

ԸՅԵՆՈՒԵԿԱՆ ԱՐԿՈՒԼԵԿԱՆ

26

1936



ИЮНЬ

7- ИЮЛ 1936

! пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Советская Арктика

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ
ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

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

6 И Ю Н Ъ
1 9 3 6

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

СОДЕРЖАНИЕ

И. О. Серкин. Колхозное строительство в Таймырском национальном округе	3
А. А. Оздоровить работу Арктикснаба	12
Н. Н. Бегичев. После проверки партдокументов	17
 <i>НАВИГАЦИЯ 1936 ГОДА</i>	
Э. Ф. Крастин. Навигация в 1936 году	20
Н. А. Белоусов. Сквозные рейсы	25
И. В. Алимов. Речной транспорт в текущую навигацию	27
В. И. Воробьев. Гидрография Главсевморпути в 1936 году	31
 <i>ЗАПОЛЯРНЫЙ ГОРОД ИГАРКА</i>	
М. Н. Бочачер. Игарка	36
А. Ф. Крюков. Иностранцы в Игарке и об Игарке	46
И. М. Касьянов. Совхоз Заполярья	53
Т. И. Бугаева. Опытный сельскохозяйственный пункт Игарки	61
С. Н. Мамошкин. Игарский порт к навигации 1936 года	63
Н. М. Будтолаев. Причалы порта выдержали испытание	64
Г. Н. Долгополов. Игарский затон Главсевморпути	66
О. Д. Жондецкая. Игарка учится	67
Т. Б. Игарка в цифрах	70
 <i>СОВЕТСКАЯ ЧУКОТКА</i>	
А. Б. Марголин. О хозяйстве на Чукотке	71
С. Обручев. Аэросани на Чукотке	80
Т. З. Семушкин. Чукотская культбаза	84
А. Л. Горбунков. Художественный костерезный промысел на Чукотке	87
М. И. Рохлин и А. П. Никольский. Олово на Чукотке	93
 <i>ПОЛЯРНАЯ АВИАЦИЯ</i>	
К. А. Москатов. Подогрев и запуск арктического мотора	95
М. П. Оглоблин. Авиамотор для Арктики	100
 <i>НА ЗИМОВКАХ</i>	
А. А. Савельев. Зимовать без перерыва два года	101
В бухте Тикси	102
Г. Н. Боровиков. Стахановцы порта Диксон	103
М. М. Микула. Полярные газеты за работой	104
Т. А. Караваева. Концерт для полярников	105
 <i>ХРОНИКА</i>	
Е. С. Выгодский. Музей Арктики	106
Т. К. Изобретению Шоломоуна—заводское производство	107
П. Культбазы Крайнего Севера	108
Д. И. Поляков. Радиосвязь с Арктикой	109
А. С. Первое совещание семей полярников в Москве	110
А. Ю. Рудзит. О сухопутном транспорте	111
Т. А. Караваева. На оторвавшейся льдине	112

КОЛХОЗНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В ТАЙМЫРСКОМ НАЦИОНАЛЬНОМ ОКРУГЕ

I

Крайний Север с многонациональным населением, с его огромными пространствами, обладающий большими природными богатствами, в своем хозяйственном и культурном развитии значительно отстал от других районов и областей СССР. Надо еще много поработать для того, чтобы полностью ликвидировать отсталость малых народов Севера и поднять на более высокую ступень развитие производительных сил.

На Главсевморпуть, особенно после ликвидации Комитета Севера, возложена ответственнейшая задача поднятия хозяйства и культуры народов Крайнего Севера. В настоящей статье мы коснемся проблем социалистической перестройки хозяйств народов Таймырского национального округа, входящего в состав Красноярского края.

Таймырский полуостров — территория национального округа — пересечен развитой системой рек; главнейшие из них, Хатанга и Пясины, дают возможность заходить морским судам из Северного Ледовитого океана вглубь полуострова. Возможность использования водных магистралей рек Пясины и Хатанги для перевозок доказана ежегодно отправляющимися (в последние 3—4 года) Пясинскими караванами судов. Еще большие возможности представляет река **Хатанга** с ее притоками (Хета, Котуй и др.).

Научные данные ряда экспедиций Главсевморпути показали наличие богатейших запасов полезных ископаемых, главные из которых — железо, уголь, никель, платина и др. На базе этих запасов полезных ископаемых в юго-западной части Таймырского полуострова разворачивается строительство крупнейшего в Союзе **Норильского** никелевого комбината. В северо-восточной части Таймыра на границах Якутской республики исследуются запасы соляных и нефтяных месторождений **мыса Нордвик** и близлежащих районов Хатангского залива. Таймырский полуостров, как и другие районы Крайнего Севера, еще далеко не исследован и не изучен для того, чтобы полностью судить о богатствах, которые таят в себе его недра.

Богатства Таймырского национального округа не исчерпываются только его полезными ископаемыми. Природа здесь изобилует ценнейшим пушным зверем (песец, горностай, полярный заяц и др.), охота на которого является основным промыслом населения округа. В тундре и лесотундре полуострова бродят большие стада дикого оленя. Многочисленные реки и озера Таймыра богаты лучшими сортами рыбы (нельма, муксун, омуль и др. породы). Богат Таймыр и дичью, особенно водоплавающей, примитивная охота во время линки составляет одно из важнейших средств существования населения.

Несмотря на суровый климат, Таймырский национальный округ богат флорой. В лесо-тундре имеются достаточные запасы лучших пород лиственницы, пригодной в качестве строительного материала для жилищ и производственных помещений. В изобилии имеется не только ягель — основной корм оленя, но и различные виды сочных кормовых трав, позволяющих более рационально вести животноводческое хозяйство на Крайнем Севере. Такова краткая географическая характеристика Таймырского национального округа, населяемого народами: саха (долгане), эвенки (тунгусы), ненцы и якуты.

II

Природные богатства Таймыра не соответствуют уровню развития его производительных сил. Осуществляя ленинско-сталинскую национальную политику, организации Главсевморпути вместе с территориальными партийными и советскими организациями могут в короткий срок устранить это несоответствие и быстро поднять хозяйственное и культурное развитие народов Севера до уровня передовых районов и областей СССР. Задача, конечно, трудная и сложная, особенно, если учесть, что хозяйственный уклад народов Таймырского национального округа, в том числе и самого многочисленного его — саха (долган) — еще весьма примитивен. Достаточно указать, что единственной товарной продукцией у народов Севера и в частности у народов Таймырского национального округа является пушнина, и только за последние годы в крайне незначительных дозах на рынок стали просачиваться продукты оленеводства (мясо, кожа и одежда).

Примитивно также изготовление предметов хозяйственного и домашнего обихода. Для примера возьмем хотя бы основное орудие охоты на пушного зверя (песца), так называемые пасти-ловушки, которые едва ли можно признать совершенным орудием охоты. Способ охоты „пастями“ на песца применялся и в те времена, когда не было продуктов машинного производства. Прошли века, и „пасти“ все же сохранились как основное орудие охоты на песца, значительная часть которого (до 30%), попадая в пасти, истребляется самими песцами и особенно волками. Неужели наша технико-промысловая мысль не может решить эту задачу?

Возьмем, наконец, нарты — оленьи сани, сделанные с большой прочностью и искусством с применением одного только топора и ножа. Вы тщетно будете искать следы каких-либо промышленных изделий. Напрасно, в нартах вы не найдете ни одного железного гвоздя или болта. Нашими торгующими организациями не всегда учитываются возросшие хозяйственно-культурные потребности местного населения, хотя за последние годы в домашнем обиходе и быте народов все в больших и больших размерах входят и применяются продукты высокопромышленной культуры (ткани, домашняя утварь, швейные машины и т. д.). В охоте на зверя и дикого оленя пользуются нарезным оружием новейшего образца, все больше и больше внедряются в охоту на пушного зверя железные капканы новейшего типа. Однако, случись самая незначительная поломка ружья или капкана, охотник тундры, не умея владеть инструментом, часто не может его исправить и вынужден бросить еще годное для употребления орудие производства. Стоит прогореть железной печке или отпасть у медного чайника носик, как все эти элементы культуры выбрасываются из хозяйственного обихода. Редко

Несмотря на суровый климат, Таймырский национальный округ богат флорой. В лесо-тундре имеются достаточные запасы лучших пород лиственницы, пригодной в качестве строительного материала для жилищ и производственных помещений. В изобилии имеется не только ягель — основной корм оленя, но и различные виды сочных кормовых трав, позволяющих более рационально вести животноводческое хозяйство на Крайнем Севере. Такова краткая географическая характеристика Таймырского национального округа, населяемого народами: саха (долгане), эвенки (тунгусы), ненцы и якуты.

II

Природные богатства Таймыра не соответствуют уровню развития его производительных сил. Осуществляя ленинско-сталинскую национальную политику, организации Главсевморпути вместе с территориальными партийными и советскими организациями могут в короткий срок устранить это несоответствие и быстро поднять хозяйственное и культурное развитие народов Севера до уровня передовых районов и областей СССР. Задача, конечно, трудная и сложная, особенно, если учесть, что хозяйственный уклад народов Таймырского национального округа, в том числе и самого многочисленного его — саха (долган) — еще весьма примитивен. Достаточно указать, что единственной товарной продукцией у народов Севера и в частности у народов Таймырского национального округа является пушнина, и только за последние годы в крайне незначительных дозах на рынок стали просачиваться продукты оленеводства (мясо, кожа и одежда).

Примитивно также изготовление предметов хозяйственного и домашнего обихода. Для примера возьмем хотя бы основное орудие охоты на пушного зверя (песца), так называемые пасти-ловушки, которые едва ли можно признать совершенным орудием охоты. Способ охоты „пастями“ на песца применялся и в те времена, когда не было продуктов машинного производства. Прошли века, и „пасти“ все же сохранились как основное орудие охоты на песца, значительная часть которого (до 30%), попадая в пасти, истребляется самими песцами и особенно волками. Неужели наша технико-промысловая мысль не может решить эту задачу?

Возьмем, наконец, нарты — оленьи сани, сделанные с большой прочностью и искусством с применением одного только топора и ножа. Вы тщетно будете искать следы каких-либо промышленных изделий. Напрасно, в нартах вы не найдете ни одного железного гвоздя или болта. Нашими торгующими организациями не всегда учитываются возросшие хозяйственно-культурные потребности местного населения, хотя за последние годы в домашнем обиходе и быте народов все в больших и больших размерах входят и применяются продукты высокопромышленной культуры (ткани, домашняя утварь, швейные машины и т. д.). В охоте на зверя и дикого оленя пользуются нарезным оружием новейшего образца, все больше и больше внедряются в охоту на пушного зверя железные капканы новейшего типа. Однако, случись самая незначительная поломка ружья или капкана, охотник тундры, не умея владеть инструментом, часто не может его исправить и вынужден бросить еще годное для употребления орудие производства. Стоит прогореть железной печке или отпаяться у медного чайника носику, как все эти элементы культуры выбрасываются из хозяйственного обихода. Редко

в каком хозяйстве умеют обращаться с инструментом и сделать какую-либо починку, и все это потому, что ни в одном из районов Таймырского национального округа нет даже самой простой кустарной починочной мастерской. Наши организации (фактории, культбазы, совхозы) безынициативны, проявляют консерватизм в деле применения новых и более совершенных форм организаций труда. **А ведь накопились большие возможности и предпосылки к решительному и быстрому изменению примитивного хозяйственного уклада жизни и быта народов Крайнего Севера.**

О низком бытовом и культурном уровне жизни народов Таймырского национального округа говорит в первую очередь их **кочевой образ жизни**. Жилищем кочевых народов округа все еще являются шестовые и нартенные **чумы**. У населения, особенно в зимнее время, имеется огромный избыток времени, непроизводительно расходуемого разъездами на оленях за сотни километров в гости (так называемое „гостевание“).

Только теперь, при советской власти, в связи с созданием национальных округов и областей, уровень культурной жизни малых народов Севера значительно стал повышаться. До Октябрьской революции не было никакого понятия о грамоте, о школе, а в настоящее время широко развернуто школьное строительство. Несмотря на крупные недостатки, как в школьном строительстве, так и в системе народного образования (большинство школ находится еще в нартенных чумах, учителя недостаточно знают родные языки народов, и др.), количество обучающейся молодежи из года в год растет. Например, в Хатангской школе-интернате при культбазе в 1935 году было 22 ученика, а в 1936 году обучаются 47 человек; в школе-интернате на реке Хите в 1935 году было 43 ученика, а в 1936 году стало 103. Тяга к образованию большая, ребята в школе проявляют большой интерес к учебе, большие способности и талант.

Вот, например, двенадцатилетняя ученица третьего класса Хатангской школы, Черду Мария. Она не только одна из первых учениц, но замечательная рисовальщица с натуры. Портняхин Николай (по национальности саха-долганин, ему только девять лет) обучается во втором классе. Коля Портняхин, кочуя с отцом и матерью по тундре и побережью Хатангского залива, видел не только дикого оленя, но с большим



любопытством наблюдал быстро пролетающий самолет, идущие по заливу морские пароходы и все это достаточно живо запечатлел карандашом в своей тетради, проявляя исключительные качества рисовальщика.

Учится не только молодежь, но и взрослое население проявляет большой интерес и запрос к культуре. Несмотря на тяжелые бытовые условия женщины-националки в с. Хатанга находят время для того, чтобы ходить в школу и ликвидировать свою неграмотность.

Исключительно большой популярностью пользуется среди женщин празднование Международного женского дня. В день 8 марта (1936) мне пришлось быть в с. Хатанга, куда на культбазу для празднования за сотни километров приехали на оленях женщины. Большим событием в празднике было выступление струнного оркестра, составленного из учеников школы-интерната. Оркестр организован сотрудником экспедиции Всесоюзного Арктического института т. Нежиным. Впервые в истории этих народов они услышали, как сложные инструменты в руках их же детей исполняли красивые мелодии. Только сам почувствовав значение выступления струнного оркестра, я понял сущность эпизода, произошедшего незадолго до этого в больнице при культбазе. Я знакомился в этот день с больницей. В приемной на койке сидел взрослый мужчина и плакал как ребенок, а около него спокойно ползал годовалый ребенок. Врач Калюжная рассказала, что это председатель кочевого совета т. Н. М. Найтанов, который учится на курсах, недавно заболел, — у него высокая температура, и его приходится оставить в больнице, а сегодня международный день, спектакль, и вот он не хочет лежать, просится пустить его на праздник.

В этот вечер я все же видел на празднике больного председателя кочевого совета, с исключительным вниманием слушавшего струнный детский оркестр...

Медленно, но верно советская система и новая пролетарская культура в тундре ломают вековые традиции. Рушится вера в бога христианского и в бога (шайтана) языческого. Если раньше у таймырских ненцев смерть одного из членов семьи, особенно женщины, приводила к разо-



Пункт ликвидации
неграмотности до-
ганок (Хатанга)

рению, так как в жертву приносилось все принадлежавшее покойнику имущество, то теперь стали „шайтана“ обманывать. Во время похорон убивать стали не лучшего, а худшего оленя и не многих, а только одного-двух. Одежды и имущества на „ледовках“ оставляют только часть и то обманывают „шайтана“: приходят ночью и убирают вещи.

В тундре складываются новые социально-экономические отношения между людьми, шаман и кулак отодвигаются на задний план. Вырастают новые производственные отношения на новой социалистической базе. За последние пять лет, с начала существования Таймырского национального округа, произошли большие сдвиги в хозяйственном укладе и в быту.

III

Более чем назрел вопрос о необходимости решительной социалистической перестройки хозяйства народов Крайнего Севера на базе коллективизации.

В деле объединения раздробленных кочевых хозяйств народов Таймырского национального округа сделано еще очень мало. В Таймырском национальном округе имеются целые районы (Хатангский), где нет ни одного, даже первичного производственного объединения. Такое отставание в коллективизации является следствием совершенно ложных настроений и взглядов об особой якобы отсталости кочевых народов.

Когда ставишь вопрос о коллективизации, вспоминают обыкновенно период левацких заскоков в области коллективизации. Однако, при этом забывают, что с того времени прошло около пяти лет и что во всех почти районах Советского Союза в области социалистической перестройки сельского хозяйства произошли изменения, совершенно преобразившие старый способ производства в земледелии и на промыслах. Забывают, что и в условиях Крайнего Севера за последние пять лет произошли большие сдвиги в экономике и социальной жизни народов,



**Курсы председа-
телей нацсоветов
Хатангского и
Авамо-Хатанг-
ского районов**

что со стороны бедняцких и середняцких масс самих народов проявляются большой интерес и стремление к организации колхозов и к более рациональному способу ведения охотничьего, оленеводческого хозяйства и рыбозверобойных промыслов. Почти стихийно вырастают первичные производственные объединения по совместному выпасу оленей, осмотру песцовых пастей. **Поэтому вопрос коллективизации на Крайнем Севере является задачей дня**, без решения которой все попытки поднятия хозяйства и культуры народов Севера будут мало эффективными. Без коллективизации нельзя решить в основном и проблемы перевода на оседлость кочевого населения Севера.

Вне коллективизации, создания простейших производственных объединений, перевода их на устав сельскохозяйственной артели и создания обобщественного колхозного стада нельзя решать проблемы увеличения поголовья оленей, которое в единоличном секторе, по отдельным районам, продолжает сокращаться. Оленеводство является одной из основных и решающих отраслей хозяйства народов Севера.

В единоличном секторе по отдельным кочевым советам и районам (Хатангскому, Авамскому и др.) состояние оленеводческого поголовья находится в тяжелом состоянии. Например, по В.-Кочевому совету в хозяйстве единоличников в 1926/27 году был 4681 олень и на 1 января 1936 года—4428 голов, по Таймырскому кочевому совету в 1935 году—8795 голов оленей и на 1 января 1936 года—7338 голов и т. д. Правда, учет, в условиях кочевого хозяйства, необычайно сложен и весьма неточен, однако несомненно, что кривая развития поголовья оленей в единоличном секторе не идет вверх. Причина этому не только кулак, агитирующий против увеличения поголовья, но и то обстоятельство, что хозяйства единоличников не вооружены для защиты от десятков опасностей, которым подвергается олень. Хозяйства единоличников не в состоянии бороться с эпидемическими заболеваниями (болезнь копыт, сибирская язва и т. д.). Наконец, олень в условиях единоличного хозяйства не защищен от полярного волка, уничтожающего значительную часть поголовья оленеводческого стада.

Оленеводство, которое может в значительной мере разрешить не только транспортную проблему на Севере, но и проблему мясную, а частично и молочную, это оленеводство поставить рационально можно только на базе коллективизации.

Охота на пушного зверя, главным образом на песца, является, наряду с оленеводством, ведущей отраслью хозяйства населения Крайнего Севера. Между тем, охота ведется крайне экстенсивным способом, ставящим под угрозу дальнейшее развитие промысла. Государственные и кооперативные заготовительные организации (фактории Главсевморпути и интегральной кооперации) пока выполняют только узко ведомственную задачу, делячески стремясь к выполнению программы заготовки, какими бы путями и способами она ни шла, и не всегда интересуясь даже качеством заготавливаемой пушнины.

Хотя районы Таймырского национального округа и богаты пушным зверем, но при существующих методах охоты и ведения охотничьего хозяйства промысел может и сократиться. Достаточно привести пример, когда по Таймырскому национальному округу было заготовлено до 3000 „крестоватиков“ и „синяков“, т. е. непригодных песцов, заготовка которых — преступление. Кроме того, способ разделки пушнины, особенно песца, крайне примитивен, снятая шкурка своевременно не обезжиривается, ее плохо хранят, вследствие чего снижается ценность пушнины.

Только колхозное производство даст возможность рационального ведения пушного хозяйства на Крайнем Севере.

Север богат рыбой, однако рыбный промысел развит крайне слабо, он едва удовлетворяет внутривоспроизводительную потребность. В Таймырском национальном округе, в Усть-Енисейском районе находится рыбоконсервный завод Главсевморпути с годовой производительностью в 6 000 000 банок консервов. Этот завод из года в год не только не выполняет программы, но приносит государству большие убытки в связи с тем, что заготовка рыбы-сырца базируется исключительно на привозной рабочей силе (из районов Западной Сибири, Уральской области). Беда не в том, что завозится рабочая сила, хотя и дорогая, а в том, что она почти не используется. Весенняя путина проходит в дороге, летние месяцы — мертвый сезон, а когда приближается осенняя путина, то завезенным рыбакам надо спешить собирать снасти, чтобы не зазимовать. Так бесцельно происходит трата средств. Совершенно иначе обстояло бы дело, если бы наше северное консервное производство базировалось на национальной колхозной рабочей силе, организованной в рыболовецкие артели.

IV

Нет ни одной отрасли производства, нет ни одного участка в жизни и работе организаций Главсевморпути, которые не опирались бы на производственную деятельность коренного населения Севера. Главсевморпуть является организацией, которая ставит перед собой не узковедомственные задачи. Главсевморпуть — организация, которая несет и ответственность за состояние и уровень развития не только хозяйственных организаций, ей непосредственно подчиненных, но и вместе с местными партийными и советскими органами отвечает за работу национальных районов Крайнего Севера.

В ряде национальных районов Красноярского края, Якутской республики, Чукотского полуострова, Обского севера в экономике и в политической жизни партийные и хозяйственные организации Главсевморпути являются решающей силой. Так, например, в Хатангском районе ведущей отраслью хозяйства наряду с оленеводством является охота на песца. Организация заготовок песца и снабжение населения промышленными товарами и средствами производства является делом главным образом факторий Главсевморпути. Больше того, в селении Хатанга (районный центр) три четверти людей, населяющих его, — работники Главсевморпути. Удельный вес Хатангской парторганизации системы Главсевморпути в три раза больше территориальной партийной организации. В Хатангском районе имеется наша культбаза с библиотекой, школой, интернатом и рядом других культурных учреждений. В районе проводит большие работы Хатангская портоизыскательская экспедиция со значительным количеством квалифицированных специалистов, культурно и политически развитых людей. В Хатанге работают гидрографическая экспедиция Всесоюзного Арктического института и метеостанция, где имеется комсомольская группа. В Хатангском районе находится пушная районная контора с сетью пушных факторий, среди работников этих организаций также имеются коммунисты и комсомольцы. Одним словом, производственно-культурная жизнь в Хатанге и районе происходит главным образом вокруг организаций Главсевморпути. Такое положение мы имеем не только в Хатангском районе, но и в других районах Таймырского округа, как, например,

в Авамском, Усть-Енисейском. Безошибочно можно утверждать то же самое в отношении не только Енисейского севера, но и Обского, отдельных районов Якутской республики, Чукотского полуострова. Система Главсевморпути имеет большие возможности в деле дальнейшего поднятия экономики и культуры малых народов Крайнего Севера.

Парторганизация системы Главсевморпути не только не может стоять в стороне от вопросов коллективизации, но вместе с территориальными партийными и советскими организациями несет ответственность за существующее ненормальное положение в области колхозного строительства. В руках организации Главсевморпути имеются большие возможности непосредственно помочь территориальным партийным, советским организациям Крайнего Севера в разрешении вопросов коллективизации.

Каковы пути коллективизации на Крайнем Севере?

Пушные фабрики, которые по своей работе непосредственно связаны с местным населением, вокруг которых бьет ключом вся производственная жизнь, должны проводить не только массовую работу, но и непосредственно помочь в создании первичных производственных объединений. У фабрик Главсевморпути накопился и некоторый опыт работы в этом отношении. Так, например, зам. директора по политической Авамской пушной конторы т. Демьяненко организовал два первичных производственных объединения. Значительная работа проделана зав. фабрикой „Богонида“ т. Игумновым, организовавшим ряд охотничьих бригад по совместному осмотру пастей.

Грубой ошибкой было решение авамских районных организаций, запретивших фабрикам Главсевморпути заключать договоры с колхозами и вообще иметь дело с ними. Это является нарушением директив партии и правительства. Где это видано, чтобы государственные организации не допускались близко к вопросам коллективизации? Настроения отдельных авамских районных работников говорят о том, что в вопросе коллективизации они недостаточно четко понимают линию партии. Когда мне пришлось выступить на президиуме Авамского райисполкома и говорить, что мы не только должны себе реально представить перспективы организации простейших производственных объединений, но и решительно переводить простейшие производственные объединения на устав с.-х. артели с обобществленным стадом оленей, то такая постановка вопроса смутила не только районный партийный актив, но и секретаря Волочанского райкома т. Погадаева, напомнившего о перегибах в области коллективизации. Я вынужден был указать, что сегодня не 1932 год, а 1936 год, что изменилась вся обстановка в тундре, политически выросло население и возросла его потребность в организации производства на социалистической базе (коллективизация). Правда, тундра имеет свои особенности, и надо серьезно продумывать проведение каждого мероприятия, связанного с коллективизацией, учитывать особенности каждого района, каждой национальности. Вся работа должна проводиться путем широкого ознакомления населения Крайнего Севера как с новым уставом сельскохозяйственной артели, так и с опытом колхозного строительства передовых районов; вести работу в области коллективизации на основе сплочения батрацких, бедняцких и середняцких масс и, само собою разумеется, пресекая всякие попытки администрирования в коллективизации.

В системе Главсевморпути на Крайнем Севере находятся все оленеводческие совхозы. Их значение в организации колхозного производства

исключительно большое. **Оленеводческие совхозы**, как предприятия последовательно-социалистического типа, должны показать образцы **рационального ведения оленеводческого хозяйства**. Совхозы должны помочь решить важнейшие проблемы животноводства на Севере.

Оленеводство, как мы писали выше, может в известной степени решить не только транспортную и мясную проблему, но и в известной степени молочный вопрос. Местное население применяет дойку важенков, но все это пока эпизодически, и молока важенки дают очень мало, хотя по жирности оленье молоко значительно лучше коровьего. Если важенков поставить в более культурные условия, что в первую очередь могут сделать совхозы, вести за ними систематическое наблюдение, то несомненно удой молока значительно повысится. Тогда нужда в животных жирах, которую испытывают местное население и наши работники, значительно уменьшится. Совхозы могут и непосредственно помочь в укреплении обобщественного колхозного стада.

Достаточно ли всех перечисленных мероприятий для обеспечения решения вопросов коллективизации? Конечно, нет. Нужны люди. Если для закрепления и решительного перелома в области коллективизации партией были направлены в земледельческие районы тысячи организаторов, то несомненно, что нужда в культурных и политически грамотных людях для тундры во много раз больше. Местные работники не имеют опыта работы в области организации колхозного производства. И здесь система Главсевморпути, подкрепленная кадрами политически грамотных и квалифицированных работников, должна оказать определенное влияние.

Дело коллективизации в национальных районах Севера — наша непосредственная задача.



Становище тунгусов на р. Попигай (Хатангский район)

А. А.

ОЗДОРОВИТЬ РАБОТУ АРКТИКСНАБА

I

Арктикснаб является одним из важнейших звеньев в системе Главсевморпути. Успех работы полярных станций, зимовок, экспедиций, факторий, совхозов, предприятий, судов и авиации в значительной мере зависит от того, насколько своевременно сумеет их обеспечить Арктикснаб продуктовым и вещевым довольствием, техническими материалами и оборудованием.

В связи со все более усложняющимися задачами Главсевморпути роль Арктикснаба значительно возрастает. План снабжения увеличивается с 140 млн. руб. в 1935 году до 267 млн. руб. в 1936 году. Над освоением этой суммы Арктикснабу придется крепко поработать.

За время своего существования Арктикснабом, конечно, проделана значительная работа. Однако, имеется чрезвычайно много недостатков. Надо прямо сказать, что без упорядочения системы снабжения Арктики, на основе заключения конкретных хозяйственных договоров и установления строгого учета и отчетности, Арктикснаб не справится со своими задачами. Арктикснабу нужно перестроиться, внести образцовый порядок и строгую систему в работу.

Необходимо быстро и решительно покончить с существующей до последнего времени хаотичностью в **планировании**. Планирование снабжения Арктики до последнего времени не выдерживает никакой критики. Нет твердого организующего начала, нет глубоко продуманного плана, который исходил бы из фактической потребности с учетом наличия остатков продовольствия и материалов в отдельных пунктах нашей системы. Это приводит к грубым извращениям планово-снабженческой политики.

Плановый отдел Арктикснаба, занимается совершенно неприсущими ему функциями. Он подменяет собой Центральный плановый отдел Главсевморпути: рассматривает, прорабатывает и представляет в Госплан СССР все материальные заявки, полученные им от центральных управлений и с мест. Оперативным же планированием Плановый отдел Арктикснаба не занимается.

Плана снабжения на 1935 год составлено не было; впоследствии план составлялся по заключенным договорам. В результате заключенные договоры оказались не обеспеченными на 15 млн. руб. Плановый же отдел составляет только сводные сведения по секторам, т. е. переписывает то, что ему дают секторы.

Контроля и учета материалов Плановый отдел не ведет. Анализ и проработка заявок производятся без специалистов. Составление заявок сводилось к некритическому суммированию всего того, что было заявлено центральными управлениями.

В отделах продовольственного и вещевого снабжения общие планы пересоставлялись несколько раз, причем совершенно отсутствуют календарные планы. Нет и учета выполнения общих планов. По отделу вещевого довольствия имеется только ведомость выполнения плана, основанная на сведениях поставщиков. Подтверждающих документов от потребителей никаких нет. В продовольственном же отделе вообще нет показателей выполнения плана.

Вместе с тем в заявках управлений Главсевморпути часто нет точных данных, оправдывающих тот или иной запрос. Например, Морское управление запрашивает 1920 пар спецодежды: какой спецодежды, какая норма и срок носки, кому она пойдет?—неизвестно. В результате такой неразберихи во Владивосток завезено 2690 лишних полушубков.

В 1935 году при смене зимовщиков на полярной станции мыса Шмидта слано новым зимовщикам 33 966 килограммов (или на 7 лет запаса) ржаной муки, 4008 килограммов сахара (запас на 3 года), 6358 килограммов животного масла (запас на 4 года), 21 496 банок мясных консервов (запас на 4½ года), 2109 килограммов макарон, вермишели и лапши (запас на 4½ года), 2912 килограммов разных круп (запас на 12 лет), 1334 килограмма сухоовощей (запас на 4½ года), сельдей на 3 года и т. д. Годовой запас привезли с собой также и новые зимовщики. Такое же положение с сухими овощами выпуска 1930 года.

На полярной станции бухты Тикси находится 5 тонн сливочного масла, 3 тонны топленого масла, 32 тонны муки, 22 тыс. банок консервов. Новая смена приехала на один год и привезла с собой еще на 20 месяцев продовольствия.

На Нордвике также имеются большие остатки продуктов: мыла хозяйственного — 2500 кусков, туалетного — 3600 кусков, зеленого — 5 бочек, масла сливочного — 3 тонны, рыбы, сельдей — 23 бочки.

В Иркутске на складе большие залежи (по несколько сот ящиков) стекла и макарон. Работники этого склада заявляют, что это остаток, ибо потребности потребителей якобы полностью удовлетворены. А рядом на Пеледуйской судовой в течение долгого времени стояли два новых дома без оконных стекол. Вместо потребных 70 ящиков стекла им прислали всего лишь 4 ящика.

В дальнейшем такие факты нетерпимы. Преступно допускать варварское отношение к ценнейшим продуктам и материалам. Надо установить такой порядок, чтобы Арктикснаб не завозил товаров, не получив подтверждения о наличии их на месте. В этих целях Арктикснаб должен заключать договоры только после того, как Центральный плановый отдел вместе с теруправлениями составит реальный план.

Чтобы не повторять случаев невыкупа некоторыми управлениями заготовленных для них материалов, надо отказываться от приема заявок и заключения договоров при отсутствии достоверных справок об обеспеченности потребителей кредитами. Нужно ввести систему учета, отражающую всю работу отделов.

II

Масса недостатков имеется также на участке **заготовок и хранения** продуктов и материалов. В силу запутанного „планирования“ чрезвычайно усложняется работа Арктикснаба и баз: последним часто приходится перепаковать товары, что вызывает излишние расходы.

Был заключен с кооперативной артелью „Фототруд“ договор на сумму 54 874 руб. Артель не выполнила договора, и Арктикснаб вместо 23 000 получил только 8367 пластинок. Недостающее количество было закуплено на фабриках Фотокинотреста по цене 1 руб. 90 коп. за дюжину вместо 2 руб. 30 коп.—стоимости в артели „Фототруд“. Кроме того, эта артель получила от Арктикснаба 50 килограммов азотнокиелого серебра, являющегося остродефицитным продуктом. Ясно, что договор с артелью „Фототруд“ является примером бесхозяйственности.

Был заключен также совершенно недопустимый договор с горкомом художников на получение горкомом по нарядам Арктикснаба фотомущества и отправку его на места.

За эту операцию горкому художников уплачено 34 тыс. руб. Деньги выброшены на ветер. Эту работу вполне **может и должен** проводить сам Арктикснаб.

Складское хозяйство Арктикснаба неудовлетворительно, особенно на периферии. Достаточно сказать, что Владивостокское отделение Арктикснаба не имеет ни одного склада. Отделение арендует 16 складов, разбросанных по всему Владивостоку и его окрестностям. Ни о какой маневренности этих складов говорить не приходится. Перевалочные базы Арктикснаба почти не имеют своих складских площадок, за исключением Архангельска. В большинстве своем складские помещения арендуются. Мурманск, например, заключает с портом договоры, а другие пользуются случайными складами.

Скоропортящиеся продукты на перевалочных базах зачастую портятся. Так, завезенный осенью 1935 года чеснок по мере потери качества реализовался на перевалочных базах, а частично совершенно погиб. Завезенные во Владивосток 700 тонн картофеля из-за плохого хранения через 2—3 недели начали портиться.

В Московском складе, где хранится вещевое довольствие, не имеется достаточного количества стеллажей. При таком беспорядке трудно производить проверку товара.

Порча материалов и продовольствия является также и следствием плохой упаковки, заготовок недоброкачественных товаров. Например, в 1935 году Кубинской конторой Союзплодоовощ был отгружен один вагон недоброкачественных яблок стоимостью в 32 тыс. руб. Их пришлось передать Нарпиту за 20 тыс. руб.

Арктикснаб не сумел сохранить закупленные у Союзконсервсбыта 150 тыс. лимонов и потерпел большой убыток. Убыточна оказалась и операция с Грузконсервтрестом: последний должен был отгрузить Арктикснабу на 106 тыс. руб. свежих яблок, однако этого не выполнил.

В результате преступного хранения испорчено 1790 мехов-мерлушек, стоимостью 8338 руб. 30 коп. Арктикснаб вынужден был продать их за бесценок и потерпел убыток в размере 7919 руб. 68 коп. Сюда входит и убыток по продаже испорченных 278 шкурок козлика: проданы за 108 руб. 70 коп. вместо общей их стоимости—725 руб. 50 коп.

Большое количество грузов портится и теряется еще до прибытия на место. Направляя грузы в Арктику, Арктикснаб забывает, что грузы идут не в какой-либо подмосковный кооператив. Например, копчености (окорока, грудинка и т. п.) часто трузятся навалом в ящиках и, понятно, портятся на пароходе; их отправляют к тому же в июне без соответствующей обработки и упаковки. Сахар, муку, крупу грузят в обычные мешки, продукты мокнут, портятся и рассыпаются (на полярных станциях Провидение, Уэлен, мыс Шмидта и др.).

Лучшие сорта папирос грузят в тонкой фанерной таре. Ящиков специального крепления нет, и естественно, что папиросы мокнут и портятся. Спички также пакуют в слабых ящиках, а нередко засылают спички и в мешках—навалом.

•**Сельди, рыбу соленую, копчености** (мясо) и т. п. посылают в слабой бочковой таре. Продукты теряют свой рассол и портятся. **Мануфактуру**, бязь, как и белье, прислали на мыс Шмидта в обычных мешках.

Все это перемокло и испортилось. То же положение с **ватными костюмами, теплой и меховой одеждой**. Таких примеров можно привести много.

III

Касаясь **качества завозимых товаров**, можно подумать, что в Арктикснаб специально засылают только брак. В 1934 году на мыс Шмидта и другие станции забросили **муку** помола 1932 года, **сухоовощи** — выпуска 1930 года и с фабричной маркой „брак“. **Конфеты** на все станции присланы в таком состоянии, что их нельзя употреблять.

Масло прибывает на станции горькое (бухта Провидение, мыс Шмидта, Уэлен, Ванкарем, остров Врангеля). Крайне неудовлетворительное качество теплого белья, постельных принадлежностей и ламп. Последние в частности присланы на станции с ограниченным количеством стекол.

В работе Арктикснаба имеет также место некомплектное снабжение, граничащее с преступлением. В отделе радиооборудования установлен случай заказа радиостанций в количестве 15 штук типа МРК-08 на сумму 570 тыс. руб. Полярное управление впоследствии отказалось от этих радиостанций, из-за непригодности их для работы на Севере. На переделку станций был заключен с одной артелью договор на сумму в 25 тыс. руб. Несмотря на истечение срока договора (июль 1935 года) станции до сего времени еще полностью не переделаны.

В прошлом году на Нордвик завезли вагонетки колеи 0,75, а поворотные круги — 0,65. Два компрессора по 60 сил завезли без движек; они лежат второй год без дела. На мыс Шмидта был завезен для стационарной работы мотор АМО-3, а к нему некомплектное динамо, причем с маркой „брак“. К мотору прислали помпы для накачивания воздуха в несуществующие резиношины. Прислали несколько паяльных ламп, наковален, зато необходимые части (радиатор и т. п.) отсутствуют.

Все это приводит к большим непроизводительным расходам государственных средств. Нельзя дальше терпеть такие безобразия. Пора с этим покончить и Арктикснабу сделать отсюда соответствующие выводы.

В Москве уже начато строительство складской базы, аналогичное строительство надо форсировать и на местах: в Мурманске, Владивостоке и др. Надо установить определенные нормы снабжения: кому что и на какой срок полагается. Надо строго планировать и бережно относиться к государственной социалистической собственности.

Арктикснаб должен практически решить вопрос и о специальной (в северных условиях) таре, упаковочных материалах, а также об ассортименте завоза на Север продовольственного снабжения (копчености, кондитерские изделия и т. п.) и вещевого довольствия.

Улучшение работы по снабжению зависит от квалифицированных кадров. Между тем состояние кадров в Арктикснабе неудовлетворительное. Вопросами подбора людей до последнего времени никто почти не занимался. В 1935 году при постоянном штате в 108 чел. сменилось 126 чел. Это приводит к тому, что работники не овладевают своим делом, и в результате сама работа хромает.

По группе стройматериалов (здесь работает один человек) сменилось в течение 8 месяцев 5 человек, по группе металлов — 4 человека. В связи с частым увольнением сотрудников и отсутствием преемственности, работники слабо знают свои обязанности. Деловая квалификация

работников крайне низка. В аппарате, особенно на складах, имеется засоренность чуждым элементом.

Надо решительно очистить аппарат от этих людей и укрепить его новыми, выдержанными кадрами. Необходимо повести борьбу с текучестью, проверить людей, уточнить обязанности, строго разграничить работу, чтобы каждый знал, за что он отвечает, контролировать и требовать от каждого работника точного оперативного выполнения поручаемых заданий.

За последнее время, благодаря усиленному вниманию к работе Арктикснаба со стороны Главсевморпути, благодаря оперативному руководству со стороны Политуправления, Арктикснаб начинает перестраиваться и улучшать работу.

Арктикснаб передал теруправлениям свои отделения во Владивостоке, Иркутске, Архангельске и Мурманске. За Арктикснабом остались заготовительно-контрольные функции. Заявки на товары и планы завоза, технические материалы и продснабжение будут контролироваться Арктикснабом. Все материалы будут отгружаться с учетом существующих контингентов и ранее произведенного завоза.

Деловые взаимоотношения с территориальными управлениями в текущем году будут проводиться на основе прямых договоров, заключаемых Арктикснабом с теруправлениями, причем накладные расходы (процентные отчисления) значительно снижены. Товаро-материальные ценности будут отпускаться Арктикснабом потребителям только за наличный расчет.

Если в 1935 году план Арктикснаба был утвержден только 9 ноября 1935 года, то в текущем году снабфинплан был своевременно разработан и утвержден постановлением Главсевморпути 9 января 1936 года. Арктикснаб впервые работает по плану.

Дабы избежать излишних расходов, связанных с экстренными перевозками, введена система планирования перевозок. Разработана и введена система оперативного учета выполнения договоров с поставщиками и потребителями.

Вводится единая форма ежемесячной отчетности отделений Арктикснаба и отделов снабжения теруправлений Главсевморпути.

Большое внимание уделяется подбору и расстановке людей.

В Арктикснабе имеется сейчас все необходимое для того, чтобы работать по-стахановски. Дело в том, чтобы работать энергично, с большевистской страстностью — с огоньком. Только при этом условии Арктикснаб сумеет занять то почетное место, которое ему по праву отведено в системе Главсевморпути.

Н. Н. БЕГИЧЕВ

ПОСЛЕ ПРОВЕРКИ ПАРТДОКУМЕНТОВ

(На Ямале)

Политуправлением Главсевморпути проведена повторная проверка партийных документов у коммунистов, работающих в системе Омского теруправления и объединяемых Обдорским политотделом. По хозяйственным организациям и полярным зимовкам Южного Ямала, а также по побережью Обской Губы (Сале-Хард, Хэ, Нында, Новый порт) проверено 26 коммунистов.

Проверка вскрыла много недостатков в работе первичных парторганизаций. Особенно слабо была развернута политическая учеба коммунистов, работа над повышением своего идейного уровня. Так, коммунисты Нындинского оленеводческого совхоза (Аксенова, Спигул и др.) по уровню политической подготовки недалеко ушли от низовых работников совхоза.

В некоторых проверенных организациях совершенно отсутствовала партийно-массовая работа (Новый Порт), коммунисты были представлены самим себе. Зимовщики в Новом Порту, например, до проверки партдокументов в течение ряда месяцев не слушали по радио последних известий, в то время как на маленькой рации в Хэ (Кутупьюганский оленсовхоз) политическую информацию и телеграфные директивы руководителей Главсевморпути работники совхоза слушают с большим интересом и вниманием.

Только притуплением партийной бдительности и отсутствием ответственности можно объяснить недопустимо либеральное отношение парторганизации Обдорской промконторы к члену данной организации В. И. Дорогину, начальнику Обдорского аэропорта. Дорогин своей „деятельностью“ (бесхозяйственность, пьянка, извращение законности и т. п.) дискредитировал себя как член партии. И только при проверке партдокументов Дорогин был исключен из партии. В результате проверки в этих парторганизациях отобрано два партбилета, одна кандидатская карточка и четыре партдокумента задержаны до выяснения.

Проверка повысила активность коммунистов, оживила партийную жизнь, усилила классовую бдительность. Коммунисты Обдорской промконторы, очистившись от разложившихся и пассивных членов своей парторганизации, активно включились в работу, имеют партийные задания и аккуратно их выполняют, являясь застрельщиками и организаторами стахановских методов работы как в аппарате промысловой конторы, так и при выездах в тундру на фактории.

Значительно оживилась внутрипартийная работа. Повысилось качество партийных собраний. Повестки дня стали содержательнее. На собраниях довольно активно проработаны решения VII конгресса Коминтерна, речь тов. Сталина на Первом всесоюзном совещании стахановцев, итоги декабрьского Пленума ЦК ВКП(б) и другие вопросы текущей политики. Такая же, примерно, картина и в других проверенных парторганизациях Ямала.

Как недостаток в работе общих партсобраний следует отметить чрезмерное увлечение хозяйственными вопросами за счет внутрипартийных. Например, партгруппа Кутупьюганского оленеводсовхоза на одном собрании ставит два вопроса: о выполнении плана по кожсырью и

о создании транспортного стада. В решении по этим вопросам записано: „поручить директору совхоза в ближайшее время сдать кожсырье и создать транспортное стадо“.

Проверка показала совершенно неудовлетворительное руководство коммунистами-одиночками, которые за дальностью расстояния и отсутствием систематической связи с первичными парторганизациями Главсевморпути и местными территориальными — предоставлены, как правило, самим себе. Не работают над повышением их политическо-культурного уровня, что может привести к окончательной потере их для партии.

В работе проверенных парторганизаций недостаточно отражается их борьба за правильное проведение ленинско-сталинской национальной политики среди местного населения Ямало-Ненецкого округа (ненцы, ханты и друг.), за более смелое выращивание кадров охотников, оленеводов, работников факторий, аппарата промконторы и оленеводческих совхозов из националов, не чувствуется борьбы за планомерный, глубоко продуманный перевод кочующего населения на оседлость.

При Ярсалинской культбазе имеются уже первые два дома, выстроенные самими ненцами, куда переселились и живут две ненецких семьи. Но это только в одном пункте. Надо это поощрить.

