

100

210

# ОКТАБРЬ

*Пролетарии всех стран, соединяйтесь!*

# Советская Арктика

**ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ  
ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ**

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

**10** О К Т Я Б Р 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

Работники Арктики приветствуют приговор Верховного суда	3
Памяти С. С. Каменева	11
Работать безубыточно	13
Д. Д. Козьмин. Профсоюз работников Севморпути	22
С. П. Нацаренус. Такова ли экономика грузооборота?	25
 <i>ПО СТАЛИНСКОМУ МАРШРУТУ</i>	
Г. А. Ушаков. Великий северный воздушный путь	29
И. А. Копусов. Как мы обслужили „АНТ-25“	33
 <i>ПО СЕВЕРНЫМ МОРЯМ И РЕКАМ</i>	
В. И. Воронин. Ледокол „Ермак“ в навигацию 1936 года	36
В. А. Добровольский. Навигация на Пясине	37
Н. Новоселов. Стахановская Карская	40
М. Д. Риу. К берегам Якутии	42
А. А. Митрошкин. Стахановское движение на судах	46
Макс Зингер. Колыма сегодня	50
И. В. Алимов. Как работают наши верфи	62
 <i>СТАХАНОВЦЫ АРКТИКИ</i>	
Р. В. Кауфман. Стахановцы с Новой Земли	65
И. В. Черемный. Как я освоил токарный станок	73
И. А. Корольков. Моя работа у котлов	78
 <i>ХОЗЯЙСТВО КРАЙНЕГО СЕВЕРА</i>	
Г. Н. Тарасенков. Рыбное хозяйство на Ямале	83
 <i>НА ЗИМОВКАХ</i>	
А. А. Савельев. Полярные станции получили подкрепление	92
П. С. Солдатов. Две зимовки	95
В. К. Оводова. Зимовщики Грумант-Сити на учебе	98
Никита Болотников. Остров Встречный	101
 <i>БИБЛИОГРАФИЯ</i>	
М. С. Державин. „Чукотские новеллы“ Миронова	102
М. Е. Ставницер. Наспех написанная книга	104
Юные полярники	105
 <i>НАМ ПИШУТ</i>	
А. А. Ключарев. Борьба с копытной болезнью оленя	107
В. И. Казанский. На Кольском полуострове	108
Э. К. Таль. Радиосвязь на Омском Севере	109
Эдель-Смольников. О профилактике против цынги	109
Г. И. Колесников. Охотпромысел на Ямальском Севере	111
Землеводоустройство в Якутии	112

## РАБОТНИКИ АРКТИКИ ПРИВЕТСТВУЮТ ПРИГОВОР · ВЕРХОВНОГО СУДА

### I

Бурей величайшего возмущения и глубокого негодования встретили работники **Крайнего Севера** и **Советской Арктики** сообщение о раскрытии органами НКВД „объединенного центра“ контрреволюционного троцкистско-зиновьевского блока, организовавшего и совершившего в сообществе с фашистскими агентами, шпионами иностранных государств и диверсантами злодейское убийство пламенного трибуна революции **Сергея Мироновича Кирова** и подготовлявшего террористические акты против руководителей партии и советского государства.

Заклятые враги социализма хотели обезглавить партию. Они осмелились поднять свои преступные, обгащенные кировской кровью, продажные лапы на того, имя которого является символом величайших побед народов нашей страны, — на великого **Сталина**, под мудрым руководством которого уничтожены эксплуататорские классы и разгромлена их троцкистско-зиновьевская и правооппортунистическая агентура, построен социализм.

В Советской Арктике слово **Сталин** является синонимом громадных успехов по изучению и освоению ее богатств. Это он воспитал отвагу и героизм у наших бесстрашных полярных летчиков — Героев Советского Союза. Это он проявил отцовскую заботу по спасению челюскинцев. Это его указаниями руководствуются партийные и непартийные большевики, плавающие в арктических морях или занимающиеся научной работой на далеких островах. С его именем неразрывно связана та титаническая работа, которую проводит наша партия по неуклонному подъему хозяйственного и культурного уровня малых, до революции жестоко эксплуатировавшихся и вымиравших народностей.

В сердце каждого полярника так же, как у всех трудящихся нашей страны, ярким пламенем загорелся огонь ненависти к подлым предателям и изменникам. Работники Главсевморпути вместе со всем 170-миллионным советским народом продемонстрировали свою беспредельную преданность коммунистической партии и величайшему из современников — родному отцу, учителю, вождю и другу — великому **Сталину** и вместе с тем — свое глубочайшее презрение и проклятие подлым убийцам.



На далеких, самых северных полярных станциях, на пушных факториях, на плавающих во льдах Северного морского пути ледоколах и пароходах, в оленеводческих совхозах, на северных машинно-промысловых станциях, в северных гидропортах, на судостроительных верфях, в далеких экспедициях, на северных угольных копях, на культбазах — везде, где развевается вымпел Главсевморпути, десятки тысяч полярников и вместе с ними многочисленные северные народности вместе со всем могучим советским народом пылали в эти дни к троцкистско-зиновьевской бандитской шайке сокрушающей ненавистью. Об этом свидетельствуют полученные с мест радиограммы.

Коллектив зимовщиков полярной станции на **мысе Желания** вместе с находящимися там строительными рабочими „выражает глубочайшее негодование по поводу неслыханной гнусности и подлости троцкистско-зиновьевского бандитского отребья, протягивавшего свои грязные лапы к другу, вождю, учителю трудящихся СССР и всего мира — товарищу **Сталину** и его лучшим соратникам“.

**Амдерминские** стахановцы молниировали от имени горняков, строителей, рабочих, инженерно-технических работников и служащих Горнорудного треста, а также коллектива полярной станции, что они не находят слов, чтобы выразить свое „возмущение и гнев к кучке наглой мрази, верным псам фишизма“. Они шлют свой арктический привет родному и дорогому **Сталину** и „верному часовому революции товарищу **Ягоде** и работникам НКВД“.

Общее собрание зимовщиков и строителей полярных станций на **Маточкином Шаре** и **мысе Выходном** „с чувством величайшего возмущения“ заклеило презренных фашистских агентов, „направивших свой удар против дорогих нам вождей партии и правительства“.

„Зимовщики, геологическая экспедиция, промышленники и строительные рабочие далекой арктической станции **Русская Гавань** с чувством величайшего негодования и возмущения прослушали сообщение о вскрытии террористического троцкистско-зиновьевского блока, этой своры убийц, гнусных двурушников, фашистских шпионов и диверсантов“.

Коллектив зимовщиков полярной станции **Маре-Сале** сообщает: „Нет слов, чтобы выразить все наше негодование и возмущение против подлых авантюристов и их замыслов. Они хотели отнять у нас самое дорогое — нашего любимого **Сталина** и его лучших соратников. Они хотели обезглавить страну, втянуть миллионы на новые испытания, но это им не удалось“.

„Путь, который прошла троцкистско-зиновьевская оппозиция, опускаясь все ниже и ниже, — говорят участники **Нордвикской экспедиции**, — ясен не только для каждого трудящегося Советского Союза, но и для пролетариев всего мира... Троцкисты, зиновьевцы оказались в одном лагере с белогвардейцами и фашистами и даже больше того, они стали в первые ряды своры псов, натравливаемых на нашу социалистическую родину. Организуя покушение на любимого вождя народов тов. **Сталина**, они тем самым покушались на ценнейшую человеческую жизнь. Этим подлым убийцам удалось вырвать из наших рядов одного из лучших людей, пламенного трибуна — большевика **Сергея Мироновича Кирова**. Но нами руководят партия и правительство, — близкие и дорогие для нас, и мы не позволим грязным рукам из фашистского лагеря дотронуться до них“.

Получив сообщение о раскрытии контрреволюционного заговора троцкистско-зиновьевского блока, команда парохода „Кара“ и все его пассажиры радируют: „Залитый кровью рабочего класса Германии, фашизм нашел в этом троцкистско-зиновьевском блоке достойного по подлости помощника в своем стремлении уничтожить великий Союз и выполнить свои террористические замыслы против лучшего человека земли тов. Сталина и его ближайших соратников. Это от их предательской пули пал один из лучших людей страны, пламенный большевистский трибун, обаятельный человек Сергей Миронович Киров. Нет слов, чтобы выразить наш гнев к убийцам, как и любовь к нашим вождям, — они безграничны“.

„С глубокой ненавистью к подлому отребью контрреволюции выслушали мы сообщение о раскрытии заговоров презренной своры Троцкого — Зиновьева — Каменева против самых дорогих наших вождей, — сообщают зимовщики полярной станции Югорский Шар, — и вместе со всей страной поднимаем свой гневный голос возмущения. Нет слов для передачи всей гнусности бандитских замыслов выброшенных из колен жизни предателей трудящегося народа, нет слов для выражения всей силы классовой ненависти к этим черным, подлым, низким в мире людям“.

★

Работники Крайнего Севера и Советской Арктики вместе со всем советским народом не ограничивались только высказываниями своего негодования, возмущения и презрения к фашистским холопам. Они предъявили свои требования, и все эти требования сводились к тому, чтобы **раздавить** фашистских гадов, чтобы смести их с лица земли, ибо „когда враг не сдается, — говорил М. Горький, — его уничтожают“. Это требование поступало со всех уголков нашей необъятной страны. Оно демонстрирует несокрушимое единство и сплоченность советского народа. И этого монолитного единства никому не поколебать.

Коллектив Нордвикской экспедиции заявил: „Для врагов нашей социалистической родины нам незнакомо слово пощады. Мы требуем у советского правосудия применить к этой обанкротившейся горсточке озверелых подонков человеческого общества **высшую меру социальной защиты**“.

„Жизнь вождей нашего великого народа и партии священна, и не будет пощады подлым наемным убийцам“. Поэтому высшей меры наказания требует команда парохода „Кара“ для мерзкой кучки контрреволюционеров, которые, прикрываясь клятвами в верности генеральной линии партии, скатились под руководством фашистских бандитов Троцкого, Зиновьева и Каменева на путь гнусных предательских убийств.

Коллектив зимовщиков полярной станции Маре-Сале обратился в суд с просьбой „... с особой тщательностью выявить всех до одного прямых и косвенных организаторов и убийц и применить к ним **высшую меру социальной защиты**“.

„Применить к контрреволюционным подонкам высшую меру социальной защиты, без права обжалования“, — требовали митинги, состоявшиеся в бухте Тикси на полярной станции, в порту и на прибывших Ленских караванах.

**Расстрелять** — вот слово, которое советское правосудие должно, по мнению зимовщиков **Югорского Шара**, записать в своем приговоре в отношении всех троцкистско-зиновьевских бандитов.

Приветствуя органы Наркомвнудела, раскрывшие этот чудовищный заговор оголтелой своры фашистов, команда теплохода **„Первая пятилетка“** требует беспощадной расправы над теми, „кто покушается на социалистическое государство и его лучших руководителей“. Настаивая на беспощадном уничтожении террористов и их последышей, коллектив теплохода подчеркивает: „Никакой пощады заклятым врагам рабочего класса“.

На объединенном митинге зимовщиков полярной станции **Озерная** совместно с промышленниками становища **Русаново** решено „просить партию и правительство применить самые суровые законы для посягателей на жизнь наших дорогих вождей. **Никакой пощады оголтелой банде**“.

„Самой жестокой, беспощадной расправы над врагами трудящихся, изменниками, террористами — Зиновьевым, Каменевым и другими, вместе с Троцким, предавшими и предающими интересы трудящихся фашистам“, требует общее собрание полярников Главсевморпути, чукчей и эскимосов, находящихся в арктическом плавании на пароходе **„Свердловск“**. Они требуют **„беспощадной расправы** над преступниками, поднявшими руку на наших любимых руководителей ВКП(б) и советской страны, на нашего великого вождя, отца, учителя тов. **Сталина**“. Они горячо приветствуют Народный комиссариат внутренних дел, этого „бдительного часового революции, раскрывшего подлый заговор“.

Возмущенная до глубины души подлым предательством троцкистско-зиновьевской банды, комсомольская зимовка на острове **Вайгач**, констатируя, что „не имея поддержки среди трудящихся, эти гады под руководством контрреволюционеров Троцкого и Зиновьева стали на гнусный путь террора против руководителей нашей родной партии и советов“, решила просить Военную коллегию Верховсуда „приговорить этих террористов к высшей мере социальной защиты“.

„Троцкистско-зиновьевской гадине не должно быть пощады“, — заявляют зимовщики **мыса Желания**. Они требуют „... раз и навсегда **выкорчевать с корнем** всю эту мерзость и мразь с тем, чтобы их смрадное дыхание не отравляло нашей социалистической родины“.

Треугольник полярной станции на острове **Белый** сообщает по поручению коллектива зимовщиков, что, охваченный негодованием против зарвавшейся черной своры фашистской контрреволюции, коллектив требует „единственно возможной меры социальной защиты — **расстрела**“.

„Врагам, посягнувшим на жизнь наших любимых, родных вождей партии и правительства, нет пощады, — заявляют полярники-комсомольцы бухты **Прончищевой**. — Мы уверены, что наш пролетарский суд вынесет **суровую кару** врагам пролетарской революции“.

Собрание полярников острова **Диксона** требует „**расстрела** фашистской троцкистско-зиновьевской банды“.

„Требуем **высшей меры социальной защиты**, — заявляют зимовщики **мыса Столбового**, — никакой пощады оголтелым фашистским кроважам, убийцам, посягавшим на жизнь наших дорогих вождей и **любимого вождя товарища Сталина**“.

„Врагам народа, пытавшимся вырвать из наших рядов руководителей партии и правительства, — радируют работники **Диксоновского радиоцентра**, — не должно быть никакой пощады. Мы требуем от органов юстиции самой суровой беспощадной кары террористам троцкистско-зиновьевского блока“.

Рабочие и специалисты **Пеледуйской судоверфи** „требуют применения к этим бандитам, предателям рабочего класса, перешедшим в лагерь фашистов, — **высшей меры социальной защиты**“.

„Негодяи полностью обличены и должны понести заслуженную кару“, — постановила партийно-комсомольская группа на **острове Русском**. Они считают, что „приговор суда может быть лишь один — **расстрел**“.

Работники радиостанции, промышленники, рыбаки, строительные рабочие и другие зимовщики **Малых Кармакул** „все как один требуют расстрелять троцкистско-зиновьевских гадов“.

„Мы требуем от Верховного суда, — радируют с **Новой Земли**, — самой строгой и суровой расправы — **расстрела** — над этими вырожденками и фашистскими злодеями“.

Зимовщики **острова Врангеля** требуют „применения **высшей меры наказания** к этим гнусным наймитам международного фашизма, поднявшим руку на самое ценное, светлое, чем располагает наша эпоха, — вождя угнетенных всего мира, гения человечества, родного **Сталина** и его славных соратников“.

„Наша убедительная просьба, наше требование к Военной коллегии Верховного суда СССР — **расстрелять** ползучих гадов, изменников родины, убийц — Зиновьева, Каменева, Евдокимова, Смирнова, Бакаева, Мрачковского и других, состоящих в этой паразитической контрреволюционной организации“, — таково страстное желание всех работников **Амдермы**.

„Эта мразь, — радируют зимовщики, геологи, промышленники и рабочие **Русской Гавани**, — подготовляла и осуществила убийство всеми любимого тов. **Кирова**, она готовила покушение на вождя, друга и отца народов тов. **Сталина** и других руководителей страны. Неизмеримое чувство гнева, — продолжают они, — всколыхнуло всех трудящихся Советского Союза. Присоединяясь к голосу всех трудящихся, мы требуем применения **высшей меры социальной защиты** к презренным врагам трудящихся. Только полное уничтожение этой своры предателей и убийц положит конец их подлой работе“.

## II

„Весь народ трепещет и негодует“ — заявил прокурор СССР т. **Вышинский** в своей речи государственного обвинителя. Присоединив „к этому гулу миллионов“ и свой возмущенный и негодующий голос, он заявил: „**Взбесившихся собак я требую расстрелять — всех до одного**“.

Это требование отражало непоколебимую волю всего советского народа. Его могучую волю Военная коллегия Верховного суда СССР выполнила, приговорив всех шестнадцать мерзавцев к **расстрелу**.

Известие о приведении в исполнение приговора Военной коллегии Верховного суда СССР — о **расстреле** всех 16 фашистских гадов — вызвало у народов нашей страны чувство громадного удовлетворения.

„Прослушав сообщение о приговоре троцкистско-зиновьевской банды убийц к **расстрелу**, — сообщают зимовщики, рыбаки, строители и гидрологи **становища Лагерное** на Новой Земле, — считаем приговор **правильным**. Надо окончательно раздавить гадину, посягающую на **дорогого** нам **Сталина** и его соратников“.

Плавающие в Северном ледовитом океане команды ледоколов „Литке“ и „Садко“, вместе с находящимися на ледоколах пассажирами, „выражают свое глубокое удовлетворение решением суда“ о **расстреле** **взбесившихся** фашистских собак. Они „клеят презрением защитников этих гнусных убийц, лакеев международной контрреволюции Адлера, Ситрина и других“.

Собрание полярников **острова Диксона** „всецело одобряет приговор Военной коллегии Верховсуда по делу троцкистско-зиновьевской банды и приведение этого приговора в исполнение“.

Коллектив работников **мыса Желания** сообщает: „С большим удовлетворением прослушали приговор Военной коллегии Верховсуда по делу бандитско-троцкистско-зиновьевского центра. Ядовитая гадина **раздавлена**. Это послужит грозным предостережением остаткам разгромленного классового врага и их гнусным агентам и отобьет у них всякую охоту протягивать свои грязные лапы к тем, кто дорог трудящимся СССР и трудящимся всего человечества“.

Радио ледокола „Ермак“ передает: „... мы, ермаковцы, находясь далеко в Арктике, присоединяем свой голос к голосу миллионов трудящихся. С великим удовлетворением и полным единодушием приветствуем беспощадный приговор нашего пролетарского суда о расстреле этой преступной шайки шестнадцати гнусных убийц, покушавшейся на жизнь нашего любимого и дорогого вождя народов всего мира товарища **Сталина** и его лучших соратников... Приговор Верховного суда есть приговор всех нас, приговор всех трудящихся нашей социалистической родины, построивших бесклассовое социалистическое общество. Это приговор трудящихся всего мира...“

Приветствуя присуждение троцкистско-зиновьевской банды к **расстрелу**, коллектив полярников **Усть-Таймыра** заявляет: „фашистские бандиты, убившие т. **Кирова**, посягавшие на жизнь любимого товарища **Сталина** и его соратников, получили по заслугам. Пусть помнят враги, что советский народ жестоко расправится со всеми посягателями на его родину и его любимых вождей“.

Со всех уголков Крайнего Севера и Арктики доносятся возгласы одобрения по поводу **расстрела** продажных агентов международного фашизма. Многочисленные радиogramмы полярников требуют тщательного расследования всех связей Бухарина, Рыкова, Радека, Угланова и других с заклетыми врагами народа и привлечения к **строжайшей** ответственности всех без исключения, имевших какую бы то ни было **прямую** или **косвенную** связь с фашистами.



Заклятые враги народа, пойманные вожаки троцкистско-зиновьевских **выродков уничтожены**, но этим отнюдь не исчерпываются задачи, стоящие перед нами в связи с процессом троцкистско-зиновьевского террористического центра.

В докладе своем об итогах первой пятилетки на январском (1933 год) объединенном пленуме ЦК и ЦКК ВКП(б) товарищ Сталин предупредил: „Надо иметь в виду, что рост мощи советского государства будет усиливать сопротивление последних остатков умирающих классов. Именно потому, что они умирают и доживают последние дни, они будут переходить от одних форм наскоков к другим, более резким формам наскоков, апеллируя к отсталым слоям населения и мобилизуя их против советской власти. Нет такой пакости и клеветы, которую бы эти бывшие люди не возвели на Советскую власть и вокруг которых не попытались бы мобилизовать отсталые элементы. На этой почве могут ожить и зашевелиться разбитые группы старых контрреволюционных партий эсеров, меньшевиков, буржуазных нацистских центра и окраин, могут ожить и зашевелиться осколки контрреволюционных оппозиционных элементов из троцкистов и правых уклонистов. Это, конечно, не страшно. Но все это надо иметь в виду, если мы хотим покончить с этими элементами быстро и без особых жертв. Вот почему революционная бдительность является тем самым качеством, которое особенно необходимо теперь большевикам“.<sup>1</sup>

В свете последних событий эти, поистине пророческие, слова товарища Сталина имеют исключительное значение.

Большевистская настороженность, высокая политическая бдительность должны быть одним из основных условий партийности.

Надо еще выше поднять революционную бдительность, выкорчевывать до последнего всю троцкистско-зиновьевскую сволочь. Уничтожению фашистских гадов можно радоваться, но успокаиваться нельзя. Надо быть все время на чеку, окружить наших вождей как стальной несокрушимой стеной.

Жизнь Сталина — наша жизнь.

---

<sup>1</sup> И. Сталин, „Вопросы ленинизма“, издание десятое, 1935 г., стр. 510.



С. С. Каменев

**ПАМЯТИ С. С. КАМЕНЕВА**  
1881—1936

Бурное общее партийное собрание Главсевморпути, обсуждавшее ряд животрепещущих вопросов в жизни системы, было прервано ору-  
дийным салютом.

Поднявшись в глубоком молчании, склонив головы, работники Со-  
ветской Арктики мысленно провожали по последнему пути к Кремлев-  
ской стене прах С. С. Каменева, одного из замечательнейших людей  
эпохи Ленина — Сталина.

Вся жизнь С. С. Каменева — порыв и творчество. С первых дней  
Октябрьской революции раз и навсегда С. С. Каменев — быв. полков-  
ник Генерального штаба — порвал с прошлым, вступил в ряды Красной  
армии и все свои знания и опыт вложил в организацию борьбы с бело-  
гвардейцами, интервенцией и в организацию обороны Советского Союза.

После февральской революции С. С. Каменев становится выбор-  
ным командиром 30-го пехотного полка. Вскоре после этого он — началь-  
ник штаба 15-го армейского корпуса.

Решением армейского комитета Сергей Сергеевич назначается на-  
чальником штаба 3-й армии. Весной 1918 года он назначается военным  
руководителем Невельского района Западной завесы. В сентябре того  
же года он уже командующий восточным фронтом. В июле 1919 года  
Сергей Сергеевич — главнокомандующий всеми вооруженными силами  
республики.

В 1924 году — он инспектор РККА, в 1925 году — начальник штаба  
РККА. В ноябре этого же года Сергей Сергеевич — главный инспектор  
РККА и член РВС СССР. В 1927 году он заместитель народного ко-  
миссара по военным и морским делам и председателя РВС СССР.  
В июле 1934 года Сергей Сергеевич возглавил работу по укреплению  
противовоздушной обороны нашей социалистической родины. В 1935 го-  
ду Сергей Сергеевич стал одним из пяти командармов 1-го ранга РККА.

Ведя огромную работу в Красной армии, С. С. Каменев уделял  
много внимания самым разнообразным областям жизни своей родины.  
Он был не только активным участником, но и руководителем целого  
ряда обществ, и везде, где он работал, всюду проявлялся его кипучий  
темперамент, большой опыт и организаторский талант.

Очень ярко это сказалось в его активном участии в организации  
побед большевиков в Арктике.

Советские работы в Арктике росли наряду с хозяйственным и  
политическим ростом всей страны. Уже в 1928 году, при спасении экс-  
педиции Нobile, большевики показали свою силу в Арктике.

Вскоре после этого была создана правительственная Арктическая  
комиссия по разработке пятилетнего плана работ в Арктике. Предсе-  
дателем этой комиссии был назначен С. С. Каменев. Комиссия не только  
занималась разработкой планов, но и фактически руководила в то время  
работами.

Тов. Каменев лично руководил организацией экспедиции на ледо-  
коле „Литке“ на о. Врангеля в 1929 году. Зимой в том же году он  
организовывал перелет Героя Советского Союза т. М. Т. Слепнева и  
В. Л. Галышева для поисков американского летчика Эйельсона и ме-  
ханика Бортланда, погибших у берегов Чукотского полуострова.



При его непосредственном участии и помощи организовывались первые экспедиции О. Ю. Шмидта на Землю Франца-Иосифа, им же фактически организована экспедиция М. И. Шевелева в 1932 году на л/к „Красин“ для помощи новоземельским промышленникам.

Тов. Каменев был с полярниками не только в дни побед, но и в тяжелые моменты неудач. И всегда он был готов прийти на помощь и отдать свои силы и опыт на организацию того или иного предприятия.

В 1934 году не прошло и часа после получения телеграммы о гибели „Челюскина“, как уже Сергей Сергеевич в кругу полярников обсуждал мероприятия возможной помощи, а через три часа докладывал проект спасения челюскинцев т. В. В. Куйбышеву — председателю комиссии по спасению челюскинцев. Сергей Сергеевич, будучи членом этой комиссии, внес немало ценных предложений, которые наряду с другими мероприятиями развернулись в блестящую эпопею, своим размахом, смелостью и техникой поразившую весь мир.

Беспредельная вера в нового человека нашей эпохи, в большевика и большевистский коллектив и в нашу, отечественную технику — была чертой Сергея Сергеевича.

Когда в 1930 году мною был представлен проект экспедиции для исследования Северной Земли и нанесения ее на карту силами четырех человек, многие отнеслись к этому скептически, а некоторые называли этот проект просто авантюрой. Первыми, кто поверил в осуществимость проекта, были С. С. Каменев и О. Ю. Шмидт.

Только благодаря их активной поддержке и непрерывному вниманию к маленькому коллективу, Северная Земля была обследована, и в 1932 году североземельцы могли представить председателю Правительственной арктической комиссии т. Каменеву первую карту Северной Земли.

С большим восторгом полярниками, плававшими в 1930 году на л/к „Георгий Седов“ под начальством т. О. Ю. Шмидта, было принято предложение назвать первые открытые экспедицией острова — островами Сергея Каменева. Этим советские полярники отдали дань искренней любви и большого уважения к их другу, сделавшему так много для их блестящих побед.

Как правило, встречи полярников, разбросанных по необъятной Арктике от Шпицбергена до Берингова пролива, не проходят без воспоминаний о первых днях борьбы. И в таких случаях и мысли и разговоры тянутся к человеку с суровым лицом и умными, внимательными, строгими и ласковыми глазами. Это лицо Сергея Сергеевича, и когда речь заходит о нем, голоса полярников проникаются большой теплотой и любовью. Это слышится и в голосах старейших капитанов В. И. Воронина и Дуплицкого, и в голосах летчиков Слепнева, Чухновского, Алексеева, Водопьянова, Галышева, Фариха и многих других. Эти же чувства обуревают старых полярников Р. Л. Самойловича, В. Ю. Визе, Н. И. Евгенова, А. М. Лаврова и многих-многих, составивших под командой О. Ю. Шмидта целую армию борющихся за дело освоения Арктики, дело, в которое много вложил сил С. С. Каменев.

Когда будет написана история борьбы большевиков за Арктику, имя С. С. Каменева займет в ней почетное место.

## РАБОТАТЬ БЕЗУБЫТОЧНО

### I

Главсевморпуть идет в авангарде освоения Арктики. Хозяйство и культура народов Севера получили в лице нашей системы мощную преобразующую силу. Великий Северный морской путь, несколько лет назад неосвоенный, превратился в нормально действующую водную трассу — от Мурманска и Архангельска до Чукотки и далее до Владивостока. Всей стране известна работа наших полярных капитанов, летчиков, геологов, радистов, строителей и т. д. Сотни и тысячи замечательных людей успешно осваивают северные моря, острова, подступы к полюсу, строительство на территории Крайнего Севера.

Но достигнутые успехи — не повод для успокоения. Страна ждет большего. К любому участку предъявляются сейчас все более повышенные требования.

Возьмем хозяйственно-финансовую деятельность наших хозорганов. На этом участке, как показывают материалы, не все благополучно. Поступившие в Главное управление балансы говорят о том, что результаты финансовой деятельности ряда теруправлений, особенно в прошлом году, весьма плохие.

Например, Чукотский трест (его руководитель т. **Илешенко**) закончил свои операции с убытком в сумме свыше 2 млн. рублей.

Якутское теруправление (начальник т. **Лисс**) допустило убыток более 5 млн. рублей.

А Красноярское теруправление (начальник т. **Баевский**) — самое „передовое“ среди отсталых — дало свыше 6 млн. рублей убытка.

Какие причины вызвали это?

Ряд наших организаций на местах вместо борьбы за экономию финансовых средств, за строгий хозрасчет, за рациональное использование каждой копейки, допустил самотек, самоуспокоенность. Отсюда — и бесхозяйственность.

Ни начальники теруправлений, ни начальники политотделов не извлекли уроков из плохой финансовой работы прошлого года, не приняли решительных мер борьбы за финансовую дисциплину, не обеспечили еще широкого применения стахановских методов. Многие хозяйственники на местах не понимают еще того, что будущее Крайнего Севера — техническое и культурное перевооружение его — зависит от **нашей работы сегодня**.

На XVII съезде партии тов. **Сталин** указал на недопустимость отставания в подъеме производительности труда, снижении себестоимости, внедрении хозрасчета. Однако не все работники теруправлений Главсевморпути учли это указание тов. **Сталина** и сделали для себя практические выводы.

Совершенно неудовлетворительно борются теруправления за внедрение хозрасчета. Сплошь и рядом имеются факты бесхозяйственности. Нередко за разговорами о необходимости снижения себестоимости скрывается превышение утвержденных смет административно-управленческих, производственных и торговых расходов. Красноярское теруправление, например, допустило в прошлом году перерасход на 3900 тыс. руб. против плановой себестоимости, а также

на 851 тыс. руб. перерасход. по административно-хозяйственным и общезаводским статьям.

Неблагополучно и на участке **торговли**. Торговые расходы нередко выходят за существующие нормы. Именно отсутствием четкого хозяйственного стиля в работе можно объяснить слишком высокие издержки обращения Красноярского теруправления и др. участков. Перерасход здесь составил 1498 тыс. рублей. А один лишь ОРС этого теруправления перерасходовал 2128 тыс. рублей.

**Затоваривание**—другая существенная причина неудовлетворительной финансовой работы. До сих пор еще нет четкого планирования в завозе продпромтоваров и разных эксплуатационных материалов. Слабо учитывается возможность их реализации. Нередки были случаи, когда теруправления уже после своих же заявок в Арктикснаб на товароматериалы отказывались от них. Отказалось, например, в этом году от ряда своих заявок то же Красноярское теруправление, которое, кстати сказать, сильно затоварилось в прошлом году. Даже в факториях Омского теруправления, которое вышло с более или менее удовлетворительными результатами финансовой деятельности, имеется затоваривание.

Конечно, эти недостатки, влекущие за собой затоваривание, объясняются слабым внедрением на Крайнем Севере принципов **советской торговли**. На Ямальском севере, например, до сих пор еще советская торговля не налажена при ряде факторий (Яда, Вануйто, Яр-сале, Хусь-яга, Надымская и др.). Лавки здесь нередко содержатся в антисанитарных условиях, в которых товар меньше всего продается и больше всего портится. Не всегда учитывается спрос населения. Завоз товаров по количеству и качеству ассортимента—еще до сих пор узкое место в нашей торговой работе. Торговая сеть при факториях развита еще слабо. Она тяготеет больше к узловым центрам. И правы ненцы Сысой Нянг, Вануйто Трофим и др. (Ямальский север), которые на перевыборах своего национального совета заявили о том, что „надо больше лавок, лавки нужно иметь ближе к морю: там летом пасутся олени, а лавок нет, и нет товаров“. Вместо непосредственного обслуживания национального населения наши местные организации нередко производят торговые операции с другими торговыми организациями, забывая о своих обязанностях.

Известно, что **перевозки товаров** водным путем занимают основное место в нашей хозяйственной работе. Но и здесь есть много недостатков, снижающих результаты работы флота.

Возьмем **реку**. Нечеткая работа командного состава нашего речного флота, например в Якутии, отсутствие единоначалия и дисциплины привели в прошлом году к значительным убыткам. Замерзшие на **Турьем взвозе** грузы пришлось перевозить зимним сухопутьем; не мало средств ушло на компенсацию грузовладельцам их убытков, вызванных несвоевременной доставкой грузов на место назначения и порчей этих грузов.

Или наши **судостроительные верфи**—они до сих пор работают неудовлетворительно, несмотря на то, что их продукция (несамоходный флот) во многом решает успех грузоперевозок. Вот **Привидинская судостроительная верфь**. Строительство ее протекало без плана. А в результате она не обеспечивает правильного технологического процесса. На верфи слабо внедряется механизация. Например, все трудоемкие детали поднимаются на суда ручной силой. Даже существующая узкоколейка не всегда используется для подвозки лесоматериалов.

На судостроительных верфях Главсевморпути — пожалуй, как нигде — проявляет себя **антимеханизаторская практика**. И именно поэтому та же Придивинская верфь в одном лишь 1935 году дала повышение себестоимости на сумму до 830 тыс. рублей.

Если в судостроении Придивинской верфи механизация отсутствует и этим самым работники верфи пытаются оправдать свою плохую работу (хотя в отсутствии механизации на площадках повинны они сами), то чем же объяснить плохую работу лесозавода верфи? Ведь он оборудован удовлетворительно. Между тем, некомплектность подачи лесозаводом материалов на строительство судов — самое **узкое место** судостроения. И в этом повинен лесозавод. Руководство лесозавода не использует полностью имеющуюся технику. Например, развалка и брусовка производятся заводом на одной раме, что сильно повышает себестоимость распиловки, увеличивает простои. Между тем, имеющаяся на заводе раскосная рама не используется. То же и с другими агрегатами лесозавода: строгательный станок, циркулярная пила и т. п. расставлены так, что затрудняют работу, снижают производительность труда.

Антимеханизаторская практика имеет место и на других верфях. Например, на Архангельской судовой верфи деревянного судостроения даже корабельные гвозди и заклепки до сих пор изготавливаются вручную, вручную отделяются и коры. И пила бревен тоже производится вручную. Архангельское теруправление слабо борется за то, чтобы сократить ручную работу, механизировать строительство судов.

Эти примеры говорят о том, что строим мы еще плохо, с большими накладными расходами. Нет решительной борьбы за снижение себестоимости, за рациональное расходование каждой копейки. Строительство не переведено еще на скорости стахановских методов. Вот — Белогорский лесокombинат. По плану пуск завода намечен в ноябре 1937 года, а к строительству лесокombината еще не приступлено. Нет еще законченных проектов и смет. Разве может мириться с таким явлением Омское теруправление? Белогорский лесокombинат должен быть построен в срок. Омское теруправление, работая в основном неплохо, имеет для этого все возможности.

Надо отметить, наконец, совершенно недопустимую „практику“ некоторых теруправлений, считающих, что финансовая дисциплина, строгая отчетность существуют для всех, но только не для них. Ряд руководителей наших периферийных участков почему-то до сих пор считает возможным несвоевременно отчитываться о хозяйственной деятельности (Якутское теруправление, Архангельское, Красноярское, Дальневосточное, Вайгачский трест и др.). Задержка квартальных, годовых отчетов и балансов вошла в систему. И это считается нормальным. А в результате нельзя вовремя составить общий годовой отчет, по которому бы можно было своевременно определить результаты работы, сделать конкретные выводы на будущее.

Разве не этой расхлябанностью многих хозяйственных теруправлений объясняется отставание в составлении годового отчета за 1935 год? Не за горами время подведения итогов работы за 1936 хозяйственный год, а некоторые наши теруправления только еще думают над тем, чтобы отчитаться за прошлый год.

Безотчетность в капитальном строительстве за первое полугодие 1936 года также говорит о бесхозяйственности, падении трудовой дисциплины.

плины, слабом внимании к вопросам капитального строительства (Дальневосточное управление и его начальник т. Пошеманский, и др.).

О чем говорят факты нарушений производственной дисциплины? О потере чувства ответственности, о недооценке оперативного контроля за деятельностью своих организаций. Ряд работников мест не хочет понять того, что всякое ослабление дисциплины является почвой, на которой произрастают различного рода излишества, разбазаривание материальных ценностей, растраты и т. д. На ряде участков так и произошло. Чувствуя ослабление бдительности, пролезшие в наш аппарат, не разоблаченные еще проходимцы и жулики стали расхищать социалистическую собственность.

Например, ОРС Архангельского теруправления в прошлом году имел свыше 30 тыс. руб. растрат, в которых были замешаны 18 чел. Начальник Архангельского теруправления т. Кузьмин плохо руководил этим участком, не контролировал его работу.

По ОРСу Красноярского теруправления хищения и растраты составили сумму — 192 тыс. руб., не считая миллионных перерасходов по другим причинам. Ясно, что и начальник Красноярского теруправления т. Баевский не руководил ОРСом, не контролировал его деятельность.

По Арктикснабу крупные недостатки средств (996 тыс. руб.) и крупные излишки (1866 тыс. руб.) также говорят об отсутствии на местах учета и о слабом контроле деятельности своих отделений со стороны самого руководства Арктикснаба.

Не мало бесхозяйственности наблюдается и на ряде других участков. В работе наших совхозов, например, еще до сих пор имеет место порча овощей (Красногорский совхоз, директор Середа снят с работы), порча мяса (Ныдинский оленесовхоз). Работу совхозов вообще нельзя признать удовлетворительной.

Надо объявить решительную борьбу с такого рода настроениями, когда некоторые горе-хозяйственники считают Арктику таким местом, где, по их мнению, „учет не нужен“, где „простительны всякие излишества“. Не чем иным, как именно расхлябанностью некоторых аппаратов объясняется эта безотчетность в работе.

Об отставании на участке нашей финансовой работы руководство Главсевморпути уже сигнализировало всем теруправлениям и политотделам. В своем циркулярном письме (№ 449) Главное управление Севморпути и Политуправление дали местам совершенно четкие указания, как надо исправить допущенные ошибки. И дело чести работников всей системы Главсевморпути по-серьезному взяться за ликвидацию отставания. Надо добиться резкого перелома в хозяйственной работе, обеспечить **безубыточность** работы каждого предприятия.

Что надо сделать?

Для выяснения основных причин убыточности необходимо тщательно изучить и проанализировать годовые отчеты и балансы всех без исключения предприятий за 1935 год и первое полугодие 1936 года и сделать отсюда практические выводы. Надо немедленно повести жестокую борьбу со всякого рода излишествами во всех частях аппарата. Как правило, установить строгий режим экономии в материальных расходах.

Теруправления должны без промедления взяться за реализацию товаро-материальных ценностей, всех существующих товарных излишков, покончить с затовариванием. Дебиторская задолженность должна быть ликвидирована в ближайшее время.

Чтобы выполнить планы заготовок и реализации, производственные, транспортные и т. д., руководство Главсевморпути требует в своем письме еще раз пересмотреть эти планы, чтобы не только выполнить их, но и перевыполнить.

## II

Конечно, не все хозяйственные участки Главсевморпути работают плохо. Ряд хозорганов закончил свои операции в прошлом году и работает сейчас с заметными достижениями. Омское теруправление, например, контора Карско-Ленских операций и другие закончили операции безубыточно. Есть все основания полагать, что и в этом году они резко повысят качество своей работы.

Но мало этого. Надо перестроить свою работу всем теруправлениям. Пора уже ввести на ряде участков работу **без дотаций**. Что это действительно возможно, подтверждает, например, деятельность Омского теруправления.

На январском хозяйственном и партийном совещании Главсевморпути начальник Омского теруправления т. **Ипатов**, опираясь на результаты своей хозяйственной работы, заявил об отказе от дотации на 1936 год. Сейчас т. Ипатов вторично подтверждает свое предложение. Он пишет (см. № 9 „Советской Арктики“):

„Не пора ли дотацию исключить из практики нашей работы? Упразднение дотации не ухудшит, а улучшит работу каждого из нас. До сих пор мы не вскрываем, не отыскиваем наших резервов, очень слабо боремся за хозяйственный расчет в своих предприятиях. Стоит лишь всерьез заняться этим делом, и тогда работа наша будет безубыточна. На совещании хозяйственников... я уже отказался от дотации. Сейчас я категорически это подтверждаю. Построить хозяйство без дотации можно во всех наших территориально-производственных управлениях“.

Это начинание Омского теруправления имеет большое хозяйственно-политическое значение для всей системы Главсевморпути. Оно говорит о больших возможностях в поднятии нашей хозяйственной работы до уровня предъявляемых требований.

Для безубыточной работы, для работы без дотаций имеются все условия. Каковы эти условия, что из них главное и решающее?

Чтобы резко повысить качество хозяйственной работы, надо решительно изменить стиль хозяйственного руководства, внедрить на все участки стахановские методы работы. **Стахановское движение — вот где концентрируется сила, способная поднять производительность труда на небывалую высоту.** Об этом красноречиво говорят результаты стахановского движения, развернувшегося на многих и многих участках нашей страны.

А как обстоит дело со стахановским движением у нас? В районах деятельности наших политотделов и теруправлений? Плохо. Стахановское движение еще очень слабо организовано. Решения декабрьского пленума ЦК ВКП(б) о развертывании стахановского движения, дающие исчерпывающую программу организации работы по-стахановски, далеко еще не все теруправления претворяют, как следует, в жизнь.

Не чем другим, как именно отсутствием конкретного руководства стахановским движением можно объяснить крайне недостаточное внедрение стахановских методов в практике работы, например, Архангельского теруправления. На участках моря, строительства, островного хозяйства стахановское движение не **переросло** еще в массовое движение. Имею-

щиеся **стахановцы - рекордсмены** работают на **отлично**, но опыт их распространяется слабо, вокруг их работы не организуется внимание всех работников района деятельности Архангельского теруправления. Именно недостаточной работой с людьми объясняется крайне слабое внедрение стахановских методов, например, в механической судоремонтной мастерской и на ряде судов. Морской отдел теруправления слабо руководит здесь работой стахановцев и вообще очень слабо принимает меры к созданию условий для высокопроизводительной работы. На участке стройконторы из 158 чел. насчитывалось только 14 стахановцев. Чем объяснить имевшую место неготовность к встрече 250 грузчиков? Казалось бы, мелочь — приготовить для всех грузчиков наплечники. Но даже и этого сделано не было. Хозяйственники и технический персонал Архангельского теруправления мало помогают стахановскому движению.

А разве работу наших рыбных промыслов можно назвать стахановской? Все наши теруправления не могут похвастать сколько-нибудь эффективной работой по освоению рыбных богатств.

Вот группа рыбных промыслов на Енисее (Дорофеевский, Иннокентьевский, Новенький, Орловка и др.), — разве можно удовлетвориться результатами ее работы? В прошлом году количество рыбаков там было увеличено. Улучшено снабжение снастями, обувью, продпромтоварами. А план выполнен был всего лишь на 74%.

Почему так?

