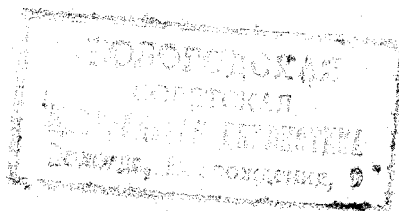


CHAP 1053

לְבָרְכֶם וְלִשְׁלֹם  
 אֶתְכֶם וְלִשְׁלֹם

WP



1937

2

# ФЕВРАЛЬ

*Пролетарии всех стран, соединяйтесь!*

# Советская Арктика

**ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ  
ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ**

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

**2 ФЕВРАЛЬ  
1937**

**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

С. А. Бергавинов. О развертывании советской торговли на Крайнем Севере—	3
Н. М. Янсон. План работы Главсевморпути в 1937 году —	14
М. Л. Балагули и Б. М. Здоровяк. Финансовое хозяйство Главсевморпути—	24
Р. Л. Якубович. О партийном учете —	31
А. А. Митрошкин. В центр внимания — работу с живыми людьми —	37

### ПОЛЯРНАЯ АВИАЦИЯ

А. Ю. Либман. Самолет на службе Северного морского пути —	39
М. В. Водопьянов. На Землю Франца-Иосифа —	49
С. В. Дорофеев. Авиация в беломорском зверобойном промысле —	63

### ПРОИЗВОДИТЕЛЬНЫЕ СИЛЫ СОВЕТСКОГО СЕВЕРА

Н. Н. Урванцев. Горнопромышленные перспективы Советского Севера —	66
А. А. Варшавский. Энергетика Арктики —	75
Н. В. Сцепуро. Лесная промышленность в третьем пятилетии на Крайнем Севере —	81

### НА ЗИМОВКАХ

Мих. Лобанов. Год на Диксоне —	89
И. Ф. Битрих. Два года в бухте Тихой —	95
И. И. Сидорин. Как вывести станцию на лучшее место —	101

### НАМ ПИШУТ

В. В. Сенкевич. Пушкин и Север —	105
Т. А. Караваева. Полярные водяные сани —	107
И. К. Прокушев. Ненецкий оленсовхоз —	108

### АРКТИЧЕСКИЙ КАЛЕНДАРЬ

Февраль —	110
-----------	-----

## ПРИГОВОР НАРОДА

„Я обвиняю не один! Я обвиняю вместе со всем нашим народом, обвиняю тягчайших преступников, достойных одной только меры наказания — расстрела, смерти!“ — так закончил свою речь, блестящую по содержанию, по логике и анализу фактов, яркую по силе революционной страсти, государственный обвинитель т. Вышинский на процессе антисоветского троцкистского параллельного центра.

Весь советский народ, весь международный пролетариат, все прогрессивное и передовое человечество были в этот момент с прокурором, обвиняли вместе с ним, разделяли его чувства негодования, ненависти и презрения к негодям, убийцам, предателям, фашистским наемникам.

Шаг за шагом, день за днем разматывала Военная коллегия Верховного суда СССР отвратительную картину чудовищных, неслыханных в истории человечества преступлений, вдохновляемых оголтелым, кроваво-жаднейшим агентом Гестапо, врагом народа, Иудой-Троцким.

Вредительства и диверсия, организация покушений на вождей партии и правительства, провокация войны, шпионаж, измена родине, союз с фашизмом, торговля оптом и в розницу священной землей Советского Союза и народами, его населяющими, звериная ненависть к трудящимся, готовность через потоки народной крови добиться власти, во имя реставрации капитализма, во имя восстановления строя эксплуатации и порабощения трудящихся — вот что такое троцкизм, вот к чему сводилась преступная деятельность параллельного антисоветского троцкистского центра, в который входили Пятаков, Радек, Сокольников, Серебряков, его руководители и организаторы, объединившие таких троцкистских мерзавцев, как Дробнис, Муралов, Богуславский, таких шпионов и убийц, как Лившиц, Ратайчак, Строилов, Шестов, Граше, Арнольд, Норкин, Пушин, Князев, Турок.

Весь ход судебного процесса полностью подтверждает исключительно точную формулировку программы и тактики троцкизма, зафиксированной в приговоре: „В 1933 году, по прямому указанию высланного в 1929 году за пределы СССР врага народа Л. Троцкого, наряду с существовавшим так называемым „объединенным троцкистско-зиновьевским террористическим центром“ в составе Зиновьева, Каменева, Смирнова и других, был создан в Москве подпольный параллельный анти-



советский троцкистский центр, в состав которого вошли подсудимые по настоящему делу Ю. Л. Пятаков, К. Б. Радек, Г. Я. Сокольников и Л. П. Серебряков.

На основании указаний врага народа Л. Троцкого, параллельный антисоветский троцкистский центр основной своей задачей ставил свержение Советской власти в СССР и восстановление капитализма и власти буржуазии путем вредительской, диверсионной, шпионской и террористической деятельности, направленной на подрыв экономической и военной мощи Советского Союза, ускорение военного нападения на СССР, содействие иностранным агрессорам и на поражение СССР“.

Реставрация капитализма, никакой иной программы не было и не могло быть у троцкистской банды, у презренных наймитов фашизма!

Никакой иной программы они не могли противопоставить героической борьбе нашей партии, ее величественной, проводимой под гениальным руководством товарища Сталина работе по дальнейшему укреплению и развитию социалистического общества.

Реставрация капитализма! Это не случайный момент в биографии Троцкого. Все прошлое, вся история Троцкого и троцкизма — это сплошная история предательств и измен делу пролетариата, делу социализма.

Вся история борьбы Троцкого и троцкизма против Ленина и Сталина есть история его борьбы за реставрацию капитализма.

Пятаков, Радек, Сокольников, Серебряков, Муралов, Дробнис, Богуславский — это не случайные фигуры, чья предательская сущность была вскрыта на этом процессе. Это люди, десятки лет отдавшие делу борьбы против Ленина—Сталина, против коммунизма, не случайно оказались на одной скамье подсудимых со шпионами Ратайчаком, Строиловым, Граше, Арнольдом. Вся прошлая деятельность должна была привести и привела их к диверсиям, шпионажу, террору, измене родине. Они превратились в передовой отряд фашистов, действующий по прямым указаниям иностранных разведок.

Государственный обвинитель т. Вышинский с исключительной глубиной и полнотой развернул весь пройденный Троцким и троцкистами путь и исчерпывающе доказал всю их реставраторскую сущность:

„Подсудимым по настоящему процессу предъявлено обвинение в том, что они действительно пытались всякими, самыми отвратительными и бесчестными мерами вернуть нашу страну под иго капитализма. Мы обвиняем этих господ в том, что они — предатели социализма. Это обвинение мы аргументируем не только тем, что они совершили сегодня — это предмет обвинения, но мы говорим, что история их падения начинается задолго до организации ими так называемого „параллельного“ центра, этого отростка преступного троцкистско-зиновьевского объединенного блока. Органическая связь — налицо. Связь историческая — налицо“.

Отщепенцы, ненавидимые и презируемые нашим народом, к кому они могли обратиться со своей программой капиталистической реставрации, со своими надеждами на восстановление в нашей стране строя капиталистического свинства, где могли найтись души, близкие и родные этим изменникам и предателям? С величайшей готовностью связываются они и непосредственно и через посредство своего вдохновителя Троцкого с иностранными разведками, с представителями наиболее агрессивно настроенных против СССР фашистских государств. Они ставят ставку на разгром нашей страны, они сами просят военной помощи, обещая взамен территориальные уступки, обещая взамен кровь нашего народа, обещая взамен отдать рабочих и крестьян нашей страны в кабалу империалистам, обещая превратить нашу страну в придаток, в колонию германского и японского империализма, обещая не мешать дьявольским махинациям и комбинациям фашистских государств в их борьбе за передел мира.

А пока, выполняя задания фашистской разведки, они пускают под откос поезд, красноармейские эшелоны, убивают в Кемерове, в Горловке рабочих, организуют военный и экономический шпионаж, выдают планы развития химической промышленности и т. д. Любое требование фашистской разведки выполняется безоговорочно. За кровь рабочих, крестьян, красноармейцев они получают деньги от японской разведки.

„Судебный процесс объединенного троцкистско-зиновьевского центра уже разоблачил связи троцкистов с Гестапо и фашистами. Настоящий процесс пошел в этом отношении дальше. Он дал исключительно доказательной силы материал, еще раз подтвердивший и уточнивший эти связи, подтвердивший полностью и уточнивший в процессуально-доказательном смысле и в полном объеме предательскую роль троцкизма, полностью и безоговорочно перешедшего в лагерь врагов, превратившегося в одно из отделений „СС“ и Гестапо“, — заявил с полным основанием государственный обвинитель.

Убийцы Кирова, убийцы рабочих, они готовили террористические акты против руководителей ВКП(б) и советского правительства — товарищей Сталина, Молотова, Кагановича, Ворошилова, Орджоникидзе и др.

Во имя капитализма, во имя превращения трудящихся нашей страны в рабов, они хотели убить товарища Сталина — вождя и друга, отца народов Советского Союза.

Троцкистские звери пойманы зоркими стражами пролетарской диктатуры, славными наркомвнудельцами, руководимыми твердым, непоколебимым большевиком т. Н. И. Ежовым.

Пойманные с поличным, они вынуждены были признаться в своих дьявольских кознях и ухищрениях. Троцкистские гады оказались раздавленными советским народом, советским судом. Они понесли заслу-

женное наказание. Их презренные имена навеки покрыты позором, их имена будут звучать, как проклятия. Подлая банда гнуснейших троцкистских мерзавцев получила по заслугам.

Миллионы советских граждан, рабочих, крестьян, красноармейцев, ученых, артистов, художников в своих резолюциях приветствуют решение Верховного суда.

Работники Арктики, многонациональное население Крайнего Севера вместе со всем Советским Союзом выносят свою искреннюю благодарность Верховному суду СССР за приговор, избавивший нас от троцкистских гадов.

Руководители троцкистской банды уничтожены. Но мы не можем на этом успокоиться, нужно повысить бдительность. Нужно до конца и без остатка выкорчевать корешки троцкистского предательства и измены.

Правые союзники троцкистских убийц Бухарин, Рыков, Угланов и др. будут разоблачены до конца.

Советский народ еще теснее спланивается вокруг своей партии, своего Сталина, великого и гениального вождя и руководителя социалистических побед. Своим трудовым героизмом, развертыванием социалистического соревнования он отвечает на преступную деятельность изменников.

Усиливая свою бдительность, укрепляя свои ряды, наш способный творить чудеса народ твердо заявляет о своей готовности до конца крепить оборонную мощь Союза Советских Социалистических Республик, беззаветно защищать свою социалистическую родину, беззаветно бороться под знаменем Ленина — Сталина за построение коммунизма.

Начальник Политуправления  
Главсевморпути  
С. А. БЕРГАВИНОВ



## О РАЗВЕРТЫВАНИИ СОВЕТСКОЙ ТОРГОВЛИ НА КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ<sup>1</sup>

На материке Крайнего Севера мы вступили в новый этап организационно-хозяйственной и политической работы, где советская торговля является основным рычагом к зажиточной и культурной жизни народов Крайнего Севера на базе поднятия их производительности труда.

По существу на Крайнем Севере к торговле мы приступили лишь в 1936 году. Поэтому нельзя думать, что у нас все сразу станет хорошо; наследие прошлых пережитков и нормирования, и отоваривания будет в той или иной мере сказываться и давать себя чувствовать. Но не это основное; главное состоит в том, что налицо мы имеем крутой сдвиг к лучшему в деле политических и организационных условий развертывания советской торговли. Для этой торговли советской властью создана мощная, подчеркиваю — мощная, материальная база.

<sup>1</sup> Сокращенная стенограмма доклада т. С. А. Бергавинова на заседании Совета при начальнике Главсевморпути в декабре 1936 года.

Материальной основой торговли, как известно, является товарный завоз. Возьмем завоз за три последние года, включая и бывший Интеграл-союз. Общая товарная масса завоза в 1935 году составила 106,8 млн. руб., в 1936 году — 204,4 млн. руб., а в 1937 году — спроектирован и утвержден завоз уже на 298,3 млн. руб. Как видите, налицо ежегодный прирост завоза товаров. Из них продовольственных товаров в 1935 году на 80,4 млн. руб., в 1936 году — на 153,7 млн. руб. и в 1937 году — на 197,3 млн. руб.; промышленных товаров в 1935 году — 26,4 млн. руб., в 1936 году — 50,7 млн. руб. и в 1937 году — 101 млн. руб. Совершенно ясно, что в этих цифрах мы ощущаем прямой результат роста индустриальной и экономической мощи Страны Советов.

Будет уместно здесь привести для сравнения один пример из дореволюционного завоза по Енисейскому Северу. Сюда в 1913 году было завезено муки разной 39 443 пуда, а в 1936 году — 419 940 пудов; сахару 435 пудов, а сейчас — 43 080 пудов; чаю кирпичного 326 пудов, а сейчас — 5640 пудов; махорки 114 пудов, сейчас — 7877 пудов; консервированного молока, копченостей, готового платья раньше почти не завозили, сейчас у нас этот ассортимент есть в достаточных количествах. Культтоваров, которые сейчас стали на Севере наиболее ходовыми, завезено в этом году на 1577 тыс. руб. Это без завоза на полярные станции, корабли и политотделы, но все равно, этого мало. Вот почему завоз культтоваров на будущий год мы планируем минимум на  $4\frac{1}{2}$  — 5 млн. руб.

Из всех этих данных становится совершенно бесспорным, что благодаря мощному росту страны, благодаря победе генеральной линии партии создана прекрасная материальная база и все условия для развертывания нашей советской торговли на Крайнем Севере.

Именно советская торговля становится решающим фактором дальнейшего роста материка Крайнего Севера. Этот решающий фактор становится тем могучее и сильнее, чем больше мы, обладая мощным ледокольным флотом и авиацией, осваиваем и развиваем Северный морской путь. Советская власть пришла на Север совершенно другими путями и экономически, и географически. У нас принципиально отличная практика и линия от дореволюционной капиталистической „работы“ на Севере. Раньше туда шли с целью грабежа, закабаления народностей Севера. Причем шли преимущественно с юга, с верховьев больших рек. Мы же, советская власть, пошли в Арктику и на Крайний Север мощью всего государства, для социалистического развития хозяйства и культуры отсталых народностей. Мы пошли туда и с юга и особенно с севера, т. е. с арктических морей, благодаря освоению Северного морского пути. Вот именно эти новые факторы и дают нам возможность так быстро осваивать и двигать вперед наш любимый Север.

На первых порах некоторые издержки у нас в этой работе неизбежны. Но есть такие недостатки, о которых надо с первых же шагов бить

тревогу, не обходить молчанием, сигнализировать о них и повести с ними решительную борьбу, коль хотим двинуть это дело вперед.

Во-первых, надо начинать с порядка в наших торгующих организациях и призвать к этому начальников теруправлений, торговых и снабженческих контор. Ведь позор, что ни одна контора и теруправление не могут сообщить ни о торговых остатках на 1937 год, ни о принятых товарах от Интегралсоюза, ни о состоянии неликвидов. Куда годится такая работа? Насколько эта беспечность вкоренилась в работу, видно из заявок на 1937 год. Ни одна краевая контора, ни один начальник отдела не дал толковых заявок завоза, а если и дал, то меняет их по несколько раз. Приступая к развертыванию советской торговли, надо начинать с наведения порядка и дисциплины в наших северных организациях, связанных с торговлей и снабжением.

