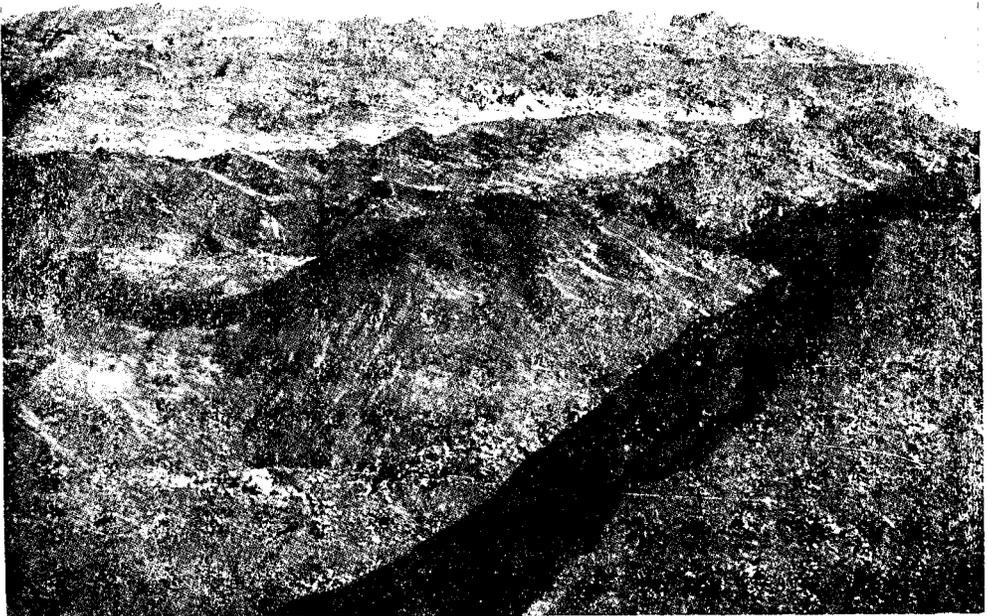
## II

Область долины реки Камчатки оказалась занятой пахотноспособными почвами, образующими крупные массивы и вполне обеспечивающими развитие крупного механизированного сельского хозяйства. При этом большая часть обследованной территории (Пушино-Кирганик) занята березовым редколесьем, где группы берез (береза Эрмана и японская береза) чередуются с участками крупнотравных лугов. Освоение этих участков представляет большое преимущество, ибо не требует значительных затрат на раскорчевку, обычную на Севере. Участок от Кирганика до Шапина точно также образован массивами пахотноспособных, пригодных для освоения луговых и лесных слабопodzольных почв, но освоение его уже трудней. Он занят хвойными лесами (даурская

лиственница и аянская ель), что требует больших работ по раскорчевке; кроме того, он значительно более заболочен. Болота сфагновые и сфагново-осоковые образуют крупные массивы, освоение которых невозможно без осушительной мелиорации. В верхней части, там, где долина реки Камчатки узкая и влияние горных областей сказывается резко (поздние и ранние заморозки), вопрос о рентабельности зернового хозяйства требует дополнительного изучения, но уже сейчас можно утверждать, что животноводство и огородничество имеют там хорошие перспективы.

Ниже Верхнекамчатска Камчатская долина расширяется. В районе Мильково (12 километров от Верхнекамчатска) работами Мильковской опытной станции, руководимой А. В. Маминим, доказана не только возможность, но и рентабельность некоторых зерновых культур, в частности ржи, дающей урожай до 2,5—3 тонн с гектара. Овощные культуры в районе Мильково и Шапина дают большие урожаи; так, некоторые участки картофеля дали урожай в 23—24 тонны с гектара.

Почвы Мильково-Шапинского района пока дают громадные урожаи за счет своего природного плодородия, без применения удобрений.



Поток лавы паразитного кратера „Туйла“

Перспективы сельскохозяйственного развития долины реки Камчатки, этой будущей житницы полуострова, определены с достаточной ясностью. Необходимо проводить дальнейший отбор сельскохозяйственных культур, наиболее урожайных в условиях Камчатки, а также продолжать разработку вопросов агротехники.

Климатические условия Большерецкого района менее благоприятные. Большое количество осадков, выпадающих в течение вегетационного периода, создает избыточное увлажнение почвенного покрова. С другой стороны, средние температуры даже самого жаркого летнего месяца — низкие (средняя июля  $12^{\circ}\text{C}$ ).

В Большерецком районе также имеются большие фонды пахотнспособных почв в крупных массивах. Почвы эти, как показали полевые наблюдения южнокамчатского отряда, своей морфологией не отличаются от Мильковских почв, но в отличие от почв Мильковского района они мало плодородны.

Большое внимание было обращено на своеобразные плоские, лишенные древесной растительности участки, называемые по месту «аласами» и нередко представляющие прекрасные сенокосные угодья, а также на шеломайники, под которыми наблюдались наиболее плодородные почвы.

Ботаники обоих почвенно-геоботанических отрядов изучали кроме того дикорасту-

щие ягодные растения (жимолость, голубица, сарана) с точки зрения возможности их хозяйственного использования.

Вопросом, в который упирается сельскохозяйственное освоение как Мильковского, так и Большерецкого района, является организация транспорта.

Выход товарной сельскохозяйственной продукции из этих районов создание переселенческих колхозов и совхозов возможны в широких размерах лишь при постройке дорог Петропавловск—Большерецк и Петропавловск—Мильково.

Результатами работ отрядов являются:

- 1) почвенные и ботанические карты изученных территорий в масштабе 1 : 200 000;
- 2) съемки основного хода маршрутов;
- 3) схема геоморфологического строения долины реки Камчатки;
- 4) коллекция растений из различных вертикальных поясов полуострова;
- 5) выделение переселенческих фондов и районов для развития зерновых и огородных культур;
- 6) коллекция некоторых редких и новых для Камчатки видов флоры;
- 7) большая коллекция почв Камчатки.

Лесной подотряд экспедиции, работавший под руководством лесовода А. Л. Биркенгофа, проделал путь из Усть-Камчатска по долине реки до Милькова.



На вулкане „Онала“



Ушха на фоне камчатской березы

В бассейне реки Камчатки расположены леса промышленного значения. Эти леса до сих пор не учтены, а лишь ориентировочно исчислены. Хозорганам необходимо в самый кратчайший период приступить к учету леса. Лесо-бассейны занимают сравнительно незначительные территории (по отношению к общей площади Камчатки) и требуют поэтому бережного к себе отношения и организованно-планового хозяйствования в них.

В результате работ лесного подотряда получены: а) очерк лесного покрова и лесных ресурсов в части бассейна реки Камчатки; б) карта лесов и съемка местности по маршруту; в) сводка всех материалов по лесам Камчатки (очерк лесного покрова и лесных ресурсов Камчатки), карта лесов Камчатки (их изученности, ареалов распространения и т. п.); г) таблицы сбегов и объемов лиственницы Камчатки; д) первичные заключения о технологических свойствах древесины лиственницы и ели Камчатки и ряд других работ, связанных с использованием леса.

Работы Верхнекамчатского геологического отряда под руководством геолога А. Б. Шербакова являлись продолжением работ 1934 года и имели своей целью произвести пересечение полуострова с западного берега на восточный по линии рек Воровская—Жупаново. Этим пересечением предполагалось выяснить и детализировать ряд основных

вопросов по геоморфологии, стратиграфии, тектонике, вулканологии и полезным ископаемым Камчатки.

В результате камеральной обработки материалов мы будем иметь геологическую карту района, которая, в соединении с картой 1934 года, даст геологическую расшифровку строения Среднего хребта на значительном его протяжении.

Пересечение Валагинского хребта, произведенное впервые после К. Дитмара (1853 год), дает возможность набросать основные штрихи геологического строения на белом пятне камчатской геологической карты.

Среднекамчатский геологический отряд, работавший под руководством геолога Кулакова, произвел двойное пересечение хребта Кумроч до моря. Этим пересечением соединены съемки Нефтяного института на западном и восточном побережьях Камчатки и изучены районы, никогда еще не посещенные геологами.

Группа геологической карты, под руководством проф. А. Н. Заварицкого, работает над составлением геологической карты Камчатки в масштабе — 1 : 1 000 000. В результате составления этой карты, мы получим итог всех проделанных до сих пор по Камчатке геологических исследований.

На всем Европейско-Азиатском материке, кроме Италии, единственной областью с действующими вулканами является Камчатка,

где известны 130 вулканов, из них действующих — 30.

Изучение вулканов имеет большое теоретическое и практическое значение. Развитие современной геологии, в особенности ее отдела — петрографии, требует самого тщательного изучения свойств, режима, истории развития и современной фазы существования действующих вулканов. Многие вопросы рудообразования, химического состава магмы, газовых продуктов вулканизма (как гелий) и др. могут быть решены лишь путем детального изучения действующих вулканов.

Кроме того, имеет актуальный интерес использование продуктов вулканизма (пемза, туф, сера, бор и др.) для промышленности, изучение газообразных продуктов вулканических извержений и минеральных источников.

Вулканологический отряд, руководимый геологом В. И. Влодавец, работает в районе Ключевской группы вулканов. В зимнее время (1935/36 год) внимание будет сосредоточено на изучении газов, фумаролл и

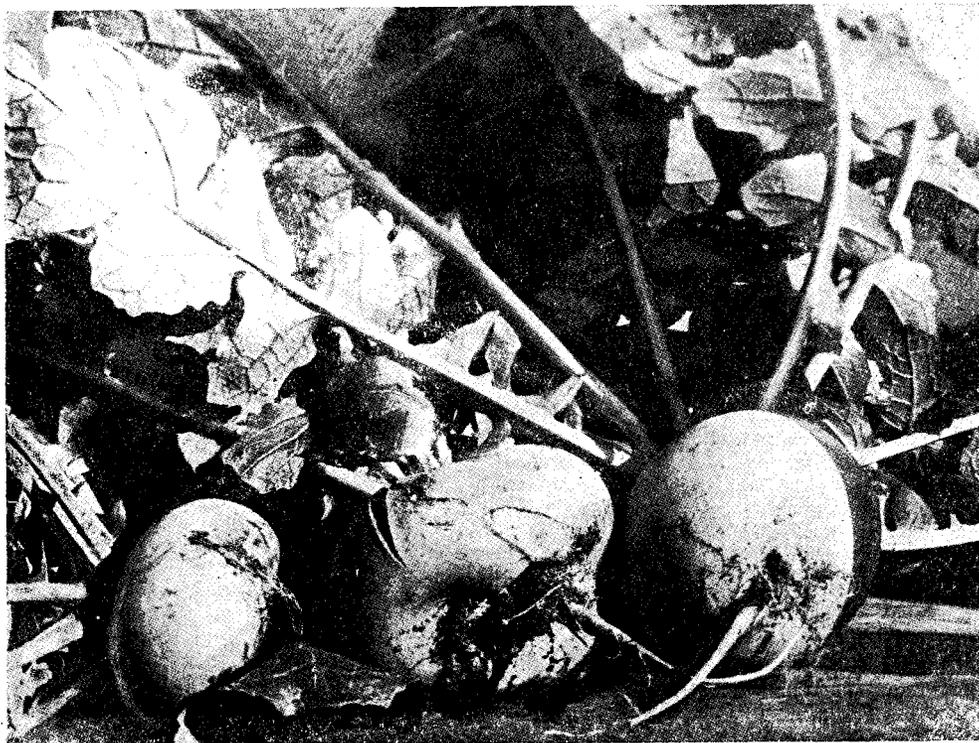
обработке материалов, собранных в течение полевого периода. Работа отряда рассчитана на несколько лет.

Для лабораторных испытаний в Ключах построена первая в Союзе вулканологическая станция.

Геологом Кулаковым и химиком Троицким дважды был совершен подъем на Ключевскую сопку. В результате этих восхождений получен интереснейший материал.

Фотограмметрический отряд развернул свою работу на территории Ключевского дола. В результате его работ будет получена детальная карта (масштаб 1 : 25 000) для площади 560 кв. километров в районе Ключевской сопки. Кроме того, отрядом проделана точная съемка паразитов (Биокось, Туйла, Киргурич) в масштабе 1 : 10 000, заснят полуйнструментальной съемкой Ключевский массив — около 1000 кв. километров в масштабе — 1 : 100 000, и произведена триангуляция 2-го класса вокруг Ключевской сопки.

Съемки, сделанные отрядом, являются основой для работы вулканологического отряда.



Камчатское „яблоко“ — репа.



**Камчатский орел.** (Фото П. К. Новицкого)

### III

Работы экспедиции происходили в труднейших условиях: на больших высотах, при отсутствии каких-либо дорог, при сплошных дождях и туманах. Ощущался недостаток вьючного транспорта, и значительную часть пути приходилось идти пешком, имея за плечами тяжелый груз инструментов и научных приборов. Болота, крутые ущелья, высокие перевалы затрудняли путь. Комары, мошка и сырой климат Камчатки еще более усугубляли трудность передвижения. Но, благодаря сплоченности коллектива и применению социалистических методов труда, все отряды выполнили свои задания.

По окончании работы экспедиции была созвана первая камчатская научно-исследовательская конференция 8 ноября 1935 года, которая проработала 5 дней. На конференции были обсуждены 12 докладов (из которых 7 принадлежали экспедиции) на темы геологии, ботаники, лесного, рыбного и пушного хозяйства, по вопросам гидрометслужбы и гидрологических исследований на Камчатке, собаководства и др. В работах конференции принимали участие 280 работников советского, научного и планового аппаратов, военных организаций, ударники промышленности и колхозники-опытники.

В 1936 году намечено расширить работу экспедиции.

В. М. ДОКУТОВСКИЙ

Начальник Мурманского  
политотдела Главсевморпути

## МУРМАНСК — ВОРОТА В АРКТИКУ

Кольский полуостров становится важнейшей опорной базой для операций, связанных с освоением Арктики. На его территории размещается широкая сеть предприятий Главного управления Северного морского пути.

Три крупных оленеводческих совхоза (Каневка, Поной, Краснощелье) и животноводческий совхоз „Мурманец“ являются прочной основой для культурно-зажиточной, оседлой жизни в тундре.

К Мурманскому теруправлению прикреплен зверобойный флот, в состав которого входят суда: „Нерпа“, „Мурманец“, „Ленгосторг“, „Новая Земля“ и др. Здесь получают окончательный ремонт и снаряжение ледоколы, уходящие на зверобойный промысел, проводится основная подготовка к Ленско-Карской экспедиции.

Наконец, именно на долю Мурманска выпала честь строить крупнейший в Союзе судоремонтный завод.

„Мурманск — это ворота в Арктику“, сказал О. Ю. Шмидт. И действительно, у Мурманска есть все основания, чтобы так называться. Мурманск имеет незамерзающий порт — самое главное условие для мореплавания.

Перед Мурманским политотделом немедленно после организации встала основная задача — развернуть на всех участках партийно-массовую политико-воспитательную работу. Ко времени создания политотдела партийная организация, включая все предприятия, состояла из 22 человек. В настоящее время парторганизация насчитывает уже до 70 членов партии. Все они охвачены политучебой.

Создание политотдела в Мурманске совпало с развертыванием в Советском Союзе стахановского движения. К этому же времени у нас развернулось и строительство судоремонтного завода. Строители горячо откликнулись на стахановское движение. Мы проработали всем коллективом речь тов. Сталина на Первом всесоюзном совещании стахановцев, изучили методы работы Стаханова, Бусыгина, Виноградова и др. Проведенная массовая работа подняла творческую активность рабочих и многим помогла выдвинуться на передовые позиции.

Первые показатели высокой производительности труда на стройке дал печник Барашков, выполнивший 450% нормы по кладке печей.

Кто такой Барашков? Ему 46 лет, он имеет 35-летний производственный стаж. Сын бедняка-крестьянина, он одиннадцатилетним мальчиком уходит на заработки. В 1906 году Барашков попадает к лесопромышленнику Беляеву, который отправляет его на Новую Землю и там

за гроши выматывает у него последние силы. Во время империалистической войны **Барашков** был в армии и получил сильную контузию.

— Полной грудью я вздохнул только при советской власти, — говорит **т. Барашков**. — Сейчас я зарабатываю 30 рублей в день, окружен заботой и любовью всего коллектива стройки.

Не обошлось и на нашей стройке без сопротивлений стахановскому движению. Нашелся некий инженер **Аксенов**, который вместе с десятником **Захаровым** пытался мешать передовым производственникам-стахановцам. Они всячески старались дискредитировать достижения **Барашкова**, обсчитывали его, не давали ему такой работы, которая позволила бы еще больше поднять производительность труда. **Аксенов** снял квалифицированного печника **Барашкова** с основной работы и поставил его на ремонт печей.

Саботажника **Аксенова** политотдел разоблачил. Он был снят с работы, а десятник **Захаров** отдан под суд. На этом примере политотдел мобилизовал коллектив строителей на успешное разрешение очередных задач. За **т. Барашковым** пришли новые стахановцы: печник **Красноборов**, дающий до 350% выполнения нормы, землекоп **Добровольский**, достигший 347% нормы.

Кстати, о **Добровольском**: в прошлом был осужден как вор-рецидивист на 8 лет, но честным трудом добился уменьшения срока наказания на 3 года. Сейчас **Добровольский** дает высокую производительность труда. Он говорит:

— Только пролетарское государство может помочь свихнувшемуся человеку стать членом единой трудовой семьи строителей социалистического общества.

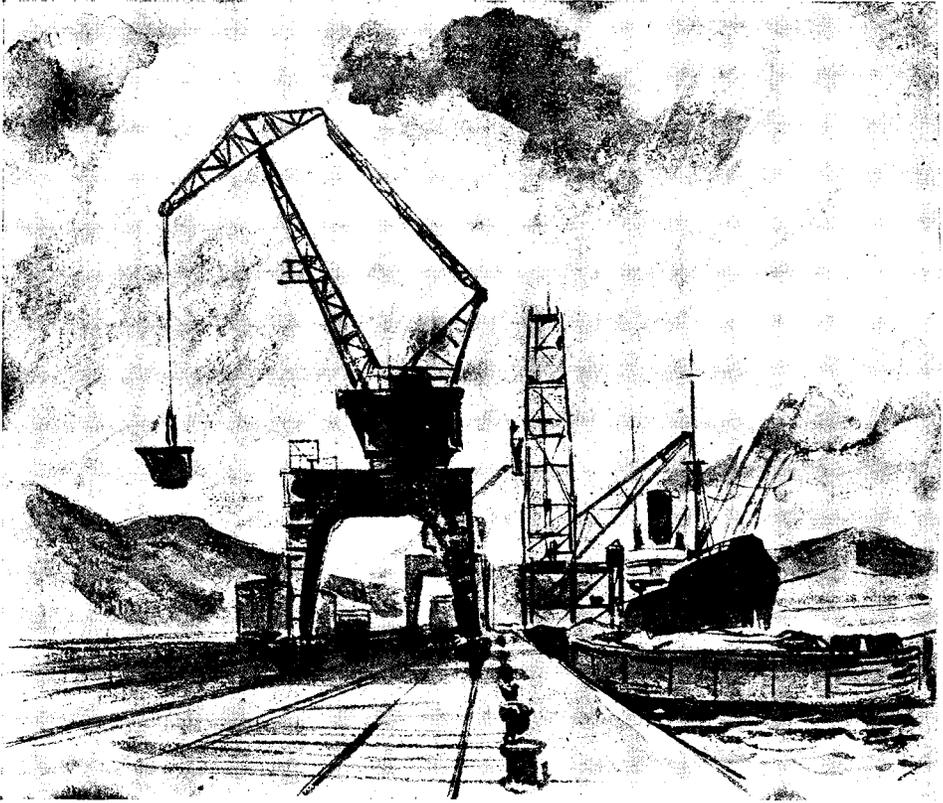
Его слова не расходятся с делом: **бригада Добровольского** давно уже не помнит производительности ниже 250%.

После первой стахановской конференции, созванной политотделом еще в конце прошлого года, мы заново перестроили всю работу. Основное, чего мы добились, — это составление планов для каждого рабочего, для каждого участка. Сейчас мы регулярно беседуем с рабочими о ходе стройки. Через стенные газеты, через нашу политотдельскую „Звезду Заполярья“ мобилизуем внимание рабочих вокруг производственных планов, хозяйственно-политической жизни нашей страны.

Рабочие начинают закрепляться за строительством. Молодежь учится в производственно-техническом комбинате, получает новые специальности и повышает общеобразовательный уровень. Большая часть рабочих проходит техминимум.

Строители Мурманшестрой выступили с вызовом о включении всех строителей Мурманского округа в стахановскую декаду. Разумеется, мы приняли этот вызов. Строители заявили, что приложат все силы к тому, чтобы на опыте стахановской декады перейти к стахановскому месяцу, а затем и к стахановскому году. В стахановский декадник многие и многие рабочие и инженеры показали блестящие образцы труда. Перевыполнение нормы в 200% стало на нашей стройке обычным явлением.

Перед зверобойным рейсом собираются в Мурманск все ледоколы и зверобойные суда для ремонта. Впервые на судоремонте была применена в этом году сдельщина, и первым включился в работу по-стахановски комсомольский зверобойный бот „Нерпа“. Механик-комсомолец **Вишняков** во время ремонта давал 293% производительности труда, зарабатывая по 80 рублей за смену; его помощник **Федотов** давал 250%, зарабатывая 59 руб. за смену.



Угольная пристань в Мурманске. (С картиной художника А. А. Меркулова)

Имеют лучших стахановцев и другие суда: ледокол „Мальгин“ — старшего машиниста **Маршнева**, дававшего во время ремонта 235% нормы, кочегара **Битова**, выработавшего 325%; ледокол „Садко“ — кочегара **Весенева**, дававшего 315%, старшего машиниста **Бармина** — 303% нормы и др. Каждое судно борется за переходящее красное знамя Политуправления.

Стахановское движение охватило и рабочих наших совхозов. В совхозе „Мурманец“ доярка **Лычагина** надаивает вместо прежних 26 литров — 72 литра молока. Доярка **Готилина** также показывает повышение удоя коров.

Стахановское движение в оленеводческих совхозах воспитало такого оленевода, как комсомолец **Макар Артиев**, который на лучших своих оленях поехал из Мурманска в Москву, чтобы рапортовать X съезду комсомола о том, как живут и работают комсомольцы в тундре.

За время существования Мурманского политотдела проделана значительная работа. Но надо прямо сказать, что это лишь первые успехи. Мы еще далеко не использовали все возможности, вытекающие из стахановского движения. Надо добиться такого подъема, чтобы в ближайшее время решительно все участки **работали по-стахановски**.

Нашей боевой программой является реализация решений декабрьского пленума ЦК ВКП(б) и реализация постановления Совнаркома и ЦК ВКП(б) об улучшении строительства.