Да потому, что на промыслах не только нет намека на стахановское движение, но и ударники там редкое явление. Руководители промыслов привыкли объяснять невыполнение плана по рыбе природными условиями, вроде того, что „рыба имеет малый ход“. А спросите любого руководителя этих промыслов о времени хода рыбы или вообще об особенностях рыбных пород данного района, — никто вам на это не ответит. Даже не изучен такой вопрос, как время хода максуна или способы установки сетей.

Научно-исследовательская работа вообще отсутствует на рыбных промыслах. Как правило, промыслы не имеют в своем распоряжении разведывательных лодок. Лов рыбы проходит часто вслепую. Самодвижущийся флот также отсутствует. Как нигде, орудия лова здесь не сохраняются, о них не заботятся. Давно ли были завезены 30 бочек максуновых сетей, но все они из-за плохого хранения сопрели.

В пушном хозяйстве хотя и выполняются планы, но достаточно посмотреть на технику и способы лова зверя, на степень изученности охотугодий, чтобы сделать вывод о том, насколько еще слабо мы работаем по освоению и воспроизводству ценнейших пород наземной фауны.

Между тем для внедрения стахановских методов работы имеется все. Надо лишь организовать это движение, руководить им.

Что стахановское движение на Севере имеет неисчерпаемые возможности в поднятии производительности труда, говорят многочисленные примеры стахановской работы.

Охотник **Худи Вада** (район деятельности Омского теруправления) свои квартальные планы по заготовке пушнины выполняет до 1000%. В факториях выдвинулись охотники - стахановцы **Серотетто, Тышко, Канев, Шестаков, Ильных, Няруй, Худи, Неркоге, Анагурочи** и десятки других стахановцев, перекрывающих все существующие нормы промысла зверя.

В совхозах этого же теруправления также имеются лучшие стахановцы, которые на общем фоне отстаивания совхозов (Мужевский и Саранпаульский) показывают всем, как надо работать по-стахановски. Так, например, стахановец **Вануйто** (Ныдинский совхоз) показывает подлинно стахановскую борьбу за сохранность оленстада и не имеет случаев отходов.

Среди оленеводов Петруньского оленсовхоза выделились лучшие пастухи-стахановцы: **Хозяинов, Рочев, Артеев, Чупров, Терентьев, Кустов** и другие. В их стадах повышается упитанность оленей, снижается отход молодняка, важенок. А для этого потребовалось лишь своевременно выбрать пастбища, поставить образцовый уход за оленем.

Стахановские методы проникли далеко в тундру и завоевали там большой авторитет. При Ямальской культбазе большим авторитетом пользуется больница. Здесь ежегодно проходят амбулаторный прием слишком 7000 человек, не считая коечно-стационарного обслуживания. Больница образцово обслуживает ненук-роженец. Врачи в тундре стали самыми дорогими гостями. В этом отношении надо отметить доктора **Константинову**. На языке ненца — она большой лекарь, заслуженно пользующийся авторитетом среди кочевого населения.

Есть стахановцы и на предприятиях Архангельского теруправления Главсевморпути. Большого внимания и поощрения заслуживает работа стахановца **И. В. Черемного** — токаря судоремонтной механической мастерской. После речи тов. **Сталина** о стахановском движении токарь Черемный перешел на работу на двух станках — токарном и фрезерном — и стал выполнять норму до 1000%. Тов. Черемный считает и это не пределом. Секрет его успехов — использование техники до дна, сбережение для работы каждой секунды. „Раньше я сильно уставал, — пишет Черемный, — не мог заняться серьезной учебой, да и не располагал свободным временем. А теперь, работая по-стахановски, я не только в 4—5 раз перекрываю нормы, но и без особого напряжения укладываюсь в нормальный рабочий день“.

В ногу с Черемным идет другой стахановец **И. О. Корольков** — старшина кочегаров ледореза „Литке“, и ряд других стахановцев моря и материка.

Примеры эти имеются на каждом участке. Сейчас нет у нас такого предприятия, где не имелись бы стахановцы. Они, эти люди, составляют золотой фонд в борьбе за высшее качество производственной работы.

Работа стахановцев Севера видна. Но дело в том, что их методы еще не сделались достоянием масс. Имеются стахановцы, но слабо развивается массовое стахановское движение, которое бы захватило все участки нашей работы в Арктике, на Крайнем Севере. Наши политотделы и теруправления еще недостаточно работают с ударниками, предпочитая больше заниматься стахановцами-передовиками.

В августе этого года исполнилась первая годовщина с того дня, когда **Алексей Стаханов** своим рекордом (30—31 августа 1935 года) положил начало историческому стахановскому движению. Партия, тов. **Сталин** подняли это движение на небывалую высоту. С тех пор стахановские методы олицетворяют подлинную революцию в нашем хозяйстве, изменяют устаревшие технические нормы, ломают так называемые „пределы“, воспетые в свое время консервативными элементами из научных институтов.



Хозяйственники, инженеры и техники нашей системы, вступая во **второй год стахановского движения**, должны резко повысить качество своей работы. Руководство стахановцами, ударниками **надо поднять до уровня требований, изложенных в решении декабрьского пленума ЦК.**

Большое поле деятельности здесь для политотделов, парторгов, помполитов, партийных организаций всей нашей системы.

Политуправление Главсевморпути, анализируя итоги хозяйственно-финансового плана за прошлый год, предложило в своем директивном письме (от 19 июня, № 237) политотделам, парторгам и помполитам обсудить эти итоги на партийных собраниях.

„Учтите при этом, — говорится в письме Политуправления, — чтобы обсуждение не носило декларативного характера, пустой болтовни, принятия ни к чему не обязывающих решений. Учтите, что в позорных итогах выполнения хозяйственно-финансового плана повинно не только хозяйственное руководство, но и парторганизации, политотделы, парторги и помполиты“.

Эта директива Политуправления требует

„организовать так обсуждение, чтобы были приняты совершенно реальные и конкретные решения, ... показывающие конкретную борьбу за финансовую и государственную дисциплину на каждом предприятии и хозяйственной организации“.

Задача партийных организаций — быстро претворить эту директиву в жизнь. На основе развернутой большевистской самокритики надо вскрыть все помехи в работе и не допустить повторения уроков прошлого года.

В 1936 — стахановский — год наши хозяйственные организации должны закончить свою работу не только **безубыточно**, но и дать **максимальные производственные результаты**. И понятно, что в борьбе за это львиная доля работы лежит на парторганизациях. Основа борьбы парторганизаций за выполнение хозяйственно-финансовых планов — это работа с человеком-стахановцем, ударником, с массами рабочих и служащих, это партийно-массовая политико-воспитательная работа с людьми.

Роль члена партии в руководстве стахановским движением велика. Здесь, как нигде, должна сказываться **сталинская забота о людях, об их воспитании**.

Сейчас каждая парторганизация нашей системы должна ясно ответить себе на вопрос: почему стахановские методы еще слабо внедрены в работу? Что этому мешает? Какие меры надо провести, чтобы поднять стахановское движение и сделать стахановские методы достоянием каждого работника?

**Коммунисты**, работающие, например, в системе Красноярского теруправления (начальник политотдела т. **Остроумова**), обязаны не словом, а делом ответить на вопрос, почему их теруправление закончило прошлый год со сверхплановыми убытками в сумме свыше 6 млн. рублей.

**Коммунисты** района деятельности Якутского теруправления (начальник политотдела т. **Адамович**) должны показать, что они способны дать исчерпывающий анализ отставанию, выразившемуся в 5-миллионном убытке, и умеют по-большевистски исправить это в текущем году.

**Коммунисты** Чукотского треста должны взвесить причины 2-миллионных убытков, еще раз проверить ход операций своего треста, найти то основное звено, за которое надо уцепиться, и вытянуть работу треста из прорыва.

**Коммунисты** всех участков теруправлений только тогда смогут выправить положение, когда вскроют, на основе развернутой самокритики, все недостатки и извлекут отсюда соответствующие уроки.

Один из уроков, вытекающих из деятельности большинства наших организаций, должен быть ясным для каждого. Это — **слабость в руководстве стахановцами, ударниками, слабость руководства хозяйством.** Наша задача — на большую высоту **поднять уровень руководства стахановским движением.**

Пора уже добиться того, чтобы наши технические, хозяйственные кадры не плелись в хвосте стахановского движения, а возглавили это движение. Надо больше работать с людьми, беседовать с ними, советовать.

Техническим и хозяйственным кадрам надо помочь возглавить стахановское движение. В этой помощи первое место принадлежит парторганизациям.

Авангардная роль члена партии, его партийное влияние в массах, его непримиримость ко всякого рода улушениям, его партийная бдительность на любом участке и во всякой обстановке — эти качества должны пронизывать всю работу коммуниста.

Бдительность коммуниста — это главное в его партийности. Она необходима и сейчас. Ибо „даже в тех организациях, где проверка и обмен партийных документов были проведены хорошо, нет гарантий в том, что в партии уже не осталось заклятых врагов. Надо понять, что враг маскируется очень тонко, и неотъемлемым качеством каждого большевика в настоящих условиях должно быть умение распознавать врага партии“. Это предупреждение „Правды“ (см. передовую от 7 августа) целиком относится и к парторганизациям нашей системы.

Закончившийся 24 августа суд над белогвардейскими террористами из троцкистско-зиновьевского центра говорит о том, что подонки разгромленной троцкистско-зиновьевской банды еще не сложили оружия. Трижды презренные враги народа стали на путь организации террористических актов против руководителей нашей партии и правительства, эти подлые подонки общества убили тов. Кирова.

Разного рода охвостья разгромленного врага несомненно притаились кое-где и в наших организациях. Не забудем, что один из расстрелянных фашистов — Пикель — в 1934—1935 гг. укрывался на нашем руднике, на Шпицбергене. Особенно это может иметь место на Крайнем Севере, вдаль от центра, куда нередко пролезают они, чтобы укрыться от партийного глаза и там продолжать свою подрывную работу. Они не прочь напасть и там, пойти на любое преступление, вплоть до расхищения социалистической собственности. Бандитизм семенчуковцев на острове Врангеля, примеры растрат и распущенности на отдельных участках хозяйства теруправлений говорят о том, что нет таких происков, нет таких маскировок, которые бы не пыталась проявить эта издыхающая мразь.

Коммунисты, работающие в системе наших теруправлений, где бы они ни находились, какую бы работу ни вели — везде и всегда должны ставить партийную бдительность на первый план.



**Д. Д. КОЗЬМИН**

Председатель Оргбюро ЦК Союза  
работников Севморпути

## ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ СЕВМОРПУТИ

Центральным Комитетом партии и Президиумом ВЦСПС приняты решения о создании профессионального союза работников Северного морского пути. Оргбюро ЦК этого союза уже начало работу.

Этим решением положено начало объединению в едином профсоюзе 32-тысячного коллектива работников Крайнего Севера и Арктики, работающих в наших хозяйственных, научных и культурных учреждениях.

До создания самостоятельного союза работники системы Главсевморпути были разбросаны по нескольким профсоюзным организациям: моряков, речников, угольщиков, авиапромышленности, мясо-молочной промышленности и др. Нередко получалось так, что члены союза совершенно не обслуживались своей профорганизацией. Профсоюзная работа не велась. Вот что пишет один из работников Политуправления Главсевморпути, обследовавший состояние профработы на местах:

„По всем предприятиям реки Оби мне удалось ознакомиться с состоянием профработы, причем в таких наших организациях, как авиапорты в Тюмени, Тобольске, Самарове, Березове, Обдорске, — совсем нет профессионального „угла“ и профессиональная работа не ведется. Нет также никакой профессиональной работы, и никто этим не занимается и на наших пушных факториях — Новый Порт, Се-Яга, Напалково, Дровяное, Гыдаемо, Тамбей. Такое же состояние и на зверобойных зимовках — Шокальское и Таран“.

Не лучше состояние профессиональной работы было и на полярных станциях. Начальник полярной станции бухты Тикси так охарактеризовал состояние работы:

„Заслушивался местком, давались партийные указания. Откровенно говоря, профработа у нас не велась“.

Вопросы заработной платы, охраны труда, соцстраха, быта, производственной и культурно-массовой работы, работы со стахановцами, конечно, не могли быть полностью разрешены. Все эти задачи встают перед новым профсоюзом.

Союз должен будет много поработать в области заработной платы и норм выработки. Если в других отраслях хозяйства уже имеются проверенные нормы, то этого про отрасли хозяйства Крайнего Севера еще нельзя сказать. Имеющие место факты уравниловки в морском флоте доказывают, что ряд категорий работников (кочегары, машинисты, матросы и др.) получал равную зарплату при наличии совершенно неравных по тоннажу и мощности механизмов судов. Например, кочегар первого класса на л/к „Ленин“ (7500 HP) получает 130 рублей в месяц и на п/х „Ломоносов“ (250 HP) тоже 130 рублей. Механики этих же судов получают по 225 рублей, а машинисты по 160 рублей. Приближение союза к каждой хозяйственной единице и каждой специальности должно покончить с вопросами уравниловки в зарплате.

Прогрессивная оплата труда и введение новых норм выработки союзом будут вплотную поставлены перед хозорганами Главсевморпути. Этими вопросами хозяйственники не занимались, да с них и не требовали этого профорганизации. В дальнейшем не может быть терпимо такое положение, ибо оно не стимулирует, а задерживает развитие стахановского движения. Профорганизации всемерно будут поддерживать работников хозорганизаций, включающихся в руководство стахановским движением, и вместе с тем потребуют от них создания всех условий, обеспечивающих рост стахановцев.

Охрана труда работников Крайнего Севера требует серьезного и повседневного внимания. Основная задача в этой области — покончить с фактами нарушения законодательства об охране труда и с причинами, порождающими их. Дело о гибели одиннадцати участников экспедиции на гидрографическом судне „Торос“ говорит о том, что вопросами охраны труда не везде и не всегда занимаются руководители хозяйственных организаций. Труд работника на любом участке Крайнего Севера и Арктики должен быть охраняем так же, как в любой другой точке Советского Союза.

В области соцстраха и быта перед союзом встают не меньшие задачи. Работники Севморпути заслуживают большого к себе внимания. Надо полностью удовлетворить их соцбытовые нужды. Союзу предстоит развернуть широкую работу по обслуживанию членов союза домами отдыха, приближенными к хозяйственным организациям Главсевморпути. В районах рек Урала, Оби, Енисея, Ангара, под Ленинградом и Москвой необходимо найти возможности для организации отдыха работников Севера.

Особый вопрос — организация отдыха молодежи и детей членов профсоюза. До настоящего времени эта задача решалась лишь частично. Решить ее необходимо в ближайшее время.

Культурно-массовая работа среди членов союза должна развернуться везде — на полярных станциях, судах, промыслах, хозкультбазах, заторах, аэропортах, верфях и т. д. Союзная организация работников Севморпути имеет значительные резервы способных и талантливых товарищей. Их нужно в этой работе использовать, воспитать кадры художественной самодеятельности. К навигации следующего 1937 года наши профорганизации должны притти уже с показателями роста художественной самодеятельности.

Надо немало и серьезно поработать союзу над тем, чтобы из среды членов союза создать в каждой профорганизации кадры активистов культурно-массовой работы, могущих организовать культурный отдых всей профсоюзной массы.

Библиотечное хозяйство надо создавать заново. Надо отобрать и послать на Крайний Север и в Арктику не вообще литературу, а литературу, обеспечивающую политический, культурный и технический рост кадров. Суметь правильно решить эту задачу — вопрос назревший.

Культурный и спортивный инвентарь, его комплектность и ассортимент будут играть немалую роль в культурном отдыхе членов союза. Эту задачу оргбюро ставит перед собой как одну из главных в развитии культурно-массовой работы среди членов союза.

Спортивная работа, имеющая громадное значение особенно среди работников Крайнего Севера, настоятельно выдвигает вопрос об организации спортивного общества нашего союза. С развертыванием всей

культурно-массовой работы должна начаться и организация спортивных групп, выделение актива на местах.

Сейчас особо остро стоит вопрос об организации культурного отдыха членов союза. В лучших условиях находятся плавсостав ледокольного флота и зимовщики полярных станций, имеющие красные уголки.

Но это нас не может удовлетворить. Такие порты, как Мурманск, Архангельск, Игарка, Красноярск и ряд других центров, с большим количеством членов союза, нуждаются в красных уголках и клубах.

Опыт Политуправления Главсевморпути в посылке бригад артистов московских театров для работы на Крайнем Севере союзом будет использован для расширения культурной работы среди членов союза.

Ликвидация неграмотности и малограмотности среди членов союза и особенно поднятие их политического уровня встают как одни из важнейших задач культурно-массовой работы. Здесь работы хватит. Союзу с первого дня его работы надо не только учесть неграмотных и малограмотных, но и начать плановую работу с ними.

Производственно-массовая техническая учеба членов союза при наличии множества квалификаций ставит перед союзом серьезную задачу. Помимо коллективной надо организовать и индивидуальную учебу товарищей. Особо встает вопрос о технической учебе стахановцев, ударников.

Экскурсии—другая очень большая работа. ЦК союза должен будет организовать, в частности, экскурсии стахановцев и лучших производственников-ударников.



Своим руководством союз должен охватить самые дальние предприятия и учреждения Крайнего Севера. Возьмем для примера **Булунский район** (в Якутии) хозяйственной деятельности Главсевморпути, который включает Жиганский, Оленекский, Анабарский районы. Этот район деятельности Главсевморпути занимает площадь 701,3 тыс. кв. километров с населением свыше 7 тыс. человек, в том числе эвенков 5054, якутов—880, русских и прочих—624 человека. Основное занятие населения—оленьеводство, пушной промысел и рыболовство. Профсоюзная сеть должна охватить такие организации Главсевморпути, как Булунский оленеводческий совхоз с поголовьем в 12 600 оленей; две производственно-охотничьи станции, занимающие территорию свыше 343 тыс. гектаров, с выходом дорого-стоящего песка, с годовой добычей зверя на сумму свыше 200 тыс. рублей на каждую охотничью станцию. Союз должен обслужить самые отдаленные аэропорты—Сангархая, Жиганск, Джаржань—и десятки других предприятий на этой обширной территории.

Или возьмем другой участок Крайнего Севера—**Ямальский полуостров**. На этом участке Севера разбросаны такие предприятия Главсевморпути, как радиостанция и фактория Новый Порт, фактории Се-Яга, Тамбей, Напалково, Гыдаямо, зверобойные зимовки Таран, мыс Дровяной и др. Вновь организованный союз работников Севморпути должен поднять профессиональную работу, мобилизовать рабочих на этом ответственном участке для выполнения поставленных партией и правительством задач.

**Енисейский север** с его Устьпортковским консервным заводом, Норильскими рудниками, Нордвикским рудничным строительством; Дудинская пушная контора с ее одиннадцатью пушными факториями

и множество других предприятий Главсевморпути должны быть охвачены профработой вновь созданного союза.

На Чукотке профсоюз должен развернуть свою работу среди рабочих рыбоконсервного завода Главсевморпути, на пушных факториях в Усть-Чауне, на культурах, в оленевхозах и др. предприятиях этого отдаленного и большого участка Крайнего Севера.

ЦК нашего союза должен обеспечить гибкое руководство профработой на полярных станциях — Командорские острова, остров Диксона, бухта Тихая, остров Белый, мыс Челюскина, остров Врангеля и др. Большое место в работе союза должна занимать профработа на ледоколах „Красин“, „Ермак“, „Русанов“, „Малыгин“, „Седов“, „Садко“ и др.

Союз будет объединять в этом сложном и большом разнообразном хозяйстве системы Главсевморпути десятки тысяч членов союза. В кратчайший срок надо дать почувствовать этим отдаленным участкам Севера огромное значение решения ЦК партии и ВЦСПС о создании единого профессионального союза работников Северного морского пути.

С. П. НАЦАРЕНУС

## ТАКОВА ЛИ ЭКОНОМИКА ГРУЗООБОРОТА?<sup>1</sup>

1

Статья „Экономика грузооборота Северного морского пути“<sup>2</sup> представляет собой сжатый конспект большой работы под тем же названием Института экономики Севера.<sup>3</sup>

И поскольку статья не имеет никаких иных установок от одноименной и указанной нами научной работы, а ее авторы тт. Лавров и Шадрин являются первым директором института, а второй — т. Шадрин — основным соавтором, мы считаем не только возможным, но и необходимым в нашей критике использовать не только статью, но и названную работу института.

При разработке всех транспортных проектировок авторы, „противопоставляя теории Пределов конкретное обоснование всех элементов“ этих проектировок, утверждают, что „методологическая часть по измерителям ориентирована на то, чтобы из техники выжать все, что она может дать, отсюда нагрузки на 1 HP, скорости хода судов и т. д. отличаются от нагрузок и скоростей прошлых лет“.<sup>4</sup>

Ставя совершенно правильно вопрос, что „реконструкция транспорта и освоение богатств Севера — это две стороны одной и той же задачи подъема экономики Севера“,<sup>5</sup> авторы заявляют, что „исследованию

специальных транспортных вопросов предшествовала разработка схемы отраслевой экономики Севера. На базе разворота материковых узлов и размещения их производительных сил определены линии транспортно-производственной работы Северного морского пути“.<sup>1</sup>

Что нового вносят авторы в использование естественных богатств Севера „для условий ближайшей перспективы“?<sup>2</sup>

Ничего, кроме указания на наличие месторождений в Якутии, которые авторами так и не вводятся в промышленную эксплуатацию<sup>3</sup> и которые поэтому ни в малейшей степени не изменяют отраслевую экономику Якутии.

Никакого разворота материковых узлов и размещения их производительных сил и никакой перспективы отраслевой экономики Севера авторы не дали, ограничившись по существу попыткой дать лишь сводную картину наличной современной экономики, да и ту дали небрежно и с искажениями, которые свидетельствуют об оторванности авторов от работы по освоению Севера.

Авторы заявляют, что месторождение свинца и цинка на острове Вайгач эксплуатируется, что на Новой Земле продолжаются поиски меди, что остров Бегичева является базой каменной соли и что

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

<sup>2</sup> „Советская Арктика“, 1936 г., № 4, ст. тт. Лаврова и Шадрина.

<sup>3</sup> „Экономика грузооборота Севморпути“, Институт экономики Севера, 1936 г.

<sup>4</sup> Там же, ч. I, стр. 8

<sup>5</sup> „Советская Арктика“, 1936 г., № 4.

<sup>1</sup> „Экономика грузооборота Севморпути“, I, стр. 2.

<sup>2</sup> Там же, стр. 7.

<sup>3</sup> Кроме Алданских золотоносных месторождений, которые уже много лет эксплуатируются.

на нем установлены признаки нефти и ведутся изыскания и буровые работы.<sup>1</sup>

Однако месторождения свинца и цинка на острове Вайгач не эксплуатируются уже с 1934 года; на Новой Земле никаких поисков меди не производится — вопрос о промышленных запасах меди на Новой Земле уже решен, и решен отрицательно, что же касается соли и нефти на острове Бегичева, то здесь авторы спутали осгров Бегичева с полуостровом Юрун-Тумус, где производятся буровые работы на нефть и где в 1936 году начнет строиться Нордвикский комбинат по добыче соли.

Характеризуя лесную промышленность Обского комплекса, авторы утверждают, что эта промышленность в настоящее время располагает 35 лесопильными рамами. Между тем, там всего 11 рам, из них на Самаровском лесозаводе 1 рама, Обдорском — 2 рамы (оба завода Омской области), Могочинском л/з № 1 — 4 рамы, Могочинском № 2 — 1 рама, Кетском л/з — 2 рамы и на лесозаводе Красный Яр 1 рама (эти 4 завода Западносибирского края).

По Обскому северу авторы на 1936 год дают экспорт пиломатериалов в 6500 стандартов, экспорт же обского леса, как известно, пока снят. По тому же Обскому северу авторы приняли в расчет грузооборот пилопродукции с заводов на Нары-Каре, между тем заводы на 1936 год там и не проектируются строительством.

Характеризуя Енисейский комплекс норильскими, ногинскими и бухарихтинскими углями, авторы ввели в грузооборот эти угли уже и для 1936 года, в действительности же два последних месторождения, находясь с 1934 года на консервации, не только не смогут дать на 1936 год грузы угля, но по производственным соображениям и условиям вывоза не смогут дать груза и для 1937 года.

Норильские угли пока в промышленном значении не эксплуатируются, да и Норильск характеризуется вовсе не углями, а полиметаллическими месторождениями. Кстати, авторами по неизвестным причинам Норильские месторождения отнесены в заполярную зону Енисея, его угли они направляют по Пясины, забыв, видимо, что для связи с рекой Енисеем для вывоза и ввоза в Норильск строится железная дорога Норильск-Дудинка.

Графитовая промышленность — Ногинский и Курейский рудники и Игарская фабрика, находясь на консервации, работает одна только Красноярская фабрика, которая, конечно, не даст на экспорт 6000 тонн графита, между тем и этот груз авторы приняли в своих расчетах.

Авторы, устанавливая лесные богатства Енисейского севера, утверждают, что в на-

стоящее время этот район располагает 65 лесопильными рамами, между тем Енисейский север имеет всего только 16 рам, из них в Игарке — лесозаводы № 1, 2 и 3 — 9 рам, Маклаковский завод — 3 рамы, Енисейский завод — 2 рамы и лесозавод при Енисейском золоторудном управлении — 2 рамы.

Авторы почему-то вдвое сократили навигацию в порту Игарка, дав только 56 дней. Между тем, навигация в Игарке открывается 10—12 июня и кончается 10—21 октября, т. е. 110—112 дней.

Авторы „Экономики грузооборота Севморпути“ отнесли Игарку на стр. 188 в Восточносибирский край, а на стр. 17 к Красноярскому краю, то же по Хатанге: стр. 17 причисляет Хатангу к Якутии, а стр. 189 к Красноярскому краю.

По Якутии авторы включили в грузооборот большие количества сангархайских углей, кемпендайской соли и продукцию перерабатывающих якутскую лиственницу заводов, тогда как и для 1937 года этих грузов в принятых авторами количествах не будет, так как в 1936 году не расширяются ни Сангархайские копи, ни добыча самосадочной соли в Кемпендае, не говоря уже о лесозаводах, к строительству которых еще не приступлено.

Реку Хатангу на 1000 километров авторы включили в общее протяжение рек крайнего севера Якутской АССР, тогда как она протекает по Красноярскому краю, причем глубины реки Хатанги авторы почему-то установили до устья реки Хеты в 15—20 метров, что, по мнению авторов, позволит заходить сюда морскими пароходам, в действительности же от Сеньдыско до устья р. Хеты имеются глубины всего лишь до 4 метров.

Авторы утверждают, что „рыбная промышленность сосредоточена в низовьях Енисея и Енисейского залива. Продукция этой промышленности идет с Пясины в Красноярск“. Непонятно: зачем же и для чего енисейской рыбной продукции идти с Енисея на Пясины, а затем оттуда опять на Енисей и по Енисею в Красноярск; разве только для увеличения грузооборота.

С перспективами экономики Севера авторы явно не справились. Вопреки своему же утверждению, что „разработка перспектив экономики Севера предшествовала исследованию транспортных вопросов“, они, наоборот, подогнали под составленную ими так называемую экономику грузооборота эту своеобразную отраслевую экономику Севера.

Почти весь цифровой материал, приводимый авторами и в статье и в научной работе, не обоснован ссылками на источники. Этот же материал дает резко отличные показатели от планов, принятых на тот же 1936 год.

Поставленную себе задачу „определить экономическую базу Севморпути“, дать отрас-

<sup>1</sup> Экономика грузооборота Севморпути, ч. I, стр. 26.

левую экономику для условий ближайшей перспективы, в первую очередь за счет развития материальных комплексов\* авторы не решились, а современную экономику Севера к тому же исказили.

## II

Тов. Лавров и Шадрин заявляют, что, начиная с навигации 1936 года, необходимо создать экономическую базу Севморпути, т. е. необходимо привлечь тяготеющие грузы на Севморпуть, как на широкую магистраль<sup>1</sup>, и как следствие этой организации о. и уже на 1937 год (принятый ими как расчетный год) определили грузооборот Северного морского пути в 642,4 тыс. тонн, который складывается из перевозок:

сквозными рейсами . . .	69,9 тыс. тонн
западного сектора СМпути	462,5
восточного	118,0

Кроме этих перевозок, авторы для того же 1937 года определили местные перевозки в 874,8 тыс. тонн, из них: на долю шпигбергенских углей 470 тыс. тонн, островные перевозки Западного и Восточного секторов Арктики 90 тыс. тонн, норильские и тунгусские угли на Диксоне 80 тыс. тонн, сучанские и сахалинские угли в Петропавловск и Анадырь 70 тыс. тонн, Амдермские перевозки 32 тыс. тонн и т. д.

Только для выполнения морских перевозок в 642,4 тыс. тонн, по расчетам авторов, потребуется 176 судов с тоннажем в 668,5 тыс. тонн дедевейта. Эту потребность авторы покрывают, с одной стороны, флотом Наркомвода в 348,8 тыс. тонн и строительством новых 88 судов с тоннажем в 319,7 тыс. тонн дедевейта,<sup>2</sup> причем эти новые суда должны быть введены в эксплуатацию в навигацию 1937 года.

Установленный авторами грузооборот потребует по их же расчетам капиталовложений в общей сумме 592,3 млн. рублей.

Анализ предложенных авторами капитальных затрат приводит к заключению, что эти почти 600 млн. рублей обеспечивают только основные морские перевозки в 642,4 тыс. тонн, причем в разделе портостроительства авторы упустили из виду организацию портовой базы на Востоке в бухте Провидения, как забыли о необходимости строительства промежуточных баз на Яне, Индигирке и др., что значительно увеличит объем капитальных затрат.

Определив капитальные вложения, обеспечивающие морские перевозки, только в 642,4 тыс. тонн, авторы не только не дали хотя бы ориентировочных подсчетов по затратам на освоение естественных богатств Севера, но не дали и цифр капиталь-

ных затрат по местным морским перевозкам и подсчетов на „повышение технической вооруженности речного транспорта“.

Между тем, на тот же расчетный 1937 год авторы приняли „сводный грузооборот рек в зоне Севморпути в 1630 тыс. тонн, из них: по Оби — 396,2 тыс. тонн, Енисею — 838,6 тыс. тонн, Пясине — 85,8 тыс. тонн, Лене — 309,5 тыс. тонн, а для 1936 года в 1095,0 тыс. тонн.

Для того чтобы нагляднее показать преувеличенный рост принятых авторами речных перевозок, укажем, что объем утвержденных на 1936 год перевозок по этим же рекам составляет лишь 218 тыс. тонн.

Принятые авторами грузообороты по морю вместе с местными в 1517,2 тыс. тонн и по рекам в 1630,0 тыс. тонн вызовут грандиозное транспортное, промышленное, промысловое, складское, жилищно-коммунальное и культурное строительство, которое должно быть начато уже в 1936 году, для того чтобы быть введенным в эксплуатацию частично уже в 1936 году и в основном в начале 1937 года и обеспечить тем самым разворот транспортной работы, какой приняли на 1937 год авторы.

Это огромное строительство по самым скромным подсчетам не только удвоит указанную авторами сумму капитальных затрат в 592,3 млн. рублей, но и значительно изменит объем грузовых работ по морю и рекам и, что самое важное, внесет такую поправку в экономику Севера, какую наши авторы забыли предусмотреть в своих расчетах.

Освоить больше миллиарда рублей в один год, построить 88 крупных морских судов, сотни речных, десятки затонов, портов, судоремонтных баз, жилищ на многие десятки тысяч человек и т. д., без своевременного разворота подготовительных работ — это безответственная фантазия.

Перейду к транспортным проектам, овкам авторов, к их утверждениям, что они противопоставили „теории пределов конкретное обоснование всех элементов предлагаемых ими транспортных проектировок“, что их измерители работы флота основаны на том, чтобы „из техники выжать все“.

Отметим надуманность и беспочвенность так называемых типовых рейсов, своеобразное построение фрахтов без включения в фрагтовые ставки спецобслуживания (ледокольное и авиационное обслуживание) и наконец утверждение авторов о том, что „сквозные перевозки обеспечены благоприятной экономической базой“, исходя из чего, авторы, дав на 1937 год 61,9 тыс. тонн, — на ближайшие годы проектируют уже 500 тыс. тонн груза, перевозимого сквозными рейсами.

Говоря о наличии благоприятной экономической базы для сквозных рейсов, авторы не поняли значения этих рейсов, научно не проработали вопроса о народнохозяй-

<sup>1</sup> „Советская Арктика“, № 4.

<sup>2</sup> „Экономика грузооборота Севморпути“, II ч., стр. 85 и 86.



ственном значении Северного морского пути.

**Сквозные рейсы в основном имели и имеют и на 1936 год экспедиционное и опытное значение, а не коммерческое.** При вводе в эксплуатацию нового ледокольного флота эти сквозные рейсы должны в основном отпасть, так как весь эффект работы по Северному морскому пути в сообщении между Западом и Востоком заключается в оборачиваемости судов в одну навигацию. А это возможно лишь при установлении такой навигационной границы, которая, обеспечив обмен грузами с Запада на Восток и с Востока на Запад, дала бы гарантированную оборачиваемость судов в одну навигацию.

**Установление навигационных границ, районирование грузоперевозок изменяют все расчеты авторов, опрокинут их схему транспортной обслуженности Севера, значительно удешевят транспортные услуги и, конечно, снизят потребное количество судов.**

Никакой научной проработки эксплуатационных показателей авторы не дали, а лишь взяли итоговые данные прошлых лет и ... без всяких расчетов, без всякого научно-технического обоснования, просто механически их повысили для 1937 года.

Но и это повышение у авторов вышло неудачным, да оно, естественно, и не могло быть удачным, поскольку это повышение не обосновано ни техническими, ни эксплуатационными расчетами.

Так, авторы на рейс Мурманск — Владивосток установили для 1937 года ходовое время 47,2 суток, миль плавания 6428, при количестве перевозимого груза в 2550 тонн при средней суточной скорости хода в 132,3 мили.<sup>1</sup> Между тем планом на 1936 год по этому же рейсу утверждены следующие показатели: ходовое время 44 суток, миль плавания 7425 с количеством перевозимого груза в 5100 тонн при средней суточной скорости хода в 168,3 мили.

Сопоставляя эти показатели, мы видим, что даже при большем количестве миль плавания и большем количестве перевезенных грузов<sup>2</sup> все показатели на 1937 год занижены даже против 1936 года.

Ходовое время по рейсу Владивосток — Колыма — Нордвик — Владивосток на 1937 год авторами определено в 69,9 суток против плана на 1936 год в 58 суток. Эти же заниженные скорости можно видеть и из сопоставления скоростей на отдельных переходах. Так, авторы дают на переходы

для 1937 года Диксон — Тикси 9,1 суток, при скорости хода в 5 узлов, планом же на 1936 год утверждены 8 суток, при 6 узлах хода; Тикси — Колыма у авторов 6,1 суток при 4,5 узла хода, планом же приняты 4 суток при 7 узлах, и, наконец, Колыма — Провидение, по расчетам авторов, дает 9 суток при скорости в 4 узла, а планом на 1936 год принято 6 суток при скорости в 6 узлов.

Возьмем далее показатели по использованию грузоподъемности судов, и здесь мы получим ту же картину заниженности. На рейсе Мурманск — Владивосток авторы дают процент использования грузоподъемности в 85, тогда как планом на 1936 год утверждено — 97,7; на рейсе Владивосток — Колыма — Нордвик — Владивосток авторы дают процент использования 47,9 при плане на 1936 год 92,5.

Нам кажется, что сопоставления только этих показателей достаточно, чтобы сделать вывод — авторы не преодолели теории пределов.

Давая такие заниженные показатели, тем самым авторы исключили из своих расчетов как увеличение в 1936 году наших знаний арктических условий плавания, так и дальнейшее повышение оснащенности Северного морского пути. Между тем эти два фактора несомненно намного повысят эффективность использования судов на Северном морском пути.

Не преодолев теории пределов в области технико-эксплуатационных показателей работы флота и исключив из своих расчетов борьбу за повышение знаний арктических условий плавания и роста оснащенности пути, авторы тем самым исключили возможность умножения этих знаний, исключили возможность и необходимость повышения обслуженности Северного морского пути, а это, ведь, та же теория пределов, только примененная в деле освоения Севера и его транспортных путей.

Эти политически ошибочные установки авторов подтверждаются еще и тем, что, приняв „в полярном судоходстве стахановский стиль работы“, авторы из своих расчетов исключили это стахановское движение.

Отвергая установки авторов, мы не только не снимаем постановки проблем экономики грузооборота, но считаем необходимым в порядке проработки третьего пятилетнего плана особо выпукло поставить весь комплекс проблем Северного морского пути и его народнохозяйственного значения для того, чтобы найти наиболее правильные пути его решения.

<sup>1</sup> „Экономика грузооборота Севморпути“, II, стр. 40, табл. № 1.

<sup>2</sup> Планом на 1936 год предусмотрен заход судна в Николаевск на Амуре.

<sup>1</sup> „Экономика грузооборота Севморпути“, II, стр. 154 и 156.

Г. А. УШАКОВ

## **ВЕЛИКИЙ СЕВЕРНЫЙ ВОЗДУШНЫЙ ПУТЬ**

Эпоха Ленина — Сталина — эпоха героических дел. То, что раньше казалось сказкой, несбыточной мечтой человека, теперь становится явью, становится жизнью. С каждым днем обновленная революцией страна завоевывает новые и новые высоты в любой отрасли человеческой деятельности.

Немало примеров этого превращения мечты в действительность дала Арктика. Еще десять лет назад Северный морской путь был мифом, а теперь по нему перевозятся сотни тысяч пудов груза, ходят караваны судов, корабли забираются в самые отдаленные пункты земного шара.

Далеко на Север выдвинуты форпосты социалистического наступления. Еще более яркий пример мы видим в развитии полярной авиации. Самолеты бороздят воздушные пространства Севера, перебрасывая людей, почту, грузы в места, которые не видели не только самолетов, но и самой примитивной машины. Три года назад скептики, не знавшие мощи советской авиации, и фашистские кликуши, пытающиеся дискредитировать по любому поводу Советский Союз, кричали о том, что челюскинцы обречены на гибель в своем ледовом лагере. Советские летчики перед всем миром доказали, на что способна советская авиация, на что способны советские пилоты, выращенные 170-миллионным коллективом под руководством партии и ее гениального вождя товарища Сталина.

Сегодня весь мир может быть свидетелем новой победы советской страны, нового превращения человеческой мечты в действительность. Чудесная машина, созданная советскими рабочими и конструкторами, под управлением героической тройки — товарищей Чкалова, Байдукова и Белякова, пронеслась над приполярными пространствами нашей необъятной родины, пересекла без посадки всю страну от края до края.

Не замолкая ни на одно мгновение, пропеллер самолета прошумел над полями и лесами Северного края, над тундрой Приполярья, над льдами Белого, Баренцова и Карского морей, — летчики пересекли необитаемый Таймырский полуостров, прошли над тундрами и хребтами Якутии, над далеким Колымским краем и снова вышли к морю, расположенному на другом конце Советского Союза — у границ Тихого океана. Сделав круг над Петропавловском-на-Камчатке, самолет круто переменял курс и, пересекая туманы Охотского моря, вернулся на материк.

Такого маршрута еще не знала история воздушных путешествий, а тем более история полярных перелетов. Подобно тому, как походы „Сибирякова“ и „Челюскина“ положили начало новой истории Северного морского пути, замечательный перелет Чкалова, Байдукова и Белякова, закладывает фундамент Великого Северного воздушного пути.

Идея трансарктических перелетов издавна волновала умы лучших представителей культурного человечества.

11 июля 1897 года с Датского острова, Шпицбергенского архипелага, был дан старт первому перелету над ледяными просторами Арктики. Это пионер полярного воздухоплавания — Саломон Андрэ пытался достичь Северного полюса на воздушном шаре „Орел“. В течение трех десятилетий судьба Андрэ и его спутников была неизвестной, и только в 1930 году их останки были случайно обнаружены на острове Белом (вблизи острова Виктория).

Аэростат оказался недостаточно сильным средством для завоевания воздушных путей Арктики. На смену ему пришли самолеты и дирижабли. Перелет Амундсена на дирижабле „Норге“ через Северный полюс в 1926 году, казалось, целиком оправдал надежды на дирижабль как на лучшее средство воздушных сообщений в полярных областях. Полет Умберто Нобиле в 1929 году на дирижабле „Италия“ к Северному полюсу, как казалось сначала, подтвердил эти выводы. Однако последовавшая вслед за тем трагическая гибель „Италии“ показала недостатки дирижабля при работе в Арктике. Но полет „Графа Цеппелина“ в 1931 году снова поднял авторитет дирижаблей.

Борьба между дирижаблями и самолетами еще не закончилась, однако практические требования жизни все более и более выдвигают самолет на первое и основное место среди других средств воздушной навигации на Севере.

Впервые самолет появился над Арктикой в августе 1914 года. Русский летчик Нагурский с бортмехаником Кузнецовым впервые в арктических условиях совершили несколько полетов над Новой Землей. Затем воздушное наступление на Север временно приостановилось. Сильно выросшая в период империалистической войны авиация дала новые типы машин, пригодных для работы в Арктике.

Однако первые опыты с этими машинами не всегда были удачными. Но машины совершенствовались с каждым годом, и авиация начала одерживать в Арктике победы. В 1925 году Амундсен на двух самолетах со Шпицбергена достигает 88° северной широты. Год спустя Бэрд с того же Шпицбергена долетел до Северного полюса и возвратился без посадки обратно, а Вилькинс сделал прыжок с Аляски на Шпицберген.

Самых блестящих результатов достигли советские летчики. В 1925 году Чухновский и Кальвиц совершили первый перелет из Ленинграда на Новую Землю. С этого времени советский самолет быстро завоевывает полное гражданство в Арктике. Он становится на Севере таким же обычным, как ледокол или собачья упряжка. Отличительным признаком работы советской авиации на Севере всегда являлось немедленное практическое использование малейшего опыта, достигнутого в том или ином полете.

И сейчас советский самолет уже обычен на зверобойных промыслах, на разведке льдов, при проводке каравана судов, при проведении научных работ, при обслуживании морских экспедиций и даже при перевозке технических грузов.

Параллельно увеличивался и размах работы полярной авиации. Наряду с оперативными эпизодическими полетами росло количество постоянных воздушных линий и их протяжение. Достаточно привести цифры роста хотя бы за два последних года. В 1934 году в Арктике было совершено 32 рейсовых полета, в 1935 году — 524; протяженность регулярных воздушных линий в 1934 году составляла 4160 километров,

в следующем году—9050 километров. В 1935 году самолеты налетали на Севере почти 1 миллион километров.