Вопросы развертывания советской торговли, завоза нужного ассортимента товаров с учетом все более повышающихся требований местного населения еще не нашли должного отражения в работе местных партийных и советских организаций.

Во всех проверенных парторганизациях, не исключая Обдорской, ощущается недостаток политической и художественной литературы, а также предметов культобслуживания (комнатные репродукторы, патефоны и пластинки к ним, музыкальные инструменты, лыжи и т. д.). Если это все и высылается из центра, то задерживается или оседает по пути в средних звеньях системы Главсевморпути, не доходя до мест.

Когда из Обдорской промконторы помполит т. Штукин обращался к некоторым заведующим факториями с предложением о развертывании стахановского движения, то последние из-за отсутствия газет и литературы, ничего не зная о сути и значении стахановского движения, принимали его как очередную кампанию, которую обязались провести и закончить в такой-то срок (?!).

Необходима систематическая конкретная проверка фактического получения местами политхудожественной литературы и других пособий для поднятия политического и культурного уровня коммунистов и всех работников периферии Главсевморпути.

★

Кадры, в первую очередь члены ВКП(б), должны посылаться на Крайний Север особо проверенные, наиболее выдержанные. Между тем, это на практике не всегда бывает.

Как показала проверка, более половины коммунистов имели в прошлом одно — два и больше партийных взысканий. Попав в трудные условия работы в Заполярье, они не могут в должной мере обеспечить выполнение заданий, не показывают лица коммуниста — руководителя и организатора борьбы за освоение Крайнего Севера (например, Бугаенко — начальник снабжения Обдорской промконторы, Дорогин — начальник Обдорского аэропорта, Давыдов — парторг Кутупьюганского оленсовхоза).

Необходимо усилить систематический выезд на места руководящих работников Омского теруправления и Обдорского политотдела, резко

улучшить работу Обдорской авиалинии, радиосвязи и др. средства связи для помощи местным партработникам.

В течение 1935 года Обдорск и прилегающие к нему производственные пункты только один раз летом посетил начальник Обдорского политотдела т. Михайлов, а т. Ипатов, начальник Омского теруправления, не был здесь ни разу. Начальник Полярного сектора (местонахождением этого сектора был г. Тюмень) был в Обдорске летом 1935 года тоже только раз. Между тем в радиосвязи есть немало непорядков.

Особенно следует остановиться на ненормальной работе Обдорской авиалинии (начальник т. Целибеев), которая, например, зимний сезон 1935/36 года до марта с. г. как следует и не начинала работы, несмотря на то, что в январе и в феврале было немало благоприятных летних дней. К этому времени в аэропорту скопилось много пушнины, а полетов не было.

Начальник авиалинии т. Целибеев еще в конце декабря 1935 года на банкете, данном редакцией обдорской газеты „Красный Север“, заверял местные организации, что с января 1936 года начинаются регулярные воздушные рейсы Тюмень—Обдорск. А на деле зимние рейсы были сорваны. Например, три секретаря райкомов ВКП(б) Обдорского округа с материалами проверки партдокументов весь январь ждали самолета, но так и не смогли вылететь. Омский обком ВКП(б) впоследствии вынужден был отменить их приезд.

Для приближения к основным своим производственным единицам и более конкретного руководства следует подумать о переводе Омского теруправления и Обдорского политотдела из Тобольска (находится на расстоянии свыше 1500 километров от Обдорска) в центр Ямало-Ненецкого округа — Обдорск (Сале-Хард). Политическая и хозяйственная целесообразность этого мероприятия совершенно очевидна.



В феврале текущего года Транспортный отдел ЦК ВКП(б) и Политуправление Главсевморпути послали директивное письмо начальнику Обдорского политотдела т. Михайлову о задачах ближайшей работы.

В этой важнейшей директиве, помимо отмеченных выше вопросов о работе с коммунистами-одиночками, о тщательном подборе кадров для Крайнего Севера и выращивании кадров из местных националов, об огромной роли всех видов связи для развертывания партийно-массовой работы и т. д., — особо подчеркивается необходимость развернуть в местных условиях характерные для Крайнего Севера формы массовой работы: организацию оленьих бегов, проведение вечеров знатных людей тундры, периодические собрания жен зимовщиков, создание кочующих красных чумов, чайных и т. д.

Обдорский политотдел и все его первичные парторганизации на Ямале полностью должны учесть уроки проверки. С еще большей настойчивостью и большевистским упорством должна быть организована борьба за проведение в жизнь решений декабрьского Пленума ЦК ВКП(б). Коммунисты и их партийные руководители должны быть готовы к проведению новой ответственной работы — обмену партдокументов.

Правильно проведенный обмен партийных документов поможет еще более укрепить низовые парторганизации, добиться правильного руководства местами.

Э. Ф. КРАСТИН

НАВИГАЦИЯ В 1936 ГОДУ

Утвержденный правительством план перевозок по Северному морскому пути на 1936 год возлагает на весь коллектив работников Арктики громадную ответственность. Выполнение плана требует от нас четкой подготовки и действительно стахановского отношения к работе. **План перевозок в текущую навигацию надо не только выполнить, но и перезыполнить.** Доверие партии и правительства мы должны оправдать образцовой работой.

1935 год являлся годом опытной эксплуатации Северного морского пути обычными грузовыми судами. Результат работы показал, что полярники — моряки, летчики и работники полярных станций — хорошо справились с возложенными задачами. На текущую навигацию, в условиях нормальной эксплуатации Северного морского пути, утвержден значительно повышенный план работы. Мощное стахановское движение, охватившее все отрасли народного хозяйства страны, в том числе и Арктику, вскрыло большие внутренние ресурсы, до сих пор не использованные.

План 1936 года предусматривает увеличение грузооборота по морю на 22% против 1935 года, а по тонно-мильной продукции — на 87,7%. Чтобы подчеркнуть размер роста наших операций в текущем году, достаточно указать, что через пролив Вилькицкого с запада на восток пройдет свыше 30 пароходов против 14 пароходов в прошлом году.

Карские операции (вполне освоенный участок нашей работы) в этом году существенно меняются. Как правило, все суда, следующие за лесом на Енисей и Обь, шли из Мурманска порожняком. Теперь же благодаря резкому росту грузооборота для Норильского никелевого комбината нам удалось использовать до 75% грузоподъемности флота Карской операции из Мурманска на Диксон и Дудинку. Это дает возможность резко снизить себестоимость перевозки каждой тонны груза — с 54 руб. до 24 руб.

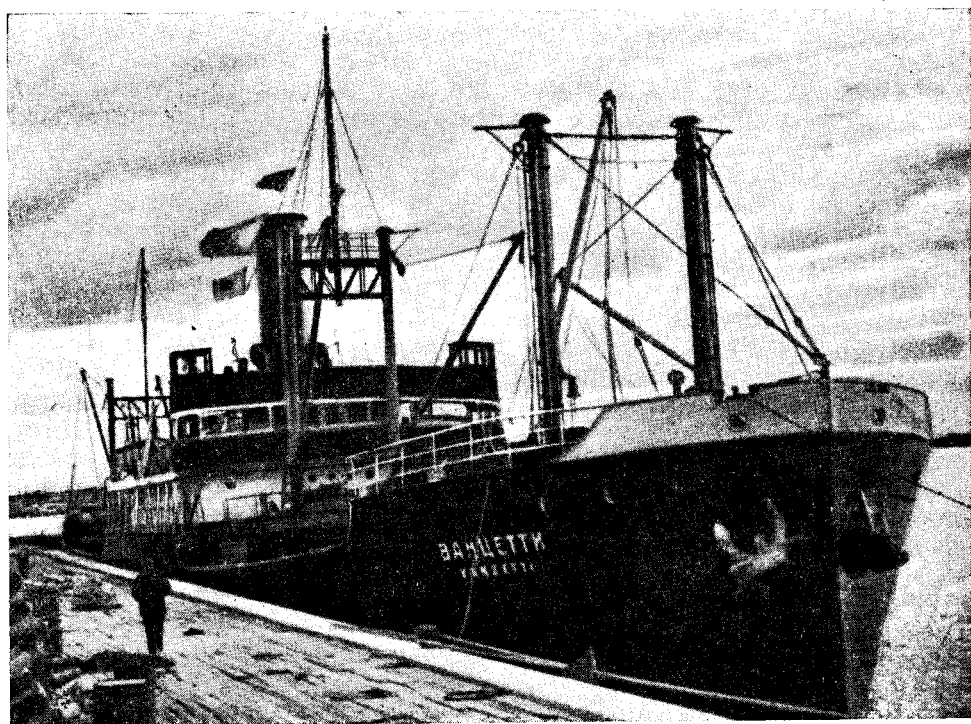
Новым в Карской операции является еще и то, что **планом предусмотрено более раннее начало навигации.** Первые суда должны стать под погрузку пиломатериалов в Игарке уже 1 августа, против 5—6 августа в прошлом году. Это — большое достижение. В условиях Арктики каждый лишний день навигации много значит. Продолжительность навигационного периода в Игарке неуклонно увеличивается, достигая уже двух месяцев. Для сравнения напомним, что в начале Карской операции продолжительность навигации была всего лишь около месяца.

В случае надобности для ускорения подхода речного каравана к о. Диксона будет послан один из ледокольных пароходов для проводки каравана через льды Енисейского залива и через Пясинский бар.

В сквозном плавании из Ленинграда во Владивосток и из Владивостока в Мурманск — за границу участвуют 6 судов. С запада идут „Сталинград“ с капитаном т. Мелеховым и „Анадырь“ с капитаном т. Бочек. Кроме этих судов с запада пойдут лесовозы „Молотов“ и „Крестьянин“. Навстречу им с востока пройдут „Ванцетти“ с капитаном т. Бютнер и „Искра“ с капитаном т. Федотовым.

Особенно резко возрастают грузовые операции на Нордвик и в Хатангский залив, куда зайдут до 6 грузовых судов вместо одного в прошлом году. Нордвик, в связи с развертыванием добычи соли, быстро превращается в большой промышленный центр Арктики. Уже в этом году пароход „Смоленск“, идущий из Владивостока, после разгрузки в Колыме пойдет в Нордвик, примет около 2 тыс. тонн соли, чем будет положено начало регулярному снабжению нордвикской солью нашей рыбной промышленности на Дальнем Востоке и в Мурманске. Операции на Нордвике — наиболее трудные и ответственные. В неблагоприятных условиях рейдовой работы придется перевалить около 20 тыс. тонн грузов. Здесь потребуется от работников Нордвика особенно ударная, четкая работа.

Перевозки на Тикси для Якутской республики резко возрастают. Вместо 5 пароходов 1935 года, в этом году в Тикси пойдут 8 пароходов с разными грузами для Якутии и организаций Главсевморпути. Порт Тикси имеет трехгодичный опыт разгрузки морского тоннажа и неплохо до сих пор справлялся с этой задачей. У нас нет сомнений, что коллектив порта и в текущую навигацию, организовав работу по-стахановски, справится с повышенным грузопотоком.



На Индигирку и Ляховские острова из Архангельска выходит с полным грузом лесовоз „Правда“. До сих пор только ледокольный пароход „Русанов“ в 1935 году провел опыт непосредственного снабжения этого района из Архангельска. Этот рейс потребует больших усилий команды и подготовительных работ Якутского теруправления.

На Колыму с запада пойдут 3 парохода. Снабжение Колымы из Мурманска и Архангельска вместо завоза грузов через Владивосток — крупнейший шаг вперед. Расстояние от Мурманска до Колымы — 2080 миль, в то время как расстояние от Владивостока до Колымы — 3397 миль. Причем все грузы во Владивосток прибывают из центральных районов Союза по железной дороге или южным морским путем. Отсюда очевидно преимущество западного направления. Вот почему мы считаем необходимым в ближайшие годы целиком перейти на завоз грузов в Колыму с запада.

С Дальнего Востока для снабжения Чукотского побережья и Колымы выходят пароходы „Смоленск“, „Свердловск“, „Урицкий“, „Микоян“, „Леонид Красин“ и „Красный партизан“, кроме указанных выше сквозных „Ванцетти“ и „Искры“. Все эти суда участвовали в полярных рейсах прошлого года.

Снабжение наших полярных станций в западном секторе Арктики будет осуществлено 3 грузовыми судами и ледокольными пароходами „Сибиряков“ и „Русанов“, причем „Сибиряков“ посетит Югорский Шар, Диксон, Уединение и Оловянный, а „Русанов“ — о. Русский, р. Таймыр и Ленивую.

На Землю Франца-Иосифа, кроме ледокольного парохода „Таймыр“, пойдет один из лесовозов.

Ледокольные пароходы „Садко“, „Седов“ и „Малыгин“ будут заняты научно-исследовательскими гидрографическими работами: „Малыгин“ в проливе Вилькицкого, „Седов“ в проливе Дм. Лаптева и Санникова. „Садко“ же пойдет в неисследованную до сих пор область, севернее Новосибирских островов. Как известно, этот район Северного морского пути является наименее исследованным. Поэтому здесь работа ледоколов исключительно важна.

Организация ледокольной проводки, примененная в 1935 году, вполне себя оправдала. Расстановка ледоколов и в эту навигацию сохраняется та же. Ледокол „Ленин“ с капитаном т. А. К. Печуро обеспечит проводку судов Карской операции. Наиболее тяжелый в ледовом отношении район западного сектора Арктики обеспечивается лидером западного сектора ледоколом „Ермак“ с капитаном т. В. И. Ворониным во главе. В первом этапе работы по проводке судов через Архипелаг Норденшельда и пролив Вилькицкого вместе с ледоколом „Ермак“ будут участвовать ледокол „Литке“ с капитаном т. Ю. К. Хлебниковым и ледокольные пароходы: „Садко“ с капитаном т. А. К. Бурке и „Малыгин“ с капитаном т. А. Г. Корельским. Проводка судов в южной части моря Лаптевых будет осуществляться ледоколом „Литке“, который, в случае надобности, пройдет до встречи с „Красным“, обеспечивающим проводку грузовых судов в восточном секторе Арктики.

★

В связи с ростом операций в Арктике сильно возрастает роль полярной авиации и полярных станций.

По предварительным прогнозам ледовые условия в Арктике в текущую навигацию будут не вполне благоприятны. Поэтому воздушная раз-

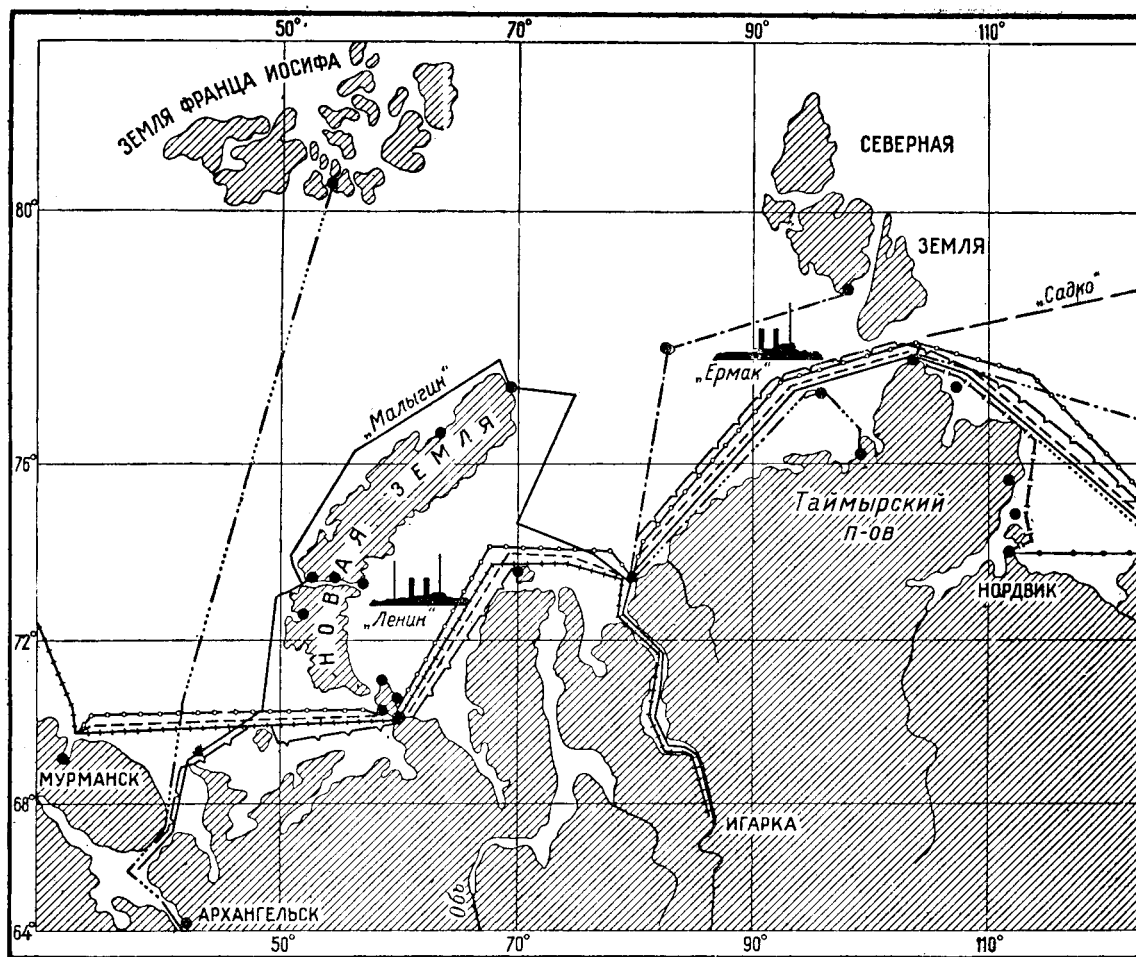
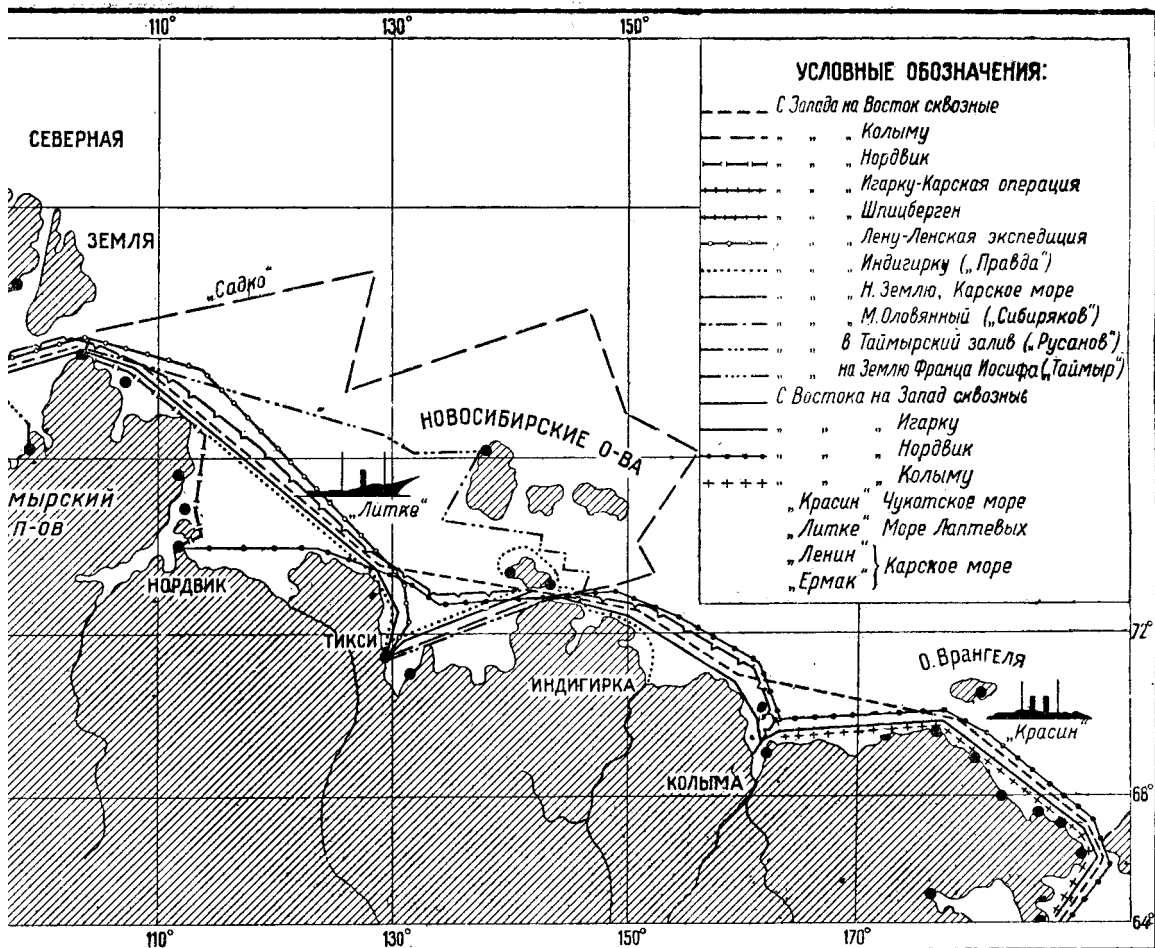


Схема рейсов судов Главсевморпути в навигацию 1936 года



ведка льдов до прохождения и в момент прохождения караванов имеет исключительное значение.

Число самолетов, участвующих в ледовой разведке в 1936 году, значительно увеличено. План полетов составлен так, что недели за две до прохода ледоколов с караваном грузовых судов должны быть произведены уже первые полеты, чтобы ко времени прихода судов общая картина была ясна.

Воздушная разведка будет обслуживать не только западную часть Карского моря, Архипелаг Норденшельда и западную часть моря Лаптевых, но также и район Новосибирских островов от Тикси до Колымы и Чукотское море. Это даст возможность выбрать наиболее благоприятное направление каравана, что облегчит и ускорит проводку. Кроме береговых самолетов с дальним радиусом, обеспечена разведка судовыми самолетами, которые будут на борту ледоколов „Красин“, „Ермак“, „Садко“ и, возможно, „Литке“.

С расширением морских операций возрастает значение и метеорологической службы в Арктике и особенно работа радиостанций. От быстроты информации, от возможности в любой момент получить сообщение по радио будет зависеть очень многое. В 1935 году работа радиостанций далеко не удовлетворяла запросы капитанов судов. Тем решительнее надо добиваться, чтобы радиостанции регулярно давали судам радиопеленги. Это особенно важно в условиях частых туманов, пурги, малого количества глубин, слабой изученности морских течений, недостаточно точного нанесения на карту очертаний берегов (например, в проливе Вилькицкого и на подступах к нему с востока и запада).

Графики движения судов резко сжаты против данных плавания 1935 года. Это достигается в первую очередь увеличением норм грузовых работ в портах. Так, например, в Архангельске против 286 тонн на судно в сутки в 1935 году, в текущую навигацию планом предусмотрено 500 тонн. Соответственно в Мурманске вместо 489 тонн — 550 тонн; во Владивостоке 308—600; в Тикси 223—300 и т. д.

Принятые на 1936 год нормы мы считаем реальными, выполнимыми, организация разгрузочных работ в портах должна дать еще более повышенные показатели. Разумеется, увеличение норм предполагает лучшую организацию грузовых работ за счет максимального использования механизмов и рейдового флота (катеры, кунгасы, карбасы и др.) полярных портов, где разгрузка производится исключительно в рейдовых условиях.

Для постройки рейдового флота в текущую навигацию ассигновано 10 млн. руб.

Если планом прошлого года на бункеровку и ожидание выхода с Диксона давалось судам по 7 суток, то в этом году дается только 2 суток. Возможность такого сокращения сроков бункеровки обеспечена результатами стахановской работы на бункеровке „Ленина“ и „Ермака“, где стахановские бригады тт. Колясникова, Педа и др. опрокинули существующие нормы.

В этом году суда значительно раньше подойдут к проливу Вилькицкого. В 1935 году одна группа лесовозов была проведена через пролив Вилькицкого 12 августа, а в этом году намечается их проводка 5—7 августа. Сжатие сроков позволяет направить пароходы еще и в Игарку, где они возьмут экспортный груз леса и частично для внутреннего рынка — в Мурманск.

Стахановское движение дало возможность пересмотреть все общие измерители по грузовым работам, скорости хода судов и т. д., что привело к более сжатым графикам и снижению себестоимости операций. По ряду ледоколов, напр. „Ермак“, „Красин“, „Ленин“, удастся пересмотреть расписание путем пересмотра организации рабочего места. В результате получаем рост производительности труда плавсостава, увеличение его реального заработка.



Вместе с ростом грузооборота по морскому транспорту, еще в большей степени возрастает грузооборот по **рекам**.

По Омскому теруправлению грузооборот возрастает на 15,6% и тонно-километровая продукция на 15,9% против 1935 года, при сохранении существующего флота. Причем нагрузка на одну индикаторную силу увеличивается на 41,2%. Себестоимость тонно-километра снижается на 22%.

По Красноярскому теруправлению (Енисей и Пясины) грузооборот текущей навигации возрастает на 153,5% при росте тонно-мильной продукции на 99,9% и росте самоходного флота на 10,9% и несамоходного на 49,5%. Себестоимость одной тонно-мили снижается на 11,9%.

По Якутскому теруправлению грузооборот возрастает на 81,4%, тонно-мильная продукция на 60,9% при росте самоходного флота на 12,9% и несамоостоятельного флота на 47,6%. Себестоимость тонно-мильной продукции снижается на 9,1%.

Эти показатели достигнуты потому, что наши речники пересмотрели опрокинутые стахановским движением нормы, пошли на резкое увеличение технических мощностей судов: например, по теплоходу „Красноярский рабочий“ с 1400 л. с. проектн. мощн. до 2000; „Эвенки“ с 300 до 370; „Лесник“ с 300 до 400; „Сплавщик“ с 300 до 380; „Парижская коммуна“ с 300 до 370 и т. д.

Нет никаких сомнений, что и по другим бассейнам речники последуют примеру енисейцев и, изучив состояние своих судов и механизмов, пересмотрят их мощности.

Кроме механического увеличения нагрузки на суда, увеличение грузооборота против прошлого года достигается лучшей организацией навигационной работы на северных реках: более полная обстановка реки, лучшая организация лоцманской службы, применение ночного плавания и т. д.

Наряду с пополнением флота на Енисее, в связи с Пясинскими перевозками в текущем 1936 году вводится в эксплуатацию один винтовой 300-сильный пароход на Лене, которым командует известный капитан якут т. Богатырев. Впервые получают самоходные суда р. Яны, куда забрасывается 150-сильный пароход, и р. Индигирка, на которую отправляют 300-сильный пароход. Таким образом положено начало организации двух новых пароходств — Янского и Индигирского.

Если в прошлую навигацию мы имели досрочное выполнение плана морских перевозок и безаварийную работу флота, то этого нельзя сказать про наши речные перевозки. Зимовка **Ленского каравана является позорным пятном в работе речников**. Мы решительно заявляем речникам Лены, работникам Якутского теруправления, что такая работа, как в 1935 году, дальше нетерпима; весь груз, принятый для доставки

в Якутск, должен во-время притти к месту назначения. По итогам этой работы будет оцениваться вся их работа.

Вместе с гидрографическими судами и речным флотом, выходящим в море по Северному морскому пути, в текущую навигацию будет плавать свыше 100 самоходных судов. Арктика еще никогда не видала такого оживления. Опыт советских моряков — полярников, летчиков и работников полярных станций, полученный за предыдущие годы работы в Арктике, и стахановское движение должны обеспечить успешное окончание навигации.

Навигация 1936 года должна быть проведена образцово. Необходима решительная борьба с авариями и простоями. Лучшие образцы работы наших стахановцев моря — капитанов Воронина, Хлебникова, Храмова, кочегаров Колясникова, Королькова, Аболина, Девятко и др. — должны быть перенесены на все суда. Бережное отношение к вверенному судну, максимальное использование механизмов, всех мощностей флота, — таковы наши требования.

Н. А. БЕЛОУСОВ

СКВОЗНЫЕ РЕЙСЫ

В июле этого года четыре парохода выйдут из Ленинградского порта, направляясь по Северному морскому пути на Дальний Восток.

К рейсу готовятся „Анадырь“ и „Сталинград“, совершившие в прошлом году исторический поход с востока на запад, а также лесовозы — „Крестьянин“ и „Молотов“, участники II и III ленских экспедиций.

Общий тоннаж четырех судов — около 10 000 тонн: в два раза больше, чем перевезли в прошлом году „Искра“ и „Ванцетти“. К перевозке намечено 5500 тонн зерна, отправляемого Заготзерном, 4500 тонн груза для Далькрайсоюза, АКО и др.

Ленинградское управление Главсевморпути впервые проводит организацию грузовых рейсов.¹

По примеру прошлых лет, все суда будут снабжены, кроме трехмесячного запаса (срок рейса), годичным неприкосновенным запасом продовольствия и полярным обмундированием на случай вынужденной зимовки.

Проводка судов через ледовые зоны обеспечивается на западном участке (Новоземельские проливы — море Лаптевых) ледоколами „Ермак“, „Ленин“ и „Литке“, а на восточном, в Чукотском море — ледоколом „Красин“.

С востока вернутся в Ленинград лесовозы „Искра“ и „Ванцетти“. Они доставят из Владивостока в Амбарчик (в устье Колымы) около 5000 тонн грузов для Дальстроя. По окончании этой операции они зайдут в Усть-Ленский порт (в бухте Тикси) для бункеровки, а оттуда в Игарку для погрузки лесоматериалов.

Итоги первых в истории коммерческих рейсов сквозным путем в прошлом году говорят об успешном их завершении без повреждений и аварий судов, а также о сокращении времени рейса против сроков,

¹ Раньше эта работа проводилась конторой Карско-Ленских операций при Главсевморпути в Москве. Ею же был организован и первый сквозной грузовой рейс Ленинград — Мурманск — Владивосток в 1935 году.

предусмотренных графиком. Несомненно, это достижение в освоении Северного морского пути, давшее большой экономический эффект.

Одним из доказательств выгоды перевозок грузов по этому пути является повышенный спрос со стороны грузоотправителей. Количество заявок на перевозку в навигацию 1936 года значительно превышает наличный тоннаж пароходов. В прошлом году стоимость перевозки одной тонны груза — 260 руб. В предстоящую навигацию фрахт снижается до 200 руб.

Каким путем можно обеспечить удешевление фрахта в 1936 году? Прежде всего за счет сокращения простоев в портах и уменьшения накладных расходов. График сквозного плавания с запада на восток сокращается до 87 против 103 суток средней продолжительности рейсов в 1935 году.

Стоимость бункерного угля также снижается. Увеличение количества перевозимого груза и грузоподъемности каждого парохода уменьшает расход по содержанию ледоколов и авиаразведки.

Ленинградским управлением Главсевморпути закончена также подготовка ледокола „Ермак“ к предстоящему арктическому рейсу. После осенней ледокольной кампании в Финском заливе, зимних работ по проводке парохода „Седова“ и др. развернулся ремонт в машинно-котельной и палубной частях, проводимый силами команды.

На саморемонт ледокола было ассигновано около 120 000 руб. Работы, проводившиеся стахановским методом, дали перевыполнение норм и до 50% экономии. Например, введенная сдельщина для машинной бригады резко подняла производительность труда. На сдельщину были переведены 28 машинистов и 13 матросов.

Лучшая бригада Н. И. Продкова нередко выполняла задание на 157%, бригада В. Максимова — на 150%. Бригада Продкова получила задание разобрать „донку“ (механизм для подачи и откачивания воды). При этом командование решило распилить цилиндры. Токарь Д. А. Голубничий предложил, однако, расточить их и успешно выполнил работу, достигнув более повышенного качества, чем при распиливании.

Мастеровой А. Абрамов сделал для рулевой машины валик с шестеренкой на строгальном станке (фрезерного станка на корабле нет), чем избег передачи этой работы заводу. Такие примеры не единичны.

Значительно вырос заработок стахановцев. Старший машинист А. Я. Козлов при месячном окладе в 245 руб. заработал за 13 дней 250 руб. 30 коп.; старший машинист Н. И. Продков при таком же окладе заработал за 13 дней 207 руб. 10 коп.; машинисты I класса при месячном окладе в 215 руб. заработали за полмесяца: П. П. Принцев — 207 руб. 40 коп., Д. А. Голубничий — 204 руб. 40 коп., А. И. Девятко — 187 руб. 70 коп. Стахановцы обеспечили повышенные темпы и качество ремонта.

В конце марта „Ермак“ был поставлен в док для производства доковых работ, законченных досрочно. В навигации 1936 года дедушка ледокольного флота „Ермак“ может принять не менее активное участие, чем в прошлые годы.

Ледовые условия 1936 года на трассе Великого Северного морского пути, как предполагается, будут более трудными, но советские полярники преодолеют и эту трудность. Они успешно готовятся к реализации повышенной программы работ в сквозных рейсах 1936 года.

И. В. АЛИМОВ

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ В ТЕКУЩУЮ НАВИГАЦИЮ

(С первого эксплуатационного совещания)

Развивающееся в стране стахановское движение отразилось и в плане работы речного транспорта Главсевморпути на 1936 год. **В навигацию этого года речной транспорт должен выполнить резко повышенный план грузооборота**, возросший по сравнению с прошлым годом по Красноярскому теруправлению на 153,5%, по Омскому на 15,6%, Якутскому на 81,4%.

План этот должен быть выполнен Омским теруправлением без пополнения буксирного флота, а Красноярским и Якутским теруправлениями с пополнением флота на 15% по сравнению с навигацией 1936 года.

План перевозок намечен напряженный, но вполне реальный. Для его выполнения требуется решительная перестройка всей работы. Именно для этого руководство Главсевморпути провело в Красноярске **первое эксплуатационное совещание работников речного транспорта**.

Основной задачей совещания являлась — мобилизация всей воднической общественности на выполнение и перевыполнение плана перевозок.

Доклады представителей Красноярского теруправления (т. Сулеменко), Омского теруправления (т. Иванова), Якутского теруправления (т. Парышева) о подготовке к навигации 1936 года вызвали живое, конкретное обсуждение среди массы речников. Критические выступления работников транспорта — капитанов Лиханского, Пономарева, Меркушева, начальника пристани Валек т. Ножнинова, старшего диспетчера т. Багаева, механиков-стахановцев тт. Ефремова, Цеханова и многих других помогли совещанию наметить ряд практических мероприятий для дальнейшей работы.

Чем же занималось совещание?

Оперативный план работы до 1936 года давался всему коллективу судна в виде плана-приказа. Вахта не имела своих конкретизированных заданий. Учитывалась лишь общая работа судна. Мы не знали отдельных лучших работников на судах. Конечно, это не способствовало внедрению стахановских методов в работу, мешало стахановскому движению. Так, например, зачастую две вахты „вытягивали“ всю работу, а третья вахта снижала показатели. Плохо работающая вахта получала за выработку тонно-километровых наравне с вахтами, которые действительно заработали эту премию. Стахановские методы, начавшие применяться в судоремонте, должны быть перенесены в период навигации на суда. Для этого необходимо организовать учет работы каждого работника судна, что в свою очередь требует установления **навигационных норм**.

На совещании был обсужден вопрос о перестройке системы планирования, об организации вахтенного плана на судах. Дать наряд каждой вахте — такова новая задача капитана в 1936 году. Капитан в условиях стахановской навигации должен быть организатором всех работ, уметь планировать и нормировать труд. Для этого надо подготовить к навигации и самих капитанов.

Улучшение оперативного планирования судна и вахт в свою очередь требует лучшей организации диспетчерской службы и службы связи. Часто севернее Игарки суда теряют всякую связь с диспетчерским

центром. Обеспечить надежную связь берега с судном во время плавания последнего, укомплектовать диспетчерский аппарат квалифицированными работниками, могущими производить эксплуатацию флота на основе научных методов, — вот требования работников речного транспорта.

Особенно критически совещание подошло к эксплуатационным измерителям. Несмотря на то, что процент ходового времени против прошлых лет резко увеличен (например, на Енисее до 63,6%, на Пясины до 61,4% и на Оби до 58,5%) — все же совещание нашло возможным дальнейшее увеличение этих показателей. Применение горячей промывки котла, подача горячей воды на судно и регламентирование сроков промывки котла дают возможность еще больше увеличить ходовое время.

На совещании мы слушали справедливые требования капитанов: улучшить обстановку Енисея, Пясины и Лены. До сих пор гидрография Главсевморпути равнялась исключительно на морской флот, а участки Енисея, устья бара Пясины и сама Пясины обставлялись неудовлетворительно. Обстановка на реке Лене также не выдерживает никакой критики. Существующая система обстановки заключается не в том, чтобы дать возможность следовать против течения тиховодами (т. е. обстановка тиховодной стороны реки), а только лишь в том, чтобы не потерять главного хода реки. Обстановка ставится на ярах, это заставляет караван судов идти в струе самого сильного течения реки, снижая эффективность использования буксира. **Наказ эксплуатационников — сделать основательный промер рек Пясины и Лены и должным образом их обставить — должен быть выполнен в ближайшее время.**

В частности требование капитанов Лиханского и Пономарева по обстановке бара р. Пясины надо выполнить немедленно, что позволит работать в ночное время на тяжелых участках без снижения скорости хода и увеличит производительность флота.

Большим бичом речного транспорта являются аварии: им было уделено много времени в выступлениях участников совещания. Много говорили о необходимости расследования, изучения каждого аварийного случая с тем, чтобы сделать конкретные выводы. Надо применять жесткие меры взыскания по отношению к виновникам аварий. **Навигация 1936 года должна быть безаварийной — такова установка совещания.**

Отметив недостаточную работу по обучению и переобучению кадров плавсостава и полное отсутствие квалифицированных кадров речного транспорта — националов, совещание предложило создать систему школ, курсов и др. для плавсостава и комсостава судов из национальной молодежи.

С обучением плавсостава обстоит относительно хорошо в одном Красноярском теруправлении. Здесь обучаются 400 работников плавсостава. Конференция одобрила решение Красноярской транспортной конторы о продолжении учебы во время плавания на судах. Плохо обстоит дело с подготовкой кадров в Якутске, где кадры из местного населения не готовятся, а завозятся из центра. Речной транспорт также нуждается в пополнении инженерно-техническими кадрами.

Слаба дисциплина на транспорте. Были вскрыты случаи нарушения единоначалия, вмешательства некоторых хозяйственных руководителей (нач. строительной конторы Красноярского теруправления, нач. промысловой конторы того же теруправления) в распоряжения и действия капитанов, что срывало график движения, устано-

вленный для судна. План-приказ, получаемый капитаном от службы эксплуатации, должен являться единственным документом, обязательным для капитана, приказ может быть изменен только транспортной частью теруправлений.

Совещание подробно обсудило техническое состояние флота и судоремонт. Помощник механика теплохода „Красноярский рабочий“ стахановец т. Ефремов внес предложение об увеличении мощности теплоходов с 1400 сил до 1550 в 1936 году и до 2000 сил в 1937 году. Следует отметить ценные предложения и механика парохода „Эвенки“ т. Михайлова, предложившего повысить мощность парохода с 300 до 370 сил и пароходов „Лесник“ и „Сплавщик“ с 300 до 380 сил.

Во время работы совещания поступило много рационализаторских предложений от экипажа судов: установка утилизационного котла на „Красноярском рабочем“ (предложение пом. механика Ефремова), улучшение тяги на пароходах „Лесник“, „Эвенки“ и „Парижской коммуне“ (предложение механика Михайлова), очистка от накипи трубок в водотрубном котле парохода „Москва“, ускоряющая процесс очистки в 5 раз (предложение механика Усханова).

Работники судовой службы Красноярского теруправления по-серьезному взялись за реализацию директивы Главсевморпути о пересмотре всех норм и измерителей. Здесь все рационализаторские мероприятия, внесенные механиками судов, проводятся на научно-технической базе; проводятся пересчеты двигателей и их деталей на прочность в связи с повышением мощностей; приступлено к разработке мероприятий по наиболее полному использованию судовых котлов; началась проверка и пересчет двигателей на паротеплоходах; проводятся мероприятия по дальнейшему улучшению работы на судах (банники для очистки дымовых труб, внедрение прибора Антидепона для смягчения очистки котлов), перерабатывается система подачи горячей воды на всех пароходах и т. д.

Отметим также работу Красноярского теруправления, которое уже готовится к судоремонту 1936/37 года. Основа здесь хозрасчет: капитан полностью ответствен за расходование средств, отпускаемых на судоремонт, а равно и за качество и сроки его выполнения. Такая организация судоремонта заставляет уже сейчас вести подготовку, перестраивать всю работу.

Плохо с техническим состоянием флота и с подготовкой судоремонта на Лене. Представитель Якутского теруправления т. Парышев не смог сказать, что намечается сделать в части улучшения технической эксплуатации флота, организации судоремонта. Если в Красноярске инженерно-технические работники работают над увеличением мощности теплохода „Красноярский рабочий“ с 1400 до 2000 сил, то в Якутске до сих пор еще не разбита предельская „теория“ помощника начальника Якутского теруправления Бидермана, согласно которой однотипный с „Красноярским рабочим“ пароход „Пятилетка“ вместо 1400 сил может дать лишь только 1200 сил.

Также недостаточно уделяется внимания увеличению мощности теплохода „Микоян“ (также сходный по типу с „Красноярским рабочим“). В Омске считают возможным увеличить его мощность всего лишь на 5—10%.

Омское и Якутское теруправления должны послать в Красноярск работников для обмена опытом. Это тем более необходимо, что летом в Красноярске будет проводиться большая работа по техническому

планированию судоремонта 1937 года, работа по пересмотру всех технически „обоснованных“ норм.

Техническое нормирование на речном транспорте Главсевморпути до сих пор поставлено неудовлетворительно. Это относится даже к одной из лучших по своей организации — Красноярской транспортной конторе. Обнаружено много случаев неправильного технического нормирования, мешающих внедрению стахановских методов. Нормы определяются, как правило, путем „торга“ между мастером и рабочим, что дискредитирует стахановское движение. Стахановец, действительно работающий ударными темпами, но не умеющий „торговаться“, может заработать меньше работника — не стахановца. Нормы Наркомвода не обеспечивают планирование труда. Совещание высказалось за введение технически обоснованных норм, составленных с учетом развивающегося стахановского движения. Технические нормы должны быть переработаны на основе указаний декабрьского Пленума ЦК и ВКП(б) в соответствии с требованиями стахановского движения.

Участники совещания предъявили ряд требований и к Арктикснабу. Неудовлетворительное снабжение судоремонтными материалами в зиму 1936 года срывало стахановскую работу в Красноярском затоне. Удовлетворение требований речников о бесперебойном снабжении материалами для судоремонта в 1936/37 году является неотложным.

Совещанием выдвинут вопрос о создании запасных фондов судоремонтных материалов. Условия работы судоремонтных пунктов: Якутского, Игарского, Тобольского, а также судостроительных верфей Пеледуйской, Придивенской, Тобольской, ввиду их отдаленности от железной дороги, требуют завоза судоремонтных материалов в летний период.

Кроме того совещание внесло следующие предложения.

По Якутскому теруправлению: ускорить организацию в Тикси судоремонтных мастерских с оборудованием, обеспечивающим ремонт всего мелкого моторно-парусного флота и постройку причальной линии для подхода к причалам морских ботов.

Якутские работники предъявили требование Мурманскому и Архангельскому портам Главсевморпути о лучшей организации погрузки морских судов, идущих на Лену, о лучшей упаковке и маркировке грузов. Неудовлетворительная работа в прошлом году создавала большую путаницу с этими грузами на Лене.

По Омскому теруправлению: построить морской бот для обслуживания Байдарацкой губы, куда груз до сих пор завозится собачьим транспортом. Омское теруправление предъявило требования Западносибирской гидрографии о своевременной обстановке захода в реку Юрибей в Гыдаямском заливе.

По Красноярскому теруправлению: построить два дебаркадера (пловучие пристани), выделить средства на механизацию погрузо-разгрузочных операций, ускорить разработку проекта механизации Диксона и завоз оборудования для Диксона, помочь в проводке речных караванов в Енисейском заливе как в осеннее время, так и при открытии навигации.

План утвержден, он должен быть и будет выполнен — таково единодушное решение участников совещания. Представители Красноярского, Омского и Якутского теруправлений заключили между собою договор социалистического соревнования речников Енисея, Лены и Оби на лучшее выполнение плана перевозок 1936 года.

В. И. ВОРОБЬЕВ

ГИДРОГРАФИЯ ГЛАВСЕВМОРПУТИ В 1936 ГОДУ

I

Большие и ответственные задачи поставлены перед гидрографией Главсевморпути в 1936 году. Гидрография должна идти впереди, чтобы дать надежную карту и указать правильный путь судам. Она призвана обследовать морские и речные пути, оборудовать их и обеспечить безопасность плавания.