А. ПАТЦ

## МУРМАНСКИЙ СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД

### I

Из года в год заходят в Мурманск корабли под флагами почти всех стран мира. Из года в год их старые штурманы отмечают все новые перемены на берегах Кольского залива.

... В нескольких километрах от Мурманска, с левого берега залива доносится грохот, которого вчера еще не слышало чуткое ухо седого штурмана. Это работают экскаваторы, гремят цепи кранов, захлебываются от визга механические пилы.

Большевики возводят очередной гигант — Мурманский судоремонтный завод. Строительство этого завода — большое событие для всего нашего мореплавания, для окончательного закрепления наших побед на Северном морском пути.

От капитализма мы не унаследовали ни одного сколько-нибудь серьезного предприятия в этом роде. Судовладельцы царской России, страховавшие свои суда на огромные суммы, не были заинтересованы в ремонте. Чем они рисковали? Экипажем, гибелью людей? Это в те времена не служило поводом к затратам.

Наши суда ремонтировались до сих пор на мало приспособленных для этой цели судостроительных заводах. Ремонт отвлекает эти заводы от основной своей задачи — от судостроения. Поэтому крупный ремонт мы вынуждены были иногда производить и за границей.

В течение ближайших лет вместе с ростом навигации по Северному морскому пути будет непрерывно расти и наш арктический флот. Проблема создания мощной судоремонтной базы на Севере требовала неотложного разрешения.

Пуск Мурманского судоремонтного завода положит начало плановому ремонту всего северного флота. Проектная мощность будущего завода полностью обеспечивает ремонт всех судов Северного морского пути, которые войдут в эксплуатацию до 1942 года.

В конце 1937 года завод будет пущен.

Для подготовки территории будущего завода (10 кв. километров) потребуется переработать 2,5 миллиона кубометров тяжелого грунта. Каждый метр площади нужно буквально отвоевать у моря и камня.

Завод будет располагать собственным глубоководным причальным фронтом, который протянется на 1100 метров. Новейшего типа судоподъемные устройства позволят быстро произвести любой, самый сложный ремонт. Заказы на оборудование завода уже размещены на предприятиях нашей тяжелой промышленности.

Жилой городок завода войдет составной частью в „Большой Мурманск“. Расположенный на возвышенном плато городок будет западной стороной выходить к заливу; восточной — к живописной речке Росте.

Все, что есть лучшего, нового и рационального в опыте нашего жилищного строительства, будет использовано для благоустройства этого города. Парк культуры и отдыха, больничный комбинат, школа, клуб, ясли, почтово-телеграфные учреждения — все это будет закончено одновременно с заводом.

### II

В сентябре прошлого года приступили к строительству. Нужны были люди, квалифицированные испытанные плотники, печники, десятники. Прорабы втихомолку переманивали друг у друга землекопов. Вербовщики работали наспех, работали плохо. Прибывающие „печники“ неожиданно оказывались землекопами. На должность плотника завербовали... вербовщика. Первые дома на площадке были целиком выстроены землекопами.

Начали прибывать квалифицированные кадры. Появились первые признаки стахановского движения. Стройка медленно начала выправляться. Медленно, потому что руководители строительства далеко не сразу сумели стать во главе стахановского движения, потому что черепашими темпами механизировались строительные процессы.

Первого стахановца стройки, старого печника **Барашкова** долгое время травил классовый враг, и только вмешательство политотдела помогло разоблачить него-дзя.

Инженер Воллерштейн ввел прекрасный, подлинно стахановский метод монтажного проектирования жилых домов, метод, экономящий время и рабочую силу на 30%. Его метод не был подхвачен.

Проектирование стоило слишком дорого. И, попрежнему, проекты начали поспевать только к тому времени, когда дом уже был больше чем наполовину выстроен.

Долгие месяцы почему-то лежали без движения на складе лесорамы, и распиловка леса производилась дедовским способом. Там же на складе вылеживались электродрели, а для работы применялись долотья. Даже такая незамысловатая механизация, как краноукосины, долгое время не использовалась на строительстве.

Планы выполнялись плохо.

И все же двухтысячный коллектив строителей судоремонтного завода представляет

собой сейчас единый, слаженный, проникнутый духом здорового соревнования организм. Этот коллектив быстро растет. Осенью здесь будет четыре с половиной тысячи человек.

Вновь прибывающие рабочие, если даже они и впервые придут на производство, найдут уже окружение кадровиков-стахановцев, одолевших на строительстве судоремонтного завода производственную и техническую учебу.

Волна этих людей ярко сказалась в дни первого стахановского декадника. Несколько дней подряд стояли морозы такой силы, что решили запретить работу на открытом воздухе.

Но ведущая группа стахановцев решила работу продолжать. Их было много: четвертая часть полуторатысячного коллектива. Бригады Барашкова, Малыгина, Глазырина, Добровольского, Грищенко, Шутина, комсомольские бригады Смирнова и Пугачева остались работать, согреваясь через каждый час у костров.

Ни одна из этих бригад не дала в дни морозов производительность ниже 175%. А любители музыки — бригадир Добровольский и землекоп Метелица — после дня отличной работы в полярную стужу, приходили в холодный, невытопленный (к стыду руководства строительством) клуб для занятий в музыкальном кружке.

Много изобретательности и труда вложили в свое дело первые инженеры стройки. Проектному отделу Кировской железной дороги был заказан проект прокладки железнодорожной ветки к строительству. По проекту, составленному дорогой, нужно было переработать 170 тыс. кубометров земли. Строительство не согласилось с этим проектом, его пересоставили. По второму варианту количество земли, требующее переработки, было снижено до 114 тыс. кубометров.

Главный инженер строительства т. Черников забраковал и этот проект. Молодые инженеры строительства тт. Кюичевский и Семенов составили самостоятельно новый, третий вариант проекта, по которому нужно было переработать уже только 12 тыс. кубометров.

В начале сентября 1935 года „энергетический фонд“ строительства сводился к четырем электрическим лампочкам (питавшимся энергией от соседнего совхоза), две из них горели в проектом отделе и две в столовой. Инженер Пуцит принял наладивать этот участок.

В начале ноября 1935 года Мурманская электростанция выделила строительству на

первых порах 25 киловатт. И все участки получили электричество. С этого момента, фактически, начинается более или менее нормальный ритм стройки.

Пуцит хочет все механизировать и электрифицировать: бурава, рубанки, все, вплоть до обычных ручных лебедок должно работать на электричестве. Значение цеха инженера Пуцита возрастает с каждым днем.

Мурманская электростанция не сможет насытить будущий завод электроэнергией. Цех Пуцита ведет большие подготовительные работы к приему энергии с Туломской гидроэлектростанции. С введением в строй первой очереди Туломской ГРЭС, площадка получит дешевую энергию.

### III

Второй квартал года является решающим для дальнейшего хода строительства. В апреле, мае, июне всю должны развернуться работы по созданию территории под промышленное строительство. Вступает в строй гидромеханализация, должно быть закончено строительство подъездных путей, закладываются фундаменты под основные производственные цеха.

В поселке должны вырасти целые кварталы жилых домов, должны быть выстроены: хлебопекарня, столовые, ясли, диспансер и т. д.

Программу второго квартала нужно выполнить так, как этого требует постановление партии и правительства „об улучшении строительного дела и об удешевлении строительства“ от 11 февраля 1936 года.

Строительство имеет опыт двух с лишним кварталов. За это время стройка накопила квалифицированные кадры строителей, которые могут служить верной опорой на самых ответственных этапах строительства.

Мурманцы еще не научились строить экономно. Первые два квартала своего существования стройка свела с невероятно высокими накладными расходами.

Важнейшая задача мурманцев — значительно снизить накладные расходы до нормального уровня.

От того, как сумеют мурманцы направить опыт своих стахановцев, как механизуют строительные процессы, как будут поставлены производственно-техническая и политическая учеба, — зависит выполнение программы второго квартала на основе реализации постановления ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 11 февраля 1936 года.

И. А. ЛУКАШЕВИЧ

Морской инспектор  
Мурманского теруправления  
Главсевморпути

## МУРМАНСК К НАВИГАЦИИ 1936 ГОДА

В текущем году Главное управление Северного морского пути передало Мурманскому теруправлению проведение Ленской операции. Это решение значительно упорядочило подготовку и оформление грузов, установило персональную ответственность за недосылку или некомплектность отправок.

В прошлом подготовкой к экспедиции занималась Московская контора Карской и Ленской операций. Планы составлялись в центре, а выполнялись в Мурманске. Мурманское отделение в свою очередь целиком возлагало всю работу на порт. Большая часть работ проходила безнадзорно. Все это сильно повышало себестоимость грузов.

Теперь же ответственность за всю работу целиком ложится на Мурманское управление. Уже подписан договор с Мурманским торговым портом. На него возложены прием грузов, доставка их в портовые склады, хранение, погрузка на суда и документальное оформление. Мурманское управление взяло на себя маркировку, исправление тары, распределение грузов по пароходам, составление каргопланов.

В договор внесен новый пункт, по которому порт в начале мая получает полные сведения о распределении грузов на пароходы. Это дает возможность заранее назначить причал и сконцентрировать грузы вблизи судна.

Заключен также договор с клиентами-грузоотправителями. В прошлом ежегодно тратилось много материалов и рабочей силы на исправление тары. Наши отправители посылали товары в обычной упаковке, которую приходилось заменять или чинить. В разработанных нами договорах мы поставили клиентам определенное условие об упаковке грузов. На себя мы берем починку тары не свыше 10% от общего количества грузов. Это заставит грузоотправителей отправлять грузы в таре, годной для длительной морской перевозки.

Число клиентов, перевозящих грузы по Северному морскому пути, с каждым годом увеличивается. Однако Мурманский порт пока не успевает освоить складское хозяйство. Это создает очень напряженное положение так как грузы Главсевморпути в июне должны быть сконцентрированы в Мурманске, а хранить их придется на открытых площадках. Наркомвуду следует принять срочные меры по расширению Мурманского порта. Надо усилить механизацию порта, хотя бы в части бункеровки судов.

В 1936 году Мурманский порт поднял погрузочные нормы до 600 тонн в сутки, а бункеровку судов довел до 20 тонн в час. С внедрением стахановских методов работы порт гарантирует еще более повышенную норму погрузки: 650—700 тонн в сутки, а бункеровки — 22 тонны в час. Но и это не предел. Несомненно, стахановское движение сможет поднять суточную погрузку до 800 тонн и выше, а бункеровку до 25—30 тонн в час.

Учитывая портовые суточные нормы, мы установили бункеровку и погрузку судна в Мурманске в течение не более 6 дней, вместо прошлогодних 10—14 дней. При работе по-стахановски стоянку судов в Мурманске мы сможем сократить до 5 дней.

Проводя подготовку к Ленской операции, мы изучаем все процессы портовых работ, особенно те участки, которые в прошлом году были отсталыми. Большое внимание обращено на учет отпускаемых материалов, на сепарацию и крепление грузов. В прошлом году эта статья расхода составляла на 1 тонну груза около 3—4 руб., а крепление горючего на палубе и снабжение противопожарными средствами обошлось около 7 руб. на тонну. Все эти «мелочи» в общей сложности повышали стоимость погрузки до 45 руб. на тонну.

В этом году обеспечиваем полный учет материалов, правильную расстановку рабочей силы, максимальное использование собственного автотранспорта и добьемся сокращения расходов до 30—35 руб. на тонну. Сокращение простоя судов в порту под погрузкой и выгрузкой сократит бюджет времени рейса, удешевит себестоимость перевозки грузов.

Разрабатывая план предстоящей операции, необходимо помнить, что наша работа связана с другими организациями. Чтобы не нарушить плановых мероприятий порта, мы должны строго соблюдать свой собственный план.

Надо бороться за снижение расходов и обеспечить рентабельность перевозок грузов по Северному морскому пути. В недалеком будущем суда при обратных рейсах с востока на запад (после выгрузки их в Тикси) будут грузиться солью с Нордвика. Увеличение грузопотока, новое пополнение ледокольного флота, строгая экономия времени и средств позволят сократить стоимость перевозок в общем на 60%. Одна лишь стоимость перевозок на линии Мурманск — Тикси в 1936 году будет снижена на 30—35%.

Через 1—2 года войдут в строй новые мощные ледоколы и специально построенные новые суда. Навигацию по Северному морскому пути можно будет продлить на 15 дней в начале и на 15 дней в конце навигации.

В этом направлении имеются большие возможности. Стахановское движение, охватившее все отрасли нашей промышленности, в том числе водный транспорт, поможет значительно снизить простой судов в портах. Рациональное использование ледоколов в Арктике, внедрение в их работу стахановских методов — все это сократит бюджет времени и даст большое снижение стоимости перевозок грузов.

На удорожание стоимости перевозок влияет дорогостоящее топливо, особенно, если его завозить из Кузнецкого или Донецкого бассейнов. Надо как можно больше использовать шпильбергенский уголь. Хотя этот уголь и ниже качеством, но дешевизна его доставки обеспечивает ему значительное преимущество. Донецкий уголь следует давать ледоколам только при выходе из Мурманска и Архангельска, когда они идут в трудоемкие рейсы и когда на Диксоновской базе еще нет угля. Остальные суда и ледоколы надо снабжать исключительно шпильбергенским углем.

Несколько слов о работе Арктикснаба. Он до сих пор еще не добился стандартизации предметов снабжения как по спец-

одежде, так и по продуктам питания. Между тем это очень важный вопрос.

Арктикснаб все экспедиции снабжает ватниками, хотя давно уже доказано, что ватники не годятся в условиях Арктики: они быстро впитывают в себя влагу, а сохнут очень медленно. Ватники не только бесполезны, но даже вредны. Вместо них следует давать меховые дубленые полушубки, покрытые непромокаемой тонкой парусиной. Правда, такой полушубок стоит несколько дороже ватника, но зато он может прослужить в течение двух экспедиций.

Валенки тоже надо снабжать резиновым предохранителем, тогда они смогут в некоторых случаях заменять сапоги. Такой предохранитель увеличит срок службы валенок минимум на год.

Вместо свитеров надо снабжать экспедицию фланелевыми рубашками. Свитер дорог и изнашивается за один год, в то время как фланелевая рубашка вполне хватит на два года.

Часто портятся продукты из-за плохой упаковки Арктикснабу надо договориться с Наркомпищепромом о посылке продуктов, идущих в Арктику, в особой стандартно крепкой упаковке.

Северный морской путь имеет уже свои прочно укрепившиеся кадры навигаторов. Этим людям надо создать все необходимые условия для их большой и ответственной работы.

*В. Л. КАЗАНСКИЙ*

## В ТУНДРЕ

В 250 километрах от Мурманска на берегу озера, окруженного невысокими горами, раскинулись постройки Краснощельского оленеводческого совхоза Главсевморпути. От полустанка Полуозеро к совхозу нужно проехать глухой тундрой, по чуть приметной тропинке, известной лишь опытному старожилу.

К совхозу мы подошли в полярную ночь. Постройки совхозов тонут в море электрического света.

За 3 года оленеводческий совхоз вырос с нескольких сот голов до 4000 оленей. Совхоз построил два дома, пекарню, столовую, электростанцию, кузницу, скотный двор. Осенью 1935 года совхоз впервые собрал на своем огороде несколько тонн овощей.

В совхозе неплохо поставлена партийно-массовая работа. Работает школа политграмоты. Имеются библиотека, красный уголок, где комсомольцы организовали драматический кружок и раз в месяц устраивают

спектакли, которые с большим вниманием смотрят все работники совхоза.

★

От Краснощельского совхоза до Понойского откормленные олени пробежали расстояние за 6 часов.

У въезда в Понойский совхоз — расписные высокие ворота, на которых надпись: „Совхоз Севморпути“. От ворот налево — речка Поной, она кишит семгой. Здесь государственственный рыбный заповедник.

В 1935 году совхоз приобрел трех коров; впервые в далекой тундре появились лошади, построен свинарник, растут поросята.

Совхоз организован в 1932 году. Хмурое, дикое местечко в далеком центре тундры теперь не узнать. На голом месте, где только изредка проходили олени да волчьи стаи, выстроили ряд юрт, вырос первый в тундре деревянный дом. Через год вырос еще один дом. Впервые в глухом Заполярье был построен склад, магазин, в котором,

к удивлению жителей — саамов, ижимцев — много товаров, продающихся по дешевым ценам.

Год назад совхоз перешел к Главсевморпути, в тот же год в совхозе выстроены баня, кухня и впервые осуществлен посев огородных культур, несмотря на короткое заполярное лето. Урожай был собран не плохой.

К январю 1935 года в совхозе было 4700 оленей. Теперь в совхозе 5810 голов. Плохо, что у совхоза слишком большой отход молодняка. Весной 1935 года было 2582 теленка, но осталось только 1731. Зарабы волками и погибли от плохого ухода 850 телят.

В тундре, у выноса оленей, нас пригласил в гости лучший ударник совхоза, Елифер Евстигнеевич Артиев. Мы вошли в чум. Двое детей сидели у костра, жена шила пимы. Увидав нас, хозяйка бросила шитье. Скоро над костром весело закипел чайник. Оленеводы любают чай. Мы расселись за маленькими столиками, на которых стояли чайные стаканы. Через 10 минут на столе появился давящийся котел со свежей оленийой. За чаем развернулась оживленная беседа, хозяин не спеша говорил:

— Нашу серую, в прошлом неприглядную жизнь оленевода теперь не узнать. Я всю жизнь был батраком и только при советской власти зажил по-человечески. Помню, как с отцом мы пропадали по месяцам в тундре, оберегая олений кулака. И за бессонные ночи мы получали в месяц по оленю, который шел на питание.

— Теперь я работаю в совхозе старшим оленеводом, получаю 350 рублей в месяц и имею личное стадо оленей.

— Раньше оленевод не имел определенного места. Теперь есть у меня постоянное пристанище — совхоз, где я имею чистую постоянную квартиру в новом доме. Думал ли я, забитый батрак, когда-нибудь жить по-человечески? Нет. Это мне дала только советская власть.

Елифер Евстигнеевич не спеша рассказывает о радостной зажиточной жизни. В 1935 году он приобрел 2 городских койки, чайный сервиз, 3 килограмма чая и 3 пуда сахара. У жены впервые в тундре появилось модное городское пальто. У хозяина новое двустольное охотничье ружье Тульского оружейного завода.

★

Третий совхоз — „Каневка“ — находится на расстоянии 6 километров от Мурманска. Совхоз расположен на берегу Кольского залива и имеет прекрасные выпасы. В настоящее время в совхозе 3949 оленей.

Совхоз является также культурным очагом для окружающих селений. Здесь

развернута большая культурно-массовая работа, каждый оленевод учится. В красном уголке идут занятия кружка по ликвидации неграмотности. Здесь собираются рабочие — финны, ненцы, ижимцы. Старые оленеводы Хатанзей Павел, Хатанзей Егор, Ванота Иван и др. были неграмотными. Теперь они читают.

— Я живу в совхозе „Каневка“ несколько лет, — говорит лучший ударник совхоза Хатанзей Павел. — за это время я культурно вырос, обучился грамоте и теперь читаю книги.

★

Четвертый совхоз „Мурманск“ находится на расстоянии 65 километров от Мурманска. Он имеет животноводческо-молочное направление.

За два года совхоз выстроил поселок, имеет свою баню, прачечную, пекарню, столовую, клуб, ясли. Сейчас в совхозе строятся новые два дома, двухкомплектная школа, амбулатория.

В совхозе 109 коров. До 1934 года окружающее совхоз население не имело молока. В 1934 году совхоз дал 118 895 литров молока, в 1935 году 134 тыс. литров против 126 тыс. по плану.

В текущем году совхоз даст 150 тыс. литров молока. Нет сомнения, что после отела план будет значительно перевыполнен.

В год организации (1933) совхоз имел 52 га осушенного, но не обработанного болота; в 1934 году — 150 га осушенной площади, из них 120 га обработанной; в 1935 году совхоз имел уже 235 га осушенной площади, из них 150 га обработанной. В текущем году уборочная площадь совхоза 415 гектаров.

В 1933 году не было ни одного га засеянной площади, а в 1934 году совхоз уже получил с 34 га 210 тонн зеленого подкорма для скота (овес).

В 1935 году посев овса занимал 93 га, ячменя — 5 га, репы — 4 га, турнепса — 7 га, брюквы — 3 га, картофеля 6 га. Кроме того, совхоз имел 600 парниковых рам, где были выращены десятки тысяч свежих огурцов. Несомненно, болота тундры будут превращены в поля, на которых зацветет пшеница. Первый опыт показал, что, несмотря на короткое лето, в тундре можно снимать неплохие урожаи.

Совхоз поставил себе целью избавиться от привозных кормов, и этого он добьется. Урожай сена в тундре не уступают урожаю любой части Советского Союза.

В ближайшее время совхоз доведет поголовье молочного скота до 500 голов и полностью снабдит молоком рабочих строящегося сейчас судоремонтного завода Севморпути.

В. К. и Н. Б.

## ОСТРОВ УЕДИНЕНИЯ

Расположенный в самом центре Карского моря, в 180 милях к востоку от северной оконечности Новой Земли, остров Уединения, небольшой по площади и изолированный от влияния материка, весьма благоприятен для изучения метеорологического и гидрологического режима центральной части Карского моря. Вытянутый в широтном направлении на 7,5 мили (3,5 мили в поперечнике), остров имеет возвышенный, крутой западный берег и восточный — пологий, низменный.

Этот остров был открыт в 1878 году норвежским капитаном Эдвардом Иоганнесеном, который 28 мая 1878 года вышел из Тромсе к Новой Земле для промысла моржа и тюленя. Идя вдоль западного берега Новой Земли, 20 июля он обогнул мыс Желания — самую северную оконечность Новой земли. Затем в Карском море, дойдя почти до острова Таймыр, Иоганнесен 16 августа повернул на северо-запад. 26 августа, определив свое местонахождение ( $77^{\circ}22'$  с. ш., около  $88^{\circ}$  в. д.<sup>1</sup>) и взяв отсюда курс к норд-весту, он 28 августа в 6 часов вечера открыл в северо-западном направлении неизвестный остров, названный им по-норвежски Eensomhed-ø — остров Уединения. До 1 сентября Иоганнесен крейсировал около южного берега острова, но не высаживался на берег. Пройдя затем остров с западной стороны и обогнув его северную оконечность, он пытался повернуть обратно, но течение с севера было настолько сильно, что Иоганнесен предпочел пройти вдоль восточного берега к югу и затем уже взял курс к Новой Земле.

В 1912 году Русанов на „Геркулесе“, выйдя из Маточкина Шара к мысу Желания, намеревался идти к острову Уединения и затем дальше на восток к Берингову проливу.<sup>2</sup>

Капитан Свердруп, на шхуне „Эклипс“, в 1915 году, разыскивая экспедицию Русанова, после зимовки в районе острова Скотт-Гансена, достиг острова Уединения. Свердруп и представитель Всероссийского Гидрографического управления Тржемесский, обследовав остров, никаких следов экспедиции Русанова не обнаружили. На южном берегу острова ими был поднят флаг и поставлен знак из плавника.