Во-вторых, необходимо планировать завоз товаров, обязательно с учетом местных потребностей, а не только по наметкам аппарата. Поймите же, товарищи руководители теруправлений и контор, когда вы не даете сведений и обоснованных заявок, а распределение фондов здесь, в соответствующих организациях, проходит, — что остается центральному аппарату делать? Он начинает подсчитывать цифры прошлых лет и выводит, как плановики говорят, „средневзвешенные“ цифры. Или же он вынужден гадать на пяти пуговицах своего кителя: „нужен деготь, не нужен, нужен, не нужен, нужен“. На пятой пуговице всегда выходит, что нужен. (Смех.) Вот в какое положение вы часто ставите нас, а потом приходите и говорите: „бюрократическое извращение центрального аппарата, который завез нам деготь, а у нас на Севере и телег не бывает“. Я не выгораживаю этот далеко не четкий и не лучший аппарат, но в данном конкретном вопросе неплохо, друзья, напомнить кое-что из Крылова: „Чем кумушек считать трудиться, не лучше ль на себя, кума, оборотиться?“

В-третьих, резко улучшить работу в части ассортимента завозимого товара. Вот вам пример, какой мы ассортимент даем. Один из наших северных ОРСов на Оби получил в сентябре из Арктикснаба на 82 тыс. руб. готового зимнего и демисезонного платья, но ни одной дамской вещи. Такой формальной засылкой ассортимента принесли вред торговле, обидели женщин, там живущих и работающих, создали недовольство. Здесь же в ноябре получено от Арктикснаба на 81 тыс. руб. обуви, из которой 90% парусиновых туфель. Я бы тому, кто планировал и отправлял эту обувь, дал в руки зонтик, надел трусики и в этих парусиновых туфлях отправил по Оби прогуляться. (Смех.) Пусть воображает, что он на Кавказе.

Нельзя и позорно дальше терпеть такую работу, особенно сейчас, когда мы вступаем в полосу развращенной советской торговли.

Есть вопиющие примеры затоваривания. Например, на складах Красноярской торговой конторы лежит 2 года без дела на 100 тыс. руб.

хлопкового масла, на 320 тыс. руб. крупы, на 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> млн. руб. муки, на 117 тыс. руб. сахару, на 505 тыс. руб. рыбопромышленных товаров. Все это и есть формально-бюрократическая торговля, вследствие которой у нас по всему Северу имеется затоваривание, выражающееся не в одном десятке миллионов рублей.

Возьмите другой вопрос — отправка товаров. Завозится большое количество конфет „подушечек“, которые через 2—3 месяца путешествий превращаются в патоку. В продажу эти конфеты, конечно, не идут. Ввозят колотый сахар в кулях, на месте получают крошки, он портится, уменьшается в весе. Разве нельзя его заменить рафинадом в должной упаковке? В Красноярскую торговую контору отправили на 75 тыс. руб. мыла без обертки, и мыло лежит без дела на складах. На Чукотке табак, папиросы заплесневели, ибо доставляют их в плохой, фанерной, битой таре. Почему Сахалин и Камчатка добились получения табака в жестяных запаянных ящиках? Разве вам, товарищи снабженцы и торговцы, не ясно, что вопросы тарирования, упаковки, красивой этикетки, специфической для Севера, теперь стали огромными вопросами? Именно нам, северянам, пора со всей силой поставить вопрос перед промышленностью о специальной северной таре и специальной расфасовке товаров. Это вполне под силу нашей промышленности. Но вы же знаете, что под лежащий камень вода не течет. Надо эти вопросы ставить, надо их двигать самим, и тут нам пойдут навстречу.

Есть у нас еще одна отрасль хозяйства, которая может крепко подрезать нашу торговлю. Вспомните слова товарища Сталина на XVII съезде партии, где он говорил: „Может случиться, что товары есть, имеется полная возможность развернуть товарооборот, но транспорт не поспевает за развитием товарооборота и отказывается везти грузы. Как известно, оно так и бывает у нас сплошь и рядом. Поэтому транспорт является тем узким местом, о которое может споткнуться, да пожалуй уже начинает спотыкаться, вся наша экономика и прежде всего наш товарооборот“.<sup>1</sup> Вы знаете, что в стране сейчас это крепко выправлено, и наш железнодорожный транспорт уже свыше 2 лет успешно справляется с товарооборотом, с перевозками, почти в 2 раза увеличилась погрузка против прошлого.

Указание товарища Сталина целиком относится и к нашему внутри-северному транспорту (водному и сухопутному), который на сегодня не справляется с грузооборотом Севера, он не успевает завозить огромные массы товара, и получаются в ряде случаев отрицательнейшие факты. Вот пароход „Сплавщик“ вез грузы для Сухотунгуски, а выгрузил в Туруханске. В Туруханске выгрузили идущий в Дудинку груз винтовочных патронов для охоты на оленя, а в Дудинке выгрузили груз, идущий в Туруханск, — патроны для охоты на белку. В обоих местах

<sup>1</sup> См. „Вопросы ленинизма“, изд. 10-е, Партиздат, 1935 г., стр. 577.

сорвали охоту. А вы знаете, что охотиться беличьими патронами на оленя и наоборот можно так же, как можно чистить зубы наждаком. (Смех.) Надо добиться своевременного получения заказов от промышленности, чтобы товары прибывали на места в наши основные базы: Красноярск, Тюмень, Владивосток, Архангельск к началу навигации.

Дальше, надо идти по линии развития мелкого речного флота: катеров, маленьких барж, илимов, главным образом, для притоков больших рек, чтобы они с магистралей принимали товар и продвигали его дальше.

### ценообразование и убытки

Общий вывод, что материальная база для развертывания советской торговли на Крайнем Севере создана, бесспорен. При такой базе и все растущем товарном завозе могут встать вопросы: сумеет ли население покрыть эти предложения? какова его покупательная способность? Цифры душевого потребления за 1936 год и план 1937 года по Крайнему Северу дают интересный ответ.

Количество обслуживаемых потребителей в 1936 году—171 500 человек, в 1937 году—176 800 человек. Потребление всех товаров на одного человека в 1936 году равнялось 916 руб. и в 1937 году намечается 1409 руб. Из них продовольствие—616 и 900 руб., промышленные товары—300 и 509 руб. Здесь также отражается структура нашего завоза товарооборота и экономики нашей страны. Эти цифры покупательной способности идут в унисон с планом завоза и реализацией.

Есть еще и другие данные, определяющие рост покупательной способности населения. У населения Крайнего Севера скопились значительные денежные запасы, накопленные за прошлые годы, когда мы полностью не удовлетворяли спроса. В силу общего роста экономики Крайнего Севера растет доходность населения, особенно у колхозов. Так, по данным Ямальского окрисполкома (я беру чисто северные колхозы), весь валовой доход колхозов в 1933 году равнялся 762 тыс. руб., в 1934 году—908 тыс. руб., в 1935 году—3 млн. 177 тыс. руб. В 1936 году вся доходность подходит, примерно, к 5 млн. руб. Распределено на одно хозяйство в среднем: 1933 год—840 руб., 1934 год—940 руб., 1935 год—2378 руб. Получено на один трудодень уже за вычетом всех отчислений: 1933 год—5 руб., 1934 год—6 руб., 1935 год—10 руб. 78 коп. Отдельные колхозники, как Канев, Яроцкий, Панакагир, Колодезников и др., за сезон зарабатывают по 10, 20 и 30 тыс. руб. Таких стахановцев на промыслах и в колхозах сотни, тысячи.

Мы имеем все условия для прекрасной работы по развертыванию советской торговли. Наконец, мы имеем повседневное внимание партии и правительства к развитию Крайнего Севера. Все дело за нами, за нашей работой. Это тем более надо подчеркнуть, что все условия для



того, чтобы населению Крайнего Севера жилось еще лучше, зажиточнее и веселее, есть. А мы с вами должны эти условия закреплять, улучшать хорошей торговлей товарами, которые мы получили.

Более сложный — вопрос цен. Цены по существу являются вопросом регулирования и распределения народного дохода. К сожалению, у нас не придается этому должного значения. Попробуйте вы получить данные от любой нашей торговой или снабженческой конторы о ценах, вы с трудом получите либо отрывочные, либо противоречивые данные. Примеров разноречия цен и произвола очень много.

На Малой Хете, например, в 1935 году были цены на хозяйственное мыло в фактории 1 руб. 85 коп., а в Интеграле 2 руб. 03 коп.; кондитерские изделия на фактории 5 руб. 22 коп., в Интеграле 7 руб. 75 коп.; нитки суровые на фактории 8 руб. 50 коп., в Интеграле 10 руб. 70 коп. Возьмем наиболее организованное наше хозяйство — это островное хозяйство Архангельского теруправления, во главе которого стоит т. Баевский. Там цены также произвольно нарушаются. Почему это, и кто дал право нарушать единые государственные цены? [Что же тогда будут творить с едиными ценами в более отдаленных местах, как Чукотка, север Якутии и т. д.? На это дело надо реагировать. Давайте в новых условиях советской торговли на это дело наляжем, упорядочим и безусловно выдержим единые цены государства.

В значительной мере такая „пляска“ происходит из-за ненадежной документации товаров и счетов. У нас здесь также большие непорядки. Надо прямо сказать, что в этом вопросе у нас нет ни системы, ни метода, каждый делает как хочет, у каждого торговца и снабженца своя „метода“, от которой часто больно приходится потребителю. В одном из рассказов Глеба Успенского описано, как приехал инспектор в одно училище, где он заинтересовался техникой преподавания, и спрашивает: „Какая у вас метода?“ А дьякон ему отвечает: „У нас метода одна — «за вихор»“. (Смех.) Дерете и вы за вихор торговлю такой работой.

Не могу пройти мимо нашего центрального аппарата Главсевморпути, потому что ни ценообразованием, ни вопросом накидок центральные управления и отделы, хотя бы такие, как Арктикснаб, Плановый, Финансовый, по-настоящему не занимались.

Так дальше работать нельзя. Мы должны так организовать дело, чтобы продвижение наших товаров по товаропроводящим каналам было организованнее, лучше и дешевле. В каждой торговой конторе надо обязательно издать ценник, который явится настольной книгой каждого торговца. В таком ценнике заинтересованы все организации нашей системы.

Перехожу к убыткам. По Якутии убытков 6—8 млн. руб., по Игарке тоже не один миллион рублей. Только одна Красноярская торговая контора в 1936 году имеет убытков до 3 млн. руб., и они не шибко об этом волнуются. Эта торговая контора в августе 1936 года получает из Усть-Порта от рыбной конторы 120 тыс. банок консервов.

первого сорта на 513 тыс. руб. По прибытии в Красноярск проверяют качество этих консервов. Оказывается, что они отвратительные и большинство 2-го и 3-го сорта, а 3 тыс. банок, совсем испорченных, выкидывают, остальные переоценивают, в результате убыток — 137 тыс. руб.

Еще хуже финансовое состояние принятого нами Интеграла. По балансу только одного Таймырского окружного Интеграла в начале 1936 года значатся убытки в сумме 933 тыс. руб., из них недоимок и растрат 762 тыс.

Есть у нас еще зло — растраты. В одном месте они выражаются в прямых хищениях, в другом — в обсчетах, в третьем — в раздаче товаров по записочкам. По части записочек самым неблагополучным было Якутское территориальное управление, где вообще немало элементов барского отношения к советской копейке. Вот записка: „Шпителю. Коричневый шевииот 3 $\frac{1}{2}$  метра“. Человек приходит к этому Шпителю на склад, берет этот шевииот, [а кто, для кого и за чей счет берет — неизвестно. А вот еще записка на склад: „Отпустить по указанию Дунаевского все, что он потребует“. (Смех.) И смешно и грустно, ведь в Якутске склады завалены товарами на десятки миллионов рублей. Если в такой складский огород пустить иную „свинью“ с такой запиской, то можете себе представить, сколько там она добра перепортит.

Кроме записочек, есть и прямые хищения, идущие по рубрике „растраты“. По Мурманскому ОРСу за 1936 год насчитывается 17 растрат на сумму 90 тыс. руб. По Красноярской торговой конторе, по неполным данным, растрат уже в этом году насчитывается на 98 тыс. руб. Затем идут Кутупь-Юган, Гыдо-Яма и ряд других. Все это в итоге вырастает в большую сумму убытков по балансу.

В чем тут беда? В том, что мы не взялись как следует за это дело, и люди чувствуют бесконтрольность, безответственность.]

Конечно, не все работники у нас плохие. На нашем огромном фоне работы плохих людей только горстка, но на них надо глядеть и осаживать. Надо ориентироваться на таких работников, как Островеров, заведующий пушным агентством в Хатанге, — прекрасный северный работник. Он ведет в основном правильную линию, неплохо организовал работу, выполняет план, наладил выпечку для населения белых булочек, чего никогда и никто на Крайнем Севере не делал.

Понятно, нельзя к растратам, хищениям подходить огульно, без проверки. Вот на фактории Се-Яга обвинили ненца т. Тусида Ивана в растрате, сняли с работы, отдали под суд, а после проверки обвинение оказалось мифом. А человека национала обвинили, дискредитировали.

Убытки происходят и по другим причинам. Нельзя так торговать, как, например, в Обдорске торговали бисером. Все мы знаем, что бисер имеет на Севере огромное значение для оленьих изделий — унтов, малиц, особенно для женщин. В то же время в Обдорске года два лежит бисер потому, что население пугается цены — 200 руб. килограмм

Разве бисер берут килограммами? Почему нельзя его нанизать на ниточки и развесить в магазине для продажи, и он пойдет очень хорошо. И так по целому ряду товаров.

Нужно не только завезти товар, но и показать его лицом, особенно на Севере, где некоторыми товарами население не умеет пользоваться. Когда мы были на Чукотке на фактории Майна-Пыльген, то нам рассказали, что здесь было огромное затоваривание вермишелью, ибо ни чукчи, ни коряки не знали, что с ней нужно делать. Приехал сюда ветврач; а в это время там было несколько семей охотников, он и научил их готовить пищу из вермишели. В результате вся тундра начала покупать вермишель.

Пора лучше оформить магазин, лавку, устроить полочки, вывесить хорошую вывеску и т. д. Вот выдержка из интересного политдонесения помполита Авамской пушной конторы т. Демьянчика:

„На всех факториях нашего агентства (Авамская тундра) я добился того, что все имеющиеся товары выставляются на полках, и покупатель может выбирать то, что ему необходимо. Мука, крупа, сахар и другие продукты были насыпаны в специальные мешочки по 2, 3, 5 килограммов. Мешочки были выставлены на видном месте, с указанием на каждом цены, и покупатель мог их получить без задержки.

Появился над прилавком прейскурант цен, в магазине навели чистоту, продавцов одели в чистые халаты, на стенах магазина развесили лозунги. Впервые на факториях появилось понятие о вежливости. Продавая, например, манную крупу, продавец рассказывает националу, как нужно сварить из нее кашу. Понятно, потребитель-национал остается очень доволен таким обращением.

В практике моей работы были такие случаи, когда, видя, что продавец не умеет как следует подать потребителю товар и сухо с ним обращается, я сам становился за прилавком и в течение дня личным примером показывал, как нужно продавать товар и обращаться с покупателем. Правда, это может быть приемлемо для меня, потому что я имею некоторый практический опыт работы за прилавком, но факт, что продавцы опыты перенимали и начинали работать лучше“.

Вот это нам и нужно, и этот опыт надо шире внедрять.

### О кадрах и торговой сети

Всех работников нашей торговой системы имеется, примерно, 4 тыс. человек, из них специалистов до 1500 человек. Сильно дает себя чувствовать текучесть. Например, за 1935 год начальник торгово-заготовительного сектора Игарского ОРСа менялся 4 раза, ответственный исполнитель — 9 раз, заведующих магазином и складом сменилось 23 человека, работников прилавка сменилось 19. Какая же тут будет работа, недаром этот год дал ОРСу 123 тыс. руб. растрат и 1475 тыс. руб. убытков. Такие примеры есть и по другим участкам.