Западный сектор Северного морского пути (район Карского моря от проливов Новой Земли до мыса Челюскина, включая низовья и устья западносибирских рек и часть Таймырского побережья) сравнительно достаточно исследован и оборудован. Судоходные трассы в этом секторе и важнейшие в навигационном отношении участки (Новоземельские проливы, подходы к устьям Оби и Енисея) гидрографически обследованы.

В западном секторе Севморпути остаются лишь отдельные районы (Восточное побережье Новой Земли, Байдарацкая губа и др.), которые обследованы лишь рекогносцировочно и положены на карту по старым данным. Важнейшим из этих малоисследованных в навигационном отношении районов является труднодоступная северо-восточная часть Карского моря, как, например, непосредственные подходы с W к проливам Северной Земли, в частности к проливу Вилькицкого.

Центральный и восточный секторы Севморпути (моря: Лаптевых, Восточносибирское и Чукотское) значительно менее исследованы, а местами совершенно не освоены. Важнейшая задача гидрографии — изучить эти секторы, обеспечить навигационное оборудование как транзитного морского пути, так и низовьев восточносибирских рек.

Для осуществления гидрографических работ в северо-восточных морях флот гидрографии Главсевморпути получает значительное пополнение: к началу навигации вступают в строй не меньше 4 судов типа „Смолярный“ и „Вихрь“. Кроме того примут участие в работах суда „Шторм“ и „Торос“, построенные к концу прошлой годней навигации.

Четыре новых гидрографических судна, а также „Сталинец“ (из Енисея) намечено перевести в моря Лаптевых и Восточносибирское к устьям рек Лены и Колымы. Гидрографические суда, а также использование ледокольных и рейсовых судов Главсевморпути дают возможность охватить гидрографическими работами в 1936 году северо-восточную часть Карского моря, море Лаптевых (побережье, а частью и открытое море), Новосибирские и Ляховские острова и организовать лоцмейстерские базы для

развития судоходства в Хатанго-Анабарском и Индигиро-Колымском районах.

План гидрографических работ на Северном морском пути построен, исходя из следующих основных положений.

Стахановское движение позволяет пересмотреть нормы и программы работ, увеличить производственные результаты. Наиболее трудоемкие участки поручаются стахановским группам и экспедициям.

Центр тяжести гидрографических работ переносится в восточный сектор Арктики. Сюда направляется значительная часть вновь построенных судов, здесь же намечаются наиболее крупные экспедиционные работы.

План работ каждой партии, отряда, экспедиции, судна имеет определенную цель: дать карту, материал из лоции, оборудовать определенные участки пути в навигационном отношении.

Особое внимание обращается на службу ограждения и навигационного оборудования: постройка знаков, установка маячных огней, организация лоцмейстерской службы для развития судоходства на реках.

Исключительное значение придается новым техническим средствам гидрографической службы: новые методы морского промера, фотосъемка побережья рек.

II

Гидрографические работы в Карском море сосредоточиваются в районах: Новоземельские проливы и восточный берег Новой Земли; Обь-Енисейский залив с устьями Оби и Енисея и часть Западнотаймырского побережья с архипелагом Норденшельда.

В Новоземельских проливах (Югорский Шар, Карские Ворота, Маточкин Шар) и на подходах к ним устанавливаются 10 новых навигационных знаков башенного типа с маячными огнями; освещается вход в Русскую Гавань и в Кара-губу. На 21 из имеющихся знаков (постройки 1934—1935 годов) также устанавливаются огни. Общее количество освещаемых навигационных точек возрастет в этом районе с 23 в 1935 году до 54 в 1936 году. Карские Ворота станут доступными для ночного плавания.

На восточном берегу Новой Земли в 1935 году была выполнена съемка и начат промер прибрежной полосы от Маточкина Шара на север до мыса Пять-Пальцев. В 1936 году намечено провести такие же работы от Маточкина Шара на юг до залива Абросимова. Это, вместе с окончанием промера северного участка, даст возможность составить новую путевую карту подходов к Маточкину Шару со стороны Карского моря.

Промерные работы у Новой Земли выполнят новые гидрографические суда в начальный период навигации до их ухода в восточный сектор. Если же проход этих судов в восточную часть Карского моря задержится неблагоприятными ледовыми условиями, то предусмотрено значительно расширить гидрографические работы на Новоземельском побережье, по западному Ямалу и вообще в западной части моря. На Новой Земле будет применена судовая стереофото съемка побережья. Это увеличит производственные показатели и снизит себестоимость работ.

В Обь-Енисейском районе развернутся, главным образом, работы по улучшению навигационного оборудования. Здесь устанавливаются 45 новых навигационных знаков и 30 маячных огней (преимущественно на Енисее и подходах к Игарке, а также в Енисейском заливе и Обско-Тазовской губе). Река Енисей на больших участках низовья станет доступной для плавания морских судов, что сократит среднюю продолжительность Игарских рейсов. Постройка большого башенного знака на острове Вилькицкого, установка маячных огней в нескольких пунктах по восточному берегу Енисейского залива и увеличение числа точек пловучего ограждения — все это также улучшит навигационные условия на подходах к устью Енисея (т. е. в наиболее посещаемом судами районе Севморпути).

Особо отметим большую программу обследования низовьев и дельты реки Оби от Сале-Хард до устья. Выполненные в 1935 году гидрографические работы показали, что транзитные глубины по фарватеру Надымской Оби и на баре Большого Жерла на 0,5 метра больше, чем в Хаманельской Оби и на Ямальском баре. Эта незначительная разница в нормирующих глубинах, однако, весьма существенна, если учесть, что из-за ветровых сгонов на Ямальском баре речным судам иногда приходится простаивать по 10—15 дней в ожидании перемены ветра и прибыли воды. Поэтому в 1936 году Гидрографический отдел Омского теруправления тщательно обследует реку Обь от Сале-Харда до мыса Салемал и далее по разным протокам разветвленной Обской дельты до губы.

Большое навигационное значение имеет также обследование в Обь-Енисейском районе острова Белого с северной стороны. Несколько опасных банок и отмелей, находящихся далеко от берега (причем необследованных), при сильных приливо-отливных течениях затрудняют проход судов мимо острова Белого. Установленные в 1935 году радиомаяк и башенный электросветомаяк несколько улучшили здесь навигационные условия. Но этого далеко недостаточно. Надо определить точное местоположение и границы навигационных опасностей, дать подробную карту, пополнить лоцию сведениями о течениях. Эта цель и ставится системати-

ческими работами в 1936 году в районе острова Белого.

Гидрографическую службу в Обско-Тазовской губе несут суда Гидрографотдела Омского теруправления: „Боцман Лайне“ и „Штатив“; в Енисейском, Гыданском, Пясинском заливах и в низовьях Енисея — суда Гидрографотдела Красноярского теруправления: „Фарватер“, „Штурман“, „Широта“, „Минин“, „Лаптев“; в районе острова Белого несет службу гидрографическое судно „Ширкуль“.

Вдоль берега Харитона Лаптева и Западнотаймырского побережья, где проходит трасса Севморпути по Карскому морю, гидрографическая обследованность и навигационное оборудование нельзя признать удовлетворительными, особенно в восточной части этого района. Планом 1936 года намечено провести здесь большую работу, чтобы улучшить навигационные условия на этом весьма ответственном участке Севморпути. В районе от Диксона до западного входа в пролив Вилькицкого вдоль трассы устанавливается 10 новых больших навигационных знаков и до 15 береговых маячных огней.

В Пясинском заливе для нужд каботажного и промыслового судоходства, для развития транспортных операций по завозу грузов в Пясинско-Авамский район, завершится подробное гидрографическое обследование шхер Минина, в частности острова Подкова, куда намечено перенести с Диксона перегрузочную базу. В самой реке Пясине гидрографической службой впервые будет выполнено ограждение речного фарватера.

Работы систематического характера предусмотрены планом в южной части архипелага Норденшельда. Известно, что в случае скопления тяжелых льдов с северной стороны архипелага, путь по шхерным фарватерам у острова Таймыра и в южной части архипелага может представить значительные преимущества: им неоднократно пользовались экспедиции (Норденшельд, Толь, Амундсен, Вилькицкий), но для детального обследования его сделано еще очень немного.

Для выполнения работ по Западнотаймырскому побережью и в районе архипелага Норденшельда намечены два новых судна типа „Смольный“: одно будет занято постройкой знаков, установкой огней, попутным промером и обследованием побережья и островов; второе судно выполнит комплексные гидрографическое обследование района между островами Макарова — Бянки — Таймыр: топографическая съемка, морской прибрежный промер, наблюдения над течениями и приливами, сбор сведений для составления лоции. Постройкой нескольких навигационных знаков будет положено начало навигационному оборудованию района, уже с начала навигации 1937 года суда смогут пользоваться шхерными фарватерами в архипелаге Норденшельда для безопасного подхода к проливу Вилькицкого.

В проливе Вилькицкого и на подходах к нему с запада и востока намечена работа большой гидрографической экспедиции на ледокольном пароходе „Малыгин“. В прошлом году этой экспедицией проведены значительные работы в северо-восточной части Карского моря; обследована часть трассы от мыса Желания к проливу Вилькицкого, в районе группы островов Кирова—Воронина. В этом году экспедиция произведет комплексное гидрографическое обследование и навигационное оборудование одного из решающих участков Северного морского пути (пролив Вилькицкого и подходы к нему).

Планом экспедиции на „Малыгине“ намечены: промерные работы с W от острова Русского и с O от островов Петра и Андрея; топографическая съемка побережья островов Большевик, Мал. Таймыр, Фирнлея, Гейберга (вместе с работами полярной станции Челюскин это дает законченную съемку берегов пролива Вилькицкого); обследование бухты и якорных стоянок на берегу Таймырского полуострова; постройка навигационных знаков в важнейших для мореплавания пунктах (на островах Гейберга, Фирнлея, Мал. Таймыр и др.).

Гидрологические работы в проливе Вилькицкого изучат навигационные условия, которые вызывают скопления пловучего льда и его передвижение из моря Лаптевых по северной стороне пролива в Карское море.

III

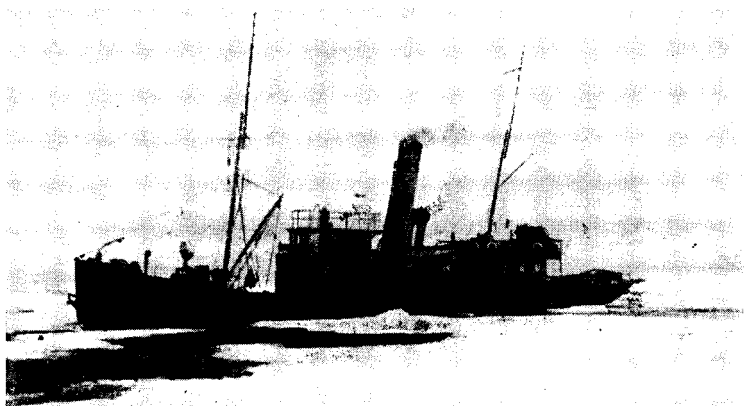
Море Лаптевых обследовано весьма недостаточно. К навигационному оборудованию побережья знаками и маячными огнями еще только приступлено.

В навигацию этого года надо добиться более широкого исследования моря Лаптевых и его побережий. Сюда направляется значительное количество судов для гидрографического обследования и улучшения условий судоходства.

Научная экспедиция Арктического института на „Садко“ будет занята комплексными работами в необследованных высоких северных широтах моря Лаптевых. Суда же Гидрографического управления сосредоточат работу вдоль основной судоходной трассы — от пролива Вилькицкого к Новосибирским и Ляховским островам.

Экспедиция на л/п „Седов“ имеет задание произвести промер и гидрологические работы в южной части моря Лаптевых, обследовать подходы к проливу Санникова с запада. В состав этой экспедиции войдут также два вновь построенных гидрографических судна: „Вихрь“ для работы в проливе Дм. Лаптева и „Смольный № 2“, который обследует пролив Санникова, подходы к проливу со стороны Восточносибирского моря и обширный район мелководья к востоку от Большого Ляховского острова.

Известно, что при некоторых ледовых условиях проход проливом Санникова имеет преимущества; этим проливом воспользовался в 1933 году „Челюскин“ на пути в Восточносибирское море. В проливе и на подходах к нему намечено произвести промер, заснять побережье топографически на основе астрономических пунктов, исследовать гидрологический режим (в первую очередь — течения), а также установить опознавательные навигационные знаки. Трудные для мореплавателя районы в восточной части пути от пролива Вилькицкого к проливам Санни-



Гидрографическое судно „Фарватер“

кова и Лаптева (район у мыса Баркин-Стан, где имеется ряд банок, район островов Васильевского и Семеновского, а также район к северу от устья реки Яны) включены в план работ судна „Темп“.

В гидрографических исследованиях моря Лаптевых в 1936 году намечается применение новейших технических достижений. Неблагоприятные метеорологические условия района, постоянные туманы и плохая видимость, отменные необследованные берега и, наконец, краткий навигационный период могут быть преодолены внедрением новой техники. Намечено применить радиоакустический способ определения места судна и испытать нигде еще не применявшуюся, разработанную нашими советскими инженерами конструкцию радиодальномеров. Для измерения глубины будут применены эхолот и ультразвуковой эхоскоп.

Согласованная работа четырех гидрографических судов — „Седов“, „Вихрь“, „Смольный № 2“ и „Темп“ — позволит изучить значительную часть моря Лаптевых вдоль основного направления Северного морского пути.

Планом 1936 года намечены также большие работы по улучшению условий судоходства на восточносибирских реках. В Хатанго-Анабарском районе организуется лоцдистанция. Это обеспечит систематическую службу (навигационные знаки, вежи, промеры фарватеров) и завоз грузов морским путем в Хатангу и Анабару. Развитие морских перевозок, в связи со строительством на Нордвике и вывозом нордвиковской соли, должно быть обеспечено благоприятными навигационными условиями. Будут построены световые знаки на островах Бегичева, Встречном и на подходах к Нордвику, произведена аэрофотосъемка незаснятой еще части побережья, значительно также пополнится промер.

Комплексные гидрографические работы намечено выполнить в Анабарской губе и устьевом участке реки до Сыскылаха: первоочередная задача здесь — обследовать вход в реку с моря через бар, выставить ограждение и положить начало речному судоходству в бассейне Анабара.

На реке Оленек также организуется постоянная лоцмейстерская служба; весь район от Арга-сала до устья оборудуется знаками, перевальными столбами и вежами, обследуется восточная часть дельты.

На реке Лене в этом году выполняются работы с целью улучшить условия судоходства. Промеры, обследование перекатов, установка новых знаков, столбов, створов и огней, увеличение количества баканов и веж — все эти мероприятия должны обеспечить развитие речного транспорта. Аэрофотосъемка берегов реки, проведенная в прошлом году от Якутска до Жиганска, будет продолжена до Ленской дельты. На протоках самой дельты — Ёйковской и Оленекской — намечено в этом году закончить гидрографическое обследование.

Каков общий объем плановых работ на Лене в 1936 году? Устанавливается 550 (из них 95 освещаемых) морских и речных веж и баканов; 365 (из них 70 с огнями) перевальных столбов и знаков; 15 освещаемых створов; 41 освещаемый буй. Предусмотрены аэрофотосъемка 600 километров площади, промер общим протяжением галсов до 5600 километров, определение 10 астрономических пунктов и установка 13 водомерных постов.

На реке Омолой намечено оборудование для судоходства нижнего участка реки от дельты вверх на 200—250 километров; на реке Яне — съемка, промер и обстановка реки от с. Казачьего до дельты и Правой протоки до выхода в море; на реке Индигирке — усиление организованной в 1936 году лоцмейстерской службы, обследование и навигационное оборудование Средней и Колымской протоки, промер реки от дельты до Чахырдыха, на реке Колыме организуется лоцдистанция.

На всех этих восточносибирских реках (Хатанга, Анабара, Оленек, Омолой, Яна, Индигирка, Колыма) будет построено 36 морских и 210 речных навигационных знаков, выставлено 430 веж, 60 освещаемых буйев и баканов. Конечно, этого еще далеко недостаточно. Но организация и укрепление местных органов гидрографической службы (лоцдистанций и лоцмейстерств на каждой реке) позволяет в дальнейшем более быстро наладить судоходство. Советская Якутия должна получить хорошие водные пути сообщения. Гидрографическому отделу Якутского территориального управления предстоит в 1936 году большая работа в этом отношении.

IV

Восточносибирское и Чукотское моря — наиболее трудные районы Северного морского пути, к тому же наименее обследованные гидрографическими работами. В этом году сюда направляются два гидрографических судна из числа вновь построенных моторно-парусных шхун. Одно из них — „Смольный № 1“, входящее в состав Индигиро-Колымской экспедиции, — будет зимовать в низовьях реки Колымы, а второе — „Торос“ — в Чаунской губе.

Работы Индигиро-Колымской экспедиции рассчитаны на два года. Двухлетняя программа предусматривает: гидрографическое исследование и навигационное оборудование побережья Восточносибирского моря от залива Дм. Лаптева до губы Гусиной и от Колымской протоки реки Индигирки до мыса Крестовского; окончание работ в дельте реки Колымы (Походская протока); морским промером будет обследован весь район между Индигиркой и Колымой, а также от устья Колымы на восток до Чаунской губы.

Гидрографическая экспедиция, направляемая в Чаунскую губу и на побережье



Гидрографическое судно „Боцман Лайне“

Чукотского моря, тоже имеет двухгодичный план работы. Будет закончено подробное обследование (съемка, промер) Чаунской губы. На востоке от Чаунской губы морской промер прибрежной полосы распространяется до мыса Шмидта, а на западе смыкается с районом работ Индигиро-Колымской экспедиции.

На побережье Чукотского моря с помощью специально фрахтуемого во Владивостоке судна будет построен ряд навигационных знаков. Для постоянного гидрографического обслуживания организуется лоцмейстерство в бухте Провидения. На мысе Уэлен и на мысе Лисовского устанавливаются прожекторные электросветомаяки. По отзывам судоводителей, применение авиапро-

жекторных установок для навигационных целей оказалось вполне удачным.

15 навигационных освещаемых знаков будут построены на Чукотском берегу и далее на запад вплоть до устья реки Колымы.

В результате работ в 1936 году навигационные условия в этом районе Севморпути значительно улучшатся.

★

Караваны морских и речных судов с грузами и экспедициями направляются по Северному морскому пути. Гидрографическая служба обязана обеспечить безопасное плавание этих судов, дать им верные карты и лоции, оборудовать пути новыми техническими средствами навигационного ограждения.

ИГАРКА

I

Еще за 800 километров от Игарки начинаешь понимать суть героики нашего Севера, героики будней, деталей, героики, сцементированной любовью к родине и к социалистической стройке.

Станок Подкаменная Тунгуска лежит при впадении реки того же названия в Енисей. Станок небольшой — всего 60 дворов охотников-рыболовов. Станок коллективизирован полностью. Летом все на путине, зимой все здоровые мужчины — в тайге, промышляют белку, нередко ловят и росомаху, горностая, а в редкие годы попадаетея и песок.

Станок — культурный центр. В нем почта, радиостанция Наркомсвязи, радиостанция Главсевморпути, гидропорт, две фабрики (Интегралсоюза и Главсевморпути), сельсовет, клуб, бондарная мастерская колхоза, помещающаяся в здании бывшей церкви и готовящая деревянную тару, и, наконец, просторная, светлая школа в бывшем кулацком доме.

Будучи переведена в Москву, эта школа была бы там не из последних. Школа начальная. 80 детишек — 4 класса — занимаются в двух просторных, светлых и теплых комнатах, разделенных столовой-передней. Учат двое — муж и жена **Гурьины**, живущие и работающие здесь уже четвертый год. В классах дисциплина, уроки проходят с большим подъемом, и результаты отличные. Я сидел на уроках, просматривал около десятка ученических тетрадей и книг. И тетради и книги, завернутые в газетную бумагу, содержатся опрятно, ни пятнышка. Грамотность детей высокая, уровень успеваемости значительно выше, чем в обычной начальной сельской школе, все тетрадки не только выправлены, но каждое выправленное задание сопровождается примечанием учителя, обращающим внимание **данного** ученика на его **конкретные** ошибки. Здесь работают не с классом вообще, а с **каждым** учеником в отдельности.

Большая перемена. Завтрак. В столовой все ученики за чистыми столами. Завтракают. Завтрак — недорогой, 8 копеек; некоторых освобождают и от такой платы. Материальная основа школьного завтрака — собственное хозяйство: огород, свиньи, корова и т. д. Помогает и совхоз.

Завтрак окончен. Куда-то исчезли столы. Оказывается, что столы прикреплены к стенам и после выполнения ими одной „функции“, они поднимаются на стены и обратной своей стороной — самодельной диаграммой-стрелой — иллюстрируют проценты посещаемости и успеваемости каждого класса, между которыми ведется социалистическое соревнование. Столы-диаграммы сделаны с любовью, но не только столы.

В школе имеется кукольный театр, созданный Гурьиными — этими социалистическими культуртрегерами далекого станка Туруханского района. В школе неплохая библиотечка, школьные пособия. И в большие, жестокие морозы дети ходят в школу. Ее любят и ценят и малыши и взрослые. Я говорил со многими стариками (в период зимней охоты одни старики остаются в станке), и все они хорошо отзываются о школе.

Когда я через две недели в Красноярске беседовал с краевыми работниками и рассказал им об этой школе, я убедился, что о ней до сих пор ничего не знали: в наробразовских списках она, как видно, имеет только свой порядковый номер...

Школа в Подкаменной Тунгуске настраивает на особый лад. Игарку хочется видеть такой же творческой, изобретательной, культурной в деталях. Игарка не обманывает. Она — именно такая.

II

За 5—10 минут до окончания полета ты прилипаешь к целлулоидному окну кабины и жадно ищешь Игарскую протоку. Вот, наконец, она. В солнечный день Игарка изумительно красива, особенно когда смотришь на нее с высоты 500—600 метров. Развернутым веером простирается Игарка на расстояние в несколько километров. Слева, ближе к Енисею, у самой протоки — порт, территориальное управление Главсевморпути, затон, левее — поселок Пробуждение. Выше этого поселка будет строиться новый город, по направлению к Енисею, упираясь в тайгу, которая оцепляет город. Направо — видишь законченные и строящиеся ряжи. Выше — красивыми просеками-улицами спускаются к порту



Спортсмены соревнуются...

штабели пиломатериалов — лесобиржа. Между биржей и портовым фронтом в текущем году еще выстроит постоянные съезды, на которых в длинный, бесконечный летний день будут шмыгать вниз и вверх 11 электровозов.

Выше, за лесобиржей, за лесозаводами начинается собственно город. Правильные улицы, продольные и поперечные: Портовая, Сталина, Кирова, Шмидта, Смидовича, Экспортная и другие, деревянные тротуары, много уличных фонарей. Город ночью буквально залит светом.

Дома деревянные, одно- и двухэтажные. В последнее время строят исключительно двухэтажные дома, срубные. Каркасного типа, пропускающие холод, горсовет строить запретил. Уже выработался свой стиль игарского двухэтажного дома, с длинной и широкой верандой, со своей особенной, не похожей на „расейских петушков“ резьбой.

В городе больше десятка магазинов — промтоварных и продовольственных — Кросторга, Севенторга и ОРСа Лесокombината. В главном универмаге Кросторга, что на улице Шмидта (угол ул. Кирова), найдешь все: от часов-ходиков, мехового полушубка, книжки для детей до разнообразнейших сортов конфет, печенья и варенья. Сорт варенья я насчитал около 10 и даже таких, которые редко встретишь и в „Гастрономе № 1“ в Москве.

Берем наугад номер „Большевика Заполярья“ — игарской ежедневной газеты за 18 марта — и приводим два объявления из восьми этого же номера:

Первое: „Красивые всевозможные ткани: крепы, сатины, ситцы, фланели, шотландки, трико, туалетные, шелковые полотна, креп-де-шины, фан-де-шины — имеются в большом выборе в промтоварном отделе магазина № 1 Севенторга, от 2 руб. 35 коп. до 55 руб. за метр“.

А вот и второе: „Табачные изделия высших сортов, папиросы: „Сафо“, „Пушки“, „Яхта“, „Экстра“, Зефир“. Покупайте в магазинах Кросторга“.

В разных частях города несколько столовых тех же ОРСа Лесокombината и Главсевморпути — основных хозяйственных организаций города. Питают в них вкусно и недорого.

Столовая
ОРО ЛЕСОКОМБИНАТА
ГОТОВИТ
ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫЕ
ОБЕДЫ
с большим выбором
разнообразных блюд.
В БУФЕТЕ при столовой
ВСЕГДА
ИЖАРЕНА СВИНИНА,
БАРАНЬЯ И
ТЕЛЯТИНА
ХОЛОДНЫЕ разнообразные
закуски
И КОНДИТЕРСКИЕ изделия

ИЗВЕЩЕНИЕ
Секция Рабочей школы. Заключено
договор на ремонт при Ижарен. котель-
ной сдан в эксплуатацию по всем ра-
бочим категориям с 1 я до 15 я. в
прием в следующие часы: 10, 12,
14, 16, 18, 20. Для всего населения
находится открыта в котельной. Везде
будет дежурить по 15 часов.
10 марта, Москва — 15 часов.
14 марта, Петрозаводск — 15 часов.
16 марта, 20 часов.

Горный, № 152

Кросторг
ГЛАВНЫЙ
УНИВЕРМАГ № 1
ул. ШМИДТА



ВЫПУСКАЕТ В ПРОДАЖУ:
женские шерстяные костюмы,
туфли на кожаной подошве,
летние платья,
трикотаж,
белье женское.

Полноценный ассортимент предлагаемых товаров:
масло, сыр, большой выбор
консервов рыбных, мясных,
овощных, фруктовых.
Сушеные фрукты разных сортов.
ВАЖЕЛЬЕ: сальновое, мясное,
рыбное, лимонное, яблочное,
клубничное, малиновое.
Маринады: овощные, томат-паста,
овощные, асфетные.
Вино, соленья.

Магазины прилагать: промтоварные магазины с доставкой
на дом с 10 часов утра до 15 часов вечера.

Горный, № 152

МЕНЮ
СТОЛОВАЯ
СЕВЕНТОРГА
№ 1

НА 8 МАРТА

Завтрак
Пшеничный паровик
Строганина на масле
Пюре из картофеля
Апельсины
Натуральный творожок
Кавказ.

Обед
Или домашнее
Суп с фрикадельками
Ливерная котлета
Суп с грибами — картофель
Гуляш
Пшеничный паровик
Ливерная котлета
Салат из овощей

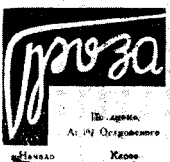
Сладкое:
Кавказ, яблоки
Компот фруктовый
Бисквит со сливками
Кофе с молоком

Ужин
Пюре из картофеля
Котлетки рыбные
Пюре из картофеля
Пшеничный паровик
Салат из овощей

Городская школа

Горный, № 152

Кино-театр „1-й Заполярный“
5 марта. Вечернее 8 30 минут
дилофильное кинопоказание
художественный фильм



Вечернее кинопоказание
художественный фильм
„Гроза“

Вечернее кинопоказание
художественный фильм
„Гроза“

Горный, № 152

Вот меню на 5 марта 1936 года:

		Цена
Завтрак.	Пирожки мясные	1 р. 45 к.
	Какао	— 75 „
	Чай	— 15 „
Обед.	Суп с пельменями	1 р. — „
	Суп с вермишелью	— 90 „
	Отбивная свинина	2 р. 60 „
	Почки в томате	2 р. 20 „
	Голубцы	2 р. — „
	Яблоки в сиропе	— 70 „
	Пудинг рисовый	1 р. — „
Ужин.	Нельма жареная	2 р. — „
	Какао	— р. 70 „
	Чай	— р. 15 „

А вот меню на 14 марта:

Завтрак.	Печенка жареная	1 р. 70 „
	Холодец	2 р. — „
	Кофе	— 65 „
	Чай	— 15 „
	Молоко	— 70 „
	Сливки	2 р. 25 „
Обед.	Щи	1 р. — „
	Суп молочный	1 р. 05 „
	Поросята жареная	2 р. 65 „
	Котлеты	2 р. 10 „
	Беф Строганов	2 р. 25 „
	Пирог с повидлой	1 р. 15 „
Ужин.	Баранина жареная	1 р. 90 „
	Кофе	— р. 65 „
	Молоко	— р. 70 „
	Чай	— р. 15 „

В городе несколько хлебопекарен, рыбокоптилка, но, из-за беззаботности некоторых хозяйственников, город, лежащий на богатой рыбной реке, нередко остается без рыбы. В феврале горком ВКП(б) принужден был специально заняться проблемой снабжения населения

<p>ЕЖЕДНЕВНО магазин № 2 Игарка</p> <p>ИМЕЕТ В ПРОДАЖЕ СВЕЖИЕ</p> <p>МОЛОКО СЛИВКИ БУЛОЧНЫЕ ИЗДЕЛИЯ</p> <p>„Игарка“</p> <p>В МАГАЗИНЕ № 6</p> <p>РЫБА РАЗНЫХ СОРТОВ МАСЛО РАСТИТЕЛЬНОЕ КОНСЕРВЫ РЫБНЫЕ ОБОИДНЫЕ МЯСНЫЕ</p> <p>КАРТОФЕЛЬ СВЕЖИЙ</p> <p>ПРОДАЕТСЯ в магазине по улице Свободной, а также доставляется на дом по заказу.</p>	<p>КИНО ТЕАТР</p> <p>„УТЯ ЗАПОЛЯРНЫЙ“</p> <p>18 марта</p> <p>В ПОСЛЕДНИЙ РАЗ демонстрируется звукоцветной фильм</p> <p>„МОЩЬ МАКСИМУ“</p> <p>СВЕРХ ПРОГРАММЫ ЗВУКОВОЙ ЖУРНАЛ „СОВЕТСКОЕ ИСКУССТВО“</p> <p>НАЧАЛО 9.15</p> <p>КАССА ОТКРЫТА с 3 часов</p>	<p></p> <p>СЕГОДНЯ НА КАТКЕ „ДИНАМО“</p> <p>ЗИМНИЙ ФИЗИКУЛЬТУРНЫЙ ДЕНЬ ОТДЫХА</p> <p>ТРУДЯЩИХСЯ ИГАРКИ</p> <p>— В ЧАС ДНЯ СОСТОИТСЯ КОНЬНЫЙ МАТЧ —</p> <p>МЕЖДУ КОМАНДАМИ ГОРОДСКОЙ СРЕДНЕЙ ШКОЛЫ</p> <p>С 4 ЧАСОВ МАССОВОЕ КАТАНИЕ НА КОНЬКАХ. БОЛЬШОЙ ВЫБОР КОНЬКОВ.</p> <p>С 8 ЧАСОВ ДНЯ ПРИ КЛУБЕ „ДИНАМО“ РАБОТАЕТ ЛЫЖНАЯ СТАНЦИЯ.</p> <p>Руководителем зимнего дня отдела — ответственный секретарь ячейки „Динамо“ тов. ЕФИМОВ.</p> <p>На стадионе играют Коньки; сынки, лыжи можно духовой оркестр. получить на прокат.</p>
--	--	---

рыбой, хотя богатейшие естественные ресурсы Енисея как будто достаточны, чтобы такой проблемы вообще не существовало.

В Игарке есть все, что характеризует культурный советский город. В нем четыре клуба: большой городской клуб-театр, клуб „Динамо“, комсомольский клуб в поселке Пробуждение и клуб им. Лаврова в совхозе „Полярный“ на Самоедском острове. Во время Карской экспедиции, когда население города временно увеличивается на 20—25%, когда в порту одновременно грузятся 7—9 иностранных лесовозов, в клубах большое оживление. В прошлом году здесь дал несколько спектаклей Заполярный театр Политуправления Главсевморпути. В текущем году игарцам обещана выездная труппа московского Малого театра. Но и зимою клубы по вечерам переполнены, в них кипит большая творческая жизнь.

В городе звуковое кино, стадион с ледяными горками для катания детей, школы, курсы для судоводителей и радистов. Организуется Пушной техникум, имеются ясли, детские сады, больница, аптека, баня, почта, сберкасса, крупный радиоузел — и вдобавок строится новый радиоцентр — и наконец ежедневная газета с трехтысячным тиражом, имеющая солидную полиграфическую базу. „Большевик Заполярья“, издает и пионерскую газету „Пионер Заполярья“ (один раз в шестидневку), с тиражом в 1000 с лишним экземпляров.

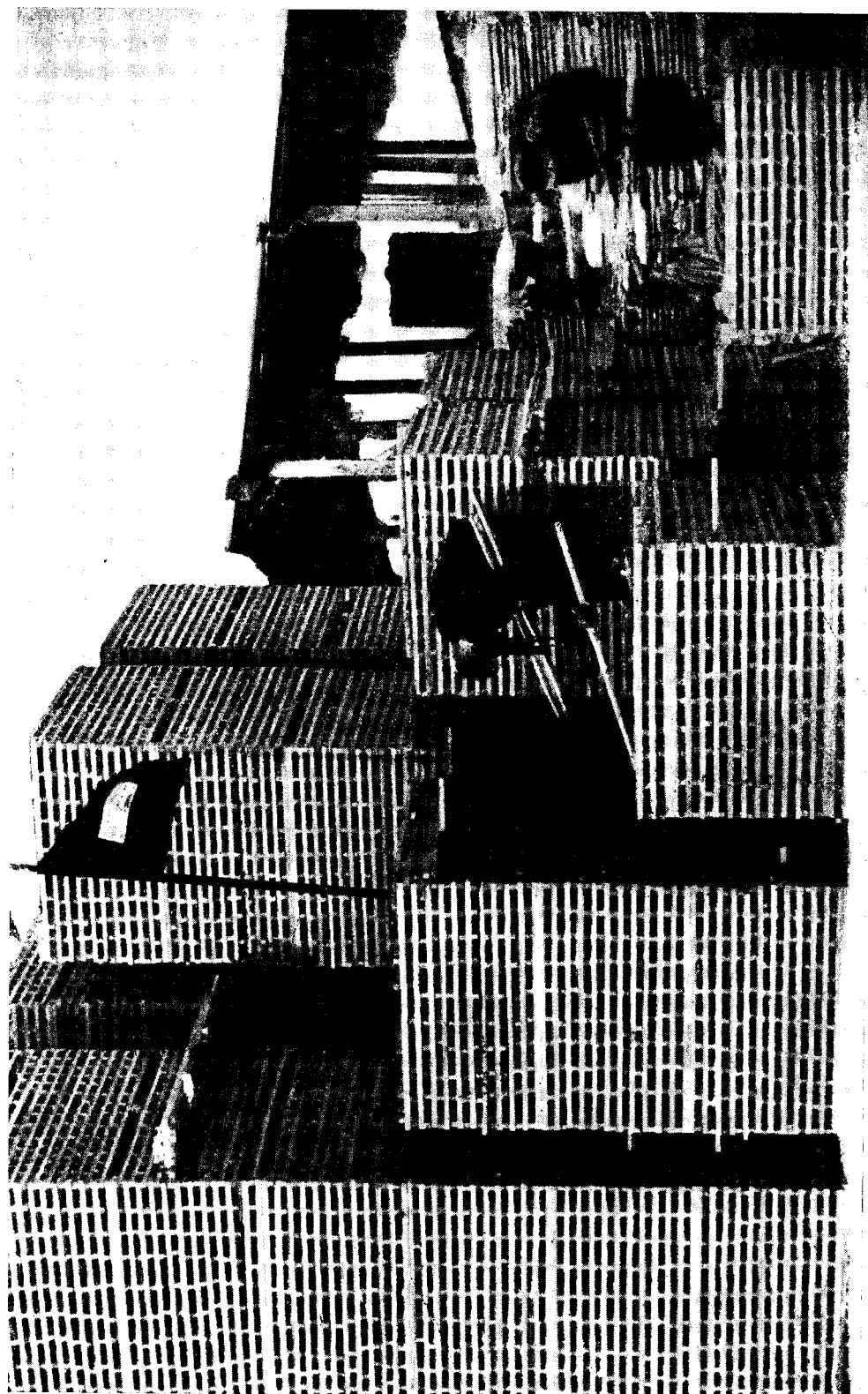
Когда заходишь вечером в редакцию „Большевика Заполярья“, кажется, что попал в большую краевую газету. В разных комнатах люди напряженно работают, в цинкографии шлифуют клише — снимок сегодняшней детской олимпиады. В чересчур освещенной наборной стоят у касс наборщики, а в печатной плоские машины приводятся в движение электричеством.

Игарская газета почти наполовину заполнена тассовской информацией. Важнейшие политические новости Союза и из-за рубежа, передовицы „Правды“, важнейшие постановления ЦК, Совнаркома и ЦИКа, речи вождей здесь читают на второй и — в крайнем случае — на третий день после их появления в Москве. Беседу тов. Сталина с Говардом Роєм прорабатывали в Игарке 8—9 марта.

Игарский житель вообще не отстает от темпа жизни Союза. По радио он слушает концерты и другие передачи московских радиостанций, он может говорить по телефону с Москвой. „Правду“ и „Известия“ он получает на 10-й день (самолетом из Красноярска), а при лучшей организации доставки мог бы их получать и на 7-й день; 276 экземпляров „Правды“ и „Известий“ выписывается Игаркой, 40 экземпляров „Комсомольской Правды“, а вообще около 700 экземпляров центральных газет. Краевых газет („Красноярский рабочий“, „Красноярский комсомолец“ и „Сталинские внуки“) выписывается 434 экземпляра. Журнала „Большевик“ выписывают 37 экземпляров, „Работница“ — 44, „В помощь партучебе“ — 18, „Партстроительство“ — 12, а всего журналов около 300 экземпляров, не считая „Советской Арктики“, которая в настоящее время идет в Игарку в количестве 800 экземпляров.

III

У Игарки высокий тонус жизни. Это чувствуется сразу, как только поднимаешься с протоки по лестнице к зданию порта и территориального управления, на пятиэтажной башенке которого красуется вывеска на английском языке: „Port administration Igarka“.



Красивыми просекан-улицами спускаются к порту штабели пиломатериалов — лесобиржа

Этот высокий жизненный тонус чувствуется и на заводах лесокombината и на работе по установке ряжей в порту, и в совхозе, и в совпартишколе, и во всех комнатах горкома и политотдела, по вечерам заполненных всякого рода работающими кружками, и в обширном, прекрасно обставленном парткабинете, где происходят теоретические конференции, и на площадке „Динамо“—против здания горсовета и горкома, где краснощекие здоровые детишки катаются с ледяной горки и где спортсмены на коньках соревнуются друг с другом в различных сложных фигурах.

Чем он вызван—этот повышенный жизненный темп, который почти физически ощущаешь?

Основное—город молодой, первые сваи были забиты лишь в 1929 году. На нем не довлеют традиции, косность старых заштатных российских городишек, с их вонью, церквями, прежним мещанством, пахнущим нафталином.

Игарка—город свежий, новый. Первое ощущение—смолистый запах свежего сруба. Игарка—город, построенный нами, город без церквей и монастырей—город социалистического труда и творчества.

В Игарку устремляются разного характера потоки людей. Туда едут люди высокоидейные, типа секретаря горкома и начальника политотдела **Валентины Петровны Остроумовой**, заражающей всех своим пылом, кипучей энергией и вечной неизменной бодростью. В Игарку направляются романтики, желающие на практике реализовать свои мечты о заполярной экзотике. В Игарке оседают временно или надолго люди, стремящиеся к хорошему заработку. Среди этой категории попадают и элементы, гонящиеся просто за „длинным рублем“. Наконец, в Игарке оседают трудпереселенцы и их семьи, большинство из которых здесь впервые приобщается к честному, не эксплуататорскому труду. Все эти категории, различные между собою как по мотивам их приезда сюда, так и вообще по своему идейно-политическому уровню,—люди высоко активные. Вообще человек, поднимающийся с насиженного места, чтобы поехать в далекое Заполярье, уже этим самым доказал, что он не принадлежит к породе заспанных или мокрых куриц.

Отсюда—в основном та, поражающая с первого взгляда вновь приехавшего активность игарцев. Это—объективная основа, усиливаемая жестокостью природы, которую надо побороть, взнудать, чтобы в глухой тайге создать уютное и культурное человеческое общежитие.

Но повышенному темпу жизни содействует серьезный субъективный фактор—**Игарская партийная организация**.

Игарская партийная организация—небольшая, но уровень ее актива значителен.

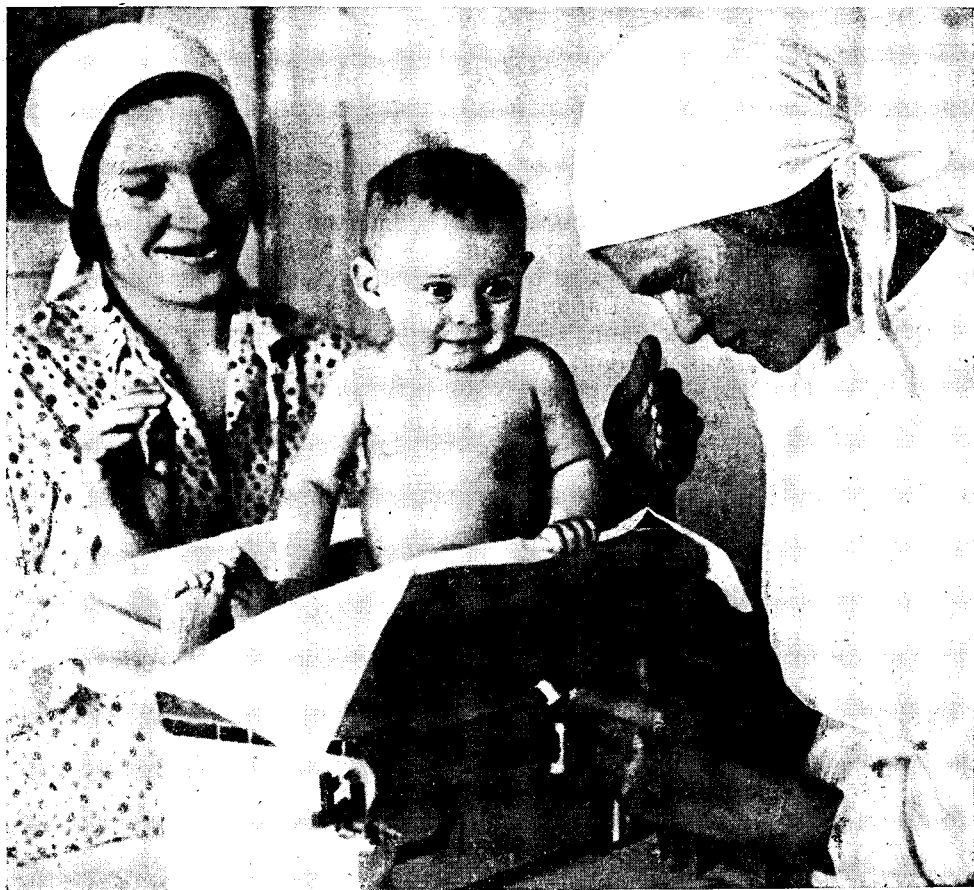
В Игарке работают активные и энергичные люди—таков, например, председатель горсовета т. **В. К. Сотсков**, таков т. **Огуленко**, уже несколько лет работающий в Игарке. В 8 часов утра и поздней ночью т. Огуленко всегда находишь на работе. Таков Касьянов—директор совхоза „Полярный“, работающий в Игарке уже четвертый год и крепко привязанный к своим теплицам, парникам. Такова и Хренникова, руководитель с.-х. опытного пункта. Такова, в первую очередь, душа Игарки—Остроумова.

Остроумова всегда в движении—ее встречают или в кабинете горкома—политотдела, или в бараках, или в порту, или в воздухе—где-то между Усть-Портом и Диксоном, или в глубокой тундре в какой-нибудь фактории или оленеводсовхозе.

Остроумова живет Игаркой. Ее знает не только каждый рабочий, но и каждый трудпереселенец, ее знают все дети города. Своей страстью, неутомимостью, партийностью она дисциплинирует организацию, заставляет быстрее двигаться, работать оперативнее, конкретнее.

Остроумова понимает, что надо повернуть партийную организацию лицом к тундре, к далекому глухим, заброшенным уголкам Заполярья, по сравнению с которыми Игарка — европейский город.