Следующее посещение района острова произошло лишь спустя 15 лет, в 1930 году, ледокольным пароходом „Седов“, возвращавшимся с островов Сергея Каменева (Северная Земля) после высадки там группы Ушакова. Пройдя через указанные предшественниками координаты острова, „Седов“ установил, что настоящее местонахождение острова — западнее.

<sup>1</sup> Позднейшими исследованиями установлено, что остров расположен значительно западней, чем было указано Иоганнесеном.

<sup>2</sup> Как известно, экспедиция Русанова погибла.

Выйдя 13 августа 1933 года из пролива Матшар в Карское море, ледокольный пароход „Челюскин“ был задержан трудными для него льдами в западной части Карского моря. Выведенный из льдов „Красным“, „Челюскин“ 24—25 августа был у острова Уединения. Начальник экспедиции на „Челюскине“ О. Ю. Шмидт произвел аэросъемку острова. Геодезист экспедиции Я. Я. Гаккель определил действительные его координаты. В том же году гидрографическая экспедиция на судне „Белуха“ (под начальством т. Ландина, при капитане т. Бурке), проводя гидрографические работы в этом районе, посетила остров.

В 1934 году ледокол „Садко“, возглавляемый т. С. С. Иоффе, имел задание произвести смену зимовщиков на островах Каменева и построить станцию на мысе Оловянном (Северная Земля) или же, в случае неудачи, — на острове Уединения.

Тяжелые ледовые условия, вынужденный трехнедельный дрейф позволили „Садко“ произвести на острове Уединения лишь выгрузку станции. 12 сентября „Садко“ ушел, оставив 18 зимовщиков, во главе с начальником полярной станции т. Шманевым. Станция была поставлена на западном берегу острова, на расстоянии около четверти километра от знака, поставленного гидрографической экспедицией на „Белухе“. Координаты станции —  $77^{\circ}30'4''$  с. ш.,  $82^{\circ}12'$  в. д.

С первого же дня заработала временная радиостанция, начались научные работы и продолжалась постройка зданий. Несмотря на отсутствие ряда строительных материалов и частей зданий, не выгруженных с ледокола, строительство дома было закончено к 25 октября. К 1 ноября была сооружена и оборудована метеоплощадка, и радиостанция, оборудованная длинноволновым и коротковолновым передатчиками, перенесена в новый дом. С 1 декабря, когда закончились работы по сооружению машинного отделения, на станции началась нормальная жизнь.

Широко развернулась в свободное от работы время техническая учеба и культмассовая работа.

Научными сотрудниками станции собран и обработан ценный материал по метеорологии, гидрологии и, сверх плана, актинометрии. За эту добросовестную работу гидролога Чернигова, метеорологов Золотова и Бизина, а также и ударников станции, руководство Главсевморпути премировало ценными подарками. Также была отмечена хорошая работа персонала радиостанции. Дружный коллектив зимовщиков блестяще выполнил все задания и свободное время использовал для интенсивной политической и технической учебы. По качеству производственной и общественной работы станция острова Уединения признана руководством Главсевморпути одной из шести образцовых.

Смена зимовщиков, прибывшая в навигацию 1935 года, возглавляется начальником станции т. Капитохиним. В настоящее время зимует 14 человек. План научных работ значительно расширен. По аэрологии введены шаропилотные базисные наблюдения и подъем метеорографов на змеях. Для гидрологических работ станция оборудована электроприборами, осуществляющими непрерывную регистрацию температуры и солености моря. Для установления зависимости между атмосферными и гидрологическими явлениями ведутся наблюдения по анемоинтегратору проф. Шулейкина. Кроме того, ведется изучение всех свойств льда и его дрейфа. По актинометрии ведутся изучение и регистрация солнечной инсоляции и излучения.

Каковы перспективы полярной станции острова Уединения? Изолированность острова, благоприятные условия развертывания на нем

научных работ обеспечивают в дальнейшем изучение геофизических явлений — атмосферного электричества и прохождения радиоволн. Применение на острове ветросиловых установок может дать значительный эффект: это гарантируют преобладающие ветры нордовых румбов.

Благоприятные условия радиоприема, аппаратура, перекрывающая свыше 1000 километров устойчивой, непрерывной в течение круглого года связью, дают возможность наиболее эффективного использования радиостанции.

Сооружение причалов и механических устройств для подъема плавсредств в безопасное от свирепствующих частых штормов и подвижек льда место явится необходимым, если объем радиостанции будет расширяться. Это особенно важно, так как на острове совершенно нет бухт.

Промысловые возможности острова точно не выяснены, в виду отсутствия специальных наблюдений. Отмечалось присутствие белого медведя, из морских зверей — моржа, морского зайца, из птиц отмечены чистики (*Uria guzylle*), чирки (*Sterna arctica*), глупыши (*Procellaria glacialis*), чайки (*Pagophila eburuco*) и другие виды.<sup>1</sup>

Наличие выходов каменного угля, запасов плавника может, при проведении некоторых предварительных работ, обеспечить в некоторой степени станцию топливом.

<sup>1</sup> По данным Л. Б-ва, О-в Уединение, „Зап. по гидрографии“, том XXXIX, вып. 3.

Н. Т. ЧЕРНИГОВСКИЙ

## ПЕРВЫЕ ЖИТЕЛИ ОСТРОВА УЕДИНЕНИЯ

1

Вследствие неблагоприятной ледовой обстановки в северо-восточной части Карского моря в 1934 году, состав зимовки, назначенный на полярную станцию в проливе Шокальского (Северная Земля), был высажен на острове Уединения. Приказом начальника экспедиции на ледоколе „Садко“ С. С. Иоффе на первую зимовку были оставлены восемнадцать человек под начальством С. В. Шманева, среди них девять строительных рабочих, три научных сотрудника, два радиотехника, два моториста и врач.

В день ухода ледокола (12 сентября) была окончена постройка фанерного барака. Утепленный барак оказался вполне удовлетворительным жилищем для первых жителей острова.

Авральные работы продолжались весь осенний период до Октябрьских праздников: строительство жилого дома, перевозка груза с берега и др. 25 октября переехали в жилой дом. Кончился походный период нашей жизни на острове.

Наш дом, отопленный двумя чугунами печками, представлял вполне удобное жи-

лище. В нем хватило места и для радиостанции, камбуза и столовой. Здесь же находилось пианино и граммофон.

Во время обедов и ужинов мы всегда слушали концерты граммофонной записи или игру Г. В. Божовского (врача острова) на пианино.

Всегда веселый и жизнерадостный, он прекрасной игрой на пианино заставлял забывать усталость после тяжелой авральной работы. По вечерам часто удавалось принять „Последние известия по радио“. Таким образом даже в период строительства мы были осведомлены о жизни на материке.

При поспешной высадке на остров все грузы оказались расположенными не только на берегу, но частично и на ледяном припае. 14 сентября мертвой зыбью был разрушен припай у западного берега, где расположена станция. Некоторая часть строевого леса, несмотря на круглосуточную авральную работу, была унесена в море (летом 1935 года большая часть леса была найдена во льду недалеко от станции и перевезена на берег).

Особенно пострадал лес, необходимый для установки радиомаяка. К счастью, на острове находился достаточно богатый запас

плавника (особенно на восточной отмели). Недостающие части были вытесаны из плавника, и в конце октября установлены две 25-метровые мачты.

Аврал не помешал развернуть ледовые, гидрологические, метеорологические и актинометрические наблюдения на другой же день после ухода „Салко“. Научные сотрудники, среди которых были два опытных полярника, без ущерба для строительства вели необходимые для обслуживания навигации наблюдения. Полностью научная работа станции развернулась 1 ноября 1934 года.

Полярная ночь наступила 30 октября и закончилась 13 февраля. 106 ночей были использованы зимовщиками полностью. Вполне удовлетворительное питание, пополненное мясом двух убитых медведей, лыжный спорт обеспечивали бодрость и хорошее самочувствие работников станции.

Гидрологи провели месячную серию наблюдений за колебанием уровня моря, выявили зависимость между ветром, температурой и соленостью морской воды, провели предварительную обработку результатов первых месяцев научной работы станции.

Радисты и механики, помимо оперативных работ, обеспечили полную радиофикацию и частичную электрификацию комнат.

Прекрасная слышимость советских широкоэвещательных станций несколько заменила отсутствие хорошей библиотеки. Мы постоянно слушали радиопередачи „Коминтерна“, в особенности „Последние

известия“. Передача лекций по истории партии, к сожалению, была начата лишь в полярный день, когда слышимость резко снижается и увеличиваются радиопомехи.

В вечернее время была развернута работа курсов по повышению грамотности строителей. В программу курсов были включены: политическая грамота, русский язык, математика, география и история Советской Арктики. Для ознакомления зимовщиков с научной работой станции был прочитан цикл популярных лекций по гидрологии, актинометрии и метеорологии.

Лекции вызвали большой интерес среди строителей. Плотники, показавшие повышенную успеваемость по этим предметам, сделались постоянными помощниками в работе на гидрологических станциях, некоторые из них вели даже самостоятельно наблюдения за колебаниями уровня моря во время работ гидрологов на ледяном покрове моря.

Единственный неграмотный плотник т. М. М. Марихин был поручен специальной заботе комсорга-гидролога А. Н. Золотова. За полярную ночь, благодаря упорному желанию самого Марихина освоить грамоту и настойчивости учителя, „дядя Миша“ ликвидировал свою неграмотность.

Октябрьские праздники, совпавшие с окончанием строительства и началом научных работ, были отпразднованы особенно торжественно. 7 ноября вышел первый номер стенной газеты „Карский форпост“. Всего за 9 месяцев после окончания стройки выпустили 6 номеров газеты и 2 специаль-



Первое жилище на о. Уединения

ных бюллетеня. Дружная поддержка комсомольцев (комсорг т. Золотов) неоднократно способствовала своевременному появлению газеты. Впоследствии радист-комсомолец **М. А. Лившиц** был выбран ответственным редактором „Карского форпоста“.

В газете принимали участие все зимовщики. Особенным успехом пользовались злободневные фельетоны. Художественное оформление газеты являлось постоянной нагрузкой **Анатолия Золотова**, отдавшего этому много времени. Он постоянно снабжал газету многочисленными фотографиями, иллюстрациями, наглядно освещавшими работу и быт станции.

## II

Восход солнца (14 февраля 1935 года) после трех с половиной месяцев ночи стал новым этапом в научной работе станции.

Широко развернулись актинометрические наблюдения. Для непрерывной регистрации прихода тепла от солнца был установлен отремонтированный самопишущий регистратор суммарной радиации.

Плотники, не прекращая учебных занятий, ежедневно перевозили плавник для пополнения запаса топлива. Лучшие бревна откладывались для постройки нового машинного отделения.

**С. Н. Дорошенко** (механик станции) и его помощник моторист-комсомолец **Л. А. Бакичев** оборудовали моторное отделение и слесарную мастерскую.

В конце полярной ночи начался всеостровной шахматный турнир. Звание „первого гроссмейстера“ острова досталось доктору **Г. В. Божовскому**. В турнире приняли участие 10 зимовщиков, среди них плотник **А. А. Серов** занял пятое место.

В конце марта 1935 года полярная радиогазета острова Диксона, „Арктические известия“ начала культурно-производственный поход

в честь первой годовщины спасения челюскинцев со льдов Чукотского моря. Полярная станция острова Уединения первой включилась в поход, широко развернув научную работу и приступив к строительству нового помещения для силовой части радиостанции.

Старший радиотехник **Н. Д. Большаков** сконструировал радиотелефонную установку, и мы получили возможность переговоров с нашими соседями — образцовой комсомольской зимовкой на мысе Стерлегова (начальник т. Званцев) и радиоцентром на острове Диксона.

Радиотелефонная связь позволила организовать целый ряд литературных и музыкальных передач с острова Уединения на мыс Стерлегова, а комсомольцам мыса Стерлегова рассказать нам о своей жизни.

Прилет Героя Советского Союза **В. С. Молокова** на остров Диксона сделал радиогазету Диксона необходимой в жизни всех полярных станций. Я был выделен от острова Уединения в редакционную коллегия полярной газеты.

Необходимо отметить, что немногочисленные в зиму 1934/35 года радиопереклички Москвы и Ленинграда с Арктикой всегда являлись праздником для зимовщиков.

В будущем необходимо такие переклички устраивать чаще, примерно раз в месяц, особенно в период с ноября по март, и включить в них радиостанции других городов.

Полярная станция острова Уединения продолжала производственный культурный поход до конца зимовки. Первомайские праздники встретили ударной работой на строительстве здания моторного отделения, расширением научной работы, в особенности актинометрических наблюдений по изучению отражательной способности и проницаемости для солнечных лучей полярного льда и снега.



Жилой дом на о. Уединения

Полярный день, начавшийся 23 апреля, явился периодом самой напряженной научной работы нашей станции. Помимо 12 срочных актинометрических, 5 сроков метеорологических наблюдений, значительно увеличились гидрологические и ледовые работы. В июне — июле была проведена вторая месячная серия ежечасных наблюдений за колебаниями уровня, температуры и солености моря.

В мае стал заметно разрушаться ледяной покров. Подвижки льда у берегов острова наблюдались весь год. В весенний и летний периоды при низких температурах воздуха постоянное наличие разволий способствовало образованию туманов. Это обстоятельство значительно ухудшает аэронавигационные условия в самые благоприятные для арктической авиации месяцы.

В начале августа сильно подтаивший припой был разрушен ветром, и 11 августа море у острова было совершенно чисто от льда. 12 августа на ледокольном пароходе „Сибиряков“ прибыла новая смена зимовщиков под начальством т. Капитохина.

Личный состав первой зимовки на острове Уединения оказался удачным. Весь год все отделы станции работали без перебоев. Прекрасная работа радиостанции, силовых установок, отсутствие заболеваний среди зимовщиков явились результатом умелого подбора людей, как в физическом, так и в политико-моральном отношении.

Научная работа станции была также вполне удовлетворительной. Метеоролог В. М. Бизин (оставшийся совместно с плотником А. П. Сухляевым на повторную зимовку) один выполнил работу двух наблюдателей.

Гидрологи не только перевыполнили свои производственные задания, но и произвели около четырех тысяч различных актинометрических наблюдений сверх плана. Достаточно указать, что в июне — июле в ясные дни два гидролога при сменной вахте по 12 часов производили в сутки свыше 120 различных наблюдений.

Начальником острова С. В. Шманевым был найден торфяной пласт, обнаружены остатки скелета кита, обследован весь остров в геологическом отношении.

За зимовку было убито 12 медведей и 2 медвеженка пойманы живыми. Часто наблюдались стада белух, много нерп и зайцев. Из птиц на острове видели только чаек и чернозобых казарок.

### III

В заключение остановимся на досадных дефектах в снабжении станции. На страницах „Советской Арктики“ неоднократно указывалось на недостаточно внимательную работу Арктикснаба. „Детские“ размеры и скверное качество свитеров, перчаток, валенок, недостаток кухонной утвари и посуды, отсутствие чайных ложек и кружек, отправка швейных машин без иглол — эти недостатки нежелательны в условиях зимовок. Их всегда можно избежать при более заботливом отношении к кадрам зимовщиков.

В продовольственный ассортимент, вполне достаточный по количеству и калорийности, необходимо и можно внести большее разнообразие. Мы обладали неиссякаемым запасом мясорастительных консервов (мясо с горохом), но совершенно не имели фаршированного перца, баклажан и помидоров.

Желательно пополнить нормы и улучшить качество кондитерских изделий, фруктовых консервов и сушеных фруктов. Нужно категорически воспретить завоз на полярные станции суррогатного кофе. Необходимо улучшить ассортимент папирос.

В распоряжении начальника зимовки должен обязательно находиться премиальный фонд (трубки, перочинные ножи, сигары, хорошие сорта конфет и т. д.) для премирования отдельных работников. Это внесет интерес к участию в различных соревнованиях.

Арктикснабу надо коренным образом перестроить свою работу.

АЛЕКСАНДР КРЮКОВ

## СТАХАНОВЦЫ НА СТРОЙКЕ ПОРТА

С низовьев Енисея дует утренний леденящий ветерок. Туман над протокой начинает слабеть, открывая берега, над которыми высятся штабеля леса. Слышится грохот, напоминающий отдаленный орудийный залп. Это скатывают бревна для лесозаводов.

За штабелями — величественная панорама порта. Стройная двухсотметровая линия свай и вышки копров выделяются на снежном поле Игарской протоки. За ними — взлобок берега, жилые постройки.

Над протокой и лесозаводами — торжествующие гудки. Так начинается рабочий день в порту заполярной Игарки.

С осени 1934 года в Игарке началось строительство постоянных капитальных причалов для кораблей Карской экспедиции. В стужу, пронизывающие морозные ветры и пургу, пасмурными днями и озаренными северным сиянием ночами шла стройка первых капитальных причалов в зиму 1934/35 года. Ударники Портостроя, при задании 200 погонных метров, выстроили на льду 315 погонных метров постоянных причалов, сэкономив на строительстве около 150 000 рублей.

О размерах проделанной за зиму работы на постройке первых трех причалов можно судить по следующим цифрам. За зиму было забито свыше двух тысяч свай длиной от 6 до 17 метров, выколото и вывезено 22 500 кубометров льда и произведено около 8000 кубометров земляных работ. Прочная броня капитальных причалов прекрасно выдержала весенний ледоход 1935 года, а погрузка пароходов 7-й Карской экспедиции (этого же года) показала преимущество постоянных причалов перед временными.

В зиму 1935/36 года постройку капитальных причалов было решено продолжить еще на 300 метров. Но стахановцы Портостроя в ответ на исторические решения декабрьского пленума ЦК ВКП(б) обязались построить сверх плана еще 100 метров причалов. Таким образом причальный фронт Игарского порта в лето 1936 года будет составлять 715 метров, что даст возможность принять к погрузке сразу 8 больших морских пароходов.

На постройке 400 метров новых причалов — гигантская работа. Одних свай нужно забить 2520 штук, вырубить и вывезти свыше 25 000 кубометров льда, а на загрузку причального фронта надо вывезти и уложить свыше 43 000 кубометров древесных отходов с игарских лесозаводов.



Первую сваю на протоке забил старый пролетарий — старожил Игарки, механик Севенстроа **Арсентий Афиногенович Сидоров**. Это знаменательное событие произошло зимой 1934 года. Оно прочно вошло в историю Портостроя. Здесь заботливо хранятся имена лучших строителей, которые начали и продолжают сейчас строить в заполярной Игарке гигантский морской порт, имена людей, которые растут вместе с портом и перековываются в знатных и почетных людей нашей родины.

Бригадир-стахановец **Серафим Наумов** пришел на стройку в 1934 году простым рабочим. Его, как и многих игарцев, давно манил Север, неосвоенные пространства. Год работы на Портострое дал ему опыт, квалификацию. За хозяйственную инициативу и сметку его выдвинули бригадиром.

**Зиновий Чучалин**, в прошлом кулак, волею колхозников своей деревни поселенный в Игарке, за 2 года прошел здесь пролетарскую перековку. Работал в Портострое чернорабочим. В этом году выдвинут бригадиром.

**Саперов** — один из строителей порта на острове Диксона, недавно был на Портострое чернорабочим ряжевых работ. За образцовую работу его выдвинули десятником.

Выдвинут в десятники рабочий-сваебой **Пронский**.

Наумовых, Чучалиных, Саперовых на стройке морского порта не мало. Все эти люди сейчас творят „чудеса“ на льду Игарской протоки. За действительно стахановские показатели работы они получили от начальника Политуправления Главсевморпути товарища Бергавина о в а поздравительную телеграмму.



В чем же секрет успехов строителей Портостроя?

Протока отрезается от подошвы берега четырьмя рядами свай — это и есть будущие морские причалы. Здесь необычайное оживление. Десятки людей — землекопы, плотники, сваезабойщики, коновозчики — снуют по берегу, у свай, у вышек копров. Часто и гулко ухают чугунные „бабы“ копров. Им вторит многоголосый перестук топоров, визг пил, жужжание электрических сверл...

...Они спускаются на лед протоки. Их шесть человек. Снег пронзительно хрустит под ногами. Впереди, расставив руки в стороны, словно перед схваткой, идет бригадир. Лицо горит на морозе. Голос звонок, возбужден.

— Докуривай! — громко бросает он, ступая на снежное поле протоки. Идущие за ним расстаются с цыгарками. Издали кто-то кричит:

— Бригада Наумова вышла на работу!

— Рановато! — слышится второй голос. Но ему никто не отвечает. Бригада уже далеко впереди.

**Бригада Наумова** решила забить сегодня не меньше 15 свай, при норме 6 свай в смену. Это решение было принято не сразу. Оно зрело в течение многих дней работы, люди осваивали технику нового, незнакомого им дела, присматривались друг к другу, узнавали, кто на что способен и где больше принесет пользы.

Начиная в конце октября 1935 года сваезабойку, **Наумов** подбирал людей в свою бригаду, учил их новому делу, воспитывал из них стахановцев.

Вернувшегося с путины и осевшего в Игарке минусинского рыбака, колхозника **Орлова Федора** он взял в бригаду и поручил ему работу,

1 требующую большой подвижности и поворотливости, — заделку свай перед их подъемом на копер.

Многосемейный **Руденко Егор** любил в работе точность, аккуратность, упорно доводил начатое до конца, увлекая своим примером всю бригаду. **Наумов** поставил его на расчистку майн (прорубей) и на подъем свай.

Остальные работники бригады — **Борисов**, **Шастин**, **Путинцев** и **Гуднев** — также имели свои особенности. И всех их бригадир **Наумов** сцементировал в единый коллектив своей кипучей энергией, хозяйственной распорядительностью, умением заинтересовать работой, чутким и заботливым к ним отношением.

Люди в бригаде **Наумова**, как и в бригадах **Чучалина**, **Фирсова**, **Фицнера**, знают свои обязанности и, соревнуясь, помогают отстающим товарищам. Бригада живет полнокровной творческой жизнью. Бригада **Наумова** одной из первых на Портострое перешла на стахановские методы работы.

**Алексей Стаханов** предложил освободить забойщика от крепильных работ, переложив последние на подсобных рабочих. После этого он во много раз перекрыл норму. Бригадир **Наумов** предложил освободить сваезабойщиков от выколки майн, подвозки свай. Разбили людей бригады на звенья и после этого стали вдвое-втрое перевыполнять задания по забивке свай.

Крепко спаянная бригада неустанно повышала темпы работы. С осени забивали по 6 свай в смену, выполняя норму на 100—110%, потом стали забивать по 8, 9, 11, 13 свай в смену, что равнялось 150—250% дневного задания.