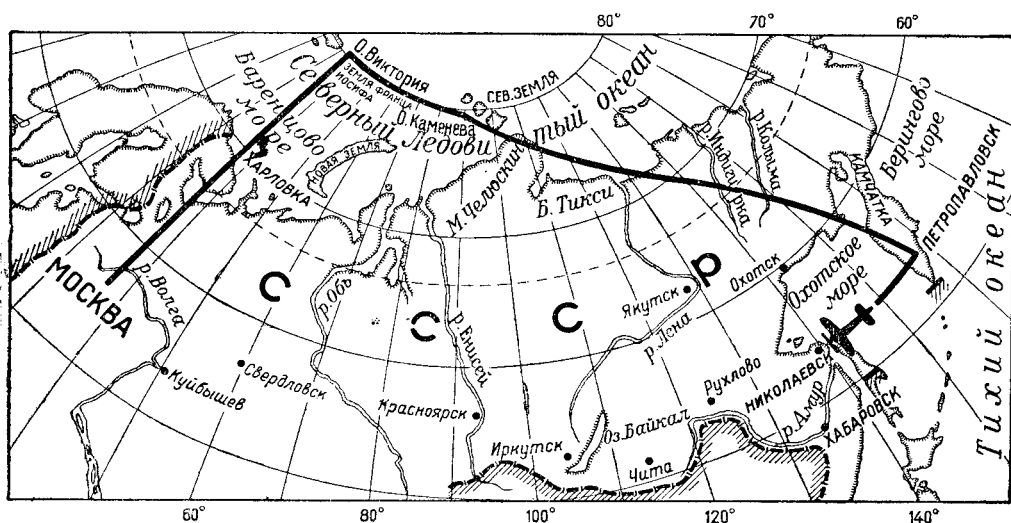
Советский воздушный флот воспитал много отважных полярных пилотов. Среди них не только имена Героев Советского Союза, но и такие люди, как Бабушкин, Чухновский, Галышев, Алексеев, Линдель, Фарих, Козлов, Махоткин, Черевичный и многие другие, известные далеко за пределами Союза. Они облетали весь Север, открыли ряд воздушных линий, накопили огромный опыт. В то же время советская авиапромышленность давала все более и более совершенные типы самолетов.

Блестящим выражением этих успехов авиапромышленности служит самолет „АНТ-25“, а отражением огромного накопленного опыта является беспримерно смелый и отважный перелет Чкалова, Байдукова, и Белякова.

Уже одно перечисление пройденных самолетом пунктов говорит о самых разнообразных трудностях, которые встретила мужественная тройка на своем пути. Многие участки этой трассы пройдены впервые.

На таком огромном протяжении маршрута нельзя, конечно, всюду одновременно найти благоприятствующие перелету метеорологические условия. Погода в Арктике непостоянна и изменчива. И экипаж встретил на своем пути большие препятствия. При ярком солнце он шел до Земли Франца-Иосифа, при сплошной облачности пересекал ледяные просторы между ней и Северной Землей; при сплошной облачности и густом тумане, сопровождаемом штормовым встречным ветром, прорезал Таймырский полуостров. Якутия была в облаках, но от хребта Черского до Петропавловска-на-Камчатке летчиков опять провожало солнце, а над Охотским морем они снова попали в туман, создающий самую большую опасность для самолета—оледенение.

Еще на участке между Землей Франца-Иосифа и Северной Землей, идя слепым полетом в сильном тумане, самолет подвергся оледенению. При низкой температуре воздуха охлажденный туман осаждался каплями на поверхности самолета и замерзал, постепенно образуя сплошную ледяную корку. В таких случаях машина тяжелеет, ее аэродинамические



Трасса перелета самолета „АНТ-25“

качества ухудшаются, она теряет скорость, и нередко это влечет за собой вынужденную посадку. Повидимому, искусно маневрируя высотой полета, экипажу удалось выйти из этой опасной зоны.

Охотское море находится на стыке воздушных потоков, идущих с Тихого океана и материка, и характеризуется наличием холодных течений. Поэтому туманы здесь — обычное явление. В 1933 году эти туманы создали чрезвычайно напряженную и рискованную обстановку для перелета С. Леваневского, пересекавшего Охотское море в поисках американского летчика Джемса Маттерна, совершившего вынужденную посадку в районе Анадыря. Постоянные туманы сопровождали и Водопьянова при его полетах в этом районе. С теми же туманами пришлось столкнуться и экипажу самолета „АНТ-25“.

Исключительная сложность трассы перелета через Арктику, ожидавшиеся трудности пути, естественно, потребовали тщательной подготовки. Вся сеть полярных станций Главсевморпути уже с первых чисел июля начала работу по обслуживанию перелета. План обслуживания был заранее разработан нашим полярным управлением и ГАМС (Главной аэро-метеорологической станцией военно-воздушных сил РККА). На всех станциях были введены дополнительные сроки метеонаблюдений и резко увеличена программа аэрологических работ. Ежедневно служба погоды Главсевморпути составляла синоптические карты, обрабатывала весь аэрологический материал и передавала его ГАМС.

С момента вылета везде были установлены непрерывные круглосуточные дежурства синоптиков и радистов, еще более усилены аэрологические наблюдения; станции проводили 2—3 раза в день подъемы радиозондов, змеев и выпуск шаров-пилотов. Наличие радиоцентра Главсевморпути в Москве дало возможность включить в обслуживание сети и Якутию.

Немедленно после вылета самолета цепь полярных радиостанций установила непрерывное наблюдение за работой радиостанции „АНТ-25“. Первые его радиogramмы принял радиоузел Амдермы. Последующие радиogramмы принимали Архангельск, бухта Тихая, остров Уединения, Русская Гавань, Маточкин Шар, мыс Желания, Диксон, мыс Челюскина, Вайгач, мыс Нордвик, острова Шалаурова, мыс Шелагский, бухта Тикси, Якутск. Огромную роль в наблюдении сыграли полярный радиоузел на острове Диксона и радиоцентр ГУСМП в Москве. Оперативность и гибкость полярной радиосети доказана тем, что большинство радиogramм „АНТ-25“ поступало в Москву через 2—3 минуты после отправки их с самолета.

Для облегчения ориентировки экипажа во время полета по районам архипелага Франца-Иосифа, Северной Земли и моря Лаптевых — на мысе Желания и мысе Челюскина работали радиомаяки, а на острове Гуккер и в бухте Тикси длинноволновые передатчики. Благодаря этому во время нахождения самолета в полосе полярных станций связь с экипажем не терялась.

Учитывая возможность вынужденной посадки самолета на Севере, Главное управление Северного морского пути дало распоряжение начальникам всех полярных авиалиний и авиабаз быть готовыми для оказания содействия или помощи. В Варнеке каждую минуту был готов к вылету самолет Алексеева, в бухте Тихой — дежурил самолет Махоткина, в устье Енисея дежурил летчик Козлов, в бухте Тикси — Черевичный и другие. В море находились ледоколы „Ермак“, „Ленин“, „Красин“, „Седов“ и „Русанов“, также готовые по первому сигналу выйти на помощь.

Однако необходимости в их помощи за Полярным кругом не оказалось. Летчики блестяще справились со всеми препятствиями сурового Севера и прошли без посадки всю Советскую Арктику от ее западных границ до восточных. Шум их пропеллера прозвучал песней славы над ледяной могилой пионера полярного воздухоплавания Саломона Андрэ.

Своим изумительным перелетом они еще раз дали доказательство непревзойденного умения советских пилотов владеть таким сложным орудием техники, как самолет, в не менее сложных условиях Арктики. Они показали, что советские летчики готовы в любую минуту не только принять, но и осуществить самое сложное задание партии и правительства.

Перелет „АНТ-25“ без сомнения является историческим событием. Он стоит в ряду тех явлений, которые служат поворотными пунктами в решении той или иной проблемы. В борьбе за Арктику такими были походы „Сибирякова“ и „Челюскина“, проводившиеся под руководством О. Ю. Шмидта. Таким же поворотным рычагом должен стать и перелет Чкалова и его товарищей. Этот перелет не только вплотную приводит нас к вопросу о трансарктическом воздушном пути, но и показывает как возможность, так и метод решения этого вопроса.

Идея такого пути чрезвычайно заманчива. Он решит проблему огромного значения — наикратчайшего и быстрого сообщения между отдельными пунктами Европы, Азии и Америки. Он сделает посещаемыми в любое время года районы, недоступные ледоколам или другим средствам сообщения. И еще более оживут районы, которые не так давно считались задворками земного шара, а ныне большевистской волей вызваны к жизни.

Советские летчики закрепят результаты перелета мужественной тройки и превратят трассу самолета „АНТ-25“ в Великий Северный воздушный путь, так же как трасса „Сибирякова“ и „Челюскина“ воплотилась в Северный морской путь.

Залогом этого служит непрерывное усиление мощи Советского Союза, рост отечественной авиапромышленности, мужество и бесконечная любовь советских летчиков к родине, к партии и своему вождю товарищу Сталину.

**И. А. КОПУСОВ**

## **КАК МЫ ОБСЛУЖИЛИ „АНТ-25“**

Одним из серьезных испытаний нашей радиосвязи и метеослуживания был перелет Героя Советского Союза **Водольянова** и летчика **Махоткина** из Москвы в бухту Тихую в марте — апреле 1936 года. Радиосвязь станций показала, что в западном секторе Арктики имеются все возможности для четкого и быстрого обслуживания авиации. Это испытание выдержано нашими станциями на отлично.

Героический беспосадочный перелет „АНТ-25“ — другая и самая серьезная проверка работоспособности полярных станций.

Еще задолго до старта „АНТ-25“, начиная с 8 июля, наши полярные станции готовились к обслуживанию перелета.

Метеослужба ввела дополнительные 4 срока наблюдений в сутки. Была увеличена программа аэрологических работ.

Наша служба погоды к моменту вылета „АНТ-25“ составила обзор погоды и ледовый, а также и прогноз погоды.

Синоптики в Москве и на Диксоне в течение круглых суток вели дежурства и составляли 8 карт в сутки.

Особенно трудоемкая работа выпала на станции, где имелся один радиотехник и один метеоролог: **острова Каменева**, где радист, он же и метеоролог Эрнест Кренкель, **мыс Выходной, бухта Варнека, Русская Гавань, мыс Оловянный, Кигилях, мыс Стерлегова, остров Встречный, Уединение, Кармакулы.**

За период до вылета „АНТ-25“ и нахождения его в воздухе не было ни одного срыва посылки метеосводок, все время велись наблюдения за самолетом.

На участке перелета, где расположены полярные станции нашей системы, был выделен ряд пунктов, с расчетом, чтобы за работой самолета одновременно наблюдали, как минимум, 3 радиостанции. Для каждой из них было выработано расписание, позволяющее с минимальной затратой времени передать в Москву — в **штаб перелета** текст радиogramм, принятых с самолета.

Первоначально выработанная схема обслуживания „АНТ-25“ была расширена. Например, привлекли к обслуживанию радиостанцию **Амдерма**. А во второй половине перелета, когда экипаж „АНТ-25“ шел над тундрой **Якутии**, где радиостанции расположены не так часто или совсем отсутствуют, были включены для наблюдения радиостанции острова **Медвежьего, мыса Шелагского** и устья **Колымы**.

В **первый день перелета** было послано самолетом 18 радиogramм. Все они приняты нашими радиостанциями и передавались через **Диксон** на **Московский радиоцентр Главсевморпути**.

Время прохождения радиogramм с самолета до Москвы — от двух до пяти минут. Чтобы застраховать правильность принятого текста донесений с самолета, принимались радиogramмы всеми станциями района.

Во **второй день перелета**, когда самолет находился в районе **Тикси**, нашими радиостанциями приняты все радиogramмы по № 36. К концу суток самолет вышел из сферы слышимости наших станций. Он прошел район реки **Индиگیرки**, держа курс на **Петропавловск**. Здесь из-за плохой слышимости тексты радиogramм с самолета принимались нашими радиостанциями с перерывами. Хотя и не полностью, все телеграммы записывались. В частности, радиogramмы с самолета, переданные в 12 час. 30 мин. и в 1 час 50 мин., были приняты нашими радиоцентрами в **Якутске**.

Для того чтобы дать правильную ориентировку и определить местонахождение самолета в воздухе, работали радиомаяки на **мысе Желания** и **мысе Челюскина**, а также в **бухте Тикси**.

В **Тихой** непрерывно работал длинноволновый радиопередатчик для того, чтобы самолет мог запеленговать и в случае необходимости определить свое местонахождение.

Радиоузел **острова Диксона** дублировал для самолета передачу московской станции УО в установленные ею сроки.

Во время перелета непрерывно давались консультации **ГАМСу**. Эта работа велась до окончания перелета.

За время обслуживания с наших радиостанций было получено 3840 метеосводок. На каждую обслуживающую станцию падает таким образом 240 сводок.

Необходимо отметить образцовую работу многих зимовщиков полярных станций, особенно радиотехников и метеорологов.

Например, на станции **Уединения** радиотехник тов. **Сперанский** принял 22 радиограммы, начиная с 10-й и до 31-й. Он использовал **полностью** сферу слышимости.

Бесперебойно шла работа радиоузла на **Диксоне**. Тов. **Ходов** оперативно руководил радиостанциями района, быстро и точно выполняя все предписания из Москвы.

Начальник передающего пункта **Диксона** т. **Харитонович**, начальник приемного пункта т. **Круглов** обеспечили безаварийную работу радиоузла. Хорошо работали радиотехник т. **Матюшкин**, геофизик т. **Данилевский**, синоптик т. **Шапило**, аэролог т. **Аристов**.

На полярной станции **мыса Челюскина** отличается работа радиотехников тт. **Григорьева** и **Ращепкина**, радиотехника радиомаяка т. **Тынинского**.

На полярной станции **Тихая** радиотехник т. **Андреев** уделил большое внимание слушанию самолета. (Он зимовал на полярных станциях в течение шести лет.)

На **мысе Желания** большую работу проделали тт. **Абрамчук** и **Жижин**.

Особенно необходимо отметить работу только что вступившего (в первой очереди) в строй **Якутского радиоузла**.

Образцово работал московский **радиоцентр Главсевморпути**, который имел бесперебойную связь с **Архангельском**, **Амдермой**, **Диксоном** и **Якутском**. В результате, телеграммы, переданные с самолета, немедленно принимались в **Москве**. Надо отметить работу директора и главного инженера т. **Бобылева**, который проектировал и построил **Московский радиоцентр**; т. **Павловского** — начальника передающей радиостанции; т. **Лихачева** — старшего диспетчера.



Работа радиостанций по обслуживанию перелета „АНТ-25“ показала высокое овладение техникой. Сейчас основная задача — образцово обслужить в навигацию этого года быстрой четкой связью нашу авиацию и суда Северного морского пути.

Еще с конца прошлого года волна стахановского движения на полярных станциях перекрыла все существующие нормы. Выдвинулись новые люди — **стахановцы**.

На **мысе Челюскина**, например, лучшими стахановцами являются радиотехники **Ращепкин** и **Григорьев**; на **Северной Земле** — радист-челюскинец **Кренкель**; на **мысе Желания** — старший радиотехник **Абрамчук**; на радиоузле **Амдерма** — **Снегирев**, **Чевелев**, **Мамонтов**, **Бойков**. Многие десятки стахановцев других станций (**Диксон**, **Уединение**, **Тихая** и т. д.) могут дополнить этот список.

В этом году на наши дальневосточные станции (**Дальний Восток** наше слабое место) мы направили лучших радиотехников, синоптиков. Кроме того, заканчивается в **Анадыре** строительство радиоузла однотипного радиоузлу острова **Диксона**.



В. И. ВОРОНИН

## **ЛЕДОКОЛ „ЕРМАК“ В НАВИГАЦИЮ 1936 ГОДА**

Полярная навигация — в разгаре. Ледокол „Ермак“ еще 2 июля вышел из Ленинграда в Мурманск, а 15 июля — из Мурманска в Карское море.

На „Ермаке“ находится штаб западного сектора Советской Арктики. Штаб руководит всеми морскими операциями по проводке судов в западной части Северного морского пути.

„Ермак“ вышел в Карское море раньше грузовых судов. Произведя ледовую разведку, он проходит из Баренцова моря в Карское проливом Маточкин Шар, после чего идет на восток до острова Белого и затем на юг к полуострову Ямалу.

Эти два разреза Карского моря дают ясную картину расположения льдов. К этому времени подходят корабли из Баренцова моря к Карскому. Они своевременно получают распоряжение, каким проливом входить в Карское море и где их встретит ледокол „Ермак“. Капитанам грузовых судов „Ермак“ дает действительный ледовый прогноз южной части Карского моря.

Так проходит **четвертая навигация** грузовых кораблей, идущих из западных советских портов в Якутскую республику и везущих грузы к устью реки Лены Северным морским путем.

Так проходит и **пятая навигация** сквозных походов наших кораблей по Северному морскому пути из Баренцова моря в Тихий океан.

Какая большая разница между первым рейсом по этому пути парохода „Сибиряков“ и судами, идущими в настоящую навигацию!

На „Сибирякове“ имелись лишь примитивные старые карты. На них были нанесены глубины под самым берегом в местах, в большинстве случаев недоступных для плавания современных груженных судов.

В настоящую навигацию идут корабли, имеющие новые морские карты. Суда определяются по радиомаякам, маячным огням. Для некоторых участков Севморпути имеются лоции — пособия для плавания. Все это облегчает путь по морской трассе.

Быстрое развитие мореплавания по Северному морскому пути еще требует большой работы гидрографии. Надо изучить течения, нанести на карты все опасности, чтобы корабли шли без аварий.

Судоводители должны научиться быстро и безаварийно водить суда во льдах. Плавание в арктических льдах не похоже на плавание во льдах других морей. Много трудностей при плавании в арктических водах приносят туманы, во время которых корабли часто стоят, выжидая прояснения погоды, тратя на это дорогое время, уменьшая и без того короткую полярную навигацию. Капитаны полярного плавания должны это учесть.

В навигацию 1936 года количество грузовых кораблей, идущих по Северному морскому пути, по сравнению с прошлым годом, увеличилось в два раза. Для проводки через льды число ледоколов осталось прежнее. Чтобы своевременно безаварийно окончить полярную навигацию, моряки-полярники должны работать стахановскими методами.

Работа на судне во время арктического плавания, конечно, отлична от работы в шахтах, на производстве, в поле. Если стахановец в шахте должен добыть угля больше, то стахановец-кочегар на корабле должен помнить, что зря расходовать уголь, добываемый его товарищем-стахановцем в шахте, — преступление.

Дело чести для стахановца-шахтера — добыть угля больше, а для стахановца, стоящего у котла — держать пар на марке и расходовать угля как можно меньше.

Команды всех кораблей арктического плавания должны быть стахановцами. Только тогда у нас будет проведена безаварийная навигация. Ни одного корабля не должно остаться в Арктике в позднюю осень. Это моряки должны помнить.

Для проведения успешной работы нам дано все. Мы окружены заботой руководства, заботами трудящихся всей нашей родины.

Применяя стахановские методы в работе, мы выполним все задания, возложенные на нас. В наших руках современная советская техника. Правильное применение ее на практике обеспечит нам успех в работе.

**В. А. ДОБРОВОЛЬСКИЙ**

Начальник Пясинской операции

## **НАВИГАЦИЯ НА ПЯСИНЕ**

### **I**

Пяси́на — одна из полноводных рек на Таймыре. Длина ее около тысячи километров. Она берет начало в Пясинском озере на территории Норильска, где строится гигант Заполярья — полиметаллический комбинат. Пяси́на пересекает всю Авамскую тундру и составляет ее естественный выход к Карскому морю.

Экономическое значение Пясины большое. Все население Авамской тундры к лету откочевывает к Пясине и ее притоку Дудыпте — рекам, богатым рыбой. Дальнейшее развитие этих рек, как водных артерий, внесет коренные изменения в экономику тундры, которая с давних времен снабжалась товаропродуктами при помощи зимнего оленного транспорта Дудинки. Это было экономически нерентабельно. Зимний тракт Дудинка — Волочанка — Хатанга очень тяжел и трудоемок, требует громадного количества оленей. Грузоперевозки отвлекали население тундры и их транспорт от пушного промысла — песца.

В 1932 году таймырским организациям удалось провезти на моторках с верховьев Пясины до Дудыпты 22 тонны муки, и это казалось большой победой. В том же 1932 году экспедиции Комсевперпути под руководством **Е. И. Иголкина**, в составе ихтиолога **П. А. Пирожникова** и капитана-гидрографа **Ю. М. Петранди** удается „нащупать“ в Пясинском баре фарватер и нанести его на карту. И уже в навигацию 1934 года на Пяси́ну была послана транспортно-исследовательская экспедиция

в составе парохода „Лесник“ с баржами и лихтерами, груженными товаропродуктами, экспедиционной шхуны „Дельта“ и катера „Грузчик“. Эта экспедиция, благополучно пройдя пясинский бар, сгрузила у устья Дудыпты 800 тонн грузов для Авамской и Хатангской тундры. В устье Пясины, у мыса Выходного, была построена крупная промышленная зимовка — первая на Пясине, а у речки Черной — оставлена часть флота для зимнего ремонта и будущих весенних операций.

В навигацию 1935 года на Пясине развернулись большие транспортные операции. Перевезено было 4848 тонн грузов для Авамо-Хатангской тундры и 5404 тонны материалов и оборудования для Норильскстроя.

**Первый пясинский караван** спустился по Енисею на Диксон 30 июля. Из паровых судов участвовали: теплоход „Красноярский рабочий“, пароходы „Лесник“, „Молотов“. Малый теплоход „Бегичев“ нес разведочную гидрографическую службу.

Путь **второго пясинского каравана** был очень тяжел. В шторм у пясинского бара погибла баржа № 35 с грузом строительного леса для Норильскстроя. В пути караван парохода „Молотов“ часто садился на мели. Особенно трудно было пройти в истоках Пясины (Пясинские пороги). Караван вышел не на Рыбную, а на Норилку — ближе к объектам Норильскстроя. Эта операция потребовала спешной организации пристани на левом берегу Норилки у речки Валок.

**Третий караван**, буксируемый с Диксона теплоходом „Красноярский рабочий“, шел с еще большими трудностями. В сентябре Пясины значительно обмелела, затрудняя продвижение мощного теплохода и тяжелых лихтеров № 5—9. Но и эта операция была закончена успешно. Перегруженные с лихтера на баржи грузы доставили на Валек, — это были паровозы, вагоны, рельсы, компрессоры для Норильска.

Весь паровой флот и лихтера были во-время выведены с Пясины и благополучно прибыли в Красноярск.

## II

**Третья навигация на Пясине** (нынешнего года) разворачивается еще шире. Грузоперевозки по нормально действующей пясинской магистрали увеличены втрое. Перебрасывается 32 800 тонн грузов, главным образом для Норильска.



Зимовье Усть-Пясины  
(у мыса Выходного)

С Енисея на Пяси́ну идут суда: „Красноярский рабочий“, „Молотов“, „Лесник“, „Эвенки“ и „Пясинск“. С Оби на Пяси́ну движутся теплоход „Микоян“ с двумя лихтерами № 2—4 по 3000 тонн каждый. В Пясинских операциях участвуют и другие суда — „Игарка“, „Бегичев“ и т. д.

Из непаровых судов на Пясине — 26 барж и 9 лихтеров. Действует и флот зимовки реки Черной: грузоперевозки вверх по Дудыпте. Никогда на Пясине не было такой мощной флотилии.

Сроки навигации значительно увеличены. Пясинский караван на буксире теплохода „Красноярский рабочий“ вышел из Красноярска в середине июля.

В нынешнюю навигацию фарватер Пясины обставлен лучше. Помимо обычных знаков, сохранившихся с прошлого года и построенных заново судном „Бегичев“, впервые применена световая обстановка.

Силами зимовщиков реки Черной отремонтирован весь оставленный на зиму флот.

Проведена расчистка фарватера истоков Пясины. Туда был отправлен опытный пясинский лоцман **П. Т. Воронов** с подрывником **П. Е. Путинцевым**. Они с грузом взрывчатых материалов дошли до истоков, обследовали порожи́стое место и нашли 13 камней. Камни были взорваны. Путь на озеро Пяси́но и дальше на Валек — расчищен. Теперь пясинские суда летней навигации беспрепятственно проходят опасные места.

Большие транспортные операции на Пясине при повышенной маневренности судов немыслимы без механизации погрузо-разгрузочных работ. На пристани Валек установлены 3 грузоподъемных крана и транспортер. Применены транспортеры и на перевальной базе Кресты. Кроме того, на пристанях занята тысяча с лишним грузчиков — совершенно небывалое в прошлом явление.

Волею партийных и непартийных большевиков Севера Пяси́на превращена в нормально действующую крупную водную магистраль тундры.

Освоение Пясины позволяет осуществить в свою очередь широкое плановое освоение производительных сил западной части Таймырского полуострова — богатства Норильска прежде всего; поднять экономику и культуру националов тундры.

Будущее Таймыра уже сейчас экономически складывается на основе двух комплексов: **на западе** — Норильскстрой, Авамская тундра с ее пушным хозяйством и водной артерией — Пяси́ной; **на востоке** — Нордвикстрой, пушные и лесные богатства Хатангской тундры и река Хета, которая в нынешнюю навигацию должна быть освоена в связи с заходом пароходов сквозного морского плавания в Хатангский залив.

Будущее Таймыра — это хозяйственный и культурный расцвет национального населения, на основе твердо проводимой ленинско-сталинской национальной политики.

**Н. НОВОСЕЛОВ**

Парторг Игарского лесокombината

## СТАХАНОВСКАЯ КАРСКАЯ

В прошлом году седьмая Карская закончена досрочно, но качество погруженного леса было низкое. „Синева“ на лесоматериалах дала значительный брак: до 40 тысяч золотых рублей клеймсов — штрафов.

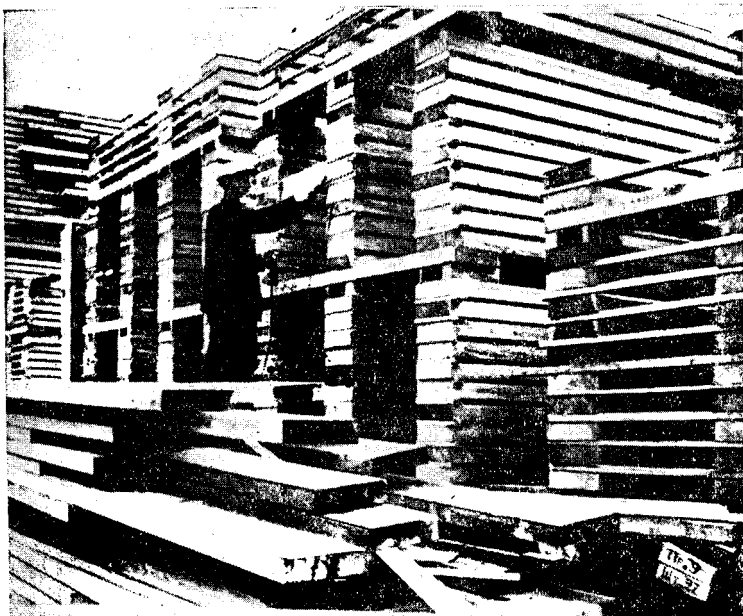
В этом году имеются все данные для того, чтобы провести Карские операции качественно лучше и в срок — без простоев судов. **Ни одного рубля клеймсов**, — таков лозунг восьмой Карской в условиях стахановской работы.

Распил лесозэкспорта для погрузки закончен 1 августа; переборка штабелей к 15 августа. И в этом основное отличие восьмой Карской от прошлого года, когда напил закончили в начале сентября, а переборка шла параллельно с погрузкой.

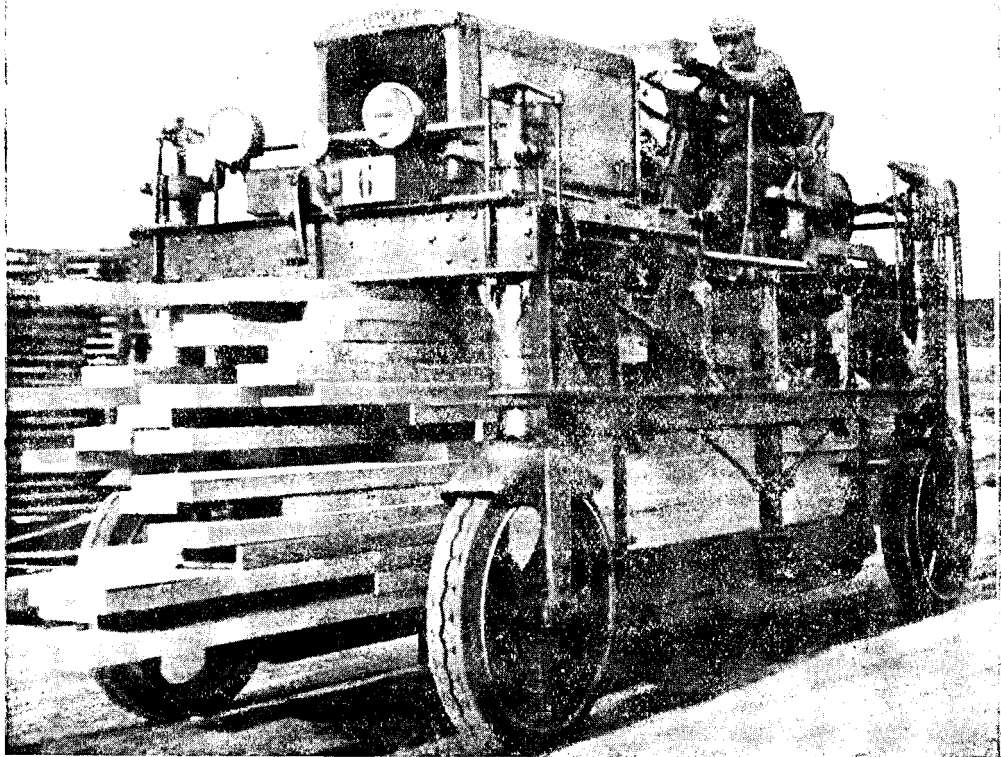
В 1935 году на погрузках Карской участвовал, образно выражаясь, весь город, — такова была „традиция“. 1936 год характерен для заплотной Игарки большим летним строительством и городским благоустройством, требующим рабочей силы. В этих условиях восьмую Карскую нужно проводить с меньшим числом рабочих-грузчиков, строго уложиться в план.

В прошлом году выкатка и штабелевка леса начались после окончания Карской, а сейчас мы выкатываем и пилим лес двумя заводами наряду с выполнением текущей работы по погрузке.

Для наглядности приведем производственное задание восьмой Карской в стандартах:



Экспортный пиломатериал (Игарка)



Перевозка пиломатериалов автовозом (Игарка)

	1935 г.	1936 г.
Отгрузка экспорта . . . . .	39 625	46 000
Отгрузка местного стройматериала . .	10 890	24 836
Всего . . . . .	50 515	70 836
Число рабочих, занятых на погрузке . .	1 920	1 600 чел.

План этот вполне выполним. Нынешний год характерен возросшей боеспособностью всей Игарской и, в частности, заводской парторганизации. Широкое стахановское движение дает неисчерпаемые возможности в повышении производительности труда. Именно лесозаводы Игарки первые во всем Енисейском заполярье подхватили стахановские методы.

Как мы готовимся к погрузке? Уже завербовано 1400 чел. рабочих. Руководящими кадрами и специалистами Карская обеспечена полностью. Есть бригады, форманы, стивидоры, учетчики и т. д.

Не отстроены помещения для приезжающих грузчиков. Вместо шести домов готовы только три. Плохо с транспортом, особенно механизированным. Из одиннадцати лесовозов пять совершенно не подготовлены, так как нет в Игарке запасных частей. Некоторые части затерялись где-то в пути до Красноярска, и вот уже два месяца найти их не

удается. К лесовозам типа „солабайцы“ запасные части совершенно не высылаются, хотя они нашего, отечественного производства. Мы намечали одновременно грузить девять пароходов восемью машинами и одним конным транспортом. Сейчас придется грузить лошадьми два парохода.

Плохо также с общественным питанием. Нет олова для лужения кухонной посуды, и это может отрицательно сказаться на работе столовых. Надо приложить все усилия к тому, чтобы нынешняя Карская навигация была культурно обслужена.

Все эти недостатки безусловно преодолимы. Нынче лучше организован труд. Наведен порядок в лесобиржах. Сейчас доски укладываются в соответствии с коносаментами погрузки, группируются по проулкам. Это даст возможность избежать излишней суетоки в горячее время погрузки.

Бригады, формана, стивидоры, учетчики в нынешнем году прошли техминимум. К погрузке не будет допущен ни один человек, не сдавший государственного экзамена по техминимуму. Эту работу нам удалось провести в течение длинной полярной ночи. В составе бригад больше половины старых мастеров погрузки, работающих на Карской не первый год. Надо постепенно закреплять в Заполярье кадры наиболее ценных, квалифицированных работников.

Интересен метод работы на погрузке. В отличие от прошлых лет, мы перестраиваем работу бригад. Вместо сквозных, бригады разбиваются на две части: одна — доставляет товар к борту судна, а другая — формует (укладывает) его в трюм. К бригаде в составе 50—70 человек прикреплены транспорт, причал, инструмент и определенный участок биржи.

Успех восьмой Карской в значительной степени зависит от правильной организации партмассовой работы на причалах. Институт агитаторов, оправдавший себя целиком в прошлом году, создан и сейчас. Все агитаторы пропускаются через курсы подготовки, где наряду с проработкой методов и форм массовой работы они знакомятся с техникой погрузки. Мы решили радиофицировать все причалы, жилища, столовые.

Партийная организация Игарки, лесокombината, все стахановцы упорно работают над тем, чтобы восьмую Карскую навигацию сделать действительно стахановской.

**М. Д. РИУ**

Уполномоченный Совнаркома  
Якутской АССР

## **К БЕРЕГАМ ЯКУТИИ**

### **I**

Отдали концы от причалов Мурманского порта последние суда четвертой Ленской экспедиции. Прощальный гудок, и корабли взяли свой курс к суровым берегам далекой Якутии—сквозь льды, туманы и многобальные штормы нескольких морей Арктики...

Северный морской путь имеет для Якутской АССР крупное экономическое и политическое значение. За последние три года удачно совершающиеся рейсы морских судов доставляют десятки тысяч тонн разных грузов для развития народного хозяйства Якутии.

Грузооборот из Мурманского порта в Якутскую АССР из года в год возрастает. Если в 1935 году этим путем было завезено 14 тыс. тонн

разного груза, то в 1936 году эта цифра возросла до 23 с лишним тысяч тонн (включая и завоз до 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> тысяч тонн из Архангельска) на общую сумму до 100 млн. рублей.

Для переработки всей этой массы груза в стахановском 1936 году от работников Мурманского теруправления Севморпути, Мурманского порта и якутских завозящих организаций требовалась подлинно большевистская работа.

Из 23 тыс. тонн груза надо было расфасовать в полном ассортименте и качестве по десяти районным факториям и торговым точкам до 12 тыс. тонн. Надо было во-время подготовить груз. Обработать и обеспечить грузопоток маркировкой, ремонтом тары, снабдить его транспортными документами и в установленные сроки направить их к месту назначения. Правильно рассчитать кубатуру выделенного флота и запланировать реальную цифру грузов, чтобы не допустить консервации груза в порту, как это имело место в прошлые годы. Расставить силы так, чтобы все участки сложной цепи прохождения этой операции работали четко, по-стахановски.

Со всеми этими задачами Мурманское теруправление Севморпути и Мурманский торговый порт справились удовлетворительно. Из грузов для Якутской АССР не оставлено в порту и на складах ни одной тонны.

В процессе всей этой большой работы, развернутой с начала 1936 года, были и недостатки.

В июне Заготснабконтора по линии Арктикснаба не имела нескольких тысяч железных и деревянных бочек для заливки горючего.

Поздно и с задержкой расфасованы грузы Якутинтегралсоюза и Якутского теруправления Севморпути.

Якутские завозящие организации (Якутторг) не сумели во-время обеспечить поступления всей массы грузов. Отдельные группы товаров поступали до последних чисел июля, что мешало правильному составлению каргопланов и других транспортных документов.

К концу погрузки судов наблюдался ряд нежелательных фактов, как-то: излишняя нервозность, формальные, не вызываемые необходимостью требования, сутолока и т. д.

Все эти недостатки изживались на ходу и не отразились на общем ходе операции.

Что обусловило успех в этой работе?

Окружные партийные и советские организации оказали большую помощь. Они взяли под свой контроль ход подготовки Ленско-Карской операции.

В погрузочных работах большую мобилизующую роль среди грузчиков порта сыграл приезд бригады черноморских грузчиков во главе с орденоносцем Андреем **Петрашем**. Каждая бригада грузчиков ударно дралась за перевыполнение планов погрузки, равняясь по лучшим результатам в работе. Коллектив работников Севморпути и порта обеспечил бережное отношение к каждой тонне груза.

★

Как жил якутский народ в прошлом?

В царское время Якутия была страной каторги и ссылки, „тюрьмой без решеток“, куда можно пойти и обратно не вернуться. Якутский трудовой народ испытывал двойной гнет: от ставленников самодержавия — исправников, попов-миссионеров и от местных феодалов-тойонов,



которые грабили и спаивали якутскую бедноту и вели политику насильственного уничтожения якутского народа, как самостоятельной нации.

В сельском хозяйстве в руках якутских тойонов-кулаков был почти весь скот. Они владели всеми лучшими покосами. Так, 20% хозяйств первого класса (тойоны-кулаки) имели 41,5% покоса, а 47% хозяйств третьего класса (беднота) получили лишь 24% покоса.

Еще характернее выглядит для того времени хозяйство северных народов, где 7,9% кулацких хозяйств владели 68,2% всего оленьего поголовья, а остальные 92,1% (середняки и беднота) имели в своем пользовании лишь 31,8% оленьего поголовья.

Якутская беднота абсолютно не обеспечивалась минимумом питания. Значительную часть года она питалась гнилой рыбой и заболонью от дерева. Это порождало тяжкие социальные болезни — трахому, туберкулез и т. д. Естественный прирост населения до революции составлял по данным 1910 года 0,25%.

Промышленности никакой не было. Грамотность населения составляла 2%. В 1917 году по всей области насчитывалось только 14 врачей. И это на территории до 3 млн. кв. километров!

Кооперация, проникшая в Якутию в 1911 году, находилась в руках тойонатской (кулацкой) части населения. Остальные отрасли хозяйства — водный транспорт, кустарная промышленность — были целиком в руках купеческо-торгового капитала.

Индустриальных рабочих до Октябрьской революции не было ни одного.



Якутская республика в результате из года в год проводимого снабжения ценным промстройоборудованием и продовольствием через Северный морской путь, празднуя свой **пятнадцатилетний юбилей**, является надежным форпостом советской власти на северо-востоке СССР. Забота и братская помощь, которую получает Якутская АССР от трудящихся нашей страны, есть подлинный документ нерушимой дружбы народов СССР, ленинско-сталинской национальной политики.

Советская власть, установившаяся в Якутии 15 декабря 1919 года, пережила ряд этапов как внутреннего, так и внешнего порядка.

Колчаковщина, голод, бандитизм 1921 года, вторжение белогвардейских банд генерала Пепеляева в 1923 году привели к резкому сокращению всех отраслей народного хозяйства: крупный рогатый скот сократился на 22%, конное поголовье — 25%, оленье стадо — 50%, посевная площадь — 21%, сельские школы — 60%, пушной и рыбный промысел — 50%, транспорт и связь были разрушены совершенно.

Волею укрепившейся советской власти Якутия получила свое национальное самоопределение, и 22 апреля 1922 года была объявлена Якутская Автономная Социалистическая Советская Республика.

В 1923 году намечается программа исследований и культурного подъема республики. 1924 — 1925 годы являются годами перелома: конец гражданской войны, открытие Алданского промышленного района, восстановление школ, больниц и коренизация аппарата.

Первая пятилетка выполняется в четыре года по основным объектам: сельское хозяйство, золотая промышленность, транспорт, связь и т. д. Строятся заводы: лесопильный, кожевенный, кирпичный и др.

Начало коллективизации и земельный передел 1929 года разрешили аграрный вопрос республики. Укрепились позиции бедноты и батрачества. Советская власть еще более окрепла.

В руки трудящихся перешло до 150 тыс. гектаров лучшей покосной и хлебопахотной земли. Из всех вложений за первую пятилетку сельское хозяйство получило 53%. Если в 1913 году на сельское хозяйство было ассигновано 47 тыс. рублей, то при советской власти в 1929 году ассигновано было 15,7 млн. рублей.

Культурный рост за первую пятилетку можно охарактеризовать такими примерами.

Новых школ построено 121, а при царизме за 300 лет их было построено только 54 и те — церковно-приходские.

За первые три года второй пятилетки капиталовложения по всем отраслям народного хозяйства составили 174,2 млн. рублей против 146,5 млн. рублей в первой пятилетке. Строительство, намеченное на 10 лет, выполнено на седьмом году на 90%. Основное направление капиталовложений — индустриализация республики: 44% к общему плану капиталовложений.

Республика получила во второй пятилетке: 186 промышленных объектов, 169 сельскохозяйственных, 31 паровоз, 169 барж, 1548 километров новых шоссе, 28 радиостанций, 1200 километров телефонной линии, 201 типовую школу, 2 вуза, 10 новых техникумов, 302 больницы, 14 амбулаторий и 27 прочих культурных учреждений.

Растут все отрасли народного хозяйства: местная промышленность, включающая каменный уголь, лесозаготовки, полиграфия, пищевкусовая и т. д.

Сельское хозяйство имеет крупные успехи. Нет и в помине засилья тойона — кулака. Если в 1911 году было по области 15,8 тыс. гектаров посева, то в 1935 году эта цифра составила 90,6 тыс. гектаров. Резко изменилась структура посева за счет высших сортов.

Под сельское хозяйство подведена техническая база:

Сельхозмашины	1911 г.	1935 г.
Тракторов . . . . .	0	439
Плугов . . . . .	9	3971
Сеялок . . . . .	70	1334
Сенокосилок . . . . .	42	2396

Поголовье скота по лошадям, оленям, собакам еще к концу 1934 года перевалило за довоенный уровень и только по крупному рогатому скоту — на уровне довоенного.

На 1 октября 1935 года коллективизировано 55,7% хозяйств.

Речной флот имеет за эти годы большое пополнение. Если в 1917 году было перевезено 52 тыс. тонн груза, то в 1935 году — 251,7 тыс. тонн.

Открыты новые авиалинии с протяжением до 5—6 тыс. километров. Работает местная исполкомовская авиация. В ногу с общим развитием республики развивается культура, здравоохранение, просвещение. Готовятся свои технические кадры.