Я присутствовал при беседе Остроумовой с одним коммунистом, которому предложили выехать „на периферию“, в тундру. Коммунист мялся, возражал, а после беседы обещал подумать. Невольно тогда и я подумал: в Игарке оседают, как в Москве, и не в смысле того, что не хотят оттуда выехать в центры Союза (этого еще нет, в этом плане проблема оседания в Игарке еще довольно остра), а в том, что уютенькие теплые квартирки Игарки, ее культурный быт и комфорт притягивают, удерживают некоторых слабых, умеющих и в Игарке — этой лаборатории нового, чудесно-героического — укрыться в мещанском пуховике...



В детской консультации (Игарка)

IV

Город в основном живет Карской. Для Игарки Карская это то, что для Баку — нефть, для Калининской области — лен, для Узбекистана — хлопок, а для Кубани — уборка пшеницы. К Карской готовится весь год. И днем, и ночью, непрерывно, и в долгую полярную ночь лесозаводы пилят, готовя экспортный пиломатериал, идущий в основном в Англию, но попадающий порою и в Южную Африку.

К Карской готовится весь город: и порт, и портострой, заканчивающий стройку ряжей и начавший строительство съездов, и затон, ремонтирующий флот Главсевморпути. К Карской готовят дома — жилища для рабочих, готовятся клубы. В период Карской, продолжающейся всего 45—50 дней, надо успеть во-время погрузить несколько десятков лесовозов (в прошлом году их было 40) и получить еще диспач, надо успеть выкатать лес, приходящий с верховьев Енисея, с Ангары, чтобы зимою не заниматься выколкой, стоящей в 10 раз больше, чем выкатка. За короткий период летней навигации надо успеть завезти продукты и промтовары как для Игарки, так и для тундры, надо вывезти людей и завезти новых, надо многое сделать и сделать быстро: река и море не ждут.

В августе, сентябре города не узнать — все сконцентрированы на одном — успешно закончить Карскую, перераспределяется рабочая сила, устраиваются нежелательные, но нередко неизбежные авралы. Но в этой страде не забывают и о спортивных матчах с командами иностранных пароходов, не забывают и о культуре, веселье, которого в Игарке много, не меньше, чем в любом советском поселке любого края великого и огромного Союза.

В городе еще много недоделанного, не законченного, не устоявшегося. Отличные в нем магазины, а иногда не купишь какой-нибудь детали. Во всех магазинах города в марте не было металлических ложечек. И директор комбината т. Варакин, угощая меня чаем, мог мне предложить вместо ложечки лишь деревянную палочку, наподобие китайских, благо на лесозаводах дерева достаточно... Вышли чернила. Не учли снабженцы большого культурного роста игарцев! Не завозят торгующие организации икры, шоколада, апельсинов, хотя самолеты курсируют через день и провоз этих дорогих продуктов на самолете был бы вполне рентабелен.

Город еще весь в лесах — в будущем. Но контуры его уже четко очерчены. Вот здесь, за лесобиржей начнет свое движение водопровод, который окружит город-амфитеатр железным полукольцом. Скоро вырастут новые улицы, дома — и не только деревянные, но и кирпичные. Центр города переместится туда, на гору, ближе к Енисею. Напротив протоки на Самоедском острове, наряду с совхозом с его теплицами, парниками вырастет парк культуры и отдыха, скоро вырастут новые лесозаводы, будет пущена графитовая фабрика, заработает мебельная фабрика. На отходах лесозаводов вырастет много новых предприятий (целлюлозный завод, спиртовой, пластмасс и др.). Игарская радиостанция опояшет радиоточками всю тундру, к северо-востоку и к юго-востоку, охватит Таймырский и Эвенкийский национальные округа. Самолеты будут ежедневно курсировать по новым авиатрассам. И на оленях, собаках, самолетах, грузовиках и тракторах будут приезжать промышленники-колхозники долгане, ненцы, эвенки в культурный центр — Игарку, где в совпартшколе, техникуме, на разных курсах готовятся



Гости из тундры

и куются национальные кадры, национальная интеллигенция Енисейской тундры.

Город солнца — так я называл бы этот растущий заполярный город. Такое солнце, крепкое, яркое, сочное, не дающее спать, заставляющее вечно бодрствовать, наполняющее мускулы особым живительным элексиром, я редко встречал в Москве, и не только в Москве, но и на юге Союза. В 20—25° мороза солнечные „зайчики“ проникают в комнату через густой занавес, будят тебя.

И если великий полярный исследователь Фритиоф Нансен в одну из полярных ночей мог написать такие строки: „Я чувствую потребность возвратиться к жизни. Дай мне вернуться — все равно победителем или нищим, только дай вернуться, чтобы начать новую жизнь. Здесь проходят годы, и что приносят они?“, — то таких строк игарец никогда не напишет. „Мрак полярной ночи“ здесь никого не пугает. Этого мрака нет. Здесь все залито светом — с марта солнцем, а в полярную ночь — электричеством, здесь люди стремятся ввысь, строится аэроклуб, парашютная вышка, здесь люди не тоскуют — где уже тосковать, когда и так времени нехватает, здесь люди работают, творят, учатся и отдыхают. Здесь —

советский заполярный город,

город солнца —

Игарка.

А. Ф. КРЮКОВ

ИНОСТРАНЦЫ В ИГАРКЕ И ОБ ИГАРКЕ

Появление этого незнакомого человека на кирпичном заводе Севенстроа заинтересовало всех заводских рабочих.

Впервые его полусгорбленная фигура в потрепанном пальто темного цвета появилась на заводской площадке в пасмурный августовский день. Он быстро шагал по заводу. В воздухе расплывались струйки табачного дыма его трубки.

У сушилки он остановился. Под деревянным шалашеобразным навесом стояли штабеля высушенного, но еще не обожженного кирпича. Схватив полусырой брусок кирпича, незнакомец оглядел его со всех сторон и бросил на землю. Кирпич разлетелся на кусочки. Второй, третий, четвертый постигла та же участь. Затем незнакомец, сердито фыркая, устремился на карьеры, где добывалась глина.

Здесь по-хозяйски подобрал первую подвернувшуюся под руки лопату и начал энергично копать вязкую мякоть глины. Землекопы с изумлением наблюдали за тем, как умело работал лопатой этот неизвестно откуда взявшийся человек. А тот, не обращая на них внимания, с увлечением продолжал копать. Накопав целую гору глины, он воткнул в нее лопату и полез в карман за трубкой. И тут все заметили, что руки у него — грубые и черные от угольной пыли. Кожа на пальцах потрескалась и была в кровотокающих ссадинах.

Затянувшись дымом из трубки, незнакомец начал взволнованно говорить на английском языке. Казалось, он не говорил, а стрелял ртом... Часом позже незнакомец набрел на начальника Севенстроа. С ним находился экономист треста т. Иконников, владеющий английским языком. Станный незнакомец оказался английским моряком. Он прибыл в Игарку со второй группой иностранных лесовозов Карской экспедиции. Звали его Чарли Финихом. Работал он кочегаром на пароходе „Стессо“.

— Но это не основная моя профессия, — тут же пояснил Чарли Финих. Затем он скупно и зло рассказал о своей судьбе, сходной с судьбами многих миллионов зарубежных пролетариев, находящихся в тисках капиталистической эксплуатации.

Четырнадцать лет Финих работал в Англии кирпичных дел мастером. Кризис вывел из строя множество кирпичных заводов. Чарли Финих очутился на улице. После многих месяцев безработицы ему повезло. Он устроился кочегаром на лесовоз „Стессо“, который был зафрахтован для перевозки экспортного леса. Так Финих попал в Игарку.

Пока лесовоз грузился прославленной на весь мир игарской доской, Чарли Финих погрузился в изучение советской действительности, о которой так много и разноречиво писали английские газеты. Он многим восхищался в Игарке. Но многое и смущало. Он никак не мог простить, например, неполадки кирпичного производства Игарки.

Показывая т. Иконникову на кирпич Севенстроа, он с волнением сказал:

— Не карашо.

Потом по-английски добавил:

— Вы имеете прекрасную глину, но ваш кирпич хрупкий. Крошится... Если вы желаете, я помогу делать настоящие кирпичи.

Кирпичное производство в Енисейском Заполярье — дело новое. Развертывающееся в Игарке промышленное строительство требовало кирпича. Везти этот кирпич из Красноярска или из Енисейска (полторы—две тысячи километров) не имело смысла. Построили кирпичный завод на месте — в Игарке. В прошлом году эти не совсем еще совершенные заводы Севенстроя, в связи с развернувшимся в Норильске строительством полиметаллического гиганта, приобрели особенно важное значение. Строительству нужен был крепкий высококачественный кирпич.

Чарли Финих пошел с начальником Севенстроя к карьерам. Обязательно поделился своим опытом, — как надо брать глину. В глине попадаются мелкие камешки известняка, делающие кирпич после обжига хрупким. Чарли Финих предложил установить в глинопрессе проволочную решетку, которая удалит эти камешки из глинистой массы. Затем предложил делать кирпич не плоским, а с вдавленными боками, для лучшего обжига.

Заводские обжигательные печи имели топки только с одной стороны. Обжиг кирпича производился в них восемь-девять дней. Чарли предложил переделать печи заново, топки в них устроить с четырех сторон. Это позволит равномерно распределять пламя по всей массе обжигаемого кирпича и в то же время сократит время обжига кирпича: вместо восьми-девяти дней до двадцати четырех часов. Чарли составил даже чертежи таких печей.

Совещание инженерно-технических работников обсудило все предложения Чарли Финиха и признало их ценными. Часть из них была немедленно реализована.

Чарли Финих сказал:

— Я хочу, чтобы и мой кирпич лег в прекрасное здание социализма, которое вы строите.



В период Карских операций Игарка буквально наводнена иностранными моряками — англичанами, норвежцами, голландцами, немцами.

Большинство моряков, вроде Чарли Финиха, интересуется жизнью и бытом пролетариев Советской Игарки. Группами заходят в учреждения и общежития. Если бывает с ними переводчик, вступают с рабочими и служащими в разговор. Каких только вопросов от них ни услышишь! Норвежец Карлсен с финского парохода „Каролюс“ допытывался у грузчика, финна Мартикайнена, приехавшего на Игарку из Ленинграда:

— Скажи по чести: кто же у вас хозяин в городе? Кому принадлежат эти пиломатериалы, эти заводы, дома?

Советский грузчик Мартикайнен с достоинством отвечал Карлсену, что собственником и пиломатериалов, и заводов, и домов Игарки являются все советские трудящиеся и в частности он — Мартикайнен.

Такие вопросы задают почти все моряки. Им, повседневно чувствующим на себе всю тяжесть власти капиталиста, трудно сразу освоиться с мыслью, что в нашей стране все принадлежит трудящимся.

Многие из них часами просиживают в киоске Книгоцентра. Здесь популярные брошюры, рассказывающие на их родном языке о нашей стране. Купить книжку большинство из них не решается по вполне понятной причине: быть уличенным в излишней любознательности к нашей стране — значит потерять место. Об этом рассказали моряки с английского парохода „Пенхилл“, который приходит в Игарку каждый год. Старые моряки этого парохода рассказали нам, что после каждого

рейса в Игарку часть команды списывается с парохода на берег, как неблагонадежная. Из этого видно, какое большое революционизирующее значение имеет даже одно только посещение нашей страны иностранными моряками.

С огромным интересом читают моряки газету „Большевик Заполярья“, которая во время Карской печатает на своих страницах информацию о жизни Советской страны на английском языке.

Но есть часть моряков, которая не скрывает своего враждебного отношения ко всему советскому. Один из таких — с английского парохода „Дульвиц“ — гордо именовал себя фашистом и открыто носил фашистский значок. Вероятно, у подобных „пролетариев“ фашистские писаки черпают извращенные сведения о положении в Советской стране.

Моряки делали много попыток войти в общение с советскими грузчиками. Но комсостав пароходов зорко следил за своими подчиненными. Мы были свидетелями, когда моряка, заговорившего с нашим грузчиком, сурово окрикнул капитан или кто-нибудь из его помощников. Командиры судов часто применяют систему ареста моряков, когда видят с их стороны повышенное внимание ко всему советскому. Был лишен пропуска на берег кочегар парохода „Стессо“ Чарли Финих, о котором мы рассказали в начале очерка.

Но правды о Стране Советов нельзя скрыть от иностранных моряков. Вот что пишут в прощальном письме игарцам моряки с парохода „Пенхилл“ (даем письмо без поправок):

„Дорогой камерад! Мы, матросы английского парохода „Пенхилл“, просим вас дать место в вашем уважаемой газете наше письмо.

До свидания герои Игарки — игарцы! Еще раз мы, матросы английского парохода „Пенхилл“ можем повторять о ваших успехах. Как равнять 1929 год, когда этот пароход был здесь первый раз, и теперь мы видим сильный рост как в погруз — ее, так и в механизации.

На этот раз были здесь за весь сезон около 14 пароходов, а теперь уже число судов увеличилось в 3 раза больше. Не говоря о постройках в городе. Если тогда были только временные дома, то теперь уже целый город и постройка города идет все время с полным ходом.

Мы удивляемся, какие вы люди советские. Раз начинаете делать что-нибудь, так не отстанете, пока не сделаете свою задачу.

Нету героев таких в мире, как ваши смелые моряки с тех советских пароходов, которые первый раз в истории открыли морской путь из Владивостока в Игарку. Это в Англии рабочие называют настоящим героям и имена тех героев останутся в книге всемирной истории.

Желаем тем вашим героям всех лучших своих приветов и желаем успехов, чтобы могли они держать этот северный путь так долго, как нужно. Наконец, еще раз мы вас благодарим всех, с кем имели возможность встретиться. И за то, что вы нам показали в городе. Благодарим ваших физкультурников за встречи в футбол.

И желаем вам всех лучших успехов на всех ваших работах и построек героевской стране. Думаем у вас опять гостить будущий год.

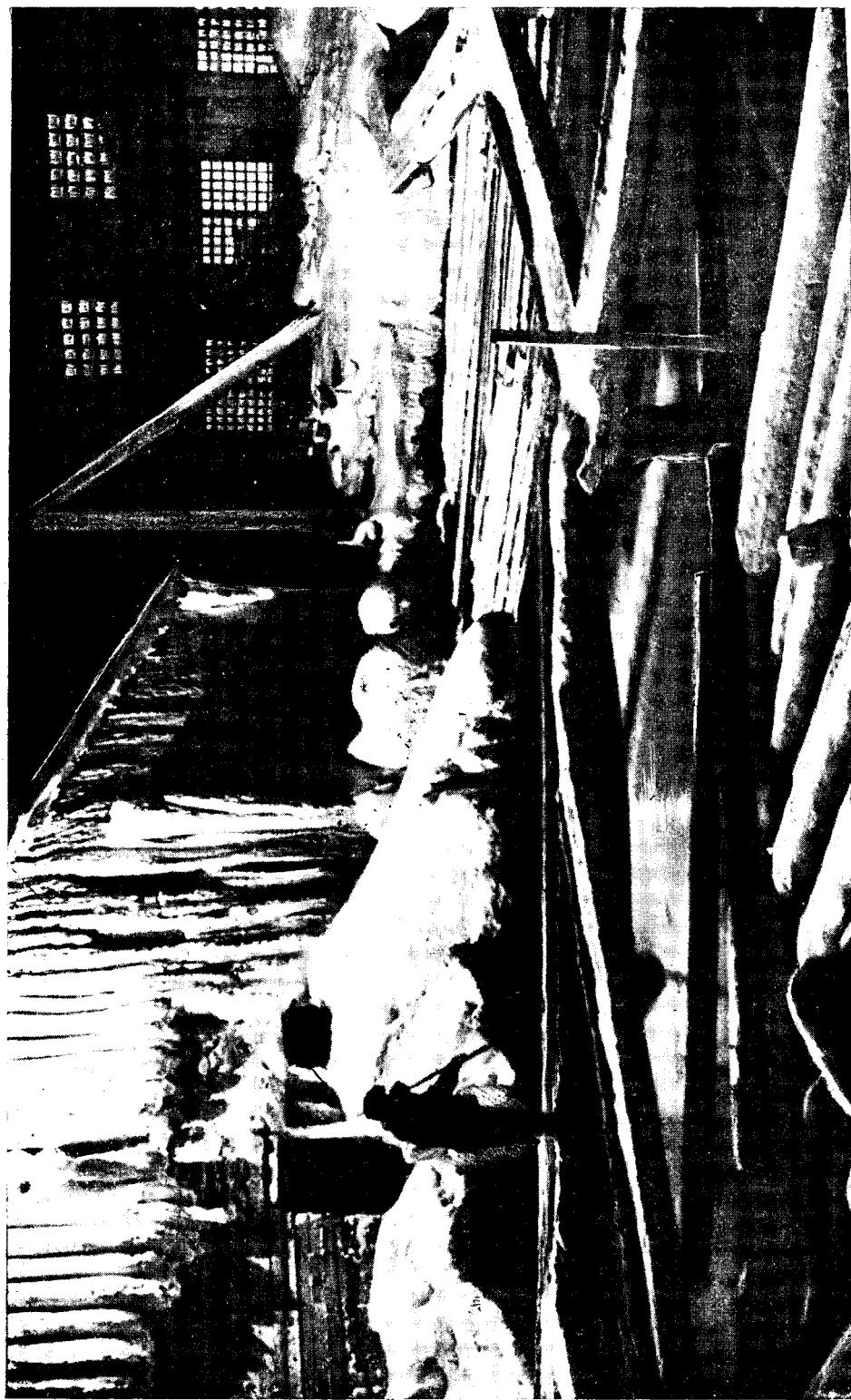
С товарищескими приветами. До свидания, граждане и гражданки города Игарки. До следующего сезон.

От имени матросов парохода „Пенхилл“ матрос *Мазик*.

Иностранные моряки ежедневно посещают кинотеатр, в котором идут советские кинофильмы. Моряки-спортсмены играют в футбол с командой игарских футболистов, к слову сказать — не проигравшей иностранцам за лето 1935 года ни одной встречи.

В период Карских операций в городском клубе было проведено несколько интернациональных вечеров.

Конечно, этого недостаточно, учитывая повышенный интерес, проявляемый иностранными моряками к Советскому Союзу, к жизни и быту трудящихся нашей родины.



Багром подают бревна из бассейна лесозавода

Надо расширить интернациональную работу с зарубежными товарищами, сделать ее планомерной.

С этой целью в Игарке, по примеру остальных портовых городов Союза, нужно организовать клуб интернациональных моряков. В этом клубе должна быть библиотека-читальня с иностранной литературой, газетами и журналами, большая фотовыставка, показывающая достижения нашей страны. Надо широко знакомить иностранных товарищей по классу с нашим строительством, жизнью и бытом.



Печать капиталистических стран интересуется Игаркой с самого начала ее существования. Уже в 1931 году, через два года после возникновения Игарки, ее посетил первый иностранный журналист Меттерс, член английского парламента.

Вот выдержка из статьи, которую он прислал в игарскую газету:

„... История царских времен всегда представляла Сибирь иностранцам как изолированную безнадежную страну. Вы не можете порицать неинформированного иностранца за то, что он придерживается такого представления. Пусть он придет в Игарку так же, как и я пришел сюда, и как только он увидит, что происходит здесь, — он изменит свою точку зрения.

Когда мне говорят, что Игарке всего два года, я искренно и глубоко преклоняюсь перед мужчинами и женщинами, которые были ответственны за такое гигантское усилие и за проявление такой храбрости и выносливости в завоевании Севера.

Я был бы слепым, если бы не заметил, что состояние Игарки еще не обтесано и примитивно. Но не надо забывать, что все это сделано из ничего. Мне лично Игарка представляется только началом развития, которое в дальнейшем никакой человек не может предсказать. Она обозначает будущность Сибири“.

Это написано в 1931 году. Не один Меттерс поражался и восхищался Игаркой. В 1935 году Игарку посетила доктор философии американка Рут Грубер. В газете „Нью-Йорк Геральд Трибун“ она напечатала обширную статью об Игарке — „Игарка — советский аванпост в Арктике, занятый развертыванием новой эпохи“. Статья написана горячо и страстно.

„Два парохода, сделавшие первое морское путешествие в истории из Владивостока в Мурманск через Арктику, стоят как раз в порту Игарке, придавая историческую значимость этому новому морскому порту“.

Дальше она пишет: „с освоением Северного морского пути Игарка открывается как окно между Европой на западе и Аляской на востоке“.

Рут Грубер подробно рассказывает в статье историю строительства Игарки, воспевая „мужество и доблестный героизм строителей Игарки“.

— „Многие думали, что задача [по строительству Игарки. — А. К.] слишком велика даже для пионеров. Там не было механизации. Все делалось руками. Но строительство никогда не останавливалось. Энтузиасты увлекали за собой тех, кто падал духом в борьбе с трудностями. Рабочие соревновались друг с другом...“

„Новый индустриальный Север — это больше не мечта Кремля“.

„Игарка сегодня похожа на Чикаго, на первых ступенях его развития“.

Рут Грубер подробно описывает людей Игарки. Особое восхищение у нее вызывает женщины:

„Игарка почти что женский город. Возможно, нет города на земле, где женщины были бы так активны в работе как здесь. Руководит, управляет, планирует и поворачивает колеса экономики города, обще-



Бревно подают на конвейер

ственной и политической жизни его — это женщина Валентина Петровна Остроумова. Женщина же — секретарь комсомола. Женщина управляет всеми игарскими детскими садами и яслями. Специалист в сражении с цынгой посредством выращивания свежих овощей в Арктике — это знаменитая женщина-агроном из Ленинграда, Мария Митрофановна Хренникова.

Но женщины не только руководят в Игарке, они также работают на радио и на метеорологических станциях, мостят улицы, строят дома, пилят лес, работая бок о бок с мужчинами. Они получают одинаковую плату, одинаковые премии за переработку и такой же отпуск с оплатой издержек на дом отдыха. Новая философия жизни — неизбежное следствие этого равенства женщины с мужчиной. Игарские женщины не знают конфликта между замужеством и карьерой“.

Рут Грубер подробно рассказывает о загсе, детсадах, взаимоотношениях между женщиной и мужчиной, о победе игарцев над цынгой, о работе с националами и т. д. Заканчивая свою статью, она пишет:

„Стоит только посмотреть на Игарку, чтобы представить себе, что сделала техника, превратившая дикий Север в новую индустриальную страну. Здесь открывается новая эпоха“.

Но Рут Грубер так и не поняла того, что не одна техника превратила „дикий Север в новую индустриальную страну“, а большевики, овладевшие техникой, руководимые гениальным Сталиным.

Большую статью об Игарке напечатала английская газета „Аувертис“ в ноябре прошлого года. Она пишет об Игарке, как о „замечательном городе“, как о „центре обширной производящей лес страны“.

Газета отмечает, что погрузка морских кораблей Карской экспедиции производится в Игарке „с такой быстротой, какая только возможна для человеческого существа“.

Но английский информатор, рассказывая дальше о „чрезвычайно напряженной“ работе на погрузке, замалчивает тот факт, что погрузочные работы в Игарке механизированы, что успех погрузки достигнут слаженной работой людей и механизмов, а также благодаря методам социалистического соревнования и ударничества.

Газета не может скрыть того факта, что „население города выглядит довольным“.

В прошлом году в Англии появилась книжка — „Красная дорога по Азии“, написанная проходивцем-англичанином Голдманом, прибывшим в Игарку с Карской экспедицией. Нечего и говорить, что эта книжка построена сплошь на клеветнических измышлениях о советской Игарке.

Разоблачая клеветнические измышления английского шпиона, член английской компартии т. Ротштейн пишет:

„Построить новый город за полярным кругом, на месте вековых лесов, положить начало развитию важнейшей лесопильной промышленности, построить собственный порт для судов дальнего плавания на 67-й параллели, построить необходимые жилища, общественные учреждения, школы, больницы, магазины, начать невиданное в мире дело, — постройку собственной продовольственной базы в районе вечной мерзлоты, возвратит к общественной жизни бывших трудпереселенцев, — разве все это не разобьет легенды всяких Голдманов в глазах каждого социалистического рабочего“.

В возникновении и существовании Игарки, говорит в заключение т. Ротштейн, „английский пролетарий увидит поразительное доказательство того, что нет таких крепостей, которых большевики не могут взять“.

И. М. КАСЬЯНОВ

Директор совхоза Полярный

СОВХОЗ ЗАПОЛЯРЬЯ

I

На правом берегу Енисея против города Игарки организован в 1930 году молочно-овощной совхоз Полярный. Он является первым совхозом заполярного Енисейского севера. Кроме центрального участка, расположенного на острове Самоедском, совхоз имеет отделение в 120 километрах от Игарки вверх по Енисею, на левом берегу. В его распоряжении находятся сенокосные угодья с богатой растительностью и хорошие пастбища. Это отделение совхоза выращивает молодняк.

Основные цеха совхоза: животноводство (крупный рогатый скот), свиноводство, овощеводство на открытом и закрытом грунте (теплицы-парники). Подсобными цехами для обслуживания нужд совхоза являются: конный парк, трактор, столярная мастерская, кузница, шорная.

Зимой 1935/36 года совхоз электрифицирован, поставлена телефонная связь и радио.

Площадь совхоза равна 1405 га, из них удобной для обработки под полевые и огородные культуры всего лишь 200 га. Остальная площадь находится под пастбищами, озерами, болотами и торфяником.

Пахотная земля в количестве 90 га раскорчевана в 1930—1932 годах, но полностью не освоена из-за отсутствия навозного удобрения. В Заполярье без навозного удобрения **не может** быть развито растениеводство на открытом грунте. Навоз здесь **решает** судьбу поля и огорода. Минеральные удобрения без навоза мало эффективны. Правильное использование навоза не только покрывает затраты, но и дает экономию в сравнении с расходами на привозные овощи из Красноярска.

Сенокосные участки разбросаны в разных местах на расстоянии от 10 до 120 километров вверх по Енисею. Заготовка сена и перевозка его сопряжены поэтому с большими затратами и трудностями, в особенности зимой.

Землеустроительных работ со времени существования совхоза не было, за исключением ориентировочной съемки. Мелиоративных работ до 1934 года не производилось. В 1934 году в совхозе раскорчеван 1 га тайги и начат спуск воды одного озера.

II

В совхозе открыта в 1930 году метеорологическая станция, которая до 1936 года вела наблюдения общего климатического характера. В начале 1936 года станция расширилась, ведутся синоптические наблюдения. Сейчас она обслуживает главным образом авиалинию. Не имея за много лет метеорологических данных, можно все же сказать, что в Игарке климат континентальный. Зима продолжается около 8 месяцев.

Средняя температура воздуха за четыре последних года: январь — 27,4; февраль — 25,8; март — 16,1; апрель — 10,7; май — 2; июнь + 7,4; июль + 15,6; август + 12,3; сентябрь + 6,2; октябрь — 4,6; ноябрь — 20,6; декабрь — 20,6.

Из приведенных данных видно, что климатические условия для жизни человека вполне нормальны и разговоры о сплошных 50—60-градусных морозах неверны. Правда, такие морозы бывают, но держатся они очень короткое время — одни-двое суток и то ночью. Возделывание в открытом грунте скороспелых овощных культур вполне возможно при соблюдении следующих правил: необходимы навозное удобрение от 50 до 70 тонн на 1 га, подбор скороспелых сортов семян и соблюдение агротехники, разработанной опорно-опытным пунктом для района Игарки.

Земли, принадлежащие совхозу, довольно пестрые по своему физическому и механическому составу, но все же преобладают песчаные и иловато-песчаные, характерные своей способностью к уплотнению и заплыванию, малой мощностью гумусного слоя (3—5 сантиметров, а местами нет его совершенно). Почвы глинистые и суглинистые встречаются в наиболее низких местах, но редко и небольшими площадями. Отсюда видно, что без навозного удобрения не может быть и речи о возделывании огородных культур.

Начиная с момента организации совхоза, поля не получали достаточного количества удобрения. Так, в 1935 году на площадь посева в 70 га требовалось 2800 тонн навоза, а фактически вывезено только 1400 тонн. До 1935 года удобрение навозом было поставлено еще хуже.

И неудивительно, что основная культура — картофель — не давала не только товарной продукции, но некоторые годы не возвращала и своих семян. Лишь в 1936 году по картофелю ожидается плановый урожай — 50 центнеров с га, в то время как в 1935 году собрано 38,7 центнеров с га при 70 центнерах плановых.

Тот же самый разрыв между запроектированным урожаем и фактическим сбором наблюдался в прошлом и по другим культурам. Вот соответствующая таблица:

Наименование культур	1931 г.		1932 г.		1933 г.		1934 г.		1935 г.		1936 г.	
	Урожайность с га по плану	Фактический сбор	Урожайность с га по плану	Фактический сбор	Урожайность с га по плану	Фактический сбор	Урожайность с га по плану	Фактический сбор	Урожайность с га по плану	Фактический сбор	Урожайность с га по плану	Фактический сбор (ожидается)
Овес зеленка . .	40	15	40	30	40	6	30	3	40	41	37,5	37,5
Картофель . . .	65	10	65	15	65	25	70	5	70	38,7	50	50
Турнепс	40	15	Не сеялся		70	70	60	2,2	40	16	70	70
Капуста	50	16	60	50	40	29	40	20	50	38,8	50	50
Брюква	50	14	50	12	40	34	40	20	50	44	50	50
Репка	40	18	50	22,5	40	30	40	10	50	31	50	50

Как показывают данные, собранные урожаи низки, но там, где был дан навоз в достаточном количестве, сбор за все годы был выше среднего, а на некоторых местах совсем хороший. Неоспоримо, что урожай зависит от совокупности всех факторов: подбор скороспелых семян, сжатые сроки посева, агротехника, метеорологические условия и т. д. Решающим же фактором здесь, в Заполярье, является навоз.



Рожь в совхозе Полярный (1935 г.)

Овес на зеленый корм был посеян в 1934 году на песчаной бесструктурной почве, ни разу не удобренной навозом, но было внесено перед посевом минеральное удобрение—480 килограммов суперфосфата на 1 га. Посев произведен рядовой сеялкой, после чего засеянная площадь была прокатана катком. Всходы были дружные, но затем рост прекратился, и к моменту уборки высота стебля в среднем была не выше 10 сантиметров. Неурожай объясняется исключительно отсутствием навоза.

Турнепс посеян на земле, вышедшей из-под картофеля. (В 1933 году навоз вносился под картофель не на всю площадь: клалась лишь одна горсть навоза под каждый куст картофеля.) Весной 1934 года на место посева турнепса внесено минеральное удобрение—480 килограммов суперфосфата на один га. Посев производился междурядной сеялкой. Всходы во многих местах получились неровные. К моменту уборки турнепс развился очень слабо, диаметр большинства корней достигал в среднем 3—5 сантиметров. Причина низкого урожая в основном — тоже недостаток навоза.

Картофель сажался на землю, вышедшую из-под картофеля урожая 1933 года. В 1934 году навоз внесен из расчета 15 тонн на га. Посадка производилась вручную и под плуг. При ручной посадке картофель

сажался в гребень высотой 18—20 сантиметров, глубина посадки клубня около 8 сантиметров. После посадки гребни прокатывались. В течение лета произведены два рыхления и одно окучивание. Урожай картофеля на гребнях был заметно лучше. При посадке под плуг хозяйство получило только пять центнеров с га, а при посадке в гребень — 20 центнеров с га. В 1935 году совхоз почти полностью отказался сажать картофель под плуг, и результаты получились много лучше.

Аналогичную картину можно видеть и по огородным культурам: капусте, брюкве, репе и др.

Окружающая обстановка заставляет совхоз Полярный расширять посевную площадь и тем самым увеличивать урожай.

Совхоз ставит своей целью в 1936 году вывозить продукцию сельского хозяйства из пределов Игарки в отдаленные пункты: Диксон и фактории. Красноярские свежие овощи забросить туда водным путем в короткий срок навигации почти невозможно. Это совхоз начал осуществлять еще в 1935 году. На Диксон и другие пункты по линии Севенстроа совхозом отправлено разных свежих овощей на сумму 10 000 руб.

Серьезное внимание совхоз намерен уделить разработке торфа для удобрения, но нам необходима торфосушилка: торф за короткий летний период естественным путем высыхать не успевает. Однако, торфосушки в течение ряда лет совхоз не получает, несмотря на неоднократные запросы.

До последнего времени совхоз Полярный был механизирован слабо. Отсутствовали легкие сошниковые сеялки, которые необходимы при посеве турнепса и репы, особенно на игарских легких почвах (дисковые сеялки здесь непригодны). Нет картофелесажателя и копателя. Совершенно отсутствовали рыхлящие орудия, сеноворошители, стога-метатели. Не был механизирован труд по животноводству, отсутствовали запарники, зернодробители, соломорезки и пр.

Совхоз дал заявку на сельхозоборудование. В 1936 году он будет механизирован.

Совхозу необходим гусеничный трактор средней мощности. Большую роль он сыграет в момент весенней вспашки. Физический и механический состав почв, а также рельеф местности приводят к тому, что готовность почвы в разных местах достигается неравномерно. При вспашке колесный трактор часто застревает в так называемых поверхностных пльвунах, лошади же совершенно не могут пройти. В результате остаются невспаханными вполне пригодные для обработки участки земли.

Гусеничный трактор подобные преграды легко преодолевает. Кроме того, он может выполнять ряд зимних работ, что нельзя делать на колесных тракторах.

III

Совхоз Полярный имеет 8 теплиц. Большим тормозом раннему выращиванию овощей являются сильные пурги, которыми сильно заносятся теплицы. Затрачивается много рабочей силы на очистку от снега рам. Пурги свирепствуют в феврале и марте и часто мешают проникновению света.

В отношении агротехники отдельных тепличных культур совхоз все время шел ощупью, приспособляясь к условиям Заполярья.

Но, несмотря на все это, тепличное хозяйство рентабельно.

Стахановцы в 1935 году дали сбор урожая по огурцам 12 килограммов с квадратного метра (т.т. Барковская, Лукина).

Каким образом совхоз добивается повышения урожая из года в год?

На каждый квадратный метр совхоз рассаживает 5—6 корней огурцов. Каждому растению давал развиваться в три нижних плети, все появляющиеся почки в пазухах листьев уничтожались.

Через десять дней после высадки на место делается первая подсыпка под корень свежей черноземной земли, перемешанной наполовину с навозом.

В течение лета, по мере надобности, производилось не менее шести подсыпок; практикуем поливку навозной жижей. Положительный результат дала также поливка минеральными удобрениями в комбинации: фосфор, калий и азот. Сбор огурцов начинается с 1 мая; наиболее обильное плодоношение — июнь, июль, август. Лучшими оказались „Нероссимые“ и „Муромские“ сорта.

Совхоз выращивает два сорта томатов — „Пиоретта“ и „Король ранних“. Томаты получают первую пересадку с момента всходов через 12 дней, когда только что развернулись семидольные листки и начинает развиваться первый лист. Вторая пересадка (в корзинках, сплетенных из травы) производится через 16 дней после первой. В этот момент стебель достигает высоты 5—6 сантиметров и вполне развиты четыре листа.

Через 20 дней после второй пересадки, когда появляются первые бутоны, томаты высаживаются на место из расчета 5 штук на один квадратный метр, после чего (через 10—12 дней) производится прищипка стеблей, причем боковые побеги срезаются в течение всего вегетационного периода. Окучиваются томаты 4 раза. Рыхление земли производится с появлением корки. Сбор томатов начинается в конце июня. Главный сбор — август. Уплотнителем в теплицах является лук на зеленое перо и салат. Как опыт, в теплицах выращивается редиска, фасоль и кукуруза.

Значение теплично-парникового хозяйства в совхозе заключается не только в снабжении населения ранними овощами, но и в том, что совхоз дает и цветы всех сортов. Цветы за полярным кругом особенно ценны.

Припоминается одна из встреч 1 мая. Протока реки Енисея скована льдом, кругом сугробы снега. В зале городского клуба украшены цветами сцена и стол президиума. Лучшие ударники совхоза рапортуют трудящимся Игарки о своих достижениях. Иллюстрация к этому — цветы, свежие огурцы, редиска, салат и др. ценнейшие в условиях Заполярья овощи. Это действительно победа над природой Арктики в области сельского хозяйства.

Припоминается также приезд к нам Отто Юльевича Шмидта. В совхозе была выставка, устроенная работниками опорно-опытного пункта. Свое первое впечатление Отто Юльевич выразил так: „Как хорошо, как художественно!“ Он восхищался тем, что здесь сумели вырастить крупные экземпляры овощей. При посещении рабочих жилищ кроликовод Старцева преподнесла Отто Юльевичу выращенные ею цветы — сине астры.

В 1936 году горсовет заказал совхозу вырастить для города Игарки 6000 штук цветов. Это задание совхозом будет выполнено.

Кроме теплиц в 1936 году в эксплуатации будут находиться 916 парниковых рам с полезной площадью в 1648 кв. метров. Основное назначение парников в совхозе — выращивание рассады капусты, брюквы и свеклы для открытого грунта. Уплотнителями в парниках являются: морковь, лук-бутун, кольраби, частично огурцы. В 1936 году совхоз впервые запланировал 160 рам для выращивания огурцов не как уплотнителей, а как основной культуры.

IV

Сейчас совхоз уже имеет 104 коровы, из них 34 выращены здесь, в Заполярье. Это в наших условиях большое достижение. Телята рождаются вполне нормальные, и новотелки чувствуют себя хорошо. Скот холмогорской породы, завезенный сюда в 1932 году, дает не только положительные результаты, но показал себя высокоудойным и выносливым в условиях Заполярья.

В совхозе есть рекордистка „Маруська“, которая дает до 22 литров молока в сутки.

Совхоз растет не столько за счет увеличения стада, сколько за счет качества скота. Это показывает выход продукции молока по годам. Если в 1933 году совхоз дал 115 тонн, в 1935 году — 150 тонн, а в 1936 году предполагаем получить 222 тонны молока, то это запланировано из расчета 1600 литров в год на одну фуражную корову. Но отдельные стахановки дают обязательство дать на каждую фуражную корову 1800 литров в год, ухаживая в то же время за народившимися телятами до 10-дневного возраста. Выращивание телят в совхозе производится под особым наблюдением закрепленной за ними телятницы-стахановки. Падёжа телят в 1935 году не было, за исключением двух вынужденных забоев.

В свиноводстве совхоза — породный состав: метисы крупной белой английской породы. Средний живой вес взрослого поголовья до 160 кило-



Фасоль и томаты
в блочной теплице
(1935 г.)

граммов. Отдельные откормочные экземпляры доходили до 300 килограммов.

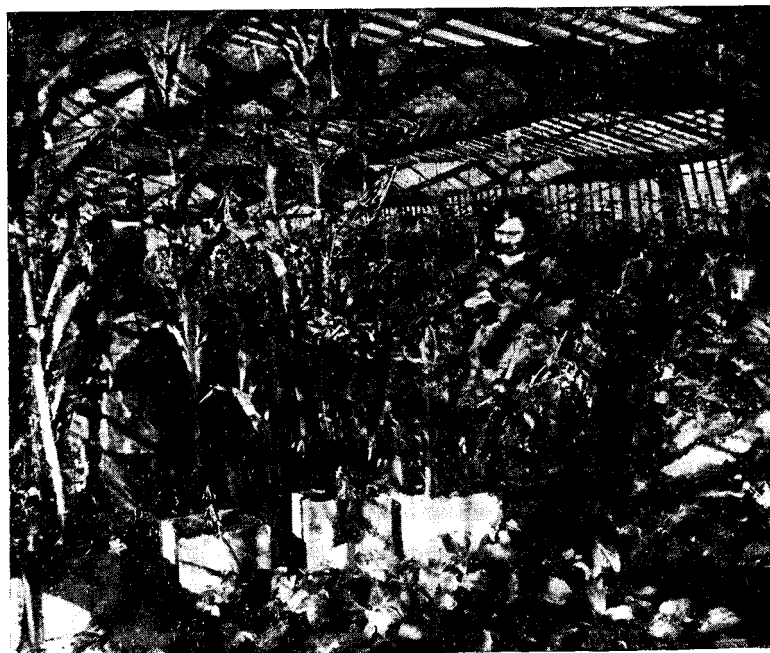
Свиное поголовье в совхозе дает ежегодный рост и идет вперед. Если в 1934 году было 162 шт. поросят всех возрастов, то в 1935 году уже — 236 шт. В 1936 году по плану ожидается общее свиное поголовье — 518 шт.

Положительной стороной совхоза является пополнение конского поголовья от своего воспроизводства. Так, если в 1934 году выращено молодняка 14 голов, то в 1935 году уже 35 голов.

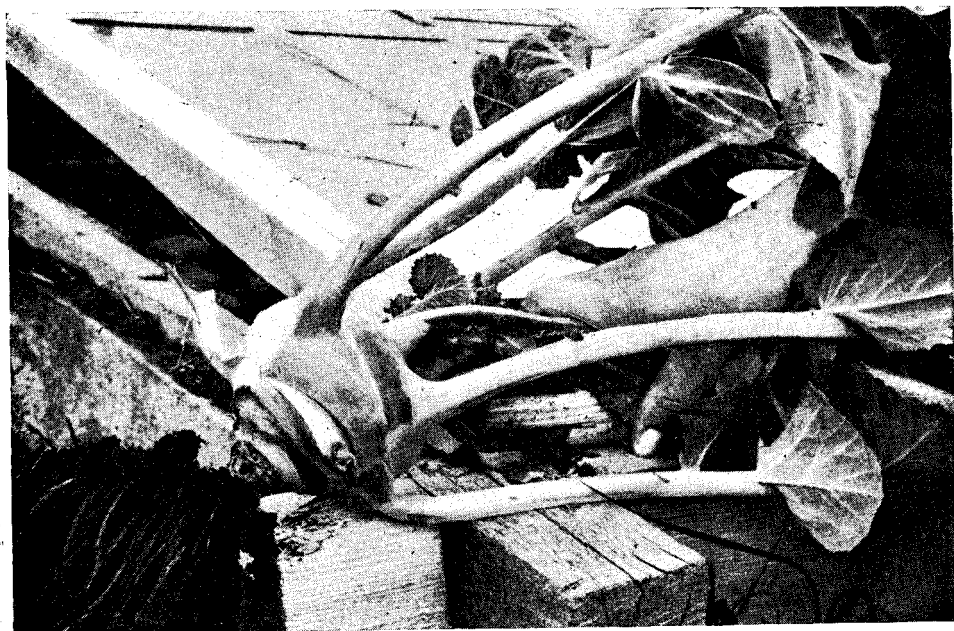
Самым трудным временем для совхоза является (по конскому поголовью) 1936 год. Молодняк еще не вырос, рабочие лошади на 50% болеют ревматизмом: формирование конского поголовья в совхозе происходило из выбракованных лошадей Леспромхозкомбината. Это, конечно, отразилось и на работе совхоза. Однако, начатое совхозом воспроизводство конского поголовья играет сейчас и сыграет в будущем исключительно большую роль.

Для успешного развития животноводства крайне необходима организация в Игарке зональной опытной станции. Почти все институты животноводства шлюّت несуществующей в Игарке зональной станции инструкции, указания, опросные листы, анкеты на научных работников, формы отчетов и даже приказы с вежливым предупреждением вплоть до выговора (!). Мы отвечаем, что станции **еще нет**. Просили содействия организовать ее, но никакой помощи, кроме бумажных инструкций, пока не получили.

Зональные станции шлюّت нам из разных мест Союза научные труды на обмен. Однако приходится только сожалеть, что мы не можем поделиться своим научным опытом из-за отсутствия станции.



Томаты и кукуруза в блочной теплице (1935 г.)



Кольраби парников совхоза Полярный (1935 г.)

V

В совхозе Полярный проживает 105 семей. Среднегодовой состав рабочих—179 человек. Процессы работ по всем объектам производства переведены с 1 января 1935 года на сдельно-премиальную оплату труда.

При общей численности населения в совхозе—445 человек, жилая площадь равна 890 кв. метрам. Жилплощадь мы расширяем, на что уже в 1936 году ассигновано капиталовложений в сумме 50 000 рублей.

Совхоз под руководством политотдела Главсевморпути вырастил своих стахановцев как на участке растениеводства, так и в животноводстве. С января 1936 года совхоз имеет стахановские бригады сеновщиков и бригаду тепличного хозяйства.

При совхозе имеются баня, школа для 5 групп и при ней столовая для учащихся. Имеется хорошо оборудованный клуб с театральным залом и комнатой для ликбеза. В целях поднятия квалификации среди рабочих, проводятся курсы по повышению техминимума: по растениеводству и животноводству. Коллектив совхоза делает все для того, чтобы выполнить сталинские указания о кадрах.

Совхоз имеет полную возможность стать рентабельным. Он к этому идет. Если убыток совхоза в 1934 году выразился в сумме 307 000 руб., то в 1935 году он составил только 21 000 руб. В 1936 году совхоз должен быть — и будет—рентабельным.