Стахановские методы работы бригады **Наумова** вскоре переняли все остальные бригады Портостроя. С бригадой **Наумова** вступила в соревнование бригада **Фирсова**. Она также довела забивку свай до 11 в смену, что составляет около 190 процентов дневного задания.

В середине декабря 1935 года бригада **Наумова** забила в смену 13 свай. **Фирсов** временно отстал. Дальше 11 свай не пошел. Тогда бригада **Наумова** (это было 27 декабря) в ответ на приветственную телеграмму начальника Политуправления Главсевморпути т. **Бергавинова** решила забить в смену 15 свай. Когда пришли на участок работы, копер был занят. Бригада **Кошелюка**, установив сваю, не хотела бросать работу, не забив сваи. Это грозило бригаде **Наумова** почти часовым простоем. **Наумов** не стал дожидаться **Кошелюка**.

— Начинай работу! — распорядился он. И пока **Кошелюк** возился на копре, **наумовцы** успели сделать настил на 15 свай, поставили городки, приготовили валики. **Федя Орлов** тем временем заделал головки нескольких свай. Как только **Кошелюк** сошел с копра, **наумовцы** немедленно взялись за работу. Подняли первую сваю. Над протокой поплыло гулкое уханье чугуновой „бабы“.

Ни мороза, ни ветра не чувствовала в этот день стахановская бригада, увлеченная боевым темпом работы.

Вода в протокке поднялась и выступила на поверхность льда. Это чрезвычайно затрудняло забивку свай. Люди работали, сменив валенки на резиновые сапоги и бродя по колено в ледяной воде.

И все-таки, несмотря на все трудности, 15 четырнадцатиметровых свай к концу смены были забиты. Так впервые в истории строительства заполярного порта Игарки был поставлен рекорд по забивке свай. Бригада **Наумова** выполнила в этот день задание на 312 процентов.

А 28 декабря долго молчаливая бригада **Фирсова** также забила 15 свай. Рекорд бригады **Наумова** превращался в показатель обычной стахановской работы.

Узнав об этом, бригадир **Наумов** довольно ухмыльнулся:

— Что же, придется ставить новый рекорд.

И во время обсуждения исторических решений декабрьского Пленума ЦК ВКП(б) бригада обязалась забить в смену 17 свай. Бригада сдержала свое слово, забив 3 января 1936 года в смену 18 свай.

Секрет успеха стахановцев Портостроя не только в слаженной до мелочей работе, но еще и в большой политиковоспитательной массовой работе, которую ведет на стройке морпричалов парторганизация Севенстроля, воспитывая и перековывая сотни строителей.

На копрах Портостроя в стужу, пургу, наледь кипит большая полнокровная жизнь.

*А. Э. КЛАБЕ*

## В ГИДРОГРАФИЧЕСКОМ УПРАВЛЕНИИ

Стахановское движение захватило все отрасли хозяйства нашей страны. В производственных предприятиях работа стахановскими методами заняла ведущую роль.

Однако, в научно-исследовательских учреждениях имеются лишь первые попытки работать по-стахановски. Насколько плодотворны эти попытки в научно-исследовательской работе, показывает опыт Гидрографического управления Главсевморпути.

Текущий 1936 год выдвинул перед управлением ряд ответственных задач: максимальное использование материалов 1935 года для издания карт к навигации 1936 года; обновление, корректура и исправление карт, сдающихся в печать; проверка вновь введенных норм камеральной обработки; правильная организация труда и оборудование рабочего места.

Понятно, что эта задача в общем плане работ Гидрографического управления могла быть реализована наиболее успешно лишь путем широкого внедрения в работу стахановских методов. Об этом красноречиво говорят мероприятия руководства управления, примененные в начале 1936 года в виде организации стахановской пятидневки. Этому предшествовала большая организационная и политико-массовая работа с кадрами.

В ходе пятидневки, как правило, работа сдавалась исполнителю по наряду с расчетом максимальной загрузки. Тщательная проверка выполнения количества и качества труда была непременным условием работы. Порядок работы устанавлен с учетом использования всего рабочего дня.

В результате целевые установки, легшие в основу стахановской пятидневки, были достигнуты. Наметившееся отставание в обработке картографического материала удалось предотвратить. Обновление, корректура и исправление карт развернуты полностью.

Обеспечен выпуск готовых карт к открытию навигации.

Проведенная работа помогла нам конкретно ознакомиться с кадрами, дала полную картину состава работников по квалификации и выявила лучших стахановцев.

Одно из крупных достижений — выявление действительно возможных норм камеральной обработки. Стахановские методы работы вскрыли необоснованность старых „технических обоснованных норм“ и дали определенный материал для их пересмотра.

Группа астрономов разработала и применила (т. Лейзенберг) метод вычислений с помощью таблиц натуральных величин тригонометрических функций, специально составленных вспомогательных таблиц при весьма рациональном использовании арифмометра: переработала схемы вычислений и добилась этим снижения вычислительного труда на 30—50% (т. Воробьев).

Группа гидрографов вновь составила рационально и удобно расположенные схемы вычислений (т. Андронов), правильно организовала коллективную работу в полном соответствии с квалификациями, расчленив сложный процесс накладки промеров на простые элементы.

Группа геодезистов применила в работе метод массового решения задач, уделила большое внимание тщательной подготовке рабочего процесса в строго пролужманном плане.

Группа топографов применила в черчении максимальную механизацию труда.

План производственной работы за стахановскую пятидневку выполнен на 185%. Эта пятидневка показывает, что стахановские методы могут быть внедрены с успехом и в научно-исследовательских учреждениях, где также имеется полная возможность для перевода работников на сдельную оплату труда, чтобы ускорить процесс производства.

С. А. ЧАПКОВИЧ

## СТАХАНОВЦЫ ЗВЕРОБОЙНОГО СУДНА „НЕРПА“

Мурманская комсомольская организация Северного морского пути проводит большую работу по воспитанию молодежи, ведет ее от стахановцев-одиночек к стахановским бригадам, стахановским участкам, командам и кораблям.

Замечательным достижением наших комсомольцев является **созданное впервые** комсомольско-молодежное зверобойное судно „Нерпа“. Плавая круглый год в тяжелых льдах, коллектив „Нерпа“ промышляет зверя там, где не без трудностей проходят „Садко“, „Сибиряков“, „Малыгин“ и др. В борьбе с суровой стихией ледовых арктических пространств основным средством успешного зверобойного промысла служит знание дела и предусмотрительность экипажа судна.

Каждый год комсомольско-молодежный коллектив „Нерпы“ плавает на острова Колгуев, Вайгач, Новая Земля, обслуживает зимовщиков, добывает морского зверя. В 1935 году „Нерпа“ выполнила план на 117%.

Экипаж „Нерпы“ во главе с капитаном т. Воротиловым вырос политически и технически. Николай Петрович промышляет зверя седьмой год, знает свое дело и пользуется популярностью среди моряков. Его успехи — в знании своих людей, в умении организовать и мобилизовать коллектив судна на выполнение конкретных заданий. Под руководством капитана выросли на судне квалифицированные кадры.

Старший помощник капитана т. **Копырин** работает на судне седьмой год бесменно и овладел в совершенстве техникой своего дела.

Старший механик т. **Кривоногов** первый год работает на судне, но машину знает хорошо, обеспечивает ее ремонт и заботливо бережет от порчи доверенные ему механизмы. Его примеру следуют второй механик т. **Вишняков** и третий — т. **Федоров**.

На „Нерпе“ стахановцы составляют большую часть команды. Они сумели достигнуть высоких производственных показателей. Молодежное судно „Нерпа“ явилось инициатором стахановского рейса на зверобойный промысел. Экипаж „Нерпы“ обратился с письмом ко всем зверобойным судам, в котором обязался провести зверобойную кампанию на „отлично“, сдать продукцию первого рейса высшим сортом, добиться бесперебойной и безаварийной работы механизмов судна за весь период зверобойки, держать на высоте трудовую дисциплину.

Коллектив судна обязался регулярно проводить занятия по техминимуму, добиться еще большего развития стахановских методов в работе, особое внимание уделить рационализаторским предложениям по съемке, сборке и стаскиванию зверя. Вызваны на соревнование зверобойные суда: „Ленгосторг“, „Новая Земля“, „Мурманец“.

Нет сомнения, что стахановцы комсомольского зверобойного судна подкрепят данное обязательство практическими делами.

В этом году команда „Нерпы“ получила много литературы и культинвентаря. Созданы все условия для работы и учебы. Организованы группы по машинной и палубной техучебе. В группу по изучению машины записалось 9 чел., в общеобразовательную — 12 чел. В политкружке занимаются 19 чел. Среди коллектива есть организаторы досуга, есть 2 гармоники, 2 гитары, мандолина, новый патефон. Дано все необходимое, чтобы по-стахановски работать и весело, культурно отдыхать.

**А. БУРКЕ**

## О ПЕРИОДИЧНОСТИ В ЛЕДОВОМ РЕЖИМЕ <sup>1</sup>

Проблема прогнозов ледового состояния морей, омывающих северное побережье Советского Союза, далеко еще не разрешена.

Неточность прогнозов ломает планы, приводит к непроизводительным расходам, вызывает непомерную загрузку ледоколов на отдельных этапах Северного морского пути, нарушает планомерность снабжения отдельных пунктов Крайнего Севера, приводит порой к вынужденным зимовкам судов и увеличивает процент аварий.

Имеющиеся прогнозы построены на основании неполных сведений метеостанций и отдельных наблюдений (в течение короткого промежутка времени) на судах, проходящих транзитом. Эти прогнозы более чем гадательны даже для коротких промежутков времени одной навигации, не говоря уже о навигации следующего года.

Вместе с тем есть определенная последовательность в ледовом режиме, которая несомненно имеет в основе не случайное стечение обстоятельств, к сожалению еще не изученных. Доказательства существования этой последовательности мы и приводим ниже.

### Трехлетняя периодичность

За многие годы плавания и, в частности, за последнее десятилетие замечено регулярное периодичное повторение благоприятных и неблагоприятных ледовых условий на трассе Северного морского пути. В течение десятилетия особенно рельефно выделились благоприятные в ледовом отношении годы: 1929 год — плавание на промысловом судне „Зверобой“, когда норд-остовая часть Карского моря совершенно не имела льдов; 1932 год — удачное плавание ледокольного парохода „Сибиряков“ и м.с. „Книпович“; 1935 год — общеизвестный проход грузовых судов в ряде случаев почти без помощи ледоколов.

Промежуточные же годы довольно резко отличаются неблагоприятностью ледового режима. Так, например, поход ледокольного парохода „Седов“ к Северной Земле в 1930 году был весьма тяжелым; попытка м.с.

„Белуха“ пройти в 1931 году к мысу Нордвик в одну навигацию потерпела неудачу; в 1933 году зазимовала первая Ленская экспедиция, погиб пароход „Челюскин“ и зазимовали суда Колымской экспедиции; в 1934 году — тяжелый дрейф „Садко“ у Северной Земли и напряженность в работе ледоколов по проводке второй Ленской экспедиции.

Из этих данных видно, что благоприятные годы чередуются регулярно через два неблагоприятных года.

Лучшим доказательством периодичности безусловно будут непосредственные плавания в будущем. Но и в прошлом легко найти данные, подтверждающие смещение льдов в каждый третий год к северу от трассы Северного морского пути.

Так, по словам старых промышленников, песцовый промысел на побережье полуострова Таймыр с давних времен бывает регулярно удачным **через два года в третий**. Сводка Пушного отдела Главсевморпути о заготовке песка за 10 лет также подтверждает это (см. табл. на стр. 87).

Сопоставляя эту периодичность обилия песцов с периодичностью в ледовой ситуации морей Советского Севера, приходим к выводу, что после каждого благоприятного в ледовом отношении года (1926—1929—1932) следует богатый песцовый промысел.

Допуская даже некоторую неточность в учете добытого песка, приходится все же признать, что такое резкое периодичное увеличение песцового промысла не является случайным. Здесь безусловно сказывается геофизический фактор.

Как этот фактор влияет на обилие песка, т. е. какая связь периодичности в ледовом состоянии с периодичностью в обилии песка?<sup>1</sup>

Песец размножается главным образом на материке — на северном побережье Сибири. Когда сплоченные льды прилегают к побережью, песок свободно уходит по льду на острова Северного Ледовитого океана и далее вглубь Арктики. В годы же

<sup>1</sup> Конечно, не имея достаточных наблюдений, трудно дать этому исчерпывающее объяснение, но оно так логично, что считать его сомнительным нет данных.

<sup>1</sup> В порядке обсуждения. *Ред.*

Г о д ы	Загот. по Союзу	Загот. по Северу	В том числе				
			Якутия	Квасно- ярск	Ямал	Чукотск.	Острова С. Л. О.
1925 . . . . .	58 805	29 402	7 791	9 202	7 497	3 587	1325
1926 . . . . .	71 232	35 616	9 458	11 148	9 082	4 345	1603
1927 . . . . .	103 967	51 983	13 775	16 271	13 255	6 342	2340
1928 . . . . .	48 708	24 354	6 454	7 623	6 210	2 971	1096
1929 . . . . .	53 694	26 847	7 114	8 403	6 846	3 275	1209
1930 . . . . .	117 375	58 687	15 552	18 369	14 965	7 160	2641
1931 . . . . .	49 630	24 815	6 576	7 767	6 328	3 027	1117
1932 . . . . .	94 334	47 167	12 499	14 763	12 027	5 754	2124
1933 . . . . .	110 800	55 400	14 340	17 340	14 127	6 759	2493
1934 . . . . .	62 483	31 241	8 279	9 778	7 966	3 811	1407

благоприятных ледовых условий для плавания, когда льды разрежены, уход песка с материка затруднителен: песок остается на материке — добыча его увеличивается.

Характерно, что сводка добычи песка не только подтверждает само явление, но и характеризует его, как общее для всего побережья (отдельные плавания судов такой общей картины не дают: ряд районов судами не посещался). Необходимо отметить, что и в годы, предшествующие 1929 году, существовала такая же периодичность в обилии песка, что в свою очередь дает право предполагать наличие и благоприятных ледовых годов.

Важно отметить, что все попытки найти причины этой периодичности в зависимости от метеорологических факторов не дали желаемых результатов: метеостанции на трассе Севморпути установлены лишь после 1932 года, причем метеозлементы (такие, как ветер, температура, атмосферное давление и т. д.) в дрейфе льдов имеют не всегда первостепенное значение.

Решающим фактором является гидрологический режим морей, а может быть и всего Полярного бассейна в целом. В овладении им и в познании его — решение вопроса. Периодичность благоприятных ледовых условий через два года в третий имеет весьма сложные причины, и наиболее вероятный путь познания их — изучение течений: постоянных, дрейфовых и приливо-отливных.

Кроме этого, вероятен и чисто физический фактор — это смещение сплошного ледового „пака“ (в центральном Полярном бассейне), называемого проф. В. Ю. Визе полярным „блином“. Возможно, что существует правильное колебательное движение ледового „пака“, о чем свидетельствуют следующие явления:

1) Отход кромки „пака“ к северу от Северной Земли в благоприятные годы, открывающий выход для льдов Карского моря на север и северо-восток. И наоборот, — приближение кромки „пака“ в неблагоприятные годы к северному побережью Сибири.

2) Благоприятные ледовые условия создаются первоначально на севере, ближе к кромке „пака“, в северо-восточной части Карского моря. Причем в этой части Карского моря льды могут быть в это время тяжелыми.

О причинах этого регулярного движения ледового „пака“, т. е. чем оно вызвано, — скажут открытия и исследования будущего.

### Тридцатилетняя периодичность

Отмечено, что за последние годы в Арктике происходит некоторое потепление. Особенно рельефно отмечается это потепление в работах проф. Н. Н. Зубова по Баренцову морю. Потепление отмечается и в Карском море, особенно в западной его части. К сожалению, для северного берега Сибири таких наблюдений еще не имеется.

С большим потеплением в Баренцовом море связано одно интересное биологическое явление, совпадающее сначала общего потепления в 1929 году, — это появление промысловой трески у Шпицбергена и у берегов Новой Земли. Со слов старых промышленников, как норвежских, так и русских, треска в этих районах не появлялась в течение тридцати лет, с 1899 года, в то время как до этого периода (до 1899 года) промысел трески производился.

Не лишено некоторого интереса и другое явление: заход в том же 1929 году белухи в Белушью губу на Новой Земле. По словам старых промышленников, белуха появилась здесь ровно после 30-летнего отсутствия.

Если допустить существование чередующихся 30-летних периодов потепления и похолодания, то легко назначить сроки и нынешнему потеплению, наблюдаемому в Баренцовом море.

Если мы возьмем предыдущее 30-летие (с 1899 до 1928 года), то в этом периоде найдем весьма ледовитые годы в Баренцовом море. Для примера можно взять хотя бы экспедицию лейтенанта Г. Я. Седова в 1912 году, когда он для перехода из Архангельска до Земли Франца-Иосифа вынужден был зимовать в Русской Гавани Новой Земли. В том же году начался дрейф экспедиции Брусилова на „Св. Анне“ в Капском море.

Что же касается предшествующего 30-летия (с 1869 до 1898 года), то в тех условиях имелось много общего с текущим ныне периодом.

В это 30-летие, надо предполагать, существовало аналогичное с нынешним потепление. Примером могут служить удачные плавания Норденшельда в Сибирь к устьям Лены и почти сквозное плавание Северо-восточным проходом в 1878 году.

Для большей наглядности и удобства проверки упомянутых возможных периодичностей привожу таблицу годов за три тридцатилетия с отметками трехлетней периодичности.

1869	1899	1929	1884	1914	1944
1870	1900	1930	1885	1915	1945
1871	1901	1931	1886	1916	1946
1872	1902	1932	1887	1917	1947
1873	1903	1933	1888	1918	1948
1874	1904	1934	1889	1919	1949
1875	1905	1935	1890	1920	1950
1876	1906	1936	1891	1921	1951
1877	1907	1937	1892	1922	1952
1878	1908	1938	1893	1923	1953
1879	1909	1939	1894	1924	1954
1880	1910	1940	1895	1925	1955
1881	1911	1941	1896	1926	1956
1882	1912	1942	1897	1927	1957
1883	1913	1943	1898	1928	1958

Имея перед собой такую таблицу, построенную по признакам 30-летних периодов, легко ориентироваться при подборе проверочного материала. Возможно, что при тщательном подборе такого материала окажутся те или иные аномалии. Однако, отдельные аномалии не могут служить основанием для опровержения наличия периодичности, существование которых несомненно.

ближайшая задача — уточнить и определить амплитуды колебания похолоданий и

потеплений, а также связанную с этим ледовитость.

Кроме этого, необходимо установить, с какой постепенностью происходит потепление и похолодание: идут ли они равномерно, достигая определенных максимумов и минимумов, или происходят скачкообразно с некоторыми отклонениями. Если допустить более или менее равномерный переход от похолодания к потеплению, то примерно в середине 30-летия должны быть выражены максимумы и минимумы.

Считая за начало нынешнего 30-летия 1929 год, максимум надо ожидать около 1943—1944 годов, так же, как и минимум предыдущего холодного 30-летия был примерно около 1912 года. Чем тщательнее будет сделана работа по подбору материала, тем легче будет перейти к решению последующей задачи — отысканию причины этой периодичности.

★

Каково практическое значение установления периодичностей?

Если удастся создать стройную теорию периодичностей, тогда можно будет обеспечить точные прогнозы на ряд лет вперед, а следовательно и безошибочное планирование работы по эксплуатации Северного морского пути.

Необходимо развернуть большие океанографические (в основном гидрологические) работы не только в Полярном бассейне, но и в значительной части прилегающих к нему вод Атлантического океана.

Мы имеем еще крайне недостаточную работу по изучению свойств морских льдов в различных его состояниях. Достаточно отметить отсутствие разработанной терминологии и единых наименований для различных видов льда и т. п., чтобы видеть, как мало еще сделано на этом участке. Еще меньше сделано в области создания геофизики льдов — основы ледовой логии наших морей, могущей ответить на вопрос о причинах периодичностей.

Мы не знаем, где и когда в море должен быть лед, как влияют на состояние льдов рельеф морского дна, конфигурация берегов, приливо-отливный режим, реки и прочие данные всего бассейна в географическом смысле.

Основной опорой ледяной логии будут данные о течениях всех частей Полярного бассейна и прилегающих к нему морей. Изучение этих течений — основное и первоочередное в работах над ледовой логией Арктики.

Многое могут дать и материалы биологического характера, тесно связанные с физическими факторами. Если эта связь не рельефна сейчас, то причина — в недопустимой оторванности научных работ геофизиков от работ биологов.

А. И. ТАНЦЮРА

## ГИДРОЛОГИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ В БАРЕНЦОВОМ МОРЕ

## I

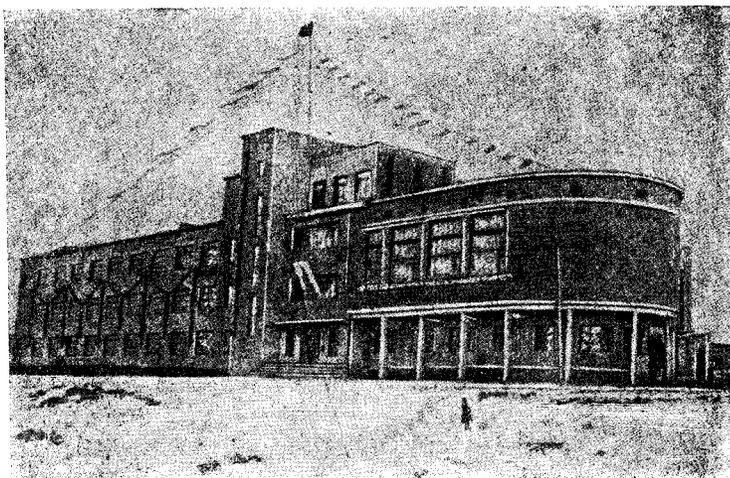
Баренцово море является первым с запада и последним с востока этапом Великого Северного морского пути. Изучение его не может проходить оторванно от всей работы по освоению Арктики. Баренцово море прямо и косвенно влияет на ближайшие восточные моря. Изменения условий навигации в Арктике, происходящие из года в год, лучше всего могут быть изучены на Баренцовом море. Многолетние наблюдения здесь над состоянием вод и льдов позволили выработать методику ледовых прогнозов и для других районов Арктики. В настоящее время все ледовые прогнозы, даваемые для Севморпути, базируются, главным образом, на данных Баренцова моря. Оно считается по праву одним из наиболее изученных водных бассейнов не только в Советском Союзе, но и во всем мире.