Оживают северные районы Якутии — основные поставщики „мягкого золота“ — ценной пушнины в общий экспортный пушной баланс СССР. Северное хозяйство коллективизировано на 45%.

Якутская женщина, раскрепощенная от векового бытового и политического гнета, является полноправным строителем социалистического хозяйства республики. Сотни женщин работают на ответственных постах: председатели колхозов, сельских советов, районных исполкомов, секретари районных комитетов партии и т. д.

А. А. МИТРОШКИН

## СТАХАНОВСКОЕ ДВИЖЕНИЕ НА СУДАХ

Архангельским политотделом проведено совещание стахановцев судов и предприятий по обмену опытом стахановского движения.

Из сообщений помполитов, парторгов, стахановцев видно, что рост стахановского движения на судах и транспортных предприятиях еще не получил должного разворота.

На „Литке“ из 80 человек экипажа только 24 стахановца, на „Садко“ из 42 человек — 8 стахановцев. Совсем мало стахановцев на „Русанове“ (12 человек), „Седове“ (8 человек).

Стахановское движение развернуто явно недостаточно, решение декабрьского пленума ЦК партии реализуется слабо.

„Товарищ **Сталин** своей рукой написал в решении декабрьского Пленума ЦК ВКП(б): инженеры, техники и хозяйственники должны возглавить стахановское движение. Не просто сочувствовать этому движению, не только помогать ему и не просто включиться в него, а именно возглавить. Этим сказано очень многое“ (передовая „Правды“ от 10 июля 1936 года).

К сожалению, еще не весь командный состав ледоколов и других хозорганизаций Севморпути в Архангельске усвоил эти указания тов. **Сталина**.

В том, что стахановское движение слабо развивается на судах, повинны и помполиты, не сумевшие поднять и разъяснить эти вопросы.

Помполит „Садко“ т. **Володарский** еще сам не уверен в том, что во время нахождения судна в море могут быть на нем стахановцы. Свою мысль об этом он изложил на совещании стахановцев так: „Я слушал то, что говорил т. Виханов о своей работе на „Ленине“. Это, конечно, очень поучительные и интересные примеры, но это все возможно во время стояния в порту. В условиях стоянки все это легче провести“.

Мнение о невозможности определить стахановцев на судне во время ходовых вахт несостоятельно. Именно в это решающее время и должна быть построена работа по-стахановски. Существо стахановца в том, что он использует технику до дна, что он показывает высшие образцы социалистического труда, ломает старые нормы и взамен их ставит новые — стахановские.

Управленческий аппарат еще не научился работать четко и этим способствовать развитию стахановского движения. Например, дефектную ведомость на судоремонт л/п „Малыгин“, присланную из Мурманска, вместо серьезного ее просмотра и подготовки всего необходимого к ремонту судна, в Архангельске ухитрились затерять. Поэтому, когда на „Малыгине“ начался ремонт — не было кистей, а присланные после были плохого качества. По заявлению стахановца т. **Абрамсон** эти кисти „по своему размеру годны для бритвы“.

Инициатива машинистов тт. **Подлесного** и **Бармина** в подготовке инструментов к началу ремонта не была поддержана командным составом л/п „Садко“. За проявление творческой инициативы машинисты не были отмечены ни в приказе по судну, ни другими поощрениями. Мало того, старший механик, подойдя к т. **Подлесному**, приводившему в порядок донку, заявил: „Что ты там делаешь? Кому это нужно? Ведь мы будем ремонтироваться в Архангельске и тогда будем приводить все в порядок“.

Прежний комсостав л/п „Русанов“ стахановским движением на судне не руководил. Сейчас тт. **Горшенин, Звягин и Ушаков** могут дать не мало в развитии стахановского движения на судне. Этим движением надо конкретней руководить, больше работать с людьми, помогать им, поощрять передовых, подтягивать отстающих.

Заведующий бондарным и ящичным производством, стахановец-выдвиженец т. **Черноудов**, при производственном плане в 34 000 ящиков не сумел обеспечить выполнение их к сроку из-за отсутствия материалов. Он заявил, что „в нашей снабженческой организации, в бывшем Арктикснабе (теперь контора снабжения) нет гвоздей“. С обручкой дело обстояло не лучше. Стахановец-выдвиженец нередко задавал себе вопрос: „Хватит ли обручки в бондарной на завтра? Наши стахановцы дали обещание подготовить всю имеющуюся тару к сроку, а вот, если не будет обручки, то это может сорваться.“

Как выяснилось после, обручка имела в самом Архангельске, но снабженческая контора ждала централизованные фонды, а не изыскивала местных ресурсов и, в частности, утиля. Об этом рассказал на совещании тот же т. Черноудов: „Например, на канатной фабрике упаковка приходит с железом, и это железо можно использовать для обручки. Я взял и примерил ее на бочку. Оказалось, что как раз подходит. Я заявил начальнику, что можно достать обручки до 32 тонн. Еще можно и другое так найти“.

Все эти примеры говорят о плохой работе. Между тем для развертывания стахановского движения есть все условия. Там, где работники транспорта по-боевому борются за стахановские показатели, — там есть и успехи.

На л/к „Ленин“ (капитан т. **Печуро**, старший механик т. **Чухарев**, помполит т. **Виханов**) развертывание стахановского движения начали с разработки норм, перешли на работу по нарядам. В результате стахановские однодневки дают до 131% выполнения заданий, а стахановские пятидневки до 167%. „На „Ленине“ нет ни одной работы, — говорит помполит т. **Виханов**, — которая бы не была нами пронормирована“.

Если в январе на л/к „Ленин“ имелось всего три стахановца, то в феврале их — 37, в марте — 47, в апреле — 71. Выработка в феврале составляет: по машине — 186%, по палубе — 285%; в марте машинная — 186%, палубная 200%; в апреле — 236,5% по машине и 400% задания по палубе. С ростом производительности труда поднялась и зарплата стахановцев. Машинисты начали зарабатывать до 390 руб. вместо 265 руб. в месяц.

Примеры стахановских методов работы на судах показывают: на „Русанове“ — тт. **Креслин, Буторин, Минкин**; на „Садко“ тт. **Бармин, Шуваев**; на „Ленине“ тт. **Макатов, Соколов**; на „Литке“ — тт. **Корольков, Андреев, Соколов**.

Лучшим стахановцем Архангельской судоверфи является т. **Прокофьев**, выполняющий свой план до 400%, и т. **Генце**, выполняющий свое задание до 325%.

С ростом стахановского движения растут и новые кадры.

**Токарев Сергей** (ледокол „Ленин“) поступил шесть лет назад машинистом первого класса, а сейчас выполняет работу четвертого механика. Он хозяин своей машины, следит за каждым ее недостатком, своевременно исправляет его. Большие успехи показывает т. Токарев в овладении техникой.

Машинист ледокола „Ленин“ т. **Макарьин**, работая на судне 8 месяцев, проявил себя как хороший производственник. Он изобрел механиче-

скую кисть для покраски бортов и внес рационализаторское предложение об изменении лопастей винта и расстановке их в шахматном порядке.

Третий механик т. **Ермолин** на том же ледоколе „Ленин“ поступил работать кочегаром второго класса, затем пошел на повышение, закончил техникум и вновь вернулся на судно. Старшие машинисты „Ленина“ т.т. **Мигунов**, **Катышев**, **Калинин** и **Симаков** три года тому назад работали кочегарами второго класса.

После трех лет работы на „Русанове“ матрос второго класса т. **Мироновский** стал боцманом судна и вполне справляется с порученной работой.

Кочегар ледореза „Литке“ т. **Рогов**, имеющий пятнадцатилетний стаж, но ранее не расстававшийся с пьянкой, не мог найти себе места. В настоящее время он показывает стахановские образцы работы и учится на курсах механиков.

Тов. **Подлесный** три года тому назад поступил на ледокол „Малыгин“ кочегаром. Сейчас он работает машинистом, выполняет свои задания до 248%.



Об организации рабочего места и методах своей работы рассказывали на совещании стахановцы тт. **Макатов** („Ленин“) и **Корольков** („Литке“). Тов. Макатов говорил:

— У нас с вечера дается наряд. Я его прорабатываю, чтобы было все готово, а с утра расставляю членов бригады на работу, после этого начинаю работать сам. Очень важно, чтобы инструмент был в порядке, а то мастер будет как без рук. Но это зависит от нас самих. Инструмент мы сами должны заправлять, чтобы он работал как следует и был под руками. Я так и работал и достигал успехов. Приловчившись к работе, все заранее предусмотрев, я выполнял задание с меньшим количеством людей.

— Мы решили, — говорит т. Корольков, — организовать молодежную смену кочегаров. У нас была такая смена, но она была самой слабой, и вот я решил ее взять себе, чтобы организовать работу. Наладить работу помогли нам механик т. **Бачурин** и помполит т. **Федороз**. В результате у нас получилось повышение пара. Эта слабая смена стала на первое место по всем показателям и получила благодарность от т. Янсона, а старший механик в нашей смене получил премию 300 рублей.

Живая практика показывает: если каждый капитан, его помощники и механики критически просмотрят всю работу и серьезно возьмутся за организацию стахановского движения, — тогда на судне в **ходовом** и **стояночном** положении найдутся большие возможности для повышения производительности труда.

Почему бы механикам, например, не поработать над вопросами увеличения „шага“ винта, количества оборотов винта в минуту? Нельзя ли посмотреть, в каком состоянии находятся бочки котлов, и нельзя ли совместно с регистром, испытав гидравлическое давление их, увеличить давление пара в котлах за счет сокращения технически необходимой гарантии? Ведь эти примеры есть уже на судах торгового флота и на ледоколе „Макаров“. Старший механик ледокола „Макаров“ т. **Самбурский** увеличил допуск пара в цилиндры за счет отсечки кулис.

Для того чтобы капитан, его помощники и механики могли добиться стахановских методов в работе и выявить лучших стахановцев на основе конкретных показателей, прежде всего необходимо расставить людей

и прикрепить их к определенным механизмам. Надо организовать работу так, чтобы каждый знал, какой агрегат, инвентарь и имущество к нему прикреплены, следил за его состоянием, сигнализировал о недостатках механику или старшему помощнику и исправлял этот недостаток на ходу с помощью руководства.

Конечно, такое прикрепление к механизмам и инвентарю не должно освобождать ни одного работника судна от несения вахты и ответственности за нее в целом. Допустим, рулевой Иванов прикреплен к шлюпке № 1 и он наблюдает за ней, отвечает за ее состояние: как она поставлена на место, правильно ли накрыта чехлом и т. д. Матрос первого класса может быть прикреплен к пожарному инвентарю. Конечно, они даже во время вахты сумеют найти время и посмотреть часть своего инвентаря, а кое-что и подремонтировать.

Механики судов могут и обязаны установить на каждом судне ряд конкретных показателей: какое количество времени должно быть потрачено для подъема пара до марки; какие должны быть сроки между заброской и раздачей угля в топку при полном давлении пара; какое количество времени затрачено на образцовую очистку топки, поддувала, на поддержание огня; какой слой угля и какой огонь должен быть в топке. Наконец: расход топлива, воды, состояние рабочего места, уборка шлака, сдача вахты. Если механики не только установят эти показатели, но и организуют учет работы каждой вахты и работника, — тогда они могут сразу определить, кто у них **стахановцы**.

Вслед за работой **кочегарки** идет организация работы у **машины** в полном взаимодействии с вахтой кочегаров. Если кочегарская вахта не даст должного давления пара, то машинисты не дадут большого количества оборотов, не покажут лучшей скорости судна.

Вахтенный механик должен не только знать, но помогать и организовывать работу вахты. Машинисты, несущие вахту, должны дать полное количество оборотов (при отличной работе машин и вспомогательных механизмов, правильной качественной и количественной смазке), организовать борьбу за экономию смазочного и обтирочного материала.

Нередко приходилось слышать от механиков, что такая-то вахта кочегаров и машинистов работает хорошо. Когда же дело доходило до учета работы, до показателей этих хорошо работающих людей, — механики переходили на общие рассуждения. А учет **решает**. Почему бы не организовать учет работы каждой вахты в виде следующей примерной рапортки:

20/X 1936 г. С 12 до 16 часов.

**Вахта:** ст. кочегар Сидоров; кочегары 1 кл. Иванов, Петров, Афонин; кочегар 2 кл. Михайлов; машинисты Дядин и Внуков.

**Пар** — 12 атмосфер, без снижения во время чистки топок.

**Чистка топок** — 5 мин. — отлично.

**Огни в топках** — отличные (4 проверки).

**Расход топлива** — нормальный.

**Заброска, подломка и раздача** — отличные, по графику.

**Ход** — малый 30 мин. — 48 оборотов,

„ средний — 1 час 30 мин. — 75 оборотов,

„ полный — 2 часа — 108 оборотов.

**Расход смазочного** — экономия 1 литр, смазка отличная.

**Расход обтирочного** — норма.

**Состояние машин** — отличное.

Вахту сдал механик Голубев, принял Глазков.

Если механики возьмутся по-серьезному за дело, будут конкретно вникать в показатели работы вахт, они тогда смогут конкретно учитывать и работу людей.

Учет работы палубной команды может быть также показан на примере: один рулевой ведет судно по курсу, но „рисует“ зигзаги, не замечает неравномерности работы машин или некоторой неисправности в положении руля и тем самым замедляет немного ход судна. Второй рулевой ведет судно в „нитку“, малейшую чувствительность на руле, неравномерность работы машин он сообщает вахтенному помощнику, чем способствует устранению недостатка и ускорению хода судна. Кто из них лучший, — определить нетрудно.

Вахтенный матрос обычно занят на мостике: бьет склянку, идет на лаг или лот, т. е. выполняет распоряжения вахтенного помощника. Но один товарищ, работая на лоте, даст одну четкость и быстроту, второй — другую. Один может проявить личную инициативу и уплотнить свое время для дополнительной работы с разрешения вахтенного помощника, а другой ограничится тем, что ему сказано сделать. И здесь не трудно заметить различие между первым и вторым.

Строгий учет вахтенных показателей, машинной и палубной команд и каждого члена экипажа в отдельности мобилизует всех на лучшие образцы работы. Надо только суметь организовать вокруг лучших показателей живых людей, провести соответствующую работу.

Кто же должен вести учет работы? Тот, кто возглавляет судно, капитан. Он обязан обеспечить учет. Судно с лучшими показателями и лучшими стахановцами может быть лишь при большой работе с людьми. Надо руководить стахановцами, растить их и завоевать со всем коллективом право на звание стахановского судна.

**МАКС ЗИНГЕР**

## КОЛЫМА СЕГОДНЯ

(Заметки участника третьей Лено-Колымской экспедиции „Дальстроя“ 1935 года)

### I

Колонна речных судов третьей Лено-Колымской экспедиции „Дальстроя“ входила в устье Колымы. Одиннадцать колесных пароходов и барж вступали в пресные воды великой реки. Морской переход без ледоколов и самолетов из Лены в Колыму был закончен. Виднелись бревенчатые склады порта Амбарчик и высокая мачта радиостанции. Льды, недавний жестокий шторм, едва не погубивший маленькие скорлупки — речные суда, туманы, преграждавшие путь отважным морякам из Лены в Колыму, — все это становилось уже воспоминанием. Теперь перед речниками простиралась родная стихия — река. И хоть то была быстрая и дикая, таежная Колыма, но всем было радостно. Водную ширь океана сменяли таежные берега Колымы. Речники успокоенно любовались глухими берегами, говорили об охоте, о куропатках, рябчиках, медведях. Волгари вспоминали Волгу, украинские речники — свой Днепр. И все хвалили красавицу многоводную Колыму.

Едва колонна судов приблизилась к Шалаурову, как с „Эвена“ — лидера речников — закричали:

— Молоков! Молоков!

У самого берега стоял гидросамолет. Герой Советского Союза облетел Лену, якутскую тайгу, перемахнул через Яблоньный хребет, погостил у дальстроителей в Магадане — Нагаеве на побережье Охотского моря, свез письма на остров Врангеля и собирался еще слетать до 74° северной широты.

На маленьком клиппер-боте (надувной резиновой шлюпке) экипаж Молокова прибыл к „Эвену“. „Эвенцы“ видели Молокова в Киренске на Лене, и вторичная встреча здесь, на Колыме, в Шалаурове, поэтому была волнующе-неожиданна.

Молоков и его экипаж скупно рассказывали о своих полетах, протянувшихся на десятки тысяч километров над таежным и океанским просторами. Все их мысли были направлены к тому, чтобы сберечь „материальную часть“ — самолет — и успеть до ледостава вернуть машину к месту приписки.

Старый волгарь капитан Сутырин — водитель речного парохода-колесника „Эвен“ — протяжно сигналил, уводя свое судно из Шалаурова вверх по Колыме. Он салютовал экипажу героического самолета. Речники неистово махали шапками. Летчики приветственно кричали в ответ. Возле зимовьешки они жили вот уже несколько дней, поджидая „погоду“ из Амбарчика. Летной погоды не было в районе Медвежьих островов, куда держал путь Молоков. Сводки погоды, передававшиеся радистами Амбарчика, были неутешительными, и Молоков вынужден был отсиживаться в Шалаурове.

„Эвен“ шел из Шалаурова вверх по Колыме один. Остальные суда получили задание работать в низовьях реки — разгрузить подошедший к Амбарчику Северным морским путем из Архангельска пароход „Рабочий“.

Остановки „Эвена“ на Колыме были короткими.

В Крестах высадили группу директора оленсовхоза Главсевморпути Мохнаткина, шедшего от самого Тикси, с великой Лены. Старый партизан Колымы Гавриил Иванович Мохнаткин ездил в Москву учиться и теперь возвращался на ответственную хозяйственную работу к родным местам. Сын якута и ламутки, он знает отлично чукотский, эвенский, якутский и русский языки. В тундре и тайге любят этого человека, скромного и трудолюбивого. Он не раз кочевал с чукчами и тунгусами. Колымские „камни“ — горы и леса были знакомы этому таежному человеку, знатоку природы. Издалека с речного парохода он узнавал в Ледовитом океане знакомые мысы, у которых не раз „горевал“ во время слепящей пурги. Он за день предсказывал погоду в море и верно предугадал время окончания шторма.

В приземистом Нижнеколымске, древнейшем городке Колымы, помощник начальника Лено-Колымской экспедиции Никита Мовсесян передал председателю местного райсовета бархатное шитое золотом знамя. Цветным шелком на бархате был искусно вышит портрет вождя народов Сталина. Освещенные солнцем, ярко играли бликами золотые и шелковые нити художественно расшитого знамени.

Год назад (1934) Никита Мовсесян проходил через Нижнеколымск из Лены. Председатель Нижнеколымского райсовета попросил его:

— Если будешь еще раз в наших краях, попомни просьбу колымчан: привези нам знамя.

О том же попросили Мовсесяна и в Среднеколымске. Мовсесян дал слово. Он знал, что на Севере слово значит больше всяких письменных договоров, и привез через год обещанное. На расшитых золо-



том знаменах значилось: „Нижнеколымский районный исполнительный комитет“, „Среднеколымский районный исполнительный комитет“. Это были первые знамена на Колыме, украшенные эмблемой Страны Советов.

На „Эвене“ прибыл из Якутска в Среднеколымск молодой инженер радист Сичкаренко. Его с привольной Украины потянуло в далекую Якутию. Он привез с собой на Колыму радиооборудование для телефонно-телеграфного передатчика мощностью в один киловатт. По примеру острова Диксона Колыма обзаводилась собственным радиоцентром для быстрой связи с Якутском, Иркутском и рациями Колымо-Инди-гирской зоны.

Инженер Сичкаренко два года прожил в Якутии. Он проводил целые дни в радиорубке „Эвена“ и других судов Лено-Колымской экспедиции. Он помогал судовым радистам налаживать их станции, хотя был в Лено-Колымской экспедиции всего лишь пассажиром. Ему предстояло поработать в Среднеколымске до зимы и зимним путем выехать в Якутск к месту постоянной работы. Две с половиной тысячи километров от Среднеколымска до Якутска, зимой, в шестидесятиградусные морозы, по рекам, озерам и тайге он должен был еще ехать на оленьих нартах. Но это не вызывало у молодого инженера никакого беспокойства. Наоборот, он с интересом рассказывал о предстоящей езде на оленях по тайге.

Когда сдавал очерк в редакцию, я получил радиogramму из Среднеколымска. В Москве стояла июльская жара. А в Амбарчике все еще было по-зимнему. Панцырем льдов еще был покрыт Северный океан. Ни один пароход еще не заходил в полярные порты Сибири. И на Колыме еще не началась навигация. Телеграмма Сичкаренко сообщала, что радиоцентр в Среднеколымске заработал. Налажена связь с Якутском, и даже мыс Шмидта на Чукотке слышит Колыму. Год работы на Колыме молодого инженера увенчался успехом.

## II

В Амбарчике, Лабуе, Среднеколымске в сентябре пили чай со свежими лимонами, завезенными сюда в большом количестве Северным морским путем. Возможно, что в Москве в то время еще не было лимонов. Осенняя колымская тайга изобиловала ягодой — шиповником, охтой, голубицей, брусникой и кислицей — красной смородиной.

Река Колыма становится обычно в средних числах октября. Начальнику блестяще завершенной Лено-Колымской экспедиции „Дальстрой“ капитану Боचेку и ближайшим его сотрудникам надо было поспеть до ледостава в верховья Колымы на автомобильную трассу — выход на Охотское море, к новому городу Магадану — Нагаево.

До Зырянки — колымского притока — было уже недалеко. По пути, в совхозе Родчево, „Эвен“ взял свежие овощи и мясо. В приполярном совхозе уродились репа и морковь, брюква и кольраби, ячмень и капуста. После долгого питания консервами приятно было отведать свежих щей и свинины.

Накануне „Эвен“ брал дрова в Бырбиликане. Здесь стояла юрта члена Якутского ЦИК Марии Робек. Незадолго перед заходом „Эвена“ в Бырбиликан, Мария Робек ездила верхом в тайгу, далеко в горы. Там накопила мелу для строящейся близ совхоза „Дальстрой“ школы, где будут учиться дети кочевников. Мария Робек была шефом школы и решила побелить ее к началу учебного года. Мела нигде, кроме как

в горах, достать было нельзя, и Мария в осеннюю непогоду съездила в сопки одна и выюком доставила два мешка мела на „Эвен“. Капитан Сутырин исполнил просьбу члена якутского правительства Марии Робек и передал мел по назначению.

Осенью 1935 года на Колыме было много новостей. Говорили о первом рейсе парохода „Леонгард“ на реку Ясачную, приток Колымы. „Леонгард“ впервые завез продовольствие для местных жителей. На сто пятнадцать километров поднялся он вверх по притоку и обеспечил подшефных „Дальстрою“ юкагиров мукой, сахаром, чаем и охотничьими припасами. Не будь рейса „Леонгарда“, юкагирам пришлось бы нартить зимой по таежному бездорожью на оленях за грузом. Такого количества никогда не вывезти нартами в одну зиму.

„Леонгард“ пришел на Колыму с Лены за год до „Эвена“. Он принес сквозь льды океана имя одного из безвременно погибших пионеров Северного воздушного пути. Леонгард, бортмеханик самолета, работал вместе с летчиком Кальвицем на якутской воздушной линии. 7 марта 1931 года во время рейса из Якутска в Булун летчик Кальвиц с его постоянным спутником-другом Леонгардом и радистом Карчевским разбились при падении самолета на Лене, близ угольных копей Сангар-Хая. Ленские и колымские пароходы понесли на своих бортах имена героев-летчиков, погибших на боевом посту. Экипажи пароходов продолжают славные дела героев Севера, отдавших жизнь за процветание далеких окраин своей родины.

На „Эвене“ поднимался вверх по реке Колыме старый лесовод. Заготовляя лес для строительства и для пароходных топков, старый таежник оставлял береговую бровку, не вырубал ее, не оголял совсем берега. Там, где этого не делали, весна сурово расправлялась с берегами. В обвалах, вместе с осевшими, сползшими в реку отвесными берегами, поникли вершинами оголенные лиственницы. Выше реки Шаманихи обвалилось до двадцати сажень земли. Люди во-время сумели оттянуть повыше наиболее ценные грузы, лежавшие у самой воды под брезентами.

Далеко с парохода виднелись торфяные берега.

— Этому торфянику пролетовать на солнышке, и вышло бы замечательное топливо, — говорил старик-лесовод, показывая на обнаженные места берега, где ледоход выгрыз сотни тысяч кубометров грунта и унес их вниз, создавая колымские недолговечные острова.

— Если так будем рубить еще несколько лет, всю тайгу в трубу выпустим, и Колыма обмелеет, — хмуро говорил лесовод, глядя на берега, откуда доносился пряный запах багульника. — Ведь Колыма скоро догонит тоннаж флота Лены! Нам надо скорей переходить на торф или на уголь.

„Дальстрой“ знал об этом. На Зырянке, притоке Колымы, уже разрабатывались каменноугольные месторождения.

Река зыбила пенными гребнями. Но они не были страшны „Эвену“, прорвавшемуся сквозь льды, штормы и туманы хмурого океана. Подул сильный южный ветер. Потянуло теплом. Солнце еще светило ярко и даже чуть пригревало. Все думали о том: скоро ли станет река? Доберется ли „Эвен“ до Столбовой или зазимует на открытом месте где-нибудь в среднем плесе, вдали от жилья и ремонтных мастерских? Это особенно волновало старика Сутырина. Он не успел перед походом окрасить пароход, нехватило дней. Старый капитан надеялся подогнать колер „Эвену“ в одном из колымских затонов. Это была заветная мечта Сутырина.

— На Волге мой пароход один раз захватило сразу, — рассказывал Сутырин, — пришлось 5 сентября, по старому стилю, становиться. Но был и такой случай на той же Волге: стали на зимовку, ну, когда бы вы думали? ... 23 декабря!

И капитан самодовольно потирал свою искрящуюся лысину.

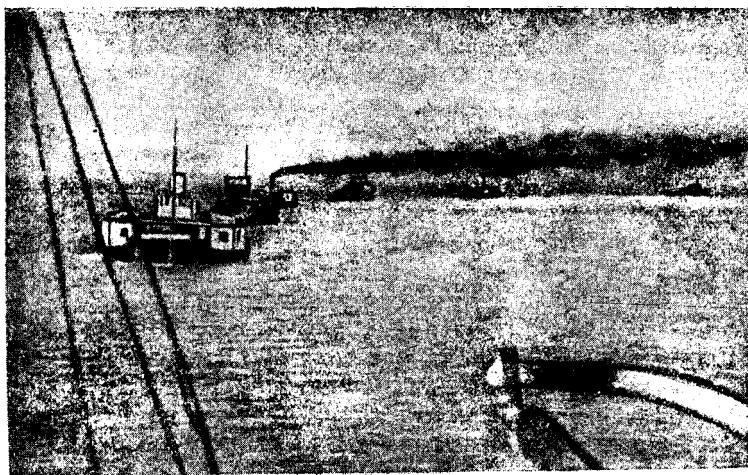
— Раз на ходу замерз — понадобилось дверь делать и отводить пароход в затон. Тридцать километров майну во льду вырубали. Стал 2 ноября и только 18-го закончил вводку парохода на место. Вот вам и Волга! А Колыма и не то может показать!

Глядя на таежные крутые колымские берега, моряк-штурман напевал:

Где мы, далеко или близко?  
Каким теченьем нас несет?  
Куда теперь нас курс ведет?  
Быть может прямо в Сан-Франциско.

Днем, когда пригревало солнышко, люди часто собирались на корме. Говорили потихоньку, пели вполголоса, чтобы не мешать капитану на мостике, спорили, философствовали. С одинаковой и трогательной любовью вспоминали своих детей и показывали друг другу их фотографии.

Капитан Сутырин шел без лоцманов, сверяясь по атласу, составленному еще исследователем Молодых. Отец Сутырина плавал по Волге, Шексне и Каме в течение сорока восьми лет. На тех же реках плавал и его сын — капитан „Эвена“. Теперь он поднимался по средней Колыме, оглашая гудками таежные берега. Сутырин, составивший собственную лоцию реки Шексны, преподававший речные дисциплины в Шлиссельбурге, Новгороде и Череповце, собирался и на Колыме готовить молодые кадры речников. Он настойчиво пробивался вперед даже в ночную темень по незнакомой коварной реке, изобилующей опечками и осередышами. Временами на лице начальника Лено-Колымской экспедиции капитана Бочека я замечал беспокойство. Он был против ночных переходов по реке, не обставленной световыми сигналами. И еще замечал я: капитану-дальневосточнику, привыкшему к морскому этикету, не нравилось, что „Эвен“, бывший флагман Лено-Колымской экспедиции, поднимался по Колыме без флагов. Это резало глаз моряка.



Лено-Колымская  
экспедиция  
„Дальстрога“

— Подняли бы хоть один кормовой для приличия! — сказал как-то Бочек.

И на утро „Эвен“ шел с кормовым флагом и белоголубым вымпелом „Дальстроя“.

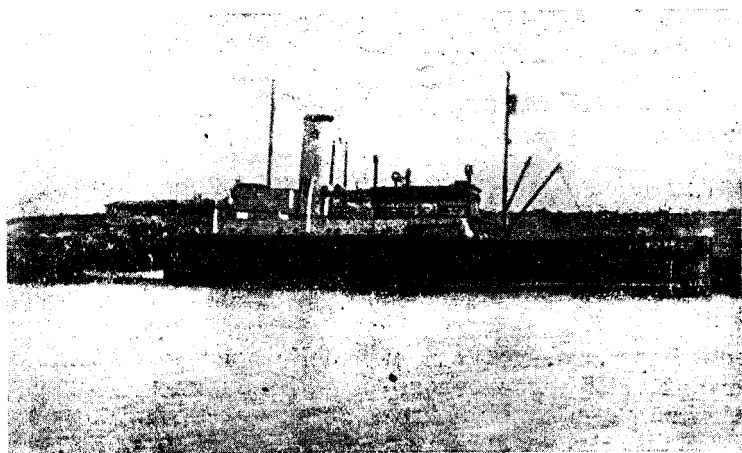
Едва только погасла заря и начало смеркаться, раздался грохот якорной цепи. Сутурин внимательно и чутко прислушивался к словам своего бывшего морского начальника, следовавшего в качестве пассажира на „Эвене“ после завершения морского перехода. Сутурин не хотел причинять недавнему начальнику огорчений. В окно своей каюты Сутурин часто наблюдал за ходом судна и в серьезные минуты на перекатах, если штурманы стояли на вахте, он выглядывал из дверей, следя за тем, что делают его помощники.

В Зырянке простояли около трех суток. Местные хозяйственники рассказывали, что уголь, найденный на Зырянке, привлек вначале все внимание к устью притока, где предположено было строить речной порт. Но вот на реке Ожогойной, близ Зырянки, разведчики-геологи также нашли выходы каменного угля. Ожогойная в отличие от Зырянки — сплавная река и тоже впадает в Колыму. Быть может городок перейдет в Усть-Ожогойну.

Пароход „Эвен“ оставил баржи в Зырянке. В одну ночь с баржей спустили на берег паровозы-кукушки, доставленные пароходом „Рабочий“ на Колыму Северным морским путем из Архангельска. Возле паровозов, установленных на рельсах временной узкоколейки, толпились люди. Колыма впервые видела паровозы.

Уходя из Зырянки, „Эвен“ захватил с собой тонну зырянского каменного угля для исследования в Нагаево. Перед самым носом парохода бежали по воде нырки, оставляя след длинного клина. Поднимал „Эвен“ с воды лебедей и уток, собиравшихся на юг. Берега были непролазно заросшие.

Тайга пестрела цветными красочными пятнами. Желтизна тайги говорила о наступавшей осени, зелень, — об уходящем лете, красные стояли рябинники, темнели горелые леса и сухостой-листвяк. Быстро заканчивается навигация, и на долгие месяцы в Колыму приходит зима. „Эвен“ первым из всех судов Лено-Колымской экспедиции видел верховую осеннюю Колыму.



Первый колым-  
ский пароход  
„Ленин“

Говорили на „Эвене“ и о медведях. Каждый день обогащался новым рассказом о тайге и ее бывшем хозяине. Колымчане часто встречают медведей на островах и протоках. Вода не страшит сильного зверя, отличного пловца и „рыбака“. Он делает небольшие плотины на колымских притоках, оставляя маленький узкий ход рыбе в Колыму. Сам лезет в воду, становится над воротами плотины и принимается черпать рыбу лапами да кидать на береговую гальку. Рыба прыгает по гальке, пока не заснет. Оставшуюся после богатого пиршества добычу медведь прячет в ямах, — квасит, на случай неожиданной голодовки.

Радио ежедневно сообщает из Зырянки вслед поднимающемуся „Эвену“ о горизонте воды на Колыме. Из Зырянки пароход вез много пассажиров, стремившихся поскорей на трассу, в Нагаево и дальше во Владивосток. Каждый говорил о прожитых в отдалении годах и о том, что вот пройдет полгода и снова потянет на Колыму...

### III

Северное сияние то вспыхивало, то угасало. „Эвен“ остановился у острова, выложенного галькой. На берегу не было ни куста. „Эвен“ поднялся от Нижнеколымска уже на восемьсот восемьдесят километров. Все явственней с каждым днем приближались сопки горной Колымы. Погода баловала речников и моряков, но спалось плохо. Ночью неугомонный боцман часто будил товарищей, громыхая коваными сапогами по палубе над кубриками и каютами. Он следил за тем, не уходит ли быстро вода, не обсыхает ли пароход. А днем, сквозь дремоту, речники, отстоявшие вахту, слышали выкрики наметчика, повторяемые эхом тайги:

— Восемь! Девять! Под табак! Не маячит!

По утрам было свежо на осенней Колыме. Берега из пестрых постепенно становились золотыми. В долине реки ложился туман. Береговая земля и железный корпус судна серебрились легким инеем.

Дым таежного пожара неожиданно окутал реку. Виднелись перебежавшие по валежнику прибрежной тайги живые яркие полосы огоньков. Бочек и его помощники Караянов и Мовсесян предложили капитану Сутырину приступить к тушению начинавшегося большого лесного пожара. Здесь до „Эвена“ прошел вниз пароход, рассылая из трубы фонтаны искр. Он и поджег сухую тайгу. Сутырин приказал бить пожарную тревогу. Раскатали шланг, — он не достал до линии огня. Решили тушить ведрами. Все люди, вытянувшись цепью, передавали друг другу от самой Колымы до горевшей тайги ведра, в которых плескалась студеной и прозрачной вода. Работа спорилась. Одежда у всех промокла насквозь, но никто не обращал на это внимания. У всех занемели руки, однако все работали до той самой минуты, пока огонь на бровке не был сбит. Кругом шипел обуглившийся политый водой валежник.

„Эвен“ продолжал путь. Перевалив уже тысячу километров от устья, пароход получил предложение зайти в Орок за живым скотом, предназначавшимся для затона Столбовой. „Эвен“ подошел к живописному, густо заросшему берегу. В тальнике, близ самого парохода, раздался один за другим несколько выстрелов, и вслед за ними машинист и профорг „Эвена“ комсомолец Каташев показался из тальника, таща в руках трех ослепительно белых, по-зимнему одевшихся куропаток.

Место высокое, сухое, незатопляемое в обычное половодье. Дом и амбары крепко построенные. Здесь работала экспедиция разведчика

колымского золота инженера Царьградского. Под домом живут горностаи. Над крышами, по ветвям деревьев скачут белки. Рябчиков стреляют из окна единственного дома. Куропатки клохчут в ближнем тальнике, шагах в двадцати от дверей дома. В Оройке пока всего лишь несколько строений и жителей. Гордость поселка—просторная и удобная баня.

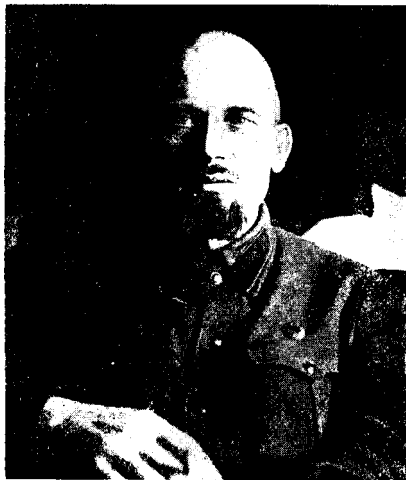
Взбурдаженный успехами Каташева, машинист Егоров вскоре принес из тайги двух рябчиков. Несмотря на позднее время, возле камбуза собрался народ, и вскоре потянуло раздражающе-аппетитным запахом жареного. Матросы и кочегары, лакомясь рябчиками, хвалили охотников и желали им большей удачи в будущем. Потом долго спорили—что красивее: горная Лена или горная Колыма. И больше друзей нахо-

дилось у величаво-дикой и малолюдной Колымы. Она казалась всем таинственной, загадочной и в то же время близкой и родной. Всех поражала ее быстрота, удивляли ее перекаты, высокие сопки, таежные берега, стаи лебедей, собиравшихся в отлет на юг, клинья уток, вонзавшихся в небо, будто уносивших поклон в далекие родные места.

У самой реки и порой за несколько километров лежали в тайге бревна плавника, занесенного сюда большой водой. По берегам речники пилили лес-плавник, и кочегары бросали его в топку, похваливая топливо.

Скрылся Ороек. Синее небо было чуть замазано облаками. В пути Сутырин получил из Столбовой по радио приказ от начальника затона—сделать заход под левый берег и взять застрявшую там на мели баржу. Полузатонувшую аварийную баржу „Эвен“ разыскал быстро, и всю ночь работали насосы, откачивая из нее воду. На утро пароход привел баржу в Столбовую.

Поход „Эвена“ по Колыме заканчивался. От Качугской судоверфи „Дальстроя“ на Лене до Столбовой на Колыме—около восьми тысяч километров. Через воды Лены, Колымы и Ледовитого океана пришли в одно лето одиннадцать речных судов под командой капитана дальнего плавания Бочека. Ходил он с колонной судов из Лены в Колыму не как в старину „года по два и три“, а в одну короткую летнюю навигацию.



Директор „Дальстроя“ Э. П. Берзин

#### IV

В Столбовой на высоком пне сидел словно вылитый из бронзы большой орел. Люди близко подходили к нему, он не выражал никакого беспокойства.

— Чучу! Чучу! Чучу!—сказал шедший рядом со мной человек.

В ответ орел встрепенулся, закричал тонким голоском, будто отвечая на приветствие. Этого орла еще птенцом снял с высокой скалы радиотехник Симаков. Он и приручил орленка, окрестив его странным именем.

Чучу подходил к столовой во время обедов, являлся на квартиры, где его неизменно ласково принимали. Чучу любил кататься верхом на

ездовых колымских собаках. Вцепившись лапами в собачью спину, он мчался по вырубленной береговой тайге, радостно вскрикивая тонким голоском, подгоняя собаку ударами клюва.

Радиотехник Симаков попал на Колыму не совсем обычно. Он явился в Петропавловске-на-Камчатке к борту „Хабаровска“, следовавшего к устью Колымы, и предложил свои услуги. Его взяли радиотехником. Симаков пришел в сандалиях на босу ногу и так отправлялся в Арктику. Про него никто не мог сказать, что уходил он на Север за „длинным“ рублем. Человек даже не заключил договора и ничего не потребовал, не выговорил для себя. Придя к устью Колымы в порт Амбарчик, Симаков вместе с экипажем работал по разгрузке „Хабаровска“. В конце сентября радиотехник прибыл в затон Лабую и был назначен заведующим местной радиостанцией.

Речонка Лабую — приток Колымы — вскрылась в конце мая, а за ней в начале июля — и сама Колыма. Вход в затон забило льдом. Выхода из Лабуи на Колыму не стало, его преградили торосы. Подрывали лед гулками взрывами аммонала. Ходить по льду стало опасно. Симакову понадобилось отправиться на другую сторону Колымы. Он пошел по движущемуся льду до середины реки, но вернулся: на реке появились большие разводья. Спустя несколько дней Симаков возвращался из магазина. Недоходя до радиостанции, он остановился и передал покупки товарищу.

- Ты куда, Коля? — удивился спутник.
- Поеду на Выделенный.
- На чем же? Ведь ледоход же!
- А я на льдине. Мне необходимо туда до-зарезу!
- Дело твое.

Вечером из Лабуи позвонили на Выделенный. Симакова там не было. Тогда послали катер „Юагир“ на поиски. Человека нашли ниже устья Лабуи и Кильдинского переката. Катер подошел вплотную к льдине и заметил на ней спавшего Симакова. Его разбудили. Потягиваясь и зевая, он объяснил, что большая льдина, на которой он предполагал дойти до Выделенного, треснула и раскололась на мелкие части. Он перешел на другую льдину и затем всю ночь не спал, менял свои „ледяные суда“, пока не заморился и не заснул на одном из них, показавшемся надежным.

Зимой 1934 года он взял отпуск и провел его также необычно. В пятидесятиградусный мороз ушел пешком в Лабую из Столбовой за шестьсот девятнадцать километров. Дошел в полушубке с оторванным рукавом. Прогостил в Лабуе два дня и вернулся обратно в Столбовую, совершив пеший переход в тысячу двести тридцать восемь километров.

Закончив работу в Столбовой, Симаков выехал в Магадан—Нагаево. С собой на пароход он взял веточку — лодочку из бересты, которую можно было легко поднять одной рукой. Он предполагал продолжать путешествие на берестяной ветке, если мели или перекааты задержат вдруг паровое судно. В Магадан он прибыл без всяких документов. Пришлось по телеграфу удостоверить личность Симакова.

## V

— Последняя вода, — сказали нам на прощание. — Такой воды по осени не бывало еще на Колыме. Чтобы осенью на перекатах по два метра воды держалось, этого здесь не слыхали даже! Вода прет и прет!

Поздней ночью в Столбовой ко мне в каюту постучались.

— Я — капитан Салишев! — многозначительно отрекомендовался вошедший, дыхнув на меня винным перегаром. — Слышал, что вы книги пишете.

— Пишу, — ответил я, не понимая, к чему ведет он разговор в столь позднее время.

До отхода катера „Октябренок“ оставалось всего лишь несколько часов. Но пришедшему гостю предстояло здесь зимовать, и он видимо никуда не торопился, а поговорить с новым человеком давно хотелось.

— А у тебя табачок есть? — спросил он.

— Я не курю.

— Не куришь! — удивленно воскликнул капитан. — А еще полярник! Тоже! — недовольно заметил он и стал набивать махоркой трубку.

— Так вот что, дорогой! Я пришел к тебе, чтобы ты написал обо мне книгу, как об одном из старых колымских капитанов. Понял?

— Простите, вас я не знаю совершенно. Что же могу я написать?

Мой отказ ничуть не удивил его, да и вряд ли что-нибудь на свете могло удивить этого речного джигита.

— Ну, вот что, такие вещи с Колымы на материк не возят, — серьезно заявил он, забирая со стола мой охотничий нож.