Т. И. БУГАЕВА

ОПЫТНЫЙ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫЙ ПУНКТ ИГАРКИ

Сельское хозяйство на 67 северной параллели — в заполярной Игарке — с каждым годом приносит большие урожаи овощных и кормовых культур. Это далось не сразу. До 1932 года в Игарке мало знали о возможностях растениеводства, о климатических условиях и их характерных особенностях, о пригодности земельных площадей, о том, какими агротехническими приемами можно получить богатый урожай.

В 1932 году Всесоюзный институт растениеводства прислал в Игарку научную сотрудницу института Марию Митрофановну **Хренникову**. Она организовала здесь опорный опытный пункт, который и занялся научно-исследовательской работой.

Опытный пункт упорно подбирал наиболее устойчивые, скороспелые и урожайные для местных условий культуры и сорта. Одновременно он работал над вопросами агротехнических приемов, при помощи которых можно было бы не только выращивать ту или иную культуру, но и получать хороший урожай.

За первые годы опытный пункт испытал большое количество культур и сортов, выискивая среди них лучшие, с успехом применимые в Заполярье. Много было положено сил на полевые опыты по изучению различных видов удобрений, запасов питательных веществ в почве, способов посева, ухода и яровизации.

Результаты опытных работ по годам резко отличаются друг от друга. Лето 1932 года было исключительно теплое со средней температурой воздуха за период июнь — сентябрь $12,4^{\circ}$. Теплое лето способствовало развитию растений. Урожай по всем видам культур был получен хороший.

И наоборот, в 1933 и 1934 годах условия для развития растений были крайне неблагоприятны. Оба года имели среднюю температуру тепла $-8,4^{\circ}$. Кроме того повторялись часто ранние осенние заморзки в 1934 году. Заморзки не только привели к снижению урожая, но часть растений погибла. Характерно, что в этот же год даже дикие ягоды — черника, брусника, голубика и черная смородина — не вызрели.

Приведем цифры получения картофеля по годам.

Сорт „Эпикур“ в 1932 году дал урожай 163,3 центнера с га, в 1933 году — 114,3 центнера, а в 1934 году только 69,3 центнера с га.

Сорт „Весеновский“ в 1932 году дал урожай 172,2 центнера с га, в 1933 году — 109,2 центнера и в 1934 году — 75,9 центнера с га.

Сорт „Ранняя роза“ в 1932 дал 122,3 центнера с га, в 1933 году — 119,7 центнера, и в 1934 году — 91,4 центнера с га.

Сорт „Шестинедельный“ в 1932 году дал 162 центнера с га, в 1933 году — 122,7 центнера, и в 1934 году — 90,2 центнера с га.

Несмотря на низкий урожай в 1934 году, культура картофеля в Игарке вполне возможна при условии обязательного удобрения навозом (не менее 56—70 тонн на га) и обязательного внедрения скороспелых сортов. Рентабельность выращивания картофеля в местных условиях можно доказать сравнением контрольных цифр урожаев в Игарке с другими районами Союза. Если средний урожай Восточной Сибири принят 85 центнеров на га, то урожаи лучших сортов опытного поля Игарки давали от 75,9 до 90,2 центнера с га.

Из группы овощных культур нашлись такие сорта, которые мирятся с коротким периодом роста и низкими температурами. При удобрении 70—100 тонн на га и правильном уходе можно с успехом выращивать брюкву, капусту белокочанную, редьку зимнюю и др.

Основные виды противоягодной зелени — лук-перо, салат, укроп, редис, петрушка — прекрасно вызревают в парниках и в открытом грунте, причем редис сеялся в открытом грунте до трех раз в одно лето.

Устойчивой культурой показал себя многолетний лук-бутун. Несмотря на зимние морозы он прекрасно перезимовал в грунте.

Теплолюбивые и более требовательные культуры к почвенным условиям — морковь, свекла, лук-репа — дали низкий урожай. Требуется дальнейшее изучение агротехники их возделывания.

В среднем за первые три года работы опытной станции наиболее скороспелые сорта овощных растений дали следующий урожай с 1 га: брюква красносельская — 279 центнеров, репа соловецкая — 144,5 центнера, редька зимняя круглая — 129,9 центнера, редька зимняя Мюнхенская — 74,6 центнера, капуста белая — 98 центнеров, лук бессоновский на зеленое перо — 227,4 центнера с га.

Средняя полученная цифра от урожая овощных культур составляла — 156,6 центнера с га: она выдержала контрольную цифру — 150 центнеров на га, определенную Наркомземом для районов Крайнего Севера.

Помимо овощных культур большое внимание уделил опытный пункт кормовым растениям. Здесь также началось с подбора наиболее урожайных и морозоустойчивых культур. Опытные работы доказали полную возможность возделывания кормовых корнеплодов: брюква, турнепс, овес на сено и многолетние кормовые травы.

★

Урожай 1935 года по сравнению с предыдущими годами был значительно выше. Картофеля с площади в 1 га было собрано около 10 тонн, из них 5 тонн сдано совхозу.

По предварительным данным лучшим сортом картофеля оказался „Шестинедельный“: он дал урожай около 240 центнеров с га, при контрольной цифре для севера 150 центнеров на га. Средний урожай по всем испытанным сортам, включая сюда среднюю и позднюю группы картофеля, был получен — 170 центнеров с га.

Неплохой урожай дали зимняя редька, репа — около 100 центнеров с га. По сравнению с предыдущим годом лук на репку дал также хороший результат. Если в прошлые годы получали 6—9 центнеров с га, то в лето 1935 года получено 60 центнеров с га. Хороший урожай лука дал возможность зимой выращивать зеленый лук в теплицах Игарки.

Плохой урожай был получен от белокочанной капусты: парниковая рассада капусты была повреждена грибным заболеванием.

Из зерновых культур сверхранних посевов вполне вызрел ячмень. Даже при посеве 13 июня ранние сорта „Машин пионер“ дошли до полной спелости. Рожь сорта „Лисицын“ также дошла до полной зрелости.

Кроме того впервые опытное поле получило в 1935 году собственные семенные материалы от соловецкой репы.

О богатом урожае опытного поля можно судить и по тому, что по плану следовало сдать готовой продукции на 4 тыс. руб., а сдано в три раза больше: на 12 тыс. руб. Хорошие результаты работы достигнуты благодаря заведующей опорно-опытным пунктом Хренниковой и ее научным сотрудникам гг. Цупровой и Копыловым.

С. Н. МАМОШКИН

Начальник Игарского порта

ИГАРСКИЙ ПОРТ К НАВИГАЦИИ 1936 ГОДА

В 1929 году на правом берегу Игарской протоки (река Енисей) в 1820 километрах от ближайшей железной дороги, на $67^{\circ}27'37''$ сев. шир. и $86^{\circ}34'1''$ вост. долг., среди тундры, болот и озер, большевиками заложен порт и город Игарка.

Богатейшие массивы высококачественного леса бассейна Енисея, наличие мощной транспортной артерии с разветвленной сетью сплавных рек определили роль Игарского порта как лесозэкспортного.

С каждым годом увеличивается пропускная способность порта в лесозэкспорте. Если объем лесозэкспорта 1930 года принять за 100%, то соответственно он вырос в 1935 году до 320%.

В последнее время начат вывоз игарского леса на внутренний рынок — в Мурманск: если в 1934 году вывезено 1500 стандартов, то в 1935 году уже 5600 стандартов. В ближайшие годы вывоз на внутренний рынок резко возрастет в связи с начавшейся в 1935 году нормальной эксплуатацией Северного морского пути.

Вместе с увеличением грузооборота по лесозэкспорту растет и количество морских судов, прибывающих в Игарский порт из Норвегии, Англии, Эстонии, Германии, Бельгии, Латвии, Дании, Финляндии и др. стран. Количество судов, посетивших порт, выросло с 12 в 1931 году до 40 в 1935 году. Всего за эти годы Игарский порт пропустил 128 судов.

Район деятельности Игарского порта охватывает нижний плес Енисея от Игарки до Диксона. Кроме этого, к порту тяготеют: верхний плес Енисея, в частности лесозаготовительные районы, поставляющие сырье для игарских лесозаводов; лесобработывающая промышленность Енисейска и Маклакова, экспортная пилопродукция которых также пропускается через Игарский порт.

Промышленные предприятия района деятельности порта: Игарский лесопромкомбинат с тремя лесозаводами на 10 рам, выпускающими высококачественную экспортную древесину; графитовая фабрика и графитовый рудник; рыбоконсервный завод Главсевморпути в Усть-Порту.

С 1935 года начато строительство крупнейшего полиметаллического комбината в Норильске (Норильстрой), создающего большие предпосылки для усиления экономической мощи района и превращения его в передовой индустриальный район Крайнего Севера. Норильский комбинат, правда, будет обслуживать свой порт в Дудинке.

Кроме промышленных предприятий, в районе деятельности порта имеются два совхоза: овощно-животноводческий в Игарке и оленеводческий в Потапове. В устьевой части Енисея и на побережье Карского моря имеются рыбозверобойные промысла, основная работа которых проводится в период навигации.

В середине 1935 года порт Диксон был также прикреплен к Игарскому порту. В 1936 году намечено создание на Диксоне аппарата для производства портовых операций.

Бесперебойная работа угольной базы на Диксоне — одна из важнейших задач. Находясь на месте пересечения морских путей, сквозных переходов Карско-Ленских экспедиций, угольная база должна в корот-

кий навигационный период (60 дней) произвести операции по разгрузке угля с судов и по бункеровке. От четкой работы угольной базы будет зависеть выполнение графика движения судов.



Техническая оснащенность порта в прошлом была на низком уровне. До навигации 1935 года причальный фронт состоял из пловучих причалов на плотках и плашкоутах. Содержание такого „причального фронта“ требовало больших эксплуатационных затрат на их ремонт и восстановление.

В навигацию 1936 года в эксплуатацию вводятся (кроме трех новых капитальных причалов, построенных в 1935 году) еще четыре капитальных причала. Это позволит перерабатывать основной грузооборот порта (лесозаэкспорт) в несравненно лучших условиях, чем было раньше.

Много хуже с техническими плавсредствами порта. Имеющиеся два буксира: „Молотов“ — 104 л. с. и „Москва“ — 120 л. с. ни в какой мере не обеспечивают выполнения портовых операций в условиях систематически увеличивающегося грузооборота. Помимо своей маломощности для работы с крупными морскими судами эти буксиры в сильной степени изношены, а „Москва“ вышла из строя еще в навигацию 1935 года.

В дальнейшей работе порта необходим мощный портовой буксир в 450—500 л. с., с ледовым поясом и мощными водоотливными средствами (для противопожарных мероприятий). Наличие такого буксира в порту не только позволит бесперебойно обслуживать суда Карской операции, но и даст возможность продлить навигацию в Игарской протоке на 20—25 дней, так как протока замерзает ранее и вскрывается значительно позже чем Енисей. Наличие данного буксира позволит также обеспечить надежную противопожарную охрану.

Для успешного проведения Карской операции в установленные сроки рейдовые суда будут обслуживаться 2—3 плашкоутами. Подобран штат портового надзора и капитанской части.

В порту заканчивается строительство капитальных причалов с тем, чтобы в Карскую операцию иметь причалов длиной в 715 погонных метров.

Заканчивается судоремонт буксирного и непарового флота, проводятся подготовительные работы для успешного проведения отстоя портового имущества во время ледохода.

Все мероприятия порта направлены к тому, чтобы в текущем году Карскую операцию провести на „отлично“.

Н. М. БУДТОЛАЕВ

Начальник строительства Игарского порта

ПРИЧАЛЫ ПОРТА ВЫДЕРЖАЛИ ИСПЫТАНИЕ

Построенные зимой 1934/35 года первые три причала Игарского порта выдержали паводок 1935 года. Никаких повреждений не обнаружено. Осадки искусственно созданной территории произошли нормально. Эксплуатация причального фронта во время погрузки происходила бесперебойно. Рекордная цифра погрузки за смену на пароход была также достигнута на одном из постоянных причалов. Бригада Юдина погрузила за смену 154*стандарта.

Во время паводка выяснилось, что причалы вполне могут быть повышены на один метр без опасности повреждений от подвижек льда, что и было запроектировано для остальных причалов.

Постановлением Главсевморпути решено продолжать дальнейшее строительство Игарского порта с тем, чтобы к Карской операции 1936 года было готово еще 3 причала общей длиной в 300 метров. Подготовка к строительству начата еще летом 1935 года. Был заготовлен свайный лес, а также начата заготовка камня. В начале ноября 1935 года пущен первый копер и были развернуты полным фронтом свайные работы, организованные на три смены.

Большие трудности создавало колебание воды. Лед, как бы прижатый сваями к дну, при подъеме воды заливался. Свайные работы приходилось из-за этого временно останавливать. Особенно большие затруднения были при выколке льда под майну для свай. При толщине до 2,5 метра выколоть тысячи кубометров льда, покрытого сверху водой с вмёрзшими бревнами, — весьма трудоемкая работа. Однако усилиями стахановских бригад, в большинстве прошедших прошлагодную школу строительства первых трех причалов, портострой перевыполнял программу по забивке свай.

Перевыполнение плана за первые два месяца дало возможность поставить вопрос о строительстве дополнительно еще одного причала длиной 100 метров. Вопрос был поднят на страницах газеты „Большевик Заполярья“ и на городском совещании стахановцев. Мы обязались освоить строительство дополнительных 100 метров причальной линии без добавочных капиталовложений. Главное управление Севморпути санкционировало постройку седьмого причала.

Сооружение четырех причалов подходит к концу. Свайные работы закончены еще в январе усилиями стахановских бригад **Наумова, Фирсова, Чучалина, Фицнера**. Рязь в марте закончен на 80%, загрузка камня на 50%. На территории четвертого и пятого причалов уже развернуты полным фронтом земляные работы. Стахановцы и здесь не сдают темпов, в большинстве выполняя норму на 200%. После паводка текущего года будет обновлен настил на первых трех причалах и поставлен настил на последних четырех причалах с расчетом полной подготовки их к началу Карской операции.

Этим строительство Игарского порта не ограничивается. В текущем году начинается строительство **постоянных съездов** к причалам. Существовавшие временные съезды требовали ежегодной разборки и сборки. Кроме того они имели уклон от 0,09 до 0,14, движение лесовозов по ним было сильно затруднено. Постоянные съезды будут иметь уклон 0,06. Правда, несколько увеличивается их общая длина — до 1300 метров для 9 съездов. Большинство съездов должно вступить в эксплуатацию в 1936 году. Территория между съездами также используется. Она будет покрыта настилом на одном уровне с причалами.

Г. Н. ДОЛГОПОЛОВ

Начальник Игарского затона

ИГАРСКИЙ ЗАТОН ГЛАВСЕВМОРПУТИ

В зиму 1934/35 года в Игарском затоне находилось в ремонте 22 судна. На ремонт механизмов затрачено 38 967 человеко-часов, а на ремонт корпусов — 26 051 человеко-час. Общая стоимость ремонта составила 189 455 руб.

В зиму 1935/36 года план работ затона значительно повышен: в ремонте находились уже 33 судна; работы по механизмам увеличились до 45 951 человеко-часа, по корпусам — до 45 797 человеко-часов. Стоимость всего ремонта составила уже 338 130 руб.

Общий объем судоремонта увеличен в текущем году на 42,7% по сравнению с прошлым годом, причем себестоимость 1 индикаторной силы снижена на 13,6%, что экономит сумму около 26 500 руб.

К судоремонту в этом году была проведена большая подготовительная работа, учтены все недостатки прошлого года. В результате расстановка судов на зимовку и подъем их на городки проведены на месяц раньше. Если в прошлом году мы были недостаточно обеспечены конным транспортом Северостроя, то сейчас имеем собственный конный транспорт, полностью обеспечивающий потребности судоремонта.

Проведена полная подготовка цехов-станков и полное переоборудование механического цеха. В результате этого план выполняется без отставания.

В ходе выполнения плана нами был выявлен ряд недостатков по качеству судоремонта. В начале слабо были поставлены технический контроль и руководство ремонтными работами. Но сейчас, в связи с пополнением кадров (приехал квалифицированный механик) положение с судоремонтом выправляется. Мы имеем полную гарантию в том, что судоремонт нынешнего года бу-

дет выполнен в срок, с лучшими качественными показателями по сравнению с прошлым годом.

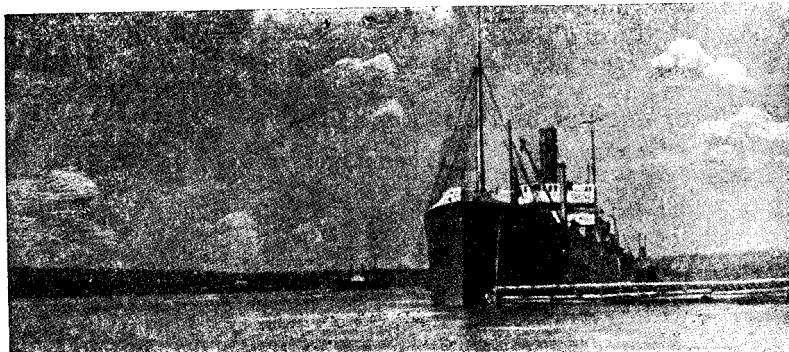
Для успешного проведения навигации, бесперебойной работы флота в 1936 году нами организованы шестимесячные курсы по подготовке квалифицированных кадров плавсостава с охватом 46 слушателей по квалификациям: судоводителей — 18 чел., механиков — 13 чел., мотористов — 15 чел. Помимо курсов организованы кружки по техминимуму с охватом 28 чел., из них палубная команда — 13 чел., слесарей-токарей — 15 чел.

В затоне работают 32 лучших стахановца. Из них систематически перевыполняют производственно-технические нормы: Хлиманов — 220%, Иванов — 187%, Зайцев — 187%, Борисов — 209%, Назаров — 195%, Чинилов — 161%, Слесаренко — 254%.

Затон имеет окрепшие кадры стахановцев, которые действительно борются за успех и мобилизуют остальных.

До конца 1935 года затон не имел ни одного квадратного метра собственной жилой площади. Сейчас же выстроено 11 домов, в которые вселено 21 семейство. Стахановцам предоставлены лучшие квартиры, большинство из них премировано мебелью, обстановкой. Стахановцам установлено радио, предоставлены коммунальные услуги за счет производства.

В перспективе намечено строительство для рабочих двухэтажного дома на 32 комнаты. Впереди предстоит еще большая работа по культурно-бытовому обслуживанию рабочих затона. Мы поставили задачу — совершенно изжить еще до сих пор имеющую место непригодность жилых помещений.



Иностранные
пароходы
в Игарском
порту

О. Д. ЖОНДЕЦКАЯ

ИГАРКА УЧИТСЯ

I

Каждому работающему в Игарке новый город предъявляет требование — больше знаний! Игарка выковывает свои кадры. Люди, приехавшие сюда неграмотными, становятся грамотными, получают квалификацию.

Не за горами то время, когда Игарка делается культурнейшим центром для всего Енисейского севера. Игарка дает уже сейчас кадры средней квалификации — радистов, гидрологов, пушников, метеорологов, счетных работников, трактористов и работников других специальностей.

Один из самых старых жителей Игарки Шарай вспоминает:

— Начали мы строить Игарку на голой тундре, но и тогда уже после работы ходили учиться. На новом месте и жить надо по-новому. Почти все мы были неграмотные. Днем строим барак, а вечером (ночи-то летом здесь совсем нет) выводим буквы на

бумаге — учимся. И ведь выучились. Теперь какой труд учиться: теплые классы, электричество, а вот тогда — да...

Это был первый ликпункт в заполярной Игарке, организованный еще в 1930 году. Шесть лет — срок большой. Сейчас в Игарке учатся тысячи детей и взрослых. Целая сеть всевозможных школ и курсов функционирует в городе.

Курсовая база лесокombината работает в две смены: днем занимаются курсы полярного сектора Севполярлеса — кочегаров, рамщиков, сортировщиков и др.

Если курсы лесокombината готовят кадры только для игарских лесозаводов, то полярные курсы уже начинают (правда, еще очень недостаточно) готовить кадры для Заполярья — вне Игарки.

55 радистов, метеорологов и гидрологов поедут уже в 1936 году из Игарки на зимовки. На 55 человек меньше в этом году заведут работников с „Большой земли“.



Студентка III курса Игарской совпартшколы т. Суслова

Но этого еще недостаточно. Надо гораздо шире поставить подготовку таких необходимых квалификаций для каждой зимовки, как радисты, метеорологи. Тем более, что на 1936/37 год проектируется радиофицировать большинство факторий. Чтобы насытить кадрами Енисейский север, в который входят огромные территории Таймыра и Эвенкии, надо иметь полярные курсы, намного превышающие их сегодняшнюю пропускную способность.

В затоне, где находится промысловый флот, 60 рабочих учатся на курсах мотористов. Пройдет лед вниз по Енисею, и поведут по Игарке кавасаки и катеры свои мотористы.

Три игарских лесозавода пилят дерево на экспорт. Рабочие заводов систематически повышают свою квалификацию, они учатся на курсах. 100 человек проходят техминимум. Инженеры взяли шефство над стахановцами, проводят с ними индивидуальную учебу, передают им свои технические знания. Инженер Мерзлов занимается с электросварщиком Зарванским и слесарем Рево; инженер Арапов — с рамщиками Милутиным и Поповым. Каждое занятие постепенно приближает стахановцев к уровню инженерно-технических работников. Безусловно и другие инженерно-технические работники включаются в это большое дело, следуя примеру Мерзлова, Арапова и др.

В паросилово-механизированном комбинате работают курсы по изучению электромоторов.

Растет культурно-технический уровень рабочих Заполярья.

II

Руководящие работники-коммунисты, комсомольцы Заполярья серьезно занимаются партучебой. Партийцы охвачены учебой в 6 кружках по изучению истории партии. Занимаются 3 школы политграмоты для кандидатов и сочувствующих. 16 комсомольских политшкол охватывают 151 чел.

Проходившие теоретические конференции показали глубокую проработку программных тем слушателями кружков. Большая ответственная работа не мешает многим коммунистам заниматься по повышению своего общего образования. Большевики в любых условиях, будь это Заполярье, Арктика, всегда добьются и освоят необходимые знания для социалистической переделки тундры.

Игарка — порт. Сюда летом приезжают десятки иностранных судов. Новое требование — знание иностранных языков. Но имеющиеся кружки английского языка — малочисленны. В дальнейшем в Игарке сеть таких кружков должна быть увеличена и обеспечена квалифицированными преподавателями.

Из Игарки люди едут в тундру. Но приехавшие в тундру работники в подавляющем большинстве не знают языка национальностей Крайнего Севера. А нужно говорить с ними много. Рассказать о „Большой земле“, прочитать речь тов. Сталина, разоблачить еше

имеющего влияние шамана, помочь найти новые методы промысла пушного зверя, дать совет, как лучше поставить оленеводство.

Изучение языков национальностей Енисейского севера — **первостепенная задача местных работников**. Эвенкийский или ненецкий язык должен быть обязательно введен на курсах, готовящих кадры для факторий и зимовок.

III

В Игарке есть совпартшкола. В ней учатся много националов, приехавших с Таймырского, Эвенкийского округов и Туруханского района. Окончившие совпартшколу, подкованные политически и культурно, они уезжают обратно в тундру, ведут там руководящую работу.

В двух игарских школах повышенного типа учатся 150 чел. В этих школах кроме рабочих и служащих учатся много домохозяек. Ликпункты охватывают 275 чел. В общежитиях выделяются культармейцы для индивидуальных и групповых занятий с неграмотными и малограмотными.

Однако, надо отметить все же недостаточную работу в этой области Игарского отдела народного образования. Только сейчас горОНО начинает проводить учет грамотности. Игарка шагает в деле общеобразовательного уровня рабочих быстрее, чем горОНО успевает обеспечить возросшие требования.

Культурный отряд учителей, насчитывающий в Игарке 72 человека, имеет в основном только среднее образование. Наличие в Игарке двух средних школ и только трех педагогов с законченным высшим образованием дает право сказать, что общеобразовательная подготовка преподавателей, посылаемых в Игарку, недостаточна. Красноярскому отделу народного образования, который подбирает кадры учителей для Заполярья, надо пополнить штат средних школ работниками, имеющими высшее педагогическое образование.

В Игарском районе живут националы-охотники. Для детей охотников необходимо открыть школу-интернат с преподаванием на их родном языке. Такого интерната ни в Игарке, ни в районе пока нет.

Вырастает потребность в открытии пушного техникума, в котором будут учиться националы. Укрепление торгово-заготовительного аппарата пушных факторий за счет местных кадров — первоочередная задача. Она полностью разрешит хроническую текучесть приезжающих работников факторий, поднимет на новую ступень пушное хозяйство.

Неместное население, повышая свой культурно-технический уровень здесь в Заполярье, также привыкает к Северу, осваивает его суровую природу, хочет работать здесь. Такие люди смогут обеспечить тундру постоянными работниками.



Играка учится

ИГАРКА В ЦИФРАХ

Бурно растет социалистический город Заполярья—Игарка.

Игарка строится. По плану центр города будет перенесен по направлению к порту. Через „Медвежий лог“ между старой и новой территорией перекинется мост.

Изменится самый вид города. Будут выложены тротуары. Улицы оденутся в зелень. В 1937 году закончится полное озеленение города.

К началу восьмой Карской операции реорганизуется порт, закончится постройка новых 400 метров постоянных морских причалов, фронт погрузки кораблей будет доведен до 715 метров.

В 1936 году Игарку посетит больше 40 судов. Если в 1935 году Игарский порт дал 46 324 стандарта леса, то в текущем году будет отгружено до 60 тыс. стандартов.

Население Игарки вовлекается в учебу. Будут построены первый образцовый интернат национальной совпартшколы на 150 учащихся, пушнорыбный техникум — образцовая школа на 409 учащихся.

1 млн. 700 тыс. руб. выделено на строительство дома отдыха в исторической Курейке, там, где отбывал царскую ссылку тов. Сталин. Дом отдыха будет архитектурно оформлен и культурно оборудован.

Будет построен второй звуковой кинотеатр, на строительство его ассигновано 300 тыс. руб.

Полтора миллиона литров воды ежедневно может давать водонапорная башня, которая будет выстроена в Игарке в этом году. Впервые в Заполярье строится большая оборудованная гостиница с паровым отоплением.

Капиталовложения по строительству городского коммунального хозяйства в 1936 году составляют 3 млн. 134 тыс. руб.; по стройучастку Севполярлес — 2 млн. 286 тыс. руб., из них на жилое строительство ассигновано 1 млн. 800 тыс.

В Игарке насчитывается 13 тыс. жителей. Рождаемость с каждым годом увеличивается. Если в феврале 1935 года родилось 28 маленьких игарцев, то в феврале этого года в один лишь день (25 февраля)—8 новорожденных. Дети рождаются упитанными, здоровыми, по 9, 10 и 12 фунтов весом.

Врачи Никульченко и Простиков провели в первой городской больнице Игарки 10 марта первые обезболенные роды. Роды прошли нормально. У роженицы, Марин Ивановны Драгольцевой, родился восьмой ребенок—здоровый сын 12 фунтов весом.

В 1934/35 году Игарку обслуживало 8 врачей, в этом же году работает 14 врачей. Построены две больницы на 160 коек.

В Игарке 6 детских садов, в которых воспитываются 260 детей дошкольного возраста. В яслях Игарки находятся 110 детей. За 1935 год детскую консультацию Игарки посетило 528 детей — от грудного до четырехлетнего возраста. Кроме того раз в шестидневку на поселке Пробуждение работает выездная детская консультация. Ежедневно молочная кухня консультации снабжает добавочным питанием 220 детей Игарки.

В первой заполярной детской олимпиаде художественной самодеятельности участвовало 600 пионеров-школьников.

В Игарке имеется 14 магазинов, 12 ларьков, 5 столовых, своя рыбокоптильня.

В 1936 году в Игарку морским и речным путем будет завезено товаров на 22 млн. руб., больше 1935 года на 7 млн. руб.

Около 4000 голов крупного и мелкого скота имеется в совхозах и молочных фермах Игарки.

Городская библиотека имеет в своем распоряжении 17 150 книг, из них 4800 книг художественной литературы. В библиотеке полные собрания сочинений Льва Толстого, Тургенева, Некрасова, Пушкина, Салтыкова-Щедрина, Лермонтова и других.

Рост вкладов в игарских сберкассах с каждым годом повышается. Если в 1935 году вкладов поступило на 345 тыс. руб., то в одном лишь первом квартале 1936 года новые вклады составили 212 тыс. руб. Сейчас числится 4818 чел. вкладчиков, у которых хранится сбережений на 1 млн. 87 тыс. руб.

Трудящиеся Игарки подписались на заем третьего года второй пятилетки на 860 тыс. руб. Все облигации уже розданы на руки.

Стахановцы заполярной Игарки борются за высокую производительность труда. Стахановцы второго лесозавода одерживают крупные победы. Смена инженера Арапова распиливает за смену 530 кубометров леса.

На портострое в стахановскую декаду бригада стахановца Ильи Луковникова установила рекорд: она за 8 часов вырубил яряжа на 44 кв. метра, выполнив дневную норму на 271%.

Заготовка пушнины в 1936 году идет небывалыми темпами. Охотники Главсевморпути выполнили план пушнозаготовок в первом квартале досрочно — 20 февраля. Они сдали песцов, горностая и другого зверя на 1 864 400 руб. вместо установленных по плану 1 762 265 руб., что составляет 105,8%.

Охотники интегральной системы выполнили в первом квартале план пушнозаготовок к 10 марта на 115,4%. Заготовлено разной пушнины на 72715 руб.

Т. Б.

А. Б. МАРГОЛИН

О ХОЗЯЙСТВЕ НА ЧУКОТКЕ

Наиболее отдаленная от центра территория Советского Союза (и наиболее отдаленный район деятельности Главсевморпути) — **Чукотка**. Если путь из Москвы до Якутска составляет летом около 8000 километров, а зимой 9500, то до Анадыря от Москвы (через Владивосток) 14000 километров, причем путь лежит по менее освоенной территории.

Если Якутия почти круглый год имеет связь с другими областями Союза, то Чукотка поддерживает связь с ними только 3—4 месяца в году (июль — октябрь), потом остается единственное средство связи — радио.

Являясь крайним северо-восточным углом Евразийского материка, Чукотка занимает 650 тыс. кв. километров площади и граничит на западе с Якутией, на юге с Корякским национальным округом Камчатки. С севера ее берега омывает Чукотское море, с востока — Берингово.

Промышленный и административный центр Чукотки Анадырь (или Ново-Мариинское) расположен в глубине Анадырского лимана. На левом берегу его находится административный окружной центр. Здесь помещаются окружные партийные и советские организации, правление и лавки интегральной кооперации, пушнозаготовительная фактория Главсевморпути, почтово-телеграфная контора и т. д. На противоположном берегу лимана находятся консервный завод Главсевморпути, рыбные промыслы, рабочий поселок, дирекция Чукотского треста Главсевморпути, культурно-бытовые учреждения и т. д.

I

Рыбные богатства Чукотки частично эксплуатировались еще до Октябрьской революции. В 1913 году рыбопромышленники, работавшие на средства иностранных фирм (в частности, Грушецкий, связанный с английской фирмой „Унион“), вылавливали 18 тыс. центнеров кеты в год. Вся среднегодовая добыча до революции составляла 30 тыс. центнеров.

После революции, с укреплением советской власти на Крайнем Севере, добыча рыбы стала интенсивней. Еще в 1934 году она составила уже 55 тыс. центнеров, причем из этого количества 61,2% дал Гослов, 20,6% — колхозный лов и только 18,2% — добыча единоличных хозяйств и смешанного акционерного общества (Дальрыбпродукт).

Параллельно с ростом социалистического сектора шло резкое сокращение завозимой из Японии промысловой рабочей силы. В 1929 году на рыбных промыслах работало 153 японца, в 1931 г. только 56, и в 1933 г. лов был проведен исключительно силами советских рыбаков. Основной удельный вес в лове занимает кета (90%). Остальное падает на горбушу, гольца, частика и т. д.

Промыслы Главсевморпути на Чукотке состоят из пяти рыбных баз. Базы имеют пристань, куда выгружается рыба с кунгасов и где производится ее первичная обработка, засольные сараи, икрянки, дома для рабочих и служащих, амбулаторию и т. д. Однако, состояние этого хозяйства далеко не удовлетворяет потребностей. Вылов рыбы можно быстро и без особых затрат увеличить в несколько раз.

Чем лимитируется дальнейшее увеличение лова? Явно недостаточным наличием чанового хозяйства и полным отсутствием устройств для сохранения (морожения) рыбы. Промыслы вынуждены, обеспечивая лишь 30—40% потребности чановым посолом, готовить остальную рыбу посолом „кайрио“ — без чанов. Этим снижается качество рыбной продукции.

Отсутствие морозилок не позволяет оставить часть добытой рыбы для второй очереди засола и для консервного завода. Завод, работающий с большой перегрузкой в дни рунного хода, к концу сезона остается без сырья и не использует полностью производственную мощность своего оборудования. Ликвидация этих двух узких мест в работе резко повысит продуктивность рыбных промыслов.

Но и с наличным оборудованием можно дать стране значительно больше продукции. В 1934 году было выловлено и переработано 30 тыс. центнеров, а на 1936 год запроектировано только 32 тыс. центнеров. Между тем, при умелом хозяйствовании можно было в навигацию 1935 года забросить бочечную тару в Анадырь и за зиму 1935/36 года собрать ее. Это позволило бы сразу с начала путины проводить параллельно с чановым и бочечный посол.

Чукотский трест имеет все данные для выполнения и перевыполнения утвержденной производственной программы на 1936 год. Полное обеспечение сетеснастями, наличие 16 самоходных единиц (катеров, кавасаки) и 40 несамоходных, значительное пополнение чанового хозяйства (за счет заказа брезентовых чанов), опыт лучших стахановцев промыслов, таких людей, как заведующий участком т. **Востоков**, выполнивший план путины за 2 декады, как рабочие завода тт. **Черепанов**, **Костянчук**, **Ощепков** и др., как начальник промыслов т. **Розенштейн**, работающий на Чукотке семь лет и не знающий невыполнения плана, — все это обеспечивает проведение на рыбных промыслах Чукотки стахановского года.

Отрицательным моментом в работе промыслов является высокая себестоимость рыбы. Причины этого лежат (кроме высоких транспортных издержек и разницы в уровне зарплаты) в неимоверно больших затратах на завозимую рабочую силу. В мае вербовщики начинают вывозить рыбаков из районов Астрахани, Сталинграда и т. д. Продолав 12 000—14 000 километров, рыбаки попадают во Владивосток, где живут до 20—25 июня. Выехав с первым путинным пароходом, они приезжают на место в середине июля. Работа по лову и обработке длится до 15—20 сентября, после чего рыбаки уезжают обратно. В середине ноября они попадают во Владивосток с тем, чтобы к новому году добраться до родных мест, а в мае начать обратный путь.

2—2½ месяца работы и 5 месяцев пути — очень дефицитный баланс времени рыбака, завозимого на Чукотку. Если учесть, что средний заработок рабочего в пути 200—240 руб. в месяц, плюс расходы по морскому, железнодорожному переезду, суточные при поездке на место и т. д., то при общем количестве завербованных рабочих 550 чел. непроизводительные затраты треста — массовые переброски рабсилы, — составят в 1936 году около миллиона рублей.

При продукции 1935 года в 24 000 ящиков консервов и 22 000 центнеров рыбы можно считать, что расходы по вербовке падают на каждый ящик консервов в сумме 20 рублей (на консервы идет около 50% всей рыбы-сырца, и тут учитываются только действительные затраты треста). При существовавшей в 1935 году отпускной цене 86 руб. за ящик, почти 25% стоимости их составляла одна вербовка и перевозка рабсилы.

Как ликвидировать непроизводительную трату средств и времени? В Советском Союзе, где нет безработицы, многомесячный непроизводительный путь рыбака — большая народнохозяйственная потеря в трудовом балансе Союза. Единственно радикальным выходом является усиленная подготовка кадров из местного населения. К стыду руководителей Чукотского треста, в путину 1935 года число рыбаков из местного национального населения измерялось единицами. Руководители треста недооценивают политического и хозяйственного значения подготовки национальных кадров рыбаков.

Привлечение на путину 1936 года лучших людей из колхозов организованным набором рабочей силы по договорам с колхозами и колхозниками должно дать немедленные результаты. За зиму большинство зарекомендовавших себя с хорошей стороны рыбаков должно остаться для прохождения общеобразовательных и специальных курсов (с частичным использованием на других работах). Через год — два, когда неполная средняя школа начнет выпускать достаточное количество подготовленной молодежи, можно будет организовать рыб-промуч — ФЗУ.

Конечно, в течение одного—двух лет мы не сможем совершенно отказаться от завоза рабсилы извне на промыслы Чукотки. Подготовка национальных кадров в необходимом количестве, нужной квалификации, в условиях растущего производства займет гораздо более продолжительный срок.

Договоры с частью рыбаков (чел. 100—150) необходимо заключать не на один сезон, а на два (на полтора года), с использованием их в зимнее время в качестве рабочих на угольных коях, в оленсовхозе, на строительстве, ремонтах, хозяйственных работах и т. д. Введение таких договоров позволит значительно сократить расходы на ежегодный завоз рабочей силы.

Соль для промыслов необходимо получить с Нордвика. Незамерзающий в сентябре лиман позволит зайти судам сквозного рейса и выгрузить соль. Это освободит первый путинный пароход из Владивостока для других, более нужных грузов.

Несколько слов о рыбоконсервном заводе. Нужно отметить неудовлетворительное техническое состояние корпуса завода.

Вся площадка, на которой расположены строения завода, была непригодна для капитального строительства. Под почвой залегает слой суглинка до глубины не менее 5 метров. Суглинок в пределах вечномерзлого слоя включает до 45% льда и при температуре выше 0° превращается в полужидкую массу. Кроме того местами в нем имеются толстые линзы льда от 2 до 5 метров мощности.

Оползни почвы вызвали оседание углов и полов (особенно в котельной). Анадырский завод представляет собой сейчас коробку неправильной геометрической формы с выпирающими и отстающими углами. АКО строило завод на этом месте, несмотря на прямое запрещение Мерзлотной комиссии Академии наук СССР.

Казалось бы, в этих условиях руководство Чукотского треста должно было принять все меры, чтобы не допускать дальнейшей деформации здания. Однако ничего в этом отношении не сделали.

Под отопляемыми помещениями завода не было сделано необходимой термоизоляции и вентиляции. Почва прогревается, и поэтому увеличивается количество грунтовых вод, ускоряются оползневые явления. Теплые производственные воды не отводились в сторону и, попадая в почву возле завода, усиливали опасность. Наконец у берега завода из года в год собиралась соль, которая разъедала почву. В 1935 году на этом месте образовалась яма глубиной до 1,5 метра. Несомненно, применение термической изоляции пола под котельной, отвод производственных вод позволят работать заводу до переноса на новое место.

При проектировании нового завода надо учесть ряд новых цехов (в первую очередь цеха оленьих консервов) и необходимость замшевого завода для переработки продукции Анадырского оленсовхоза.

II

Строительство является одним из самых „узких“ мест в работе организаций Чукотского округа. Неимоверно высока себестоимость: кубометр рубленого здания стоит в Анадыре и других местах Чукотки до Уэлена 140—150 руб. За Уэленом кубометр здания стоит уже 280—300 руб. Высокая себестоимость объясняется рядом причин.

Стройконтора Дальневосточного управления заготавливает срубы во Владивостоке и направляет их на Чукотку, причем строительство (сборку домов) в Анадыре осуществляет стройсектор Чукотского треста, а во всех остальных пунктах специальная группа, командированная стройконторой (техник и 5—6 рабочих).

Так как пароходы простаивают в одном пункте очень недолго, а на обратном пути вообще не заходят в пункты, где они произвели уже разгрузку, то строительная группа остается в полном составе на зимовку, получая почти год (до следующей навигации) зарплату и бесплатное питание. Работают они 1—2 месяца. Остальное не рабочее время ложится накладным расходом на строительство.

Удорожают строительство высокие фрахты, особенно на лесоматериалы: морфлот (и Главсевморпуть) взимают с грузодателя по 40 руб. за перевозку кубометра леса до Анадыря. 1 кубометр леса весит в среднем только 0,7 тонны, но, принимая во внимание объемный коэффициент, за него взыскивается как за тонну. При переходе за Уэлен фрахтовая ставка резко меняется (в связи с полярным рейсом—повышенная зарплата, аварийные запасы), и вместо 40 руб. платят 275 руб. за кубометр леса.

На Чукотке нет ни одного инженера-строителя. Нет технического руководства, нет борьбы за снижение себестоимости, за рационализацию строительства, за изыскание местных дешевых стройматериалов. В бытность т. Сердюка на мысе Шмидта, им был построен дом целиком из местного камня, но этот опыт пока не перенесен на другие стройки.

Еще хуже, чем в системе Главсевморпути, идет строительство у других окружных организаций. Не имея ни своей, ни подрядной стройконторы, они вынуждены строить кустарно-хозяйственным способом. В результате из года в год капиталовложения не используются, лимиты закрываются, и стройка производится крайне медленно (здание новой средней школы строится в Анадыре уже 4 года).

Каковы пути к улучшению строительства на Чукотке?

Необходимо создать хозрасчетную строительную контору при Чукотском тресте. Эта контора должна обслуживать всю систему Главсевморпути на Чукотке. За Дальневосточным управлением остается заготовка домов во Владивостоке и отправка их. Стройконтора Чукоттреста создает постоянные строительные кадры (в первые год-два завозит по договорам на два года) и работает по сборке и ремонту всех домов, перебрасывая свои кадры с места на место по окончании отдельных объектов. При этом полностью используется наличная рабочая сила, имеется стабильное ответственное за работу учреждение, а не „экспедиционно-строительная“ группа.

Элементарные расчеты доказывают, что полная годовая нагрузка рабочей силы, достигаемая при этом методе организации строительства, даст экономию не менее 50% по одной зарплате (кроме других статей).

Та же строительная контора должна обслуживать и окружные организации. Партия и правительство возложили на нас развитие неосвоенных районов Крайнего Севера. Чукотка есть наиболее неосвоенный из них район. И наша прямая обязанность притти на помощь местным организациям (окроно, окрздрав в первую очередь) в строительстве культурно-бытовых учреждений.

Необходимо решительно перестроить существующие тарифы на перевозку лесоматериалов. Нельзя мириться с таким положением, что тонна муки, тонна парфюмерии и тонна леса (вернее 1 км) перевозятся Морским управлением Главсевморпути по одному тарифу — 40 руб. за тонну до Анадыря. Никакой дифференциации не произведено.

Надо командировать на Чукотку (в связи с подготовкой строительства завода) 1—2 опытных инженеров-строителей на постоянную работу.

III

Главсевморпуть пока не располагает своим грузовым флотом на Дальнем Востоке. Для снабжения наших предприятий на Чукотке (промыслы, полярные станции, культбазы и т. д.) Дальневосточное управление либо фрахтует пароходы на определенный срок, либо отправляет товары по прямым консаментам. Как правило, нами используются суда грузоподъемностью в 3000—5000 тонн („Ительмен“, „Охотск“, „Красный партизан“ и др.). Для экспедиций на Колыму обычно выделяются пароходы с усиленными креплениями корпуса и приспособленные для плавания на Севере (отопление, изоляция).

Один из основных недостатков — поздний отход судов. В 1935 году, например, пароход „Охотск“ вышел из Владивостока на север (до Уэлена) 1 сентября, выгрузив к 27 сентября в Анадыре 2200 тонн груза (из 2900 тонн наличного). Остальной груз (700) тонн пришлось разгружать до 6 ноября. В отдельных пунктах (Угольная, Лаврентий) приходилось простаивать по 5—6 суток, уходить в открытое море „штормовать“, опять возвращаться и т. д.

В летнее время или в начале осени это задание заняло бы на 50% меньше времени, т. е. можно было сэкономить на Чукотско-Анадырском рейсе 20 дней, или 120 000 руб.

Основные пункты южной и восточной Чукотки — это Хатырка, Наварин, Майна-Пыльген, Угольная, Анадырь, Кресты, Провидение, Чаплино, Лаврентия, Дежнев, Уэлен. В подавляющем большинстве погрузочно-разгрузочные работы там чрезвычайно затруднены. Пароходы не могут подойти близко к берегу и должны разгружаться далеко на рейде.