Работы по систематическому плановому исследованию начались только после Октябрьской революции. С 1921 по 1928 год на Баренцовом море работала Мурманская биологическая станция, реорганизованная в 1929 году в Пловучий морской научный институт. С 1929 года работа велась Государственным океанографическим институтом, и, наконец, с 1934 года здесь работает Полярный научно-исследовательский институт морского рыбного хозяйства и океанографии (ПИНРО).

Работы ПИНРО имеют значение не только для рыбного хозяйства: Океанографический отдел ПИНРО ведет большие гидрофизические, гидрохимические, геохимические, биологические и метеорологические наблюдения. Все работы проводятся, главным образом, на двух экспедиционных судах — „Персей“ и „Н. Книпович“. Судно „Персей“, водоизмещением 550 тонн, оборудовано еще в 1922 году, и с этого времени на нем совершено 55 океанографических экспедиций, произведены наблюдения свыше чем на 3500 станциях. Наиболее выдающимся событием в истории плавания судна „Персей“ является 50-я экспедиция в 1934 году: проведены большие научные исследования в Баренцовом, Гренландском и Полярном морях.

На другом экспедиционном судне „Н. Книпович“, водоизмещением 100 тонн, за 7 последних лет совершено 54 экспедиции и проведены наблюдения на 2000 станциях. „Н. Книпович“ удачно совершил весьма ответственные рейсы к Шницбергену, Земле Франца-Иосифа, Новой Земле. В 1932 году „Н. Книпович“ дошел до  $82^{\circ}05'$  с.ш. В то время это была рекордная широта плавания. Полярным институтом за 1934/35 г. проделано на „Книповиче“ и „Персее“ 27 рейсов, из которых 14 продолжительностью от одного до двух с половиной месяцев, пройдено около 40 000 морских миль, тиз них 5500 миль во льдах.

Здание Полярного института имени Книповича (Мурманск)



## II

Гидрологические работы ведутся Полярным институтом по линии так называемых „стандартных разрезов“ и станций в основных участках моря. Цель этих исследований — изучение годовых и сезонных изменений режима Баренцова моря и, в известной степени, также и атлантических вод. Значение такого рода работ давно доказано, и методика стандартных гидрологических разрезов уже неоднократно оправдала себя на практике.

Еще по норвежским работам 1901—1905 годов в районе Сегнефиорда и Лафотен и по исследованиям Мурманской научно-промысловой экспедиции того же периода, Геланд-Гансеном и Нансеном установлено, что приток атлантических вод в Норвежское и Баренцово моря не является из года в год постоянным. Увеличение или уменьшение количества атлантических вод, вливающих в Норвежское море через определенный срок, отражается и на других районах. Так, например, изменения температуры атлантических вод на разрезе от Сегнефиорда отражаются на температурах Лафотенского разреза через год, а на разрезе по Кольскому меридиану — через 2 года. Выводы Геланд-Гансена и Нансена

подтверждались как норвежскими, так и нашими работами последующих лет.

Не подлежит никакому сомнению, что разность притока атлантических вод в наши северные моря отражается не только на гидрологическом режиме, биологии и ледовитости Баренцова моря, но и на метеорологических условиях в Западной Европе, Европейской части Советского Союза и частично в районах, лежащих за Уральским хребтом.

Основным „стандартным разрезом“, который выполняется Полярным институтом ежемесячно, является разрез по меридиану Кольского залива от  $69^{\circ}30'$  с. ш. к северу до  $72^{\circ}30'$  с. ш. или до кромки льдов. Начаты работы по данному разрезу еще в 1900 году экспедицией Н. Книповича. Разрез этот пересекает основные ветви Нордкапского течения, проходящие в восточные районы Баренцова моря и влияющие на их режим. По распределению гидрологических элементов на разрезе, эти ветви ясно выделяются своими более высокими температурами (см. рис. № 1). Многолетний ход среднемесячных и среднегодовых температур разрез изображен на рис. № 2.

Как указывалось выше, температуры Кольского меридиана положены в основу методики ледовых прогнозов для Арктики.

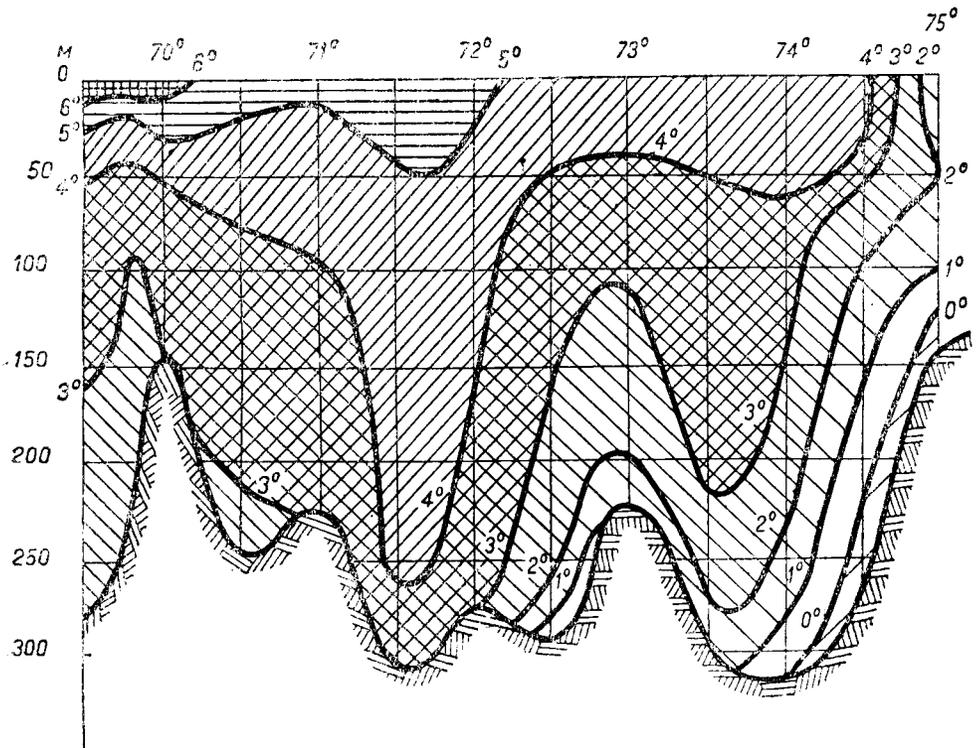


Рис. 1

Ледовые прогнозы на ряд лет, даваемые проф. Н. Н. Зубовым, служили основой для планирования морских операций в ледовых районах Арктики. Так, например, прогнозы, данные на 1930, 1931, 1932 годы, полностью оправдались.

Для установления взаимозависимости отдельных районов Баренцова моря, а также получения большей точности в гидрологических и ледовых прогнозах, Полярный институт производит ряд дополнительных разрезов. В этом отношении большое значение имеют западные разрезы Нордкап, Медвежий в Норвежском и Гренландском морях. По данным стандартных разрезов составляются сезонные карты (по типу синоптических карт) распределения температур и солености Баренцова моря.

Вторым направлением гидрологических работ является углубленное изучение режима отдельных районов Баренцова моря. По этой линии особое внимание уделяется изучению промысловых районов, динамике морских течений.

До сих пор мы изучали только качественные показатели поступающих атлантических вод и почти не занимались выяснением количества таких вод. В действительности вопрос о количестве этих вод имеет решающее значение для раскрытия проблем, связанных с режимом Баренцова моря, а также для гидрологических, промысловых и ледовых прогнозов. С этой точки зрения качественное и количественное изучение поступающих в Баренцово море атлантических вод Нордкапского течения совершенно необходимо. Кроме того, знание течений моря также необходимо для изучения вопросов миграции рыб и для судовождения.

Общий характер циркуляции вод Баренцова моря в настоящее время уже хорошо выяснен, но к разрешению вопроса о балансе вод Баренцова моря и сезонных изменений в течение года мы только начинаем подходить.

Обрабатываемые динамическим методом материалы по стандартным разрезам за два

года показывают, что приток атлантических вод, положение отдельных ветвей и скорость их, а также и вообще вся схема течений в отдельных районах существенно изменяются как по сезонам года, так и из года в год. Отдельные указания на эти явления были давно, но подтверждающий их материал получен впервые.

В 1935 году Полярным институтом начаты работы по непосредственному определению элементов морских течений. Эти работы будут продолжаться и в 1936 году.

Наконец, третьим направлением гидрологических работ являются гидрологические наблюдения. Они имеют большое значение для выяснения взаимосвязи гидрологии и биологии. Совершенно ясно, что все вопросы изучения гидрологии Баренцова моря имеют прямое отношение к освоению Северного морского пути. Из гидрологических исследований нужно еще отметить проводимые на судах ПИПРО обследования границ кромки льдов в Баренцовом море. Эими работами Полярный институт непосредственно связан с Главсевморпутьем по линии развития морских операций.

Кроме того систематические работы по изучению Баренцова моря в ледовом отношении весьма необходимы для составления краткосрочных и долгосрочных ледовых прогнозов. Производя ледовую разведку в Баренцовом море, суда ПИПРО неоднократно своими наблюдениями оказывали помощь судам, которые следовали на восток. В качестве примера такой помощи может служить приводимый ниже телеграфный разговор, происходивший в 1934 году между ледоколом „Ермак“ и экспедиционным судном „Персей“.

„Ледокол „Ермак“: У аппарата начальник экспедиции Орловский. Есть ли у вас начальник экспедиции или капитан? Попросите его к аппарату.

Судно „Персей“: В рубке капитан Бильдаев.

„Ермак“: Здравствуйте, капитан. Не откажите в любезности сообщить состояние

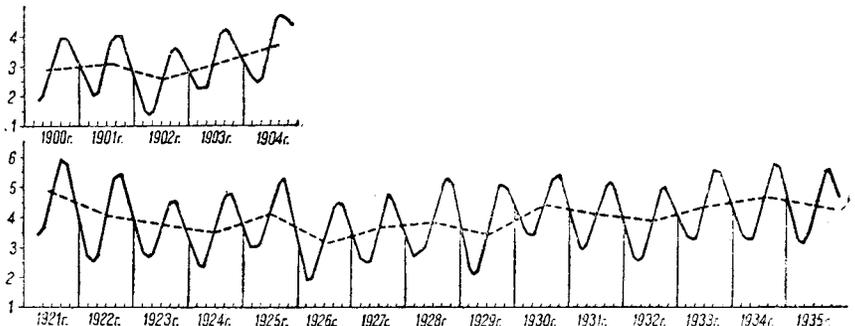


Рис. 2

ледового покрова в районе мыса Желания и Новой Земли, а также температуру по Кольскому меридиану, если вы делали разреза. Вообще интересуюсь вашим походом.

**„Персей“:** Говорит капитан Бильдяев. Лед в районе мыса „Желания“ 5 августа держится в 15 милях от берега, не спускаясь ниже  $75^{\circ}45'$ ; стороны Карского моря, вероятно, свободны, миля 70 к югу. Ледовые условия Баренцова моря в этом году весьма благоприятны... Была возможность навигации у Северной Земли, Георга, Александры. Температура Кольского меридиана повышена по сравнению с прошлым годом. На западной стороне Новой Земли лед отсутствует. Чем могу быть еще полезен?

**„Ермак“:** Очень благодарны за информацию, восхищены походом „Персея“. Держим курс на мыс Желания и Матшар. Через несколько дней предполагаем вести „Сакко“ и „Молотова“ в Ленскую экспедицию, и по заданию „Ермак“ должен обеспечить помощь „Малыгину“».

Большое значение имеет также работа Полярного института по изучению рельефа дна (промера глубин) и грунтов. Полярным институтом уже составлены подробные карты грунтов Баренцова моря и целого ряда фиордов; этими работами значительно уточнена батиметрическая карта Баренцова моря.

### III

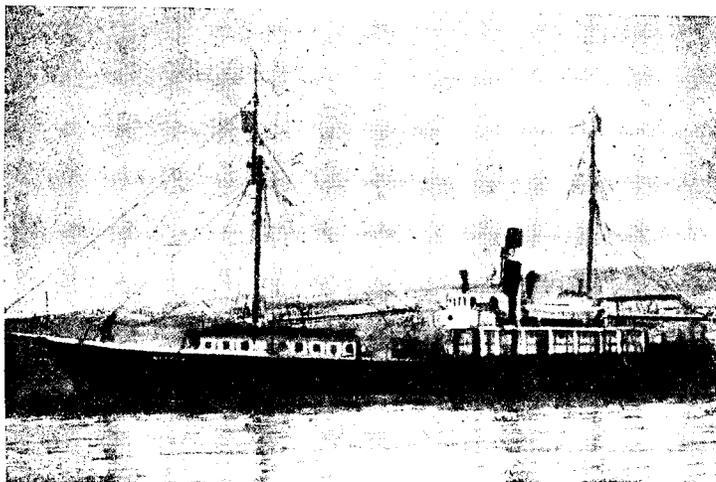
План океанографических работ Полярного института на 1936 год еще более расширен.

В области гидрологических исследований, кроме регулярных стандартных разрезов, намечено произвести наблюдения по так называемой „океанографической сетке“ в северной части Баренцова моря; выполнить специальные исследования Канинско-Колгуевского района по сезонам; в целях изучения течений сделать около 40 полусуточных станций со специальными работами по определению элементов течений. Кроме того в план шести экспедиций введена ледовая разведка.

Из этих работ особый интерес представляет „океанографическая сетка“. Такая „сетка“ предполагает изучение гидрологии, биологии, рельефа дна и грунта Баренцова моря на основании более или менее одновременных наблюдений на большей части моря — в точках, расположенных друг от друга на расстоянии 30 миль по широте и долготе (на переходах от точки к точке производятся промеры глубины через каждые 5 миль).

В 1935 году экспедициями на „Персее“ и „Н. Книповиче“, состоявшимися в августе — сентябре, уже выполнена сетка станций в южной части моря до  $70^{\circ}30'$ . На „сетке“ сделано 286 станций, из которых 4 полусуточных, и ряд промеров глубин.

В результате выполнения плана экспедиционных работ Полярного института в 1936 году безусловно будет получен большой научный материал по всем разделам океанографии. Это позволит иметь дополнительные сведения по Баренцову морю, необходимые для рыбного хозяйства и водного транспорта.



„Персей“

Д. Б. КАРЕЛИН

## ЗАМЕРЗАНИЕ ПОБЕРЕЖЬЯ СОВЕТСКОЙ АРКТИКИ

На основании сообщений полярных станций можно составить общее представление о замерзании северных морей Советского Союза в 1935 году, главным образом —

в прибрежной полосе. Наблюдения станций над замерзанием в сентябре — октябре сводятся к результатам, показанным в следующей таблице:

Станция	Появление сала	Появление за берегов	Первое полное замерзание	Станция	Появление сала	Появление за берегов	Первое полное замерзание
Б. Тихая . . . . .	29/IX	—	14/X	М. Челюскина . .	23/IX	2/X	6/X
М. Желания . . . . .	21/X	—	12/XI	М. Оловянный . .	26/IX	25/IX	6/X
М. Выходной . . . . .	23/X	—	13/XI	О. Встречный . .	6/X	7/X	14/X
Юг. Шар . . . . .	25/X	—	19/XI	О. Нордвик . . . .	6/X	7/X	14/X
Маре-Сале . . . . .	10/X	25/X	30/XI	О. Тикси . . . . .	9/X	—	14/X
О. Белый . . . . .	30/IX	12/X	18/X	О. Ляховский . .	6/X	—	21/X
О. Диксона . . . . .	6/X	6/X	12/X	О. Медвежьи . . .	2/X	—	11/X
Усть-Порт . . . . .	—	—	11/X	М. Шелагский . .	4 X	12/X	15/X
Новый Порт . . . . .	6/X	11/X	16/X	О. Врангеля . . .	17/X	—	25/X
О. Уединения . . . .	11/X	—	припай 30/XI	М. Шмидта . . . .	17/X	—	29/X
М. Стерлегов . . . . .	—	—	11/XI	М. Сердце-Камень	—	24/X	20/XI
				Уэлен . . . . .	24 X	6/X	28/XI

Две особенности теплового режима лета и осени минувшего года отразились на замерзании: **положительная температурная аномалия воздуха летних месяцев** (июль — сентябрь) на всем побережье, **оттянувшая** время появления первого молодого льда, по сравнению с прошлыми годами; **отрицательная температурная аномалия октября** на юго-западном побережье Карского моря, в Восточносибирском и в море Лаптевых, **ускорившая** здесь время появления льда и процесс ледостава.

Если, например, в Маре-Сале промежуток времени от появления сала до первого ледостава равен 35 дням (в среднем по многолетним наблюдениям), то в 1935 году он занял всего 20 дней. Северная часть Карского моря, включая Новую Землю, а также Чукотское море, имеет в октябре положительную температурную аномалию, что сказывается на растягивании процесса ледостава — опоздание против средней нормы.

Раньше всего появился молодой лед, как и следовало ожидать, в проливе Вилькицкого (23 сентября). Именно в **третьей декаде сентября** началось похолодание воздуха в море Лаптевых, где расположена область высокого давления, и Карском,

куда часто вторгается холодный воздух с севера.

В первой декаде октября в юго-западной части Карского моря наблюдается бурная погода: идущие с запада циклоны дают сильные штормовые ветры. Поэтому образование льда здесь затруднено.

В восточной части Карского моря, в море Лаптевых и, повидному, в Восточносибирском море — спокойная антициклонная погода с отдельными понижениями температуры до  $-16$ — $-20^{\circ}$ . В этих морях образуется молодой лед, крепнет ранее образовавшийся (по северному берегу полуострова Таймыр) и переходит местами в припай.

6 декабря у мыса Челюскина весь пролив закрыт неподвижным льдом; в бухте Диксона — сало и забереги; в бухте Нордвик — нилас; у островов Ляховских и мыса Шелагского — сало и нилас; в Чукотском море всю декаду льда нет.

Во второй декаде октября антициклон захватывает все Карское море, что создает благоприятные условия для ледообразования. На станциях Диксон, Белый, Уединения, Стерлегов — в период с 11 по 15 октября появился окрепший лед; в море Лаптевых молодой лед превращается в сплошные поля; в Восточносибирском море — плову-

чий лед, забереги и затем тоже поля; в Чукотском море молодой лед появляется к концу второй декады.

**В третьей декаде октября** область повышенного давления распространяется на все моря. На море Лаптевых настукает холодный воздух с Сибирского моря, с температурами  $-15^{\circ}$ — $-25^{\circ}$ ; на Карское море — с севера, с температурами  $-8^{\circ}$ — $-12^{\circ}$ . В эту декаду появляется лед у новоземельских станций и замерзают сплошь многие береговые пункты Чукотского моря.

**В ноябре** положительная температурная аномалия отмечается на всем советском побережье. Это обстоятельство, наряду с бурной погодой, затрудняет замерзание моря у берегов Новой Земли, где количество льда все время меняется. И только в конце ноября, когда наступает сильное похолодание, лед укрепляется и становится сплошным. Однако, пролив Югорский Шар, в котором имеются сильные течения, вскрывался впоследствии несколько раз.

**Во второй половине декабря** береговой припай имеет ширину в 1 милю; остальное пространство занято пловучим льдом, количество которого меняется от 7 до 9 баллов.

**На мысе Желания** весь декабрь держится пловучий лед — 5—8 баллов. В Чукотском море количество льда (на станциях) также меняется весь месяц в пределах 8—9 баллов, а вдоль берега держится припай 5—10 километров.

**У Земли Франца-Иосифа** молодой лед появился в конце сентября; первое полное замерзание произошло в середине октября, а окончательное становление неподвижного льда — в конце октября.

Для всех морей характерен рост количества и мощности льда во время наступления антициклона, а уменьшение льда — разрушение припая — во время прохождения циклонов, несущих потепление и сильные ветры.

Данные о замерзании северных морей за октябрь — декабрь позволяют сделать некоторые предположения о дальнейшем состоянии ледового покрова. **Температурные условия начала зимы 1935/36 года весьма сходны с условиями 1932/33 года.** Это значит: мы имеем один и тот же тип зимы с теплыми первыми месяцами и холодными предвесенними. В таком случае таяние льда будет происходить медленнее, а **вскрытие проливов и прибрежной части всех морей должно наступить позднее чем в 1935 году, ориентировочно — на декаду.**

Некоторое понижение температуры воды против 1934 года на Кольском меридиане (струя Гольфстрима) в мае — августе 1935 года тоже говорит за то, что в 1936 году, когда эта струя дойдет до Карского моря, таяние льда будет происходить медленнее, чем в 1935 году.

В целом **ледовые условия** (первой половины лета 1936 года) северных частей Баренцова, Карского и моря Лаптевых, а также западной половины Восточносибирского моря **ожидаются менее благоприятные, чем в 1935 году.** Они будут приближаться к типу, промежуточному между летом 1933 года и летом 1934 года, если не произойдет резких изменений в весенних температурах в сторону повышения, что мало вероятно.



Стамуха

Д-р С. М. НАКИТИН

Бывш. заведующий больницей  
на острове Диксона

## СДЕЛАЕМ АРКТИКУ ЗДОРОВОЙ

### I

Какие бывают болезни в Арктике и как надо с ними бороться?

У зимовщиков полярных станций, а также и у промышленников Дальнего Севера укоренилось мнение: „В Арктике болезней нет, кроме цынги“. Практика показала, что это не так.

Конечно, в неосвоенных местах Арктика является относительно стерильной. В местах же, освоенных человеком и домашними животными, микроорганизмы могут жить и размножаться.

Расскажу о медицинской практике **района Диксона** (за район надо считать всех лиц, обращающихся за медицинской помощью).

Наша территория распространяется от острова Диксона на юг до Сопочной Корги до 300 километров, на север-северо-восток до реки Усть-Пясино около 300 километров, на юго-запад, зимовка Лескин и Гыдаямо, больше 300 километров. В этом районе живут до 600 постоянных и переменных зимовщиков, и в навигационное время это количество увеличивается в 10 раз. Такое количество людей на 75° 30' сев. шир. — достаточный материал, чтобы сделать те или другие выводы по отдельным видам заболеваний. Эти заболевания несколько не умаляют, конечно, наших социалистических завоеваний в Арктике. Нам нечего бояться трудностей и суровой природы, мы можем и должны бороться с заболеваниями в Арктике, как мы боремся с ними на материке.

Какие же это болезни?

Г р и п п. — Непосредственное наблюдение над рабочими портостроительства Диксона, а также над зимовщиками убедило меня в том, что люди, работающие под открытым небом, неизбежно подвергаются охлаждению, переутомлению и т. д. и при наличии инфекции заболевают гриппом.

История эпидемий гриппа имеет немало примеров влияния метеорологических пер-

турбаций, которые способствовали распространению гриппа. Эти пертурбации состояли из понижения барометрического давления, повышения температуры, не соответствовавшего времени года, исключительной влажности атмосферы, доходящей до полного насыщения ее водяными парами, и проч.