Партийная прослойка необычайно мала. Из 11 заведующих районными торговыми отделениями на Енисее только 4 коммуниста, по всей торговой системе Чукотки тоже 4 партийца. Из-за недостатка людей происходит совмещение, например, в поселке Зыряново, Туруханского района, один товарищ Спасов занимает 4 должности: заве-

дующий сельмагом со ставкой 350 руб., заведующий факторией — 300 руб., заведующий рыбным участком — 250 руб., он же председатель Сельсовета — 300 руб. Вряд ли из этих 4 должностей он где толком работает.

Надо готовить кадры на местах и особенно готовить из местного национального населения, тогда текучести почти не будет.

С помощью т. Козьмина надо подработать с ЦК Союза Севморпути тарифные вопросы.

Нужно политотделам пойти на специальную посылку, примерно, 50 коммунистов и 250—300 комсомольцев из городов, где имеются организации Главсевморпути.

Надо использовать Ленинградский институт народов Севера и Якутский пушной техникум для подготовки и переподготовки кадров из местного населения. Провести в 1937 году на месте, в таких местах, как Анадырь, Среднеколымск, Туруханск, Обдорск и т. д., курсы по подготовке и переподготовке заведующих магазинами и продавцов общим числом человек 500—600.

При каждом теруправлении надо организовать школу торгового ученичества для подготовки торговых работников, главным образом из местного населения.

Если мы возьмемся за это дело, оно пойдет уверенно вперед. Товарищ Сталин говорил: „Советская торговля есть наше родное, большевистское дело, а работники торговли, в том числе работники прилавка, если они только работают честно, являются проводниками нашего революционного большевистского дела“.

\* \* \*

Как выглядит торговая сеть? Сейчас мы имеем магазинов, лавок и ларьков (без складов) 557 единиц, из них магазинов и лавок — 462, ларьков — 95. Из этой общей сети принято от Интеграла 323 торговых точки. Общее количество торговых точек Крайнего Севера на этом этапе могло бы нас удовлетворить, но качество их сплошь и рядом ниже критики. В силу неудовлетворительного состояния сети мы и хозяйственно теряем много. На фактории Паули в 1936 году из-за отсутствия склада испорчено товаров на 58 тыс. руб. В Тикси из-за отсутствия теплых складов испорчено виноградное вино.

Целый ряд лет торговая сеть не обновлялась и не строилась. Придется основной фонд торговой сети обновлять, а кое-где и построить новые здания.

Для торговли в глубинке нужно шире применять развозную и посылочную торговлю, используя для развоза сухопутный и мелкий речной транспорт, а кое-где и попутные самолеты. Надо развивать и индивидуальную торговлю, только не так, как это делала Игарка. Там отпечатали и разослали огромный вопросник, которым национала только испугать можно. Конечно, заведующий магазином, лавкой

при индивидуальных заказах кое-что должен выяснить сам, но не такими анкетными методами.

Мы сделали попытку применить индивидуальные заказы для жителей Командорских островов. Привезли оттуда письма от каждого алеута с запросами, что он хочет. Они желают приобрести и часы, и бинокли, и шелковые чулки, и патефоны,—довольно интересный ассортимент. На основе этого опыта надо двигать индивидуальные заказы шире и повсеместно.

Особенно нам надо взять в свои руки и развивать дело хлебопечения. У нас есть по Крайнему Северу мизерное количество хлебопекарен, всего 143, из них на Оби—58, по Якутии—31, по Енисею—27, по Чукотке—27. Ни по количеству, ни по емкости хлебопекарни нас удовлетворить не могут.

### Организационные вопросы торговли

Может получиться так, что у нас будут товары, будут люди, но торговли не будет. Я имею в виду денежное обращение, которое резко отстает от размаха торговли на Крайнем Севере. Уже сейчас режет нас отсутствие сберкасс. Во всей Чукотке есть одно отделение Госбанка и одна сберкасса без права переводных операций. Аналогичное положение во всех других местах. Между тем известно, что у северного населения деньги есть. Десятки миллионов рублей лежат без движения в чумах и ярангах.

Вопрос открытия сети сберкасс и агентств Госбанка надо ставить со всей решительностью.

Теперь по существу организационных вопросов. Мне кажется, надо идти по следующей схеме организационного построения сети.

Первое звено—торговый отдел Главсевморпути—превращается в хозрасчетный торг. Он ведает планированием завоза, проведением фондов в правительственных организациях, получением фондов и спуском их на места, заключением по заявкам торговых контор территориальных управлений генеральных договоров с промышленностью, организацией капитального строительства—инспектированием своей сети.

Второе звено—хозрасчетная торговая контора при территориальном управлении. Торговая контора ведет самостоятельный закуп товаров в любых организациях. Она ведает и руководит магазинами и лавками. Организует совместно с территориальными организациями ярмарки, базары, которые на Севере надо вводить, организовывать так, чтобы вся тундра говорила об этом, чтобы ехали на нее, как на огромное событие.

Третье звено—магазин-лавка. Она получает товары, уже расцененные торговой конторой теруправления для данной торговой точки. Это позволит организовать и более четкий документооборот. Магазин-лавка имеет развитую и ларьковую торговлю. Показателем

хозрасчета является хорошо поставленная работа, выполнение плана товарооборота и сметы торгово-управленческих расходов.

В тех торговых конторах при теруправлениях, где имеется свыше 75—100 магазинов-лавок, разбросанных на огромной территории, можно в виде исключения пойти на создание межрайонных отделений.

Дальше, кое-где в узловых транспортных пунктах между торговой конторой и магазином-лавкой могут создаваться промежуточные транспортно-складские базы, ведающие, главным образом, хранением и доставкой товаров в глубинку.

В каждой торговой конторе придется ввести помполита для политмассовой работы среди населения и для лучшей организации самой торговли.

Разумеется, наша торговая сеть не должна торговать там, где есть уже государственная или кооперативная торговля. Вот в Северном крае есть оленеводческие совхозы, там же работает неплохая окружная торговая сеть.

Необходимо, кроме обычного снабжения, организовать ларьковую торговлю на кораблях, чтобы люди по своему вкусу могли купить папиросы, конфеты и т. д. То же самое и на полярных станциях. Я стою и за создание хорошей торговой базы для проходящих кораблей в таких северных портах, как Тикси, Диксон, Провидение.

\* \* \*

Надо учесть, что мы встретим ряд трудностей, о которых я говорил в докладе. Могут быть попытки и враждебных элементов использовать наши слабые места. Будут попытки пролезть в нашу торговую сеть бывших князьков и шаманов. Весь этот паразитический элемент будет пытаться пролезть в нашу торговую систему. Учтем также, что в тундре и кулачество еще играет известную роль. Здесь также кулаки приспосабливаются к новой обстановке, к новым условиям. Все это надо учесть, смотреть в оба, не забывать, что сталинская Конституция — это величайший документ для трудящихся, для социализма, но не для наших врагов.

Эту новую обстановку должны учесть прежде всего политотделы. Политотдел есть партийный орган, ведущий политическую работу, организующий массы, смотрящий за правильной расстановкой комсомольцев, коммунистов и вообще кадров, обеспечивающий правильный политический контроль на всех участках работы.

Создание на Крайнем Севере мощной материальной базы для торговли, общее улучшение организационной работы, укрепление всех местных советских и партийных организаций, на которые мы опираемся, плюс крепкая политотдельская сеть, плюс опыт четырехлетней работы армии полярников под руководством товарища Шмидта дают все основания к дальнейшим успехам и на новом для нас фронте советской торговли.



Заместитель начальника Главсевморпути Н. М. ЯНСОН

---

## ПЛАН РАБОТЫ ГЛАВСЕВМОРПУТИ В 1937 ГОДУ<sup>1</sup>

### I

Первая сессия Совета при начальнике Главсевморпути заседает на грани четвертого заканчивающегося года и наступающего пятого года нашей деятельности. В 1937 году будет закончена первая пятилетка Главсевморпути.

Какая же материально-техническая база достигнута усилиями работников Севера за прошедшие четыре года?

Главсевморпуть за это время превратился в своеобразный комплексный Наркомат северного транспорта, хозяйства и культуры. К 1937 году мы имеем не только мощный ледокольный флот, крупное речное хозяйство, сильную авиацию, но и значительное хозяйство по всей территории Арктики от Мурманска (на западе) и до далекой Чукотки (на востоке).

Вот основные показатели:

Морские перевозки. В 1933 году было перевезено 136 100 тонн груза (возьмем их за 100%, как исходные). В 1934 году перевезено

---

<sup>1</sup> Сокращенная стенограмма доклада т. Н. М. Янсона (на заседании Совета при начальнике Главсевморпути в декабре 1936 года).

156 300 тонн, т. е. на 14,9% больше, чем в предыдущем. В 1935 году было перевезено уже 230 600 тонн, т. е. на 69,4% больше, чем в 1933 году. Наконец, в 1936 году, по предварительному подсчету, перевезено 271 100 тонн, т. е. к исходному 1933 году на 99,3% больше. Таким образом, морские перевозки грузов за 4 года увеличились в два раза.

Такая же картина и по тонно-милям, т. е. по основному измерителю работы водного транспорта. В 1935 году было выполнено 579,6 млн., а в 1936 году — 770 млн. тонно-миль. Налицо колоссальный рост морской транспортной работы.

Речные перевозки. В 1933 году было перевезено 57 300 тонн, в 1934 году — 84 800 тонн, на 48% больше, чем в предыдущем году. В 1935 году перевезено 125 800 тонн, или на 219,5% больше, чем в 1933 году, и в 1936 году перевезено 160 тыс. тонн, т. е. на 279,2% больше, чем в 1933 году. В 1936 году мы уже почти в 3 раза больше перевезли, чем в исходном 1933 году.

Несмотря на это, речной транспорт — один из слабых участков. В ближайшие годы мы должны уделить ему гораздо больше внимания. При Морском управлении мы создаем специальный сектор по речному транспорту. В дальнейшем этот сектор разовьется по всей вероятности в самостоятельное управление, которое будет заботиться о работе речного транспорта, контролировать и инструктировать деятельность теруправлений.

Полярная авиация. В 1933 году наша полярная авиация налетала только 512 часов. В 1935 году она налетала 8900 часов и в 1936 году уже 10 900 часов. Видите, какой колоссальный сдвиг делает наша полярная авиация за три года и все-таки не покрывает еще всей потребности.

Горнорудная промышленность. На первом месте идет наиболее налаженное предприятие — на Шпицбергене, трест Арктиуголь. В 1934 году этот трест добывал 220 200 тонн угля, в 1935 году он добывает 399 700 тонн угля и в 1936 году план был выполнен в 480 000 тонн. В 1936 году больше чем в два раза (за три года) увеличивается добыча угля.

Шпицбергенский уголь приобрел большое экономическое значение для страны. Этот уголь обслуживает Кольский полуостров со всеми его основными предприятиями, весь рыболовецкий, наркомводовский и наш северный флот.

Но и здесь, в этом наиболее передовом в нашей системе предприятии мы видим, как очень остро проявляется один из наших основных недостатков — это ежегодная смена людей. Ведь в летние месяцы у нас всегда падает добыча угля из-за перемещения кадров. Поскольку там коллектив трудящихся в культурном отношении находится в лучших условиях, чем все остальные северные коллективы, нам надо добиться более длительного закрепления людей.

Другие наши предприятия угольной промышленности также показывают рост. Якутские копи в 1934 году дали 12 600 тонн, в 1935 году — 27 870 тонн и в 1936 году 35 000 тонн, т. е. за три года почти в три раза увеличилась добыча угля по Якутским копям.

Небольшие Анадырские копи в 1934 году дали 1000 тонн угля, в 1935 году добыча увеличена до 4800 и в 1936 году — до 5000. Можно было бы добычу эту увеличить, но пока остановились на той цифре, которая требуется для рыбоконсервного хозяйства и для населения Анадыря.



Амдерминский плавиковый шпат: добыча шла вверх и очень заметно, но сейчас происходит некоторая заминка сбыта, и потому пока он остается в резерве. Но этот резерв может быть двинут в действие в ближайшем будущем. Добыча в 1934 году составляла 5800 тонн, в 1935 году — 10 000 тонн, в 1936 году — 16 000 тонн. Добыча ведется пока кустарным способом. Для того чтобы перестроиться на промышленную ногу, требуются крупные капиталовложения; надо построить обоганительную фабрику, портовые сооружения и соответствующие жилища для рабочих.

Лесная промышленность. В 1935 году было заготовлено в фест-метрах — 147 300, в 1936 году — 233 000; обработано дерева в 1935 году — 46 500, в 1936 году — 63 000.

По всем направлениям растет наше хозяйство.

Рыбная промышленность. В 1935 году улов составлял 49 600 центнеров. В 1936 году — 67 900 центнеров. Консервов мы изготовили в 1935 году 2020 тыс. банок, в 1936 году — 2370 тыс. банок.

В дальнейшем нужно рыбную ловлю проводить силами местного населения, оказывая этому населению со своей стороны всякую техническую помощь.

Зверобойный промысел. Каждому, кто знает эту отрасль хозяйства, известно, что количество добычи зверя можно было бы увеличить. Однако надо считаться с дальнейшими перспективами, не допускать излишнего убоя молодняка. В ценностном выражении добыча 1936 года была выгоднее 1935 года.

По пушнине. В 1936 году добыли песка почти в два раза больше, чем в 1935 году. У нас есть большие возможности в борьбе за качество пушнины.

Здесь нужно отметить одно мероприятие, давшее большой хозяйственный результат.

В наше распоряжение поступила с Командорских островов первая партия пушнины — песцов. Они были во Владивостоке приняты и оценены по 600 руб. с головы. Однако обработка их была произведена очень примитивно.

Тов. Гриншпан — руководитель Пушного отдела — выдвинул идею о поднятии качества этой пушнины. Он организовал переработку в складском помещении Арктикснаба, нанял 3—4 специалистов и, потратив на эту операцию 3500 руб., поднял на каждую шкурку цену на 100 руб., т. е. заработал для Главсевморпути 88 000 руб. и получил сверх этого премию 19 000 руб. за качество сданных в холодильник песцов. Как об этом не сказать на Совете?

Деревянное судостроение. В 1935 году было 84 единицы самоходных судов мощностью 2302 лошадиных сил, в 1936 году количество их доходит до 164 единиц мощностью 3162 лошадиных сил, т. е. рост в единицах на 95,2%, рост в мощности на 37,2%.

Несамоходные суда. В 1935 году было 120 единиц, грузоподъемность 20 567 тонн; в 1936 году — 283 единицы и 25 504 тонны грузоподъемности. Мелкий несамоходный флот был построен в 1935 году в количестве 277 единиц, на 322,5 тонны грузоподъемности, в 1936 году — 97 единиц с 127 тоннами грузоподъемности.

Сельское хозяйство. Поголовье оленей на 1 января 1935 года составляло 133 478 голов, на 1 января 1936 года — 134 139 голов, на 1 января 1937 года — 154 114 голов. Об оленях я должен сказать следующее: мы решили оленеводческие совхозы сохранить только в тех

местах, где имеем подчиненную нам территорию, где наши совхозы действительно могут быть рассадниками культуры оленеводства. При тех же управлениях, где мы территории не имеем, пришли к выводу — в течение 1937 года ликвидировать оленеводческие совхозы, передав оленьи стада колхозному населению или другой совхозной организации, которая пожелает этим делом заниматься. К этим теруправлениям относятся Архангельское и Мурманское. Следовательно, около 47—50 тыс. голов оленей будут с нашего баланса сняты. Тогда эти теруправления могут и должны свое внимание направить на основные задачи, которые на них возложены, а именно — на транспортные задачи и задачи снабжения, которые некоторыми из них, например, Архангельским теруправлением, пока выполнялись неудовлетворительно. По остальным территориальным управлениям оленеводческие совхозы остаются в нашей системе и должны быть подняты до уровня образцового оленеводства.