— Позвольте, нож мне нужен! — запротестовал я.

— Зачем?

— Наш путь еще долг. Возможно, что зимним путем придется пробираться к Магадану по тайге. Консервы вскрывать, костры раскладывать. Как же без ножа?

— Ну, давай, что ли, тогда кожаную тужурку!

— Она у меня одна.

— Экой ты несговорчивый! Да постой же, брат, — закричал он вдруг обрадованно, — сколько же у тебя этих самых карандашей! Целый завод!

— Вот карандашей я могу вам дать немного.

Он забрал со стола все карандаши, вышел в приоткрытую дверь и продолжал из коридора говорить мне о том, что вряд ли кто на Колыме знает так верховой фарватер, как он. Я подумал о славном и скромном капитане Сутырине, который пришел на Колыму сменять таких, как Салишев...

Осенним утром, перед самым отходом „Октябренька“, все лужицы в Столбовой замерзли. Температура упала ниже пятнадцати градусов. Катер не прошел и с полдня, как нас догнал пароход „Эвен“, с которым мы уже горячо распрощались. Он был послан из Столбовой на помощь севшему на мель пароходу. После нетопленного катера приятно было среди друзей в жарконатопленных каютах. Мы в последний раз напились у гостеприимного Сутырина чаю с брусничным вареньем. Друзья — „эвенцы“ подробно расспрашивали о нашей „цыганской“ жизни на катерке и рассказывали новости. Семейные жалели о том, что далеки их семьи — на Байкале, Волге, на Днепре. Мечтали, что в будущем году выпишут родных к себе.

Катер быстро исправили, и он затарахтел, удаляясь от прощально свистевшего „Эвена“.

Раньше времени началась северная тяга. Нас догоняла с севера зима. Подули ветры с океана. К утру замерзли мои чернила. Нам предстоял пятисоткилометровый путь по крутым коленам верховой Колымы через ее многочисленные перекаты. По утрам, после ночевки, мы ухо-



дили недалеко от катера в тайгу. Свисая тяжелыми гроздьями, искрилась на ярком солнце кислица — красная смородина. Мы собирали и ели кислицу полными пригоршнями, так много кругом было этой замечательной северной ягоды — медвежьего лакомства. На влажном берегу у самого кисличника мы не раз замечали свежие отпечатки медвежьих лап.

Капитан Бочек и на речном катере соблюдал морские вахты. Ночью катер не оставался без охраны. Костер из сухого плавника горел ярким пламенем. Слышно было, как ворковала у береговой гальки быстрая вода.

## VI

„Октябренок“ вынес нас в верховья Колымы через многочисленные обмелевшие перекаты, и мы увидели колымскую автомобильную трассу, проложенную в тайге среди сопок Яблонового хребта. Мы увидели новый советский город Магадан. Впервые за несколько месяцев мы читали свежую газету, „Советскую Колыму“. В маленьком домике, отведенном для редакции, было так же напряженно-жарко, как и в столичных редакциях. Звонили телефоны, приходили с заметками рабкоры, приезжали люди с трассы, с приисков, наскоро записывались беседы, и к чаю на приеме подавались свежие слобные булки.

В центральной магаданской библиотеке мы прочитали центральные и магаданские газеты. Мы не видали их с самого Якутска. И здесь в Магадане узнали печальную новость о гибели всемирно известного американского летчика Вильяма Поста, пытавшегося прилететь к нам с севера Америки. Мы прочитали о блестящих успехах железнодорожного транспорта, о работе метрополитена в Москве, о быстро подвигающейся стройке канала Волга — Москва, о новых званиях в Красной армии и флоте, о войне Италии с Абиссинией. Мы обедали теперь не у костра, раскупорив консервы, а в ресторане, где нам подавали щи из свежих колымских овощей.

С Никитой Мовсесян мы пришли по ровным улицам Магадана к директору „Дальстроя“ Эдуарду Петровичу Берзину. Высокий человек встретил нас, как старых знакомых, и первым делом спросил — хорошо ли мы устроились в Магадане. Он подробно расспрашивал о лено-колымском походе. Сам рассказывал о том, что сделано дальстроявцами в Нагаево и на Колыме.

Ночью старый дальстроявец Калнынь поведал мне о первом ледяном рейсе „Сахалина“ из Владивостока в Нагаево. Этот рейс положил начало бурному росту Колымы. Пароход пришел, раздвигая льды Охотского моря, в северную бухту Нагаево 5 февраля 1932 года. Кругом высились безмолвные снежные сопки. Несколько домишек да фанерных сараев ютилось на берегу, и рядом с ними белел „ситцевый городок“. Бушевала пурга. Из тайги приходили тревожные известия:

— Тяжелое положение на Утинке. Есть заболевшие. Нехватает теплой обуви и одежды. Работы останавливаются. Горючего для радиостанции хватит на два дня...

Без всякого присмотра на берегу бухты валялись мешки с мукой, ящики с консервами, тюки с одеждой и обувью. Работало всего лишь несколько автомашин. Именно в это время прибыл в Нагаево с маленькой группой товарищей директор „Дальстроя“ Берзин.

В марте того же года вышла из Нагаева с грузами первая тракторная колонна в Колыме. Тракторы неуклонно продвигались среди сопки и заснеженных болот. Впереди шли разведчики, искавшие лучший путь. Здешняя тайга еще не слыхала стука мотора. И когда одетый снегом и льдом величественный Яблоновый хребет был преодолен людьми и машинами, победа осталась за дальстроевцами. Это был первый моторизованный поход по колымской тайге. Охотское море связалось с верховьями Колымы, где предстояло вести геологические изыскания. Связисты провели телефон с Охотского побережья до Колымы, и вслед за ними пошли в тайгу дорожники, потрясая взрывами сопки.

Ватная одежда не защищала от лютых морозов. Летом одолевала мошка. Столетние лиственницы валялись рядами и устилали мостовую будущей великой трассы. Обнажалась вечная мерзлота, лишенная мохового покрова. Без него она быстро поддавалась действию солнечных лучей, и грунт плыл, дорога местами оседала, пропадал героический труд. Дорожники стали укладывать трассу толстым слоем мха и поперх настилали бревна.

Не всегда во-время подвозили продовольствие к строительным участкам. Но люди не робели, а если кто-нибудь вдруг ослабевал духом, то у Берзина всегда находились бодрые слова, простые, как он сам. Берзин говорил:

— Трудности существуют для того, чтобы их преодолевать. На то мы и большевики.

И дальстроевцы работали, устраняя непреодолимые, казалось, препятствия.

В 1935 году мы видели результаты этих работ. Совхозы овощные и животноводческие, рыбные промыслы, золотые прииски, каменноугольные разработки, автомобильная трасса, вытянувшаяся от Охотского моря к самой Колыме, и, наконец, речной и морской флот „Дальстроя“.

В течение нескольких лет к Колыме проложены морские пути с трех концов: из Владивостока Северным морским путем к устью Колымы; из Владивостока через Нагаево на верховую Колыму; восстановлен древний северный морской путь русских мореходов-казаков из Лены в Колыму, только не на утлых кочах, а на речных сильных пароходах.

Далекую, богатую полезными ископаемыми реку „Дальстрой“ приблизил к Советскому Союзу.

Из северной бухты мы уходили во Владивосток на большом дальстроевском пароходе „Ягода“. Охотское море встретило нас спокойно. Мы долго стояли на корме парохода и глядели вдаль, где скрылись сопки Нагаева. Вчера еще дикая Колыма, сегодня обвехованная и обставленная, гудела десятками пароходов, приведенных с Лены и Владивостока. Пришел конец „району дрящегося народного бедствия“, как называли в царское время Колыму. Завоз продовольствия на Колыму обеспечен речным и морским флотом. Появились школы, совхозы и новые поселки. Здесь, как и по всему Союзу, жизнь стала радостной.

На далекой окраине Советского Союза, куда раз в зиму мощный ледокол пробивается сквозь льды Охотского моря с караваном судов и доставляет долгожданные письма друзей и близких, — дальстроевцы мужественно строят новую жизнь.

И. В. АЛИМОВ

## КАК РАБОТАЮТ НАШИ ВЕРФИ

(Деревянное судостроение)

I

Деревянное судостроение Главсевморпути играет большую роль в транспортных операциях, в пополнении несамостоятельного, а также морского каботажного флота. А с 1937 года наши верфи будут пополнять и речной мелкосамостоятельный флот. Нормальная эксплуатация судов в навигацию в значительной степени зависит от качества работы судостроительных верфей.

Объем строительства деревянного, главным образом баржевого флота характеризуется следующими данными, исчисленными в условном куб. модуле:

Верфи	1935 г.	1936 г.	1936 г. в % к 1935 г.
Придивинская . .	34 379	46 285	135 %
Пеледуйская . .	33 177	41 000	124
Тобольская . .	22 660	27 724	122
Архангельская . .	12 176	29 712	244

Грузоперевозки в период навигации из года в год увеличиваются. Поэтому и производственные планы наших верфей, как это видно из таблицы, также увеличены.

Выросло требование к качеству судов. К сожалению, наши верфи до сих пор работают неудовлетворительно.

На верфях ощущается недостаток квалифицированной рабочей силы. Большая текучесть. Это происходит потому, что бытовые условия не налажены. Например, рабочие на Придивинской верфи живут в недопустимо скверных условиях. На верфях очень слабо проводится культурно-массовая работа. Как правило, на Придивинской, Тобольской и Пеледуйской верфях кадры квалифицированных работников в основном завербованы из центральных районов с договорами на 2—3 года. Меры к их закреплению принимаются недостаточные. Подготовка квалифицированных кадров из местного национального населения проводится неудовлетворительно.

Наблюдается неравномерная загрузка верфей. Нередко бывают перерывы в работе (в конце второго квартала и в начале нового года). Есть случаи (Придивинская верфь), когда приходилось начатые строительством объекты консервировать как не утвержденные титульным списком или переделывать на другие типы (база на Придивинской верфи). Это происходит потому, что в титулы капиталовложений включаются лишь суда навигации текущего года. Титульные списки утверждают всегда не ранее второго месяца нового года.

До сих пор отсутствует перспективный план. Объекты судостроения в лучшем случае определяются лишь за несколько месяцев до начала их постройки и не всегда обеспечены материалами, а иногда и проектами.

Типизация судов до сих пор не проведена, что усложняет и строительство, и эксплуатацию. Альбома стандартных типов судов пока еще нет.

Неудовлетворительно снабжаются верфи судостроительными материалами. Металл, прутковое и листовое железо, цветные металлы, гвозди и др. поступают на верфи в начале 2-го квартала. Это приводит к тому, что в начале года из-за недостатка материалов срываются работы и увеличиваются простои. А когда материал поступает, начинается «горячка», применяют сверхурочные и авральные методы.

Все это повышает себестоимость судостроения.

Главсевморпуть имеет деревянное судостроение на реках Енисее, Лене, Иртыше, в Архангельске и др., но верфями можно назвать лишь три: Придивинскую, Тобольскую, Пеледуйскую. Строительством верфей мы до сих пор вплотную не занимались, проектирование их поручалось отдельным работникам в порядке побочного заработка в вечернее время. Например, проект Архангельской верфи, составленный бригадой Освода, стоивший больших денег и принятый Отделом производственных предприятий в 1935 году, сейчас приходится заново переделывать, как негодный.

★

Возьмем Придивинскую верфь. Она также показывает, как не надо подходить к строительству.

Верфь была заложена на острове, строилась стихийно на глазок, без всякого плана и проекта. В 1933 году на острове уже были выстроены производственные цеха, жилые строения; но из за затопляемости острова верфь перенесли на 9 километров ниже по течению. Новое место выбрано без изучения сырьевых ресурсов, начали строить без плана. Все строительство состоит главным образом из «пристроек», не обеспечивающих правильного технологического процесса.

Расположение верфи оказалось неудобным для судостроения: отсутствует защитная акватория, необходимая для подвода и плотов, спуска и отстоя барж; площадка для строительства мала, распланирована непра-

вильно. Например, береговой урез используется так: сначала гавань для плотов, затем место спуска барж и стоянка барж на плаву для достройки и наконец выкатка леса на берег. На площадке же выкатанный лес подается в лесозавод и идет на биржу пиломатериалов, которая находится у приверха (течения), т. е. лес проходит через всю береговую площадку, возвращаясь к гавани плотов.

Промфинплан на Придивинской верфи систематически не выполнялся. Вот показатели выполнения плана в процентах за 1935 год:

Баржестроение . . . . .	93
Лесозаготовки . . . . .	92,6
Лесовывозка . . . . .	56,15
Лесосплав . . . . .	38,84
Лесопиление . . . . .	81,21
Бондарное производство . . . . .	72,93

Имелось повышение себестоимости (в сумме 829,5 тыс. руб. против плана) по всем объектам работы: судостроению, лесопилению, бондарному производству и др. На верфи совершенно отсутствовал хозрасчет.

Что мешало работе верфи?

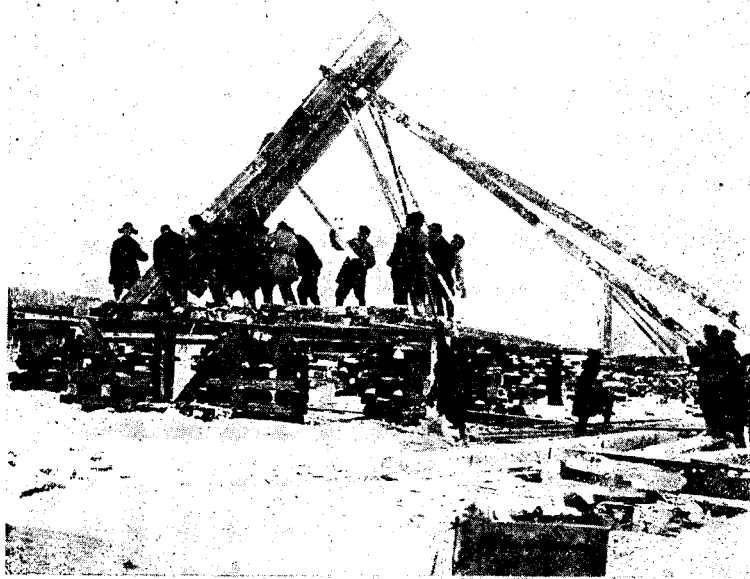
Она была «обременена» многими подсобными работами, как-то: сельское хозяйство, промышленное строительство и транспорт, которые отвлекали внимание руководства верфи от его основной деятельности — судостроения.

Сейчас на Придивинской верфи имеется пять основных цехов: судостроительный, лесозавод, лесозаготовительный цех, транспортный цех, отдел капитального строительства.

**Судостроительный цех** является основным для всей верфи. Но руководители цеха не смогли быстро переключиться на новые методы работы; нормы являются старыми, заниженными и, как выяснилось при нашем посещении верфи, построены так, что не стимулируют повышения производительности труда. Рабочие, особенно плотники-судостроители (50% рабочего состава), недостаточно квалифицированы. Из 141 человека плотников было лишь 12 человек 6-го разряда, могущих работать на ответственных деталях.

В судостроении отсутствует механизация. Все тяжелые детали поднимаются на суда ручной силой. Имеющаяся узкоколейка, проходящая по фронту судостроения, не используется для подвозки лесоматериалов. За всю зиму 1935/36 года узкоколейка была впервые очищена от снега лишь в марте 1936 года. Самым узким местом судостроительного цеха является некомплектность подачи лесоматериалов из-за неудовлетворительной работы лесозавода.

**Лесозавод** верфи оборудован удовлетворительно, но работает еще плохо. Например, он может подавать бревна на первую раму для развалки и после следующей лесорамы получать брусовку. Однако я был очевидцем того, что верфь не использует подсобной рамы: развалка и брусовка производятся на одной раме, что удорожает себестоимость распиловки, увеличивает простой рам. Хотя лесозавод и снабжен другими агрегатами (строгательный станок, циркулярная пила), однако расстановка этих агрегатов произведена неправильно, а это затрудняет нормальный ход работы. Для



Постановка штевня (Придивинская верфь)

агрегатов не был разработан технологический процесс. И лишь в 1936 году после установки мощной динамо стала возможна нормальная работа всех агрегатов.

Все это — результаты внеплановой стройки верфи, которую сейчас приходится исправлять.

**Лесозаготовительный** цех не получает от судостроительного цеха спецификаций на лесозаготовки и заготавливает лишь длинномерный лес; в то же время лесопильный цех выпиливает отдельные короткие детали из длинномерного леса: происходит „варварское“ обращение с лесосекой и увеличение себестоимости строительства.

## II

Какие меры надо принять для улучшения работы верфей деревянного судостроения?

План загрузки верфи должен даваться в начале года. При составлении титульных списков капиталовложений необходимо предусматривать переходящее строительство на следующий год. Каждая верфь должна заблаговременно знать, **какого типа суда она будет строить.**

Надо внедрить строительство бескорных судов. Это даст большую экономию и лучшее использование лесоматериала. Институт экономики Севера должен проработать вопрос, где и на каких участках могут быть использованы бескорные суда; необходимо разработать перспективный план грузовых перевозок по рекам Арктики и в зависимости от этого выбрать наиболее пригодные для северных рек типы судов, экономически обосновав их для каждой реки.

Управление морского и речного транспорта должно составить альбом типовых деревянных судов (речных транспортных, каботажных, зверобойных, рыбопромысловых, рефрижераторных и др.) и библиотеку технических проектов для этих судов.

Надо изменить систему снабжения верфей судостроительными материалами, которые, как правило, должны поступать на верфи в **летний период** водным (дешевым) путем. Верфи осенью должны иметь запасы основных судостроительных материалов — листовое, прутковое железо, костыли, гвозди, пакля, краска и др.

Энергичней бороться надо за создание **полной рабочей силы из местного национального населения.** Для этого следует создать фабзавученичество на всех верфях по основным судостроительным специальностям: судовые плотники, шлюпоч-

ники, столяры, кузнецы и др. Особое внимание надо обратить на создание культурных условий труда и быта рабочих верфей, укрепить верфи партийными и комсомольскими работниками.

На каждой верфи пропадает масса лесоматериала, не идущего на судостроение, но пригодного для других видов строительства. Следует организовать на верфях цехи ширпотреба, изготавливающие стандартные необходимые предметы для местного рынка. Например, на Придвинской верфи можно организовать строительство оконных рам, простейшей мебели и др., а также обеспечить передачу олизлежащему совхозу Главсевморпути отходов лесоматериалов для подсобных производств.

В условиях Севера большое значение имеет замена дорогостоящего ручного труда механическим. **Надо решительней внедрять механизацию** в судостроение. В первую очередь механизировать подъем на баржи кильсонов, штевней и прочих тяжелых деталей. Ручную конопатку надо заменить механической; забивку болтов и нагелей производить пневматическим способом. Верфи должны быть насыщены электродрелями. Вся ручная сверловка дыр должна быть заменена электрической.

Как правило, плотники стесывают вручную до 50—60% бруса топором. Надо механизировать обработку лесоматериала предварительно на лесозаводах, а также применить в судостроении переносные электрорубанки, циркульные и ленточные пилы. В ближайшее время надо оборудовать верфи. В баржевом судостроении даже крупные поковки (головки рулевые, петли рулевые) куются вручную. Надо снабдить верфи легкими механическими молотами.

Необходимо усилить контроль за качеством работы: на каждой верфи должен быть представитель эксплуатации транспорта, понимающий в судостроении, который, являясь независимым от верфи, несет полную ответственность за качество работ перед начальником управления. Такой опыт был применен весной 1936 года на Придвинской верфи, куда был послан представитель от эксплуатации, плотничник мастер **Алексин.** Опыт дал хорошие результаты, качество работ улучшилось.

На всех верфях должны быть сделаны сушилки. Для внедрения стахановских методов работы надо правильно организовать технологический процесс судостроения, укрепить верфи инженерно-техническими работниками.

Р. Б. КАУФМАН

## СТАХАНОВЦЫ С НОВОЙ ЗЕМЛИ

На Новой Земле семь полярных станций, десять становищ: Русаново, Краси́но, Белу́шья Губа, Ма́лые Кармаку́лы, Ла́герная, Кресто́во, Сми́довича, Архангел́ская губа, Ру́сская Гава́нь, Пахту́совы острова́ и острова́ Аранские.

На Новой Земле живут 100 ненцев и 311 русских. 132 промышленника Новой Земли добыли в 1936 году 6500 песцов...

**Лес**, а потом **город** ненец Иван Прокофьевич **Ледков** увидел в первый раз летом 1936 года. Полвека прошло на промыслах да на становищах. Где-то Большая земля есть. Очень много людей там. Солнце жаркое; а темное время, ночь, хоть и часто бывает, да совсем недолго.

Пришли люди с той солнечной стороны. Принесли с собой новую власть. Советы. Ненец теперь не батрачит, не платит непосильных налогов, не работает на кулака в уплату за свою вечную кабальную задолженность.

Советские люди помогли ненцам организовать колхозы. Дали промышленникам моторы для лодок, винтовки и все припасы для охоты. Такой власти Иван Прокофьевич стал помогать. Выполнял все поручения по общественной линии. Потом был несколько лет заместителем председателя совета, а в 1935/36 году справлялся и с работой председателя островного совета, когда **Вылка** Илья отлучался надолго. Кроме всего того, что окружало теперь Ледкова, много нового он узнавал от своих двух сыновей и зятя — комсомольцев, студентов Института народов Севера. Жизнь стала значительной и интересной.

Ледкова и еще четырех стахановцев-промышленников выбрали на пятом пленуме островного совета рапортовать Главному управлению Севморпути и Политуправлению о досрочном перевыполнении годового промыслового плана.

27 июля на приеме у т. **Н. М. Янсона** т. Ледков рассказывает:

— В эту зиму с 10 января до 12 февраля объехал я все промысла и становища. Трудно пришлось. Особенно, когда к югу направился. Стояли сильные морозы. Собаки были не очень сыты, так как зверь не попадался по дороге, приходилось животных кормить хлебом и песцовыми тушками. Несколько собачек на ходу замерзло. На обратном пути в стужу и пургу погибло еще 4 собаки.

Вернулся я после охотничьего сезона, но план свой трижды перевыполнил до объезда поселений.

**Янсон.** Скажите, чего вам нехватает?

**Ледков.** Мы нуждаемся в винтовках. Винтовки, которые были завезены в 1935 году, короткие, нового фасона — карабины. Они оказались для нас непригодны, малосильны. В 1933 году были лучшие, нам таких

и давайте. Карабины же и сейчас лежат. Ими только зверя бить на кромке да на недалеком расстоянии, метрах в сорока—пятидесяти. А с дробью дело так обстоит: где гуся много, там дробь нет, где гуся нет, там дробь много: неправильно распределяется.

Янсон. Кто планирует завоз снабжения?

Ледков. Архангельск. Нехватает меховой одежды, нет пимов. Рукавицы и малицы без шерсти, а в самую горячую пору такие недостатки срывают работу. У нас, на Новой Земле, оленей ходит много, но их бить запрещено. Был бы мех, мы бы сами шили из него все.

Янсон. Какой мех больше нужен?

Ледков. Олений.

Ушаков. Олень там есть, и дикого ходит много, но его запрещено бить. Он раньше был почти совсем уничтожен, огромные стада были выбиты. Запрет на оленя еще с 1932 года.

А строительные материалы вам завозят?

Ледков. В этом году почему-то лодочные доски не стали завозить. У нас был заказ на фанеру, из нее хорошие и прочные лодки получаются, но не знаю, привезут ли ее. В питании тоже не все ладно. Солонину нам доставляют из Колгуева. Но часто привозят такую соленую, что ее есть совсем нельзя. В этом году привезли плохое мясо. Недостаточно присылают мясных консервов. В марте их почти не было.

Янсон. Овощи вам завозят?

Ледков. В этом году были заброшены яблоки. Картофель доставляют не каждый год. Привезут картошку осенью, пока она лежит — замерзает. Сейчас очень хорошо в Лагерном устроено, — там есть отапливаемый склад, и овощами люди обеспечены. Если бы и в других становищах были сделаны хранилища, было бы хорошо.

Янсон. Как у вас с чаем?

Ледков. Чай, сахар, масло — все есть, получаем полностью всю норму, и даже остается. Макарон также хватает.

Янсон. Грамоте учились? Умеете писать?

Ледков. Я учился давно, одну зиму. Читать и писать по-русски немного умею. Ненцы за эти годы стали культурнее. Школа работала хорошо, и учителя были хорошие, старательные. Жаль, если в этом году их сменят.



Ненец Аким Пырерко — коренной житель Новой Земли, колхозник промартели имени Красина. Свой план в 30 песцсв стахановец Пырерко перевыполнил, добыв 174 песца. Он общественник — уполномоченный островного совета. Тов. Пырерко скромный и самоотверженный человек. В момент песцового хода надо было завезти продукты на промучасток. Желающих терять лов зверя не было. Тов. Пырерко, оставив свой участок, завозит продукты на промучасток, теряя несколько дней активного лова, и тем самым спасает промышленников от голода и цынги.

Ненец Пырерко говорит о нуждах промышленников:

— Нам нужна меховая одежда из бараньих шкурок — меховые рубашки и штаны. А то малица стоит 90 рублей и может носиться только одну зиму. А баранья одежда и дешевле и носится лучше.

Янсон. Это надо учесть.

Пырерко. Мотористам надо давать кожаные тужурки и плащи непромокаемые. Резиновые есть, но они плохо носят.

Ушаков. На палатки материал завозится?

Пырерко. У нас всего одна палатка на все артели, осталась от экспедиции. Их привозят только на полярные станции.

Янсон. Что вы курите там?

Пырерко. Папирос мало, курим махорку, табачок завертываем в бумагу. Некоторые курят трубку, делают их сами из моржовых клыков.

Ушаков. Примуса у вас есть?

Пырерко. Примуса есть, но нам нужны и паяльные лампы.

Ушаков. Черный зверь есть на приваде?

Пырерко. На приваде добыто 90 штук на 7 промыслах. По нашим наблюдениям он пугается, ушел, особенно по южным становищам. Медведь — зверь очень умный. Он учуял запах жилья человека.

Серкин. Чем же объясняется, что пропал медведь, — тем ли, что охотятся на него промышленники на Новой Земле или что с проходящих судов убивают медведя не во-время? Может быть, нужно запретить, как и дикого оленя, бить медведя, моржа?

Янсон. Есть предложение: когда начинается навигация, когда много судов, — на это время запретить бить белого медведя. Что, это хорошо будет?

Пырерко. Это было бы неплохо.

★

Ненец Прокопий Ледков — член ВЛКСМ, стахановец-колхозник промартели Русаново. Самый активный и самый смелый промышленник в становище Русаново, он пользуется авторитетом среди молодежи. Находясь на промучастке, который не был задет ходом мигрирующего песка, он все же выполнил план по пушнине на 300% и занял второе место по добыче песка в своем становище. Тов. Ледков и активный общественник, работает уполномоченным островного совета.

Серкин. Как вы проводите свободное время, чем занимаетесь?

Ледков. У нас кружки есть — политграмоты, истории партии.

Серкин. А о советском строительстве вам рассказывают?

Ледков. Рассказывают.

Басс. Сколько у вас комсомольцев и где они группируются?

Шувалов (парторг зимовки 1935/36 года на Новой Земле). Семь человек в Белушьей губе и один — Прокопий Ледков — в Русанове.

Ледков. Ребята учатся в школе. Но все они заняты и на промысле, так что отдыха не бывает никогда. Я в школе учился четыре зимы. Сейчас учатся больше, чем при мне, да и учителя теперь хорошие.

Басс. Книги есть у вас?

Ледков. Есть на русском языке, но очень мало.

Басс. Сейчас мы издали на ненецком языке комсомольскую литературу — программу устав. Книги покупаете?

Ледков. Их там не продают, есть только библиотека в каждом становище, а в продаже книг нет совсем.

★

— За четыре года я прочитал только три книжки, — говорит комсомолец Павел Журавлев.

А эти четыре года т. Журавлев пробыл на Карской стороне Новой Земли в районе становища Абросимова, не имея связи со становищами и комсомольской организацией. Работая один, он добыл 143 песка, а это 710% годового плана.



Он смелый и отзывчивый товарищ. На промысловом участке „Литке“ заболел зверобой Александр Трапезников. В это время началась распутица, тронулись реки и обломался береговой лед. Пробраться туда было почти невозможно. На собрании охотников т. Журавлев взял на себя обязательство поехать и вывезти Трапезникова. Он покрыл расстояние около 700 километров и после 12-дневного путешествия на собаках доставил больного охотника в больницу становища Лагерного.

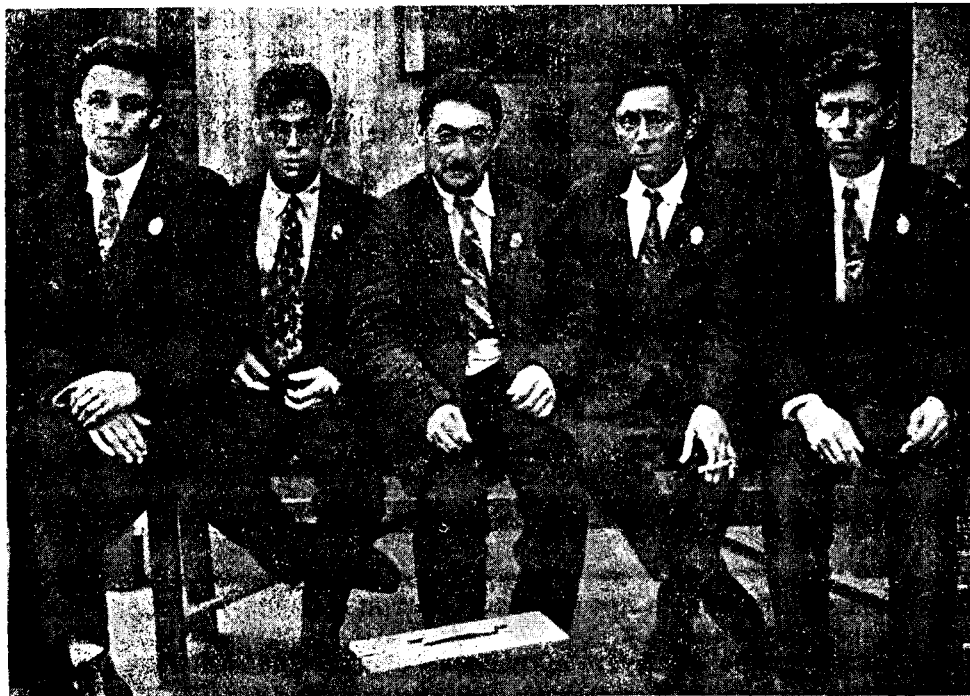
О себе он рассказывает так:

— Заехал я в промартель „Матшар“ в Лагерном в 1932 году, 16 лет отроду. Скоро убедился, что ненцы хорошие товарищи. За 14 месяцев, проведенных с ними вместе, я ни одного грубого слова от них не услышал. Ненцы научили меня своему языку и охотничьему промыслу.

В суровых условиях Арктики стахановец-комсомолец Журавлев, преодолевая трудности, упорно добивался своей цели — стать хорошим промышленником.

— В первый год своей охоты я добыл 11 песцов, 3 медведей (одного живого), 14 нерп и бочку гольца. Во второй год — 18 песцов, 7 медведей, 34 нерпы. Третий год зверя вообще было очень мало. Я напромышлял 74 нерпы и одного медведя.

Молодой охотник понял, что решающую роль в успешной охоте играет привада (подкормка). Несмотря на трудности, он заготовил ее немало. Добывал нерп и клал их на подкормку песцам.



Стахановцы-делегаты с Новой Земли. Слева направо: тт. Журавлев  
П. Ледков, И. Ледков, А. Пырерко, В. Косенков.

— В зимнее время, чтобы песец остался на моем участке, я осматривал регулярно свои 22 капкана, не считаясь ни с пургой, ни с метелью. Я удержал зверя и поймал его 143 штуки, на 25 тысяч рублей.

Сейчас т. Журавлев готовится к призыву в Красную армию.

★

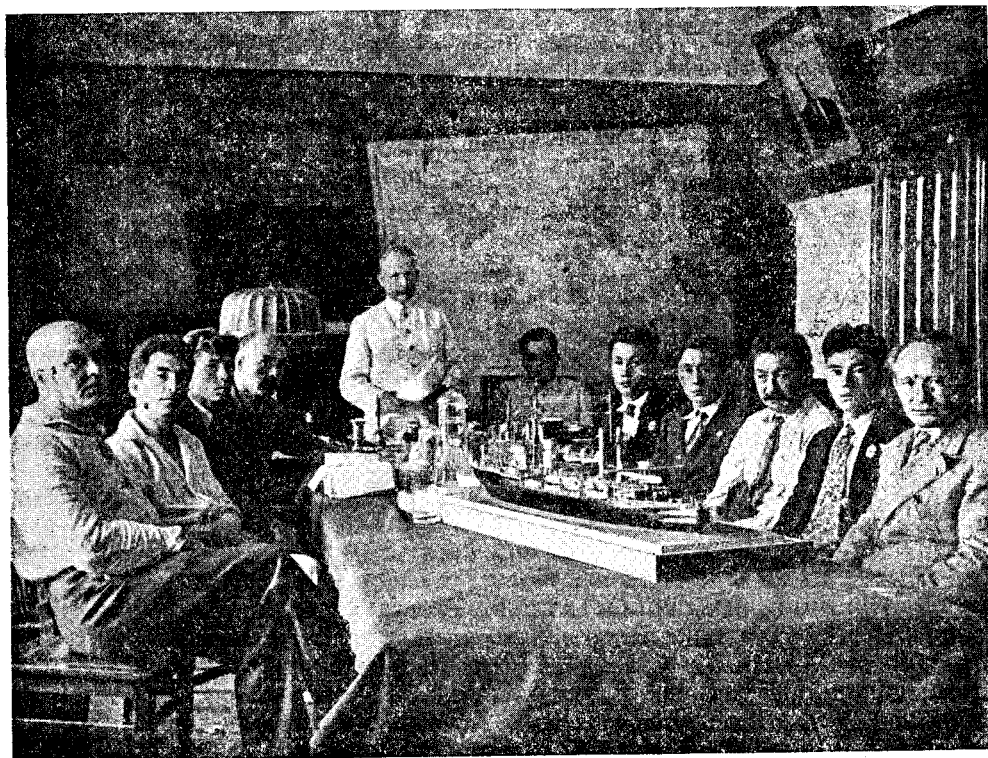
Василий Косенков — зверобой промучастка „Литке“, выполнил план на 1220%, добыв 247 песцов. Он сумел организовать промысловую работу так, что этот участок из отстающего занял первое место по добыче. Косенков избран председателем артели „Матшар“. Эта артель выполнила план по пушнине на 400 с лишним процентов.

Делегат-стахановец Косенков в беседе с руководителями Главсевморпути говорит о недостатках:

— Самый больной вопрос для всех промыслов Новой Земли — это собачий корм. У нас было 24 собаки, и мы скормили им 44 мешка муки. Чтобы прокормить собак, нужно убить не менее 40 песцов в сезон. Хорошо было бы, если бы Архангельск списал корм за счет фонда артелей.

Янсон. Что самое подходящее для корма собак?

Косенков. Если зверь есть, то кормим зверем, а если зверя нет, то целиком кормим хлебом. Следовало бы завозить туши с зверобойных кампаний. На Новой Земле для зверобоек нужны моторы не меньше



Стахановцы-делегаты с Новой Земли на приеме у Н. М. Янсона

чем по 20 сил. Артели наши маленькие, раскиданы они на расстоянии около 600 километров, и если объезжать на 6-сильных моторах, которые сейчас у нас есть, то не во всякую погоду туда можно попасть. Самые большие у нас 12-сильные моторы, но против ветра они не идут. Нам бы очень хотелось, чтобы в каждой промизбушке поставили радиоприемник, чтобы мы могли слушать новости.

Ушаков. В становища, которые близко от радиостанций, не обращались?

Косенков. Обращались, но радиостанции ничего не могли сделать. Кроме того, у нас еще такой вопрос: нельзя ли наших промышленников всех застраховать, как сотрудников полярных станций? До сих пор этого у нас нет.

У Косенкова есть еще серьезные претензии. Их он излагает от имени всех пяти делегатов-стахановцев.

— С расчетами у нас было очень плохо. На нас пишется только один забор, а то, что мы сдаем, — это нигде не значит. Все, что я добывал за прежние годы, никуда не записывалось. У меня есть свои записи, и их могут заверить на тех судах, которые у меня забирали добычу. Согласно накладным в конторе, у меня задолженность большая. А в прошлом году мною было сдано 6 медведей, 3 белухи и еще кое-что, но так как был бригадный метод, то все, что я добыл, пришлось делить на шесть человек, на три избушки. Несмотря на то, что я сдал, оказалось, что все же у меня задолженность. Сейчас, согласно их документам, у меня всего 25 тыс. долгу, а то, что убито 300 песцов, — это нигде не значит.

— У нас в прошлом году, — продолжает Косенков, — песцы шли по дешевой цене. Тогда все промышленники говорили, что лучше уж уехать на материк и там ловить кошек.

Янсон. Кто же так платил — наша государственная контора?

Косенков. Союзпушнина. Руководит этим делом Григорьев, начальник островного хозяйства.

Ушаков. Как же у вас производились расчеты?

Косенков. В этом году нам выдали книжки, а раньше ничего не было записано.

Серкин. Сейчас у вас деньги есть, хотите вы купить что-либо в Москве?

Косенков. Я получил 4 тыс. руб. авансом, Журавлев получил 1500 рублей. Но на Москву осталось только 100 рублей. Нам хотели перевод прислать сюда.

Гриншпан. Для покупок в Москве мы можем им выплатить часть здесь.

Серкин. Процентов пятьдесят надо выплатить им здесь. Это сегодня же надо организовать.

★

**В Пушно-промысловом отделе Главсевморпути.** Здесь разговор специально промыслового характера. Сотрудники Пушного сектора расспрашивают охотников о звере, об особенностях охоты на Новой Земле. Промышленники там работают неплохо. Их требования выросли. Но нет килей для лодок, капканы скверные, в них примерзают пружины к приваде, и пользоваться таким капканом приходится не более 3—4 дней. Нужно установить единый размер правил-палок (для натягивания шкурки убитого зверя).

Иван Прокофьевич Ледков говорит:

— Я живу 50 лет на Новой Земле, а столько песка, сколько в 1936 году, не видел никогда. Зверь был голодный. Ел плавник. Голоден был песец, а привадой становища не обеспечили свои промысла, и побрел песец с севера на юг. Миновал зверь и Кармакулы, и Крестовую губу, и становища Смидовича. На пленуме совета крепко-накрепко постановили, чтоб на всех промыслах была подкормка. Приваду — птицу разную, морского зверя — нужно ставить с апреля, хотя промысел начинается с декабря. Это дело промышленников. Центр же должен позаботиться о хороших охотничьих припасах. Население Новой Земли растет культурно. В некоторых становищах, например в Белушьей губе, все ликвидировали свою неграмотность. Особенно активны женщины. Ненки организовали кружки. Устраивают спектакли, сами их разыгрывают.

— Нам бы картин побольше, тогда веселее будет, — говорят делегаты.

Материальное положение населения Новой Земли улучшилось. В результате — понижение смертности.

— Мы теперь хорошо живем. В будущем году за машинами приедем, — говорят стахановцы-новоземельцы.

— Э! Сова вэнюко — совавно няуты,<sup>1</sup> — говорит Иван Прокофьевич Ледков о легковых автомобилях. Очень хочется ему иметь такую вэнюко на Новой Земле в недалеком будущем.

А пока сегодня:

Янсон. Сегодня мы оцениваем работу товарищей. Мы постараемся извлечь из беседы с ними побольше деловых результатов. Мы считаем необходимым отметить хорошую работу этих товарищей, их заслуги. Мы приняли, во-первых, такое постановление:

За исключительные успехи, достигнутые лучшими охотниками-стахановцами Новой Земли в деле выполнения и перевыполнения плана пушного промысла, — наградить значком охотника-ударника:

1) Ледкова Ивана — ненца, председателя островного совета Новой Земли, выполнившего пушной план на 300%.

) Пырерко Акима — ненца, колхозника промысловой артели им. Красина, добывшего 174 песка и выполнившего свой план на 508%.

3) Ледкова Прокопия — ненца, члена ВЛКСМ, колхозника промысловой артели Русаново, выполнившего свой план на 300%.

4) Косенкова Василия — председателя промысловой артели „Матшар“, добывшего 247 песцов и выполнившего свой план на 1220%.

5) Журавлева Павла — члена ВЛКСМ, колхозника промартели „Матшар“, добывшего 143 песка и выполнившего свой план на 710%.

Тов. Журавлев в условиях распутицы вывез заболевшего цынгой промышленника Трапезникова из промучастка „Литке“ до больницы на расстояние 700 километров, чем спас жизнь охотника т. Трапезникова.

— Этим товарищам, — говорит т. Янсон, — я от имени Главсевморпути выдаю значки охотника-ударника. Мы просим вас всем на острове об этом сообщить и прочитать, потому что это наша искренняя благодарность не только вам, но через вас и всем остальным работникам.

В заключение т. Янсон зачитывает приказ № 356 по Главному управлению Севморпути от 27 июля 1936 года.

<sup>1</sup> Хорошая собачка, хорошо бегают.

## § 1

Отмечаю исключительные успехи, достигнутые охотничье-промысловым населением Новой Земли на пушном промысле в сезон 1935/36 года.

План пушного промысла зимнего сезона 1935/36 года по заготовительной стоимости в сумме 322,1 тыс. руб. выполнен в сумме 905 тыс. руб., или 281%. Песцовых шкурок добыто 6552 шт., или 327% сезонного плана.

Против добытых в 1 квартале 1935 года песцов в количестве 382 штук, добыча в 1 квартале 1936 года составила 6257 штук, или 1640%.

Таких результатов охотники-промысловики добились благодаря правильной организации промысла, искусственной подкормке песца, умелой расстановке, широкому внедрению бригадного метода лова и развертыванию стахановского движения на пушном промысле.

Благодаря своевременной, в соответствии со стандартом, обрядке добытых шкурок, качество песца резко поднято по сравнению с 1935 годом.

## § 2

За достигнутые успехи в организации промысла и в деле выполнения плана пушного заготовок премировать лучших стахановцев-промысловиков Новой Земли (за счет надбавок Архангельского теруправления):

- 1) Ледкова Ивана Прокофьевича — именными часами.
- 2) Пырерко Аким — патефоном с пластинками.
- 3) Ледкова Прокопия — патефоном с пластинками.
- 4) Журавлева Павла — именными часами.
- 5) Косенкова Василия — фотоаппаратом.

Объявляю благодарность всему населению Новой Земли, активно участвовавшему в организации и проведении пушного промысла.