В Арктике, в частности на острове Диксона, колебание температуры бывает часто, с переходом ее с минуса в плюс с большим насыщением водяными парами воздуха.

Всеми признано, что грипп заразительная болезнь и заражение происходит от больного, по преимуществу, так называемой капельной инфекцией. Интересно отметить, что при первом же появлении людей с Большой Земли во время навигации среди зимовщиков появлялась сильная вспышка гриппа. Некоторые зимовщики заболевали гриппом повторно. Это обстоятельство подтверждает нам, что приехавшие с Большой Земли и привозят с собой инфекцию.

В значительном большинстве заболевание гриппом протекает благоприятно и без всяких последствий. Осложнения я наблюдал в трех случаях.

1 случай. Больной Н. В. Р. заболел сразу; сильная головная боль, температура 38° (герпес лябиалис), припухание слизистых губ, носа, с отечностью зева, общее недомогание, разбитость, катарральное состояние верхних дыхательных путей, повышение температуры до 38,7. Положен в больницу 29 декабря 1934 года. На третий день после заболевания появилась краснота на кистях обеих рук до лучезапястного сустава и на обеих ступнях до мышелков. Окраска — интенсивно красного цвета, имела резкую границу от нормальной кожи. Ощущался небольшой зуд. На второй день на сводах подошв и меж пальцами ног появились маленькие пузырьки с жидкостью янтарного цвета. Вазелиновая повязка. На четвертый день краснота стала бледнеть, пузырьки лопнули, а на некоторых были сделаны разрезы. На шестой день все проявления

красноты исчезли. Температура по утрам 38,2, по вечерам 37,6. На десятый день больной выздоровел. Приступил к работе 11 января 1935 года. В дальнейшем стали спадать ногти на всех пальцах.

2 случай. Больной П. А. И., 32 лет. Был болен гриппом с 11 по 26 сентября 1934 года. 27 сентября приступил к работе по собственному желанию, несмотря на протест врача. К вечеру 30 сентября 1934 г. заболел вторично и 4 октября был доставлен в больницу с радиокомбината на Старый Диксон с явно выраженными признаками энцефалита.

3 случай. Больной Р. В. Г., 29 лет. Перенес грипп. Осложнение получил — образование гнойника в левом легком на уровне угла лопатки. Гнойник вскрылся через бронх спустя 6 недель с момента заболевания гриппом. Больной выздоровел.

Осуществить предупредительные меры против гриппа весьма трудно, ведь грипп часто переносится больными на ногах, и следовательно больные и выздоровевшие часто являются разносчиками инфекции. В то же время изолировать всех заболевших и выздоровевших не представляется возможным.

В настоящее время разрабатывается вопрос о поливалентных вакцинах, т. е. вопрос о предохранительных прививках. Большую роль играет бережное отношение к самому себе. Одеваться надо теплее, не надо выбегать из помещения на улицу без шапки и верхней одежды и т. д. Все это имеет огромное значение, и каждый зимовщик должен это помнить. Простуды — болезни, как таковой, — нет, но простуда создает хорошую почву для инфекции, которая берет перевес в свою сторону, и в конечном счете организм на первых порах не в состоянии бороться с генерализовавшейся инфекцией и, как скошенная трава, сваливается в постель. Более крепкий организм справляется со свнедрившейся инфекцией легче, и, наоборот, слабые, с неустойчивыми конституциональными свойствами переносят это гораздо тяжелее.

Цынга. — Цынга на Дальнем Севере являясь издавна врагом человечества. Тысячи людей погибли от цынги во время строительства Мурманской железной дороги при царизме в 1914—1915 годах; десятки тысяч промышленников погибли от цынги, а также много погибло от цынги лучших, отважных исследователей.

Бич человечества — цынга — на Дальнем Севере в настоящее время неопасна. Почему отсутствует цынга в условиях социалистического общества?

Объясняется это очень просто.

Капитализм не обеспечивает продуктами питания своих людей, работавших в северных широтах, как обеспечивает своих трудящихся на Севере наше социалистическое государство.

Имея хорошее снабжение продуктами питания вообще, а также продуктами, со-

держивающими в себе витамин С, можно наверняка сказать, что болезни цынги не будет.

Под моим наблюдением находился целый район, и за всю зимовку я наблюдал только два случая цынги. Заболевшие доставлены были из Усть-Пясины. Это заболевание как раз было у тех людей, которые плохо заботились о себе и были ленивы. Этим больным выдавалось: усиленное питание, кроме того, по 20,0 черной смородины, рябины и 1/2 лимона в сутки. Мужчина выздоровлывал через три недели, а женщина — через месяц. Приступали к работе совершенно здоровыми. В отношении зимовщиков, живших на радиокомбинате и на строительстве порта Диксон, даже не было и намека на цынгу.

Будучи в г. Игарке (в августе — сентябре 1935 года), я беседовал с доктором Никульченкой, заведующим городской больницей, который заявил, что „заболевание цынгой все время идет на убыль. Когда мы мало обращали внимания на продукты, содержащие витамин С, у нас было много больных, а когда мы стали снабжать указанными продуктами и вообще усилили питание, то цынготные нам попадают редко и заболевают только те лица, которые плохо заботятся о себе“.

Правильная расстановка сил на работе, разумное использование в каждом отдельном случае свободного времени, например, культурные развлечения, катание на лыжах, прогулка, охота и т. д. — все это влияет положительно.

И бытовые условия играют немалую роль. Они созданы на всех указанных точках в достаточной степени хорошие. Построены хорошие общежития, в которых уютно, тепло, электрический свет. Полы выстланы линолеумом, имеются общие комнаты для развлечения, игр. Зимовщики размещены по 2-3 человека в комнате, семейные живут в отдельных комнатах. Обычно комнаты 15—18 кв. метров. В каждом населенном пункте имеется хорошая баня.

Калорийность питания имела колебания. По моим подсчетам она выразилась в среднем от 4000—5000 малых калорий в сутки. Было убито 19 белых медведей и больше десятка оленей, резали своих откормленных свиней и рогатый скот. Свежее мясо служило большим подспорьем к ассортименту консервированного продукта, которое мы имели на зимовках. Были дойные коровы, молоко давали в достаточном количестве.

Краснуха. — Наблюдал 4 случая краснухи, из них у трех больных имелось осложнение на почки.

Лечение: больным с осложнением на почки выдавался сахар по 400,0 в сутки и 4 стакана воды, одна плитка шоколада на два дня. Такой диетический режим продолжался от 8 до 12 дней. Постельный режим соблюдался в пределах одного месяца и более.

У жены фельдшера Андреева повторялось осложнение три раза. Все эти рецидивы были связаны с преждевременным вставанием с постели.

**Суставный ревматизм.**— Ревматические боли в условиях холодов Арктики, в особенности у производственных рабочих, резко обострялись. Для примера приведу одного больного, старшего десятника по строительству порта на острове Конус.

Мужчина крепкого телосложения, выше среднего роста, 46 лет. Оставлен был на зимовку, как хороший производственный. При первом осмотре 15 сентября 1934 года болью только отмечал боли в суставах, объективных признаков не было заметно. В январе боли сильно увеличились, появилась припухлость в суставах рук и ног, в особенности припухлость резко увеличилась в суставах пальцев обеих рук. В течение всей зимы он был нетрудоспособным 44 дня. При первой возможности больной был отправлен на Большую Землю. В бригаде ЭПРОНа было больных несколько человек, также болели некоторые производственные рабочие на портостроительстве. У всех наступило улучшение с началом теплых дней (с 15 июля по 15 августа 1935 года).

Я должен подчеркнуть, что все больные, обращавшиеся ко мне, имели в прошлом ревматические боли.

Профилактические мероприятия и методы борьбы с ревматизмом у стационарных больных — покой, тепло. Одеваться надо тепло: валеные сапоги и теплые штаны, хорошие теплые рукавицы. Одежда должна быть теплой, в то же время легкая и свободная, чтобы не стесняла в работе лиц, занимающихся физическим трудом.

**Болезни зубов.**— Заболевание зубов в условиях Арктики наблюдается чаще, чем на Большой Земле. Это явление обуславливается разницей во внешней температуре и температуре комнат.<sup>1</sup> Наблюдение над больными показало, что у лиц, страдающих заболеванием верхних дыхательных путей, как правило, заболевают зубы. Этот факт служит несомненным доказательством действия низкой температуры на вещество зубов вплоть до образования гангренозного процесса.

В виде профилактики рекомендуется дышать через нос, и лицам, имеющим неполадки в носоглотке, обертывать отверстие рта и вообще дыхательные пути, приспособив для этой цели кашне или какой-либо материал, легко пропускающий воздух.

**Туберкулез.**— По недосмотру и халатности врачебных комиссий и административного аппарата попали на зимовку тубер-

кулезные больные в количестве пяти человек. Все эти лица на местах своей прежней службы находились под наблюдением диспансера и имели затихшую форму туберкулеза. Вследствие суровых климатических условий эти больные первоначально заболели гриппом, организм ослаб. Этим самым подготовлялась более благоприятная почва для вспышки туберкулезного процесса. Я наблюдал обострение туберкулезного процесса и у восьми промысловников. В течение всей зимовки я возился с этими больными: им нужна была особая диета, особый уход, особая работа и т. д. При открытии навигации больных удалось отправить на самолете и с первым отходящим пароходом на Большую Землю.

Передача туберкулеза человеком или животным происходит исключительно путем заражения. Главная роль в передаче заразы принадлежит человеку. Самым главным источником туберкулезной инфекции надо считать мокроту туберкулезного больного (бацилловыделителя). Эта мокрота может содержать громадное количество туберкулезных палочек. Этим я хочу сказать, как опасно завозить в Арктику, в частности на зимовку, туберкулезных больных, в особенности бацилловыделителей. На зимовках так много точек соприкосновения одного человека с другим, что иногда не представляется возможности изолировать заболевшего. Ведь надо учесть психико-моральное состояние больного. Если произвести строгую изоляцию больного в условиях зимовки, то это усилит его болезнь.

Этот наш опыт противоречит установившемуся взгляду, что „туберкулезные больные излечиваются в арктических условиях“, и тем более противоречит предложениям организовать тубсанаторий в широтах Арктики.

Существует нелепое, ни на чем не обоснованное мнение, что раны заживают в Арктике плохо. Мною делались большие операции, и заживление ран происходило несколько не хуже, чем на Большой Земле. Раны заживали первичным натяжением. Швы снимались на 7—8 день. Бытовые ранения — резаные, колотые раны, переломы — при правильном их лечении также хорошо заживают.

Здесь уместно сказать о недостатках, допущенных медицинской комиссией, которая дала заключение: „Годен к работе в Арктике“, тогда как некоторые люди были совершенно непригодны к работе. Привожу для примера двух человек: инженер Н., 59 лет, имел миокардит, общий артериосклероз, неврастению, ревматизм и т. д. Хорошо, что удалось его отправить обратно и была возможность его заменить. Случай второй: Т-н, 55 лет, общее ожирение, средний рост, вес 117 килограммов, миокардит, артериосклероз, в прошлом был ушиб позвоночника, ревматизм, неврастения, постоянные боли—

<sup>1</sup> В районе Диксона амплитуда колебания температуры довольно велика, а именно: рабочие портостроительства очень любят теплую температуру в комнатах (+25° Ц.) В то же время на улице бывает -42 —45°. Разница температур в 70°.

лимбаго. Всякий физически нездоровый человек, привезенный в Арктику, является лишним балластом и своим присутствием обременяет своих товарищей.

Некоторые зимовщики заявляют, что они чувствуют одышку во время работы, ходьбы, и особенно, когда бывает мороз с ветром и пургой. Я сам испытал это неприятное ощущение во время физической работы и резких движений. Очень быстро наступает ряд неприятных ощущений. Я бы сравнил их с приступами бронхиальной астмы. Рабочие говорят — „нечем дышать“, и действительно, испытываешь ощущение недостатка воздуха, чувствуешь стеснение в груди с затрудненным дыханием и болями в грудной клетке, синюшность на лице, слезотечение, зрачки немного расширены, приступы кашля, движение становится совершенно невозможным вследствие усталости и нарастания общей слабости.

Такое явление наблюдается, и резко оно выражено при затрате физической силы. С другой стороны, чем сильнее ветер с морозом или пургой, тем скорее нарастает процесс одышки. Для того, чтобы отдышаться, необходимо предоставить организму покой, и это неприятное ощущение исчезает бесследно.

## II

Кто не должен ехать в наш район и вообще в суровые широты Арктики? Люди с повышенной нервной конституцией, истерики и лица, имевшие в прошлом психозы, люди с легочным туберкулезом вообще, имеющие болезни плевры и бронхиты, люди с заболеванием верхних дыхательных путей, имеющие заболевания органов зрения и слуха, имеющие пороки сердца и нарушение сосудистой системы, ревматики, больные

венерическими и всяческими кожными болезнями, имеющие язвы желудка и гастриты, болезни жевательных органов, болящие мочеполовой системой, а у женщин — воспалением придатков матки, и люди свыше 50-летнего возраста.

Отсюда выводы:

1. Необходимо обратить особое внимание на подбор рабочей силы, инженерно-технического персонала и руководящего состава, чтобы они были абсолютно здоровы. Людей старше 50-летнего возраста, в особенности рабочих, набирать не рекомендуется.

2. Теплая одежда должна быть аккуратно подогнана по размеру, также обувь, головные уборы и белье. Производственным рабочим скальных работ норму валеных сапог надо увеличить.

3. Свежие продукты, содержащие в себе витамин С, забрасывать на зимовки своевременно, в особенности картофель, капусту и т. д.

4. Помещения для жилья надо строить таким образом, чтобы больше удержать теплоты в помещениях. Лучшим помещением надо считать посредине коридор, по бокам должны быть комнаты, в конце, т. е. против общего входа, кают-компания и кухня, а также остальные складочные продуктовые помещения при кухне. При входе, т. е. с противоположного конца здания (считая от кухни и кают-компаний), должна быть хорошая остекленная терраса, примерно, шириной до 5 метров и по всей ширине здания, 2 уборных полутеплененных.

Почему-то игнорируют на Севере систему форточек или устройство фромуг. Новое строительство на радиокомбинате доказало, что пользоваться ими вполне возможно. Окна лучше и целесообразнее делать в три стекла; рама наружная в одно стекло, внутренняя — в два стекла.

П. Н. ПЕРЕСЫПКИН

## КАРТОФЕЛЬ — НА КРАЙНИЙ СЕВЕР

Снабжение местного населения северных и северо-восточных окраин свежим картофелем, как важнейшим противочумотным средством, имеет огромное значение.

Завоз можно осуществить только морским путем, в очень ограниченные сроки (сентябрь), причем в районы, непосредственно прилегающие к приморью.

А как же быть с глубинными пунктами тайги?

Заброска сюда свежего картофеля в большом количестве даже только для семенных целей — неосуществимая пока задача: неизбежно замораживание клубней, запаздывание транспорта.

Обеспечить население Крайнего Севера картофелем в достаточном количестве можно

только путем продвижения сюда его культуры при помощи завоза семян. Впоследствии, по мере накопления картофеля, выведенного из семян, хозяйства перейдут на обычный способ выращивания его клубнями.

Опыты по выращиванию клубней картофеля из семян (в пойменной части реки Тауя, что соответствует 59°50' с. ш. и 148°50' в. д.) впервые были поставлены в 1933 году. Семена (урожая 1931 года) были получены с Хибинской опытной станции.

Однако, опыты прошли неудачно. Запоздалый посев семян в парники и поздняя высадка картофельной рассады в грунт дали незначительный урожай. Полученные клубни картофеля в основной массе весили 5—10

граммов, т. е. соответствовали весу лишь крупного гороха.

Но опыты продолжались. Сохранившиеся клубни картофеля (выведенные из семян в 1933 году) были посажены 17 июня 1934 г. на участок земли второго года обработки.<sup>1</sup>

Результаты этого опыта необычайны. Высадив около 5 килограммов клубней, мы собрали 577 килограммов прекрасного вызревшего картофеля.

Величина отдельных клубней (самых крупных) — 200—250 граммов, основная же масса — в пределах 60—70 граммов. Мелкие клубни весом 25—30 граммов составляли не более 30% урожая.

Несмотря на то, что посадка гибридов была произведена на 15 дней позже хозяйственных посевов яровизированного „Эпикура“, цветение растений проходило одновременно. Кусты гибридов отличались необычным развитием с темнозеленой окраской листьев. Все гибриды показали высокую урожайность, причем первое место принадлежит гибриду „Эпикур“ — „Эпикур“ × „Коблер“ Д=914 (в Коблер), давшему в среднем на одно растение 900 граммов клубней.

В дальнейшем урожай гибридов поступил на поля размножения. В хозяйственных посевах 1935 года урожайность этого картофеля колебалась от 12 до 15 тонн с 1 га.

Как видно, конечный результат получен в течение двух лет упорной работы. Между тем, развертывающееся строительство на Крайнем Севере и повышенный спрос населения требуют от агроработников и хозяйственников более скорых результатов. Учитывая это, мы поставили задачу добиться получения вполне созревших клубней картофеля из семян в первый же год культуры.

В нашем распоряжении имелись остатки семян Хибинской опытной станции, которые и были использованы в дальнейшем.<sup>2</sup>

В парник семена высевались 17 апреля. Пикировка сеянцев произведена 8 мая, а высадка в открытый грунт — 20 июня, т. е. на 17 дней раньше, чем в 1933 году. Сеянцы имели высоту 18—20 сантиметров, причем у многих растений уже имелись образования клубеньков.

Результат опыта показал полную возможность получить клубни картофеля из

<sup>1</sup> Участок (второго года обработки) поступил из-под раскорчеванного леса и вспахан на зябь. Почва — иловато-супесчаный нанос реки Тауя. Предшественник — рожь. Площадь питания — 50 × 75 сантиметров. Удобрение — 40 тонн навоза на 1 га.

<sup>2</sup> Для проведения опыта был взят участок второго года обработки и вспахан на зябь. Предшественник — капуста. Почва — иловато-супесчаный нанос реки Тауя. Площадь питания — 40 × 60 сантиметров. Удобрение — 40 тонн навоза на 1 га.

семян в первый же год. В среднем урожай вполне зрелого картофеля на одно растение — 477 граммов. Основная масса его (до 60%) имела средний вес каждого клубня 50—60 граммов; до 20% клубней имели средний вес 100—200 и только 20% из общего количества были по весу менее 50 граммов.<sup>1</sup>

Наивысшую урожайность показал гибрид Дю-Вернон × Княжеская Корона (Д  $\frac{60}{76}$

Б. К.), давший в среднем на одно растение 1 килограмм 40 граммов прекрасно вызревших клубней. Второе место занял гибрид Эпикур × Эпикур × Коблер (Д—914 Сиз), давший 875 граммов клубней на одно растение. Третье место занял гибрид Дю-Вернон × Центифолиз (Д—268), давший урожайность 529 граммов на одно растение.

Полученный урожай картофеля вполне компенсировал затраченные расходы на организацию парникового хозяйства. Несомненно, все расходы окупятся и при развертывании работ в более широком масштабе.

Опыты показали также, что накопление первоначальных семенных фондов клубней может быть осуществлено путем выращивания их из семян на месте же.

Для засева картофелем 1 га требуется 2 тонны клубней. Следовательно, в первый год надо вырастить 2000 экземпляров картофельных растений, каждое из которых может дать 1 килограмм семенных клубней. Для выращивания этих 2000 растений (при пикировке под одну парниковую раму 350 растений) потребуется всего лишь 6—7 парниковых рам, обеспечивающих семенным картофелем целый гектар площади посева.

Незначительность затрат, как видим, решает задачу огромной значимости. Продвижение картофеля в самые отдаленные уголки Крайнего Севера в максимально короткий срок вполне реально.

<sup>1</sup> Считаю необходимым отметить, что при лабораторном исследовании клубней картофеля (выведенного из семян) на содержание в них витамина „С“, произведенном т. Шейнкер Э. П. в витаминной лаборатории Сануправления Дальстроа, оказалось, что гибрид Дю-Вернон × Центифолиз (Д—268) содержит 6 химических единиц витамина „С“ или, в переводе на биологические единицы, 50 единиц витамина „С“; сеянец Веселовского (С—423) — 5 химических или 42 биологических единицы витамина „С“. По содержанию витамина „С“ картофель, выведенный в северных условиях, уступает картофелю, выращенному в средней полосе РСФСР, что мы относим исключительно на счет специфически почвенных и климатических условий Севера.

Б. А. ТИХОМИРОВ

Аспирант Академии наук СССР

## КЕДРОВЫЙ СЛАНИК

## I

Использование растительных ресурсов Советского Севера — неотъемлемая часть социалистического его освоения. Мы должны использовать те виды растений, полезность которых не вызывает никаких сомнений. Таким представителем флоры восточноазиатской горной тайги и северного предела леса является **кедровый стланник** (*Pinus pumila* Rgl.). Иначе его называют стланник, кедровник, ползучий кедр или карликовая кедровая сосна (по-якутски — Balbuqta). Этот замечательный кустарник, обладающий весьма ценными и полезными свойствами, до настоящего времени не используется.

Кедровый стланник принадлежит к классу хвойных, семейству сосновых (*Pinaceae*). Этот кустарник со стелющимися от основания стволами на расстояния 1—1½ м приподнимается своими вершинами и образует своеобразный красивый куст. Высота по вертикали 2—2½ м (до 3 м), а длина стволов от 1—2½ до 5—7 метров. Хвоя по 5 в пучке. Цвет хвоя темнозеленый с сизым налетом, который придает кедровому стланнику чрезвычайно красивый оттенок, отличающий его от всех других представителей сибирской тайги (кедр сибирский, лиственница, ель, сосна, пихта). Даже с самолета сизо-зеленые кусты кедровника резко выделяются среди других его хвойных сородичей.

**Шишки** кедровника по созревании бурого цвета, размером 30—60 мм длины и 20—40 мм ширины. **Ореши** вдвое меньше орехов сибирского кедра.

Кедровник обладает значительным географическим ареалом (см. карту). Его юго-западная граница теряется на юго-западной оконечности Байкала, дальше на запад он заходит на склоны хребта Кэнтэй между рекой Кэруленом и Ононом (в пределах Монголии), затем продвигается на северо-восток и по хребту Б. Хинган немного спускается к югу, потом опять идет на север (к хребту Тукурнигра), откуда через верховья рек Зей и Бурей спускается по хребту М. Хинган до Амура. Затем кедровник снова появляется в долине реки Амура ниже Хабаровска, а по хребту Сихотэ-Алинь спускается почти до Владивостока.

Кроме того, кедровник встречается на горах в Японии, где и лежит его южный предел (около 36° сев. широты). Имеются указания на его нахождение и в Корее. Западная граница ареала кедрового стланника проходит по западному берегу озера Байкал, через среднее течение реки Вилюя она выходит на Лену, по долине которой граница идет севернее с. Булуна (70°30' сев.