Крупного рогатого скота мы имели на 1 января 1935 года 1255 голов, на 1 января 1936 года — 1294, а на 1 января 1937 года — 1635. Лошадей на 1 января 1935 года было 479 голов, на 1 января 1936 года — 452, а в 1936 году — 832 головы.

В дальнейшем преимущество будет иметь автотранспорт, следовательно, поголовье лошадей будет постепенно уменьшаться.

Свиней на 1 января 1935 года мы имели 928 голов, на 1 января 1936 года — 1912 и на 1 января 1937 года — 1975 голов.

Площадь посевов в 1935 году составляла 2900 га, а в 1936 году — 4700 га. Сенокосов мы имели в 1935 году 3047 га, в 1936 году — 8893 га.

По труду. У нас в системе на производстве работало в 1935 году 19 989 человек, в 1936 году — 25 452 человека; на строительстве в 1935 году работало 4150, а в 1936 году уже работает 6900 человек. Итак, всего работало у нас в 1935 году 24 139 человек, а в 1936 году — 32 352 человека.

Таковы основные показатели нашей работы. По любому из них вы видите значительный рост хозяйства Главсевморпути. На январском хозяйственном совещании работников Главсевморпути Отто Юльевич Шмидт указал, что 1936 год должен быть годом нового типа, должен характеризовать более высокую ступень, являться годом органической, четкой, культурной работы. Эта общая характеристика остается неизменной и для 1937 года.

Но 1937 год, в отличие от всех предыдущих лет, имеет и свои особенности, вызванные постановлениями правительства.

22 июня 1936 года Совнарком Союза ССР утвердил Положение о Главсевморпути. В этом постановлении на нас возлагается:

разработка и проведение мероприятий по развитию сельского хозяйства Крайнего Севера и организационное укрепление земледельческих, оленеводческих и других колхозов;

укрепление рыболовецких и зверобойных колхозных промыслов;

создание машиннопромысловых станций и содействие коренному населению Севера в деле организации первичных производственных объединений и артелей;

надзор за правильным ведением охотничьего промысла и соблюдением правил охоты на территории нашей деятельности;

организация государственной торговли на Крайнем Севере;

контроль и наблюдение за деятельностью органов других ведомств по обслуживанию Крайнего Севера Союза ССР.

С вопросом о торговле разрешен еще вопрос о ликвидации интегральной кооперации и передаче деятельности интегралкооперации на нашей территории в руки Главсевморпути.

Эти два постановления в значительной степени изменяют направление нашей работы. Расширяя дальнейшее освоение естественных богатств Арктики, значительно увеличивая наше транспортное хозяйство, морской и речной флот, судо- и портостроения, авиацию и т. д., мы в связи с этими последними постановлениями правительства органически связываемся с местным населением, его хозяйством, бытом, культурой, связываемся всеми мероприятиями, направленными на хозяйственное укрепление колхозов, колхозных промыслов, производственных артелей, на развертывание советской торговли.

Правительство возложило на нас контроль за деятельностью органов других ведомств по обслуживанию нужд Крайнего Севера. Это дает нам право (этим правом мы пока еще мало пользуемся, нам надо научиться им хорошо пользоваться) помочь другим ведомствам полнее учесть нужды Севера в своих планах, заставить соприкасающиеся с нами ведомства работать на Севере.

Отныне вопросы народного просвещения, здравоохранения, организации надежной связи, почты, радиовещания, кинофикации и т. д. являются вопросами нашими, являются звеном народнохозяйственного плана Севера, ответственность за выполнение которого лежит на нас даже и тогда, когда те или иные мероприятия — части этого плана проводятся другими ведомствами.

## II

Какие же основные направления нашей работы в 1937 году?

1937 год в работе Главсевморпути должен быть и несомненно будет начальным годом возврата народному хозяйству нашей страны тех капитальных затрат, которые были вложены за все прошедшие годы в освоение Северного морского пути и Арктики.

Основным, ведущим звеном во всей нашей работе 1937 года остается транспорт — морской, речной и воздушный.

В 1937 году мы кладем начало организованному безрельсовому сухопутному механизированному транспорту — трактору и автомобилю — в первую очередь для нужд торговли. Этим мы, конечно, не снимаем вопроса оленного и собачьего транспорта, наоборот, и этим видам транспорта в плане уделено внимание.

1937 год также является годом дальнейшего расширения наших хозяйственных предприятий и дальнейшего освоения Арктики, углубленного, детального и планомерного изучения богатств Севера.

Каждому настоящему хозяйственнику нужно признать, что мы в 1936 году далеко не перестроились и не выполнили постановления ЦК нашей партии и правительства от 11 февраля 1936 года об улучшении строительного дела и об удешевлении строительства. Мы прямо должны сказать, что у нас далеко не полностью еще изжиты основные недостатки: отсутствие оргстройплана, не титульное строительство, частая переделка титулов, удорожание строительства и т. п. Даже наше самое крупное строительство Мурманского завода три четверти года работало без оргстройплана, т. е. был какой-то внутренний собственный, никем не утвержденный план. Лишь только на IV квартал был утвержден оргстройплан. Мы будем добиваться, чтобы в 1937 году это строительство работало по утвержденному плану.

20 марта (это предельный срок) должны быть представлены все проекты на строительство 1937 года. Если к этому сроку не будут представлены проекты, то срыв его означает прекращение строительства со всеми вытекающими отсюда последствиями для нас и в первую очередь для начальников теруправлений, — оно не будет финансироваться. Остальные виды народного хозяйства значительно подтянулись в этом деле, и мы не имеем права быть в хвосте.

Борьба за четкое строительство, за снижение себестоимости, за высокое качество строительства должна быть основной в борьбе за план 1937 года.

В этом году правительство строго отнеслось к капиталовложениям в отношении всех наркоматов, в том числе и нас. Нам дали меньше средств, чем в прошлом году: 150 700 тыс. руб. капиталовложений, а в прошлом году имели 160 млн. с лишком.

Надо сказать, что направление капиталовложений в 1937 году в значительной степени предопределено структурой капитальных затрат 1936 года, поскольку у нас имеется очень много незавершенного переходящего строительства. Из общего лимита капиталовложений 1936 года — 160 600 тыс. руб. — на транспортное строительство было ассигновано 106 300 тыс. руб., т. е. 66,2% всех капиталовложений. Куда это пошло? На судостроение, на капитальный ремонт флота, на портостроение, верфи, затоны, на Мурманский судоремонтный завод, на ограждения, на авиацию, на радиостанции. Удельный вес этих же видов строительства в плане 1937 года повышается до 73% и составляет 109 700 тыс. руб.

Капиталовложениям дается следующее направление. Судостроение — всего 45 830 тыс. руб., в том числе ледоколы — 19 800 тыс. руб., ледокольные пароходы „Севморпуть“ — 9 200 тыс. руб., металлические речные суда — 6 млн. руб., деревянные речные суда — 7 890 тыс. руб., промысловый флот — 430 тыс. руб., вспомогательный флот — 2510 тыс. руб. и капитальный ремонт флота — 2 млн. руб.

Что это нам даст? В 1937 году — два ледокола типа „Красин“ (из четырех — два), два ледокольных парохода „Севморпуть“.

Мы должны получить также на 2000 индикаторных сил речных пароходов и деревянных судов: самоходных на 113 единиц в 3555 НР, несамоходных на 73 единицы в 15 280 тонн и 157 единиц мелкого флота в 187 тонн грузоподъемности.

Если нам удастся получить это количество нового флота, мы будем тогда значительно технически вооружены и наши расходы на эти статьи в 1938 году могут быть снижены, а освободившиеся средства будут пущены на подкрепление материкового хозяйства.

Намечается строительство портов и затонов на 5120 тыс. руб. Распределяется это так:

Механизация на Диксоне — 1 млн. руб. Мы предполагаем получить кое-что по плавсредствам от импорта, в том числе предполагается, что нам будет построен углеперегрузатель, какие имеются в Ленинградском, Одесском и Новороссийском портах. Углеперегрузатель является одним из самых современных агрегатов по бункеровке угля. Мы можем посылать углеперегрузатель вместе с эскадрой работать на Диксон, а зимой он сможет работать в Мурманске. Таким образом он будет весь год занят, и это явится большим техническим подспорьем в бункеровке угля на наши суда на Диксоне.

На Тикси намечается вложить 820 тыс. руб., на Колыме — 800 тыс. руб., на Providении — 1 млн. руб.

На затоны: Подтесовский — 1 млн. руб., Жатай — 500 тыс. руб. Жатай надо подтянуть в проектировке. Подтесовский затон значительно двинулся вперед и имеет эскизный проект. В общем этот затон по плану должен обойтись в 17 млн. руб. Это будет усовершенствованный затон.

На строительство Мурманского завода — 35 млн. руб. (всего таким образом будет вложено в завод к 1 января 1938 года 73,5 млн. руб.). В ноябре мы проверили ход строительства на Мурманском судоремонтном заводе, и надо прямо сказать: мало, очевидно, найдется таких строителей, в которых бытовые условия строителя были бы на такой высоте, как на Мурманском заводе. Мы поставили постройку завода правильно, начиная с жилищного строительства, и сейчас имеем довольно значительный культурный поселок. В ноябре на постройке работало 2700 человек, а с членами семей на площадке живет 3700 человек (с каждым месяцем количество рабочих увеличивается).

Однако с производственными сооружениями на строительстве Мурманского завода дело обстоит хуже. Надо тщательно пересмотреть титульный список, чтобы с 1937 года подтянуть производственные сооружения и получить к концу 1937 года литейный, механический и кузнечный цеха и пару мелких цехов, в которых можно было бы поставить значительный судоремонт. Работа по постройке доков будет производиться в 1937 году.

Гидрография получает на ограждения 760 тыс. руб., полярная авиация — 13710 тыс. руб., радиометеостанции (тут также есть доля авиации) — 4290 тыс. руб., промышленное строительство, за исключением Мурманского завода, которое идет по транспортной группе, — 9500 тыс. руб.: на Шпицберген — 2 млн. руб., главным образом на горные работы, на Нордвик — 3 млн. руб., на Якутские копи — 200 тыс. руб., на Белогорский лесной комбинат — 4 млн. руб., на консервное строительство на Анадыре и в Усть-Порту дается 300 тыс. руб.

На рыбо-зверобойный промысел дается 2920 тыс. руб., из них 1080 тыс. руб. на рыбный и 1840 тыс. руб. на зверобойный промысел.

Совхозное строительство: оленеводческим совхозам — 1820 тыс. руб., овоще-животноводческим — 3300 тыс. руб. Всего на совхозное строительство — 5230 тыс. руб.

На строительство северных машиннотракторных станций — 2520 тыс. руб. Уделяя на машиннопромысловые станции 2520 тыс. руб., мы одновременно просим правительство о выдаче совхозам и колхозам ссуд на приобретение рыбацкого флота в сумме около 4 млн. руб. Причем мы берем на себя строительство этого флота на наших верфях.

На социально-культурное строительство вкладываем 2480 тыс. руб., на строительство научно-исследовательских учреждений — 2100 тыс. руб. (строительство Гидрографического института в Ленинграде).

На торгово-складское строительство вкладываем 4 млн. руб., жилищно-коммунальное и административно-гражданское строительство — 6510 тыс. руб., автотранспорт и импорт — 6 млн. руб., на проектные работы — 1130 тыс. руб.

Мы также возбуждаем ходатайство о разрешении нам внелимитного капитального строительства почти на сумму 7 млн. руб. Это внелимитное строительство также идет на удовлетворение нужд местного населения и его хозяйства и состоит из строительства промизбушек, ору-

жейных кустарных мастерских, сушилок для спецодежды рыбаков, рыбокоптилок, помещений под горючее для катеров и т. д.

Для лучшего удовлетворения запросов рабочих, ИТР и служащих нашей системы мы просим у правительства выдачи ссуд для индивидуального жилищного строительства.

Таково в основном направление капитальных затрат на 1937 год.

### III

Перейду к нашим производственным показателям 1937 года.

По морскому транспорту: морские перевозки приняты в объеме 351 800 тонн. Тонно-мильная продукция — 912 500 тыс. тонно-миль, т. е. по сравнению с 1936 годом грузоперевозки по весу увеличиваются на 29,4%, по тонно-милям на 19,2%. Количество участвующих в перевозке судов — 44, из них фрахованных у Наркомвода 34 парохода с общей грузоподъемностью 95 600 тонн. Сквозных судов намечается 5, из них с запада на восток — 3, с востока на запад — 2, причем с запада на восток предполагается один очень интересный рейс из Мурманска или Архангельска на Камчатку и обратно в ту же навигацию. На Лену с запада пойдет 8 пароходов с грузом в 34 тыс. тонн, на Колыму 10 пароходов с грузом 43 тыс. тонн, из них 8 с запада и 2 с востока.

Речной транспорт: общий объем речных перевозок принят планом в 240 тыс. тонн, или 267 500 тыс. тонно-километров. По сравнению с 1936 годом это составляет увеличение по весу на 50% и в тонно-километрах — на 20,9%.

В 1937 году намечается нормальная работа по грузоперевозкам на реках Яне и Индигирке: на Яне оборот в 1200 тонн груза, на Индигирке — 1500 тонн. Впервые организуется грузооборот на Анабаре, Оленеке, Хатанге, куда должны быть переброшены соответствующие плавсредства.

По авиации: планом предусмотрено среднесуточное количество самолетов 63 единицы (в 1936 году было 40, рост на 57,5%). Производственный налет принят в объеме 22,3 тыс. часов, или рост на 103,8%. В два раза увеличивается работа авиации по летным часам по сравнению с 1936 годом. Общее количество перевозок грузов авиацией — 602,7 тыс. тонн, пассажиров 10 849 человек и почты 241,5 тонны. Вы видите, какое колоссальное значение имеет авиация в нашем северном хозяйстве. Кадры авиации у нас неплохие. Работа их известна всей стране, надеемся, что они выполнят это задание.

По горной промышленности: каменного угля всего намечено добыть 600 тыс. тонн, из них по Арктикуглю 560 тыс. тонн вместо 450 тыс. тонн прошлого года. Якутские копи дадут 35 тыс. тонн, Анадырские стоят на прежней высоте — 5 тыс. тонн. Пластовый шпат (Амдерма) — 9 тыс. тонн, графит на переработку — 3 тыс. тонн.

По лесной промышленности: заготовки намечаются в объеме 293 тыс. фемтметров, сплава — 242 тыс., лесопиление — 40,3 тыс.

По рыбной промышленности: намечается добыча — 47 900 центнеров, скуп — 67 300 центнеров, обработка (морожение, соленье и т. д.) — 73 800 центнеров, производство консервов 2,5 млн. банок.

Значительный план намечен по зверобойным промыслам и пушно-заготовкам.

Показатели сельского хозяйства: оленье поголовье на 1 января 1937 года составляет 154 114 голов, намечается на 1 января 1938 года 186 385 голов, рост 21%; рогатого скота на 1 января 1937 года — 1635, на 1 января 1938 года — 2469 голов, рост 51%; свиней в 1937 году мы имеем 1975 голов, на 1 января 1938 года намечается 2802, рост на 41,8%; лошади идут на убыль: с 832 до 616 голов на 1 января 1938 года, уменьшение на 26% за счет расширения других видов транспорта.

Посевная площадь: в 1936 году (без трав) составляла 4085 га, на 1 января 1938 года намечается 6105 га, рост 49%. Посевная площадь по травам на 1 января 1937 года — 639 га, на 1 января 1938 года — 397 га, уменьшается. Зато площадь естественного сенокоса с 8893 га увеличивается до 9034 га.