Выражаю уверенность, что достигнутые успехи будут использованы в сезоне промысла 1936/37 года для еще большего разворота стахановского движения на Новой Земле, что обеспечит закрепление и дальнейшее развитие пушного промысла, повышение качества добываемой пушнины, что является залогом дальнейшего роста зажиточной жизни населения Новой Земли.

И. о. начальника Главсевморпути  
при СНК СССР *Н. Янсон*

Делегаты-стахановцы Новой Земли в благодарность за оказанное им внимание ответили письмом:

„Горячо благодарим вас за ваше горячее участие и радостную встречу нашей делегации. В Москве мы встретили исключительное внимание к нам работников Главсевморпути.

Та высокая честь, которая была оказана нам, обязывает нас быть ведущими стахановцами Новой Земли и бороться за более высокие показатели плана.

Личным примером и своими образцами работы под руководством нашей славной партии Ленина — Сталина, под вашим непосредственным руководством, будем шаг за шагом побеждать ледяные просторы Советского Севера, осваивая и умножая богатства Новой Земли.

Еще раз большевикское спасибо вам за ваши подарки, награды, внимание к нам, уход за нами, и горячее участие к нам, чего мы не встретили в Архангельске.

Москва навсегда оставила в нас глубокую радость счастливой жизни нашей великой родины.

Спасибо нашему любимому родному Сталину за мощь, величие, непобедимость нашей страны, за радость, веселье и счастье нашего народа.

То, что мы увидели, потрясло нас, особенно завод им. Сталина, обязывает нас работать еще больше, работать по-сталински.

Стахановцы Новой Земли — *И. П. Ледков, П. С. Ледков, Аким Пырерко, Журавлев, Косенков.*

**И. В. ЧЕРЕМНЫЙ**

Токарь Архангельской судо-  
ремонтной механической ма-  
стерской Севморпути

**КАК Я ОСВОИЛ  
ТОКАРНЫЙ СТАНОК**

Почти со страхом переступил я впервые порог механической мастерской лесозавода № 8. Рабочие с недоумением смотрели на меня.

— Откуда такой?

Мастерская была неплохо оборудована. Имелись своя литейная, кузница. Обслуживала она почти всю местную лесопильную промышленность Архангельска, Онеги и Мезени.

Первоначально с боязнью, а потом и с настойчивым любопытством я стал изучать токарный станок. Делалось это главным образом в короткие промежутки времени, когда рабочие уходили на обед. Иначе к станку не допускали и на пушечный выстрел...

И только год спустя мне поручили первое ответственное дело — выточить шток для динамомашин.

Экзамен я выдержал, заказ сдал.

Но расчеты заедали. Практика требовала быстрого соображения. Помню один случай. Мне поручили делать новую валовую линию для одного из лесопильных заводов Мезени. Требовалось сначала обточить валы резцом, затем пропилить их по калибру. Но, вместо того чтобы припустить на опилку под калибр  $\frac{1}{4}$  миллиметра, я припустил  $\frac{1}{2}$  миллиметра. В силу этой ошибки на опилку ушел чуть ли не лишний день. Меня никто не предупредил, а учиться было не у кого.

Ошибки огорчали меня, но в то же время и учили. Со временем я приобрел некоторые токарные навыки и стал работать самостоятельно. Особенно ответственной работой было изготовление обрезающих станков для местных лесопильных заводов. Работа эта требовала исключительной точности в расчетах, больших практических навыков и тщательной подгонки деталей. Иногда и старики не справлялись с ней. Нет, нет, да и окажется в какой-нибудь раме дефект. Старики оправдывались:

— Это не моя работа.

Видимо, они имели в виду свалить все погрешности на меня. Тогда я, чтобы уличить бракоделов, стал ставить на рамах клейма. После этого виновники брака уже не смели отказываться от своих погрешностей, они были разоблачены.

Я научился быстро ориентироваться в обстановке и сразу находить решение, что не раз выводило меня и впоследствии в тракторных мастерских, куда я пришел после восьми лет работы на 8-м заводе. Здесь я получил уже полную возможность применить свои токарные навыки.



Слишком много возни с обработкой поршней. Чтобы сократить время на их обработку, я начал протачивать яблоки ушей не резцом, а торцовой шарошкой изнутри, проходя зараз и ту и другую сторону. Обычно работа резцом требовала 10—15 минут, а я укладывался в 3—5 минут. Это понравилось токарям. То же начали делать и другие. А если принять во внимание, что только мне приходилось изготавливать таких поршней до 30—40 зараз, то нетрудно высчитать, сколько это давало экономии во времени.

Или другой пример: в мастерской был станок для обточки валов. Расстояние между „центрами“ станка составляло  $4\frac{1}{2}$  метра, а обтачивать валы приходилось и по 5 и по  $5\frac{1}{2}$  метров длиной. Это создавало неудобства. Тогда я сообразил, что достаточно удлинить соответственно станину и вал свободно войдет в „центры“. Так и было сделано. Это тоже позволило сократить время на обточку валов не менее 25—30%.

Я наладил в мастерской и такое производство, какое и не мыслилось осуществить вначале: это выпуск прокатных станков Болиндера. Первое время прокатные станки никак не поддавались обработке и только потому, что не входили в токарный станок.

Старики упорно твердили:

— Все равно ничего не выйдет.

Администрация мастерской обратилась ко мне:

— А что скажешь ты?

— По-моему — выйдет.

Достаточно было выстрогать четыре призмы по впадине передней бабки и выступу станины, и прокатный станок легко стал входить в токарный, после чего те же рабочие, с недоверием встретившие новый вид производства, стали с готовностью делать эти станки.

★

В середине июня прошлого года я поступил токарем в механическую мастерскую Архангельского теруправления Главсевморпути. Тут я уже настолько освоился с токарным станком, что начал проделывать с ним смелые операции. Этому способствовало **стахановское движение**.

Что представляла собой мастерская и как было вообще организовано производство раньше?

Вначале мастерская называлась моторно-ремонтной. Все оборудование ее состояло из токарного станка и трех тисков. Никаких материалов не было. Нужные инструменты и материалы доставали под разными предлогами то в мастерской мортехникума, то в тракторных мастерских в Соломбале.

А время было горячее. Арктические экспедиции следовали одна за другой. Для становищ требовались моторы, а тут как на зло еще и кадры мотористов были завербованы такие, что стоило съездить раз такому „мотористу“ по Двине, как мотор отказывался работать.

Но помаленьку производство начало налаживаться. Состоялось слияние с Морзверпромом, у которого оказалось два станка — сверлильный и токарный. Затем мы обзавелись еще одним токарным, снятым с ледокола „Садко“, и новым фрезерным, доставленным с завода „Дзержинец“.

Несмотря на сравнительно сносное оборудование в новой мастерской, само производство все же продолжало хромать довольно сильно. Токарными работами я был загружен не более половины рабочего вре-

мени. Остальная часть дня уходила на розыски материалов, инструмента, шивку ремней. Все это не давало возможности не только как следует сосредоточиться на вопросе повышения производительности труда, но даже работать с обычной нагрузкой.

Когда я прочитал речь тов. Сталина на Первом всесоюзном совещании стахановцев, то впервые крепко задумался над теми неполадками, которые мешали работе, и над тем, что надо сделать для повышения производительности. Тогда я понял, что работать старыми методами больше нельзя. Я решил перейти на работу на двух станках — на токарном и фрезерном, чему и способствовал в полной мере начавшийся у нас в мастерской подъем стахановского движения.

Состоялось общее собрание. С докладом о стахановских методах работы выступил начальник кадров т. Масленников, а на другой день я уже знакомился с фрезером.

Как раз к этому моменту требовалось отфрезеровать для брашпиля „Малыгина“ шестерни. Фрезеровщика не было. Начальник мастерской говорит:

— Может быть сделаешь?

— Попробую, — отвечал я. — Кстати, со станком я ознакомился.

Первая проба оказалась удачной. После этого я сразу же переключился на два станка. А чтобы успешнее справиться с ними, в помощь взял себе ученика, который одновременно и учился токарному делу и помогал мне.

Когда дело более или менее наладилось, то я увидел, что загрузка по специальности увеличилась, но оставались неполадки в организации рабочего места, в получении нарядов. Из-за несвоевременной выдачи нарядов я не знал, что делать завтра. Отсутствие необходимых материалов и инструмента не позволяло в то же время подготовить к следующему дню рабочее место.

Тогда я начал требовать от мастера, чтобы он загрузил мой рабочий день как следует, дал столько заказов, чтобы их хватало для работы на обоих станках, а кстати освободил бы меня и от разных подсобных работ. Мне помогли партийная организация и общественность.

Получив необходимую нагрузку, я внимательно обдумал и технологический процесс. Производительность труда стала подниматься. В октябре прошлого года я перекрыл существующие нормы на 207%, заработал 646 руб. 89 коп.; в ноябре на 245%, заработал 677 руб. 49 коп.; за первую половину декабря дал 229%, заработал за полмесяца 368 руб., при этом были дни, в которые я зарабатывал по 60 руб., перевыполняя норму в 4—5 раз. Это было по ремонту ледокола „Русанов“.

Но, перевыполняя нормы в пять раз, не считал такое достижение для себя пределом и полагал, что нормы могут быть значительно превышены.

— Для этого, — рассуждал я, — необходимо только приучить себя к новой дисциплине — экономить секунды.

Инициатива комсомольской организации — ответить делом на призыв вождя — вдохновила меня. То, что вначале бродило во мне, как смутное желание, в стахановские дни стало вдруг отменно ясным.

26 декабря нужно было сделать 80 роликов для роликовых подшипников. До того я работал двумя резцами — проходным и отрезным. Но на перестановку резцов, как известно, уходит очень много времени, а я решил экономить секунды. Чтобы не терять времени, уже прямое соображение подсказывало мне, что достаточно ограничиться одним резцом. На этот раз я так и сделал: взял только один резец — широкий,



но меня постигла временная неудача. Станок начал дрожать, дрожание передавалось детали. Тогда я сообразил:

— А что, если перевернуть резец острием вниз и пустить станок в обратную сторону? Надо только резец поставить несколько ниже центра.

Мгновение, и станку дан обратный ход. Один резец начал выполнять двойную работу — и **резать и обтачивать**. Оставалось только следить за размером обрабатываемой детали, что легко и выполнялось при помощи нанесенных на червяке суппорта градусов. Самый кронциркуль стал уже не нужным, а для измерения диаметра достаточно было на ходу прикладывать штангель. В результате только за 4 часа одного дня вместо 4 роликов по норме я выточил 20 штук.

Но и это мне показалось недостаточным. Я был уверен, что не использовал всех возможностей, которые имел, чтобы сообщить станку максимальную производительность.

27 февраля этого года я попросил мастера изготовить для моего токарного станка шкив со съёмкой обоймой в 275 миллиметров. Этим самым я получил возможность по мере необходимости увеличить число оборотов шпинделя почти вдвое против обыкновенного (до того я имел шкив с обоймой в 180 миллиметров). Шкивом с малой обоймой я стал пользоваться для обработки крупных деталей, шкивом с большей обоймой — для обработки малых деталей. Вместо 300 оборотов в минуту шпиндель мог уже вращаться со скоростью 600 оборотов.

Благодаря этим простейшим рационализаторским мероприятиям я выполнил норму на 1000%. За шесть рабочих часов выточил 60 фасонных конических роликов. За этот день я заработал 99 руб. 30 коп.

Разумеется, и 1000% еще не предел, если учесть целый ряд неполадок, которые время от времени продолжают сказываться на работе.

Попрежнему неблагоприятно с материалом, как отливным, так и железом. Чуть не каждый день говорю и мастеру и начальнику:

— Скоро со зверобойной кампании придут ледоколы, боты. Надо шевелиться.

Но „воз и ныне там“.

Не все в порядке с инструментом. Нехватает фрез: и } простых, и модульных. Подбор инструмента весьма ограниченный.

Бывают ошибки при распределении работ. Часто работу, которую мог бы выполнить токарь 4-го разряда, дают токарю 6-го разряда, и наоборот. В результате и токари с меньшей квалификацией мучаются и токари с повышенной квалификацией, как говорится, „размениваются по мелочам“.

Нет самоточки — отдельной — для токарей и слесарей. На одной и той же самоточке точат с одинаковым успехом и зубило кузнечное, и отливку, и поковку, а тут нужно еще заправлять и хороший инструмент для обработки.

Оставляет желать много лучшего и самая расстановка станков. Токарный станок установлен непрочно по основанию. Трансмиссия отведена куда-то вбок. Ремень набегаёт на кронштейн, в силу чего пришлось даже закосить трансмиссию, чтобы устранить какой-нибудь дефект. К тому же станок довольно далеко отстоит от фрезерного. А если принять во внимание, что я обслуживаю оба станка, то вытекающие отсюда неудобства для меня станут совершенно очевидными.

Я взял на себя обязательство в течение года обучить двух учеников токарному делу.

Свои станки содержу в образцовой чистоте. Забочусь, чтобы они были хорошо смазаны, особенно движущиеся их части. Эту работу проделывает у меня ученик до гудка. Резцы у меня также всегда в исправности. Мелкие недостатки предупреждаю на ходу, поставив себе за правило: лучше остановить станок на 5—10 минут, чем допустить халатность и вывести станок из строя.

Особенно осторожным должно быть обращение с американским патроном и кулачковой планшайбой. В универсальный американский патрон я вставляю исключительно обточенные детали, иначе возможна перетяжка спирального диска и кулачков.

И личная жизнь устроилась по-иному. Мне отремонтировали квартиру, провели радио. Я отлично приоделся, хорошо питаюсь, на моем иждивении старики-родители. За очень короткий срок приобрел костюм, две пары ботинок. Собираюсь приобрести еще одно лучше пальто. Купил два ружья: я люблю охоту.

На охоту обычно отправляюсь на выходной день. В прошлом году к открытию осеннего сезона „подоспел“ и мой очередной отпуск. Большую часть его я провел в районе Мудьюжского острова, вдвоем с товарищем. Оборудовали моторную лодку. Жили в промысловой избушке. Стреляли вечером, когда птица — гуси, лебедь, утка — летит на кормежку с моря в устье, а днем отправлялись в лес за ягодами, за грибами. Лес, взморье, чистый воздух. После такого отдыха — ну, как не втянешься в работу.

Раньше я сильно уставал, не мог заняться серьезной учебой, да и не располагал свободным временем. А теперь, работая по-стахановски, я не только в 4—5 раз перекрываю норму, но и без особого напряжения укладываюсь в нормальный рабочий день.

Чуть ли не впервые я получил возможность посещать кино, театр, библиотеку. Стал знакомиться с художественной литературой. У меня появилась и техническая литература, хотя без преподавателя разбираться в ней одному и нелегко подчас. Заметно большее участие я стал принимать в общественной жизни: начал выступать на собраниях. Много дала мне в этом отношении заочная партучеба по радио.



Когда-то старые мастера из пустяков делали „секреты“. В капиталистическом обществе человек человеку был зверь. Но мы, стахановцы, живем в иную эпоху — светлую и радостную. Нет больше надобности делать из своих достижений секреты.

И я делюсь ими, зная, что они пойдут на благо нашей родине.

В нашей мастерской обмену опытом немало помогли производственные совещания. Немало способствовали этому и встречи стахановцев с руководителями Севморпути на ледоколах „Ленин“ и „Литке“.

Особенно большое впечатление как на меня, так и на моих стариков-родителей произвело посещение их скромного домика на окраине Соломбалы такими почетными гостями, как лучшие стахановцы Севморпути, друзья, товарищи, работники политотдела и другие. На квартире у меня собрались мы поделиться радостями счастливой жизни.

За чашкой чая у микрофона инициаторы стахановского движения рассказали о своих достижениях, о том, как ими же разбивалась старая теория о нормах и ограниченной мощности станков. Выступали артисты

радиотеатра. Мы пели, танцевали. Это был едва ли не лучший день в моей жизни.

Речь великого Сталина воодушевила меня. Ему, великому Сталину, мы обязаны счастливой жизнью. Для большевистской партии, для любимой родины мы готовы отдать и всю нашу жизнь до конца.

Все знания, весь опыт я вложу в работу и не успокоюсь на достигнутых успехах. Буду и дальше добиваться повышения производительности труда, освоения техники, чтобы обеспечить высококачественный и своевременный ремонт ледокольного флота.

### И. А. КОРОЛЬКОВ

Старшина кочегаров ледореза „Литке“

## МОЯ РАБОТА У КОТЛОВ

В гражданскую войну отец выписал меня из деревни и пристроил на пароход „Чекуша“ коком. Судно перевозило баржи от Ленинграда до Шлиссельбурга.

Еще будучи коком, я пробовал шуровать. „Чекуша“ ходила на дровах. Дрова тяжелые, сырые. Кочегары учили:

— Ты подхватывай вот так!

И показывали, как нужно шуровать.

Бывало, и машинисты допускали к машине. Показывали, как заводить дубликатор, учили давать масло в масленки, и так далее.

Много было у меня ошибок. Но на них я учился работать лучше. Стал ясней представлять устройство паросиловой установки.

Потом решил ехать в Шлиссельбург, поступить на буксир кочегаром. Дорогой все присматривался, как работают кочегары у котлов.

Наконец нашел одно место. Спустился по трапу в котельное. Не знал даже, как и за дело приняться. Пять часов высидал в кочегарке, все еще присматривался к работе кочегаров.

Заболел один из кочегаров, не вышел к вахте. Механик говорит:

— Принимай вахту. Да кстати посмотри и смажь машину.

Он предложил завести дубликатор. Завел (учеба на „Чекуше“ пригодилась), дал масла в масленки. А как смазал машину, — хорошо, плохо, — не знал.

Перед сдачей вахты пришел механик.

— Надо вычистить топки и дымогарные трубы.

Вычистил. Слов нет, устал за эту смену, но экзамен выдержал.

После двух лет работы на водном транспорте поступил кочегаром на ситценабивную фабрику в Шлиссельбурге. Прослушал курсы кочегаров, получил диплом. Вступил в комсомол. Как лучшего производственника, выдвинули меня помощником старшины кочегаров. Тогда же я вступил в партию.

После пяти лет работы на этой фабрике перешел на завод имени Калинина в Ленинграде, на Васильевском острове.

В Институте Герцена прослушал курсы старшин кочегаров. Отсюда в прошлом году в июне меня и направили на ледорез „Литке“ в арктический рейс.

На „Литке“ я пришел уже общественником. Стал заниматься в кружке партпроса, изучать историю партии, посещать семинар пропагандистов.

Стал смотреть котлы, паро- и трубопроводы, насосы. Котельное хозяйство корабля оказалось в плохом состоянии. Предохранительные клапана выдерживали только  $10\frac{1}{2}$  килограммов давления, сверх чего начинали травить. Когда стал открывать питательные клапаны вспомогательной магистрали, то вместо них оказывались какие-то куски металла, даже отдаленно не похожие на клапаны. Показал их гарантийному механику завода.

Он посмотрел и только вздохнул.

— Н-да, видать — несколько лет не переделывалось.

Но переделывать было уже не время. Торопились в рейс. Судно шло в Мурманск. Не успели отойти от Ленинграда, вышло из строя до половины регистров дутья Гаудена. Питательные приборы были в таком состоянии, что при работе на неполную нагрузку котлов выходили из строя.

Засолили воду. Ввиду того, что не вычистили льял и приемных сеток, а также не знали осушительных магистралей, выкачивали воду аварийной помпой. Помпу сломали, а сетки забила еще больше.

Плохо было с подбором кадров. Кочегары оказались неопытными, они даже не были в плавании. Большинство старшин также было слабо подготовлено. Пар на марке никогда не держали, да и не было возможности его держать, когда предохранительные клапана едва выдерживали  $10\frac{1}{2}$  килограммов нагрузки. Дошло до того, что выше 6—7 атмосфер давления в котлах не поднимали.

Кочегары оправдывались:

— Раз клапана не держат, значит и не поднять выше.

Вижу, что надо принимать меры.

Прежде всего я позаботился о расстановке людей. В моей бригаде было восемь человек. Расставил их так: к кочегару послабее ставил соседом кочегара посильнее. В случае отлучки из одной кочегарки в другую, товарищу посильнее поручал наблюдать за горением в топке слабого. В той кочегарке, в которой приходилось бывать самому чаще, чем в остальных, поставил самых слабых.

Стал учить, как работать у котлов. Когда пояснения не действовали, сам становился к топке и показывал, как забрасывать топливо и шуровать.

— Подбрасывать уголь, — объяснял я кочегарам, — нужно по мере сгорания, небольшими порциями в 4—6 лопат. Не следует бросать уголь большими кусками, так как кислород не проникает из воздуха внутрь угля, отчего и получается, что в топке угля много, а настоящего его горения нет.

Для того чтобы уголь рассыпался веером, равномерно по всей площади колосниковой решетки, я показывал, как нужно ударить тыловой частью лопаты по порогу топочного отверстия и соответствующим уклоном лопаты вправо или влево посылать уголь в нужную сторону, чтобы уголь ложился ровным слоем.

Ребята начали входить в курс дела. Организовали кружок кочегаров. Но не только в кружке, а и вообще во всякое свободное время путем вопросов и ответов я старался сообщить молодежи как можно больше знаний.

Большое значение для правильного сжигания и парообразования имело бы введение методического подбрасывания. Такой способ отопления лучше всего применим на пароходах с большим количеством котлов, работающих на срочных рейсах и сжигающих один и тот же сорт угля. Заключается он в том, что подбрасывание угля в топку производится методически, в определенные промежутки времени, в определенной последовательности и при том сразу только в одну топку каждого котла. Затем переходят к шурованию во вторых топках и после этого к подламыванию или забрасыванию в третьих топках и т. д.

При выборе промежутков между подбрасываниями угля следует принимать в расчет время, необходимое для самого подбрасывания, и то время, какое остается для отдыха кочегаров, чтобы они не утомлялись при слишком частых подбрасываниях. А чтобы порции угля были приблизительно одинаковыми, необходимо перед каждым котлом или топкой иметь запас угля приблизительно на два подбрасывания, заботясь, чтобы уголь был разбит на куски величиной с кулак.

Но когда люди не имели даже элементарных навыков кочегарского дела, о введении методического подбрасывания, как определенной системы, конечно, и думать не приходилось. Все же положительных результатов я добился и при том способе подбрасывания, какой применяется на абсолютном большинстве кораблей. Не доходя до Мурманска, моя бригада была уже на **втором месте**. Каждую смену записывали на доску показатели, сколько сожжено угля, какое было давление на котлах и сколько пройдено миль. А через 3—4 дня после выхода из Мурманска по всем этим показателям мы вышли на **первое место**, которое затем моя бригада никому не сдавала в течение всего рейса.

Еще в пути к Мурманску мы обнаружили ряд дефектов, которые могли задержать выход экспедиции в море. Чтобы не задержаться в Мурманске, мы решили провести некоторый ремонт при работе котлов: переставили фланцы, привели в порядок сальники паровой магистрали, где можно было — подтерли клапаны, привели в порядок кочегарский инструмент. Благодаря этому выход экспедиции из Мурманска, по крайней мере по вине кочегаров, не был задержан ни на минуту.



Вытащив свою бригаду из прорыва, я стал думать о том, чтобы подтянуть и остальных.

Говорил о недостатках на производственных совещаниях, общих и партийных собраниях. Партийная организация живо реагировала на все указания, помогала устранять недочеты, чего нельзя сказать про некоторых работников из инженерно-технического персонала. Например, командир Гутештрассер за весь рейс только однажды пришел на общее собрание, а на производственные созвещения и вовсе не считал нужным ходить. Отсюда понятно, что он не знал болезней корабля.

Были у нас по котельному отделению и лодыри, например **Мочихин, Романов и другие**. Я добился того, что из кочегаров первого класса их перевели во второй класс, а на их место выдвинули более достойных: **Михайлова, Дорохина** и т. д. Это послужило предостережением для многих. Случаев нарушения труддисциплины мы уже впоследствии не замечали.

Начал контролировать работу машинистов. С этой целью я стал ближе к питательному насосу, чтобы иметь возможность постоянно наблюдать за нагревом воды. Опасаясь загрева, машинисты, не предупредив кочегаров, часто закрывали подогрев, спуская температуру с  $96-97^{\circ}$  до  $50$  и  $40^{\circ}$ , это сразу снижало давление в котлах. Где товарищеским внушением, а где и более жесткими мерами, я добился все же того, что машинисты бросили эти „штучки“. И резкое снижение давления в котлах уже не стало наблюдаться.

Товарищам по котельному, в частности старшинам кочегаров, старался помочь и советом и делом. Были случаи, что некоторые вахты запаривали насосы, а это влекло к уменьшению оборотов машины. Старшины прибегали в кубрик и звали:

— Спустись в котельное, помоги.

Конечно, я с готовностью шел и регулировал питание котлов.

Продувание котлов требует больших навыков. Перед продуванием я прежде всего открываю питательный клапан настолько, чтобы в котел поступало столько воды, сколько ее продувается. Затем осторожно открываю по очереди кингстон, кингстонный кран и наконец, кран верхнего продувания. Быстро открывать краны ни в коем случае нельзя, так как от столкновения горячей воды с холодной происходят удары в трубах и сотрясение корпуса котла. Лучше всего продувать чаще и понемногу, ибо, продувая сразу большими порциями, очень трудно поддерживать правильное парообразование.

Продувая котел, я так регулирую продувательным краном, чтобы вода из водомерного стекла не уходила и была видна в нем. По окончании продувания надежно закрываю все краны и кингстон и внимательно слежу за питанием, недосмотр за которым бывает одной из причин несчастий.

Вот эти мероприятия и повысили качество работы. Все бригады стали держать давление в котлах не ниже  $8-9$  атмосфер, в то время как раньше давление в  $6-7$  атмосфер было для нас уже „пределом“.

Заметно лучше пошло дело с тех пор, как пришел на корабль помполит **т. Федоров**. Он добился того, что инженерно-технический персонал стал посещать общие собрания и производственные совещания. Инженерно-технические работники взяли шефство над ударниками, стали заботиться о повышении квалификации команды.

Организовали техникум механиков и штурманов по программе, рассчитанной на два года. Наладили технику всей команды по программе Наркомвода.  $75\%$  команды уже сдали техэкзамен,  $15\%$  повысили свою квалификацию. Организовали и командирскую учебу.

В результате план проводки судов в море Лаптевых и отдельные операции были выполнены на  $113\%$ . Пройдено водой и льдами  $8500$  миль.

7 октября 1935 года „Литке“ пришел в Архангельск.

Приняли меры к ремонту. Стахановцы корабля учли все. Составили план. Организовали бригады. Все работы перевели на премиально-сдельную оплату. В помощь стахановцам дали менее квалифицированную рабочую силу, чтобы можно было использовать ее на разных подготовительных и вспомогательных процессах.

Заминка произошла с выработкой норм. Техническая часть моротдела Архангельского теруправления Севморпути дала ледоколу водоизмещением в  $7500$  тонн нормы парохода „Умба“ водоизмещением в  $2500$  тонн.

**Нормы старые.** Пришлось выработать свои с учетом существующих заводских норм.

Не всегда своевременно выписывались наряды, иногда выписывали их задним числом. Были недоразумения с расчетами. При поддержке партийной организации и помполита все недостатки были устранены. Наряды стали выдавать заблаговременно, до начала работы. Нормы, наряды, расценки явились стимулом развития стахановского движения на корабле. Если прежде стахановцы считались единицами, то теперь их стали насчитывать десятками. Из 78 человек команды к концу ремонта мы имели уже 30 стахановцев.

Стахановцы корабля повели упорную борьбу за уплотнение рабочего дня. Перекурки отошли в область предания. Позаботились об организации рабочего места. Прежде нехватало инструмента. Завели кладовщика и инструментальщика-токаря, чтобы инструмент всегда был в порядке, хорошо отточен, и тот из него, которым приходилось работать на палубе, в меру подогрет. Позаботились о достаточном освещении рабочего места.

Борьба велась буквально за минуты — секунды.

Проводили производственные совещания. Подчас сложнейшие проблемы разрешались быстро и просто при помощи стахановцев. Хотя бы такой случай: обычно съем и сборка рамовых подшипников занимали не менее трети рабочего дня бригады в два-три человека. Снять с вала три-четыре подшипника в день считалось тяжелой нормой. Но когда применили простейшие приспособления из рымов и талей, то производительность сразу увеличилась втрое: вместо трех подшипников стали поднимать девять.

Опыт лучших стахановцев корабля популяризировался в политотдельской и стенной газете. На квартире стахановца **Рогова** устроили товарищеский вечер, где лучшие стахановцы корабля делились опытом. На этом вечере присутствовал и я.

Организовали стахановские пятидневки и десятидневки. Лучшие стахановцы перекрывали нормы в 2—3 раза. Средний показатель последней стахановской декады, совпавшей с окончанием ремонта на корабле — 180 %. Ниже 200 % во время ремонта я не давал. В результате план ремонта левой главной машины был выполнен на 20 дней раньше срока.

Досрочно был закончен ремонт и по котельному отделению: очищены котлы под регистр, вся арматура, очищены льяла, а также аварийная магистраль, которая была забита до того, что в случае аварии воду не удалось бы откачать. Отремонтированы все вспомогательные механизмы. Проведена добавочная магистраль для перекачки балластов. Введены в действие эжекторы, которые раньше не работали. Для экономии топлива колосниковые решетки сделаны с меньшим сечением. Подготовлены запасные части, инвентарь и инструмент. Словом, весь ремонт проведен с таким расчетом, чтобы в эту навигацию плавать с лучшими показателями.

Наша задача в текущем арктическом походе — **сделать весь корабль стахановским** и использовать все возможности, какие в нем заложены. Задача трудная, но мы, стахановцы ледореза „Литке“, ее выполним.

Г. Н. ТАРАСЕНКОВ

## РЫБНОЕ ХОЗЯЙСТВО НА ЯМАЛЕ

### I

Занимая северную часть Омской области, Ямальский округ почти весь расположен в северной части Западносибирской низменности, по обеим сторонам нижнего течения многоводной реки Оби, Обской и Тазовской губы.

Рыболовный промысел как в настоящее время, так и до Октябрьской революции занимал одно из первых мест в экономике округа. В 1913/14 году товарная продукция рыболовства достигла 75 тыс. центнеров рыбы-сырца, причем максун составлял 55% улова.

До революции в этой отрасли хозяйства процветала варварская эксплуатация местного населения русскими купцами. Рыболовные угодья находились в родовом пользовании ненцев и хантэ и частично в руках отдельных вотчинников. Более 90% хантейского и ненецкого населения сдавало в низовьях Оби рыболовные угодья в аренду русским рыбопромышленникам за ничтожную плату. Работая на промыслах в качестве рабочих или „полуневодчиков“, т. е. исполу, половину рыбы отдавали арендатору безвозмездно за пользование орудиями лова или за ссуды, а другую половину сдавали тем же арендаторам по устанавливаемым ими же ценам.

Скупка рыбы сопровождалась наглым обманом ненцев и хантэ. Обычно рыба (максун, сырок, пыжьян и др.) принималась от рыбаков не на вес, а по ее длине. Длина рыбы определялась на глазомер, и к мерке (палочке с зарубками) прибегали лишь в случае возникновения споров. Но и мерка являлась средством обмана, длина ее никем не проверялась. Часто при измерении рыб скупщиками применялся и такой прием: сгибали рыбу в дугу и мерили по хорде.

Такой же эксплуатации подвергались и ввозимые в низовья Оби (около 1000 человек) на летний промысловый период русские рабочие-рыбаки, получавшие за свой тяжелый труд от 36 до 60 руб. за сезон.

Между нанимателями-рыбопромышленниками и рабочими-рыбаками заключался контракт:

„Со дня поступления моего на работу, — говорится в этом кабальном соглашении, — и до окончания оного должен оказывать полное повиновение и послушание его хозяину, семейству и лицам, от него приставленным для надзора за работой. Если хозяин признает нужным передать меня какому-либо другому лицу в поясненную работу, то и там обязуюсь исполнить таковую безоговорочно. За небрежную работу, за грубость, неповиновение, за всякий вред, ущерб и убыток, причиненный снастям или грузу с намерением или злым умыслом, за всякую угрозу или возмущение, или неявку на работы к 1 мая подвергаю себя ответственности по закону. В случае тяжелой болезни моей, могущей приключиться во время моего нахождения на работе, хозяин должен отправить меня в больницу, а платеж денег за лечение в оной падает на личную мою ответственность“.



Поистине обский рыбак мог сказать в отношении себя: нанялся — продан. В кошмарно тяжелых условиях находились рыбаки на промыслах. Посетивший перед революцией Обские „рыбопромышленные заведения“ член Тобольской врачебной управы врач **Матвеев** в своем отчете писал:

„Там не только не заботятся о чистоте помещения и воздухе, но даже необходимое тепло признается излишним; в щелеватой досчатой избе, без печки, окон и пола, насквозь пронизываемой дождем и ветром, на голых нарах спят до 20 рабочих, усталых, промокших и прозябших до костей, а некоторые из них с женами и детьми; сырость, холод, грязь и нечистота, режущий глаза дым от костра — вот чем сменяются трудовые дни рабочего. Нет возможности описать все виденное, слишком бледно выходит перед действительностью“...

Рыбопромышленники не заботились о воспроизводстве рыбных запасов. Практиковавшиеся ими хищнические способы лова вели к истощению рыбных богатств округа.

Ныне в Ямальском округе, как и на всей необъятной территории нашей родины, навсегда ликвидирована эксплуатация. В процессе коллективизации мелкое полунатуральное хозяйство ненцев, хантэ и зырян переходит прямо, минуя капиталистический путь развития, к социалистическим формам организации труда на базе бурного развития производительных сил Союза.



Наибольшее хозяйственное значение из промысловых рыб округа имеют **лососевые** — максун, обская сельдь, пыжьян, сырок, нельма, таймень, шокур, омуль; затем **осетровые** — осетр, налим; из **карповых** — язь, карась; из **окуневых** — ерш, окунь и др.

При определении места и времени эксплуатации рыбных богатств округа большую роль играет миграция рыб. Некоторые из них, постоянно живя в реках (карповые, шуковые, окуневые и другие), для икротетания и нагула уходят в сора<sup>1</sup> (например, карповые), другие — ежегодно мигрируют из моря в реку, останавливаются в сорах, которыми особенно изобилуют поймы реки Оби, затем направляются к местам нереста и после икротетания возвращаются в заливы.

Массовое движение рыб из Обской губы в реку Обь и поднятие ее („вонзь“) совпадает с освобождением Оби от ледяного покрова. Начало „вонзя“ колеблется в пределах от 1 июня по 1 июля. Первым обычно идет сырок, за ним через день — два следует максун, затем через 5—6 дней — пыжьян, потом шокур, осетр, налим и, наконец, обская сельдь. Войдя в реку, рыба устремляется для нагула в сора, куда ее привлекает обильный корм в виде ракообразных животных, личинок насекомых, растительных организмов и мальков.

С убывью высоких весенних вод рыба покидает сора. При этом половозрелые лососевые, по выходе из соров, устремляются к своим нерестилищам, в верховья главным образом левых притоков реки Оби — Северная Сосьва с ее притоками, Сыня, Войкар, Собь, Щучья. Осетр, например, заходит для нереста даже в верховья реки Иртыша (Казахстан), совершая путь до 4 тыс. километров, а максун передвигается на 2500 километров до устья реки Томи, где и происходит икротетание.

Река Обь обладает той характерной особенностью, что она подвержена так называемому „замору“. Исследованиями установлено, что

<sup>1</sup> Сора — низины или котловины в пойме реки, заливаемые весенними водами

явление замора основано на химизме вод бассейна реки Оби: недостаток кислорода (25% ниже нормального), большая окисляемость, наличие солей, железа и высокой кислотности. Болотистые почвы в водах Оби и ее притоков содействуют развитию большого количества гниющих органических веществ (около 42 миллиграммов в одном литре воды, т. е. в 15 раз более чем в Енисее), главным образом гуминовых, интенсивно разлагающихся. Явление замора и обусловливается главным образом распадом гуминовых веществ, сопровождающимся поглощением значительного количества кислорода.

Начинается замор в реке Оби у Сургута в первых числах марта, а заканчивается у Сале-Харда в первых числах мая. В Обской губе он начинается в первых числах июня. Северная граница распространения замора в Обской губе проходит от Нового Порта до мыса Каменного. Особенно чувствительны к явлению замора лососевые рыбы. Для развития икринок требуется большое количество кислорода, который осенью и зимой (т. е. в период развития икринок) почти весь исчезает в водах Оби. Замор также отрицательно влияет на развитие различных насекомых и водных организмов, являющихся пищей рыб. Замор сокращает площадь икрометания и кормовые запасы рыб, а также губительно отражается на развитии молоди. До сих пор еще не выработаны меры борьбы с замором. Несомненно его ослабит широкое развитие сельского хозяйства, связанного с известкованием почв и осушением болот—этих источников образования гуминовых веществ. Рыбохозяйственная наука должна всерьез заняться изучением замора и выработать радикальные меры борьбы с ним.

## II

Рыболовством занято 77% хозяйств округа. Вылов товарной рыбы по кварталам (в среднем за последние три года) составляет: в первом—6,1%, втором—21,4%, третьем—63,2% и четвертом—9,3%. **Наибольшее количество рыбы вылавливается в июне, июле, сентябре.**

Общее количество рыбаков в товарном рыболовстве в 1935 году составляло:

Название организации	Местных	Переселенцев	Ввозных рабочих	Всего
Омское теруправление . . . . .	36	—	58	94
Обрыбтрест . . . . .	920	1483	1326	3729
Интегральная кооперация . . . . .	709	—	—	709
	1665	1483	1384	4532

Местное население с каждым годом все более и более вовлекается в товарное рыболовство. Так, еще в 1934 году количество местных рыбаков против 1933 года возросло на 11,2%, а ввозных снизилось на 24%.

Рыболовные угодия округа можно разделить на несколько основных категорий: пески, сора, салмы, протоки, озера, небольшие речки, ямы и т. д.

**Пески**—мелководные места реки с отлогим песчаным дном, находящиеся на пути движения рыбы. Здесь рыбу ловят неводом, плавными

сетями и колданами.<sup>1</sup> В Ямальском районе наибольший удельный вес в вылове рыбы занимают **неводные пески и подледный промысел**. Как только вода начинает прибывать в реках от таящего снега, население приступает к ловле щук. Вслед за вскрытием рек начинается так называемый **возневой промысел** на песках Оби, Таза, Надыма и Пура. Главный объект этого промысла — лососевые, налим и осетр. Продолжительность вонзевого лова колеблется от 10 до 30 и даже до 40 дней.

Следующий, летний промысел — **соровой**. Продолжается с конца июня по сентябрь включительно и связан с выходом рыбы из соров. В этот период рыбу ловят при помощи перегораживания устьев соров и отчасти при помощи неводьбы перед запорами.

В это же время совершается неводной лов рыбы на **салмах** (главным образом осетра) в устьях Пура и Таза, у острова Находка, Хаманельской Оби и др. местах. На салмах ловят рыбу в июле и августе, а иногда только в августе, с момента появления белух.

Поздней осенью на Оби ловится покатная рыба, при помощи различных деревянных запоров. Они бывают сплошные, перегораживающие всю реку или устье сора, и бережные, загораживающие лишь часть реки. После замерзания рек лов производится подо льдом ставными сетями (аханами) и самоловами. Широких размеров подледный промысел достиг в южной части Обской губы в районе Нового Порта; менее развит этот промысел в Тазовской губе, в устье Пура и др.

Отличительную особенность представляет Новопортовский промысел, где лов осетра не прерывается в течение года и максимального вылова достигает в июне (49,7% всего улова, или 4524 центнера). Это объясняется явлением замора, под влиянием которого осетр движется в район Нового Порта.

Наибольшее промысловое значение из орудий лова имеют **закидные невода** (стренные, малые соровые, сельдяные, озерные и салмочные), плавные ставные сети и различного рода запорные сооружения. До 70% всей вылавливаемой рыбы падает на невода. Срок службы невода, без консервирования, — 2—3 года, при условии осмолки — 4—5 лет. Консервируют невода чаще русские и зыряне, чем ненцы и ханты.

Большим распространением пользуются невода длиной в 500 метров, с мотней 112 метров от разлуки. В последние годы в Ямальском округе стали внедряться невода астраханского типа, длиной в 475 метров и с мотней в 118 метров. При опытном лове оказалось, что невода астраханского типа более уловисты, чем местные, но в то же время они требуют большей затраты труда и чаще разрываются от задевов. Местные невода, при меньшей уловистости, легче на ходу и более прочны. Плавная сеть является активным, наиболее рациональным орудием лова, отбирающим только определенных размеров кондиционную рыбу.

По отдельным районам роль орудий лова в валовой продукции различна. Особенно выделяется Норинский подрайон Надымского района, где благодаря большей организованности промысла и соревнованию годичный улов рыбы одним салмочным неводом достигает в среднем 300 центнеров.

За последние годы произошли крупные сдвиги в технике добывающего промысла. Вот данные о движении различного типа механизмов по линии, например, Обрыбтреста, играющего главную роль в развитии рыбной промышленности округа.

<sup>1</sup> Колдан — мешок из мережи, надетый на тонкую веревку.

Механизмы	1932 г.	1935 г.
Тракторы . . . . .	—	2
Мотолебедки . . . . .	2	11
Неводники-самометы . . . . .	2	3
Ворота конные . . . . .	24	23
Воротушки конные . . . . .	33	52
Катера-кавасаки . . . . .	—	2

Сверх того в лове 1935 года участвовало 4 самолета по 12 НР и 2 моторные рыбницы по 50 НР. Значительно возрос также обслуживающий транспортно-промысловый флот—до 267 единиц, из них 66 самодвижущихся, общей мощностью в 2 тыс. НР. Несамостоятельный флот состоит из 221 единицы, грузоподъемностью в 5595 тонн.

Механизация процессов добычи и транспортировки рыбы дала возможность сконцентрировать и сократить число рыболовных угодий до 183 против 351 в 1932 году.

Интегральная кооперация в прошлом имела только два судна, а сейчас пятнадцать, из них восемь катеров с общей мощностью 110 НР и 7 паузков грузоподъемностью 490 тонн.