Темпы разгрузки, как правило, очень низки. Вместо установленной Морфлотом нормы 100 тонн на люк (трюм) в сутки, в среднем выгружают не более 50—60 тонн. Между тем все возможности для выполнения и перевыполнения заданных норм имеются. Например, тот же пароход „Охотск“, выполнивший в первые дни стоянки в Анадыре нормы на 20—30%, начал давать в конце стоянки по 100—110 тонн на люк, благодаря лучшей организации работ. Бункеруясь в бухте Провидения, „Охотск“ принимал в первые сутки по 70—100 тонн угля, а в последнее—до 250 тонн при одинаковых условиях погоды и равном количестве рабочей силы.

В Морском управлении Главсевморпути существует мнение о нецелесообразности фрахтования нами судов, о большей „выгодности“ отправки грузов по прямым коносаментам через Морфлот. При этом совершенно не учитываются показатели в пользу фрахованного судна:

а) доставка грузов на место обеспечивается наличием на пароходе представителя теруправления, знающего степень важности грузов для отдельных мест и в соответствии с этим маневрирующего и меняющего график движения;

б) устраняется возможность затоваривания, так как представитель теруправления, приезжая на факторию или полярную станцию, снимает остатки, проверяет контингент, среди которого ведет торговлю данная точка, и в зависимости от этого оставляет товары;

в) при наличии парохода в распоряжении Главсевморпути упорядочена погрузка во Владивостоке.

Мы подчеркиваем, что снабжение Чукотки при помощи парохода „экспедиции“ нужно считать на ближайшие годы наиболее приемлемым.

Из внутренних путей сообщения Чукотки основными являются речные: главной водной магистралью является река Анадырь, пересекающая в широтном направлении Анадырский район; второстепенные водные пути—притоки Анадыря: реки Великая, Майн, Танюрер, Белая, и притоки Колымы—Большой и Малый Анюй, Омолон, Амгуэма, Хатырка и др. По ним могут свободно ходить катеры с осадкой до 1,5 метра, и только в засушливое лето Анадырь становится непроходим для катеров с большой осадкой.

Навигация по рекам начинается 5—15 июня и продолжается до появления шуги (20—28 сентября). Продолжительность навигации по Анадырю с притоками 70—80 дней, по Анадырскому лиману на 5—10 дней больше.

Современное состояние речного транспорта на Чукотке неудовлетворительно. Не только нет специальных судов для речных систем, но совершенно нет специального катерного флота.

Необходимостью является постройка и эксплуатация на реке Анадырь 3—5 катеров, с железными корпусами, мощностью 50—75 л. с. и 5—6 железных барж по 50 тонн грузоподъемностью. Железный флот необходим. Он позволяет плавать по Анадырю в период первой шуги, в то время как деревянный флот должен заблаговременно убираться на зимовку. По 1—2 катера и 2—4 кунгаса нужно дать и на другие реки Чукотки.

В Чукотском округе существуют два вида зимнего транспорта: собачий и олений. Первым пользуется преимущественно оседлое население, вторым кочевое. Зимний транспорт, обслуживающий население в течение 8 месяцев в году, имеет большое значение в межрайонной и внутренней связи грузоперевозок. Кочевое население, про-

водящее лето со стадами на расстоянии десятков и сотен километров от населенных пунктов и водных путей, только по зимнему пути может завезти нужные ему грузы и вывезти свою продукцию.

Основным недостатком собачьего транспорта является большая дороговизна его содержания и необходимость брать корм в дорогу. Однако, собаки служат исключительным в своем роде средством проникновения в глубинные пункты округа, оставляя за оленями массовые перевозки грузов на короткие расстояния. Чукотка отстает по организации зимнего почтового транспорта. Якутской или Енисейской „веревочки“ — почтовых станков — здесь не существует, хотя необходимость организации таковых (хотя бы по побережью) давно назрела.

IV

Пушной промысел занимает значительный удельный вес в экономике округа. По подсчетам Чукотского окрплана, доходы от сдачи пушнины в общем бюджете населения составляют 55 — 60%. Основные виды пушного зверя — песец, белка, бурый и белый медведи, волк, лиса.

До 1935 года пушными заготовками на Чукотке занимались местные конторы „Союззаготпушнины“. В 1935 году пушные промыслы переданы Главсевморпути. Всего нами принято 11 факторий: Островная, Чаун, Ванкарем, мыс Шмидта, Дежнев, Преображение, Кресты, Маркова, Усть-Белая, Анадырь, Майна-Пыльген. Все фактории, за малым исключением, неблагоустроены и требуют значительных капитальных затрат на строительство, ремонт и постройку складов. Из факторий основные по объему заготовок — Островная, Ванкарем, мыс Шмидта и Чаун.

Сеть факторий требует пересмотра (даже при оставлении интегральной кооперации в качестве заготовителя) и сокращения при передаче нам факторий Интеграла. Фактории Преображение, Дежнев, Уэлен, Ванкарем находятся одна от другой на расстоянии 40—100 километров. Результатом скученности факторий в одном месте является отсутствие их в другом, более необходимом (между мысом Биллингса и мысом Шелагским) и нездоровые распри между заготовителями. Для наглядности отметим, что Преображенская фактория заготовила в 1934/35 году на 16 тыс. руб. пушнины, а на содержание ее проектируется отпустить в текущем году 40 тыс. руб., т. е. на каждый рубль заготавливаемой пушнины падает два рубля накладных расходов.

Связь с факториями явно неудовлетворительная. Нормальная радиосвязь поддерживается только с Ванкаремом, мысом Шмидта и Белой. На Майно-Пыльген, Маркове, Крестах, Преображении радиосвязи нет совсем. Если учесть, что единственным способом живой оперативной связи на Чукотке является радиосвязь, становится очевидной необходимость **быстрейшей радиофикации всех факторий**. Главсевморпуть принимает ряд мер к интенсификации пушного промысла на Чукотке. Будут строиться на побережье охотничьи избушки, на острове Врангеля дом охотника, значительно увеличивается завоз капканов.

Интенсификация охотничьего промысла на Чукотке должна быть в 1936/37 году достигнута путем улучшения промыслового снабжения охотников, привлечения кочевых населения к пушнозаготовкам, укрепления существующих промыслово-охотничьих станций и организации новых, ибо такого количества неосвоенных охотугодий, как на Чукотке, не имеет ни один наш северный округ.

V

С передачей снабжения в руки Чукотского треста Главсевморпути, а также в связи с общим увеличением товаро-продовольственной массы в Союзе, снабжение Чукотского округа значительно улучшилось. В 1935/36 году все фактории обеспечены мукой, маслом, сахаром, чаем, крупной в необходимом количестве.

Гораздо хуже поставлен завоз предметов туземного ассортимента и охотбоеприпасов. При завозе в достаточном количестве впервые за много лет граненых иглолок и дробы, очень мало завезено патронов для нарезного оружия, капканов, бисера, медной посуды, кожи. Плохо поставлено снабжение керосином и горючим для рульмоторов.

В завозе 1935 года, несмотря на сдвиги по сравнению с предыдущими годами (в частности полное снабжение продовольствием Марковского и У.-Бельского районов), сказались основные недочеты наших товарозавозящих организаций: незнание местного ассортимента, непонимание того, что местное население привыкло к чаю № 1000, махорке „белка“, черкасскому табаку, цветным сукнам, медным чайникам и т. д.

Мы не сумели еще организовать развернутую советскую торговлю в Чукотском округе. Это происходит главным образом из-за недостаточного завоза ряда важнейших промтоваров и охотснаряжения. Еще до сих пор беспомощность снабженческой конторы Чукотского треста граничит с преступлением.

При заходе парохода „Охотск“ в факторию Кресты было выгружено значительное количество продпромтоваров, причем ни на один из них Чукотский трест не сообщил цены. При отсутствии радиосвязи фактория лишена была возможности с сентября до декабря получить цены из Анадыря и продавать товары.

А ведь пароход стоял в Анадыре больше 12 суток. За это время торговый аппарат треста имел возможность скалькулировать цены и послать их во все фактории.

Основная задача Чукотского треста в области торговли на 1936/37 год — ликвидировать все формы отоваривания и нормированного снабжения. Советская страна достаточно богата, чтобы полностью удовлетворить потребности северо-восточной окраины. Фондов для этого выделяется достаточно. Все дело в том, чтобы во-время получить товары, во-время забросить их до Владивостока, обеспечить (не позднее 1 августа) достаточное количество тоннажа, перевезти грузы на места с соответствующими прейскурантами и инструкциями, очистить низовой торговый аппарат от лентяев, воров и классово-чуждых людей.

Торговые работники должны понять, что времена стоваривания и монопольной работы прошли. Сейчас нужно идти к потребителю. Центр тяжести надо перенести на разъездной торг (фактория — яранга, колхозные уполномоченные, сборщики пушнины, разъездная фактория и др.).

Наш факториец должен культурно обслуживать стахановца-охотника, продуктивного оленевода, ударника-учителя и т. д. Наш торговый аппарат ближе всех других органов Главсевморпути ежедневно, ежечасно сталкивается с местным населением.

Тем важнее и ответственнее становится возложенная на него хозяйственно-политическая задача — развернуть советскую торговлю во всем Чукотском округе.

VI

Резервы кадров для Чукотского округа — это прежде всего местное население, из которого нужно готовить кадры, завозя из других областей Союза проверенных, действительно нужных и способных работников. Возможности для этого есть. Надо прикрепить к каждой фактории практикантов — чукчей, эскимосов, камчадалов — с тем, чтобы летом собирать их в Анадыре и теоретически обучать. Разве нельзя, например, привлечь на промыслы опытных рыбаков — эскимосов и камчадалов — с оставлением их на зиму для учебы?

1936 год должен стать переломным, особенно в отраслях пушного хозяйства и рыбных промыслов, в подготовке местных кадров.

Крайне неблагополучно с завозной рабочей силой. Нередко на промыслы приезжают слабо подготовленные работники, без соответствующей проверки их в местах отправления. Вот, например, рабочий Уэрленской полярной станции — **Иванов**. Он приехал сюда в июле на срок 2 года, а в октябре уже выезжает обратно, так как врачи нашли у него хроническую болезнь печени. Где же были врачи Полярного управления в Москве, давшие заключение о пригодности его для поездки? Ведь поездка **Иванова** стоила 8 тыс. руб.

Другой возмутительный факт имел место в угольной экспедиции т. Трибунского, где радист в течение 3 месяцев не мог наладить радиосвязь. Экспедиция из 30—40 чел., стоящая сотни тысяч рублей, из-за одного негодного работника была лишена связи с руководством, с округом, со всем миром.

Чукотский трест в 1935 году был по существу только рыбоконсервным комбинатом. Он выполнил план по рыбе, в этой области было высокое качество продукции, кадры и т. д. На остальные же стороны комплексной разносторонней работы Главсевморпути — пушное хозяйство, лов морзверя, развитие советской торговли и т. д. — трест должного внимания не обращал. В результате — невыполнение заготовок 1935 года, недостаточный и неассортиментный завоз товаропродуктов и т. д.

Возникает вопрос о местопребывании Дальневосточного теруправления. Все производственное хозяйство теруправления (рыбные, пушные промыслы, завод, полярные станции, культбазы и т. д.) находятся на территории Чукотки. Во Владивостоке же находятся лишь обслуживающие предприятия: отдел снабжения, автотранспорт, стройконтора, заготовка объектов и морской отдел, подготовка морских операций.

Наличие Чукотского треста в системе теруправления — ненужная надстройка. Единственно правильный выход — перевести теруправление на Чукотку, оставив во Владивостоке транспортно-снабженческую контору, сделать так, как в Иркутске и Якутске. Управлять из Владивостока хозяйством Чукотки это несостоятельная „идея“. Для перевода теруправления необходимо, однако, обеспечить две предпосылки: связь с Чукоткой путем организации хорошо работающей авиалинии и строительство радиоузла во Владивостоке для связи непосредственно с Анадырским радиоузлом (минуя Петропавловск).

Большие богатства таит в себе Чукотка: из ископаемых — олово, уголь и т. д.; из естественных ресурсов — пушнина, морзверь. Задача Чукотского треста и всех организаций на Чукотке — сделать 1936 год **стахановским годом во всех отраслях нашего хозяйства** и этим подготовить почву для еще более быстрого развития экономики и культурно-зажиточного быта чукотского населения.

АЭРОСАНИ НА ЧУКОТКЕ

В 1934—1935 годах по поручению Арктического института мною и геодезистом **А. Ковтуном** исследовался район, примыкающий к Чаунской губе. Эта экспедиция дала много ценного материала по картографии, геологии и полезным ископаемым.

Мы коснемся только одного вопроса: о работе аэросаней, которые применялись в нашей экспедиции в качестве **основного средства** передвижения зимой.

Применение аэросаней в Арктике не ново. В научных арктических экспедициях ими пользовались неоднократно.

В 1930/31 году известный географ **А. Вегенер** взял с собой для исследования ледникового щита Гренландии двое аэросаней (финской государственной фабрики летательных аппаратов) с моторами Сименс—112 сил. Сани имели по четыре деревянных лыжи и работали в течение короткого срока — с 27 августа по 27 сентября. Однако, опыт прошел неудачно: аэросани были оставлены в нескольких десятках километров от берега с испорченными моторами (сам же Вегенер, как известно, погиб). Главная причина неудачи — непрерывная пурга, дувшая навстречу с ледникового щита.

В 1932/33 году на станцию Арктического института (ледниковый щит Новой Земли) были взяты аэросани ЦАГИ (малая модель) с мотором „Люцифер“ в 100 сил. В поездках участвовали геолог **М. Ермолаев**, водитель **Петерсен** и геофизик **Велькнер** (бывший сотрудник экспедиции Вегенера). Сани работали в конце октября и в ноябре 1932 года, вторую половину февраля и в мае — июне 1933 года: проехали всего около 1800 км. Расход горючего — 560 граммов на километр. Сани были оставлены на ледниковом щите в феврале 1933 года при поездке к мысу Желания (сильная пурга в течение 10 дней не позволяла очистить лыжи и завести мотор) и были освобождены лишь в мае.

В 1932/33 году другие аэросани (большая модель ЦАГИ с советским мотором М-11) работали на станции в бухте Тикси. Сани совершали поездки с 27 октября, в ноябре и с конца февраля по 8 июня. В поездках (их было всего 30) участвовали: водитель **А. Денисов** и научные сотрудники — **Фрейберг**, **Войцеховский**, **Ушаков**. Главные маршруты — вокруг губы Борхая для определения астропунктов и в устье Лены. Пройдено всего 3400 километров. Нагрузка от 400 до 1050 килограммов. Расход горючего от 600 до 650 граммов на километр.

Как видим, из этих трех опытов наиболее удачен последний. Работа аэросаней на ледниковых щитах Гренландии и Новой Земли чрезвычайно затруднялась сильной пургой. Повидимому, при особенно низких температурах сани не работали.

Мы взяли с собой двое аэросаней: малые (открытые) и большие (закрытые). На обоих стояли советские стосильные авиационные моторы М-11. Емкость баков для горючего была увеличена установкой дополнительных баков на малых санях — до 130, на больших — до 200 килограммов.

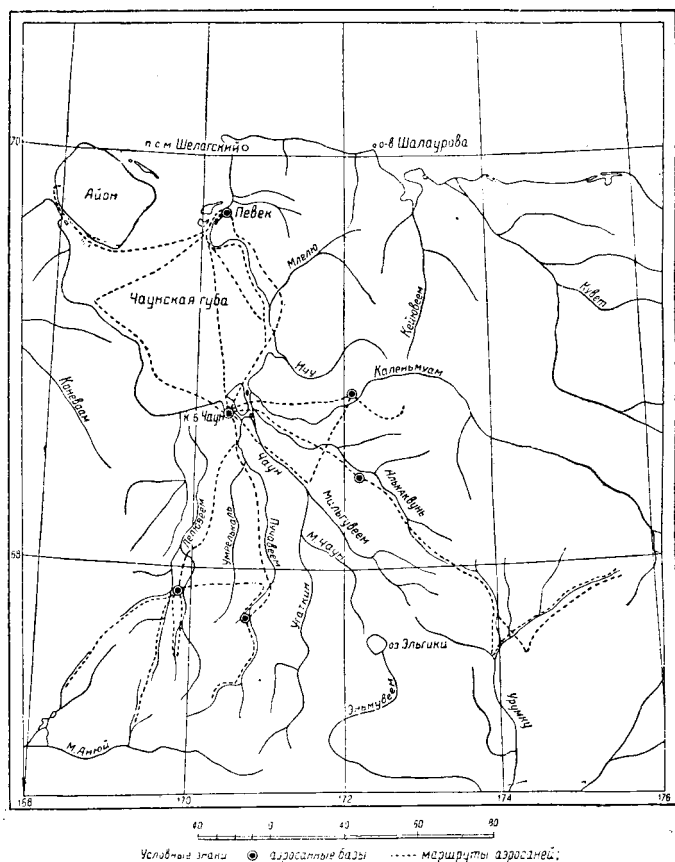
Регулярная работа началась с 4 января 1935 года, еще до окончания полярной ночи. Состоялись большие поездки через Чаунскую губу для определения астропунктов на острове Айоне и поездки по западному берегу губы.

В феврале мы взяли маршруты вглубь страны. Первый же маршрут оказался неудачен: на больших санях (в 80 километрах от Чауна) произошел прорыв поршня, ремонт задержал нас на несколько дней. К этому присоединились другие неблагоприятные условия — очень низкие температуры (днем до -51° и ночью до -55°), малая видимость. Короткие дни чрезвычайно сокращали полезный срок работы. Наконец, значительным препятствием оказались полосы кустов на дне речных долин, еще мало засыпанные снегом. В связи с этим, для геологической работы (требующей постоянных остановок возле утесов) аэросани в это время года оказались не особенно удобными. При $40-50^{\circ}$ мороза остановки были затруднительны.

С наступлением теплого и светлого времени работа аэросаней происходила в лучших условиях. В марте было пройдено уже 1720 километров.

С 9 апреля по 18 мая нами было сделано 4 поездки на юго-запад и юго-восток от Чауна. Чтобы проникнуть возможно дальше, мы организовали эти рейсы так: из с. Чаун выходили на двух аэросанях с грузом в 600—700 килограммов на каждом (включая 4 чел. — двух водителей, геолога и геодезиста; горючее в количестве от 330 до 400 килограммов, палатки, инструменты и продовольствие).

Аэросани доходили до окраины Чаунской впадины, где мы организовывали базу. Пока определялся на этой базе астропункт, большие



Карта аэросанных маршрутов

сани с двумя водителями возвращались в с. Чаун и, забрав там около 400 килограммов горючего, шли опять к подножию гор. На это уходили сутки, в худшем случае — до трех суток.

С базы большие сани (с грузом около 600—700 килограммов, включая сюда водителя, двух научных сотрудников, запас горючего — 200 килограммов, маленькую палатку и продовольствие на две недели) уходили возможно дальше в горы.

Опыт показал, что нагрузка свыше 700 килограммов отражается неблагоприятно на проходимости. А с грузом в 700 килограммов за все время мы не встретили такого снега, который не могли бы пройти.

В горах мы проходили большие наледы, занимавшие всю ширину долины или ущелья. С наступлением весны на наледях появилась в большом количестве вода. Эти участки представляли наибольшую опасность для саней, но мы, к счастью, только один раз попали в канаву, причем мощность мотора оказалась достаточной, чтобы пройти без аварии опасные места.

Геологическая работа протекала успешно. Уже в апреле мы могли останавливать мотор на короткий срок и заводить его потом без подогрева. А в мае даже после шести часов остановки мотор был еще достаточно теплый. Большая скорость и проходимость саней позволяли осматривать объекты, совершенно недостижимые при оленьем или собачьем транспорте.

При восхождении на горы изучали геологическое строение (все маршруты лежали в области горизонтальной толщи лав и туфов, так что восхождения позволяли давать полные разрезы), производили с высоты зарисовки для карты, записывали наблюдения для орографического очерка.

Глубокое проникновение в горы казалось нам сначала невозможным, но затем выяснилось, что северный Анюйский хребет и Анадырское плато прорезаны глубокими долинами ледникового происхождения, по которым можно не только пройти вглубь, но и пересечь эти две горные системы. В северном Анюйском хребте, сильно расчлененном и суровом, высоты которого достигают 1800 метров, нам удалось найти пологие долины с перевалами на высоте около 900 метров, которые вывели нас на южное подножие, в долину Малого Анюя (притока Колымы).

В Анадырском плато, средняя высота которого равна 800—1000 метров, а отдельные вершины достигают 1200 метров, перевал оказался еще ниже — всего 400 метров над уровнем моря, и мы проникли далеко на юг, в систему реки Белой (притока Анадыря).

Этими маршрутами мы установили возможность связать аэросанными трассами Чаун с низовьями Колымы (через Малый Анюй) и с Анадырем (через реку Белую). От Чауна до села Усть-Бела (на реке Анадыре) аэросани могут идти за 12 часов.

Мы закончили геологические маршруты 18 мая, а 21 мая аэросани вернулись с устья Чауна в Певек. На реках показалась уже вода, и дальнейшая работа была невозможна.

Итоги работы аэросаней довольно значительны. Общее протяжение пройденного расстояния достигает 7385 километров, причем большие сани (на которых был сменен мотор) прошли 4785 километров. Весенние месяцы дают наибольший километраж — это наиболее благоприятное время. Средняя скорость в январе — феврале от 22 до 28 километров в час, в марте — апреле от 35 до 38, а в мае достигает даже 40 километров. Максимальная скорость достигала 60—70 километров в час, минимальная же, при проезде по застругам и торосам — 10—15 километров.

По своим задачам поездки распределялись следующим образом: геолого-картографических маршрутов—2755 километров; отдельных астрономических маршрутов—440; между базами Певек и Чаун—2810; между другими базами—760; аварийных—300; пробных—173; разных подсобных—145; всего—7385 километров. Потребление горючего достигало 560—570 граммов на километр.

Аварии, кроме упомянутого выше прорыва поршня, выражались главным образом в поломке лыж и шасси. Происходило это чаще всего при поездках по прибрежным равнинам (с крепко убитым снегом и обильными застругами) и по торосам Чаунской губы, где было пройдено около 3350 километров—почти половина всех маршрутов. Особенно часты были аварии в темные месяцы. Весной же маршруты в горы были совершены почти без единой аварии. Правда, к концу работы лыжи пришлось скреплять хомутиками, уздечками. Комплекты запасных лыж совершенно необходимы при длительной работе.

Опыт использования аэросаней в нашей экспедиции особенно ценен тем, что они работали непрерывно в течение всей зимы и в самых разнообразных условиях: в горах и на равнине, при морозах до 50° и при таянии. Как уже говорилось выше, наиболее благоприятное время для работы аэросаней—весенние месяцы, начиная с марта. В это время сани применимы для всевозможных целей—исследовательских и транспортных. В темные же и холодные месяцы возможна связь между базами и переброска людей и грузов между пунктами на расстояние в несколько сот километров.

Во время исследовательских работ мы познакомились со всеми возможными видами санной дороги: проходили по торосам Чаунской губы, по крепкому и рыхлому снегу прибрежных и предгорных долин, по застругам горных ущелий, по сыпучим снегам между зарослями кустарников, по льду и воде горных наледей, по морскому льду.

Наш опыт доказывает, что аэросани являются **вполне** эффективным транспортным средством на Севере и что некоторое недоверие к ним вызвано недостатком опыта. Конечно, благоприятные результаты нашего опыта обусловлены удачно выбранным типом машины, хорошим состоянием моторов, особенно самоотверженной работой механиков-водителей, которые показали себя настоящими стахановцами Арктики.

При выборе механического транспорта для Арктики постоянно приходится слышать страстные споры сторонников вездеходов и аэросаней. Нам кажется, здесь следует четко разграничить сферы применения.

Аэросани превосходят своей проходимостью (для них недоступны только крутые склоны и тяжелые торосы), скоростью, экономным потреблением горючего. Их грузоподъемность меньше, почти вдвое. Но так как горючего потребляется тоже почти вдвое меньше (570 граммов вместо 700—1200 граммов на километр), а скорость от 30 до 70 километров вместо 6—10 километров, то полезная грузоподъемность их почти одинакова с вездеходами.

Конечно, нет смысла использовать аэросани для перевозки грузов, особенно громоздких. Вездеходы гораздо лучше приспособлены для грузовых операций. На дальнее же расстояние аэросани несомненно выгоднее: переброска более ценного груза (пушнины, медикаментов и т. п.), не говоря уже о поездках людей. Особенно ценны аэросани для связи между базами—исследовательскими и хозяйственными.

Вездеход—это грузовик Арктики, аэросани—**легковой автомобиль**

Т. З. СЕМУШКИН

ЧУКОТСКАЯ КУЛЬТБАЗА

Чукотская культбаза представляет собой комплекс учреждений. Здесь имеются: больница-стационар на 25 коек с амбулаторией; неполная средняя школа интернатного типа (учащихся 63 чел.); ветеринарный пункт с бактериологической лабораторией; зоотехнический и краеведческий пункты; отделение культбазы в Мечигменской тундре в виде постоянно действующей красной яранги; механическая мастерская; полярная станция и радиостанция. Кроме того культбаза располагает тремя жилыми восьмикомнатными флигелями для сотрудников. Деятельность этих учреждений культбазы многообразна.

Медобслуживание. Населению оказывается амбулаторная, стационарная и разъездная медицинская помощь. Чукчанки, эскимоски в больнице рожают детей. С каждым годом все больше и больше растет тяга чукотского населения к медпомощи. Но все население ею еще не охвачено. Еще до сих пор не выбита окончательно почва из-под ног шамана.

Советская медицина ведет здесь настоятельную борьбу с суевением. Были случаи, когда и сами шаманы приезжали на культбазу и обращались в больницу за медпомощью. Последовательно и крепко входит больница в сознание коренного населения, как желательный и необходимый фактор.

Разбросанная по району медицинская сеть оказывает населению первичную помощь и во всех серьезных случаях направляет в больницу. Авиаслужба Главсевморпути доставляет больных в культбазу на самолетах. За последние годы в больнице оборудованы зубо врачебный кабинет, прекрасная светлая операционная, установлены кварцевые противотуберкулезные лампы.

В больнице не только технический персонал, но частично и средний персонал состоит из местных чукчанок, подготовленных здесь же. Чукчанки в роли медсестер — самое замечательное явление на Чукотке. Они ездят в селения за больными, помогают во время операции хирургу, готовят по рецептам лекарства и т. д. и т. п.

В селении Аккани был больной чукча Копэ. Он был очень опытным зверобоем. Шаман взял его под свое „шефство“ и начал лечить. Небольшую ранку на спине он растрепал и довел больного до гангренозного состояния. Врач не мог уговорить больного поехать в больницу. После этого выехала чукчанка-сестра Уакат. Ее враждебно встретил шаман.

— Все равно Копэ умрет дордой, если ты его повезешь, — говорил он.

Уакат все же сумела доказать больному необходимость быть в больнице. Здесь сняли приклеившуюся оленю шкуру с опасной



Культбаза в заливе Лаврентия

раны Колэ. Процесс лечения проходил хорошо. Когда Колэ поправился, он был лучшим агитатором за больницу.

— Я был слепой, теперь я вижу. Я был глуп, теперь стал умным, — сказал Колэ.

Уезжая из больницы, Колэ сказал врачам:

— Я поеду по селениям и буду расчищать дорогу к колхозной жизни.

Школа так же, как и больница, в первые годы своей работы вела энергичную борьбу с шаманами и кулаками, агитировавшими против отрыва детей из яранг в культбазовскую школу-интернат.

В первый же год в школе было 28 учащихся. В настоящее время это уже — неполная средняя школа, где имеется 6-й класс. Впервые на Чукотке существует средняя школа, и недалеко то время, когда в национальный актив волеется коренная чукотская молодежь со средним образованием. В ней насчитывается до 20 комсомольцев,

Говоря о школе, нельзя пройти мимо плодотворной деятельности молодого педагога т. Воблова Ивана Константиновича — директора этой школы. Окончив северное отделение Герценовского института, он приехал на культбазу в 1934 году и энергично принялся за улучшение условий школьной работы, привел школьное здание в образцовый вид.

Беспризорник в прошлом, т. Воблов вкладывал всю душу в первую Чукотскую неполную среднюю школу. В 1935 году школьное здание и интернат были готовы в срок. Одновременно т. Воблов проводил и кампанию по комплектованию школы. Теперь 63 ученика — эскимосы и чукчи — впервые во-время начали обучаться в ней.

Ветеринарный пункт. Объектами для местной ветеринарии являются ездовая собака и олень. Оленеводству ветеринария пока мало помогла. До 1935 года ветеринарный пункт возглавлялся ветфельдшером.

В собаководстве же, играющем большую роль в жизни района, имеются большие сдвиги. В основном эти сдвиги идут по линии научно-исследовательской работы. Бич чукотского собаководства — бешенство и чума. Между тем эти болезни — мало изученная область. Лишь в последнее время, в результате исследовательских работ ветврача бактериолога К. Н. Шерстобоева, возможно было поставить экспериментально-противочумную прививку. Ветпунктом производятся вскрытия погибших собак, собираются и обрабатываются соответствующие материалы, ведется учет каждой ездовой собаки района и отбор производителей.

При ветпункте имеется питомник в 100 собак. Он является объектом для научно-исследовательского экспериментирования



Прием в амбулатории Чукотской больницы

а также выполняет немаловажную хозяйственную роль. В последнее время окружающие колхозы уже снабжались из питомника племенными собаками. Нельзя сказать, что работа питомника стоит на высоте, но он является лучшим и единственным в районе. Питомник находится под квалифицированным зооветнаблюдением.

Зоотехнический пункт возглавлялся крупным специалистом-оленоводом Э. В. Шмидтом. Зоопункт добился больших результатов. Объект его изучения — также олень и собака. Продолжительность беременности важеньки установлена и определена зоопунктом Чукотской культбазы.

Массовое наблюдение с точной фиксацией покрытия каждой отдельной важеньки показало, что беременность важеньки протекает от 220 до 225 дней. Это определение важно не только с научной точки зрения, но и с хозяйственной.

Зоопунктом культбазы установлено также и наличие летального гена в чукотских стадах. Летальный ген замечен в мелких стадах, где наиболее возможны родственные кровосмешения. В результате подобного скрещивания телята рождались с значительно укороченной нижней челюстью, что не обеспечивало процесса жевания у теленка. Летальный ген обнаружен среди альбиносов, которые сами по себе уже являются признаком вырождения. Все эти исследования имеют большое значение в практике оленеводства. До сих пор наука не знала наличия летального гена в оленеводстве. Один экземпляр подобного теленка отправлен в исследовательский институт.

Все эти научные изыскания дополнились еще и тем, что **чукотская флора** впервые представлена культбазой в виде богатой коллекции (около 600 видов).

На основе коллекционного материала, специальных выездов и научных экскурсий проделана большая работа по описанию пастбищ. Это описание дает представление о качестве кормовых ресурсов района.

Описание оленеводства и собаководства с экономической и зоотехнической точки зрения является ценным вкладом в общее дело освоения Севера. Статистико-экономический очерк оленеводства района с подробной характеристикой каждого в отдельности хозяйства оленевода, дает материал для наших плановых организаций.

Краеведческим пунктом культбазы собраны материалы об экономическом профиле района. Краеведческим пунктом не мало уделено внимания изучению вопросов советского строительства, кооперации, колхозного строительства в историческом разрезе.

Механические мастерские культбазы обеспечивают морской зверобойной промысел своевременным ремонтом моторов. В этих же мастерских идет подготовка местных кадров, а неполная средняя школа

пользуется ими, как учебно-показательными.

Из года в год на культбазе работают краткосрочные курсы по подготовке местных национальных кадров в советы, кооперацию, колхозы, курсы ликвидаторов неграмотности и курсы мотористов.

Помимо общекультурных мероприятий на культбазе имеется экономический центр в лице Лаврентьевского интеграла с 6 отделениями в чукотских селениях.

★

Работа, проделанная Чукотской культбазой, сыграла большую роль в поднятии культурного уровня берегового оседлого населения: чукчей и эскимосов. Культбаза оказала влияние на внедрение социалистических форм труда и развертывание коллективизации, но прямого экономического воздействия на хозяйство она не имела. В этом был существенный недостаток ее работы.

Лишь с переходом культбазы в систему Главсевморпути этот недостаток исправляется путем присоединения к культбазе элементов типа МТС. В частности, на культбазе намечается организация производственного участка по морскому зверобойному промыслу, как отделения Пloverской северной машинно-промышленной станции. Культбаза теперь получает название: **хозяйственно-культурная база**.

Культбаза не сумела распространить свое влияние на кочевника. Оседлое прибрежное население является наиболее освоенным участком.

Красная яранга культбазы, расположенная среди основного массива кочевников Мечигменской тундры, имеющая в своем штате одного политпросветчика и сторожа, конечно, не может одна обслуживать тундру.

Необходимо идти сюда с целым комплексом мероприятий. Деятельность культбазы необходимо переключить и на кочевое население путем создания в Мечигменской тундре новой культбазы с основными учреждениями: школа-интернат, медицинский пункт, оленеводческий ветеринарно-зоотехнический пункт. На базе опыта существующей культбазы здесь надо развернуть работу по хозяйственно-культурному обслуживанию кочевого чукотского населения.

Где должна сосредоточить свою работу новая хозкультбаза? Мечигменская тундра является самым оленеемким участком Чукотского района. Она имеет удобные подъездные пути: пароход может остановиться у входа в Мечигменский залив. Отсюда перевозка грузов возможна на мелкоосидающих судах типа кавасаки с кунгасами.

Залив врывается в глубь тундры километров на 50 и судоходен для указанного типа судов. Река Вутхервеем, впадающая в залив, позволяет тем же судам пройти в глубь тундры еще на 10 километров, где находится современная красная яранга Чукотской культбазы.

А. Л. ГОРБУНКОВ

ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ КОСТЕРЕЗНЫЙ ПРОМЫСЕЛ НА ЧУКОТКЕ

I

Умение обрабатывать кость, делать из нее предметы промыслового снаряжения и домашнего обихода, а при нужде и оружие — издавна присуще обитателям Чукотки. Являясь одним из основных местных стройматериалов, обладающим высокой сопротивляемостью, кость нередко заменяла туземцам дефицитный металл.

Еще не исчезли разнообразные промыслово-хозяйственные предметы: пряжка на охотничьей байдаре, острие-наконечник хлыста оленевода, нож для свеживания туш морзверя, кривой скребок для очистки меховой одежды от снега, обвод черпачка для расчистки проруби во льду и проч. Все эти предметы, сделанные из кости моржа, кита и оленя, имеются в каждом хозяйстве. Все они — результат искусной и умелой работы охотников-зверобоев — свидетельствуют о повсеместном — и в наши дни — распространении костерезного мастерства.

С момента укрепления советской власти на Чукотке прежние торговцы-посредники, хищнически эксплуатировавшие промысел художественной резьбы по кости, выбиты со своих позиций. Октябрьская революция внесла принципиально новые условия в развитие всех промыслов Чукотки.

Кратко остановимся на итогах первого этапа костерезного промысла Советской Чукотки.

В 1928 году на Чукотскую культбазу был направлен инструктор костерезного дела т. Морозов. Ему было поручено организовать костерезную мастерскую при школе культбазы с тем, чтобы постепенно готовить из учеников квалифицированных резчиков по кости. В бухту Лаврентия было заброшено необходимое оборудование, а для мастерской предоставлено хорошее помещение.

Однако это мероприятие не имело большого успеха. Чукотская культбаза расположена в таком районе, где население почти не занималось резьбой по кости. Оно не видело в этом промысле серьезного хозяйственного подспорья.

В 1930 году Акционерное камчатское общество (АКО) послало в с. Дежнев инструктора т. Венедиктова, которому было поручено рационализировать костерезный промысел, максимально используя кость моржа. Помимо производства художественных изделий, было намечено ввести изготовление „технических“ видов поделок. Из Владивостока на Чукотку были отправлены токарные станки с тем, чтобы механизировать пуговичное производство.

Значительную услугу промыслу оказал бывший секретарь Северотуземного рика т. Боголюбов. Он многое сделал, побуждая чаплинских и сиренинских эскимосов к работе по кости. Его энергии промысел обязан тому, что в Чаплино и Сиренике были организованы костерезные группы.

Небезынтересен опыт Ванкаремской фактории Дальзаготпушнины. Заведующим этой факторией в 1931/32 году был т. Кривдун, человек энергичный и знакомый с кустарным костерезным производством. В Ванкареме т. Кривдуну удалось сколотить небольшую кустарнопромысловую группу из числа местных жителей, начавших заниматься резьбой по кости. Через год — полтора 6 человек, прежде совершенно не работавших, стали изготовлять сравнительно неплохие изделия.

Много любви, внимания и энергии вложил в дело развития костерезного промысла уполномоченный Чукотского окринтеграл-союза т. Тарасов. За годы 1929—1932 по его инициативе и под его непосредственным руководством было организовано пять так называемых „артелей по костизделанию“. Это были расширенные сезонные бригады, организованные из колхозников пяти крупных колхозов: Чаплино, Сиреника, Нуукана, Дежнева и Уэлена. Бригады, общей численностью до 75 человек с единым производственным планом, на базе колхозных костерезных мастерских довольно широко развернули свою работу.

Тов. Тарасов пытался (и неоднократно) ввести в производственную деятельность своих мастерских элементы разделения труда. Он исходил из того, что квалифицированных мастеров-костерезов сравнительно мало, что на первоначальные процессы обработки кости целесообразнее поставить малоквалифицированного работника, а ответственные, завершающие операции поручить мастеру большого умения. Но мастера отнеслись к этому отрицательно.

Работники кооперации склонны были видеть здесь косность, рутину. Но нежелание это объяснялось просто: в мастерских не было учета, не было опыта и практики в оплате всех участников производства одной и той же вещи. Вопрос разделения труда целиком зависел от правильного учета затраченного каждым мастером труда. Этого кооператив ни в какой степени не обеспечил.

Вторым очень важным мероприятием по развитию и укреплению промысла было введение так называемых „стандартов“. Но в стандартах 1932 года были допущены ошибки. Альбом-прейскурант стандартных

изделий определял заготовительные цены (утвержденные риком) без учета количества и качества труда, необходимого для производства той или иной вещи. Так, например, комплект резных шахматных фигур оценивался (за первый сорт) в 80 руб., а так называемые „резные мунштуки“ — по 2 руб. за штуку. За время изготовления 32 фигур шахмат **мастером первой категории** мастер второй категории успеет легко произвести 85—90 штук мунштуков. Таким образом первый получит только 80 руб., а второй — 170—180 руб.

Стандарт допускал изготовление изделий одновременно из трех имеющихся составных частей клыка. Всякий отдельно взятый слой устойчив и почти не подвержен деформации. Но если предмет сработан так, что в него вошли хотя бы два разнородных слоя, быстрая порча его неизбежна. В сравнительно короткий срок он покоробится.

Две эти ошибки в „стандартизации“ привели к убытку. В 1933 году Уэленский интегральный кооператив заготовил костерезных изделий на сумму свыше 20 тыс. руб. В заготовки вошли стандартные „резные мунштуки“ — 6983 штуки, стандартные ручки — 7370 штук и стандартные ножи для бумаги — 527 штук. Все названные изделия были построены согласно требованию альбома-прейскуранта, т. е. из клыков „с незначительной сердцевинкой“. Стандартные изделия, пролежав 3—4 месяца на складах, настолько деформировались, что уже не представляли собою рыночного товара.

Естественно, в начале развития художественного костерезного промысла имелись свои недостатки. Однако опыт дал возможность значительно двинуть вперед костерезный промысел на Чукотке в последующие годы.

За два последних года непосредственной работы среди туземцев-костерезов нам удалось собрать материалы, характеризующие современное состояние промысла и перспективы его дальнейшего развития.

От мыса Ванкарем до бухты Преображения в чукотских и эскимосских селениях насчитывается 135 чел., в той или иной мере промышленно художественной резьбой по кости. Из них эскимосов 47, чукоц 98. Художественная и техническая квалификации костерезов весьма разнообразны.

Художественно-творческий актив промысла — 15 чел. Из них наиболее выдающиеся художники: тт. Вуквов, Кейнитегын, Камыиргин, Нэпын, Рошилин, Нонно, Рыпхыргын, Мынор.

Резчики первой категории — 22 чел. Наиболее квалифицированными активистами являются: тт. Уквутагын, Хухутан, Аромке, Айе, Рентыргын и др.

Резчики второй категории — 94 чел.

Мастера цветной гравировки — 4 чел.

Кустари-костерезы работают с различной нагрузкой. Постоянно работают в костерез-

ных бригадах колхозов 6 чел.; в сезонных колхозных группах 33 чел., работают на дому 93 чел.

На курсы по обучению вновь желающих заниматься костерезным делом вовлечено 30 чел., в том числе 5 женщин.

По имеющимся сведениям, в Анадырском районе (от бухты Преображения до села Уэлькаль) насчитывается 12 чел. работающих по кости. Судя по продукции их и отзывам работников, костерезы Анадырского района во многом уступают своим северным собратьям по промыслу.

Чукотский район исключительно богат костью и китовым усом. Заготовки костыря на территории Чукотского района производились главным образом интегральными кооперативами, которые осуществляли эти операции через сеть своих отделений. Вторым заготовителем являлись фактории Дальзаготпшныны (мыс Ванкарем, мыс Дежнева, бухта Преображения).

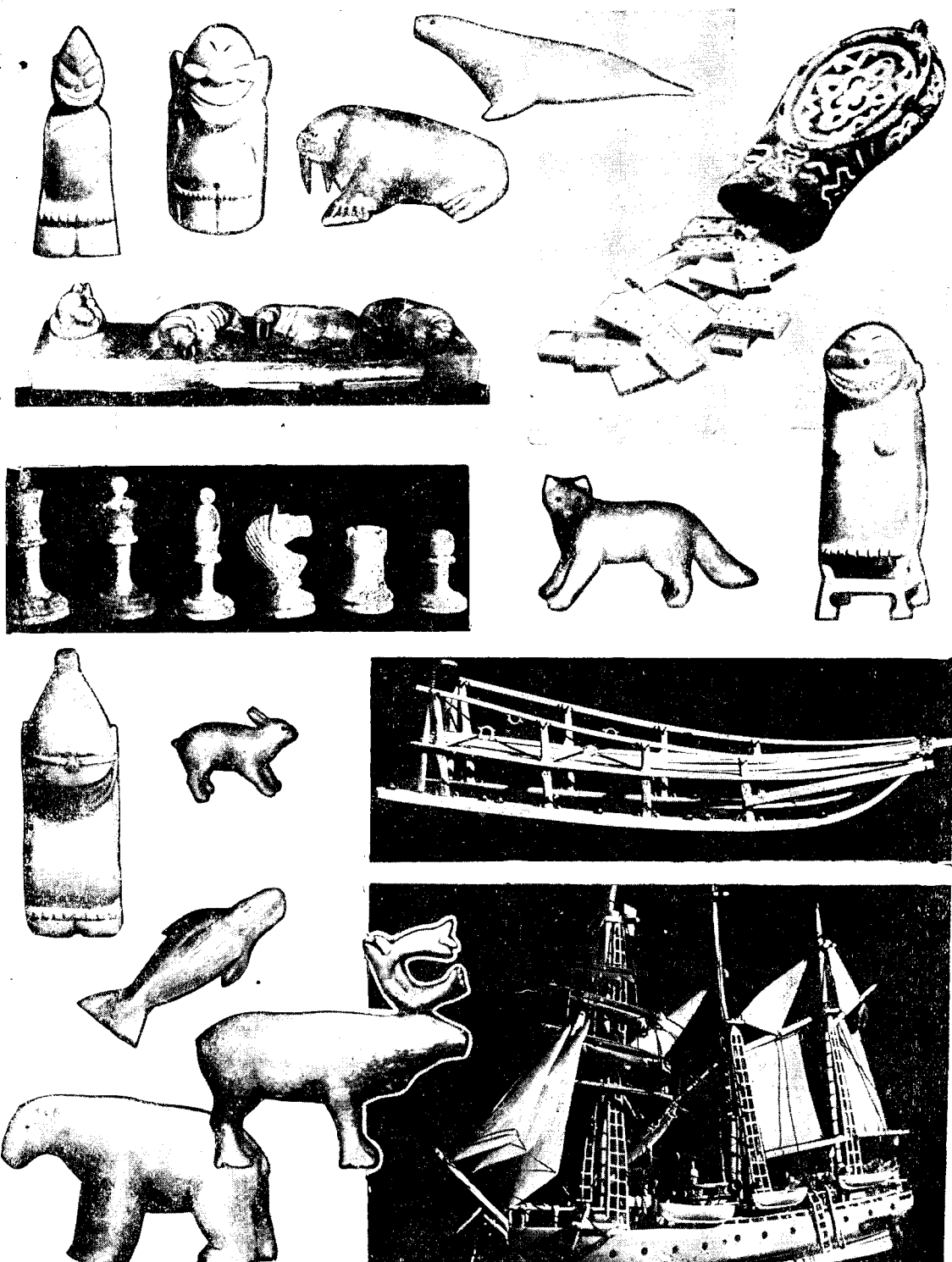
В районе имеется шесть костерезных мастерских, из них четыре колхозных.