План по труду: на строительстве общее число рабочих намечается 8960 человек. Повышение производительности труда по строительству на 9,8%, зарплата повышается на 2,2%.

На производстве общее число трудящихся 26 276 человек.

По каменноугольной промышленности повышение производительности труда намечается на 18,2%, повышение зарплаты — на 6,2%.

По плавиковому шпату повышение производительности труда — на 14,3%, повышение зарплаты — на 9,3%.

По графиту производительность труда повышается на 15%, зарплата — на 5,6%.

По судостроению повышение производительности труда — на 25,9%, зарплаты — 2,4%.

По рыбным и зверобойным промыслам производительность труда повышается на 39,7%, зарплата — на 5%.

Подготовка кадров: Гидрографический институт имеет среднегодовое количество учащихся 195 человек. В этом году выпуска не будет (пятилетний срок обучения). Институт народов Севера имеет контингент — 400 человек. В этом году выпуск 50 человек.

В Пушном техникуме Якутска занимается 300 человек, должны кончить 40 человек.

По курсовой сети: выше средней квалификации намечается 1800 человек, по курсам массовых кадров охвачено 24 тыс. человек.

Аспирантура при Всесоюзном Арктическом институте намечается в количестве 25 человек.

В нашей системе находятся такие научные учреждения, как Арктический институт, Научно-исследовательская ассоциация Института народов Севера, 35 зональных станций с общим количеством научных работников 340 человек.

В 1937 году намечено организовать 95 научно-исследовательских и поисково-разведочных экспедиций. Основное содержание научных работ — это изучение недровых богатств, гидрологии советских арктических морей, их ледового покрова и режима северных рек, возможностей дальнейшего продвижения на север сельскохозяйственных культур и животноводства.

Общая сумма расходов по экспедициям! — 49 200 тыс. руб.

Таков план работ 1937 года.

Несколько слов о финансовой работе. До сих пор многие хозяйственники считают, что не их дело непосредственно заниматься финансами. И неудивительно, что качество финансовой работы до сих пор очень низкое. Наркомфин, в лице т. Лизарева, совершенно правильно

нас критиковал в своем выступлении. Здесь в центре мы не можем поставить надлежащим образом этот участок, если не будем получать соответствующих материалов с мест. Какие же мы получаем с мест материалы? Возьмем Якутское теруправление. Тов. Лисса довольно основательно здесь критиковали. Он посылает такие телеграммы-запросы, что их не могут расшифровать ни наши финансисты, ни в Наркомфине. Тов. Лисс хотел получить 17 млн., но с такими доказательствами приходить в Наркомфин — это значит заранее быть избитыми.

Или вот Красноярское теруправление. Там подсчитали, что им нужно на торговлю 6230 тыс. руб. Это включается в заявку на I квартал. Вдруг поступает телеграмма — нужно не 6230 тыс. руб., а 23 600 тыс. руб.

Наркомфин предъявляет к нам правильные требования. Надо подтянуться. Мы должны и можем работать лучше. Нынешняя работа по представлению смет показала, что, несмотря на жесткие и твердые требования наших финансовых органов, некоторые управления представили настолько хорошие сметы, что эти материалы целиком можно было защитить в Наркомфине. К таким управлениям относятся: Гидрографическое и Полярной авиации. Надо, чтобы другие товарищи взяли с них пример.

Надо подчеркнуть значение в каждом хозяйстве учета и отчетности, значение вместе с тем и лиц, которые это дело возглавляют, а именно бухгалтеров и особенно главных бухгалтеров. Многие товарищи до сих пор еще значения этого типа работников в своем хозяйстве не осознали. Было бы очень хорошо, если бы бухгалтера не подписывали неправильных нарядов, если бы они боролись со всеми беззакониями, — тогда мы не имели бы тех нарушений, которые у нас наблюдаются. Каждый хороший хозяйственник должен обратить особое внимание на то, чтобы у него был хороший бухгалтер, чтобы создать ему соответствующие условия работы. Тогда каждый хозяйственник будет видеть свое хозяйство и сумеет своевременно реагировать на те или другие факты. Подчеркивая роль бухгалтера, я хочу предупредить наших хозяйственников, что в 1937 году не будет дан ни один рубль ни Госбанком, ни Наркомфином без представления отчетности. Кто не сможет этого своевременно представить, пусть пеняет на себя, когда будет иметь финансовые затруднения.

Задачи, которые стоят перед нами в 1937 году, безусловно выполняемы. Мы должны добиться улучшения работы на всех наших участках. В нашей стране все отрасли промышленности идут гигантскими шагами вперед. Мы не должны отставать. Партия и правительство обеспечивают план работ Главсевморпути материально-технической базой. Дело теперь за нами, за нашим умением по-настоящему руководить всеми частями хозяйства нашей системы. Стахановский стиль работы, оперативность, забота о людях, четкое большевистское руководство — вот в результате чего мы можем добиться выполнения и перевыполнения плана больших работ в новом хозяйственном 1937 году.

---



М. Л. БАЛАГУЛ и Б. М. ЗДОРОВЯК

## ФИНАНСОВОЕ ХОЗЯЙСТВО ГЛАВСЕВМОРПУТИ

Главсевморпуть существует около четырех лет. Но если исключить из этого периода время, поглощенное кропотливой работой по ликвидации „Комсеверопути“ и потребовавшееся на организацию принятых от него хозяйств, то фактически начало работы новой системы датируется второй половиной 1934 года, когда июльским постановлением партии и правительства были точно очерчены роль и задачи Главсевморпути.

Какие хозяйства получило в наследство Главное управление Северного морского пути?

С точки зрения финансовой это были весьма хилые производственные предприятия, объединявшиеся тремя трестами и одним так называемым комбинатом, почти не имевшие собственных оборотных средств: 1) Таймырский трест — на Енисее — в составе транспортной конторы (речной флот), промысловой конторы с несколькими рыбными промыслами-зимовками, консервного завода и нескольких пушных факторий, строительной конторы „Северстрой“ и игарского совхоза „Полярный“; 2) Якутский трест — на Лене — с двумя предприятиями: конторой речного транспорта и лесоразработками; 3) Североуральский трест — на Оби — в составе транспортной конторы и промысловой конторы с пятью-шестью рыбными промыслами-зимовками и пушными факториями и, наконец, 4) Придивинский комбинат, состоявший из верфи речного судостроения и Красногорского овоще-животноводческого совхоза.

Кроме того, существовало еще Управление снабжения с функциями заготовок и снабжения системы бывш. „Комсеверопути“.

Для характеристики финансовой базы принятых предприятий приведем несколько цифр.

Вся валюта баланса бывш. „Комсеверопути“ в части, переданной Главсевморпути, составляла на 1 января 1933 года 65 млн. рублей, за исключением убытков, с которыми закончила свое существование эта организация. Собственные оборотные средства выражались в сумме 9,9 млн. рублей (за вычетом изъятых у предприятий в 1933 году 3,0 млн. рублей в пользу других правопреемников), т. е. 15% валюты баланса. Срочные пассивы в виде задолженности Государственному банку в сумме 6,9 млн. рублей и кредиторам свыше 10 млн. рублей — такова была финансовая база принятых предприятий. Из суммы собственных оборотных средств 5,7 млн. рублей находилось в распоряжении Управления снабжения. Производственные же предприятия в целом располагали остальными 4 млн. рублей, причем некоторые из них абсолютно не имели собственных оборотных средств.

Из общей массы оборотных активов в 36 млн. рублей — 12,8 млн. рублей, т. е. около 38%, было сосредоточено в снабженческих операциях, и только 23,2 млн. рублей — непосредственно в производственных предприятиях. При этом 7,7 млн. рублей было вовлечено в расчетные статьи, в подавляющей своей массе — в междуконторные расчеты, и лишь 15,5 млн. рублей представляли собой реальные товароматериальные и финансовые ресурсы принятых предприятий.

Ряд финансовых мероприятий, предпринятых в 1933 году и давших конкретные результаты в начале 1934 года (покрытие убытков бывш.

„Комсеверопути“, погашение специальными средствами задолженности Государственному банку и др.), а также принятие в 1934 году некоторых новых хозяйств, нашедшее отражение уже в балансе на 1 января 1934 года, привели к тому, что к началу этого года хозяйственные организации Главсевморпути в целом имели уже иную финансовую базу, чем та, с которой „старые“ хозорганы влились в нашу систему.

В общей валюте баланса хозорганов (за исключением результатов), на 1 января 1934 года составлявшей 120,3 млн. рублей, собственные оборотные средства выражались в сумме 20,0 млн. рублей, т. е. 16,6% валюты. Оборотные же активы в сумме 72,7 млн. рублей были соответственно покрыты собственными оборотными средствами в размере 27%.

Эта финансовая база, однако, еще далеко не соответствовала тем масштабам и темпам развертывания хозяйственной работы Главсевморпути, которые были намечены в 1934 году.

\* \* \*

За истекшие два с половиной года сеть хозяйственных органов Главсевморпути значительно выросла и сейчас представляет собой огромный сложный комбинат, аккумулирующий в себе многочисленные самые разнообразные отрасли хозяйственной работы на Севере.

За рассматриваемый период в хозяйственную систему Главсевморпути дополнительно включены: а) трест „Арктикуголь“ с его угольными рудниками на острове Шпицберген (находившийся прежде в системе Наркомтяжпрома); б) Чукотский трест, с рыбными промыслами, консервным заводом, плавсредствами и угольными копиями в Анадыре и тяготеющих к нему районах (прежде — в системе АКО); в) Вайгачский горно-рудный трест (добыча флюорита); г) Оленеводческий трест с его 14 оленеводческими совхозами (прежде — в системе НКЗема РСФСР); д) зверобойные промыслы на Белом море (прежде — в системе Главрыбы); е) Островное хозяйство на островах Колгуеве, Вайгаче и Новой Земле — добыча пушнины, зверя и рыбы и обслуживание населения островов (прежде — в системе Главрыбы); ж) Командорское звероводческое хозяйство — на Командорских островах (прежде — в системе Наркомвнешторга); з) Сангарские и Кангаласские угольные копи в Якутии; и) судостроительные верфи (мелкого речного судостроения), построенные и организованные в системе Главсевморпути: Пеледуйская — в Якутии, Тобольская — на Обском севере, Архангельская — в Архангельске и Дальневосточная — во Владивостоке; к) Кондинский леспромхоз — на Оби (прежде — в системе НКЛеса); л) 150 пушнозаготовительных факторий и ПОСов, находящихся во всех районах действия системы Главсевморпути (прежде — система Союзаготпушнины); м) система бывш. интегральной кооперации с ее торговыми и заготовительными операциями в районах Крайнего Севера, отведенных хозорганам Главсевморпути; н) наконец, 11 овоще-животноводческих, частично с зерновыми культурами, совхозов, принятых от разных систем и частью вновь организованных системой Главсевморпути.

Расширению хозяйственной деятельности Главсевморпути и сети его хозяйственных органов сопутствует непрерывный рост работы речного, морского, в частности ледокольного флота, работы полярной авиации и других отраслей, играющих крупнейшую роль в хозяйственной жизни системы.

В 1935 году система Главсевморпути коренным образом реорганизуется. На базе существовавших трестов, отдельных предприятий и вновь принятых в систему Главсевморпути хозяйств и отраслей организуются крупные комплексные территориальные управления. Последние включают в сферу своей хозяйственной деятельности все производственные предприятия (кроме трестов — „Арктикуголь“ и „Вайгач“), действующие на их территории, со всеми обслуживающими систему организациями (кроме полярной авиации) и все торговые, заготовительные, снабженческие и прочие операции. Система снабженческих органов Главсевморпути также реорганизуется, и отделения „Арктикснаба“, действующие на территории вновь организованных территориальных управлений, передаются последним.

Грандиозному росту хозяйства сопутствуют и значительное расширение и реконструкция финансовой базы хозорганов.

Баланс хозорганов системы Главсевморпути

	На 1 января 1934	На 1 января 1935	На 1 января 1936
	в миллионах рублей		
Валюта заключительного баланса (за исключением результатов и межбалансовых расчетов) . . . . .	120,3	164,2	346,9
В том числе:			
а) Основные и отвлеченные средства . . . .	47,6	60,7	104,2
б) Оборотные активы . . . . .	72,7	103,5	242,7
Удельный вес оборотных активов в валюте баланса (в %) . . . . .	60	63	70

Если, по сравнению с началом 1934 года, валюта сводного баланса хозорганов Главсевморпути на 1 января 1935 года дает рост только на 36%, то к концу 1935 года баланс увеличивается почти в три раза, а по сравнению с 1 января 1935 года баланс на 1 января 1936 года дает увеличение на 112%.

Здесь мы должны оговориться, что незначительный (сравнительно) рост баланса к началу и концу 1934 года объясняется в известной мере тем, что, как уже указывалось выше, часть предприятий, принятых в систему в 1934 году по балансу на 1 января этого года, уже нашла отражение в последнем.

Еще более разительная картина наблюдается в структуре активов баланса. Из таблицы видно, что при почти стабильном удельном весе оборотных активов в валюте первых двух балансов, достигающем 60—63%, удельный вес оборотных активов в последнем балансе возрастает до 70%, показывая в абсолютных цифрах увеличение против 1 января 1934 года на 170 млн. рублей, или на 234%, и против 1 января 1935 года — на 139,2 млн. рублей, т. е. на 134%.

Это означает, что мы имеем дело с весьма интенсивным насыщением — через предприятия системы — северных районов товаро-материальными ресурсами для перехода к развернутой советской торговле и наиболее полного удовлетворения потребностей народов Севера,

с одной стороны, и, с другой — для обеспечения развития производства, увеличения выпуска продукции предприятий и заготовок.

Весьма показательным является сравнение товаро-материальных запасов по трем приведенным выше балансам:

	На 1 января 1934	На 1 января 1935	На 1 января 1936
	в миллионах рублей		
Товары и продукты снабжения, сырье и материалы и продукция собственного производства . . . . .	43,8	61,1	186,8

Товаро-материальные ресурсы хозорганов Главсевморпути в одном только 1935 году увеличились на 125,7 млн. рублей, дав рост по сравнению с запасами, имевшимися к началу этого года, на 206%. Следует при этом учесть, что подавляющая масса товаро-материальных ценностей на 1 января 1936 года, т. е. 130 млн. рублей из 186,8 млн. руб., представляла собой товары и продукты снабжения.

От баланса в 65 млн. рублей на 1 января 1933 года до 346,9 млн. рублей на 1 января 1936 года, от баланса оборотных ценностей в 36 млн. рублей до 242,7 млн. рублей — таковы темпы расширения хозяйственной деятельности Главсевморпути и его финансового хозяйства к началу 1936 года.



Магазин-ларек на Придивинской судовой верфи

Заключительный баланс хозорганов Главсевморпути на 1 января 1937 года превысил 550 млн. рублей. Но и эта последняя цифра не является пределом развертывания хозяйства системы.

Финансовая база хозяйственных организаций Главсевморпути к началу 1937 года по сравнению с предыдущими годами — по главнейшим пассивам, размещенным в оборотных ценностях актива, — характеризуется следующими показателями:

	На 1 января 1934	На 1 января 1935	На 1 января 1936	На 1 января 1937 (план)
	в миллионах рублей			
а) Задолженность Госбанку . . .	21,0	30,5	109,7	130,0 <sup>1</sup>
б) Собственные оборотные средства . . . . .	20,0	35,4	76,8	141,0

Эти цифры говорят о том, что с 1935 года с развитием хозяйственной системы Главсевморпути начинается реконструкция и значительное усиление финансовой базы хозорганов путем вовлечения в оборот крупных собственных оборотных средств и наряду с этим — высвобождения части заемных — банковских.