широты), откуда она поворачивает в среднее течение реки Омоля. Через низовья рек Яны и Индигирки граница проходит немного южнее Нижнеколымска на Анадырь, где и обрывается недалеко от Анадырского лимана.

Низовья Амура, Сахалин, Охотское побережье, Корякский округ и Камчатка — это области сплошного и повсеместного распространения кедровника. Без преувеличения их можно назвать сплошными массивами кедрового стланника.

Из сказанного видно, что кедровник — самое северное хвойное растение, не сбрасывающее своих игл зимой (вечнозеленое). На громадном пространстве своего географического ареала кедровый стланник встречается в самых разнообразных условиях. На юге своего ареала (Забайкалье, южная Якутия, Амурская область, хребет Сихотэ-Алинь и Япония) кедровник образует сплошной подгольцовый пояс (субальпийский), мощными зарослями обнимающий горные массивы на высоте от 500 до 1500 м (а в Японии на 36° сев. шир. и до 3000 м). На Камчатке, Сахалине, в Корякском округе и других северных приморских районах кедровник спускается до уровня моря, снижая таким образом субальпийский пояс. В Ленско-Вилюйской низменности, а также в долине реки Лены кедровник растет на песчаных прибрежных наносах, песчаных дюнах и барханах.

Обычно подгольцовый пояс из кедрового стланника представлен сплошными его зарослями, с небольшой примесью других кустарников (ольха полярная, березка Миндендорфа и др.). Чистые кедровниковые группировки встречаются также на Охотском побережье Сахалина, Камчатке, Корякском округе и Анадыре, где субальпийский пояс сдвинут к морю. В других местах кедровник образует подлесок в лиственничных (лиственница даурская), кедровых (кедр сибирский) и елово-лиственничных насаждениях.

В отношении **почвенных условий** кедровый стланник обладает широкой амплитудой. Он растет в разнообразных местах, начиная от щебенчато-скелетных почв гор до торфяно-глеевых почв болот и песков на песчаных наносах рек. Эта его повсеместность обусловлена способностью кедровника образовывать придаточные корни от ствола. Благодаря этой способности кедровник выдерживает нарастание торфяного покрова и повышение уровня вечной мерзлоты, постепенно повышая свою корневую систему. Точно также он **передвигается** при передвижении песчаных дюн и барханов, образуя придаточные корни и отмирая сзади.

Наконец, нами наблюдались случаи, когда кедровник, постепенно образуя придаточные корни, перекочевывал со стороны склона, наиболее подверженного действию северных ветров, через небольшой перевал на защищенную сторону. **Способность образовывать придаточные корни является фактором, предохраняющим кедровник от неблагоприятных условий среды.**

Несмотря на разнообразие почвенных условий произрастания кедрового стланика, на северном своем пределе он все же приурочен к южным склонам и к наиболее прогреваемым легким, супесчаным и легкосуглинистым почвам. При других менее благоприятных условиях кедровник на Севере отсутствует. Например, в Пенжинском районе ДВК он не продвигается выше 900 м над уровнем моря, а в Будунском районе ЯАССР его высотный предел 150—200 метров.

## II

Распространяется кедровый стланик **семенами**, причем семена в шишках по нашим наблюдениям не прорастают. Всходы дают лишь орехи, вытряхнутые из шишки. В распространении кедровника участие принимают разные представители фауны: орехами кедрового стланика питается ряд мелких животных и птиц, белка, бурндук, соболь и другие, которые тем или иным образом при поедании теряют семена. Основным же средством распространения этого растения

служит разнос семян его **кедровкой** или ронжей (*Nucifraga curvicaetes*). Как только созреют орехи (обычно в половине августа), до этого времени пугливая и скрывающаяся в лесных чашах птица становится дерзкой и храброй. Появляются целые стаи кедровок, которые в несколько дней опустошают урожай орехов кедровника (например, в Будунском районе ЯАССР). Кедровка, склевывая шишку, несет ее на ближайший пенек или камень, где выбирает орехи и прячет их под моховой или лишайниковый покров (4—5 см). Делаемые кедровкой впрок запасы служат посевным материалом для последующих всходов кедрового стланика. Кедровка



Ветка и шишки кедрового стланика

в своей поместительной глотке может нести до 50—70 орехов. Зимой же снеговой покров лишает кедровку возможности полностью использовать все запасы (хотя есть наблюдения, указывающие, что кедровка достает свои „заготовки“ при глубине снега 75—85 см), и весной орехи дают пучки всходов по 10—15 каждый. Часть молодых всходов погибает, а другая часть развивается. На определенном этапе развития корневая система и нижняя часть стеблей, близко соприкасающихся друг с другом в процессе роста, в конце концов срастаются.

Наши наблюдения на севере Якутии летом 1935 года показали, что срастание молодых всходов — очень распространенное для кедровника явление. Принимаемая до сего времени ботаниками форма роста кедровника — куст, лопастообразно выходящий ветвями из одного корня, в большинстве случаев является совокупностью особей, сросшихся в процессе приспособления к неблагоприятным условиям среды (сильные ветры и т. д.). Кроме указанных особенностей (образование придаточных корней, срастание отдельных особей в один куст), следует указать еще на способность кедровника при низких температурах пригибаться к земле.

По наблюдениям на Дальнем Востоке (Л. Н. Тюлина, 1932) и в Якутии (Т. А. Работнов, 1934) при похолодании ветки кедровника пригибаются к земле на 50—95 см (считая по вертикали). Таким образом кедровник попадает под снег прижатым к земле, почти целиком заносится снегом и таким образом лучше переносит суровые зимы Севера. Эта особенность кедровника установлена с несомненностью, однако механизм пригибания в полной мере еще не выяснен.

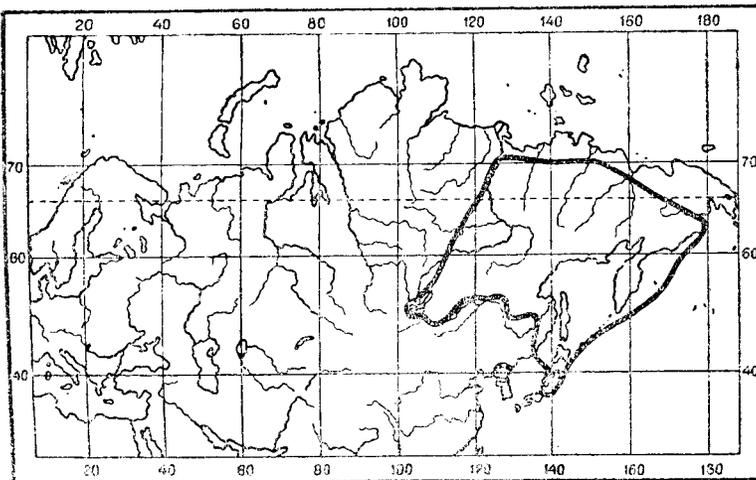
Отсюда можно сделать вывод о том, что центр первоначального видообразования ке-

дрового стланика лежит в южных странах. И лишь в процессе исторического расселения кедровника (с помощью кедровки) в новые более северные районы этим растением были выработаны приспособления, страхующие его от суровых условий северной природы.

### III

**Древесина** кедрового стланика еще не кем подробно не изучалась с точки зрения технических свойств. Она обращает на себя внимание своею твердостью и способностью хорошо гнуться. Некоторые данные указывают на возможность ее применения в качестве поделочного материала для мебели. В целом ряде местностей, например, на гольцах в некоторых районах Охотско-Камчатского края и т. д., древесина кедровника служит единственным и не плохим топливным материалом. Богатый смолистыми веществами кедровый стланик может быть источником производства скипидара, смолы и эфирных масел.

До настоящего времени на орехи кедрового стланика также не обращалось внимания, в то время как орехи сибирского кедровника являются объектом специального промысла. Орехи кедрового стланика собираются лишь с целью любительского потребления (например, в окрестностях Бодайбо, Мамских слюдяных приисков, Петропавловска на Камчатке и т. д.). Однако, анализы, проведенные в химической лаборатории Ленинградского государственного университета проф. Г. В. Пигулевским и А. М. Ивановой (1934), указывают на высокие качества масла, полученного из орехов кедрового стланика. По этим исследованиям содержание масла в орехах равно 23,77%, а при перечислении на ядро эта цифра увеличивается до 51,2%.



Географическое распространение кедрового стланика

По данным С. М. и М. Ф. Петровых (1934), содержание масла в целых орехах составляет 26,17%, а в ядре 59,43%. Еще более благоприятные результаты получены лабораторией Сибирского НИЛИ (В. А. Иванов, 1934). По этим данным, содержание сырого масла в орехе стланика равно 63,06% от веса ядра, а 36,94% составляют жмыхи. Эти цифры говорят о том, что в орехах кедрового стланика содержание масла не меньше, чем в орехах сибирского кедра. Определение констант масла кедрового стланика также указывает на близость их к константам масла из орехов сибирского кедра. Сходство констант этих масел указывает на сходство их свойств. Поэтому можно говорить о масле из орехов кедрового стланика, как о прекрасном пищевом продукте. По аналогии с маслом сибирского кедра можно предположить о возможности применения масла из орехов кедрового стланика в технике, а также для медицинских, фармацевтических и парфюмерно-косметических целей.

Кроме этого, из орехов кедрового стланика готовится очень вкусный и питательный напиток — ореховое молоко.

Орехи кедрового стланика почти вдвое меньше, чем орехи кедра сибирского, но сбор их имеет целый ряд преимуществ. Во-первых, урожай орехов кедровника бывает в большинстве случаев чрезвычайно обиль-

ный. Во-вторых, сбор стланиковых орехов вполне возможно проводить с земли, что значительно легче, чем сбор орехов сибирского кедра. В-третьих, кедровый стланик встречается на громадной территории севера Якутии и Дальнего Востока, там, где сибирский кедр уже не растет.

Вряд ли возникнут какие-либо технические трудности в отношении переработки стланиковых орехов на масло, поскольку техника переработки орехов сибирского кедра вполне определилась. Одним из тормозов переработки орехов кедрового стланика в промышленных размерах будут плохие транспортные условия районов наибольшего распространения кедровника и малая их обжитость. Но это же не может служить препятствием для сбора и переработки орехов кедрового стланика хотя бы для местных нужд. Для этого необходимо развернуть разъяснительную работу в местной прессе путем проведения бесед, выпуска листовок и плакатов на местных национальных языках. С другой стороны, мерами материального поощрения заготовительные организации (Интегралсоюз) должны пробудить интерес местного населения к сбору орехов кедрового стланика. Мы уверены, что кедровниковое масло в ближайшее время станет одним из значительных местных жировых резервов Советского Севера.



Заросль кедрового стланика. (Фото проф. В. Н. Городкова)

## IV

**Цынга** издавна была бичом Севера. Туземная медицина издавна шла путем изыскания местных растительных средств для борьбы с цынгой. И одним из таких антицинготных средств является водный настой хвои кедрового стланика.

Указания на применение настоев хвои кедровника в качестве борьбы с цынгой имелись в литературе уже 200 лет тому назад. Однако буржуазные ученые лишь констатировали целебные свойства хвои кедрового стланика. Задача же советских ученых заключалась в том, чтобы учесть стихийный опыт туземной медицины, проверить его углубленными физиологическими и клиническими исследованиями и обратиться в реальное средство борьбы с цынгой. Эту задачу прекрасно выполнило Санитарное управление Дальстроя в бухте Ногаево (начальник Я. Я. Пуллериц, 1935).

Исследованиями Сануправления Дальстроя установлено, что водные настои хвои кедрового стланика являются прекрасным и сильно действующим противоцинготным средством. Точно также, по указаниям Я. Я. Пуллериц, водный настой хвои совершенно безвреден для организма. Благодаря применению настоев хвои кедрового стланика в системе Дальстроя уже в течение двух лет нет цынги.

**Настой хвои** по рецептам Сануправления Дальстроя готовится следующим способом: хвоя чисто отделяется от древесины и измельчается посредством ножей. В деревянной таре измельченная хвоя заливается горячей водой из кипящего котла, настаивается в течение суток и процеживается через марлю или вату. Настой годен к употреблению в течение 2—3 суток, хранится в холодном месте. Настой приготавливается 40-процентный. В целях профилактики достаточно принимать 40—100 куб. см настоя в сутки. Для лечения доза определяется в зависимости от тяжести заболевания (100—500 куб. см в сутки). Этот рецепт Санитарного управления Дальстроя должен

знать каждый хозяйственник и каждый врач Севера.<sup>1</sup>

При озеленении промышленных центров возможно использовать разведение кедрового стланика с озеленительными и даже декоративными целями. Хвоя кедрового стланика при изменяющемся освещении дает целый ряд красивых оттенков, а своеобразная форма кустарника дает прекрасное зрительное впечатление.

Этот смолистый и сильно пахнущий кустарник, со своеобразием своей красивой кроны, может стать украшением лучших зеленых очагов нашей родины. Кусты стланика кроме того могут служить для устройства защитных щитов от заноса снега. Точно также их нужно использовать для укрепления песков (в природе кедровник эту роль выполняет прекрасно) и горных склонов, в первом случае — от развевания, а во втором — от размыва водой.

**Кедровый стланик нужно вывести на широкую дорогу культуры.**

Указанными полезными свойствами не ограничивается значение кедрового стланика для народного хозяйства Восточной Сибири, Якутии и Дальнего Востока. Велико значение кедровых зарослей, как места обитания ценных промысловых зверей, в частности — соболя. Точно также разрезанные группировки кедрового стланика с лишайниковым напочвенным покровом в Охотско-Камчатском крае, в бассейне реки Анадыря и в ЯАССР являются прекрасными оленьими пастбищами. Обволакивая мощным ковром (100—200 м) горные цепи, кедровый стланик играет, повидимому, немалую роль в гидрологическом режиме горных стран в пределах его ареала.

Необходимо включить полезные свойства этого замечательного кустарника в дело социалистического освоения Севера.

<sup>1</sup> В последнее время вышел сборник работ витаминной лаборатории Санитарного управления Дальстроя „Цынга и борьба с нею на Севере“, издание Биомедгиза, 1935 г. Эта чрезвычайно ценная работа должна быть настольной книгой врачей, работающих на севере Якутии и Дальнего Востока.

В. Я. ПАРОВЩИКОВ

## ОРГАНИЗУЕМ ГАГАЧЬЕ ХОЗЯЙСТВО

С незапамятных времен на островах Белого моря гнездуется гага. Наибольшее количество необходимого птицам корма имеется на островах с каменистыми и скалистыми берегами, где в изобилии произрастает так называемая „гура“ (морская капуста). Острова, имеющие не каменисто-скальную литораль, а песчано-глинистую, не обеспечивают гнездовья на них гаги, так как литоральная фауна — источник питания птицы — во время спада воды уносится обратно в море.

Гнездо свое гага устраивает, как правило, в защищенном от ветров месте, используя глубокие ниши и трещины в скалах, пустоты между валунами, различные ямки и углубления. Охотно гнездится гага в зарослях карликовой березы, ивняка и можжевельника.

Занимаемая под гнездо ямка обычно имеет диаметр в 20—25 сантиметров и 5—10 сантиметров глубины. Пухом обильно выстилается дно лотка, а по краям гнезда пух почти всегда смешан с растительными веществами и нередко сверху покрыт веточками. После разорения первых гнезд, количество растительных примесей в выстилке резко увеличивается, пуха становится меньше, он мельчает и светлеет.

Гаги предпочитают гнездиться обществами в спокойных, трудно доступных местах.

Поморское население из года в год производило сбор яиц и пуха гаги. Сбор производился без всяких ограничений и в любое время; собирали не только свежие яйца, но и насиженные; подвернувшуюся под руку гагу убивали.

Экспедиция охотсовхоза убедилась в уничтожении не только яиц и пуха, но и самих гаг: на островах Б. Канине, Няпе, Ворваснице и Ходострове были обнаружены кости и перья. Всего на 12 островах было обнаружено 140 гнезд гаги, на них оказались разоренными в гнездовый период — 135, а восстановлено вторично только 40. Разорение гнездовых гагачьих базаров произведено было зверобойной экспедицией Севкрайрыбы, которая вместо добычи морского зверя (нерпы и тюленя) занималась исключительно сбором яиц и пуха гаг, а также и их истреблением.

Легко убедиться, что если хищнический сбор пуха и яиц гаги не будет приостановлен, то через 3—4 года от гнездовья гаг ничего не останется.

В своей работе „Гага и промысел гагачьего пуха“ проф. А. Н. Формозов писал: „Богатейшие когда-то колонии гаг на Мурманском берегу теперь почти совсем разорены, и только кое где сохранились их жал-

кие остатки. Это вызывает необходимость в принятии самых неотложных мер к охране этого богатства Севера“ (подчеркнуто мною).

Хозяйственные опыты у нас дали благоприятные результаты. Колонисту Новой Земли т. Боголепову, охранявшему гагу на одном острове в Черной губе и устройшему там искусственные лунки для гнезд, удалось за два года удвоить число гаг-наседок.

★

Для организации правильно эксплуатируемого гагачьего хозяйства на островах Белого моря должны быть проведены в ближайшее время следующие мероприятия.

Все острова, где гнездится и может обитать гага, должны быть закреплены за Главсевморпутьем или за Комитетом по заповедникам при Президиуме ВЦИК. Необходимо организовать заповедники гагачьего хозяйства, со всеми вытекающими отсюда мероприятиями, как-то: установить специальные столбы с объявлениями о запрещении сбора яиц и пуха гаги, устроить лунки для гнезд и закрытые ящики (с маскировкой) на открытых и обнаженных местах островов, организовать регулярную борьбу с хищниками<sup>1</sup> (птицы и звери) и браконьерами. Промысловая бригада по сбору пуха должна будет нести охрану.

Для обслуживания островного хозяйства необходимо приобрести моторный катер, построить 1—2 промысловых избушки с необходимым инвентарем. Для ведения научно-исследовательской работы следует увеличить промысловую бригаду на 1—2 научных сотрудников.

При правильной постановке дела мы в 3—4 года сможем увеличить число гнездящихся особей в два раза. Вложения окупятся в два-три года. Кормовых же запасов хватит и тогда, если численность гаг увеличится даже в 8—10 раз и более, хотя не мешает засеять острова различными травами и кустарниками, которые станут кормовой и защитной базой гагачьего поголовья.

<sup>1</sup> Борьбу с чайками, расклевывающими гагачьи яйца, целесообразнее всего вести путем собирания их яиц. Стрельба не может быть рекомендована, так как отпугивает вместе с чайкой и гагу. Борьбу с лисицами, истребляющими яйца и птенцов, нужно проводить ранней весной, в первые же дни вскрытия водной поверхности от морского льда.

Т. А. КАРАБАЕВА

## ПОДГОТОВКА НАЦИОНАЛЬНЫХ КАДРОВ

В 1936 году Институтом народов Севера будет выпущено 46 национальных работников: советско-партийное отделение выпускает 17 чел., педагогическое 13 чел., экономическое 16 чел. В эту группу работников входят 5 ненцев, 4 ханта, 6 маньси, 10 эвенков, 1 эвен, 7 нанаев, 1 юкагир, 2 саама, 2 селькупа, 3 ительмена, 1 чукча, 1 эскимос, 2 якута и 1 шорц.

Кроме того, непосредственно на Севере ведется большая работа по охвату начальным обучением и по подготовке национальных кадров для различных работ и промыслов. При всех 13 культбазгах Главсевморпути имеются школы для детей различных национальностей, две из них неполные средние, остальные начальные. Всего в них учится 630 детей. С осени этого года будут организованы 2 профтехшколы на 40 человек. Одна из них открывается на Ямале, другая в бухте Провидения. Школы будут готовить бригадиров по морскому и зверобойному промыслу, счетоводов для колхозов и мотористов для катеров.

Довольно значительную работу проделала **Чукотская культбаза**. Не имея специальных ассигнований, там все же организовали 2-годичные курсы медицинских сестер. Курсы окончили 5 чукотских девушек-комсомолок. Сейчас они ведут самостоятельную работу в качестве медперсонала: одна из них заведует аптекой, другая работает хирургической сестрой, остальные палатными сестрами. Все они пользуются у населения большим доверием. Таким же доверием окружены и другие специалисты-националы.

В прошлом году на Чукотской культбазе были проведены также курсы слесарей-мотористов, на которых учились около 20 чукчей и эскимосов. Сейчас один из окончивших работает заместителем заведующего слесарно-механической мастерской при культбазе, другой бригадиром по моторам в товариществе Нунымо, третий старшим мотористом в Яндогай и т. д. Чукча **Кеутель**, член ВЛКСМ, прошел подготовку в качестве ветсанитара и самостоятельно работал заведующим питомником ездовых собак. Сейчас он учится в Анадырской совпартшколе.

Всего в прошлом году подготовлено при **Чукотской культбазе** следующее количество специалистов: счетоводов для колхо-

зов 4, ликвидаторов неграмотности 12; секретарей нацсоветов 22; мотористов 21; переподготовлено учителей по чукотскому языку 18.

В 1936 году в системе Главсевморпути разворачивается подготовка производственно-технических кадров как с отрывом от производства, так и без отрыва. Намечено обучить 493 чел., главным образом из состава кочевников. Из них будут подготовлены строители, мотористы, счетоводы, ветсанитары, председатели производственных товариществ, санитарные инспектора, ликвидаторы неграмотности, бригадиры по оленеводству, сельскому хозяйству, бригадиры охотничьих и рыбацких бригад и др.

На **Тазовской культбазе** организованы курсы по подготовке колхозных счетоводов, рассчитанные на 12 чел. ненецкой молодежи. Работают кружки технической учебы: обработки рыбы, мотористов, ремонтеров орудий лова и др. При Доме ненца ведутся занятия в кружках: драматическом, музыкальном, хоровом, фото, шахматном.

На **Колоколкинской культбазе** идет подготовка к олимпиаде национальной художественной самодеятельности. Различные художественные кружки готовят большое количество высокоодаренных художественных кадров в национальных районах.

При школе **Чукотской культбазы** сейчас проходят практику 1 эскимос и 1 чукча, которые самостоятельно ведут работу, один в качестве воспитателя, другой — учителя.

Кроме культбаз, подготовкой национальных кадров занимаются и некоторые полярные станции. Например, на **станции Озерная** открываются по окончании промысла курсы мотористов для промышленников. На **Юшаре** ученик-ненец самостоятельно работает на моторе. На **станции Уэлен** приняты 4 ученика — эскимосы и чукчи. На станциях **Тикси, Маточкин Шар, Шалаурова** и др. подготавливаются из местного населения радисты, механики и мотористы.

С 1936 года подготовка кадров проводится систематически и большей частью непосредственно на местах.