Инструментарий промысла можно разделить на три группы: **первая группа** — привозные слесарные инструменты, иногда несколько приспособленные мастерами для обработки кости; **вторая группа** — привозные и самодельные станки для токарных по кости работ и резцы к ним; **третья группа** — местные инструменты для первоначальной обрубки кости — „гаттэ“ (тесло) и для цветной гравировки, исключительно интересные „вагыльхын“ (коготь) и „рифель“ (кисточка).

Лезвие „гаттэ“ обычно делают из куска старого плоского напильника, крепко притягивая его сырым тканым ремнем к деревянной рукоятке. „Вагыльхын“ служит для нанесения на полированную поверхность кости контурных линий рисунка, с последующим заполнением их краской. Чаше „вагыльхын“ представляет собой небольшую пластинку инструментальной стали, толщиной 2—3 миллиметра, заточенную в виде когтя и заправленную в деревянную рукоятку.

„Рифель“, или, как его называют мастера, „кисточка“, весьма похож на обычную резьбовую стамеску с короткой шаровой ручкой. Остро отточенное жало имеет мелкие насечки. Гравёр прижимает круглую рукоятку рифеля к ладони и, толкая от себя, ведет зубчатое лезвие по шлифованной поверхности кости, раскачивая инструмент слева направо мелкими вибрирующими движениями кисти руки.

Кроме резчиков-колхозников, работающих в колхозных мастерских, в районе имеется еще значительное число кустарей-одиночек, изготавливающих свои изделия на дому, в ярангах. Среди них немногие располагают удовлетворительным комплектом нужных инструментов. Повторяющееся из года в год недоснабжение чукотских рези-



Продукция костерезного промысла

ков действительно нужным инструментом (например, тиски, инструментальная сталь, сверла) и на сегодня существенно тормозит развитие промысла.

К учету качественных особенностей материала — например, клыка моржа — существует среди мастеров ничем не оправданное пренебрежение.

Клык моржа, каким дает его нам природа, имеет сложное слоистое строение. Внутри клыка по всей его длине проходит конический стержень, состоящий из серовато-желтой массы, носящей название **п у л ь п а**. Этот внутренний слой занимает примерно 50—55% объема всего клыка. Пульпу кольцом обхватывает слой плотного вещества, оранжево-красного у корня и кремово-белого у заостренного конца. Это так называемый **д е н т и н**, наиболее ценная часть моржового бивня. Третий, наружный тонкий слой, чисто белого цвета, называется **э м а л ь ю**.

И дентин, и пульпа выдержанного клыка, взятые порознь в качестве материала для поделок, достаточно устойчивы и с течением времени деформируются крайне незначительно. Если же вещь — или часть ее — построена из одновременно взятых двух или трех названных слоев, то судьба такого изделия наперед известна по опыту хотя бы госторговских шпилек или „стандартных мундштуков“; изделия, имеющие значительную протяженность или четкие геометрические формы, деформируются до полной непригодности. Кроме того, сочетание слоев пульпы, дентина и эмали в одном изделии создает крайне невыгодное впечатление пестроты, уничтожая качество обособленно использованного материала.

Имея чрезвычайно высокую способность расширяться при нагревании, дентин подвержен долевым разрывам. Непродолжительного солнечного нагрева клыка часто бывает достаточно, чтобы дентин дал ряд трещин. Вряд ли из тысячи пар клыков взрослого зверя можно выбрать одну пару без более или менее глубоких продольных трещин.

Придание дентину однородной окраски через отбелку не практиковалось до 1934 года. Наилучший результат отбеливания дает пергидроль. Искусственная окраска изделий (например, шахматные фигуры) в прошлом производилась очень редко. В большинстве случаев комплект фигур поступал на рынок неокрашенным.

Дубление кости, пластификация отходов остается и на сегодняшний день неразрешенной задачей, главным образом из-за отсутствия нужных химикалий и оборудования. Совершенно необходимо в ближайшее же время произвести намечавшийся еще в 1933 году гистологический и химический анализы и на основе этих исследований разработать методику рациональной сушки, отбелки, окрашивания, дубления и пластификации моржовой кости.

III

Преобладающей формой организации кустарного производства в районе являются сезонные костерезные группы колхозов.

Обычно эти группы формируются осенью, перед началом зимнего сезона, из числа членов смешанных артелей. Из их среды выбирается старший мастер (зав. мастерской), ответственный за сохранность имущества.

Естественно, что производственное жилище в мастерской создается в дни, непригодные для охоты. Наиболее интенсивно мастерские работают с декабря по май. С июля по сентябрь работа не производится вовсе: все заняты охотой, каждый стремится использовать солнечные дни короткого северного лета.

Вся продукция мастерских полностью сдается по нормированным заготовительным ценам в кооперацию. Разделение труда, из-за отсутствия необходимого учета, трудно прививается. Как правило, изделия изготовлялись в прошлом в общей мастерской в одиночку из собственного материала. Однако, в сезон 1934/35 года в Уэленской мастерской удалось осуществить разделение всех производственных процессов обработки. Мастера охотно шли на это, так как знали, что труд их учтен и соответственно оплачен. Никаких других препятствий к этому не было и нет.

В феврале 1934 года в Уэлене была впервые организована постоянная костерезная бригада из 5 лучших резчиков. Бригада эта с первых же дней своего существования перешла на восьмичасовой рабочий день. Постоянная бригада являлась производственным ядром коллектива уэленских костерезов. Однако, летом 1934 года бригада не смогла продолжать работу и вышла на промысел. С осени того же года бригада восстановила свою производственную деятельность, которую бесперебойно продолжала и летом 1935 года, используя для охоты только особо благоприятные дни.

Работа по организации надомников-одиночек была начата еще в 1930 году. Но значительных результатов достигнуть не удалось. Серьезного сдвига здесь можно было бы достигнуть лишь при условии размещения среди них (в порядке контракции) значительного по численности заказа на „полуфабрикаты“, т.е. незавершенные поделки, с условием последующей дообработки их квалифицированными мастерами в оборудованных мастерских. Однако при этом необходима массовость производства одного или двух избранных видов изделий.

Подготовка кадров по костерезному делу впервые начата школой Чукотской культбазы в 1928 году. Но гораздо более удачно подобное мероприятие было осуществлено в Уэлене в 1930—1931 годах. При

мастерской была создана группа пионеров-школьников, желавших обучаться костерезному делу. Занятиями руководил комсомолец т. Туккай. Ребята с увлечением осваивали технику резьбы.

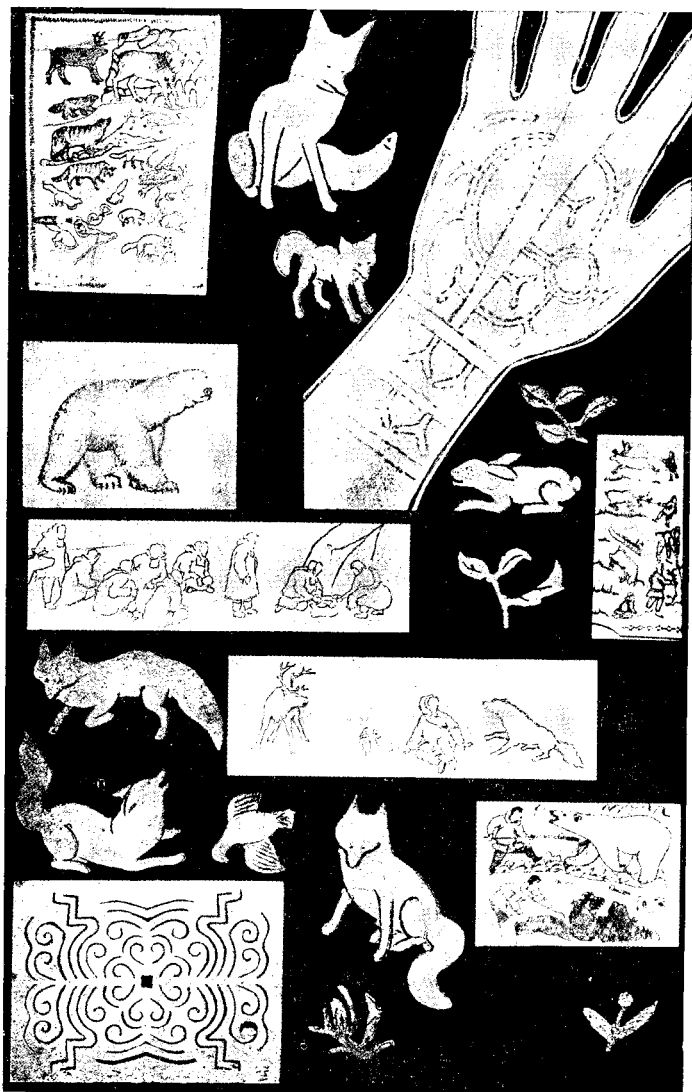
Подобная же группа была создана в Чаплино, где работой руководил т. Майна. Вскоре его уроки были перенесены в школу и включены в расписание занятий. Этот опыт был заимствован и удачно применен Сиренинской школой, где руководителем учащихся был выдвинут учитель-практикант комсомолец т. Аттага.

С 1933 года Узленская и Нууканская школы ввели у себя плановые занятия резьбой по кости. Узленских ребят обучает **т. Уквутагын**, нууканских — **т. Хухутан**. В 1934/35 учебном году в этих школах уроки костерезного дела обязательны для девочек и мальчиков. Опыт показывает, что девочки прекрасно справляются с работой и не отстают от мальчуганов.

За время с июня 1934 года по май 1935 года райинтегралсоюзом проведено шесть курсовых мероприятий по обучению и переобучению костерезов. Общее количество курсантов достигало 70 чел., что составляет половину всех занятых в промысле. Курсы по типу разделялись на три группы: районные курсы—45 рабочих дней; **кустовые** курсы—30 рабочих дней; **колхозные**—30 рабочих дней.

Курсы проводились на самоокупаемости, полностью себя оправдавшей. Приход от реализации изделий курсантов — 9908 руб., расход по курсам — 10036 р. В сумму расхода были включены стипендии курсантов, выдававшиеся им в размере 75 руб. в месяц.

Практические результаты курсов значительны: курсанты успешно осваивали основы костерного дела. Вот показатели их успехов: **токарь по кости** за 30 рабочих дней успевал усвоить производство шашек и шахматных фигур (ранее он на станке не работал); **резчик-конструктор** за то же время овладел изготовлением качественной модели ножа, спичечницы и портсигара; **резчик глиптик** за 45 рабочих дней ола-



**Рисунки и орнаменты
чукотских мастеров,
выполненные на кости,
коже и бумаге**

дел резьбой фигурок зверей и техникой резьбы рельефа по заданному рисунку; отсев на курсах крайне незначителен, всего 2—3%.

Обучение и переобучение костерезному делу удается туземцам с большой легкостью. Это объясняется тем, что резьба по кости распространена на побережье повсеместно.

Художественный костерезный промысел на Чукотке выгодно отличается своим изобразительным творчеством. Случаи использования книжного иллюстративного материала для переработки или копирования чрезвычайно редки. Для промысла они не характерны и являются исключением из правила.

В области рисунка художественно-костерезный промысел на Чукотке был и остается базой глубоко-оригинального, самобытного и интересного изобразительного творчества. Но при этом нельзя отрицать своеобразнейшего явления, родственного копированию: самоповторения. Известны многие случаи повторения мастером одной и той же — раз удачно созданной — композиции. В области же скульптуры малых форм преобладают переработка и „вольное подражание“ (фигуры зверей, пеликан и др.).

В прошлом промысла наиболее часто варьируемой темой была **охота на морского зверя**, реже — быт. Последние два года, благодаря ряду мероприятий со стороны кооперации, круг тем значительно расширен. Внимание художников привлекают новые, незатронутые еще темы: челюскинская эпопея, жизнь колхоза, продажа кочевниками оленей на Аляску, историческое предание о походе Якунина и сражении с ним чукоч, легенда о Нанкысхате, народные сказки, древние празднества, жизнь животных и др.

Существует мнение, что подлинно чукотским „стилем“ в рисунке на кости является особая манера, близкая к пиктографии, т. е. письменности рисунками. Мы приводим здесь образцы работ наиболее выдающихся рисовальщиков Чукотки. Даже при беглом просмотре легко установить широкое разнообразие их формально стилистических признаков. Нетрудно видеть, что о копировании или переработке каких-либо завезенных оригиналов не может быть и речи.

Оценка художественно-кустарных изделий сопряжена с трудностями.

Поручить заготовительным пунктам оценку изделий на основе только субъективных впечатлений оценщика, без каких бы то ни было ограничивающих его рамок, значит создать систему произвола. В целях избежания этого, в течение ряда лет в районе практиковалось нормирование цен, утверждаемое президиумом рика. Нормированные цены давались в таблицах-сводках для первого сорта, с указанием процентных скидок для второго и третьего сортов. Таким

образом заготовительные пункты (обычно отделения кооператива) устанавливали только сортность, что, однако, не избавляло их от ошибок.

Каким же образом определялась цена на тот или иной вид изделий? Обычно этим занимались комиссии, в состав которых входили представители хозяйственных организаций и коллектива кустарей. В своих суждениях члены комиссии исходили из личного опыта, полученного на местном рынке. Данными хронометража не пользовались, калькуляторы оценивали часто на „глазок“. Нередко это приводило к отрицательным результатам.

С осени 1933 года в Уэленском кусте, взамен индивидуальной оценки зав. заготовительными пунктами, были созданы оценочные комиссии, проводившие свою работу до осени 1935 года. Нельзя сказать, чтобы эти комиссии, составленные из представителей кооперации и колхоза, оценивали изделия безошибочно. Но все же в основном они давали правильную оценку.

На основе данных опыта мы имеем возможность сделать ряд конкретных предложений. В ближайшее время необходимо:

1. Создать сеть небольших колхозных костерезных мастерских на периферии, имеющих от 10 до 15 рабочих мест каждая. Основой их плановой работы должно быть производство деталей сборочных моделей или полуфабрикатов.

2. Закрепить опыт Уэленской постоянной костерезной бригады; выделить ее из смешанного Уэленского колхоза в самостоятельную видовую костерезную артель. К этому имеются все возможности и, что особенно важно, большая тяга активистов-промысловиков.

3. Создать в Уэлене центральную механизированную учебно-производственную мастерскую, являющуюся производственной базой видовой костерезной артели. Эта мастерская должна осуществлять: рациональную закройку материала и первоначальную его подготовку (сушка, отбелка и пр.); проработку новых моделей изделий; окончательную дообработку и сборку деталей, поступающих от низовой сети мастерских.

Опыт курсов 1934/35 г. показал, что наиболее удачной формой обучения являются периодически повторяемые кустовые костерезные курсы (по 30—45 рабочих дней). Работа этих курсов и должна сосредоточиться в учебно-производственной мастерской.

При центральной мастерской необходимо широко развернуть студийные занятия художественно-творческого актива промысла, тесно связанного с работой художников периферии.

4. В качестве основных видов ассортимента изделий мы рекомендуем:

Для механического производства — клавиатурные кости для пианино и роялей, с успехом могущие заменить импортные (материал — дентин); шахматные фигуры (материал — пульпа и зуб моржа); тисненные портсигары и небольшие шкатулки из дубленной кости (материал — полый корень клыка моржа);

для художественно-костерезного производства — два-три варианта оформления шахматной доски и шкатулки для фигур. Следует подчеркнуть, что этот вид изделий может быть изготовлен из различных местных материалов, равно как все лучшие достижения и художественные традиции промысла (конструкции, рельеф, цветная гравировка) могут быть использованы в гармоничных сочетаниях. Полушесть конструкции (замша — кость) могли бы быть украшены вышивкой оленьим волосом, исключительно богатой по рисунку и технике выполнения (материал — дентин, пульпа, китовый ус, замша).

Наконец, объектами обработки кости для мастеров высокой квалификации можно предложить: нож для резания бумаги, броши, резные вставки для шкатулок и портсигары (материал — дентин, цветной клык).

В области скульптуры малых форм необходимо перейти на клык мамонта, являющийся более благодарным материалом, чем ныне применяемый клык моржа.

Для больших творческих работ особо одаренных художников мы рекомендуем применить новый для промысла материал — галолит в виде таблеток (размером, примерно, 24×30 сантиметров), на полированной поверхности которых, методом цветной гравировки, они могли бы шире и многогранней развернуть свои творческие композиции. Эти цветные гравюры в дальнейшем могут быть использованы для репродукции.

Для руководства творческой работой художников-костерезов, оценки продукции и выявления новых сил необходимо создать Совет промысла.

В заключение отметим необходимость местной переработки всего имеющегося сырья силами туземных колхозов. Для работы по кости имеются значительные навыки, распространенные повсеместно. За это говорит и гибкость кустарного производства, его приспособляемость к условиям и особенностям полуострова.

Население Советской Чукотки может многое сказать о себе, своей борьбе и жизни в условиях Крайнего Севера. Художественный костерезный промысел Чукотки, надлежащим образом организованный и технически оснащенный, может быть прочной базой для замечательного расцвета нового народного изобразительного искусства, национального по форме и социалистического по своему содержанию.

М. И. РОХЛИН и А. П. НИКОЛЬСКИЙ

ОЛОВО НА ЧУКОТКЕ

Первая, наиболее заслуживающая внимания находка коренного оловянного месторождения в Чукотском крае относится к 1934 году. Б. Н. Артемьевым в случайных образцах с месторождения мыса Сердце-Камень было установлено, кроме известных раньше металлов, присутствие олова и вольфрама в количествах, приближающихся к промышленным. В 1935 году Арктический институт отправил на Сердце-Камень экспедицию с заданием определить размеры олова и содержание полезных компонентов в руде, с тем, чтобы выяснить вопрос о промышленной ценности месторождения.

Вторая находка оловянной руды относится к тому же 1934 году. Геологи В. Серпухов и Д. Байков, работавшие в экспедиции Арктического института, обнаружили в двух местах оловянное орудувание. В среднем течении реки Баранихи, правом прибое реки Телекал (бассейн реки Амгуэмы) среди обломков пород в свалах с гор левого берега ими был найден обломок кварца

с обильной вкрапленностью оловянного камня. Второе месторождение, повидимому незначительное по размерам и бедное оловом, было встречено ими около реки Ольдфиорген, левом притоке реки Телекал. В 1935 году в районы этих находок Главное управление Северного морского пути направило большую геологоразведочную экспедицию, хорошо оснащенную различными средствами разведки. Задача этой экспедиции — разведка коренного месторождения олова, давшего ту россыпь обломков, в которой был найден кварц с оловянным камнем.

Третья находка оловянной руды была сделана в январе — феврале 1936 года в процессе камеральной обработки материалов, собранных в 1934/35 году по восточному побережью Чаунской губы. Оловянный камень был обнаружен в шлихах и коренном залегании. Шлиховое. опробование было проведено по речкам, текущим на север и расположенным вблизи Шелагского мыса. Наносы почти всех речек оказались олово-

содержащими, причем оловянный камень в некоторых местах составляет 6% от всей массы шлиха. Такие россыпные месторождения оловянного камня могут образоваться лишь за счет постепенно разрушающихся коренных месторождений.

Россыпи интересуют нас, как указатель на наличие в районе коренных месторождений. Коренное месторождение оловянного камня расположено на восточном берегу Чаунской губы, южнее поселка Певек. Оно представляет собой жилу кварца с турмалином, мощностью 70 сантиметров, содержащую мелкую вкрапленность оловянного камня. Длина жилы неизвестна, так как одним концом она уходит в море, другим — под осыпь обломков с соседней горы. Данные, известные о содержании олова в руде, еще не характеризуют эту жилу как промышленную, но все же заставляют обратить на нее внимание.

Таким образом, район Чаунской губы следует считать заслуживающим организации в нем детальных поисковых работ. Арктический институт решил направить сюда большую экспедицию, с заданием произвести поиски оловорудных месторождений.

Наконец, в феврале 1936 года при камеральной обработке материалов Мечигменской геологической партии Арктического института присутствие оловянного камня было установлено в образце, взятом западнее бухты Лаврентия, в 21 километре от устья реки Нуткан. Здесь мельчайшие зерна оловянного камня (их можно обнаружить лишь при микроскопическом исследовании породы) встречаются в скоплениях железной руды — железном блеске и магнетите. Обломки этой руды были найдены в осыпи у подножья горы. Повидимому, рудное тело залегает здесь же на склоне горы, но выше места скопления обломков. Наиболее простым способом поисков коренного месторождения может явиться один из методов геофизической разведки — точная магнитометрия. Возможность применения такого метода обуславливается повышенной магнитностью магнетита, присутствующего в руде.

Для полноты картины следует упомянуть еще о двух находках оловянного камня, носящих уже более случайный характер. Одна из таких находок относится к 1914 году и принадлежит горному инженеру С. Д. Овощенко, доставившему в Академию наук два обломка гальки оловянного камня. Первый обломок был найден им на мысе Чаплина, второй, несомненно отколотый от первого, — примерно в 20 километрах между мысом

Чаплина и бухтой Ткачен. Каким образом появились на Чукотском полуострове эти два обломка одного камня — совершенно неясно. Источник появления до настоящего времени неизвестен.

В 1927/28 году экспедицией Союззолота был обнаружен тонкий прожилок охристой руды, анализ которой установил присутствие в ней олова. Однако, экспедиции, посетившие этот район, не обнаружили указанного прожилка. Он был расположен на берегу моря и, повидимому, в связи с обрушением пород береговой линии, захвачен обвалом.

Интересно отметить также присутствие небольшого количества оловянного камня в шлихах, взятых по различным рекам района восточной части Чукотского полуострова.

Таким образом, находки оловянного камня в ряде мест Чукотского округа указывают на возможность обнаружения промышленных месторождений олова. Это подтверждается еще и благоприятным геологическим строением края. Наличие многочисленных гранитных массивов, ясно выраженные изменения, производимые гранитами в окружающих их породах, находки в ряде мест скоплений молибденита и берилла,¹ часто являющихся спутниками олова, наличие месторождений железа,² мышьяка и др. — все это является косвенным, но весьма определенным указанием на возможность существования коренных оловорудных месторождений.

В Чукотском округе не закончена еще первая, самая беглая стадия геологического изучения — составление мелкомасштабных карт. Но даже при данном состоянии изучения минеральных ресурсов края мы знаем ряд весьма перспективных оловорудных точек. Задача дальнейших работ — изучить эти точки, разведать их и дать им промышленную оценку. Для этого нужны люди и техника — передовая, современная техника геологоразведочных работ. Ее нужно применить в Арктике, и тогда в руках стахановцев-геологов выявление новых оловорудных месторождений на Советском севере пойдет вперед быстрыми шагами. Быть может, в результате этих работ Чукотский округ получит право называться третьей оловорудной базой Советского Союза после Забайкалья и Якутии.

¹ Молибденит — минерал, представляющий соединение металла молибдена с серой. Берилл — сложное соединение металла бериллия с другими элементами.

² В виде соединений железа с серой, называемых пиритом и пирротинном.

К. А. МОСКАТОВ

ПОДОГРЕВ И ЗАПУСК АРКТИЧЕСКОГО МОТОРА

Что является решающим в эксплуатации, независимо от вида охлаждения мотора? Несомненно — это подогревательный прибор, конструкция чехла, вся сумма вопросов, связанных с подогревом в условиях необорудованных арктических аэродромов.

Не случайно этому вопросу больше всего уделяют внимания заслуженные летчики Арктики: **Алексеев, Водопьянов, Галышев** и др. Их опыт говорит: какие бы хорошие самопуски ни поставишь на самолет, при температурах даже минус 30—49° Ц мотор без предварительного подогрева запустить невозможно.

Разговор о подогревателях ведется уже продолжительное время, однако до сих пор советский подогреватель (лампа), портативный и надежный, еще не создан. **Создание его является делом чести летно-подъемного и технического состава полярной авиации.**

Что мы имеем в этой области? В полярной авиации СССР сейчас пользуются главным образом паяльной лампой и чехлом для покрытия мотора при его подогреве. Лампу и чехол приходится возить с собой на борту самолета: чем они легче, тем экономичнее с точки зрения нагрузки. В среднем вес паяльной лампы (без горючего) около 3, а чехла 20 килограммов.

Мы еще не имеем такой паяльной лампы, которая бы надежно работала у любого бортмеханика. Тем не менее хорошие бортмеханики, даже при минус 47° Ц, делали с ней буквально чудеса. Для примера можно указать на бортмеханика т. **Ивашина**, летавшего на тяжелых двухмоторных самолетах. **Ивашин**, имея обыкновенный чехол из прорезиненного верха (снизу чехол сделан был из байки) и одну паяльную лампу (с одной грелкой) вместимостью 3 литра,¹ в течение короткого времени (до 30 мин.) прогревал мотор.² После подведения сжатой смеси из стартера „Бристоль“, мотор водяного охлаждения типа М-17 запускался, при температуре наружного воздуха минус 47° Ц, чуть ли не через полоборота коленчатого вала. Чехлы были сделаны под руководством экипажа самолета настолько хорошо, что тепло из паяльной лампы равномерно распределялось под чехлом, не уходя наружу. При этом картер мотора и воду подогревали одновременно.

¹ Такая трехлитровая лампа может работать в течение 6 часов подряд, что в условиях Арктики имеет большое значение. В среднем при правильном использовании этой лампы, шестилитровой заливки может хватить на прогрев не менее 6 моторов.

² Как правило, продолжительность подогрева мотора колеблется в зависимости от наружных условий, т. е. от температуры воздуха и силы ветра. На практике же многое зависит от той обстановки, которую создает экипаж самолета в процессе подогрева мотора.

Как показал опыт полярной авиации, чем лучше подогреть мотор, тем надежнее осуществляется стартерами „Бристоль“ и „Гарелли“ запуск его. Бывали случаи, когда из-за недостаточного нагрева мотора последний не запускался.

Недавно на Московском аэродроме с нашим самолетом, оборудованным мотором Райт-Уорлвинд, произошел такой случай: температура наружного воздуха колебалась в пределах минус 10—12° Ц. Экипаж самолета не уделял внимания предварительному достаточному подогреву двигателя, считая, что, подогрев немного мотор и залив туда горячее масло, можно запустить мотор довольно легко. Последний действительно легко был запущен.

А что случилось дальше? Температура входящего масла, даже после 30-минутной работы мотора на земле, не поднималась выше 35° Ц. Летчик поднялся в воздух и лишь через час после полета с большим трудом добился температуры на входе 50° Ц. Хотя в исключительных случаях разрешается прогрев мотора вести и во время рулежки на старте, но с тем, чтобы в момент взлета показания различных моторных приборов соответствовали нормальным цифрам, тем не менее экипаж самолета даже этого не сделал: вместо того чтобы подняться в воздух по крайней мере с температурой входящего масла 50° Ц (вместо рекомендуемых 60° Ц), продолжал полет с явно пониженной температурой, что привело к понижению надежности мотора.

Этим примером мы хотели подчеркнуть роль соблюдения **элементарных правил зимней эксплуатации: достаточный предварительный подогрев мотора и масла.**

Касаясь методов подогрева авиационных моторов, можно привести и такие примеры: Герой Советского Союза — летчик т. **М. В. Водопьянов** применяет для своего самолета („ЛП-5“) чехол, представляющий собой маленькую полушелковую юбку. От юбки идет вниз рукав, сделанный из того же материала. Под рукав (по нему идет нагретый воздух) **Водопьянов** подставляет паяльную лампу.

В ряде случаев в нашей авиации используют примусы, подобные американским конструкциям,¹ но на морозе они гасятся. По своей же идее они заслуживают внимания; если поработать над их усовершенствованием, качество несомненно повысится.

Общий критерий к подогревательным приборам мы должны применить один: „легко, скоро и хорошо“, чтобы подогрев мотора длился не более 15 минут.

Надо создать такой стандартный портативный агрегат, который может служить для трех целей: подогрева двигателя, запуска его и, наконец, как аварийный двигатель — теплоэлектрическая станция. Но при этом проблема создания для арктических самолетов стандартного чехла не отпадает.

В США (Аляска), где приходится летать при низкой температуре, имеются чехлы весом в 23—25 килограммов и подогревательные приборы в 24 килограмма. Таким образом, если одновременно подогревать

¹ Американские конструкции, повидимому, также недостаточно надежны. Так, известный американский исследователь Антарктики Эльсворт, после своего спасения в январе 1936 года, передал по радио из Антарктики в английскую газету „Дейли Экспресс“ сообщение о результатах своих полетов. В одном из них он говорит, что в результате длительной эксплуатации примуса, предназначенного для подогрева мотора, клапан примуса дал течь и приходилось все время действовать насосом, чтобы поддерживать огонь. Эти мелкие неприятности, как говорит Эльсворт, доставили много хлопот.

двухмоторный самолет, то нужен на борту дополнительный груз в 100, а при четырехмоторном — 200 килограммов.¹

Для иллюстрации приведем показатели некоторых новинок авиационных малогабаритных подогревателей.

1. Каталитическая печь „Апир“ (Германия). Такой подогреватель может быть использован в любых полевых условиях, независимо от обслуживания аэродрома. Его достоинства: сравнительно небольшой расход горючего (бензина); малый вес (4 килограмма), в силу чего может быть использован на борту самолета и служить бортовым приспособлением.

Однако, этот подогреватель имеет и недостатки: небольшая теплоотдача; непригодность для быстроподъемных самолетов; в пожарном отношении не вполне безопасен (во время разжигания вблизи самолета, так как для разжигания подогревателя применяется спирт); имея в своей конструкции асбест, он боится влаги.

2. „Airmixt“ Вильямса (США). К достоинствам подогревателя относятся: высокая экономность теплоотдачи; безопасность в пожарном отношении как в момент разжигания, так и во время работы; дешевизна топлива (кокс); можно регулировать температуру воздуха, подогревающего мотор; при полной загрузке кокса (45 килограммов) такой подогреватель может непрерывно работать в течение 10 часов.

Недостатки подогревателя: возможность его использования исключительно на аэродромах; необходимость, особенно в отдаленных местах, предварительного завоза топлива (кокса) для подогревателя.

Наряду с подготовкой мотора к работе при низких температурах, разберем вопрос **запуска мотора**. Здесь в свою очередь имеются два элемента: непосредственно самопуск — стартер; и вся система всасывания — карбюратор и трубопровод.

Поскольку стартер является двигателем внутреннего сгорания (хотя двухтактным и маломощным — 3 л. с.), он также нуждается в подогреве при низких температурах. В противном случае он не запустится, а при отсутствии на аэродромах баллонов со сжатым воздухом, без стартера почти невозможно запустить мотор. Лишь имея возможность взять на борт подогревательный прибор, легкий и надежный, можно обеспечить подогрев и стартера и мотора, следовательно и запуск последнего.

Необходимость **одновременного подогрева** и стартера и мотора (если подогревать вначале мотор, а потом стартер, или наоборот, один из них за это время остынет) выдвинула требование: установить стартер ближе к мотору и, если возможно, вблизи подмоторной рамы (под ней или сбоку). Сделать это оказалось делом не легким, так как габариты стартера не подходят для всех самолетов.

Тут возможно двоякое решение: или создать специальный малогабаритный стартер, например, наподобие французского „Viet“ (спаренного с мотором), чтобы иметь возможность осуществлять одновременный

¹ Вес чехлов меняется в зависимости от предъявляемых к ним требований, что можно видеть по следующим возможным типам: а) — Конструкция чехла для покрытия только мотора, от которого спускается к нагревательному прибору рукав. По этому рукаву направляется к мотору нагретый воздух. б) — Чехол, изготовленный из легкого брезента, покрывает носовую часть мотора в виде палатки и под ним ставится нагревательный прибор. в) Труба из легкого сплава представляет собою металлический чехол, который закрывает переднюю часть фюзеляжа и служит, благодаря своей вместимости, двум целям: производству мелких работ в винтомоторной группе и подогреву мотора при помощи установки под ним специального нагревательного прибора. Указанные конструкции, по мнению очевидцев, недостаточно эффективны: большой вес и сравнительно медленный прогресс.

подогрев, или создать такую конструкцию стартера, который, являясь одновременно теплоэлектросиловой станцией, сможет сам себя обслужить в смысле предварительного подогрева и запуска мотора.

В нашей статье „Проблемы арктической авиации“¹ мы уже указывали, что нужен такой самопуск, который может эксплуатироваться любое число раз, не требуя посторонних источников питания энергией. Исходя из этого основного требования, рассмотрим предложение инженера М. П. Оглоблина.

Его агрегат, носящий название **теплового самопуска**, предназначен для выполнения трех функций: предварительный подогрев двигателя; запуск авиационного мотора; во время вынужденной посадки самолета, аварии или в других случаях пребывания на земле он служит электросиловой аварийной станцией. Поэтому тепловой самопуск должен быть бортовым.

Его вес значительно больше стартера „Бристоль“: последний весит (сухой вес) 20,6, а тепловой самопуск инженера Оглоблина будет, по предварительным подсчетам, весить 34 килограмма.

Лишние 14 килограммов против стартера „Бристоль“ только тогда окупятся, если наличие специального теплового прибора (весит 7 килограммов) и электрического генератора (весит 7 килограммов) вполне оправдает себя. Чтобы судить об этом, укажем вкратце на схему теплового самопуска: берется обычный стартер воздушного охлаждения и переделывается в водяное охлаждение. Его цилиндры соединяются через рубашку охлаждения с коробкой, внутри которой находятся охлаждающая жидкость и змеевик. Последний соединяется с небольшой камерой сгорания, являющейся естественным расширением выхлопной трубы, и оканчивается на выходе специальной заслонкой.

Процесс действия этого агрегата можно представить следующим образом: **первая операция** — запускается двигатель стартера и прогревается до рабочей температуры; **вторая операция** — так как при первой операции прогрелся не только двигатель, но и жидкость в рубашке и в тепловом нагревательном приборе, указанная выше специальная заслонка закрывается, начинает работать маленькая шестеренчатая помпа, заставляющая циркулировать воду в двигателе стартера и направляющая ее затем к мотору. Соответствующее количество тепла при этом идет: от рубашки стартера, от выхлопа, проходящего через змеевик, и, наконец, дополнительное тепло, получающееся от компрессора стартера. Этого тепла (по приближенным подсчетам инж. Оглоблина — 8000 калорий) должно хватить на прогрев и запуск мотора.

Предлагается, что если снабдить тепловой агрегат электрогенератором, то в случае вынужденной посадки он (агрегат) превращается в теплосиловую электростанцию.

Работники полярной авиации со многими идеями инж. Оглоблина и его бригады согласились, но в то же время выражалось сомнение: если, вследствие перегрузки, агрегат вдруг сдает, а под руками других подогревательных приборов (примуса или паяльной лампы) не будет, то нечем будет греть мотор и, следовательно, запустить его. Тов. **Алексеев**, один из лучших полярных летчиков, совершенно правильно сказал, что следует стремиться к такому типу пускового прибора, который избавил бы нас от зачастую „капризной“ лампы и от баллона.

¹ См. „Советскую Арктику“, № 2, 1936 г.

Несмотря на то, что ясна необходимость обеспечения в любом месте, при низких температурах, быстрого подогрева жидкости (для жидкостных авиамоторов) и всей массы мотора с помощью горячего воздуха, однако даже контуры такого агрегата еще не вполне выявлены. Одни стоят за паяльную лампу, но улучшенной конструкции с более легкой горелкой, другие — за новый тип, хотя бы наподобие „теплого самопуска“.

Не напрасно сейчас обсуждается в кругах полярной авиации вопрос о маслах с низкой вязкостью при низких температурах и о незамерзающих смесях типа антифриз. Некоторые наши летчики (т. **Водопьянов** и др.) заявляют: если бы мы имели такие масла и жидкости, которые при остановке (посадке) самолета не нужно сливать (это при низких температурах), то тогда можно лететь хотя бы на „край света“, ибо достаточно маленького подогрева мотора и можно уже быть в воздухе (даже при температуре минус 40°) через 10, максимум 15 минут. Для Арктики это имеет огромное значение, но эффективность подобных жидкостей для Арктики еще не проверена и достаточного ассортимента их нет.

В настоящее время, при вынужденной посадке на Севере, масло сливают в специальный бак, ставят в закрытый чехол вблизи лампы и в случае надобности прогревают его. Оригинально оборудовал это дело т. **Водопьянов** на своем лимузине (выпуска 1936 года). У него на самолете имеется калорифер, работающий от выхлопных газов. От калорифера идет труба в верхнюю часть масляного бака, выходя затем наверх. Как только подогретый паяльной лампой мотор запущен, то приблизительно через 15 минут масло уже нагревается.

Имеются и другие предложения.

Масляный бак, вместимостью в 60 килограммов, как бы разделяется на две части: меньшую, емкостью в 15, и большую — 45 килограммов. Когда мотор уже подогрет, то посредством электрогенератора нагревают 15 килограммов масла и с этим количеством идут в полет. В процессе полета, все большего прогрева двигателя, постепенно включается в масляную магистраль остальная часть посредством особых краников, работа которых проверяется в пилотской кабине, через измерительные стеклянные трубочки. Приблизительно так делают сейчас в США.

★

Все вышеизложенное относится к проблеме горячего (теплого) запуска мотора. И здесь еще много неясных вопросов. Не мало трудностей и в решении проблемы **холодного запуска**, которой в Советском Союзе уделяется не меньше внимания. Если запуск мотора в условиях нормальной температуры почти не сказывается на износе двигателя, то при низких температурах, начиная от минус 20° и больше, даже при подогретом моторе износ увеличивается против обычного свыше чем в 13 раз. Это опять подтверждает то положение, что **от качества запуска при низких температурах зависит продолжительность работы мотора.**

Среди всех требований, которые предъявляются к авиационному мотору, эксплуатируемому в Арктике, первое и самое главное заключается в создании такого прибора, который (при экипаже самолета в 2 человека, в самых тяжелых метеорологических условиях Севера) мог бы завести мотор в **самое кратчайшее время**. Эта задача может быть решена только **при активном участии всего летно-подъемного и технического состава полярной авиации:**

М. П. ОГЛОБЛИН

АВИАМОТОР ДЛЯ АРКТИКИ

В условиях зимней эксплуатации, когда день короток и требуется покрыть большие расстояния, а также при отдаленности баз, встает вопрос о радиусе действия самолета без пополнения топливом и смазкой, о его скорости и об экономичности мотора.

В отношении охлаждения эксплуатационные условия сейчас на стороне воздушного охлаждения, как более простого и не имеющего сложной и подверженной повреждениям системы радиатора. Однако, с точки зрения увеличения скорости и радиуса действия явный перевес на стороне жидкостного охлаждения.

При наметившейся уже дифференциации самолетов по типам и назначению нельзя остановиться только на одном виде охлаждения и несомненно потребуются в эксплуатации оба типа, обладающие в Арктике каждый своими преимуществами и недостатками.

При температурах -40° и ниже разогрев и пуск мотора чрезвычайно усложняются. Изменчивость погоды и повышенная влажность часто являются причиной обледенения крыльев самолета, увеличивая его вес, усложняя и затрудняя нормальный полет. Эти причины заставляют следить за температурным состоянием мотора, так как обледенение некоторых важных деталей — например, карбюратора — может привести к вынужденной посадке.

Сделать воду или охлаждающую жидкость для мотора незамерзающей и при этом не способствующей коррозии — одна из самых острых проблем. Переход на такие незамерзающие смеси (антифризы) уже намечен.

Регулировка системы охлаждения в полете (вследствие изменчивости температурных условий по пути перелета или с изменением высоты) может быть разрешена применением так называемой **системы испарительного охлаждения**. Преимущество этой системы заключается в ее работе при постоянной температуре, независимо от атмосферных условий, нагрузки и числа оборотов мотора. Применение дешевого и удобного антифриза с испарительным охлаждением

блестяще разрешает вопрос о жидкостном охлаждении.

Мотор воздушного охлаждения, как показал опыт, часто переохлаждается в воздухе и отказывает в работе, а при других условиях погоды или высоты может перегреваться. Применение капотов с регулирующимися автоматически или от руки жалюзи является, вероятно, наилучшим в этом случае средством.

Основным затруднением в арктических полетах является запуск мотора, особенно при вынужденной посадке, вдали от человеческого жилья.

Случай с летчиком Линделем (4 апреля 1935 года), когда Герой Советского Союза т. Водопьянов при оказании технической помощи самолету Линделя, сделавшему вынужденную посадку, принужден был лететь в Анадырь за горячей водой для прогрева и запуска мотора Линделя и везти ее в баке, утепленном мехами, объясняется неприспособленностью мотора к арктическим условиям.

Соответствующие приспособления для прогрева и запуска мотора при любой температуре необходимы для каждого арктического самолета. Прогрев должен совершаться быстро, удобно, силами и возможностями бортовой аппаратуры и самого экипажа, так как на месте посадки может отсутствовать естественное топливо. Запуск должен быть производим любое число раз без опасения за разрядку приборов.

Для борьбы с обледенением самолета некоторые французские и английские фирмы применяют обогрев передней кромки крыла, размещая в нем конденсаторы в связи с системой испарительного охлаждения. Однако, пока это является только экспериментами.

Вопросы обмерзания карбюратора, а также пожарной безопасности решаются применением непосредственного впрыскивания топлива в цилиндры двигателя, вместо старой системы карбюрации. Вопрос этот уже решен американской техникой.

Все эти проблемы являются не только проблемами арктического мотора, но и авиационного моторостроения вообще.

А. А. САВЕЛЬЕВ

ЗИМОВАТЬ БЕЗ ПЕРЕРЫВА ДВА ГОДА

В 1934 году на 48 полярных станциях зимовали 421 человек. В 1935 году количество станций возросло до 52, а общее количество зимовщиков — до 572 человека, причем впервые за время существования Главсевморпути зимовщики полярных станций посланы сроком на два года, т. е. смена их будет произведена в 1937 году.

Но Арктика знает и таких героев, которые без перерыва проработали на зимовках по нескольку лет: тт. Минеев и Власова — пять лет на острове Врангеля, т. Званцев на той же станции, а затем на Стерлегове. Тов. Минеев в этом году вновь назначен начальником строящейся полярной станции на островах Де-Лонга.

В 1936 году вступают в строй 5 новых станций; общее количество зимовщиков возрастет до 647 человек. Будет сменено около 245 человек зимовщиков. Из них около 20% зимовало уже два года.

Отметим, что зимовщики многих полярных станций в полном составе подтвердили свое желание работать без перерыва два года. К таким станциям относятся: остров Врангеля (нач. Петров), п/о Биллингса (нач. Карышев), У.-Колымы (нач. Королев), Сердце-Камень, Встречный, Столбовой и много других. Все повторные зимовки проводятся исключительно на добровольных началах.

Полярников сплотили стахановские методы труда, зимовщики сработались, сжились и считают своим долгом отдать все свои знания научно-исследовательской работе в Арктике. Это — результат правильного подбора людей.

Арктика с каждым годом меняет свое лицо. На полярных зимовках создаются культурные условия работы и быта зимовщиков: завозятся новые жилые дома и подсобные помещения, всевозможное оборудование, культинвентарь, включительно до пианино. Главное управление Севморпути делает все, чтобы жить и работать на полярных станциях стало лучше.

Установив двухгодичные зимовки, Полярное управление укрепляет тем самым преемственность в работе станций. В 1935 году на отдельных полярных станциях сменились все зимовщики. Понятно, что налаживание работы проходило с гораздо большим трудом, чем на станциях, которые в работе сохранили преемственность. Поэтому двухгодичные зимовки целесообразны и вполне возможны. Уменьшается текучесть в людском составе, кадры полярных станций становятся наиболее стабильными.

Положительную роль в укреплении кадров зимовщиков сыграла также техническая учеба на полярных станциях. Например, на острове Врангеля все зимовщики, несмотря на труднейшие условия работы, учатся. Начальник станции, краснознаменец Петров, сообщает, что по окончании зимовки все зимовщики будут иметь вторую квалификацию.

На хозяйственном и партийном совещаниях Главсевморпути О. Ю. Шмидт и С. А. Бергавинов потребовали решительного улучшения работы по подбору кадров для полярных станций, так как в прошлом году в период навигации, в самый ответственный период, отдельные станции работали явно неудовлетворительно, в особенности радиосвязь.

Исходя из указаний руководства Главсевморпути, все работники, которые должны выехать на зимовки, повышают квалификацию на специально открытых курсах полярников в Москве и Ленинграде. Курсы укомплектованы с таким расчетом, чтобы обеспечить необходимую смену зимовщиков.