Если в 1934 и 1935 годах одной из основных наших забот была организация финансовой базы за счет внедрения в сферу производства товарооборота и заготовок краткосрочного банковского кредитования, потому что в процессе организации и изучения хозяйств невозможно было во всей широте ставить вопрос о наделении их достаточными собственными оборотными средствами, то в 1936 году хозорганам впервые уже были установлены нормативы собственных оборотных средств, и новое пополнение их достигло значительной суммы.

Это и нашло выражение в вышеприведенных цифрах, из которых видно, что при задолженности Государственному банку на 1 января 1937 года в сумме 130 млн. рублей собственные оборотные средства достигнут 141 млн. рублей.

Значительное расширение операций, намеченное на 1937 год, еще в большей степени увеличит финансовое хозяйство хозорганов, в частности его собственные оборотные средства. Достаточно сказать, что ассигнования из бюджета в пополнение собственных оборотных средств системы Главсевморпути в 1937 году превышают всю сумму, полученную за три последних года, вместе взятых. Один лишь розничный товарооборот, проектируемый на 1937 год и осуществляемый в районах Крайнего Севера торговой сетью в 500 с лишним торговых точек, составит сумму порядка 300 млн. рублей.

\* \* \*

Наряду с этим бесхозяйственность, ведущая к крупным убыткам в отдельных хозорганах, наличие значительной дебиторской задолженности, межконторных и межбалансовых расчетов между отдельными

<sup>1</sup>Без интегральной кооперации.

предприятиями, недостаточно четкий и своевременный учет материальных и финансовых ресурсов и операций, часто влекущий растраты и хищения, — все это еще имеет место в некоторых хозорганах нашей системы.

То бережное отношение к советскому рублю, которого требует весь ход социалистического строительства страны и развития нашей хозяйственной работы на Севере, еще не внедрено во все поры нашего огромного сложного организма.

Внедрение действительного хозрасчета, рентабельность, жесткий контроль рублем за ходом выполнения планов производства, заготовок, товарооборота, строительства, снабжения и других, бережливое отношение к советскому рублю — являются обязательными условиями дальнейшего нашего движения вперед по пути хозяйственного освоения Крайнего Севера.

До последнего времени имеется ряд нерентабельных предприятий и операций, которые, с учетом тех коррективов, которые делает правительство на условия работы в северных районах Союза, безусловно могли бы быть рентабельными.

Красноярское и Якутское теруправления, являющиеся крупнейшими хозорганами системы Главсевморпути, закончили 1935 и 1936 годы с убытками, часть которых, при надлежащем ведении финансового хозяйства, могла бы быть предотвращена.

Поэтому коренной перелом в деле ведения финансового хозяйства и улучшение качества финансовой работы являются актуальнейшей задачей, которая должна быть разрешена во что бы то ни стало в 1937 году.

Отношение к советскому рублю, к денежным вопросам — должно резко измениться, особенно если учесть огромный масштаб наших операций, в частности по развертыванию советской культурной торговли в 1937 году.



**Охотник покупает  
ружье (Таймыр-  
ский полуостров)**

Товарищ Сталин, говоря о „левых“ уродах, утверждающих, что деньги в советском хозяйстве уже превратились якобы в простые расчетные знаки, указывал:

„Эти люди, которые так же далеки от марксизма, как небо от земли, очевидно не понимают, что деньги останутся у нас еще долго, вплоть до завершения первой стадии коммунизма — социалистической стадии развития. Они не понимают, что деньги являются тем инструментом буржуазной экономики, который взяла в свои руки советская власть и приспособила к интересам социализма для того, чтобы развернуть во-всю советскую торговлю и подготовить тем самым условия для прямого продуктообмена. Они не понимают, что продуктообмен может притти лишь на смену и в результате идеально налаженной советской торговли, чего у нас нет и в помине и что не скоро будет у нас“.<sup>1</sup>

Это указание вождя в самой высокой степени приложимо к условиям развертывания широкой советской торговли именно в районах Крайнего Севера, где, как известно, до последнего времени настоящего денежного обращения еще нет.

Трехсотмиллионный розничный товарооборот в районах Крайнего Севера, значительные заготовки, дальнейшее развертывание капитального строительства и производства настоятельно диктуют необходимость быстрее внедрения денежного обращения и полного перехода исключительно к денежным расчетам.

Как известно, отоваривание заготовок и услуг местного населения уже отменено, и на смену ему приходит советский рубль, который является и должен являться единственным мерилом расчетных взаимоотношений и результатов хозяйственной работы на Севере.

Внедрение денежного обращения в районах Крайнего Севера, понятно, упирается в целый ряд организационных и финансовых мероприятий, но они уже поставлены в порядок дня и найдут свое окончательное разрешение. В частности, речь идет о создании новой сети филиалов Государственного банка и государственных трудовых сберегательных касс в отдельных районах Крайнего Севера, которые, несомненно, будут стимулировать внедрение денежного обращения, усилят контроль нашей работы рублем и повысят рентабельность операций системы.

Попутно отметим вредные тенденции некоторых финансовых и кредитных органов, выразившиеся в недостаточно интенсивном продвижении своих финансовых и кредитных учреждений в районы Крайнего Севера. Это мотивируется в основном „специфическими условиями“ Крайнего Севера, значительной отдаленностью крупных населенных пунктов от точек приложения финансово-кредитных учреждений и т. п.

Нечего и говорить, что такая точка зрения не правильна и не соответствует тому огромному вниманию и заботам, которые уделяются правительством и партией делу хозяйственного освоения Крайнего Севера и поднятию благосостояния народов, его населяющих.

---

<sup>1</sup> Ленин и Сталин, Сборник произведений к изучению истории ВКП(б), том III, стр. 618, Партиздат, 1936.

Р. Л. ЯКУБОВИЧ

## О ПАРТИЙНОМ УЧЕТЕ

### I

Большевистская партия, ее строители и организаторы — Ленин и Сталин — на всем протяжении истории партии придавали большое значение вопросам организационно-партийной работы, боролись с пренебрежительным отношением к партийному учету, к партийной технике, и требовали, чтобы этот важный участок работы всегда находился на высоком партийном уровне.

Организационные идеи, которые развил Ленин в своих работах „С чего начать“ (май 1901 года), „Что делать“ (февраль 1902 года), а затем в письме „К товарищу о наших организационных задачах“ (сентябрь 1902 года), показывают, какое большое значение придавал он вопросам организационной работы еще в самый ранний период строительства партии пролетариата. Ленин и Сталин, лично занимавшиеся кропотливой повседневной организационной работой и входившие во все детали партийной техники, постоянно учили нас, что правильная организация и четкая работа партийного аппарата являются необходимыми условиями успешной политической работы.

„После того, — сказал тов. Сталин в своем докладе на XVII партсъезде, — как дана правильная линия, после того, как дано правильное решение вопроса, успех дела зависит от организационной работы, от организации борьбы за проведение в жизнь линии партии, от правильного подбора людей, от проверки исполнения решений руководящих органов. Без этого правильная линия партии и правильные решения рискуют потерпеть серьезный ущерб. Более того, после того, как дана правильная политическая линия, организационная работа решает все, в том числе и судьбу самой политической линии, — ее выполнение, или ее провал“.<sup>1</sup>

Важнейшее место в партийном хозяйстве занимает учет членов и кандидатов партии. Партия требует образцовой постановки учета в своих организациях, как огромного политического и организационного фактора всей работы.

За последние годы многие партийные руководители забыли неоднократные указания Ленина — Сталина, директивы партии о громадном значении партийной техники и, самоустранившись от таких важнейших вопросов партийной практики, как, например, заполнение и выдача партийных документов, прием и снятие коммунистов с учета и др., передоверили решение этих вопросов второстепенным, часто малоопытным в политическом и техническом отношении работникам.

Организационная распушенность неизбежно повлекла за собой неразбериху и бестолочь. Этими недостатками партийной техники — учета и выдачи партийных документов — воспользовались чуждые, враждебные партии контрреволюционные, троцкистско-зиновьевские элементы и обманным путем проникали в ряды партии, чтобы вредить ей.

Партийный руководитель обязан точно знать всех членов и кандидатов партии, находящихся в его организации, что эти люди собой представляют, где и как они работают. В действительности же многие

<sup>1</sup> Стенографический отчет XVII съезда партии, стр. 33, Партиздат, 1934.



партийные руководители не знали точно ни количественного, ни качественного состава своей организации, редко этим интересовались, а статистические сводки составляли преимущественно для представления в вышестоящие органы. В тех случаях, когда они уже занимались анализом статистических отчетов, редко дело шло дальше „средних цифр“.

Это те руководители, которые забыли указания тов. Сталина на XII съезде РКП(б), что „руководящая роль партии должна выразиться не только в том, чтобы давать директивы, но и в том, чтобы на известные посты ставились люди, способные понять наши директивы и способные провести их честно“.<sup>1</sup> Вместо того, чтобы быть в руках партийного руководителя одним из основных рычагов организационно-партийной работы, учет коммунистов фактически был оторван от всей практики повседневного руководства.

По категорическому требованию Центрального Комитета партии все партийные организации мобилизовались на борьбу с этой организационной распушенностью и начали приводить в порядок свое партийное хозяйство.

## II

В письме своем от 13 мая 1935 года Центральный Комитет партии указывал, что „не может быть и речи об открытии приема в партию, пока в деле учета членов партии царит такой позорный хаос, пока не будет наведен порядок в нашем собственном партийном доме. Только после полного упорядочения учета коммунистов, системы выдачи партийных билетов и их сохранности, — ЦК сможет поставить вопрос о возобновлении приема в партию“.

Инициатива вождя партии и народов тов. Сталина о необходимости проверки всех партийных документов была подхвачена всей партией. Оперативное большевистское руководство со стороны ЦК ВКП(б) обеспечило проведение на высоком уровне этого важнейшего организационно-политического мероприятия по повышению политической боеспособности партийных организаций.

В связи с этим уже декабрьский (1935 год) пленум Центрального Комитета отметил, что „важнейшим результатом проверки партийных документов является то, что партийные организации, одновременно с разоблачением пролезших в партию чуждых людей, в значительной мере преодолели элементы этой организационной распушенности, привели в порядок учет членов партии...“

Проведенный после декабрьского пленума ЦК ВКП (б) обмен партийных документов способствовал еще большему упорядочению партийного хозяйства и заставил всех партийных руководителей непосредственно заниматься вопросами партийной техники.

Центральный Комитет партии не ограничился только упорядочением учетного хозяйства в партийных организациях. Пересмотрев инструкцию об учете, ЦК ВКП(б) усовершенствовал самую организацию партийного учета, внес в практику ряд изменений и дополнений, которые при точном и безусловном выполнении всех требований инструкции должны обеспечить образцовую постановку партийного учета, сделать его орудием действенной помощи в партийной ра-

<sup>1</sup> Стенографический отчет XII съезда РКП(б), стр. 56, изд. 1923 г.

боте и предупредить использование партийных документов врагами партии.

Также как и обмен партдокументов, сама система учета по новой инструкции обязывает каждого партийного руководителя непосредственно вникать во все детали учетной работы и этим самым тесно связывает его со всей партийной массой и с каждым коммунистом в отдельности.

Следуя указаниям Центрального Комитета партии, все партийные организации с 1 октября 1936 года организовали учет членов и кандидатов партии на основе новой инструкции. Этим большой важности мероприятием завершается на данном этапе огромная организационно-политическая работа по наведению образцового порядка „в нашем собственном партийном доме“.

Учетные карточки являются основным документом учета состава и движения партийных организаций. На основе этих учетных карточек ведется персональный учет членов и кандидатов партии.

Согласно инструкции (применительно к нашей системе) в Политуправлении хранятся учетные карточки коммунистов только тех предприятий и учреждений, которые в отношении партийного руководства и учета непосредственно подчинены Политуправлению. Учетные карточки остальных коммунистов хранятся только в политотделах.

В первичных партийных организациях ведется учет коммунистов по специально установленной Центральным Комитетом форме. Учетными книжками, а также другими формами нового учетного производства должна снабжать первичные парторганизации вышестоящая организация.

В отличие от партийных документов старого образца новые, введенные при обмене партдокументов в 1936 году учетные карточки члена и кандидата партии имеют единый номер со своим партийным билетом или кандидатской карточкой. В случае порчи, утери или хищения одного из этих двух партийных документов другой партийный документ немедленно аннулируется. Взамен аннулированных партийных документов могут быть выданы члену или кандидату партии новые партийные документы за другим, также единым номером. Введение единого номера партийной документации, связывающего партийный билет с его учетной карточкой, создает дополнительные гарантии против злоупотреблений и за точность учета.

Кроме персонального учета всех коммунистов района деятельности данного политотдела и обеспечения сохранности партийного хозяйства, к компетенции политотделов в области партучета относятся еще регулярное внесение дополнительных записей в учетные карточки, прием на учет и снятие с учета, руководство постановкой учета в первичных парторганизациях, регулярная проверка состояния учета и представление Политуправлению по установленным ЦК ВКП(б) формам периодической отчетности о составе и движении парторганизации.

Начальник политотдела несет персональную ответственность за сохранность учетных карточек. С разрешения начальника политотдела учетными карточками могут вести ответственные работники политотдела, секретари парткомов и парторги первичных парторганизаций и представители вышестоящих партийных органов.

Инструкцией установлены для секретарей парткомов и парторгов первичных партийных организаций следующие обязанности в области партийного учета:

- а) организация персонального учета всех членов и кандидатов партии, входящих в состав первичной партийной организации;
- б) прием на учет прибывающих из политотдела коммунистов, принятых в партию и восстановленных, а также снятие с учета коммунистов, выбывающих из первичной парторганизации;
- в) постановка на общих собраниях первичной партийной организации регулярной информации о прибывающих в организацию и выбывающих из нее коммунистах;
- г) регулярное представление в политотдел сообщений об изменениях в учетных данных, предусмотренных во втором разделе учетной карточки коммуниста;
- д) проведение систематической разъяснительной работы среди членов и кандидатов партии о порядке учета коммунистов и обязанностях коммунистов в отношении своевременного информирования партийной организации об изменениях в их учетных данных;
- е) проверка работы партотделов, отделов в отношении учета коммунистов.

В отличие от учетных карточек старого образца новые учетные карточки имеют специальный раздел для занесения всех изменений, которые произошли в работе, партийной жизни коммуниста после заполнения его учетной карточки: образование, специальность, знание языков, издание ученых трудов и сделанные изобретения, получение наград союзного и республиканского значения, избрание в состав выборных партийных (не ниже районного масштаба) органов, наложение партийных взысканий, изменения в занятиях и наконец выбытие из организации и прибытие в нее — регистрация передвижения. Точность партийного учета требует, чтобы эти дополнительные записи об изменениях в учетных данных членов и кандидатов партии вносились в учетные карточки систематически.

Все эти дополнительные записи вносятся в учетные карточки политотделами на основании особых извещений секретаря парткома или партотдела первичной организации и выписок партийных организаций. Записи производятся только специальными чернилами. Правильность дополнительных записей заверяется подписью начальника политотдела и печатью политотдела.

Секретарь парткома или партотдел первичной парторганизации должен быть своевременно информирован каждым членом и кандидатом партии о происшедших изменениях в его учетных данных и обязан регулярно проверять, учтены ли в учетных данных коммунистов все изменения, о которых надо сообщить в политотдел.

### III

Особого внимания заслуживает та часть инструкции, которая касается переезда коммунистов из одной парторганизации в другую. Каждый член или кандидат партии может переезжать из одной партийной организации в другую только с разрешения начальника того политотдела, на учете которого он состоит, и лишь после снятия его с учета в своей первичной парторганизации и в политотделе. Причем снятие с учета коммунистов, входящих в номенклатуру вышестоящих партийных органов, должно производиться лишь после получения согласия этих органов.