На Крайнем Севере среди националов-охотников, рыбаков и др. — уже немало воспитано стахановцев, которые хорошо овладели своим производством.

И. Ф. ДРИГО

## ЗАКАЗЫ СУДОВ И ОБОРУДОВАНИЯ В ЯПОНИИ

Учитывая большую потребность Главсевморпути в механизации процессов работы по обслуживанию морского и речного тоннажа, правительство выделило средства для приобретения в Японии, в счет платежей за Китайско-Восточную железную дорогу, энергетического оборудования и вспомогательного флота, отвечающего требованиям арктических плаваний.

Размещение заказов было в основном закончено в декабре 1935 года. Заказано 239 судовых моторов от 6 до 150 л. с. Из них 130 карбюраторных моторов различных мощностей, которые особенно необходимы для катеров, работающих в Арктике.

Для ремонта флота приобретены электросварочные агрегаты. Это даст возможность улучшить качество ремонта и повысить производительность труда.

Приобретено также водолазное оборудование для работы на значительной глубине, с подводным электрическим освещением и телефонной связью. Количество закупленных водолазных станций обеспечит все основные судоремонтные портовые точки Севморпути, а также все ведущие ледоколы.

Для судов, работающих в Арктике, заказаны аварийные электростанции с двигателями внутреннего сгорания и аварийно-спасательные электромоторы.

Достигнуто соглашение с японскими судостроительными заводами в г. Осака и Иокогама на постройку для Главсевморпути семи судов, отвечающих требованиям работы в ледовых условиях.

Заказаны три паровых буксира ледокольного типа по 400 л. с. Каждый буксир принимает на себя запас топлива на 15 полных ходовых дней при работе машины полной мощностью. Буксиры снабжены спасательно-аварийными электростанциями, помпами и противопожарным оборудованием. Обращено особое внимание на устройство помещения для команды. Буксир имеет электрическое освещение, радиостанцию и паровое отопление во всех жилых и служебных помещениях. Все заказанные буксиры будут сданы в эксплуатацию в начале второго квартала 1937 года.

Для каботажных перевозок грузов из Усть-Ленского порта в устье северных рек заказан на судостроительных верфях Кумаш Гуми, в г. Осака, стальной лихтер грузоподъемностью 1500 тонн. Лихтер будет иметь мореходные качества и усиленное крепление для работы в ледовых условиях. На лихтере устраиваются специальные каюты для

комсостава и команды, запасные каюты для перевозки экспедиций, помещения для культурно-бытового обслуживания. Все жилые помещения оборудованы электроосвещением и паровым отоплением. Лихтер имеет аварийно-спасательные и противопожарные средства, которыми можно оказывать помощь и другим судам. Согласно договору, лихтер будет сдан в эксплуатацию в мае 1937 года.

С ростом моторного флота, работающего на Севере, увеличивается и завод нефти и бензина по всему побережью Северного морского пути. Перевозка же нефти на обычных судах не может удовлетворить потребность полярных станций, авиации, промышленного и транспортного флота. Поэтому на судостроительных верфях в Японии (г. Иокогама, фирма Митсубиси) заказаны два танкера для перевозки жидкого топлива различных сортов.

Танкеры строятся с ледовым креплением, отвечающим требованиям арктического плавания. Они снабжены гидравлическими передаточными муфтами от главного двигателя внутреннего сгорания на вал-винт. Грузоподъемность одного танкера — 1500 тонн. Танкеры будут оборудованы всеми необходимыми механизмами и приспособлениями для работы в Арктике. Постройка их обусловлена договором на высший класс Ллойда. Для снабжения полярных станций и промысловых точек нефтью и бензином на палубе танкера помещается самоходный бот-танкер вместимостью в 10 тонн.

Кроме перечисленных выше судов, сдан заказ на постройку одного буксира в 1000 л. с., специально для работы в арктических условиях. Буксир имеет ледокольное основание корпуса, ледокольную обшивку и набор шпангоутов. Запас топлива и воды буксир может принять на двадцать дней плавания при работе машины на полную мощность. Устройство противопожарных и спасательных средств предусмотрено с таким расчетом, чтобы буксир любой момент мог быть использован как спасательное судно. На буксире будет установлена радиостанция с большим радиусом действия.

Учитывая, что буксир является и спасательным судном, с возможным длительным плаванием, обращено большое внимание на бытовое и культурное обслуживание команды судов: хорошо оборудованные каюты, столовая, красный уголок, прачечная, баня, сушилка и др.

С первого квартала 1936 года заказанное в Японии оборудование начинает поступать во Владивосток.

В. ПОРИЦКИЙ

## ПЕРВАЯ ЗАПОЛЯРНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО СНЕГОБОРЬБЕ И ОБЩЕЙ МЕТЕОРОЛОГИИ

Известно, какое большое значение имеет для хозяйства треста „Апатит“ борьба со снегом в горах. Предварительное изучение рельефа склонов, условий снегонакопления, физических свойств снега в Заполярье, методы активной борьбы с лавинами — все это требует неотложного разрешения.

Именно с этой целью трест „Апатит“ созвал 10 января текущего года в г. Кировске (Кольский полуостров) конференцию по снегоборьбе и общей метеорологии. В работе конференции участвовали представители Института пути НКПС, Геологоразведочного управления службы пути Кировской ж. д., наблюдатели снегозащитной станции треста „Апатит“, работники Климатологического сектора Кольской базы, представители Мурманского и Ленинградского УЕГМС, разведочного бюро и рудников треста.

На основе развернутой самокритики конференция вскрыла ряд недостатков в научноисследовательской работе: крайне слабое руководство многочисленными на Кольском полуострове ведомственными метеорологическими станциями, многолетнее отсутствие инспекции глубинных станций.

В самом тресте „Апатит“ как метеорологические наблюдения, так и мероприятия по снегоборьбе оказались разпыленными между отдельными производствами (рудниками, управлением ветки, Геологоразведочным бюро).

Исключительный интерес приобрели сообщения горных работников треста: систематические наблюдения над обвалами директора Ловчорритового рудника инженера Семенова, его же опыты по искусственному вызыванию обвалов, наблюдения над скоростью движения лавы и др. Не менее ценное сообщение о результатах предварительного изучения снежных лавин в районе рудников сделал инженер Годовиков.

С большим вниманием выслушали участники конференции сообщение о методике замера сбросов, а также сообщение о классификации обвалов, данной т. Анисимовым. Оживленные прения вызвал вопрос о том, сказываются ли на возникновении лавин сотрясения от мощных взрывов, тяжело груженных поездных составов и т. п. причин. Мнения по этому вопросу высказывались прямо противоположные.

Интереснейший доклад на тему „Воды Кольского полуострова в твердом состоянии“ сделал профессор Чирвинский, пред-

ложивший рассматривать снег, как горную породу. Он же привел ряд ценных соображений по классификации снежных отложений.

Инженер Колесников, докладывая свои соображения о причинах возникновения лавин, предложил рассматривать снежные массы, в некоторых отношениях, как обычный грунт. Он же привел примеры, могущие дать представление о живой силе лавин и обвалов.

Инженер Данилушкин демонстрировал применяемые в тресте „Апатит“ методы активной борьбы со снегом („снежные стенки“) и план в этом направлении на ближайшее время.

Конференция одобрила образование Мурманского УЕГМС, предложила ему обратить внимание на метеорологические проблемы континентальной части Кольского полуострова, оживить связь с метстанциями и руководство ими. Конференция решила не закрывать, а укрепить метстанцию „Хибины-Горная“, организовать в Кировске синоптическую ячейку, бюро оповещений и др.

Конференция сосредоточила внимание гидро-метеорологических организаций на проблеме борьбы с снеготаносами, одобрила практику сооружения „снежных стенок“, применение в 1936/37 г. системы траверзов и направителей, а также ряд других сооружений в местах зарождения лавин.

Гидрометчасти предоставлено право контроля работ по снегоборьбе, проведение которых оставлено за производственными единицами треста.

На 1936 год намечено также организовать микросъемку гидро-метеорологического режима, создать высокогорную станцию на Юкспоре, упорядочить сведения об обвалах за прежние годы и ввести объединенную систематическую регистрацию их. Решено организовать службу дозоров и предупреждений, поставить исследовательские работы по изучению „снежников“, шаропилотные наблюдения и др.

Работа конференции протекала в условиях исключительного внимания со стороны общественности; участники ее выступали с докладами по радио; газета „Кировский рабочий“ регулярно сообщала о ходе работ конференции.

Вокруг вопросов снегоборьбы и метеорологии тресту удалось создать значительный актив. Необходимо ускорить реализацию постановления конференции об издании ее трудов.

Б. Л. ДЗЕРДЗЕЕВСКИЙ**Ю. М. ШОКАЛЬСКИЙ**

(К пятидесятилетию научной работы)

В Государственном географическом обществе состоялось 10 марта чествование выдающегося заслуженного деятеля науки проф. Ю. М. Шокальского. Юбиляр принадлежит к числу широко и разносторонне образованных людей. Он никогда не ограничивал себя рамками узкой специальности, неизменно переходя к крупным обобщениям, приводящим к освоению и развитию соседних областей науки.

В списке его научных трудов мы находим метеорологию, математику, навигацию, физическую географию, гидрографию, океанографию, гипсометрию, картографию. Во всех этих областях Юлий Михайлович со свойственным ему размахом и глубиной провел ряд интересных работ.

Организация специальных исследований Каспийского моря, затем Черного, расширение и широкая организация гипсометрических и нивелировочных работ по Союзу, редактирование географических карт и атласов, вычисление площадей бассейнов и административных подразделений Союза, определение длины рек Азиатской части Союза, издание гидро-метеорологических наблюдений, организация глубоководных гидрологических наблюдений, созыв первой Международной морской конференции по вопросам безопасности мореплавания и пр. — вот очень неполный перечень основных вопросов, привлекавших внимание юбиляра.

Ю. М. Шокальский всегда уделял много внимания полярным странам и Северному морскому пути. Ряд его статей на русском и иностранных языках привлекал к себе широчайшее внимание.

В течение своей долголетней педагогической деятельности в различных учебных заведениях Ю. М. Шокальский подготовил и воспитал сотни новых работников, которым сумел передать свой энтузиазм и любовь к науке.



Многие из них в дальнейшем завоевали себе широкую известность крупных ученых.

Вышедшая в 1917 году „Океанография“, очень интересно и своеобразно, по-новому трактующая предмет монография, заслужила всеобщее признание.

Среди всей этой разносторонней деятельности Ю. М. Шокальский нашел возможность огромную часть своей энергии посвятить Государственному географическому обществу. С 1883 года его имя неизменно связано с деятельностью общества. Активный член общества и ряда его комиссий, член Президиума, секретарь, председатель и, наконец, с 1932 года почетный председатель общества, Ю. М. Шокальский постоянно и активно участвует в его работе.

Работа Ю. М. Шокальского неоднократно отмечалась премиями научных учреждений — русских и заграничных. Ряд обществ избрал его почетным членом, университеты присудили ученые степени, а Наркомпрос — звание заслуженного деятеля науки.

Ю. М. Шокальский продолжает свою работу и сейчас как в географическом обществе, так и в Редакционном комитете Большого советского атласа мира и в других научных учреждениях и организациях.

Т. К.

## ПРИМЕНЕНИЕ ВЕТРОДВИГАТЕЛЕЙ НА СЕВЕРЕ

В условиях Арктики исключительный интерес приобретает использование ветряной энергии для хозяйственных и культурных нужд. В некоторых местах на Севере уже начали применять ветродвигатели для различных целей, но пока еще это имеет только зачаточный характер.

Нелавно Полярное управление Главсевморпути получило сведения о том, что на полярной станции **Гыдаямо** работниками радиции тт. Аникиным и Михайловым кустарным способом сконструирован ветродвигатель, от которого будет работать динамо радиостанции. Ветродвигатель позволит отказаться от расхода горючего, которое на Севере является дефицитным.

Тт. Аникин и Михайлов сконструировали этот двигатель, используя материалы, имеющиеся под руками. На трехметровом столбе, диаметром в 25 сантиметров, установлен двигатель, основной частью которого являются 4 брезентовых крыла, размером  $60 \times 90$  сантиметров, с количеством оборотов 60. Средняя мощность двигателя — 3 силы. От ветряка работает динамо с напряжением в 110 вольт и мощностью в 0,7 киловатт.

Вместо приводного ремня конструкторы использовали пожарные шланги, подшипники были ими взяты со старого двигателя „Червоный прогресс“. Вход были пущены материалы из своего обихода и даже использовано утильсырье.

На Чукотской культбазе еще в 1934 году силами учеников при показательной слесарно-механической мастерской были сделаны два роторных ветродвигателя. Вместо валов были употреблены водопроводные трубы, подшипники взяты от старых вагонок, а остальные детали были сделаны из кровельного железа, частью путем поковки. И все это укреплено на деревянной раме.

От ветродвигателей, начиная с 1934 года, работают все станки мастерской. Зимой, когда ветры на Чукотке бывают почти постоянно и очень сильные, двигатели работают почти без перебора. В летнее время, когда ветры ослабевают, станки работают от двигателя внутреннего сгорания. Бензин на Чукотке дефицитен, поэтому экономия его сохраняет большие средства.

Применение ветродвигателей на Севере в более широком масштабе может сыграть большую роль в хозяйственном и культурном строительстве. Так, после применения ветродвигателей в слесарной мастерской Чукотской культбазы, возник вопрос об использовании их и для освещения культбазы. В 1934 году Комитет Севера дал заказ на конструкцию, а затем и на производство 15-киловаттного ветродвигателя для обслуживания на Чукотской культбазе светом и механической энергией больницы, школы,

а также рентгеновского кабинета, кварцевых ламп и т. д. В конце 1935 года такой ветродвигатель „Д-12“ был изготовлен и отправлен на Чукотку.

Ветродвигатель „Д-12“ уже значительно время применяется на Ямальской культбазе, где от него получают электрическое освещение все учреждения базы, работает рентгеновский кабинет и приводятся в движение все станки мастерской культбазы.

15-киловаттный ветродвигатель для полярной станции получает также и Узлен.

На Виллюнейской культбазе работниками мастерской собран почти из утильсырья роторный ветродвигатель, такой, как и на Чукотской культбазе. Он приводит в движение станки в мастерской.

Идея применения ветродвигателей получила свое дальнейшее развитие.

Чукотские жилища-яранги освещаются и отапливаются нерпичьим жиром. Каждая яранга в среднем сжигает 1 тонну жира в год. По ценам интегралкооперации тонна стоит 1000 руб. Возник вопрос о применении ветродвигателей для освещения чукотских яранг, что может дать большую экономии дорогостоящего нерпичьего жира.

Было подсчитано, что такая экономия может выразиться в 333 килограмма жира на ярангу в год, т. е. одна Чукотка может дополнительно дать много тонн прекрасного нерпичьего жира для нужд нашей промышленности, которые раньше сжигались исключительно для освещения яранг.

Бывший заведующий показательной слесарно-механической мастерской при Чукотской культбазе т. Григорьев осенью 1935 года, после двухлетнего пребывания на Чукотке, внес в Управление по развитию хозяйства и культуры народов Севера предложение: устроить ветромоторные станции мощностью в  $1\frac{1}{2}$  киловатта, причем они должны быть комбинированные — ветродвигатели и двигатели внутреннего сгорания для безветренного времени.

Управление приняло это предложение и отпустило на 3 установки 21 тыс. рублей. Но в процессе оформления заказов столкнулись с трудностями: готовой конструкции такой мощности не оказалось, специальное конструирование обошлось бы очень дорого, а применять двигатели менее усовершенствованные пока еще невозможно, так как аккумуляторное хозяйство слишком сложно и не может получить массового распространения при работе слабо квалифицированных кадров мотористов из местного населения.

Было решено применить более мощные двигатели, как „Д 8“ — четырехкиловаттные. Такой двигатель уже сконструирован, но он значительно дороже тех, которые были запроектированы первоначально: обойдется около 25 тыс. руб. Однако года в два он

может себя легко оправдать даже только на одной экономии жира, не говоря уже о культурном значении электрического освещения яранг, школ, больниц и т. д.

В этом году первый ветродвигатель „Д-8“ будет установлен в селении Наукан (берег Берингова пролива). Селение Наукан

состоит из 62 хозяйств и 336 чел. жителей. Там имеются хорошая артель, школа, отделение кооперации и другие учреждения.

По плану Управления по развитию хозяйства и культуры народов Севера в ближайшие годы ветродвигателями будут снабжены многие точки Арктики.

## ИЗОБРЕТЕНИЕ ГЕОФИЗИКА КАРАМЫШЕВА

Перед нами небольшая дощечка (25 квадратных сантиметром), на которой укреплена круговая карта северной части земного шара. На карту наложена полукруглая вращающаяся диаграмма, начерченная на прозрачной бумаге.

Диаграмма разделена на секторы, соответствующие каждому месяцу года; пунктиром обозначены декады. Концентрические круги соответствуют географическим широтам — от 56° с. ш. до полюса.

Основная часть диаграммы — две овальные линии, охватывающие те пункты, где одновременно происходят определенные явления, например наступление полярного дня или полярной ночи.

Какие задачи можно разрешить при помощи этого прибора — диаграммы условий естественного освещения на Севере, — изобретенного геофизиком т. Карамышевым?

Допустим, что мы хотим знать условия освещения на мысе Желания в декабре. Для этого вращаем прозрачную диаграмму вокруг оси до тех пор, пока сектор, соответствующий декабрю, не совместится с мысом Желания на карте. Тогда мы увидим, какие овальные линии охватывают эту точку, и узнаем, таким образом, условия освещения.

Прибор этот весьма прост, портативен и удобен, им может пользоваться каждый.

Прибор может изготавливаться или в размере модели (масштаб карты около 1 : 18 000 000) или почти вдвое больше (для карты Арктики масштаба 1 : 10 000 000). При массовом производстве диаграмма должна вычерчиваться на целлулоиде или прозрачной пластмассе.

При помощи изобретения т. Карамышева можно быстро определить наличие полярного дня или ночи на данной широте; условия освещения в данный момент и в течение года; начало или конец освещения в данном пункте и сколько времени оно продолжается. Можно определить также, какие условия освещения встретят при своем продвижении по определенному маршруту полярные экспедиции.

Все это чрезвычайно легко установить в течение одной секунды при помощи поворота диаграммы.

Полярным управлением, заинтересованным изобретением т. Карамышева, получен отзыв от Сектора актинометрии Арктического института. Этот прибор, говорится в отзыве: „заслуживает внимания и распространения на полярных станциях и в оперативных учреждениях Главсевморпути, нуждающихся, в тех или других случаях, в ориентировочных данных об условиях освещения“.

Тов. Карамышев уже получил на свое изобретение заявочное свидетельство

## КОНТРОЛЬНО-ИЗМЕРИТЕЛЬНЫЙ ПРИБОР ШАМАРИНА

Ленинградский изобретатель т. А. Н. Шамарин сконструировал оригинальный прибор для постоянного контроля и учета работы парохода.

Прибор автоматически регистрирует ходовое и простое время судна, давление пара в котле, работу главной машины, передний и задний ход и т. д. Кроме того, он дает возможность судить о расходе топлива.

Одним из механизмов прибора являются астрономические часы, которые используются одновременно для передвижения ленты, где автоматически записываются все основные показатели работы судна.

К прибору, устанавливаемому на капитанском мостике, присоединяются трубки от па-

рового котла и от золотниковой коробки главной машины.

Прибор позволяет точно учитывать работу не только судна, но и отдельных работников судовой команды (кочегаров, механиков и др.).

Последний усовершенствованный вариант прибора т. Шамарина продемонстрирован недавно в Москве на отраслевом совещании работников пристаней и флота речного транспорта. Участники совещания устроили изобретателю продолжительную овацию.

Первый серийный контрольно-измерительный прибор Шамарина будет установлен на нефтевозе „Степан Разин“ на мостике прославленного стахановца водного транспорта капитана Чадаева.

А. МАРГОЛИН

## ПУШНОЙ АУКЦИОН

Главсевморпуть обязан был представить к международному пушному аукциону из северных районов 8000 шт. песцовых шкурок. Вследствие тяжелых метеорологических условий и нераспорядительности местных авиалиний Главсевморпути — на 5 февраля с. г. по всем районам было вывезено к железнодорожной магистрали только 1200 шт., причем огромное количество пушнины, скопившееся на местах, не позволяло надеяться на быструю разгрузку.

Из-за короткого срока, оставшегося до аукциона, нельзя было целиком полагаться и на перевозку гужом (Игарка — Красноярск). Поэтому был принят ряд чрезвычайных мер: всем авиалиниям было предложено командованием Главсевморпути перевозить исключительно пушнину, увеличить число рейсов. Было увеличено число машин, на помощь выехал ряд опытных летчиков и т. д.

По линии территориальных управлений также были приняты все меры к усилению вывоза пушнины. Из отдаленных промышленных пунктов к местам концентрации и к аэродромам возили пушнину гужевыми

обозами, почтой и специальными партиями на оленях, выделенных нашими совхозами.

В конце февраля известный летчик г. Галышев долетел до Жиганска (на Лене) и вывез оттуда 1000 шт. песцовых шкурок.

В то же время вся пушнина, находившаяся вблизи от железнодорожных линий (Туруханск, Подкаменная Тунгуска), отправлялась гужом.

Благодаря этим комбинированным мерам и энергичной работе территориальных управлений, командировавших специальных работников для организации перевозки пушнины, на 5 марта с. г. было вывезено на железнодорожную магистраль, по неполным данным, 18—20 тысяч песцов.

Лучше всех выполнило задание Красноярское территориальное управление, которое перевезло 12 000 шт. против 4000 плановых. Значительная часть пушнины была своевременно доставлена с баз Союзпушнины на аукцион и продана в первый же день аукциона. Иностранные фирмы проявили большой интерес к продукции Главсевморпути.

## ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА НА 1936 ГОД

на ежемесячный политико-экономический иллюстрированный журнал  
 Главного управления Северного морского пути при СНК СССР  
 и Политуправления ГУСМП

## Советская Арктика

Подписка принимается в Издательстве Главсевморпути:

Ленинград, просп. 25 Октября, 7/9, IV этаж. Тел. 2-29-18.

Подписная цена:  
 на год . . . 18 руб.  
 на 6 месяцев 9 руб.  
 Цена отдельного  
 номера 1 р. 50 к.

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

Сдано в набор 23 марта 1936 г.

Технический редактор Ю. А. Таубер

Подписано к печати 3 апреля 1936 г.

Бум. 72×108 см.

7 печ. л.

3½ бум. л.

10½ авт. л.

120 000 тип. зн. в 1 бум. л.

Уполн. Главлита № В—39025.

Заказ № 847.

Изд. № 51.

Тир. 10 000 экз.

**Цена 1 руб. 50 к.**