Полярное управление Главсевморпути приступило к доукомплектованию полярных станций. Станции получают высококвалифицированных специалистов.

В БУХТЕ ТИКСИ

(Радиограмма)

Включившись в стахановское движение, коллективы порта и полярной станции бухты Тикси успешно ведут подготовку к навигации. Ко второй годовщине спасения челюскинцев в порту перестроена система организации труда, введено строгое нормирование и учет, расставлена по участкам квалифицированная рабочая сила. В результате этого ремонт главных машин шхун „Смольный“, „Ленсовет“, „Темп“ и „Прончищев“ закончен на двадцать суток ранее планового срока. Вспомогательные двигатели шхун „Смольный“ и „Темп“ отремонтированы на 35 суток ранее срока.

Коллективом судовых радистов сверх плана переделаны искровые радиопередатчики, ламповые усилители, для всех шхун построены аварийные передатчики. В навигацию суда обеспечены надежной связью.

На полярной станции основное внимание уделено вопросам рационального уплотнения рабочего дня вахтенных путем организации технической учебы, овладения техникой производства, проведения хронометража и установления норм отработки.

В результате конкретного планирования, учета и уплотнения рабочего дня вахтенных метеорологов норма времени на вычислительные работы повышена до 250%. Сейчас вахтенный две трети своего времени использует на вычислительные работы, а в итоге материалы нескольких лет наблюдений десяти станций района почти полностью обработаны. Научные работники сверх плана приступили к составлению климатологического справочника Ленского полярного района. Нормы обработки материалов по всем пунктам перевыполняются.

Аэрологи полностью овладели процессом добычи водорода, значительно сократив время добычи. Ранее отстававший радиоузел сейчас выправляется: плановая норма суточной обработки в 7000 слов повышена до 11000 слов; для выполнения нормы недостает корреспонденции.

Условия работы потребовали от рабочих, радистов и научных сотрудников большой изобретательности, овладения техникой своего дела. В Тикси выдвинулись передовые люди-стахановцы. Отметим диспетчера т. **Шашина**, дающего 310% нормы; старших радиотехников тт. **Питуса** и **Добронравова**, дающих 305% нормы; учеников-метеорологов тт. **Жукова** и **Плешакова**, догнавших опытных метеорологов; аэрологов тт. **Реполовского**, комсомолку **Шимановскую**, обеспечивающих повышенные нормы добычи водорода, давших рекордную высоту воздушного шара; рабочего скотного двора т. **Пукинова**, который заботливым уходом за скотом обеспечил полную сохранность поголовья; руководителя обсерватории т. **Шимановского**, организовавшего работу в обсерватории на основе стахановских методов; токаря **Жукова**, слесаря **Леушкина**, кузнеца **Жарова**, механика **Ухова**, мастера **Менгела**, — организовавших досрочное выполнение судоремонта, показавших образцы отличной работы и изобретательности; врача **Комынина**, самоотверженно обслуживающего зимовки и окрестное туземное население.

Коллектив порта с каждым днем делает новые успехи. Стахановские методы обеспечивают готовность порта к навигации.

Треугольник порта Тикси

Г. Н. БОРОВИКОВ

Начальник острова Диксона

СТАХАНОВЦЫ ПОРТА ДИКСОН

(Радиограмма)

Острову Диксона, как промежуточной базе Северного морского пути, уделяется особое внимание. В 1935 году Диксон стал радиоцентром Арктики, а после постройки причальной линии и складов он будет лучшей морской базой-портом.

Для строительства морской угольной базы избран небольшой скалистый островок Конус. За 1934/35 строительный год первая смена портостроителей выполнила большие работы: на берегу материковой бухты выстроены жилые дома и различные коммунально-хозяйственные помещения, оборудованы необходимые строительству кухни, силовая компрессорная. На острове Конус выполнены скальные работы в объеме 3000 кубометров, приготовлена площадка для приема 2000 тонн угля и установлен первый двадцатиметровый ряж причальной линии.

За двухмесячную навигацию 1935 года гавань-порт Диксон посетило 40 морских судов (из них 8 иностранных) и несколько десятков речных. Диксон бесперебойно обслуживал все корабли радиосвязью, маяками, прогнозами погоды, углем, пресной водой и перегрузочными работами. Первый экзамен на звание морской базы порта Диксон выдержал успешно.

По утвержденному плану на 1935/36 строительный год перед портостроителями поставлены ответственные задачи: выполнить 10 000 кубометров скальных работ, засыпать камнем и выравнять на подводной глубине до 600 кв. метров „постели“ для трех ряжей, установив на место два лицевых ряжа, к началу навигации 1936 года подготовить площадку для приема 8000 тонн угля.

Учтя имевшиеся в прошлом году недостатки, строители порта успешно провели все подготовительные работы и в полном объеме развернули портовое строительство. Ни полярная ночь, ни пурга и морозы не могли помешать работе. Строители упорно дрались за план и ежемесячно его перевыполняли. Проработав речь тов. Сталина на Всесоюзном совещании стахановцев, коллектив строителей порта взял на себя обязательство перевыполнить годовой план скальных работ на 50%; вместо 10 000 выполнить 15 000 кубометров скальных работ. Это значит, что будем иметь угольную площадку на 15 000 тонн угля.

Итоги выполнения плана по месяцам красноречиво говорят об успехах стахановских методов. Вот показатели скальных работ: ноябрь—143%, декабрь—140%, фев-

раль 106,7%. Кроме того в феврале сверх плана срублен и установлен на место ряж.

Небезынтересно проследить рост производительности труда бригад. Так, на откатке камня в ноябре бригада **Малышева** дала 120%, бригада **Дьяченко**—119%, бригада **Пьянзина**—103%, бригада **Фомина**—96%, а в декабре эти же бригады резко подняли производительность труда, выполняя план на 130—150%. Но и эти показатели были перекрыты: в январе на откатке камня многие бригады давали от 150% до 195% плана (бригады **Дьяченко**, **Фомина**, **Маньковского**, **Маркова**, **Авлова**, **Ульянова**). Повышение производительности труда дано и бурильщиками.

Отличных показателей в своей работе добились подрывники, возглавляемые водолозом т. **Курлевым**, по-стахановски осмысливавшим процесс работы. После каждого взрыва он тщательно подсчитывал, какое расположение шнура и пробуренного отверстия дает больше взорванной породы. Давая указания бурильщикам, в каком направлении надо бурить, т. **Курлев** и подрывник **Петров** добились рекордных показателей. По существующей технической норме один метр шнура должен дать при взрыве 2 кубометра скалы. Но вот показатели наших подрывников по месяцам: ноябрь—4,3 кубометра, декабрь—6,7 кубометра, январь—9,9 кубометра, февраль—12 кубометров скалы на один метр шнура: техническая „норма“ перевыполнена в шесть раз. Успешное выполнение скальных работ позволило сократить на два месяца сроки рубки и установки ряжей.

Отметим стахановскую работу водолозной станции ЭПРОНа в лице тт. **Ревина** и **Коловашина**. Своей ударной работой они опрокинули существующие нормы. По положению, водолозные работы не должны производиться при морозе выше 20°. Наши водолозы, по-стахановски изучив технику водолозного дела, взялись работать при сорокаградусном морозе и вместо шести дней, намеченных по плану, выравнивали постель первого ряжа за три рабочих дня.

Годовой план скальных работ и постройки трех ряжей рассчитан до 1 ноября 1936 г. Однако можно с уверенностью сказать, что план строительства будет выполнен до 1 сентября. Если в прошлогоднюю навигацию Диксон обслужил 40 морских и несколько десятков рабочих судов, то в навигацию текущего года Диксон готов обслуж-

жить удвоенное количество судов и произвести погрузочно-разгрузочных работ в несколько раз больше, чем в навигацию прошлого года.

Диксон успешно готовится к встрече навигации 1936 года. Строительство угольной и причальной линии ведется с расчетом, чтобы закончить к приходу первого каравана судов все основные участки для погрузочно-разгрузочных операций.

Красноярское теруправление направляет на Диксон первыми рейсами 110 чел. грузчиков, которым готовим общежитие.

В начале навигации будет открыта на Диксоне торговля предметами широкого

потребления для обслуживания полярников Диксона и команды судов. Торговое помещение строим сами.

Настаиваем перед органами Наркомсвязи об открытии на Диксоне почтово-телеграфного агентства.

К началу навигации на острове будет оборудована спортивно-увеселительная площадка.

К приходу судов будет увеличен тираж островной газеты „Полярная звезда“ для обслуживания команд судов.

Весь коллектив полярников острова Диксона по-большевистски готовится встретить навигацию 1936 года.

М. М. МИКУЛА

ПОЛЯРНЫЕ ГАЗЕТЫ ЗА РАБОТОЙ

Редакции журналов „Большевистская печать“ и „Советская Арктика“ передали по радио редакторам газет полярных станций запрос — как вы работаете?

Одной из первых откликнулась газета полярной станции Остров Белый.

„Полярная ночь совпала с моментом наиболее интенсивной деятельности нашей стенной газеты „За стахановскую станцию“. Ноябрьский номер подвел итоги навигационной работы. У нас есть все данные для развертывания стахановского движения. Декабрьский номер уже полностью посвящен этому движению. Газета провела ряд бесед с работниками станции. Полярники подробно рассказали, в какой конкретной помощи они нуждаются для того, чтобы войти в ряды отличников. По почину газеты в начале этого года был проведен стахановский трехдневник, в котором участвовали все полярники. В период трехдневника выходил также ежедневный оперативный бюллетень — „Будем стахановцами“. В результате закрепились лучшие методы работы и выявлены лучшие полярники-стахановцы.

„Общесоюзный стахановский день нами освещен также в специальном бюллетене. Январский номер газеты был посвящен Ленинским дням и перестройке технической учебы на основе решений декабрьского Пленума ЦК ВКП(б). Также осветили вопрос о переводе метеорологического цеха на стахановские методы работы. Февральский номер посвятили дню Красной армии. Мобилизовали полярников вокруг вызова метеорологического цеха о переходе на стахановские методы. Начали освещать работу среди ненцев Северного Ямала. По почину газеты уже перестроена техническая учеба. Сейчас она ведется семинарами, занятия проводятся 5 раз в шестидневку. В газете заведен литературный отдел. По мнению

всего полярного коллектива нашей станции, газета проявила высокие оперативные качества и неплохо иллюстрируется. В последних 4 номерах помещены 24 рисунка, 23 фотографии, 10 шаржей. Самоучки-художники обеспечили газете хорошее внешнее оформление“.

Редакция стенной газеты полярной станции мыса Челюскина „Северный форпост“ (тт. Григорьева, Петров, Линдель) сообщила, что выпуск здесь газет мало чем отличается от выпуска их на Большой земле.

„Полярная ночь для всего состава станции прошла незаметно в большой работе. Вышло восемь номеров „Северного форпоста“, посвященных вопросам соцсоревнования и ударничества, внедрения стахановских методов в работу. Мы ставим вопросы перед советской печатью: надо организовать беседы с возвратившимися полярниками, собирать художественно обработанные, наиболее характерные события, факты, эпизоды“.

Нордвикская экспедиция (полярная станция мыса Нордвик) также выпускает ряд стенных газет: свою центральную газету „За недра Арктики“ (вышло 7 номеров); цеховые газеты „Буровик“ (вышло 5 номеров), „Резец“ (вышло 2 номера). Кроме того выпущены 2 номера газеты полевой разведочной партии.

В первых пяти номерах „За недра Арктики“ помещены 104 статьи, дано 77 фотоснимков, 30 карикатур; 23 снимка посвящены лучшим производственникам, овладевающим стахановскими методами в работе. Главное внимание уделяла газета вопросам разведки и добычи соли. Редакция считает, что „нет ничего непреодолимого в полярной ночи“. „Трудность работы в Арктике, — радируют нам из Нордвика парторг Тиманов и редактор „За недра Арк-

тики" Фриншенфельд, — главным образом, заключается в слабой связи с Большой землей. Горячий привет редакциям „Большевистская печать“ и „Советская Арктика“.

Парторг Новой Земли т. Шувалов радирует из Маточкина Шара:

„На становищах и полярных станциях выходит сейчас уже 13 стенных газет. Наша беда — не всегда можем выпускать грамотные газеты. Нехватает грамотных редакторов. В стенной газете становища Кармакулы не всегда дается удовлетворительная обработка заметок. То же можно сказать и о стенной газете становища Крестовое. Но несмотря на эти недостатки стенные газеты, как правило, имеют огромное воспитательное и организующее значение в тундре. Большинство стенных газет конкретно борется за план, быстро реагирует на заметки читателей.

„Огромную роль играет передвижка этих газет по промышленным участкам. В избушках промышленников Карской стороны, в заливе Шуберта, была обнаружена грязь, неряшливое отношение к инвентарю. Об этом писала передвижная стенная газета. В результате второго объезда в избушке промышленников (стахановца Карельского и др.) уже был образцовый порядок. Другой пример: ненец Аникин, пастух оленьего стада, узнав, что о нем написали заметку, приехал за 70 километров, долго разбирал заметку, пока не понял ее сути. Сейчас Аникин дает высокие показатели в своей работе. В прошлом отеле уже не

было падежа молодняка. К заметкам особенно чутко относятся ненцы. В становище Белужьем ненецкая молодежь активно участвует во всей работе стенных газет Новой Земли. Проводим конкурс на лучшую стенгазету“.

Парторг полярной станции т. Казанский и редактор стенгазеты т. Громов радируют с острова Врангеля о первых успехах полярной газеты на советском форпосте в Восточной Арктике.

„Полярную ночь, длившуюся два месяца, мы провели с обычными темпами работы. Полярники острова Врангеля включились в стахановское движение. Два номера нашей стенной газеты „За образцовую зимовку“ впервые на острове Врангеля поставили вопросы об организации стахановского движения, мобилизовали коллектив на исправление отстающих участков научной и производственной работы. Наша газета — родное детище зимовщиков-эскимосов, плод их коллективного творчества. Много заметок нам пишут теперь женщины-эскимоски. Поступают часто заметки от охотников-туземцев, живущих от станции в 150 километрах“.

Вывод редакции газеты острова Врангеля „За образцовую зимовку“ безусловно является типичным для всех наших полярных стенных газет: „Наша газета помогает нашему маленькому коллективу острова итти нога в ногу с жизнью всей нашей великой родины“.

Т. А. КАРАВАЕВА

КОНЦЕРТ ДЛЯ ПОЛЯРНИКОВ

13 марта Клубом мастеров искусств, редакцией газеты „Последние известия по радио“ и Политуправлением Главсевморпути был организован большой концерт для зимовщиков острова Диксона. Московская артистическая общественность, на деле осуществляя тесную связь между работниками искусства и советскими полярниками, откликнулась на просьбу зимовщиков острова Диксона и провела концерт, составленный по их заявкам.

В концерте принимали участие лучшие артисты московских театров: народный артист Качалов, народный артист Москвин, заслуженная артистка Бендина (МХАТ 1), певец Козловский (ГАБТ), певец Панчехин (театр им. Станиславского), Регина Лазарева (оперетта), джаз артистов театра им. Немировича-Данченко, скрипач Фурер, рас-

сказница Рина Зеленая, певица Русланова и другие.

После каждого выступления слушатели с Диксона присылали радиogramмы, в которых отзывались о выступлениях и благодарили исполнителей. Артисты сейчас же посылали ответы, которые зачитывал перед микрофоном конференсье Гаркави.

С приветствием полярникам выступил начальник Политуправления Главсевморпути т. Бергавинов. Он выразил надежду, что зимовщики, к которым так чутко относится советская общественность, в свою очередь во время навигации приложат все силы к выполнению поручений Главсевморпути.

Обращаясь к работникам искусств, т. Бергавинов выразил им благодарность за проведенный концерт.

МУЗЕЙ АРКТИКИ

В 325 году до нашей эры из гавани Массилия (так называлась финикийская колония, нынешний Марсель) на парусной биреме отплыл к неведомому острову Фуле первый полярный путешественник, грек Пифей. Какие силы влекли отважного грека? Куда гнали его жажда наживы и честолюбие?

Историки спорят. Его собственный рассказ о путешествии не сохранился. Известно лишь, что, стремясь проникнуть как можно дальше, он доплыл (двигаясь на веслах, порой ставя паруса) до Оркнейских островов, севернее Шотландии.

Художник Н. Е. Бубликов запечатлел плавание Пифея. На картине — суденышко, окруженное льдом. Закат. Красное солнце бросает блики на силуэты гребцов, прикованных к скамьям.

Картина „Плавание Пифея“ — вот первое, что встречает зрителя в историческом отделе музея Арктики при Всесоюзном Арктическом институте в Ленинграде.

Музей Арктики — единственный подобного типа. Ни в Норвегии, ни в Англии, ни в США нет музеев, комплексно показывающих Арктику. Музей является научно-исследовательским и массово-просветительным учреждением, ставящим целью научную разработку и отображение в экспозиции физико-географической среды и природы Арктики, истории ее исследования с древнейших времен до наших дней, социалистического освоения арктических районов СССР, жизни и быта советских полярников.

Наиболее полно представлен отдел Советской Арктики. Он показывает грандиозную работу, осуществляемую большевиками на северных широтах, работу, превращающую ледяные пустыни, тундры и белые пятна в освоенные районы с колоссальными естественными богатствами.

О той цене, которая заплачена за право строить новую жизнь, говорят сфотографированные места ссылок на Севере, зарисовки интервенции и скульптура „Якутские партизаны“.

После просмотра иллюстраций, наглядно показывающих начальный период исследования Советской Арктики, посетители переходят к экспонатам, развешивающим

наиболее блестящие страницы освоения Севера. Большинство экспонатов наглядно: макеты, модели, скульптура и др.

Лагерь челюскинцев. Два года прошло со времени незабываемых дней челюскинской эпопеи. Но попрежнему волнует известный до мельчайших деталей лагерь Шмидта. Макет выполнен с особым вниманием, ибо точность экспозиции находится под двойным контролем: десятков челюскинцев, работающих в Арктическом институте и др. учреждениях Ленинграда, и массой трудящегося населения.

Макет, выполненный художниками Н. Г. Платуновым и И. Я. Цепалиным, заставляет снова пережить незабываемые дни. И как бы для параллели с другим событием, показывающим самоотверженность, волю и мощь советских людей, рядом с „исторической льдиной“ исполнен другой макет, с неменьшей силой волнующий зрителя.

...„Красин“. Лето 1928 года. Весь мир жил острой тревогой. Люди на всех материках с напряженным вниманием следили за походом советского ледокола.

Затерянный в ледяных просторах океана экипаж погибшего итальянского дирижабля разделен на кучки, и каждый сам добивался спасения. На макете представлен один из наиболее волнующих моментов. „Красин“ вплотную подошел к группе Вильери и спустил трап. Состоялась встреча советских моряков с потерпевшим аварию экипажем.

В музее отображены и другие эпизоды, показывающие величие побед наших полярников.

Высокоширотная экспедиция на „Садко“ в 1935 году, достигшая в свободном плавании недоступных прежним исследователям параллелей.

Нордвик. Бурение на нефть и поиски каменной соли.

Промысленный поселок на побережье моря Лаптевых, там, где прежде обитали только стада диких оленей.

Игарка. Многоотрасльный индустриальный город, созданный в низовьях Енисея и за несколько лет своей жизни успевший завоевать мировую известность превосходным качеством обрабатываемого леса.

Водружение красного знамени на Земле Франца-Иосифа правительственной экспедицией на „Седове“ под начальством О. Ю. Шмидта в 1929 году. **Полярная станция в бухте Тихой** — один из результатов этой правительственной экспедиции.

„Амфибия“ Бабушкина, на которой он летал со „льдины“ в Ванкарем. Модель нового арктического самолета „Р-5“. Модели дирижабля ЦАГИ, вздоходов, аэросаней.

Рассматривая экспонаты, отображающие освоение Севера и его богатств, зритель ощущает подлинное величие суровой Арктики и тех трудностей, которые стоят на пути советских исследователей.

Природа Арктики. Она встречает посетителя в следующем отделе музея. В центре круглого зала — рельефное северное полушарие. По обе стороны глобуса две крупных панорамы: птичий базар на Новой Земле и Нижнеленская тундра. Над ними — электрифицированные карты морских течений в Северном Ледовитом океане и география распространения промысла пушного и морского зверя. Вы включаете штепсель, и сразу загораются лампочки во всех точках распространения песка, белого медведя, тюленя. Вы идете дальше, и перед вами возникают макеты и скульптуры, изображающие айсберги, ледники, лежбища моржей, охоту чукчей и др.

★

В музее около 4 тыс. экспонатов, и многие еще в проекте, например — северное сияние на куполе музея. Директор музея И. С. Сукорин мечтает об усовершенствованном теллурии, который будет показывать астрономические причины образования климата Арктики.

Исторический отдел — самый скромный. Но он интересен. Прекрасную панораму Мангазеи сделал художник Новодворский.

Еще в XVII веке московские купцы в погоне за наживой добрались до сибирских берегов. Они плыли до Ямала, входили в устье реки Мутной, затем — где волоком, где по системе озер, где протоками и речками — выходили в Обскую губу. На реке Таз воевода Шаховской сру-

бил в 1691 году острог Мангазея. Всего 20 лет простоял острог. Когда он сгорел, купцы и дьяки спустились по реке Турухану до Енисея, где при слиянии обеих рек была заложена новая Мангазея, нынешний Туруханск.

На макете — окруженный бревенчатым тыном город. На переднем плане въезжая или караульная башня. За стенами — воеводская изба и церковь. Ближе — посад. На реке — струги.

Воевода в шапке, в красном кафтане принимает привезенный туземцами ясак. Вокруг стрельцы. Посетитель сразу войдет в курс колониального владычества русских царей на северных окраинах.

В музее есть печатанная на шелку генеральная карта российской империи 1745 года. Это первая научная карта, появившаяся в результате экспедиций: Камчатской 1725—1728 годов и Великой северной 1733—1743 годов с участием Беринга, Гмелина, Овцына, Прончищевых, Челюскина.

Бережно хранятся реликвии, но их немного: утварь с зимовки Баренца на Новой Земле; столб, водруженный Норденшельдом на мысе Вега в 1878 году; судовой журнал „Садко“, пролежавший 17 лет под водой; часы и фотоаппарат Русанова; хронометр Амундсена, полученный им от института Карнеджи в Вашингтоне вместе с другими инструментами для магнитных наблюдений.

Можно было бы представить в историческом отделе гораздо больше ценных и интересных экспонатов. Но недостаточная площадь (170 кв. метров) не позволяет музею развернуть экспозицию. Не потому ли многие модели, макеты и скульптуры сделаны в небольшом масштабе, с целью экономии места?

Музей Арктики нужен не только тысячам советских полярников. Он нужен всей стране — рабочим, красноармейцам, учителям, школьникам, инженерам, всем, кому дорога победа человека над природой Крайнего Севера, всем, кто считает своим личным делом торжество социализма на самых отдаленных и самых неприступных участках нашей великой родины.

ИЗОБРЕТЕНИЮ ШОЛОМУНА — ЗАВОДСКОЕ ПРОИЗВОДСТВО

Изобретенная механиком В. А. Шоломуном машина для механического бурения льда выдержала все испытания. Сейчас уже приступлено к подготовке массового производства этой машины.

Организация этой работы была поручена б. начальнику станции на мысе Челюскина т. Папанину. Во время своей поездки в Ворошиловград к шефам полярников

т. Папанин после отчета о проделанной работе поставил вопрос о производстве буровых машин на Ворошиловградском заводе. Шефы взялись за выполнение заказа.

К началу навигации готовятся первые десять буровых машин для механического бурения, которые будут направлены на полярные станции.

Т. К.

КУЛЬТБАЗЫ КРАЙНЕГО СЕВЕРА

Основной периферией управления Хозяйства и культуры народов Севера пока являются культбазы, расположенные в самых отдаленных районах Крайнего Севера. От ликвидированного Комитета по делам народов Севера мы приняли 13 культбаз. Они имеют школы с интернатами, учебно-показательные мастерские, опытные хозяйственные предприятия, больницы с амбулаториями и стационарами, ветеринарно-зоотехнические и краеведческие пункты.

Каждая база обслуживает от 700 до 3000 человек. За несколько лет своего существования культбазы завоевали большую популярность среди местного населения и имеют значительные успехи в работе.

Казымская (остяцкая) база сделала свой участок (Казымский сельсовет) самым передовым по Березовскому району. Еще в 1934 году местное население не хотело посылать своих рожениц в родильный дом культбазы. В этом году в родильный дом приходят уже без всяких приглашений почти все роженицы района деятельности Казымского сельсовета.

В 1935 году Казымская база объединила местное население для организованного рыбного лова. И несмотря на активное сопротивление остатков кулачества, избравших своим агентом местного шамана Спиридонова, план добычи рыбы был выполнен на 226%. Каждое хозяйство заработало до 800 рублей.

Организация рыбной ловли сильно подняла авторитет базы. Пользуясь возросшим к себе доверием, культбаза систематически внедряет в быт населения культурные навыки. При помощи активистов — хантэ и зырян — музей базы пополнился 100 ценными экспонатами. В прошлом году базой было засеяно свыше 60 видов различных сельскохозяйственных культур.

Такую же роль сыграла **культбаза в бухте Лаврентия**, работающая среди береговых чукчей. Слесарная, токарная и кузнечная мастерские широко обслуживают нужды населения. Расширена больница, в которой делаются сложные хирургические операции и оказывается медицинская помощь.

Уместно отметить один из многих моментов, ярко свидетельствующих о росте благосостояния населения, обслуживаемого **Чукотской базой**. Американские эскимосы хорошо осведомлены о делах своих советских сородичей и часто обращаются к ним за советом.

Колоколковская культбаза (Ненецкий округ) провела слет ударников-оленьеводов. Для премирования лучших ударников слета мы перевели 2000 руб. Именно Колоколковская база воспитала прекрасного охот-

ника, ненца т. Канева, заработавшего за охотничий сезон 1935 года 10 000 руб. Канев по собственному почину послал в подарок Алексею Стаханову пещца и письмо, в котором написал о стахановском движении среди охотников-ненцев.

Во многих культбазах выросли кадры преданных, любящих свое дело людей: по Казымской базе — начальник т. Иваненко, учитель т. Лоскутов, женщина врач т. Эйдельман. По **Сосвинской базе** нужно отметить преданную работу врача т. Козина, по **Чукотской базе** — начальника т. Хорошавцева.

Эти люди в свою очередь воспитали кадры работников-националов. Выделяются по Чукотской базе: практикант-воспитатель эскимос т. Мэтэлю, учитель-воспитатель чукча т. Этинкеу, учитель чукча т. Никитин. По Ямальной базе выделяются воспитательница ненка т. Айвайседа, сиделка больницы ненка т. Ялан; по Казымской базе — практикант по краеведению хантэ Тебетков, медсестра хантэ т. Толмазова и т. д. Список подготовленных национальных кадров, прекрасно справляющихся с работой, можно было бы значительно продолжить.

В 1936 году деятельность культбаз значительно расширяется. Создаются корреспондентские пункты Сельскохозяйственной академии имени Ленина. Изучение сельского хозяйства на Крайнем Севере принимает еще более планомерный характер.

В настоящее время разработан и внесен на утверждение Президиума ЦИК СССР проект дальнейших мероприятий по переводу кочевого и полукочевого населения Севера на оседлую жизнь. Проектом предусмотрено: широкое строительство машинно-промышленных станций, зернохранилищ, маслобойных и сыроваренных заводов; налоговые льготы, денежные кредиты оседающим хозяйствам и т. д.

Три машинно-промышленные станции, которые будут практически обслуживать (методами МТС) нужды колхозов, артелей и товариществ Крайнего Севера, создаются уже в этом году: две рыболовецких на Ямале и на Булуе и одна морзверобойная в бухте Провидения.

В 1936 году наше управление добилося принятия плана широкого школьного и больничного строительства на Севере. Строятся 48 новых школ, из них 17 с интернатами. Наркомздрав выстроит 18 больниц.

В течение 1936 года будет вложено в строительство 3 млн. руб. и на оперативные расходы 7 млн. руб. В будущем году размер ассигнований на строительство предполагается поднять до 45 млн. руб.

П.

Д. И. ПОЛЯКОВ

РАДИОСВЯЗЬ С АРКТИКОЙ

Вся аппаратура прежней радиостанции Главсевморпути состояла из коротковолнового передатчика типа НОРД-К, мощностью около 250 ватт, приемника КУБ-4 и одной антенны Герца. Радиостанция с таким оборудованием, конечно, не удовлетворяла повышенным требованиям. Архангельск и Тобольск — вот два „кита“, на которых покоилась связь радиостанции. Пытались устанавливать радиосвязь с Юшаром, но мощность радиостанции оказалась для этого недостаточной. Прямую связь Диксона с Москвой пришлось осуществлять через Московскую радиостанцию Главзолото.

Но недолго длилось отставание радиосвязи Главсевморпути. На основании постановления партии и правительства в 1934 году о создании в Москве мощного радиоцентра для связи с Арктикой, горячо взялся за эту работу коллектив строителей: готовили радиооборудование, закупали лесоматериалы, искали подходящие земельные участки, а затем началось строительство зданий приемной станции. Кроме того был заключен договор о размещении передающей станции в здании Московского радиотелеграфного центра Наркомсвязи.

Из всего коллектива строителей Московского радиоцентра ударную работу показали: Бобылев С. Ф. — начальник строительства; Павловский В. В. — прораб, а затем начальник передающей станции Козлянинов Т. П., завершивший работу по сооружению и настройке антенн передающего пункта; Карло Ф. А. — прораб, теперь начальник приемной станции радиоцентра; Равинский Н. О. — начальник радиобюро; старшие радиотехники Овсянников М. Д. и Федунин Г. А.; радиотехник Никонова К. В. и многие другие. 15 августа 1935 года треугольник строительства рапортовал руководству Главсевморпути о пуске однокиловаттного передатчика с установлением прямой связи с островом Диксона, а 5 ноября 1935 года — о досрочном (на 2 месяца ранее срока) пуске другого более мощного передатчика. Так появился вновь созданный Московский радиоцентр.

Если заглянуть в помещение радиобюро Московского радиоцентра, мы не увидим ни передатчиков, ни приемников. Здесь только быстройдействующая аппаратура: трансмиттеры для автоматической передачи радиосигналов со скоростью свыше 100 слов в минуту; ондуляторы, способные автоматически записать телеграфную работу с такой же скоростью; пишущие машинки и перфораторы.

Приемная станция радиоцентра оборудована сложными приборами, обеспечива-

ющими остроту и точность настройки для приема радиосигналов на пишущую аппаратуру (ондуляторы). Здесь же — приемные ромбические антенны. Трансляционные линии соединяют приемную и передающую станции радиоцентра с радиобюро.

В радиобюро находится также микрофон, при помощи которого Политуправление Главсевморпути каждую шестидневку передает политинформацию. Члены семей зимовщиков беседуют со своими родными на острове Диксона. Ведутся деловые переговоры с Диксоном и Игаркой. Амдермский и Архангельский радиоузлы также получают возможность двухсторонних телефонных переговоров с Москвой.

При помощи этого мощного передатчика московский радиоцентр транслирует для Арктики: ежедневный обзор печати; шесть раз в месяц передачу радиолекций по курсу истории партии, организованную Институтом массового заочного обучения партактива при ЦК ВКП(б) совместно с Политуправлением Главсевморпути; передачу один раз в шестидневку специального арктического выпуска „последних известий“; периодические концерты и др.

Ежедневно в 14 час. 30 мин. передатчик Главсевморпути дает сигналы, и почти все радиостанции нашей системы принимают непосредственно из Москвы директивные распоряжения. Неоднократная проверка приема передач показала, что только отдельные радиостанции Арктики иногда, в дни плохого прохождения в эфире, не слышат Москвы.

Московский радиоцентр еще в четвертом квартале 1935 года передал и принял 580 585 слов, т. е. 6450 слов в сутки. В январе 1936 года обмен составлял уже в среднем 8680 слов в сутки, а в феврале около 10 000 слов в сутки. В период навигации радиопередача возрастет в несколько раз.

Последовательно проводящаяся в нашей радиосвязи система узообразований позволяет иметь прямую связь всего западного сектора Арктики (от Баренцбурга и Мурманска до Челюскина) непосредственно с Москвой. Спуском радиоцентра в Якутске восточный сектор Арктики сократит свое „радиорасстояние“, получив возможность связи с Москвой через Якутск.

Московский радиоцентр имеет возможность уже сегодня покрыть за счет своих доходов от роста обмена до 70% эксплуатационных расходов, не говоря уже о том, что радиоцентр дает возможность оперативно руководить всей нашей периферией, включая и отдаленнейшие арктические станции.

ПЕРВОЕ СОВЕЩАНИЕ СЕМЕЙ ПОЛЯРНИКОВ В МОСКВЕ

Во всех отраслях промышленности, транспорта, сельского хозяйства развернуто могучее стахановское движение. Стахановские методы в работе показывают и зимовщики полярных станций. Об этих успехах рассказал начальник Полярного управления Главсевморпути И. А. Колусов на первом совещании семей полярников в Москве.

За работой в Арктике следит вся страна и лично тов. Сталин. Каждый день приносит нам новых героев труда — стахановцев Арктики, которые изо дня в день бьются за стахановские методы в сложнейшей работе полярных станций. Работа в Арктике для многих полярников стала основной профессией.

Куда девался старый Диксон с двумя крошечными домиками и тремя зимовщиками, освещавшими помещение в полярную ночь светильниками с моржовым жиром? Революция создала новый Диксон. Здесь живет около 200 человек. Построен мощный радиоцентр, через который можно передать свыше полмиллиона слов в месяц; построены новые дома, больница, служебные и вспомогательные помещения.

На Диксоне создан порт и даже построены первые 300 метров тротуара. Созданы культурные условия для работы зимовщиков, развита техническая и политическая учеба.

Агроном т. Александров впервые в условиях Арктики выращивает в теплицах свежие овощи.

Полярники мыса Челюскина не отстают от Диксона. Они на полтора месяца раньше жестко установленных сроков пустили в эксплуатацию мощный передатчик и установили прямую связь с Москвой.

Не раз отмечавшиеся орденосцы-стахановцы: Эрнест Кренкель и Людмила Шрадер показывают высококачественные образцы выполнения заданий, по ним равняются молодые полярники.

Для связи с Большой землей Арктика имеет своих стахановцев-радиостов. Радиотехник т. Жуков дает 216% нормы, радист т. Гнедо — 165% нормы. Каждая полярная станция имеет своих стахановцев.

Несмотря на трудные условия работы, полярники многих станций остаются зимовать в полном составе на второй год. К таким станциям относятся мыс Шелагский (нач. т. Егошин), остров Врангеля (нач. т. Петров), Билингса (нач. т. Карышев), мыс Медвежий (нач. т. Королев) и др.

Доклад т. Колусова собравшимся семьям зимовщиков был прослушан с большим вниманием. Они услышали не только о том, как работают станции в целом, но и как работают отдельные зимовщики. В теплой дружеской беседе прошло это совещание, на котором присутствовало около 200 чел.

Растут культурные потребности семей зимовщиков. Это показало проведенное Полярным управлением обследование перед совещанием.

Жена полярника т. Пукинова (Тикси), жена т. Никитина (мыс Желания) ставят вопрос об улучшении системы подписки на газеты; жена т. Леонтьева (Уэлен) — о предоставлении дачи на летнее время.

Жена т. Кренкеля считает, что Полярное управление должно позаботиться о культурном проведении отдыха в летнее время.

Часть семей ставит вопрос о жилищном строительстве, некоторые — о посылке их на курорт и т. д.

Большой интерес представляют вопросы, заданные на совещании.

— Как проявляют себя комсомольцы Диксона и есть ли там драмкружок?

— Как на Уэлене развивается стахановское движение?

Участники совещания внесли предложение о большей связи самолетов с полярными станциями для отправки писем.

На совещании были получены телеграммы от зимовщиков Диксона, Шмидта и др. станций с приветствиями.

Совещание послало всем полярным станциям ответную телеграмму-приветствие:

— Семьи полярников вместе со всей страной чутко следят за работой полярников и радуются успехам превращения Северного морского пути в нормально действующий путь. За вашей работой следит лично тов. Сталин, имя которого служит для нас знаменем побед.

После совещания семьям зимовщиков был показан фильм „Семеро смелых“.

Теплоту совещания, сплоченность семей полярников вокруг Главсевморпути лучше всего выразила в своем письме Полярному управлению Вера Алексеевна Фронштейн. Она пишет: „Совещание семей зимовщиков глубоко тронуло нас и показало, каким вниманием, заботливостью и теплым отношением со стороны Полярного управления окружены наши зимовщики. Мы увидели, что и „маленькие“ герои Севера окружены тем же вниманием и заботой, что и их старшие товарищи — большие герои, — это одна большая семья, тесно сплоченная, не имеющая в своей среде нелюбимых людей. На мой запрос сыну на мыс Шелагский, не нужно ли что прислать, он ответил: всем обеспечен, ни в чем не нуждаюсь, ничего не надо. — От сына получена телеграмма, что он остается на повторную зимовку... Я лично считаю, что подобные совещания несомненно должны служить на пользу дела. С приветом и уважением Вера Фронштейн“.

А. С.

О СУХОПУТНОМ ТРАНСПОРТЕ

Сухопутный транспорт в зоне деятельности Главсевморпути, охватывающий свыше 8 миллионов кв. километров территории к северу от 62-й параллели, имеет большое значение. Он может рассматриваться как подсобный вид водного транспорта (подъездные пути), как средство связи Севера с другими районами Союза и как способ самостоятельного обслуживания потребностей транспорта между районами и внутри районов Севера. Эта роль сухопутного транспорта возрастает тем больше, чем шире простирается хозяйственный охват неосвоенных еще территорий от полярного побережья и речных бассейнов.

Учитывая растущее значение сухопутного транспорта, Институтом экономики Севера были включены в план и выполнены наиболее актуальные темы, которые частично восполняют существующий пробел в сухопутной транспортной литературе и могут оказать практическую помощь низовым работникам на Севере. Эта задача была выполнена **камеральным** путем на основе анализа и обобщения имеющихся материалов. Работы выполнены старшими научными сотрудниками Транспортного сектора института с привлечением коллектива специалистов Академии наук, научно-исследовательских учреждений транспорта и хозяйственных организаций Севера.

Транспортным сектором выполнены следующие темы.

Карта-схема существующих сухопутных дорог Севера. Карта ориентирует в размещении сети различных видов круглогодичных летних и зимних дорог и троп на Крайнем Севере, показывает конечные и промежуточные пункты пролегания каждой трассы. Эта карта составлена **впервые**.

Состояние важнейших сухопутных дорог Севера. Монография освещает состояние дорог Европейского и Енисейского севера, Восточной Сибири, Якутии и Охотского побережья ДВК, размеры перевозок, условия и стоимость транспортирования.

Пути и условия транспортирования грузов интегральной кооперации. Монография содержит описание важнейших сухопутных и смешанных водно-сухопутных направлений Крайнего Севера, завоза и вывоза грузов, стоимость транспортирования и сроки доставки.

Кроме того выполнены темы: основные сведения дорожной геофизики и климатологии Севера; улучшенные снежные и ледяные дороги, мосты малых отверстий и трупы.

Эти темы представляют практическое руководство для дорожных инженеров и техников средней квалификации. Они указывают на условия и требования, подлежащие учету при трассировании различных типов дорог в различных топографических и почвенных условиях. Приводится также характеристика климатического режима, осадков, ледоходов и ледоставов по зонам Крайнего Севера. Даются технические условия и расчет дорог, мостов, искусственных сооружений в вечной мерзлоте.

Наконец, выполнены следующие темы: механический транспорт в зимних условиях; топливо, смазка и хранение механического транспорта; эксплуатация автотранспорта; транспортные газогенераторы; живая тяга Крайнего Севера; перспективы развития сухопутного транспорта на Севере.

Работы по этому разделу содержат руководящие материалы по организации механического и гужевого транспорта на трассах Севера.

В перспективе Транспортный сектор института ставит своей задачей дать обоснование программы реконструкции и нового строительства основных рельсовых и безрельсовых путей на Севере в условиях третьей пятилетки. По Обско-Уральскому северу выдвигаются в качестве первоочередных: **железные дороги:** Тавда—Тобольск, Сале-Хард—Воркута, Воркута—Хабарово; **безрельсовые пути:** Сале-Хард—Новый порт и Сале-Хард—Березово—Самарово. По Енисейскому северу: **железные дороги:** Ачинск—Енисейск и Дудинка—Норильск; **безрельсовые пути:** Игарка—Дудинка, Норильск—Волочанка, Туруханск—Сидоровская пристань и др. По Якутской АССР **рельсовые пути:** Ленская железная дорога и Эйкан—Ципандино; **безрельсовые дороги:** Эндыбал—Сангар-Хай, Якутск—Амга—Ципандино, Якутск—Вилюйск, Сунтар—Махута (на Лене), Якутск—Оймякон—Средникан, Ларково—Усть-Анадырь и др. Выполнение этой темы уже начато: работа будет закончена во втором квартале 1936 года.

Перечисленными темами отнюдь не исчерпываются задачи в этой области. Этой работой положено лишь начало для дальнейшего развернутого исследования.

В текущем, 1936 году Институтом экономики Севера в лице его Транспортного сектора (старшие научные сотрудники—Шадрин, Рудзит и др.) выдвинута обширная комплексная тема по реконструкции транспортных связей. Эта тема ставит целью—исследование всех основных видов транспорта: морского, речного, железнодорожного и автогужевого.

Имеется в виду дать эскизный проект реконструкции этих видов транспорта по направлениям. Эскиз должен послужить основой для производства проектно-изыскательских работ на местах.

Особенно большие трудности при реализации перечисленных выше работ предстоит преодолеть в части сухопутного транспорта. В системе Главсевморпути нет

ни отдела, ни группы специалистов, которые бы занимались этим вопросом.

Вопрос о создании специального органа по сухопутному транспорту в системе Главсевморпути, объединяющего и осуществляющего все практические мероприятия по изысканиям, проектированию, строительству и эксплуатации на местах, является самой неотложной задачей.

НА ОТОРВАВШЕЙСЯ ЛЬДИНЕ

Группа работников полярной станции мыса Уэлен отправилась в море для производства гидрологических работ. Группа эта, состоявшая из 4 человек (парторг Семенов, гидролог Волков, младший радиотехник Бубнов и служитель Цибулин), разбила лагерь на льду, на расстоянии 15 километров от берега.

19 марта подул сильный восточный ветер. Вдоль берега образовались большие трещины, лед в районе лагеря поломало. 20 марта началась пурга, в силу чего нельзя было оказать немедленную помощь.

О случившемся были извещены все близлежащие населенные пункты, организованы спасательные группы в Наукане, Уэлене, Инчоуне.

Была установлена также связь с летчиками Богдановым (бухта Провидения) и Дунаевым на случай, если понадобится экстренная помощь авиации. Главное управление Севморпути дало распоряжение в Анадырь о выделении двух самолетов для отправки их в Уэлен в распоряжение начальника станции т. Полякашина.

В районе лагеря установили постоянное

наблюдение, а ночью на сопках разводили костры.

21 марта подул благоприятный для лагеря северо-восточный ветер, лед подогнало опять к берегу. На розыски были сейчас же высланы нарты из Уэлена и Инчоуна.

Вскоре лагерь был обнаружен. 22 марта охотник из Уэлена, чукча Тонат с большим риском перешел слабо замерзшее разводье и посетил гидрогруппу. Все люди оказались здоровыми. Они даже не прекращали научных наблюдений.

Тонат вернулся обратно с письмом от всей группы, в котором они пишут о продолжении своей научной работы.

Опасность быть унесенными на льдине в море не сломила воли наших полярников, не понизила их трудоспособности — гидрогруппа спокойно продолжала научную работу, зная, что в случае стихийного бедствия им всегда будет оказана своевременная помощь с берега.

25 марта гидрогруппа, закончив работу, благополучно прибыла в Уэлен.

Т. 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

Технический редактор Ю. А. Таубер

Сдано в набор 23 апреля 1936 г.

Бум. 72×108 см. 7 печ. л.

Уполн. Главлнта № В-41415.

3½ бум. л.

Зак. 1149

10½ авт. л.

Изд. № 57

Подписано к печати 25 мая 1936 г.

120 000 тип. зн. в бум. л.

Тираж 10 000 экз.

Цена 1 руб 50 к.

I 321-13
Вологда

Центральная
Библиотека
I-XII Сов. Арктика

ВОЛОГДА

С. 1-2

ЦЕНТРАЛЬНАЯ

Вологда, Вологда