Соблюдение этого вытекающего из устава партии порядка необходимо с точки зрения требований партийной дисциплины, правиль-

ного учета и расстановки партийных сил. Однако порядок этот многими рассматривался только как „формальный момент“ и бесцеремонно ими нарушался. Такое положение не могло оставаться терпимым. И Центральный Комитет партии еще 13 августа 1935 года в своем специальном постановлении о порядке переезда коммунистов подчеркнул, что „неорганизованное, самовольное передвижение членов партии из одной партийной организации в другую нарушает элементарные основы партийной дисциплины, затрудняет постановку учета членов партии, создает излишнюю переписку между партийными организациями, требующих учетные карточки и т. п.“

Бесспорно, коммунисты, нарушающие элементарные основы партийной дисциплины, этим самым ставят себя вне партии. Согласно инструкции „члены или кандидаты партии, выехавшие в другую партийную организацию, не снявшись с учета“ в политотделе, считаются механически выбывшими из партии, и после рассмотрения в политотделе вопроса об их самовольном выбытии из организации они должны сниматься с учета как выбывшие из партии. Парторганизации, в которые прибывают коммунисты, не снявшиеся с учета в другой организации, не должны их принимать на учет и обязаны отбирать у них партийные документы, извещая об этом соответствующую парторганизацию (политотдел, райком, горком). Отобранные политотделами партдокументы должны погашаться и пересылаться в Политуправление, которое отправляет их в ЦК ВКП(б).

Предварительное согласие политотдела, райкома, горкома о принятии на учет прибывающих коммунистов требуется лишь в том случае, когда в отношении данной организации Центральный Комитет партии установил особый порядок принятия их на учет. В остальных случаях политотделы, райкомы, горкомы обязаны принимать на учет всех прибывших к ним членов и кандидатов партии, если они снялись с учета в другой организации в соответствии с требованиями инструкции.

Члену или кандидату партии, получившему разрешение на переезд из района деятельности одного политотдела в другой или в другую систему, выдается на руки открепительный талон установленной формы, за подписью начальника политотдела, а его учетная карточка высылается через фельдехерскую связь на имя руководителя той парторганизации (начальника политотдела, секретаря райкома или горкома), куда выбыл данный товарищ. В открепительном талоне обязательно указывается, когда и куда направлена учетная карточка.

Начальник политотдела обязан во время беседы с коммунистом перед снятием его с учета ознакомить его со всеми дополнительными записями, внесенными во второй раздел учетной карточки. В процессе этого ознакомления должна проверяться правильность и полнота внесенных изменений.

Получив в политотделе открепительный талон, коммунист обязан явиться с этим талоном в свою первичную парторганизацию для снятия с учета в ней. В тех случаях, когда первичная парторганизация слишком удалена от политотдела и выбывающий из организации коммунист лишен возможности вернуться в нее для снятия с учета, начальник политотдела должен сам сделать соответствующие отметки на обороте открепительного талона о снятии с учета в первичной парторганизации и известить об этом секретаря парткома или парторга этой парторганизации.

В тех случаях, когда выбывающий из организации коммунист направляется в распоряжение вышестоящего органа (Политуправление, обком,

крайком) и неизвестно, где он будет состоять на учете, его учетная карточка должна отсылаться только после получения запроса от того политотдела, райкома или горкома, в распоряжение которого будет направлен этот коммунист. При переходе члена или кандидата партии из одной первичной партийной организации в другую в пределах района деятельности одного политотдела коммунисту должен выдаваться политотделом специальный прикрепительный талон. Получив прикрепительный талон, член или кандидат партии обязан сняться с учета в своей первичной парторганизации на общих основаниях.

Кроме постоянного учета вводится еще и временный учет. Он необходим для коммунистов, временно выбывающих из своей партийной организации в длительную командировку, на определенный срок (на краткосрочные курсы, производственную практику, военную переподготовку, в экспедицию и т. п.). Они не снимаются с учета в том политотделе, где состоят на учете, но обязаны по полученной в политотделе справке зарегистрироваться в политотделе, райкоме, горкоме по месту своего временного пребывания, т. е. стать там на временный учет. Коммунисты, принятые на временный учет, прикрепляются к определенной первичной парторганизации и допускаются там к выполнению партийных обязанностей на общих основаниях.

Отобранные секретарями парткомов и парторгами первичных партийных организаций партийные билеты и кандидатские карточки у лиц, исключенных этими организациями из партии, должны храниться в политотделе. Погашение этих документов и снятие с учета исключенных из партии должно производиться только после утверждения этого исключения из партии соответствующим парторганом.

Принятые в партию по первой и второй категориям в случае их исключения из партии должны сниматься с партийного учета только после утверждения Политуправлением решения об их исключении. В остальных случаях (в отношении принятых по третьей и четвертой категориям) снятие с учета должно производиться после утверждения политотделом решения об исключении.

Партийные билеты и кандидатские карточки должны пересылаться только через фельдгерскую связь.

Новая инструкция<sup>1</sup> об учете членов и кандидатов ВКП(б) должна быть доведена во всех своих деталях до сведения каждого члена и кандидата партии.

Проводя в жизнь новую инструкцию об учете и добиваясь, чтобы не было ни одного коммуниста, не выполняющего требований этой инструкции, партийные работники должны всегда помнить замечательные слова лучшего мастера сталинского стиля работы Л. М. Кагановича: „Надо не забывать, что за учетной карточкой стоит живой человек, коммунист“.<sup>2</sup>

Этот коммунист как живой человек, а не как учетная единица должен всегда находиться в центре внимания партийного аппарата и его работников, ибо только руководство людьми, правильная расстановка и воспитание этих людей могут обеспечить проведение директив партии.

---

<sup>1</sup> Выпущена отдельной брошюрой и опубликована в журнале „Партийное строительство“, № 14 за 1936 год.

<sup>2</sup> См. журнал „Большевик“, № 21, от 15 ноября 1934 г., стр. 13.

А. А. МИТРОШКИН

## В ЦЕНТР ВНИМАНИЯ — РАБОТУ С ЖИВЫМИ ЛЮДЬМИ

(Ненецкий и Шапкинский оленевхозы)

Партийно-массовая работа в Шапкинском и особенно Ненецком оленевхозах за последний период имеет некоторые положительные сдвиги.

Радиустановки в Ненецком оленевхозе, регулярные радиоизвестия и коллективные читки газет значительно улучшили партийно-массовую работу с пастухами в тундре. Они являются активными участниками радиослушаний, лучше стали разбираться в политических и хозяйственных вопросах.

Систематически обсуждались события в Испании. Обращение работниц Трехгорки об организации помощи женщинам и детям испанских рабочих нашло живой отклик в среде пастухов-оленьеводов. Пильщик Шапкинского оленевхоза т. Большаков при обсуждении обращения работниц Трехгорки сказал:

„Я отлично сознаю, что испанские семьи и особенно дети нуждаются в помощи. Я вношу двухдневный заработок в фонд помощи им“.

Тов. Ясенович, — секретарь Шапкинско-го оленевхоза, внесла 30 руб. Жены пастухов этого оленевхоза внесли по 5 руб. каждая. Начальник стада Ненецкого оленевхоза, коммунист, ненец, т. Михаил Иванович Ледков, внес в фонд помощи испанским рабочим 20 руб., а вся его семья (две сестры и жена) 45 руб. Жена пастуха-стахановца, nenка Анна Явтысия, внесла 5 руб. и т. д.

В результате проведенной массовой разъяснительной работы пастухи и их семьи внесли в фонд помощи семьям испанских рабочих: 200 руб. по Шапкинскому и 168 руб. по Ненецкому оленевхозам.

Декрет правительства о запрещении абортов и помощи многосемейным вызвал живой отклик в среде пастухов-оленьеводов и их семьях. Жена оленевода-стахановца Ненецкого оленевхоза Канева Елизавета Егоровна заявила:

„Внимание и забота советской власти о детях велика. Женщина-мать может не болеть за свою семью и детей, так как они будут обеспечены государством“.

Успешно проведена разъяснительная работа в ходе реализации Займа четвертого года второй пятилетки. Участие в подписке на заем, как и в помощи испанским рабочим, принимали и члены семей пастухов.

Проект сталинской Конституции обсуждался среди пастухов-оленьеводов и их семей неоднократно. Но нельзя сказать, что этот важнейший исторический документ стал достоянием широких масс. Парторг Шапкинско-го и помполит Ненецкого оленевхозов должны еще много поработать над

тем, чтобы сталинская Конституция, принятая VIII Съездом советов, была усвоена каждым.

Народный праздник „День оленя“ был проведен Ненецким оленевхозом совместно с колхозами им. М. Горького, Нарьян-Ты (красный олень), Шелинским и работниками зональной станции ВАИ. Впервые в Ненецком округе была организована выставка лучших хор-производителей, важенков и телят. Комиссия провела осмотр выставки и премирование. Первую премию в 100 руб. получил хор-производитель колхоза им. М. Горького; две вторых премии разделили между собой колхоз им. М. Горького и зональная станция ВАИ, две третьих премии получило стадо № 4 Ненецкого оленевхоза.

Праздник оленя закончился массовыми играми. Вручены библиотечки стахановцам-оленьеводам Ненецкого оленевхоза — тт. Каневу, Хатанзейскому, Терентьеву и Чупрову.

К началу школьного учебного года партгруппа и помполит Ненецкого оленевхоза провели разъяснительную работу по вербовке детей пастухов в школы. Из 12 детей школьного возраста вовлечено 10 человек (в прошлом году из 8 училось только 4 человека).

Несмотря на улучшение, партийно-массовая работа в совхозах все же проводится недостаточно.

При наличии резерва молодежи работа с ней не ведется. В Ненецком совхозе насчитывается всего лишь три комсомольца.

Как на факт слабости партийно-массовой работы в Ненецком оленевхозе, можно указать на подготовку к IV окружному съезду советов Ненецкого округа, когда не были проведены даже митинги пастухов.

Особо слабое место в работе партгруппы Ненецкого оленевхоза — работа по организации систематических бесед на актуальные вопросы жизни нашей страны.

Слабость партийно массовой работы среди пастухов можно объяснить отсутствием плановости в работе, отсутствием плановых заданий коммунистам на каждую поездку в тундру.

Воспитательная работа среди пастухов-оленьеводов нуждается в изысканиях новых путей лучшего и систематического партийного влияния. К сожалению, такой работы ни в Ненецком, ни в Шапкинском оленевхозах не ведется.

Для развертывания партийно-массовой работы в оленевхозах имеются все условия, главное имеется актив, с помощью которого можно провести большую работу.

Рост кадров народностей Крайнего Севера виден на примерах Ненецкого и Шапкинско-го оленевхозов.

Начальники четырех стад Ненецкого оленсовхоза и опытного стада зональной станции — все националы: Хозяинов Филат Степанович — коми (начстада № 1); Канев Иван Петрович — коми (начстада № 2); Ледков Михаил Иванович — ненец (начстада № 3); Хатанзейский Петр Григорьевич — ненец (начстада № 4), и Канев В. А. — коми, кандидат в члены ВКП(б), (нач. опытного стада зональной станции).

Помощник директора Ненецкого оленсовхоза, ненец, член ВКП(б), т. Хатанзейский Михаил Николаевич окончил Институт народов Севера. Учился на курсах директоров оленсовхозов. Комсомолец Выучейский Василий по окончании совхозуча в Нарьян-Маре направлен на учебу в Институт народов Севера, комсомолка З. М. Уловская направлена учиться в Омский зоотехникум.

В Шапкинском оленсовхозе пять начальников стад: тт. Вокуев, Хозяинов, Чупров, Выучейский националы — коми и ненцы. Кроме них, имеются два техно-рука коми: Артеев Яков и Зотов Федор.

Растут и стахановцы оленеводы, показавшие лучшие образцы работы. В Ненецком оленсовхозе имеется 5 стахановцев и 6 лучших ударников оленеводов; в Шапкинском — 5 стахановцев.

Например, лучшим стахановцем Ненецкого оленсовхоза является т. Канев Иван Петрович (начстада № 2). Он кандидат в члены ВКП(б), по национальности коми. Имеет 31 год производственного стажа пастуха-олeneвода. В 1935 году т. Канев производственное задание по всем показа-

телям перевыполнил, за что был премирован. План сохранения молодняка в первом полугодии 1936 года т. Канев также перевыполнил, а забойный состав оленя к осени привел с хорошей упитанностью и превышением плановых заданий. Канев пользуется большой популярностью среди тундрового населения. Он знает до 80% состава своего стада оленей по кличке и родословной, неплохо знает и оленей других стад Ненецкого оленсовхоза. Зная хорошо пастбища и владея прекрасно техникой оленевода-пастуха, т. Канев передает свой опыт другим пастухам и оленеводам-колхозникам. По работе т. Канева равняются и другие оленеводы наших совхозов.

С развертыванием стахановского движения в оленсовхозах нашей системы не обошлось без ошибок. Например, в Индигском оленсовхозе была установлена годовая система учета производственных показателей стахановской работы, а не по периодам: отел, сохранение молодняка, выдавливание овода, летний выпас, постанковка на зимовку и т. д. Эти ошибки исправлены, но сказать, что наши оленсовхозы сделали все для роста стахановских рядов, еще нельзя. В том же Ненецком оленсовхозе еще имеется немало пробелов в организации учета стахановской работы.

Архангельский подотдел, его парт-организации в совхозах должны держать в центре внимания работу с живыми людьми — стахановцами, ударниками — с массами. Партийно-массовая работа в условиях нового 1937 года должна получить более широкий размах.



Оленья упряжка в пути

А. Ю. ЛИБМАН

## **САМОЛЕТ НА СЛУЖБЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ**

Трудно переоценить значение авиации в освоении Севера. Знакомясь с историей развития хозяйства Севера, все более убеждаешься, каким могучим средством является самолет.

Еще покойный Фритиоф Нансен в своей замечательной книге „В страну будущего“, появившейся после его путешествия Северным морским путем в Сибирь в 1914 году, предвидел крупное значение, которое будет иметь авиация для судоходства через льды Карского моря. Великий полярник не учел лишь того, что не по силам царскому правительству и русской буржуазии разрешение такой крупной народнохозяйственной проблемы, каковой являлась проблема Северного морского пути.

Лишь после Октябрьской революции стало возможным по-серьезному приступить к развитию производительных сил отсталого Севера. И в истории этого развития самолет сыграл очень видную роль.

Деятельность советской авиации в Арктике может быть по своему содержанию разбита на три этапа: первый этап—с 1924 до 1929 года, когда самолет в Арктике появляется эпизодически. Это пятилетие явилось периодом опытных полетов на Севере, периодом изучения поведения самолета в суровых арктических условиях. В первом этапе самолет нащупывал пути в разных точках Арктики и закончил его блестящим испытанием при спасении экипажа Нобиле.

Второй этап работы самолета в Арктике—с 1929 по 1932 год—характеризуется развитием экспортно-импортных Карских операций и началом самолетной ледовой разведки для облегчения проводки судов Карской экспедиции. В 1932 году началась попытка организации относительно регулярной связи летом на гидросамолетах между Красноярском и Игаркой. Второй этап работы самолета в Арктике явился более высоким и по территориальному охвату Севера и по разнообразию применения.

Начало третьего этапа совпадает с моментом создания Главсевморпути. Перед этой новой организацией, созданной по инициативе товарища Сталина, были поставлены громадные задачи освоения всей трассы Северного морского пути от Архангельска до Владивостока и развития производительных сил Крайнего Севера, занимающего 40% территории Союза. При таких масштабах работы необходимым и незаменимым видом транспорта должна была стать авиация. И действительно, начиная с 1933 года работа полярной авиации получает огромный размах, и применение самолета на Севере становится все более систематическим и регулярным.