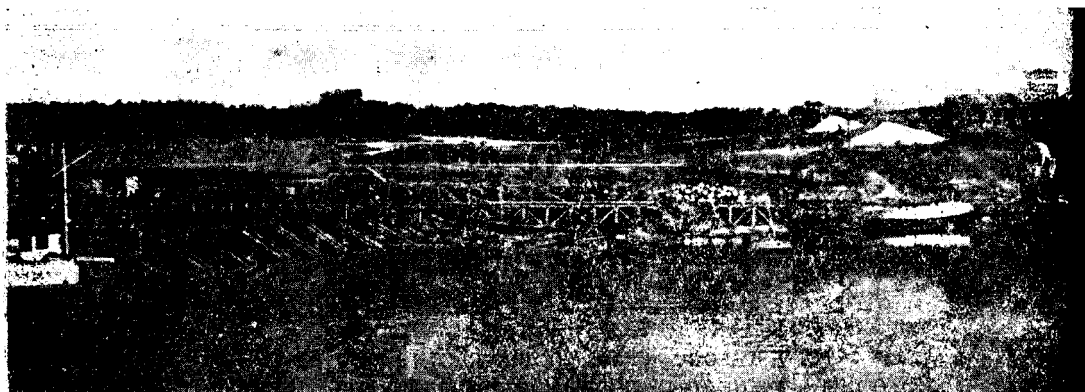
Другая организация, занимающаяся рыболовством в самых северных водоемах округа (реки Юрибей, Гыда, Гыдаямский залив и сев. часть Обской губы), — **Омское теруправление Главсевморпути**. Оно еще не развернуло широко рыбопромысловых операций. Рыболовно-транспортный флот ее состоит лишь из четырех катеров, мощностью 84 НР, трех парусных рыбниц и нескольких несамостоятельных судов.

По сравнению с единоличниками, колхозники добились больших результатов в рыбном хозяйстве. Перевооружение рыбных промыслов усовершенствованными и уловистыми орудиями, лучшая организация труда, механизация производственных процессов—вот преимущества колхозного производства. Данные доходности от рыболовного промысла также подтверждают преимущество колхозов по сравнению с единоличными хозяйствами. Например, вылов рыбы в ценностном выражении на 1 рубль ловецкого сооружения составлял: у колхозников—6 руб., а у единоличников—лишь 4 руб. Одним **рыбаком-колхозником** добывалось в год в Надымском районе 47 центнеров рыбы и в Тазовском—35 центнеров, а **рыбаком-единоличником** соответственно 28 и 31 центнер.

Рыбная продукция по округу за последние годы значительно возросла. Так, Омское теруправление, Обьтрест и Интегральная кооперация в 1935 году выловили 81 721 центнер против 61 462 центнеров в 1933 году и 70 959 в 1934 году. По сравнению с 1913 годом это дает рост на 109%.

В 1934 году Омским теруправлением было добыто 1347 центнеров, а в 1935 году уже 2184 центнера.

**Первое** место в заготовках рыбы в округе занимает максун—39,3% улова, **второе** обская сельдь—18,6%, **третье** осетр—12,6%, **четвертое** налим—6,5%, **пятое** пыжьян—5,1%, **шестое** сырок—3,3%, **седьмое** щука—2,9%, **восьмое** нельма—2,7%; проч. 9%. В заготовках рыбы значительно возрос удельный вес осетра (с 6,7% до 12,6%). По количеству добываемого осетра Обский север занял третье место в Союзе, после Волго-Каспийского и Азово-Черноморского бассейнов.



Обдорский рыбоконсервный комбинат

### III

Если за последние три года наблюдается рост рыбозаготовок, то все же размеров вылова 1932 года рыбохозяйственные организации еще не достигли.

Чем же объясняется замедленный темп развития рыбных промыслов?

Основная причина заключается в практикующихся и до сих пор вредных способах лова и в крайне слабом освоении новых рыболовных угодий.

Вылов большого количества неполовозрелой рыбы, к сожалению, продолжается: неполовозрелый осетр („недомерок“, „карыш“ и „лобарь“) составляет 57% улова этой ценной рыбы; неполовозрелый максун — 64% улова. В 1934 году только в вонзевой период было выловлено 3500 центнеров мелочи.

Кроме явления замора, отрицательно влияющего на воспроизводство рыбных запасов, особенно лососевых и осетра, большой вред причиняет рыбному хозяйству не прекращающееся до настоящего времени применение мелкоячеистых сетеснастей (ставных сетей, неводов) и ловушек из дерева (морды, котцы и др.), при помощи которых вылавливается рыба весом до 7 граммов.

На рыбных запасах отрицательно отражаются также концентрированный лов на путях следования (в предустьевых частях рек) половозрелой рыбы к местам нереста и вылов на местах икрометания. Сооружаемые заграждения через реку Обь в районе Кушеват—Мужи ежегодно уничтожают миллионы штук осетровой молоди. Наряду с этим почти никаких мелиоративных работ в сорах не производится, даже не убираются деревянные запоры.

**Надо запретить уничтожение осетровой молоди и принять действительные меры к рационализации промыслов.**

Низкая товарность рыболовства—например, Тазовского и Пуровского районов—объясняется неорганизованностью приемки и транспортировки рыбы. Вывоз рыбы из этих районов совершается один раз в течение года, в сентябре. Поэтому население вынуждено свертывать свою промысловую деятельность и применять примитивные способы обработки рыбы — готовить юрок, позем и стоповую рыбу.

**Надо решительно взяться за улучшение транспорта. Это самое узкое место в рыбном хозяйстве округа.**



В настоящее время, кроме Салехардского консервного комбината с производственной мощностью, при круглогодичной работе в 1 смену, — 10 млн. банок консервов, работают Нангинская сезонная консервная фабрика, мощностью 1585 тыс. банок, и Новопортовская пловучая фабрика с пропускной способностью в 1800 тыс. банок в год.

Салехардский комбинат, работающий с нагрузкой лишь до 35%, построен без достаточного учета сырьевой базы. Нежная и скоропортящаяся рыба — нельма, максун, сырок, пыжьян — транспортируется от мест лова к комбинату на расстояния в 250—390 километров. Особенно острый недостаток в поступлении сырья испытывает комбинат в зимний период. Например, в ноябре и декабре рыба доставляется в объеме 8—10% месячного плана.

В улучшении рыбообработки должно сыграть значительную роль развитие так называемого „садового“ хозяйства. Осаживание рыбы в „сады“ на территории Аксарковского и Пуйковского промыслов устранит вынужденные простои в зимний период Салехардского комбината. Кроме того, надо по-новому организовать хранение рыбы в пути. Стоповой и другие грубые посолы, обесценивающие высококачественную обскую рыбу, должны быть изжиты.

Максимально возможное количество рыбы должно вывозиться из пределов округа в свежемороженом и мороженом виде, а также в виде балыков, консервов и т. д. Давно назрела потребность в постройке сезонных консервных фабрик в Тазовском и Надымском районах (Ныде или Шуге). Надо организовать утилизацию рыбных отходов (головы, плавники, внутренности, кости и проч.) для выработки технического жира, клея, кормовой муки, удобрения и т. д.

Очень слабо изучены рыбные запасы водоемов округа. Добывающий промысел концентрируется в основной речной магистрали — реке Оби, ее дельте, в реках Щучьей и Таз, в южной части Обской и Тазовской губы и частично в реках Пур, Юрибей, Гыда, Полуй. Однако озерно-речные водоемы Ямала, Обско-Тазовского полуострова (Малый Ямал), средняя и северная часть Обской и Тазовской губы, Гыдаямский залив почти не затронуты промыслом.

Потенциальные рыбные запасы водоемов округа мало обоснованы. Рыбтрест установил возможный вылов в 1937 году 450 тыс. центнеров рыбы-сырца. Более скромные цифры о рыбных запасах водоемов Обского севера дает профессор А. И. Березовский, считающий возможным

довести товарный вылов рыбы на Тобольском севере (в Ямальском и Остяко-Вогульском округах), без нанесения ущерба естественным запасам, до 300 тыс. центнеров, из них 50 тыс. красной и белой рыбы и 250 тыс. черной.

Одно из первоочередных мероприятий — научно-опытное исследование северной и средней части Обской, Тазовской и Байдарацкой губы, Гыдаямского залива, озерных и речных водоемов Ямала и побережья Северного ледовитого океана. Исследование должно установить не только количество и качество рыбных запасов в этих водоемах (в частности выявление мест зимовок осетра в Обской и Тазовской губе), но и наметить практический план их эксплуатации: техника добывающего промысла, способы обработки, транспортировка рыбы, сооружение береговых установок и т. д.

Рыбохозяйственная наука должна дать исчерпывающий ответ на вопрос о том, в какие периоды года какими орудиями лова и в каких местах водоемов целесообразнее производить отлов товарной рыбы, чтобы обеспечить воспроизводство рыбных запасов сообразно имеющимся кормовым ресурсам для питания рыб в каждом водоеме.

Арктический институт и Обско-Тазовская научная рыбохозяйственная станция должны выработать единый согласованный план исследовательских работ на Обском севере.

Рыбохозяйственные организации должны принять меры по дальнейшей реконструкции добывающего промысла, ибо применение стахановских методов работы повышает требования к технической оснащенности промыслов. Вопросы техники лова, овладение ею должны стоять в центре внимания руководства и всех рыболовецких масс.

Механизация неводной тяги — одна из основных задач. Без применения механизмов (самометов, мотолебедок, усовершенствованной местной воротной машины), при стрежневом неводном лове, на притонение затрачивается два — три часа, и при салмочном один — полтора часа. Механизацией достигается сокращение времени на замет невода (на 60%) и рабочей силы (на 50%). Применение лебедок для вытягивания урезоз освобождает 86—90% рабочей силы и дает 8—10% экономии времени. При помощи мелкосидящих катеров в 5—6 HP буксировка неводников даст возможность применить воротушки, обеспечить внедрение спаренного лова на стрежневых песках и сократить простои из-за штормов.

Для сокращения непроизводительных затрат времени надо организовать прием рыбы на местах добычи, обеспечить рыбацкие артели шестью двенадцатисильными катерами для переездов и создать пловучие ларьки для снабжения рыбаков. В поселке Хэ из 105 дней летнего рыболовного сезона на лов используется лишь 33 дня, на переезды к местам лова и обратно — 27 дней и на вынужденный простой из-за ветров — 45 дней. Рыболовная бригада простейшего производственного объединения (имени Сталина; Ямальский район) летом 1935 года затрачивала ежедневно на проезд (при гребле на веслах) 4 часа, на передвижение между рыболовными песками 5 час. 20 мин. и на неводьбу только 3 часа (25% времени, затраченного на весь процесс рыболовства). В артели „Харп“ (Ярсале) рыболовные бригады ежедневно непосредственно на неводьбу затрачивали 4 часа 17 мин., а на переезды 6 час. 15 мин.

Более широкое применение активных орудий лова (распорных неводов, ставных сетей морского типа в Обской губе, плавных сетей и т. д.), укрупнение неводов и улучшение их, мелиорация угодий для

устранения задевов, увеличение нормы нагрузки на одного рыбака ставными сетями до 12—15 вместо теперешних 8—10, устранение вылова молоди и неполовозрелой рыбы — все эти мероприятия надо осуществить в ближайшее время.

Большую роль должны сыграть организуемые моторно-рыболовные или комплексные машинно-промысловые станции. Эти станции надо организовать не только в районах с развитым рыболовством (Приуральский, Ямальский и Надымский), но и в таких отдаленных, как Тазовский и Пурувский.

У народов Севера с давних пор выработались навыки к коллективному использованию орудий промысла и труда. Эти широко распространенные артельные начала в комплексном хозяйстве коренного населения Ямалского округа облегчают развитие коллективизации.

Наиболее распространенной формой коллективного труда в округе является неуставная рыболовная артель. Разумеется, эти артели не могут быть непосредственно переведены на устав простейших производственных объединений, без соответствующей подготовки. Реорганизация бытовых артелей в уставные простейшие производственные объединения является задачей организуемых машинно-промысловых станций.

Надо всемерно развивать колхозное строительство, ибо путь к разгешению высоких темпов в области рыбной промышленности, — как правильно указал т. Микоян, — лежит „через коллективизацию, через организацию и укрепление ловецких колхозов“.

Особое внимание должно быть уделено привлечению местного населения к непосредственному участию в развитии рыбной промышленности, особенно на Ямале, Гыдаямском полуострове и др. Надо подготовить из ненцев и хантэ квалифицированные кадры техников по лову, обработке и рыборазведению, механиков, мотористов и т. д. Сокращение ввоза рабочей силы извне и замена ее местными рыбаками значительно удешевят себестоимость рыбного сырья.

**Омское теруправление Главсевморпути** должно вплотную подойти к освоению новых водоемов — Тазовской и Байдарацкой губы, Гыдаямского залива, озер и рек Ямала и т. д. Ведь в настоящее время в пределах округа эксплуатируется в рыболовном отношении не более 50% полезной водной площади. Освоение новых водоемов и рационализация добывающего промысла в системе реки Оби дадут возможность в ближайшие годы резко увеличить вылов рыбы.

Все эти мероприятия немыслимы без работы с людьми. Стахановское движение и здесь должно занять подобающее место. Слабые темпы в развитии рыбных промыслов именно тем и объясняются, что стахановское движение здесь почти отсутствует. Местные организации не подняли этого движения до массового участия рыбаков в повышении производительности труда.

Рыболовецкие массы надо организовать, обеспечить все условия для применения стахановских методов на рыбных промыслах.



**А. А. САВЕЛЬЕВ**

## ПОЛЯРНЫЕ СТАНЦИИ ПОЛУЧИЛИ ПОДКРЕПЛЕНИЕ

Приступая к созданию резерва для смены зимовщиков, Полярное управление Главсевморпути исходило из количества смены от 15 до 20% к общему числу зимовщиков. Впоследствии этот процент значительно возрос, увеличившись почти вдвое.

Общее количество зимовщиков, заявивших о смене, возросло до 276 человек. По специальностям они распределяются так:

Начальников станций, их помощников и старших по зимовкам	16 чел.
Работников радиосвязи . . . . .	84 "
Работников гидрометеорологии и магнитологии . . . . .	54 "
Врачей . . . . .	12 "
Подсобных рабочих, служителей, каюров, поваров и др. . . . .	110 "

Всего . . . 276 чел.

Приведенные цифры говорят о значительном проценте отсева обслуживающих рабочих. Чем это объясняется?

Еще до сих пор недостаточно правильно подбираются кадры.

При комплектовании станций в 1935/36 году Полярное управление имело огромное количество заявлений (до 10 000) от лиц, желающих попасть в Арктику. Пожалуй, нет таких людей, которые бы не изъявляли желания ехать на Север, начиная от юных пионеров и кончая научными работниками вплоть до профессоров. Здесь были также и работники метро, и работники милиции, печатники, работники кондитерской и металлургической промышленности. Были просто руководящие работники, не имеющие специальности.

А когда не было подходящей работы на зимовках, даже инженерно-технические работники соглашались пойти на второстепенную работу, подсобными рабочими, служителями и т. д. Понятно, что после первого года зимовки у многих пропадал интерес к зимовкам, они попадали в Арктику случайно, не были использованы по специальности и дали значительный процент отсева. Это урок для последующей работы по комплектованию полярных станций.

Значительный процент заявок на смену дали также врачи. Они на многих станциях были загружены работой не полностью. У врачей нет достаточной практики работы в условиях Арктики, в особенности на тех станциях, где нет соприкосновения с местным населением.

Сейчас все полярные станции в основном укомплектованы. Люди уже подобраны, назначены и выехали на места.

В этом году отправка на зимовки проходила из двух портов: Владивостокского (Восточный сектор) и Архангельского (Западный сектор). Большинство зимовщиков полярных станций Восточного сектора уже

прибыло на место. Из Владивостока новые зимовщики выехали в 20-х числах июня.

Люди, поехавшие на смену, разбиваются на две группы: зимовавшие в Арктике по одному и несколько раз и едущие в Арктику **впервые**. Те и другие прошли специальные курсы, созданные в Москве и Ленинграде.

Зимовщики, едущие впервые в Арктику и прошедшие специальные курсы, на 75% состоят из **красноармейцев** и **краснофлотцев**, демобилизовавшихся в прошлом году. Они прошли соответствующую школу в Красной армии и флоте, являются достойной сменой. Все они ранее работали по специальностям, которые нужны в Арктике.

Из старых зимовщиков многие получили продвижение по должности: из радиотехников в старшие радиотехники и старшие по зимовкам; метеорологи переведены в старшие гидрометеорологи и т. д. Люди, посвятившие себя изучению Арктики, чувствуют свой рост на работе.

При комплектовании было учтено, чтобы на зимовках были одновременно и оставшиеся на повторную зимовку и едущие впервые. Такое сочетание даст большую гарантию продуктивной работы.

Кто поехал на полярные станции?

**Мыс Шмидта.** Начальником зимовки назначен **Р. К. Шульц**, член ВКП(б). Он имеет большой опыт, до этого занимал ряд крупных хозяйственных должностей. Из старых зимовщиков на смену с ним поехали: ст. геофизик **Н. П. Георгиевский**, инженер-гидролог **А. Д. Чаусов**, механик ветродвигателя **И. И. Дорофеев**, старший радиотехник **Н. Дубров**, старший механик **Л. А. Садовский** и др.

**Станция Перевальная** (новостройка). Начальником назначен **И. Ардаматский**. С ним поехала вся его зимовка, с которой он зимовал в прошлом году на мысе Наварин. Старшим радиотехником поехал **П. Н. Хомутов**, механиком станции **К. Галиев**, водителем вездехода **Шубин**.

На **мыс Ванкарем** выехал **В. П. Войтецкий**. Он назначен старшим по зимовке и старшим механиком (зимовал в прошлом году на той же станции). С ним поехали старший радиотехник **П. Ф. Яковлев** и старший метеоролог **П. В. Толмачев**.

Начальником **острова Уединения** назначен член ВКП(б) **С. В. Шманев**. Он здесь зимовал в прошлом году — вывел станцию на одно из первых мест. На 50% поехали с ним старые зимовщики.

Начальником **бухты и порта Тикси** назначен т. **Светаков**, который будет, вместе с радиоинженером т. **Дьяконовым**, перешедшим в Главсевморпуть из Академии Связи, строить на Тикси радиоузел. Ранее т. **Светаков** был начальником острова Диксона, под его руководством построен Диксоновский радиоцентр.

Начальником **бухты Тихой** назначен член ВКП(б) т. **Григорьев**.

Начальником зимовки **острова Рудольфа** назначен комсомолец т. **Либин**, ранее зимовавший гидрологом на мысе Челюскина и хорошо справившийся с программой работ.

Начальником **новостройки в проливе Санникова** назначен **В. Н. Гладышев**, член ВКП(б) с 1917 года, б. нач. транспортной группы Полярного управления.

За исключением 8 станций все полярные станции получают частичную смену.

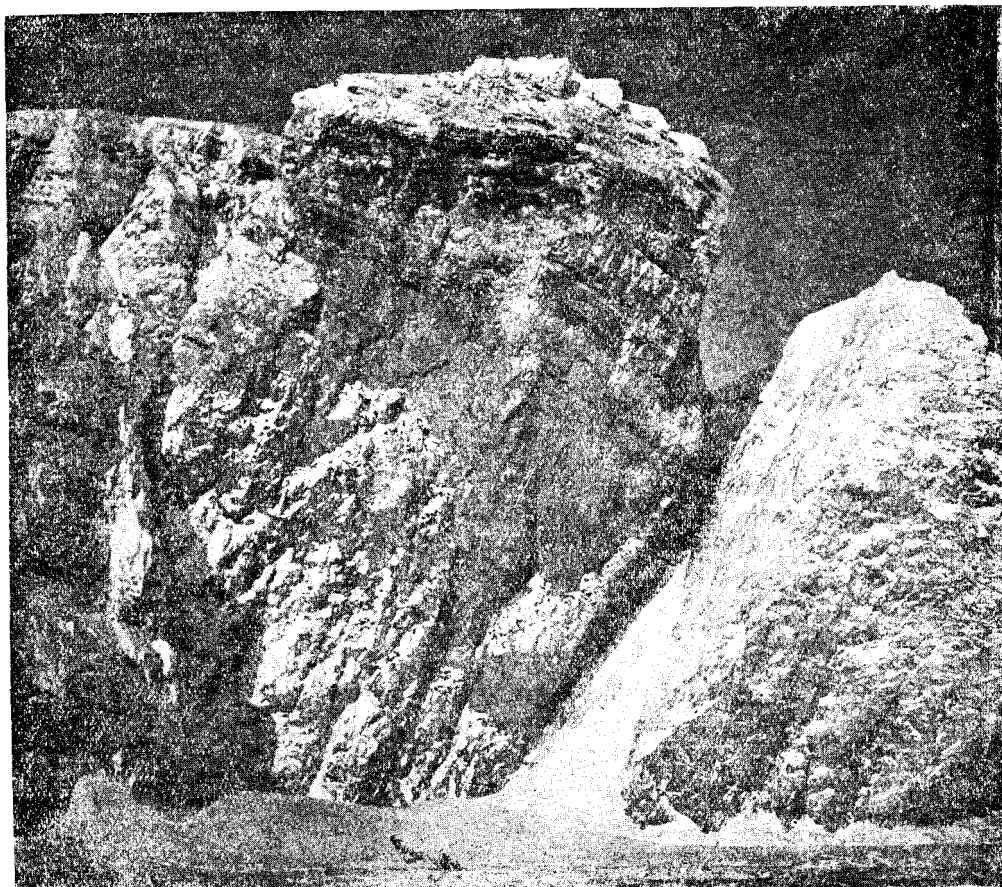
Около 20 зимовщиков перебрасываются с одной станции на другую в порядке продвижения по должности. Около 10 человек назначено на штатные должности специалистов из лиц, подготовленных непосредственно на полярных станциях. Например, на **острове Белом** служитель

т. **Гуреев** в результате технической учебы подготовлен и назначен механиком ветродвигателя. Но есть и такие зимовщики, которые получили понижение. Например, **А. М. Еремеев**, с должности старшего по зимовке и старшего метеоролога переброшен с Сердце-Камень на остров Врангеля младшим метеорологом.

Требования, предъявляемые к работникам полярных станций, с каждым днем возрастают. Ибо возрастает и усложняется техника полярных станций. На радиостанции завозится быстродействующая аппаратура, сложнейшие научные приборы. Техника станций поднимается до уровня требований и задач обслуживания судов и авиалиний.

Вполне понятно, какая ответственная задача ложится на полярные станции во время таких исторических полетов, как беспосадочный полет Героев Советского Союза тт. **Чкалова, Байдукова и Белякова**. Лично тов. **Сталин** просматривал метеорологические сводки, полученные от зимовщиков полярных станций.

Во время этого исторического перелета наши станции экзамен выдержали. Наша задача — технику полярных станций и кадры привести в состояние полной готовности решить любую задачу.



**Мыс Уэринг (остров Врангеля)**

П. С. СОЛДАТОВ

Начальник полярной станции

## ДВЕ ЗИМОВКИ

### I

Главным управлением Севморпути в восточном секторе Советской Арктики был основан ряд новых полярных станций и в том числе полярная станция на мысе **Сердце-Камень**, которую мне было поручено построить и провести на ней зимовку в 1934/35 году.

Мыс Сердце-Камень издавна считается труднопроходимым местом. Условия морских течений, ветров и ледовая обстановка не раз являлись там „камнем преткновения“ для ряда судов советских и иностранных экспедиций. Известно, что в 1920 году Амундсен на своей „Мод“ был вынужден зазимовать здесь во льдах.

Проведенная зимовка 1934/35 года показала всю целесообразность нахождения на мысе Сердце-Камень полярной станции. Месторасположение станции — удобная площадка (зимняя и летняя) для наших самолетов, часто курсирующих на трассе между мысом Шмидта и Уэленом. У нас всегда на аэродроме приветливое „Т“. Самолеты всегда могли пополниться горючим, а летчики отдохнуть и получить прогноз погоды для дальнейшего рейса. Наши радиостанция и метеостанция, обслуживая суда во время навигации, помогали им форсировать рейсы.

В прошлой зимовке участвовало всего четыре человека. Все мы тогда зимовали впервые, учились в необычной для нас обстановке преодолевать трудности в работе.

В задачу полярной станции входили: метеорологические наблюдения, обработка их и передача по радио для Центрального бюро погоды; обслуживание пароходов сведениями о состоянии льдов и погоды. На станцию возлагалось обслуживание самолетов на трассе Уэлен — мыс Шмидта в течение всего года.

Как же мы справились с работой?

Вот выдержка из постановления по нашему отчету: „Зимовка прошла хорошо, чувствуется хорошо сложенный распорядок дня на станции, работа выполнена добросовестно. В целом работу признать удовлетворительной, отметить хорошее руководство“ ...

После выгрузки станции необходимо было срочно строить жилой дом и службы, чтобы до холодов закончить строительство и включиться в работу по освоению Северного морского пути. Дом вскоре построили, установили радиомачты, метеорологическую станцию и смонтировали радиостанцию. Помню, как в один из дней зимовки нас приветствовали соседи с **появлением в эфире**. Оперативная работа радио и метеостанции в течение всей зимовки производилась систематически и бесперебойно.

Мы имели тесное общение с местным населением — чукчами.

Станция выстроена вблизи чукотского селения, насчитывающего 20—24 яранги, разбросанные по берегу моря. В селении имеется национальный совет, колхоз охотников, кооператив и школа. Наши взаимоотношения с организациями и охотниками выражались в повседневной практической взаимопомощи. Начальник зимовки был избран в члены национального совета. На станции мы ремонтировали колхозу и отдель-

ным охотникам рульмоторы, винчестеры, примусы, посуду и т. д. В свою очередь, колхозники во всех случаях авральных работ не заставляли себя просить о помощи.

В свободное от производства время мы помогали колхозникам в укреплении колхоза и школы, организовали актив молодежи-комсомольцев и с ними занимались по элементарным вопросам политграмоты, насколько позволяло нам взаимное понимание языка. С наступлением сезона охоты на морзверя мы помогали колхозникам своими плавсредствами, ездили с ними на охоту.

Проводя на деле ленинско-сталинскую национальную политику среди наших братьев-чукчей, мы приобрели среди населения большое доверие и уважение.

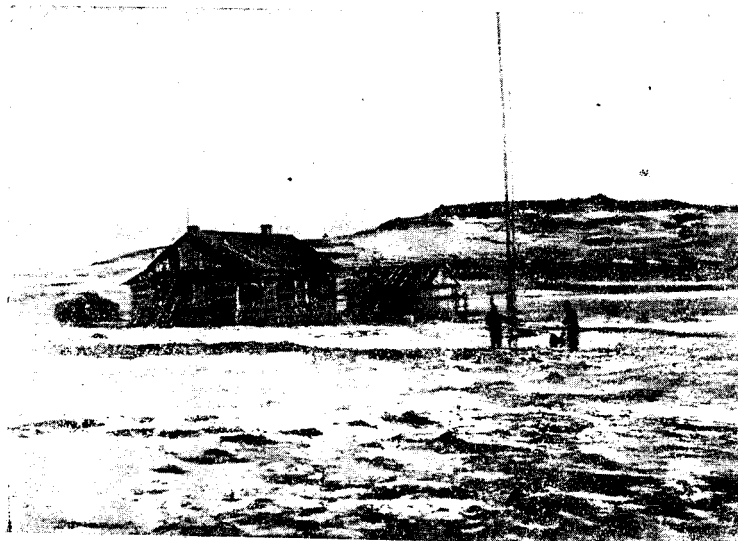
В стенах станции мы также вели общественную работу. Заключили соцдоговор с полярной станцией мыс Шелагский и выполнили его. Работали кружки. По истории партии проработали решения XVII съезда ВКП(б), решения пленумов ЦК ВКП(б).

В часы досуга занимались фотографией, стрелковым спортом, читали книги. На станции была хорошая библиотека политической и художественной литературы.

Мы совершенно не чувствовали себя оторванными от Большой земли. Регулярно в зимние вечера слушали Москву, Диксон, Хабаровск, передававшие последние известия о жизни и успехах нашей страны. Мы с восторгом слушали голоса наших родных и друзей в организованной Полярным управлением переключке. Были ежедневно связаны по телефону со всеми нашими соседями-зимовками на Уэлене, Ванкареме, Колючино и мысе Шмидта, делились новостями и опытом в работе.

В морально-бытовом отношении наша зимовка прошла благополучно. Весь состав зимовщиков к концу зимовки пришел совершенно здоровым. Люди окрепли, получили опыт работы в Арктике.

По возвращении на материк мы подняли свой технический и политический уровень, подучились и готовы отправиться в Арктику снова



Полярная станция  
на мысе Сердце-  
Камень

## II

Сейчас я направлен на новую зимовку — полярную станцию мыса **Стерлегова** на Таймырском полуострове.

Эта станция существует с 1934 года. Она основана на ответственном участке. Здесь ведутся большие научные работы. Станция помогает также изучению перспектив экономического развития данного района (наличие полезных ископаемых, подножных кормов, рыбы, зверя и птицы).

Состав зимовки, едуший со мной, одиннадцать человек, из которых шесть уже бывали на Севере. В числе зимовщиков едут три женщины. Гидрологом едет **т. П. А. Суханов** — бывший зимовщик на полярной станции мыс Шмидта и участник ряда экспедиций Арктического института; старшим метеорологом — **т. В. В. Лебедев** и радиотехником — **т. Л. М. Поблодзинский** — бывшие зимовщики на полярной станции мыс Шелагский; механиком-мотористом — **т. Г. М. Бедняков** с Медвежьих островов.

Полярная станция на мысе Стерлегова в предстоящие зимовки приобретает большое значение. Находясь на трассе воздушной линии и имея хорошую естественную площадку на реке, станция должна явиться базой питания горючим транзитных самолетов, обслуживания по радио всех рейсов в течение круглого года. Производство метеорологических наблюдений и передача их в Центральное бюро погоды также входят в основу работы станции.

Наша радиостанция в течение морской навигации должна сыграть большую роль в ориентировке всех судов, проходящих в данном районе. Через каждые четыре часа радиостанция будет по 5 минут давать зовущие пеленги, к которым будут прислушиваться радисты всех судов.

Гидрологические работы в районе мыса Стерлегова ставятся впервые. Важнейшие элементы их: изучение режима восточной части Карского моря и динамики водных масс для целей мореплавания (течения и их генезис); изучение ледового режима. Мы должны обеспечить 26—30 гидрологических разрезов, 109 глубоководных станций и др. наблюдения.

Для осуществления программных работ полярная зимовка оснащена радиостанцией, метеостанцией и необходимыми приборами для гидрологических работ. Транспортные средства — собаки, катер, шлюпка.

Находясь на довольно высокой широте —  $75^{\circ}24'$ , станция к тому же не имеет вблизи местных селений. В зимнее время у нас будут гостями лишь самолеты, большее же время мы будем одни. Но скучать мы не собираемся. Богатая охота, стрелковый и лыжный спорт, музыкальные инструменты, библиотека — все в распоряжении зимовщиков.

В предстоящие две зимовки мы серьезно займемся повышением своего культурно-политического уровня. Ряд работников решил основательно изучить английский язык, взяв с собой заочный курс Института иностранных языков, английскую литературу и ко всему — несколько граммофонных пластинок — уроков английского языка (произношение).

Мы, как и все москвичи и радиослушатели других городов, будем регулярно слушать центральные радиостанции. Правильно организуем свою работу, разумно заполним досуг.

В. К. ОВОДОВА

## ЗИМОВЩИКИ ГРУМАНТ-СИТИ НА УЧЕБЕ

Зимовщики-новички приняли известие об учебе с удивлением. Они не предполагали, что на острове им будут созданы такие же условия, как и на материке.

На руднике Грумант-сити есть:

Курсы бурильщиков и запальщиков . . . . .	15 чел.
Курсы бригадиров угольных бригад . . . . .	10 "
Курсы лебедчиков . . . . .	18 "
Курсы мотористов двигателей внутреннего сгорания . . . . .	24 "
Курсы по технике безопасности . . . . .	200 "
Общеобразовательное обучение:	
Класс неграмотных и малограмотных . . . . .	44 "
Курсы подготовки в рабфак . . . . .	25 "
Курсы подготовки в техникум . . . . .	12 "

Учкомбинат начал работу в ноябре 1935 года и продолжал ее до июня 1936 года. Было немало трудностей. Из-за отсутствия преподавателей, штат их привлечен был в порядке совместительства. Некоторые совместители, не считая себя основными работниками учкомбината, не давали того качества, которое можно было бы получить от основного работника.

Нехватало учебников. Например, имелось всего 10 задачников для 45 учащихся. Курсы мотористов учебниками по специальному курсу обеспечены не были.

Не удовлетворяло нас и помещение. Комбинат располагал лишь тремя комнатами.



Класс малограмотных учкомбината Грумант-сити

Все же подготовка кадров для производства выполнена на 112% и по общеобразовательному обучению на 96%. Успеваемость по производственным курсам имела следующие результаты: 18% всех учащихся окончило с оценкой на **отлично**, 37% — **хорошо**, 39% — **посредственно** и 6% — **плохо**.

Какие мероприятия обеспечили успех этой работы?

Среди населения систематически велась воспитательная работа. Широко применялась поощрительная система — премирование. Вся работа ставилась под контроль трудящихся рудника. Учеба рассматривалась как общее дело.

Большую помощь в работе оказали сами учащиеся. С помощью их была широко развернута разъяснительная работа. Применялись самые разнообразные формы. Об учебе ставился вопрос на собраниях, через печать, радио. Ежедневно вывешивался на видном месте табель посещаемости каждого учащегося. Зачитывались по радио фамилии прогульщиков учебы. Выделялись специальные женские бригады для вербовки учащихся.

Учащиеся и преподаватели прикреплялись к общежитиям для постоянной работы.

Большое оживление внесла массовая проверка знаний. В общежития были направлены активисты учащиеся (как организаторы) и преподаватели-общественники.

Проверка проводилась по арифметике и русскому языку. Результаты ее были вывешены в столовой.

Практиковалась посылка на дом учеников-активистов для занятий с отстающими. В беседах они делились своим производственным опытом, рассказывали о прочитанных книгах, о своих нуждах. Такой подход к человеку давал возможность лучше выявить интересы учащихся, быстрее поднять уровень их знаний. Например, рабочий т. Цапков вначале учиться не хотел, занимался плохо, а потом кончил курсы лебедчиков и мотористов на **отлично**.



Учащиеся курсов мотористов учкомбината Грумант-сити



Бурильщик **т. Богатых** вначале тоже не хотел учиться. „Учите молодых, а мы проживем и так“, отговаривался он. Но вот в одной из постановок на сцене он попал в число прогульщиков. На другой день он явился в комбинат и заявил: „учиться буду, а то вчера засмеяли меня в нарядной“. В дальнейшем **т. Богатых** стал первым стахановцем. По его заявлению, добиться стахановских показателей работы ему много помогла учеба.

Заинтересованность в получаемой квалификации поощряла многих оставаться на повторные зимовки. Сапожник **Молчанов**, окончив курсы мотористов, был поставлен на работу в дизельную. Уже прожив две зимовки, он для получения практики остался на третью зимовку.

Из женщин выделилась **т. Боршевская**, которая была совершенно неграмотной. Учеба ей давалась с большим трудом. Преподавательница стала с ней заниматься дополнительно. Первое написанное ею письмо, которое она отправила домой с ледоколом „Таймыр“, стало событием всего класса, так как ее учеба интересовала весь класс.

В результате длительной кропотливой работы учащиеся становились и организующей культурной силой среди населения. Незаметной фигурой был вначале **т. Лисенко** на курсах бригадиров угольных бригад. Потом он стал не только учиться сам, но и помогать другим. В свободное время он в общежитии собирал своих товарищей и читал им книги.

В выпускной вечер перед всем коллективом трудящихся рудника прошло много товарищей, благодаривших за учебу.

— Теперь я подготовился к призыву в армию, — заявил **т. Цапков**. — Там я еще изучу каждый винтик танка и стану хорошим защитником границ нашей родины.

Большой подъем вызвало выступление отличника **т. Маслова**, который с волнением говорил о том, что „в царское время нас совершенно не учили, а теперь для этого созданы все условия“.

**Тов. Лисенко** так отчитывался перед коллективом:

— За три месяца учебы я добился знания всех четырех действий с целыми числами. Познал основы обыкновенных дробей, полный курс десятичных дробей и процентов. Я легко подсчитываю процент выполнения плана по всей шахте и своей нормы. Я умею теперь сделать расчет выработок при закладке шахт, определить потребность в рабочей силе. Я не верил сначала, что я этого достигну, а теперь перед всеми заявляю, что я с этой задачей справился.

Такие же успехи показал **т. Чернявский** по курсам бригадиров. Став бригадиром, он хорошо справлялся с работой, перевыполняя норму.

Учеба зимовщиков на Грумант-сити — замечательное явление. Успехи надо закрепить.

## НИКИТА БОЛОТНИКОВ

## ОСТРОВ ВСТРЕЧНЫЙ

Еще в 1736 году лейтенант **Прончищев**, будучи во главе одного из отрядов Великой северной экспедиции, посетил устье реки Хатанги, где им обнаружены были два острова.

„Посреди оной (Хатангской губы), — писал Прончищев, — лежат два острова: один низменный и от него к западу другой утесистый“.

Прончищев замстил на берегу шалаш и послал „на малом боте проведать, нет ли там жителей; посланные, вскоре возвратясь, уведомили, что это было зимовье промышленников, но никого из людей в нем не было; нашли только собак и свежий хлеб, из чего заключили, что хозяин вышел на промысел“.

Каменистый остров был тогда же Прончищевым назван островом Преображения.

В 1908 году этот остров был посещен известным промышленником **Бегичевым**. В своем дневнике он называет его островом „Броненосец“.

В 1913 году остров посетила экспедиция капитана **Вилькицкого** на ледоколе „Таймыр“ и „Вайгач“.

В советское время (в 1933 году) посетил остров гидрограф **С. Д. Лаппо**, начальник гидрографической экспедиции на шхуне „Пионер“. Им произведена съемка острова, сделаны промеры глубин, поставлен мореходный знак. В знаке оставлена была карта обследованного района для парохода „Правда“, шедшего на мыс Нордвик с нефтеизыскательской партией. Остров Преображения тогда был переименован в остров **Встречный**.

Полярная станция построена на острове Встречном в 1934 году экспедицией ледокола „Русанов“. Координаты ее 14°40' сев. шир. и 112°45' вост. долг.

В первый год зимовки (1934/35) на станции зимовало четыре человека во главе со старшим по зимовке **т. Нагель**. Сейчас на станции — также четыре человека во главе со старшим по зимовке **т. Смирновым**.

Основные задачи станции — метеорологические и гидрологические работы. Остров Встречный, вдаваясь глубоко в море Лаптевых и будучи расположен недалеко от главного курса судов Ленских и Хатангских операций, позволяет вести ценные наблюде-

ния по климатическому и гидрологическому режиму юго-западного угла моря Лаптевых.

На острове построены дом зимовщиков, сарай, баня, метеостанция. Радиостанция острова является подсобной районной станции Нордвик. Остров Встречный связан по радиотелеграфу и радиотелефону со станциями: мыс Нордвик, бухта Прончищевой, острова „Комсомольской Правды“, мыс Челюскина, а также по радиотелеграфу с бухтой Тикси, мысом Шалаурова.

Остров Встречный, площадью около 4—5 кв. километров, имеет форму подковы, обращенной внутренней частью к западу. Восточный берег острова скалистый, круто оорывающийся в море. В северной части он достигает высоты 98 метров. Постепенно понижается к западу и югу. На юге остров оканчивается песчаной косой.

Единственно возможным местом для подхода судов на расстояние до 500 метров является бухта Неупокоева, на западном берегу острова. Бухта хорошо защищена от ветров и может служить удобной стоянкой для морских судов Хатангских операций. Большое количество плавника на берегу — топливо для нужд полярной станции.

В районе острова обитает морж. На южной косе острова наблюдались стада свыше 1000 голов (одновременного залегания) с количеством молодняка до 20%. Зверь появляется после полного очищения моря ото льда, в начале августа, и уходит в конце сентября — начале октября, после замерзания бухты.

Наличие оленьих кормов на острове дает возможность содержать здесь, в качестве транспортных средств, домашних оленей.

На острове возможен промысел песка. Встречаются заяц, полярный волк, лемминг.

Из птиц основной вид — кайры и чайки. Весь восточный берег острова сплошь занят птичьими базарами. Птичьи базары могут дать значительное количество яиц для снабжения ближайших полярных станций. Опыты сбора яиц дали до 1000 шт. в час на одного сборщика.

Остров Встречный в освоении естественных богатств Хатангского района может играть значительную роль.

М. С. ДЕРЖАВИН

## „ЧУКОТСКИЕ НОВЕЛЛЫ“ МИРОНОВА

### I

А. Миронов — один из тех начинающих писателей Северного края, которые пишут об Арктике. Читатель по достоинству оценил первую и неплохую книгу Миронова „Поход Челюскина“. Недавно появилась его вторая книга „Чукотские новеллы“ (издание Севкрайгиза, 1936 г.).

В своем новом велика и своеобразна далекая Чукотка, говорит автор в предисловии книги. В таком плане и пытался автор воссоздать образы людей современной Чукотки.

Справился ли Миронов с поставленной задачей?

В книге есть отдельные неплохие места. Более содержательны по сравнению с другими новеллами рассказ — „Боги побежденные“:

Полярная станция Чукотки. Радист посылает в эфир короткие позывные: „Якут“, „Якут“, „Якут!“ Это — парусно-моторное судно. Оно раздавлено льдами и затонуло. Экипаж в опасности. Часть зимовщиков и чукчи во главе с начальником станции вышли на помощь морякам. После длительного путешествия по льдам Чукотского моря спасательная экспедиция достигла цели. Моряки спасены.

Старик чукча Атэргын узнает о спасении экипажа „Якута“. Это его поражает. Он верил в духов. Так „воспитал“ его шаман.

„Это было давно, может сорок зим назад, — рассказывает Атэргын. — Я был мальчиком... Яранга моего отца стояла у моря, в стойбище Пнопелхен... Вместе со всеми били моржей мой отец и брат его Уманкай... Отец не любил богатого шамана, не давал ему мяса. Тогда шаман заумал против отца злое дело: „Все равно, — говорил шаман, — я призову богов, и боги накажут тебя“...“

„Раз отец и Уманкай ушли далеко по льду... Ночью с берега дул сильный ветер, и ветер унес их на льдине в море. Утром шаман ходил по стойбищу и говорил: „Души наказали дерзких и непослушных. Злой дух Келли взял их к себе“... Слушали люди страшного шамана. Все видели, как сбывлось

его предсказание, и боялись шаманьего гнева. А дни шли. Сколько дней прошло тогда, кто знает... Однажды отец и Уманкай вернулись в стойбище: их льдину прибило к берегу. Они полз и по снегу к ярангам, умоляя о помощи. На почерневших лицах висела обмороженная кожа.“

„Мы хотели помочь охотникам. Тогда из своей яранги вышел Рэтыргын (шаман) и грозно крикнул на нас: „Кто позволил вам гневить духов? Кто позволил отбирать у них жертвы? Идите в яранги! Оставьте дерзких здесь: им нельзя помогать, они взяты духами“. Отец и Уманкай остались на снегу“...

„— И что же? — спросили слушавшие рассказ старика.“

„— Отец и Уманкай кутру умерли. Шаман говорил: „Это старый закон. Людям, терпящим беду в море, нельзя помогать“. А вы помогли: вывезли русских из далеких льдов. И боги ничего не могли сделать. Вы победили богов. Неправду, значит, всю жизнь неправду говорил нам шаман“.

Сопоставляя эти примеры, Миронов показывает перелом в психологии чукчей, который совершается даже у стариков. Атэргын, заканчивая свою безотрадную былинку, сказал:

— Теперь я даже злого Келли не боюсь. Я с вами, только примите мой подарок (два оленя). Я вам не жертву принес, нет. Я привез подарок победителям богов.

К сожалению, „Чукотские новеллы“ Миронова в целом все же — недоработанный перечень задуманных рассказов. То новое, о чем автор пообещал в своем „вместо предисловия“, слабо показано в книге.

Слишком упрощенно иногда истолковывает автор людей Чукотки. „Внутри яранги они спят и едят, рождаются и умирают“. Первый рассказ — „Черный туман“ — целиком отражает эту ограниченность. Если чукча Атэргын показан более или менее удачно, то совсем не положим на современных чукчей взглядит другой чукча — Ачэргын.

Бедняку Ачэргыну не повезло в женитьбе. Жена его была увезена ее богатым братом Над неудачником смеялись.

Однажды к нему в чум вошла соседка чукчанка. Она накормила ребят Ачэргына, уложила их спать и сама легла вместе с ними переночевать. А дальше:

„Удар ножом пришелся в сердце женщины. Она не вскрикнула, не шелохнулась.

„На рассвете он... сел у входа в свою ярангу, положив на колени ружье... Когда из яранги вышел... сосед... Ачэргын вскинул винчестер к плечу и, не целясь, нажал курок. Сосед у яранги качнулся и упал.

„Лицо Ачэргына окаменело, глаза смотрели безумно. На выстрел из другой яранги выскочила чукчанка. Ачэргын поднял винчестер и вновь нажал курок. Из яранг выскакивали люди. Ачэргын стрелял по людям и по ярангам... Медленно тянулось время. Все чаще и чаще в ярангах, конвульсивно вздрагивая, замирали убитые, болезненно стонали раненые“.

Потом Ачэргын покончил жизнь самоубийством.

Почему понадобилось автору наделить столь звериными инстинктами чукчу-бедняка Ачэргына?

Ачэргын был обижен насмешками своих сородичей и решил за это всех расстрелять. Уж слишком неправдоподобны надуманные автором причины поведения Ачэргына. Нельзя же все дело сводить к тому, что Ачэргыну мерещился все время образ богатей-соседа, насмехавшегося над ним „все злей и злей“, и поэтому Ачэргын, кровно обиженный насмешками, расправился со всем становищем.

Может такой случай и был на Чукотке. Но разве это характеризует чукотский быт?

Убийствам и диким зверям, загрызающим досмерти чукчей, автор отводит значительное место в своих новеллах. Ведь, по автору, чукчи только „спят и едят, рождаются и умирают“. Раз такова Арктика, то как же обойтись без белого медведя, без „диких нравов“?

Идейная беспомощность — основной порок книги.

## II

Дочитываешь последнюю страницу книги Миронова и убеждаешься: автор не понял совершающихся процессов социалистического преобразования нашей Арктики. „Чукотские новеллы“ по своему содержанию на много лет отстали от нашей современности.

Совсем упустил автор из виду преобразующее влияние на Чукотку Северного морского пути. Изображая людей Чукотки, разве можно показывать их в отрыве от окружающей советской действительности?

Надо вооружиться чуть ли не микроскопом, чтобы увидеть в книге Миронова социально-экономические изменения на Чукотке, происшедшие за последние годы. Если верить автору, то, собственно, на Чукотке в быту и хозяйстве националь-

ного населения не чувствуется принципиально новое содержание. В повествовании Миронова о Чукотке преобладает человек, попрежнему предоставленный сам себе, человек — одиночка, робинзон.

Но кто этому поверит?

На Чукотке за последние годы возник промышленный и административный центр — Анадырь. Здесь партийно-советские организации. На Чукотке пять рыбопромысловых баз, консервный завод, одиннадцать пушных факторий, кооперация, почтово-телеграфная связь, рабочий поселок. Здесь есть и культбаза со своими учреждениями: больница, амбулатория, школа, зоотехнические, ветеринарные и краеведческие пункты, механическая мастерская. Здесь полярная станция, радио. На Чукотке растут новые национальные кадры.

Разве это не материал для показа в художественном произведении новой Чукотки — ее людей? Такие массовые примеры: чукчанки и эскимоски в больницы рожают детей, чукчанки — медицинские сестры на культбазах, борьба советской медицины с шаманом, красные чумы, олени бега, азросэни и звездходы на Чукотке и, наконец, помощь народам Севера со стороны приезжих советских врачей, учителей, зоотехников, партийных организаторов и т. д. — все они должны найти отражение в литературе. Автор „Чукотских новелл“ не учел этих сдвигов.

Мы далеки от мысли видеть в книге Миронова только слабые места. Миронов несомненно растущий писатель Северного края. Некоторые рассказы по своему уровню художественного обобщения говорят о росте творческой культуры автора. Отдельные новеллы, например „Боги побежденные“ и „Белый ужас“, читаются с интересом.

В целом же книга недоработана. Автор поспешил включить в нее рассказы, требующие еще значительной работы над содержанием, над словом. А Севкрайгиз, польщенный успехами первой книги Миронова „Поход Челюскина“, ослабил свою требовательность к качеству, не помог автору поднять новеллы на высокий идейно-художественный уровень.

Совсем по-иному подошла к новеллам Миронова редакция библиотеки „Огонька“, издавшая ряд аналогичных новелл этого же автора. Редактор „Огонька“ Еф. Зозуля в отличие от редактора Севкрайгиза В. С. Сидоренко, проявил больше требовательности к качеству „Чукотских новелл“. Помимо работы над словом редакция включила в книгу только качественно приемлемые к печати три новеллы („Священный Умка“, „Белый ужас“, „Боги побежденные“). От этого книжка получила много содержательней книги издания Севкрайгиза, куда включены 8 новелл, в большинстве требующих доработки.

М. Е. СТАВНИЦЕР

## НАСПЕХ НАПИСАННАЯ КНИГА.

(И. М. Иванов, Шпицберген, Севкрайгиз, Архангельск, 1935 г., 2-е издание)

Автор книги — географ, в недалеком прошлом полярник. Тем досадней делается при ознакомлении с его книгой — так много в ней недопустимых небрежностей.

В самом деле, как иначе квалифицировать такие, например, ошибки.

На стр. 6 автор перечисляет заливы Шпицбергена. Он пишет: „самый южный залив с западной стороны Шпицбергена называется Бель-Зунд. Он разветвляется на ряд отделенных от него проливами бухт... Так географ Иванов стер с лица земли крупный залив Горн-Зунд, самый южный из заливов Шпицбергена. Но, будучи крайне непоследовательным, автор на стр. 60 воскрешает Горн-Зунд, сообщая: на Западном Шпицбергене „есть ряд больших фиордов и проливов: на юге — Горн-Зунд, длиной 11 километров... затем Бель-Зунд“... Характерно также, что на карте Шпицбергена, помещенной на стр. 16, нанесен недалеко от мыса Южного залив Горн-Зунд, выше которого к северу следует Бель-Зунд.

Ряд превращений претерпела у автора бухта Ван-Кейлен. На стр. 6 она фигурирует под правильным названием Ван-Кейлен-бэй, на стр. 60 она появляется под названием Ван-Кален. И тут же рядом, на стр. 61, снова появляется Ван-Кейлен.

Такую же небрежность проявляет автор, переходя к изложению истории освоения Шпицбергена. Каменный уголь открыл, по Иванову (см. стр. 82), некий Пуис, — так переименован автором китолов Пуль. О том, что здесь не корректурная ошибка, а просто халатность т. Иванова, можно судить хотя бы по тому, что фамилия „Пуис“ повторяется в обоих изданиях книжки.

По Иванову, архангельская коммерц-контора в 1741 году (см. стр. 15) собирала по указу свыше сведения о промыслах на Шпицбергене, и вытегорский раскольник Амос Корнилов представил сведения о своих промыслах в 1737—1747 годах. Добросовестный список абзац из статьи т. Сабанина в „Вестнике НКВД“, автор механически перенес корректурную ошибку, допущенную в 1921 году, когда печаталась статья т. Сабанина, не заметив даже явного несоответствия между годом сбора сведений (1741) и датой Корниловых сведений в 1747 году.

Беспомощность проявляет т. Иванов, пытаясь делать выводы из исторических фактов. Например, уменьшение промыслов на Шпицбергене (см. стр. 16—17) он объясняет так: „Русские промышленники на Шпицбергене были преимущественно из староверов. Гонимые царским правительством, они уходили на далекий Север,

в самые глухие, малодоступные места. С падением гонения на староверов уменьшается и, повидимому, довольно сильно промысел русских на Шпицбергене“ (подчеркнуто мной. — М. С.) Явная нелепость этого объяснения совершенно ясна.

Безземелье, нужда, сравнительно большие заработки чем на беломорских промыслах, гнали „гуманланов“ на Шпицберген. Падение цен на сало, усиление промыслов на „Матке“ (Новая Земля), рост каботажного плавания поморов в Северную Норвегию для обменных операций, — таковы причины падения промыслов.

Судя по предисловию, автор поставил целью дать по возможности популярное физико-географическое описание Шпицбергена. Если глава о растительном и животном мире написана более или менее популярно, то главы о климате, о рельефе и геологическом строении скорее напоминают больше докладную записку, чем хотя бы приближенно популярное описание. Сопоставление книги „Шпицберген“ с книгой „Животный и растительный мир Арктики“ того же автора показало, что главы о климате Шпицбергена и животном мире почти целиком перенесены из этой книги. Чувствуется, что автор поработал над этими главами, и они получились у него довольно удачно. Остальные же „физико-географические“ главы представляют собой компиляцию из книги доцента Адольфа Гуля, докладных записок геологов Люткевича, Котлукова.

Иванов не захотел поработать над материалами, а просто преподнес читателю неудобоваримую смесь.

Описывая работу, условия эксплуатации рудников и жизнь советских горняков, автор нередко приходит к неверным утверждениям. Чего стоят, например, категорические возражения Иванова против поздней и ранней навигации. Ссылаясь на явную „Малыгина“ (которой при минимуме организованности с сигнализацией и большей осмотрительности капитана можно было избежать), Иванов ограничивает сроки навигации на Шпицбергене серединой октября и серединой мая. Но ведь уже в 1934 году, за год до выхода книги, теплоход „Максим Горький“ в конце октября, а пароход „Русанов“ в конце ноября плавали на Шпицберген. Особенно жалко выглядят возражения Иванова в сопоставлении с фактами плавания „Таймыра“ в январе и началом навигации в середине апреля 1936 года.

По мнению т. Иванова, „советские рудники приближаются к типу крупных ком-

мун" — левачкое, поверхностное, вредное суждение. Почему-то захотелось Иванову „распорядок принятия пищи регулировать сигналами“, — словом, что ни абзац читатель узнает все новые и новые „истины“.

Язык книги непопулярен. Чего стоят, например, следующие перлы: „такой термический профиль говорит нам о наличии геотермического градиента“; „вероятность видеть далекие земли“, „отсутствие наличия и притока воды“ и т. д.

Все это можно дополнить большим количеством опечаток. На стр. 34, например, помещена таблица температур на Шпицбергене. Узнаем из этой таблицы, что залив Трейренберг, находящийся на севере Шпицбергена, лежит на... 19°55' северной широты. Обращение к первому изданию книги обнаружит, что и там Трейренберг помещен на той же параллели.

Много утверждений автора о влиянии полярной ночи, об условиях разработок

угля просто перенесены из книги норвежского исследователя Адольфа Гулля и ни в коей мере не подходят к советским рудникам.

Нельзя также одобрить помещение ряда таблиц и карт из книги Гулля (изданной Гидрометеослужбой СССР) без указания источников.

Помимо миллионов людей, интересующихся Арктикой, в стране ежегодно растет контингент людей, особенно интересующихся Шпицбергом. Это свыше 10 000 тысяч человек, поработавших на Шпицбергене, и десятки тысяч желающих поехать туда. Естественно, книга Иванова была быстро распродана как в первом, так и во втором изданиях.

Тем серьезней вина издательства, выпустившего насмех написанную книгу. Это совсем непохоже на Севкрайгиз, в активе которого много прекрасных книг о Советском Севере.

## ЮНЫЕ ПОЛЯРНИКИ

Ровно в 7 часов утра их будит горн. Быстро поднимается кверху флаг. Это вымпел Северного морского пути. Все внимательно слушают капитана. Он оглашает приказ:

— Ширяеву с отрядом штурманов направиться в порт.

— Ледоколам „Шмидт“ и „Юный полярник“ провести дивизионные работы.

— Радисту Юхановичу по радио связаться с бухтой Тихой.

— Зоологам и ботаникам совершить поход для изучения флоры и фауны.

Один за другим получают полярники оперативные задания. Правда, тут нет ни снега, ни льдов. И нет арктического моря. Это в 10 километрах от Ярцева (Западной области).

Но взоры их устремлены на Север. „Мы хотим изучить этот край... Хотим помочь нашим друзьям — ненцам, чукчам, остякам, эвенкам... Мы, юные друзья Арктики, хотим иметь свой клуб, участвовать в играх-экспедициях, на отлично изучать географию, физику, быть готовыми к труду и обороне“.

Ярцевскому лагерю юных полярников посвящены многие статьи и заметки „Полярного огонька“ — издания газеты „Юный пионер“, органа Зап. обкома ВЛКСМ.

Пионеры города Ярцева всерьез интересуются Арктикой. Изучают ее всеми доступными способами. Клуб юных друзей Арктики в Ярцеве придает этому замечательному движению организованное начало. Потребовалось создать „Полярный огонек“, чтобы осветить опыт работы жизнерадостных, творческих, инициативных ярцевских ребят.

На какие основные вопросы обращает внимание „Полярный огонек“?

Не мало места отводит редакция газеты занимательным и вместе с тем содержательным играм-экспедициям юных друзей Арктики. Юный читатель „Полярного огонька“ не без волнения прочтет, например, первую игру-экспедицию по следам ледокола „Садко“ („Полярный огонек“, № 1—2). По дневникам, заметкам и отзывам он узнает, что начальником этой экспедиции был Володя Берзин, метеорологом — Сеня Благодаров, биологом — Юля Журавцев, радистом — Миша Шалдин, библиотекарем — Юра Фукс.

„Хорошее дело задумали, — пишет по этому поводу мать Юры, Мария Фукс, — игрой-походом заинтересовались и мы, взрослые. Теперь Юрик читает много книг про Север, рассматривает карты, пишет дневник и готовит подарок к приезду О. Ю. Шмидта“.

Юный читатель „Полярного огонька“ не оставит без внимания и другое сообщение газеты об игре-экспедиции — „Ленинград — Владивосток“ (№ 4 „Полярного огонька“), а также игру в „челюскинцы“.

Клубно-лагерная работа юных друзей Арктики — пионеров и школьников города Ярцева — характерна тем, что ребята, пользуясь всевозможными доступными средствами, повышают свой культурный уровень, по-деловому интересуются Арктикой. Творчество, наука, литература, спорт — вот чем занят их любознательный ум.

„Полярный огонек“ внимательно следит за этим ростом ярцевских ребят

В № 1 газета сообщает, что юные художники уже вывесили в читальном зале клуба свои картины: „Ледокол Красин“ — Пети Марченко, „Птичий базар“ — Жоржа Ширяева, „Промысел на моржа“ — Кости Филиппова и картины многих других пионеров-школьников.

В № 2, в передовице „Будем отважными“, газета подчеркивает, что ребята, в связи с оживлением работы в Ярцевском клубе юных друзей Арктики, „старательнее стали изучать географию... Из ярцевских пионеров и школьников, безусловно вырастут отважные, смелые и здоровые люди, вырастет крепкая смена славным зимовщикам Арктики“.

В № 4 юные корреспонденты Петя Рябис, Феня Сбудышева, Варя Коссет, Петя Марченко и Володя Боголюбский в своих содержательных заметках сообщают о прочитанных ими арктических книгах и дают свою оценку.

Петя Марченко, например, с нескрываемым волнением сообщает, что в книге „Поход челюскинцев“ интересно читать эти простые и искренние рассказы о мужестве и отваге. А Феня Сбудышева, давая вместе с Варей Коссет отзыв о „любимом журнале“ „Советская Арктика“, пишет, что ее больше всего интересуют статьи журнала о полезных ископаемых Севера.

„Вот только окончу школу, — говорит она, — поступлю в высшее учебное заведение и сама буду геологом“.

В № 2 — 3 „Полярного огонька“ значительное место занимает спорт. Впрочем, без этого и немислима данная газета. Настроение юных друзей Арктики ясно выражено в бодрых стихах начинающих юных

поэтов. А. Бяршинов в своем стихотворении „Все быстрее и быстрее“ так воспекает лыжный спорт:

... Сердце бьется от быстрого бега.  
Хорошо, промелькнувши, опять исчезать  
В белизне непомятого снега.

Другой начинающий юный поэт, как бы усиливая темп стиха первого, пишет:

... Пройдем на лыжах по лесу,  
Проложим там пути.  
До Северного полюса  
Готовы мы дойти!

„Полярный огонек“ — несомненно значительное явление в Ярцеве. Газета ведет весьма полезную работу среди пионеров-школьников. Она воспитывает юного читателя на актуальных вопросах освоения Арктики и Крайнего Севера.

Но плохо делает редакция газеты, когда вместо передовиц публикует часто второстепенные заметки. Это снижает уровень газеты. В небольших передовицах надо политически четко и понятно для ребят обобщать основные вопросы работы. Например, работа клуба, учеба и т. д.

Особенное внимание: надо уделить популярным статьям об Арктике, чтобы юные друзья ее получили ясное представление о том, за что они борются и что надо познать.

Неплохо было бы дать юному читателю „Полярного огонька“ представление о Великом северном морском пути, о замечательных людях Арктики, о том, что дают для народов Севера мероприятия партии и правительства по освоению арктических морей и территорий Крайнего Севера.

М.



Берега острова Врангеля

**А. А. КЛЮЧАРОВ**

## **БОРЬБА С КОПЫТНОЙ БОЛЕЗНЬЮ ОЛЕНЯ**

(Опыт Обдорской научно-исследовательской станции)

Опыты по лечению оленей от копытной болезни, проведенные в 1933—1935 годах, дают ценный материал для дальнейшей работы.

В основу опытов было положено лечение больных оленей всех половозрастных групп. Принятые на излечение олени клеймились. Лечение начиналось при первых признаках заболевания, для чего больные олени выделялись из стад немедленно.

Велся систематический осмотр ездовых и грузовых оленей после их работы, и немедленно производилось лечение всех замеченных у них поранений. Практиковался повторный прием больных по назначению ветперсонала.

Лечение некротических поражений проводилось с применением в необходимых случаях хирургического вмешательства. Добивались полной ликвидации некротических процессов у оленей, чтобы обезвредить стада от заболевания в период осеннего откорма.

Как видно из этого, большое внимание было уделено профилактике, что является совершенно необходимым. Лечение копытной болезни в начальных ее стадиях дает в большинстве случаев положительный эффект. Когда же некротический процесс, допустим, **развился**, то едва ли помогут какие-либо терапевтические средства, кроме ампутации конечности.

В летний сезон 1933 года нашим отрядом лечились от копытной болезни 230 оленей колхоза Манго Пади Боума. Больные были выделены в отдельное стадо. Всего выделено 60%. Лечение телят дало 33% полного выздоровления. Выздоровевшие олени имели: 20% хорошую упитанность, 40% среднюю и 40% ниже средней. Олени в осенний период успели настолько хорошо откормиться, что к зиме приобрели полную трудоспособность. Стадо при возвращении из тундры вызывало восхищение своим прекрасным видом и упитанностью. И это — в год самой жестокой „копытки“.

Опыт лечения копытной болезни значительно обогатился. Хирургическое лечение давало во многих случаях прекрасные результаты. Это стало привлекать и оленево-

дов-единоличников, которые охотно приводили своих больных оленей.

Отправляясь в 1934 году с отрядом для обслуживания стад Ныдинского совхоза, мы уже имели достаточный опыт в лечении оленей как от копытной болезни, так и от других спорадических заболеваний.

В предыдущем году в стадах этого олене-совхоза было потеряно 60% оленей к общему поголовью, причем до 23% отхода относилось к заболеванию копытной болезнью. Падёж телят составлял 42%.

По договору с совхозом отряд должен был обслужить четыре стада с поголовьем до 8770 оленей. Копытная болезнь в этом году началась несколько позднее обычного. Первые больные появились 12 июля, массовое заболевание наблюдалось в первой половине августа, а последние случаи — 5 сентября. Отметим, что копытная болезнь поражала преимущественно телят, составлявших 70% из всех заболевших копыткой и 19% от всего поголовья телят.

Всего за лето было выделено 565 больных оленей, из которых: 388 голов, или 68,6%, больных копытной болезнью; 116 голов, или 20,6%, больных с травматическими повреждениями и 61 олень, или 10,8%, с прочими заболеваниями.

Хирургическое лечение, также как и в прошлом, во многих случаях давало прекрасные результаты, особенно при локализации некротических процессов в области копыта. С успехом применялись тампоны с коллодием для защиты от загрязнения оперированных на копыте некротических процессов.

Из дезинфицирующих препаратов применялись: иодная настойка; перекись водорода для очистки язв, наполовину разведенная водой; карболовая кислота; сулема в растворе 1:1000,0 тан. ин — глицерин; настойка сабура с настойкой иода; 2—2,5% раствор ксеролина. Для присыпки применялись: иодоформ, ксероформ, нафталин, окись цинка и др. в смеси с индифферентными конституэнс.

Значительный опыт предыдущих лет позволял нам правильно оценить патологию



ческий процесс и назначить наиболее целесообразное лечение. Отряд требовал выделения больных при первых признаках заболевания. Стада, выполнявшие это, получили наибольший процент выздоровления оленей. Так, третье стадо имело 78% выздоровления из всех доставленных в отряд больных оленей. В частности, быки этого стада были вылечены полностью на 100%, что вызвало удивление пастухов. По их словам — это небывалый случай.

Лечение оленей имело значительный успех. Быки дали 86,2% выздоровления, важенки 80,2%, хоры 100%, намнюки, сырицы и нялуку — 71,4%. Из числа всех 388 лечившихся от копытной болезни оленей выздоровело 266, или 68,5%, т. е. на 7,65% больше, нежели в предыдущем году.

Полное излечение достигнуто у 57% всех лечившихся, т. е. на 11,6% больше, чем в предыдущем году. Только у 11,5% до 25 сентября еще остались заметные следы заболеваний. Даже телята дали 51,6% пол-

ного излечения, а взрослые олени — 66,2%, т. е. на 16,2% больше прошлогоднего.

Вылечиваемость взрослых оленей отряду удалось повысить на 50,1% в сравнении с 1929 годом. Вылечиваемость же всех групп оленей, считая и телят, удалось повысить на 35,1%.

Какие же выводы вытекают из опыта лечения северного оленя?

Лечение копытной болезни в тундровых условиях вполне возможно. Своевременное лечение дает 68—75% выздоровления больных, а при условии профилактического лечения — до 80%; у отдельных групп оленей, например у быков, оно при этих условиях может достичь 86—90%.

Успех лечения находится в прямой зависимости от организации этого дела. Надо больных оленей немедленно выделять для лечения в самостоятельное стадо-отряд; обеспечить повторный их прием. Лечение должно кончатся до периода осеннего откорма оленей, откорм обычно сглаживает все последствия заболевания.

В. И. КАЗАНСКИЙ

## НА КОЛЬСКОМ ПОЛУОСТРОВЕ

В текущем году план весеннего сева на Кольском полуострове выполнен: было засеяно 2300 гектаров. На первом месте стоит совхоз „Индустрия“. Им было засеяно 1250 гектаров, из которых овощи занимают — 107, картофель — 72, корнеплоды — 95, травы — 916 и зерновые культуры — 60 гектаров. Кроме того в совхозе имеется 6700 парниковых рам. Из парников уже в июне был собран первый урожай — лук, салат. В совхозе имеются также теплицы на 9200 кв. метров, где выспели прекрасные помидоры.

Вместе с ростом и освоением новых земель (в 1932 году было засеяно 100 гектаров, а в 1935 году освоено было уже 1060 гектаров) поднимались и урожаи: репы вместо 75 пудов 1931 года было снято 218 пудов, а брюквы вместо 91 пуда снято 229 пудов с гектара. Виды на урожай в текущем году говорят о том, что и эти сравнительно высокие показатели будут перекрыты в несколько раз.

В совхозе „Индустрия“ неплохи опыты с плодоносящими кустарниками и земляникой. Высаженные год тому назад в открытый грунт кусты черной, красной и белой смородины безболезненно перенесли суровую полярную зиму; неплохо прошло цветение, и впоследствии кусты были осыпаны ягодами. Земляника — несколько тысяч кустов — к началу июня уже дала богатый урожай.

Второй крупный совхоз в районе — это совхоз Главсевморпути „Мурманск“.

План сева ранних культур был окончен

здесь 22 мая, а весь сев, включая и поздние культуры (морковь, капусту, брюкву), закончили к 10 июня. С первых чисел июня в совхозе начали снимать с парников первые урожаи. Впервые парниковый цех дал неплохой урожай. В прошлом году было собрано всего лишь 10 килограммов лука, а теперь собрано 5 тонн лука, несколько сот килограммов редиса и салата.

Особенно радуют прекрасные результаты опытов с озимой рожью. В совхозе „Мурманск“ было засеяно ржи 2,5 гектара. Рожь полностью сохранилась. Теплые дожди и хорошая погода дали возможность ржи выколотиться. Рожь достигала метровой вышины.

Другой опыт — посев пшеницы — был проведен Карельским научно-исследовательским институтом. На слабоподзолистых суглинках был посеян типовой набор озимых пшениц в количестве 98 сортов. Из них благополучно перезимовало 59 сортов. Лучший, совершенно неожиданный урожай дала пшеница „Галиция“. С метровой деланки был собран урожай в 1150 граммов.

Земледелие на Кольском полуострове возможно, как и в любой части Советского Союза. В 1937 году здесь будет жить 300 000 жителей, которые естественно предъявят повышенный спрос на овощи. Надо понастоящему взяться за развитие сельского хозяйства на Севере: овощи, кормовые культуры, овес, ячмень, пшеница.

На 1937 год запроектирована в округе площадь посева открытого грунта 4246 гектаров.

Э. К. ТАЛЬ

## РАДИОСВЯЗЬ НА ОМСКОМ СЕВЕРЕ

Основную территорию севера Омской области составляет полуостров Ямал. В южной части (между 61 и 66 параллелями сев. шир.) все административные центры и многие селения имеют как проволочную, так и радиотелеграфную связь. На севере связь осуществляется исключительно через радиотелеграф.

До 1935 года в указанном районе было 30 материковых радиотелеграфных станций. В 1936 году эта сеть значительно расширяется, и Север будет иметь уже 49 станций, из которых 26 располагаются в тундровой зоне и 23 в лесотундровой лесной полосе. Из этого числа радиостанций Главсевморпути принадлежат 23 станции, которые в большинстве находятся на факториях и оленеводческих совхозах.

Из открываемых в 1936 году 19 радио-

станций Омским управлением строятся 17 станций разной мощности.

В 1937 году Омгеруправлением предусматривается постройка 15 новых радиостанций и 4 трансляционных пунктов.

Такая сеть радиостанций дает возможность всем факториям, культбазам, оленьим стадам, красным чумам, рыбным промыслам и авиации иметь постоянную связь с административными, хозяйственными центрами и между собой.

Судовые радиостанции имеются на всех (крейсирующих по северным рекам и Обской и Тазовской губе) пассажирских пароходах, буксирных судах и служебных рейдовых катерах.

Узкое место — неувязка работы радиостанций Наркомсвязи с рациями Главсевморпути. Это надо урегулировать.

ЭДЕЛЬ-СМОЛЬНИКОВ

## О ПРОФИЛАКТИКЕ ПРОТИВ ЦЫНГИ

У человека мы наблюдаем резкие колебания в устойчивости против авитаминоза. В одних случаях достаточно исключить растительную пищу, чтобы развились явления авитаминоза, а в других люди всю жизнь не требуют противоцинготных продуктов и никогда не болеют цынгой.

У эскимосов, например, пища исключительно животного происхождения. Целый ряд их племен питается преимущественно мясом морского зверя, птиц, рыбой и не употребляет растительной пищи. Особым лакомством у них является печень всех животных, кроме белого медведя.<sup>1</sup>

Ненцы, чукчи и др. также питаются главным образом мясной пищей. Правда, хлеб и крупы за последние годы широко вошли в обиход, но свежей зелени, картофеля они почти не употребляют. Несмотря на свою значительную устойчивость, ненцы все же несколько подвержены заболеванию. У ненцев Новой Земли нам приходилось наблюдать явления авитаминоза. В ненецком старом („самоедском“) эпосе цынга занимает видное место. Надо отметить, что ненцы употребляют в пищу главным образом мясо оленя.

Пример устойчивости против цынги по-

казали известный полярный исследователь Фритьоф Нансен и его спутник Иогансен. Они перенесли зимовку на Земле Франца-Иосифа при абсолютном отсутствии растительной пищи и не болели цынгой. Питались мясом белого медведя и морского зверя и печенью моржа. Несмотря на лишения, никто из них не обнаружил признаков авитаминоза.

Устойчивость перед цынгой зависит от степени чувствительности к отсутствию витамина. Человеческий организм вряд ли способен синтезировать витамин „С“, поэтому поступление его извне необходимо, причем потребное количество зависит от способности организма довольствоваться минимальным количеством витамина.

★

Мясо морского зверя — моржа, медведя, тюленя — обладает выраженными антицинготными свойствами. А эти животные никогда не потребляют растительной пищи. Примеры с эскимосами и Нансеном подтверждают антицинготные свойства мяса морского зверя, птиц и особенно печени.

Во время полярной экспедиции на „Дисковери“, когда зелень и овощи иссякли, единственным спасением от цынги было мясо тюленя и чаек. Судовой врач „Дисковери“ в своем отчете пишет, что все случаи цынги у них возникли во время санных экспедиций, когда питались исключительно

<sup>1</sup> Печень белого медведя вызывает отравление. Ядовитыми свойствами обладает также печень некоторых видов тюленя, как, например, *Phoca barbata*.

консервами. Цынготных больных лечили тюленьим мясом, главным образом печенью, и во всех случаях цынга быстро проходила. Хороший эффект давало мясо чаек. На самом же корабле, где консервы выключили из употребления и перешли на питание мясом тюленя и птиц, случаев цынги не было, несмотря на двухлетнее отсутствие овощей.

На Севере во время зверобойного промысла мясо тюленя (раушка) обычно выбрасывается. Например, в гортле Белого моря, на острове Моржовец, ежегодно бьется большое количество тюленя, причем берется только шкура. Между тем, мясо тюленя безусловно съедобное. Противен на вкус только жир, от которого необходимо очищать мясо. А тюленья печенка — вкусный продукт питания и может служить антицынготным средством.

Носителями витамина „С“ в животном организме являются печень и кора надпочечников.

Однако антицынготным свойством обладает только свежее мясо. Консервированное же мясо бедно витаминами. В основе консервирования мяса, как известно, лежит стерилизация его, т. е. устранение всех условий, способствующих развитию микроорганизмов. Но при этом происходит и уничтожение витамина.

Еще в недавнее время широко распространенный способ консервирования мяса при помощи хлористого натра с селитрой надо считать совершенно непригодным. Проф. В. Ю. Визе правильно подметил во время своей арктической экспедиции на „Седове“, что солонина способствовала развитию цынги среди участников экспедиции. И только та группа лиц, которая не потребляла солонины, осталась здоровой.

Дело в том, что при длительном хранении солонины происходит разложение селитры на азотистокислые соли — нитриты. Как правило, при длительном хранении солонины, рассол из бочек вытекает. А отсутствие рассола превращает нитраты в нитриты. Солонина становится ядовитой, вызывающей при употреблении в пищу моржаение сосудистой системы и содействующей тем самым развитию цынги. Из снабжения полярных пунктов необходимо совершенно исключить солонину.

Мясные консервы в банках, хотя и не содержат вредных нитритов, но все же при стерилизации почти полностью лишаются витаминов.

За последние годы окончательно решен вопрос о возможности содержания в высокоарктических широтах живого скота — коров, свиней и др. Мы лично на Новой Земле имели двух коров, снабжавших нас в течение года молоком и обеспечивших запас свежего мяса.

★

Противоцынготная активность растений достаточно изучена. Однако не все высокоактивные витаминосители одинаково практически ценны. Например, такое активное средство против цынги, как лимоны, апельсины, ананасы, практически имеют небольшое значение, ибо не входят в состав обычного пищевого рациона. В профилактической борьбе против цынги на Севере овощи пока играют неизмеримо большую роль чем фрукты.

В полярном пайке видную роль должны занять ягоды. Их можно сохранять, как витаминосителей, годами. Например, сушеная черная смородина двухлетней давности обладает еще явно выраженным противоцынготным свойством. При сушке ягод, покрытых плотной кожицей, витамины разрушаются меньше, чем в сушеных резаных овощах. Длительное время сохраняются витамины в бруснике, залитой медовым раствором.

Содержание большого количества витамина „С“ в свежей черной смородине побудило к попытке консервирования сока ягод. Наиболее удачным оказался, в смысле сохранения витамина „С“, способ сульфитирования. Сок черной смородины, приготовленный из сульфитированной ягоды, обладает сильным противоцынготным действием. В настоящее время из такого сока готовят концентраты высокой противоцынготной активности.

Снабжение полярных пунктов консервированными фруктами и овощами с высоким содержанием витамина „С“ должно занять значительно большее место, чем сейчас. Но наши консервы в жестяной посуде, к сожалению, обладают пока слабой витаминностью, несмотря на высококачественный исходный материал.

Из местных ресурсов витаминосителей выделяются **морские водоросли**, а также некоторые породы хвойных, далеко заходящих на Север, в частности кедровый стланец. Но если кедровый стланец уже играет видную роль в борьбе с цынгой на крайнем северо-востоке СССР, то морские водоросли почти не используются. Во время поездок по побережью Кольского полуострова мы видели цынготные заболевания, в то время как на берегу были навалены кучи морских водорослей, которые являются съедобными и ценнейшим противоцынготным средством.

Борьба с авитаминозами и гиповитаминозами на Севере должна стоять на высоте предъявляемых требований. Надо полностью использовать местные ресурсы витаминосителей. Приготовление же концентратов витамина „С“ дает возможность ликвидировать сезонность в снабжении полярных пунктов витаминосителями.

Г. И. КОЛЕСНИКОВ

## ОХОТПРОМЫСЕЛ НА ЯМАЛЬСКОМ СЕВЕРЕ

## I

На Ямальском севере охотничьим промыслом занимается до 80% населения. Промысел песца дает от 80 до 90% удельного веса пушнозаготовок.

Омское теруправление Главсевморпути, приняв хозяйство Союзазотпушнины в апреле—мае прошлого года, фактически приступило к работе лишь в июне. Производственная программа была выполнена Союзпушниной только на 41% и с большими убытками. Теруправление вместе с полтуправлением приняло все меры к тому, чтобы ликвидировать это отставание. И годовое задание по пушмехсырью было вскоре выполнено на 130%.

Проведенная массовая работа среди охотничьего населения обеспечила организацию национальных охотничьих бригад. Фактории—Н. Порт, Кутупьюган, Янгюган, Тамбей, Дровяная, Хадатта и Ямбур уже в первом квартале 1936 года имели 37 охотничьих бригад с охватом 190 охотников.

Фактории и охотничьи бригады обсуждали на своих съездах вопросы стахановского движения. Это значительно оживило производственную работу. В тундре выросли мастера своего дела. Вот их показатели: **Валей Алексей** против договора в 900 руб. сдал пушнины на 4100 руб., **Пыерко** Гайгорий вместо 890 сдал на 8700 руб., **Тохма** Пулей вместо 500 сдал на 1500 руб., **Худи** Вадю вместо 610 сдал на 5400 руб., **Саротетто** Сават вместо 600—сдал на 2000 руб., **Лапсуй** Таги вместо 560—сдал на 1500 руб., **Солиндер** Тетто вместо 1000—сдал на 2570 руб., **Шестаков** Иван вместо 4000—сдал на 9800 руб.

Их—стахановцев—еще немного: всего 57. Но это передовики охотничьего промысла, полностью овладевшие техникой. Нет сомнения, ряды стахановцев-охотников пополнятся.

В 1936 году теруправление построит две новые фактории: одну на западном побережье полуострова Ямала, в устье реки Морды-Яга, другую в верховьях реки Пура.

Работа гидрографической экспедиции на Ямальском волеке позволит разработать проект прямого сообщения от Байдарцкой губы до Обской через систему рек Морды-Яга, Се-Яга и озёр Нейто. Это даст стимул развитию зверобойных промыслов.

К осени 1936 года будет завезено до 25 семей охотников в верховья рек Пура и Полуя. Охотничьи угодья будут таким образом освоены лучше.

В верховьях реки Полуя будет выпущено 100 штук ондатры. Там же организуется питомник охотничьей лайки.

В Приуральском районе организуется ферма черно-серебристых лисиц на 40 голов. Ферма эта уже в ближайшее время даст оседлым колхозам несколько десятков зверей для развития звероводства.

Широкое применение искусственной подкормки песка создаст устойчивость песцового промысла, повысит общее поголовье стада. Сейчас развернута заготовка кормов для осенне-зимнего периода. В начале осени будет расставлено до 15 штук кормушек-ловушек, к ним прикрепятся охотничьи бригады.

Для учета урожая пушных зверей организуется сеть корреспондентов. Она систематически поведет наблюдения за пушными заготовками.

В 1936 году на охотничьи мероприятия в Ямальском округе вкладывается до 300 000 рублей.

## II

Теруправление не сумело развернуть должную работу за качество пушнины.

Сейчас на факториях вводятся выставки пушной продукции. Организуется сеть обезжировочных пунктов. Охотники снабжаются правилами. Завозятся специальные технические плакаты. Организованы курсы для факторийных работников и бригадиров охотников-стахановцев по зимним видам пушнины.

Какие мероприятия намечено провести в будущем?

На базе фактории в верховьях р. Пура будет создана охотничья производственная станция. На Ямале будет организована песцовая зооферма для снабжения колхозов и единоличных хозяйств песцами. Надо внедрить песцовое звероводство в колхозы, помочь им подготовить кадры из ненецкого населения.

Перевооружение охотничьих масс—весьма ответственная задача. Очень плохо до сих пор оснащен охотпромысел технически. Капканы изготавливаются весьма низкого качества. Значительные дефекты шурупов—результат неспособленности этих капканов. То же и с ружьями: одноствольные ружья Ижевского завода по качеству боя стоят на низком уровне. Не дает хорошего качества ружей и Тульский завод, выпускающий курковые двустволки.

В условиях охоты на Севере надо иметь ружье-двойник с дробовым стволом 16—

20 калибра и с пулевым калибра не более 320. Ружье должно быть легкое, безотказно работать в мороз, а пулевой патрон должен быть таким, чтобы сам охотник мог его переснарядить.

Плохо с пистонами и металлическими гильзами. Изготавливаются они из железа;

пистоны разбиваются только после двух—трех ударов, и охотник нередко упускает дорогого зверя.

Мы должны уделить конструкциям капкана, ружей, качеству охотничьего снаряжения большое внимание. Перевооружение охотничьих масс надо провести быстрее.

## ЗЕМЛЕВОДОУСТРОЙСТВО В ЯКУТИИ

Как сообщают нам из Якутии, в районах Якутской АССР проведены бо́льшие землеводоустроительные работы. Первоначальным землеводоустройством должно быть охвачено 20 районов с площадью около 245 млн. гектаров, или 81 % всей площади республики.

На 1 января 1936 года работы закончены по 10 районам на площади 111,724 тыс. гектаров, или выполнено 45% всего объема намеченного землеводоустройства. Кроме того, в 1935—1936 годах проводится работа в новых 5 районах на площади 63 960 тыс. гектаров, что составляет 26% к общему объему. Остались неохваченными землеводоустройством 5 районов (из 20) с общей площадью 68 402 тыс. гектаров, что составляет 29% всего объема землеводоустроительных работ по республике.

В объем проведенных работ входят и 5 тундровых районов Якутии: Анабарский, Булунский, Усть-Янский, Алаиховский, Нижнеколымский. Результаты этих работ значительны. По всем районам проведено статистико-экономическое обследование, земельнохозяйственное обследование промыс-

ловых угодий, изучен весь комплекс промыслового хозяйства. В результате этих работ намечены административно-хозяйственные границы, проведены землеотводы существующим коллективным объединениям, оленеводческим совхозам, промыслам и др.

В результате землеотводных работ в тундровых районах коренным образом изменилось землепользование. Преимущество получили колхозные объединения, оленсовхозы, трудящиеся единоличники. Кулацкие хозяйства в землепользовании стали занимать минимальный удельный вес — всего лишь 280 тыс. гектаров из общей площади землеотвода — 37 533 тыс. гектаров. Колхозным объединениям и совхозам отведено 17 603 тыс. гектаров площади и трудящимся единоличникам — 9493 тыс. гектаров. В общую площадь землеотвода входят охотугодья, оленьи пастбища, рыболовные участки и др.

Землеустроительные работы в Якутии связаны с дальнейшей реконструкцией северного хозяйства на базе коллективизации.

ВОЛОГОДСКАЯ  
СОВЕТСКАЯ  
ЦЕНТРАЛЬНАЯ БИБЛИОТЕКА  
Вологда, Возрождения, 9

Редакционная коллегия:

Г. А. Ушаков (ответственный редактор)

А. А. Догмаров

М. Н. Бочачер (зам. ответственного редактора)

Адрес редакции: Москва, улица Горького, 5, тел. 4-35-95

Сдано в набор 20 августа 1936 г.

Бум. 72×108 см.

Уполн. Главлита № В-47908.

7 печ. л.

3 1/2 бум. л.

Заказ № 1959.

Технический редактор Ю. А. Таубер

(Подписано к печати 27 сентября 1936 г.)

10 1/2 авт. л.

Изд. № 90.

120 000 тип. зн. в 1 бум. л.

Тир. 10 000 экз.

300

90.

Типография „Коминтерн“. Ленинград, Красная ул., 1

I 321-13  
Вологда

Центральная  
Библиотека  
I-XII Сов. Арх.