За четыре года с момента организации Главсевморпути (1933—1936) полярной авиацией была проделана исключительно большая и серьезная работа на всех участках деятельности Главсевморпути. Советские летчики облетали все побережье и острова Северного Ледовитого океана, забравшись даже на такие отдаленные точки, как Земля Франца-Иосифа, Северная Земля и т. д., а полярные авиалинии стали основными артериями быстрой связи на Севере, причем, несмотря на суровые условия Севера, регулярная воздушная связь в настоящее время осуществляется не только летом, но и зимой.

Рост индустриализации нашей страны и рост на этой основе советского самолето-и моторостроения обеспечили арктической авиации надежную базу для своего развития. Если до 1933 года авиации на Севере приходилось работать целиком на импортных самолетах, то в настоящее время все звенья арктической авиации вооружены советскими моторами и советскими самолетами. С другой стороны, челюскинская эпопея показала, на что способен советский полярный летчик в суровых зимних условиях работ. И именно челюскинская эпопея стала трамплином для бурного развития авиации на Севере вообще и, в частности, для развития авиации на Севере зимою.

\* \* \*

Применение самолета в Арктике и на Крайнем Севере зависит от общего развития и подъема хозяйства этих далеких районов, оно идет в ногу с хозяйственным развитием Севера, а иногда и предопределяет его.

Серьезная работа авиации в Арктике в основном началась с ледовой разведки и проводки судов Карской. Этот вид применения самолета сразу показал, какого верного помощника в своей работе получил морской флот на Севере и какие огромные преимущества в области ледовой разведки имеются у самолета перед ледоколами. Эти преимущества самолета сводятся к следующему.

а) Быстрота разведки. Через несколько часов полета можно уже иметь результаты ледовой разведки, тогда как для прохождения того же расстояния кораблем требуется срок во много раз больший, что соответственно отражается и на времени получения необходимых данных. Быстрота разведки имеет большое значение и потому, что, охватывая за короткий промежуток времени большой район, она дает возможность выснить общее расположение льдов в районах, где это расположение быстро меняется.

б) Обширность покрываемой самолетом площади, благодаря большому горизонту видимости при обычной высоте полета по сравнению с узкой полосой пространства моря, наблюдаемого судном. Например, радиус видимости с самолета при высоте в 1000 метров равняется теоретически 55—60 милям, тогда как с корабля он обычно не выше 8—9 миль. Самолету при большей видимости много легче, чем кораблю, оценить положение и выбрать в процессе разведки верное направление.

в) Отсутствие для самолетов препятствий в виде ледовых барьеров, преграждающих иногда путь ледокольному пароходу как в забитых льдом проливах, так и в море. Для самолета „пути не заказаны“. Это обстоятельство особенно ценно в начале навигации, когда обычно льды бывают особенно трудны для прохода.

г) Возможность производства разведки льдов не только перед проходом в них судов, но и во время самой проводки.

д) Большая экономичность эксплуатации самолета по сравнению с ледокольным пароходом или ледоколом при производстве длительной разведки.

Вторым не менее важным применением самолета в Арктике является использование самолета как транспортного средства.

В силу транспортных особенностей Севера, огромных пространств, отделяющих новые индустриальные очаги Севера от основных сибирских баз и железнодорожной магистрали, самолет, впервые примененный в Арктике в качестве вспомогательного средства на ледовой разведке, быстро начинает завоевывать место, как вид нового транспорта. И действительно, где как не на Севере самолет имеет такую благодатную почву для развития своей чисто транспортной деятельности? Если в обжитой части Союза ССР мы имеем много различных видов транспорта, то на Севере есть только один вид его — это водный транспорт. Здесь, конечно, не может быть принят в счет олений, а тем более собачий транспорт, так как этот вид транспорта связан с колоссальной потерей времени, обходится очень дорого и, по мере индустриализации Севера, с деловой точки зрения отживает. Вот тут-то на смену выступает самолет, который сразу включается в экономику отдаленных районов и прочно соединяет их надежной связью с обжитой частью Союза. Летом и особенно зимой самолет на Севере становится единственным видом скоростного транспорта, идущего в ногу с общими темпами развития хозяйства Севера и служащего надежным видом перевозки людей и грузов на большие расстояния.

По мере более полного и глубокого освоения Советской Арктики все разнообразнее становятся формы использования самолета. Никакой иной метод работ и никакой иной вид транспорта не может заменить самолет на фотосъемке огромного побережья Северного Ледовитого океана и материка. И в этом самолет на Севере по праву завоевывает первое место. Аэрофотосъемкой к настоящему времени охвачены низовья Лены, Енисея, Оби, Чукотское побережье, море Лаптевых от Нордвика до Тикси. Результаты аэрофотосъемки, отпечатанные в виде карт и проверенные на деле, доказали свои высокие качества и точность этих карт. Самолет незаменим в оленьем хозяйстве при розыске разбежавшихся стад, отыскании хороших ягельных пастбищ, борьбе с эпизоотией. Опыт работы, проделанной в этом направлении пилотами тт. Липи и Алексеевым, доказал полную целесообразность и экономичность данного вида применения авиации. Самолет применялся и на лесоизысканиях как на Енисейском, так и на Обском Севере и дал блестящие результаты. Специалисты-лесоизыскатели остались вполне довольны результатами изыскания с самолета, так как они могли не только оценить количество лесных массивов, но даже и качество этих насаждений. Применение самолета на зверобойных промыслах в качестве разведчика залежей гренландского тюленя в соединении с улучшившейся работой ледокольного зверобойного флота повлекло за собой резкое увеличение добычи морского зверя.

Ни одна более или менее значительная научно-изыскательская экспедиция за последние годы не обходилась без помощи самолета.

Таковы вкратце разнообразные виды применения и использования, которые нашел за непродолжительный период времени самолет в Арктике.

\*  
\*  
\*

Эпизодическая работа самолетов на Севере до организации Главсевморпути, т. е. до 1933 года, является как бы „предисторией“, периодом нащупывания путей развития полярной авиации. Грандиозные работы по освоению Северного морского пути, небывалый размах работ по развитию производительных сил Севера потребовали в последующие годы совершенно иных темпов роста северной авиации. Это наглядно видно из приводимой ниже таблицы динамики роста самолетного парка по годам (принимая количество самолетов 1932 года за 100).

	1932	1933	1934	1935	1936
Динамика роста самолетов . .	100	340	920	1660	2000

Но кроме своего количественного роста, самолетный парк полярной авиации и качественно резко улучшился за счет эксплуатации тяжелых многомоторных машин, более надежных и грузоподъемных.

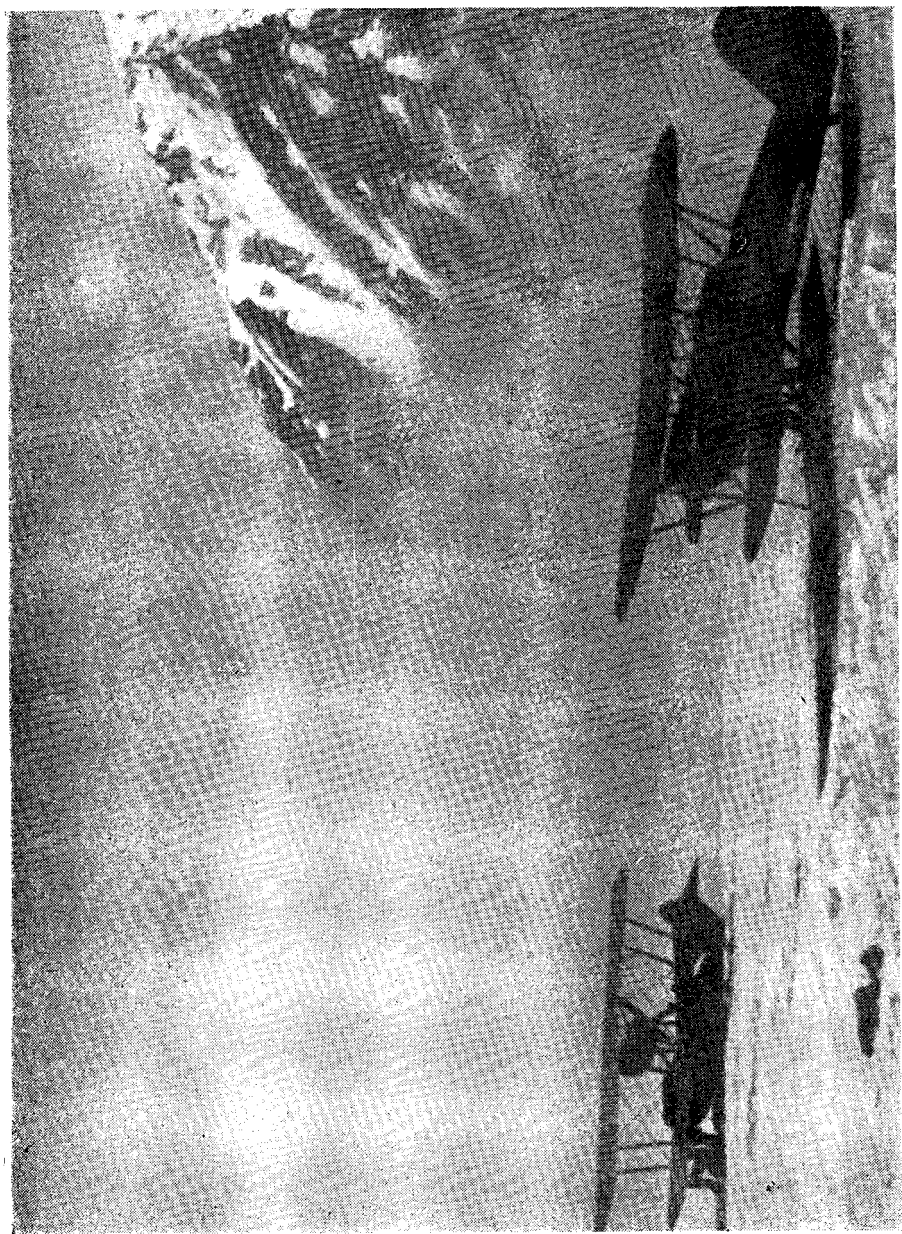
В результате роста материально-технической базы современной полярной авиации стали под силу не только отдельные эпизодические полеты на дальние расстояния в тяжелых метеорологических и топографических условиях Севера, но и обслуживание регулярными рейсами целых воздушных линий, открываемых в соответствии с общехозяйственными задачами Главсевморпути и других организаций, работающих на Севере.

Динамика роста протяженности полярных авиалиний видна из следующего:

	1933	1934	1935	1936
Количество полярных авиалиний	1	2	8	10
Протяженность (в км) . . . . .	1780	4160	8602	11395

Для того чтобы представить масштабы и характер этих линий и уяснить себе трудность их организации, достаточно указать, что длина Обской авиамагистрали равна 2500 километров, Енисейской — 3000 и Ленской — 4500 километров, т. е. длина любой из этих магистралей намного перекрывает любую авиамагистраль Европейской части Союза, да к тому же пролегают они в таежных и тундровых районах Крайнего Севера, где малолюдье помножено на суровые климатические условия с 10-балльными ветрами и 60-градусными морозами. И все же, несмотря на все эти трудности, партийные и непартийные большевики Арктики ежегодно прокладывают и осваивают все новые воздушные трассы.

Особенностью вновь открываемых линий является то, что полярная авиация от основных авиатрасс, расположенных по главным водным магистралям Азиатской части Союза и идущих в меридиональном направлении с юга на север (Тюмень — Новый Порт на Оби, Красноярск — Дудинка на Енисее, Иркутск — Якутск — бухта Тикси на Лене), в 1936 году, а частично и в конце 1935 года, — переключила свое внимание на освоение широтных авиамагистралей и тем самым глубже охватила территорию Крайнего Севера. К таким новым линиям следует отнести линию Дудинка — Нордвик протяжением в 1480 километров, Туруханск — Тура — 800, Красноярск — Соврудник — 750, Дудинка — Норильск — 100, Якутск — Вилюйск — 750, Якутск — Среднекан — Ногаево — 1660, Самарово — Ларьяк — 580 километров.



Самолеты на Чукотке

На основных магистралях созданы свои ремонтные базы, которые являются надежным тылом для дальнейшего развития работы полярной авиации; на наиболее серьезных и трудных участках Северного морского пути организованы авиационные базы круглогодичного действия самолетов, которые ведут неустанную работу по изучению режима льдов и освоению Северного морского пути.

Все эти мероприятия дали возможность резко увеличить за последние годы работу полярной авиации. Об интенсивности работ авиации на Севере, о систематичности ее роста объективно свидетельствует ряд показателей, дающих представление об успехах полярной авиации за последние годы (1932—1936):

	Единица измерения	1932	1933	1934	1935	1936 (ожд. вып.)
1. Налетано часов . . . . .	Час	570	1413	2766	8954	20118
В том числе:						
а) зимой . . . . .	"	—	152	635	2800	7781
б) летом . . . . .	"	570	1261	2131	6154	12337
2. Налетано км . . . . .	Км	93500	231094	452467	1430726	3361971
3. Сделано тонно-км . . . . .	т/к	—	41698	98162	376904	987055
4. Перевезено пассажиров . .	Чел.	123	374	645	2811	5423
5. " почты . . . . .	Кг	37	1723	13344	49208	149426
6. " грузов . . . . .	"	3327	19530	36718	125415	199610
7. Всего перевезено . . . . .	"	13204	51313	102302	400960	808600

Сдвиги в работе полярной авиации за последние годы характеризуются не только абсолютным, но и относительным ростом линейных полетов, и это несмотря на значительное увеличение работы по ледовой разведке, проводке морских судов и экспедиционному налету, свидетельствующему о большом внимании, уделяемом изысканию новых путей и обследованию новых районов. Приводимая на стр. 45 таблица убедительно говорит об этих структурных изменениях в направлении работ полярной авиации.

Из маленькой организации полярная авиация выросла в передовой отряд Гражданского воздушного флота Союза. Успехи полярной авиации были достигнуты в первую очередь благодаря наличию в ее рядах прекрасного летного состава, мастерство которого широко известно не только всей стране, но и далеко за ее пределами. Достаточно сказать, что в первой шеренге летчиков полярной авиации стоят Герои Советского Союза тт. В. С. Молоков, М. В. Водопьянов, С. А. Леваневский, А. Ляпидевский, И. Доронин, известные полярные летчики тт. Б. Г. Чухновский, М. С. Бабушкин, А. Д. Алексеев, В. Л. Галышев, М. Я. Линдель, М. И. Козлов, В. Махоткин, П. Г. Головин, И. И. Черевичный и многие другие. Кадры полярной авиации, представленные этим боевым авангардом, объясняют успехи полярной авиации, вселяют уверенность в том, что достигнутые успехи будут закреплены и умножены, и дают право за-

явить, что в настоящее время нет такой точки на Севере, куда бы не мог попасть советский самолет.

В бурном развитии советской полярной авиации 1936 год занимает особое место. Этот год явился серьезным экзаменом по всем основным видам применения авиации на Севере. Прежде всего, в 1936 году была впервые задана серьезная для северных условий программа по линейным перевозкам в размере 1 000 000 тонно-километров. Эта программа выполнена удовлетворительно (100% выполнения по Енисейской и Ленской авиалиниям, недовыполнение — по Обской). В этом же году далеко за полярным кругом была проведена исключительная по своим масштабам переброска хозяйственных и строительных грузов для строительства Норильского комбината (750 тонн за  $2\frac{1}{2}$  месяца). Успешное развертывание в 1936 году этого строительства в значительной мере зависело от своевременной заброски самолетами указанных грузов, так как никакими иными транспортными средствами грузы забросить к сроку было невозможно.

	1933	1934	1935	1936 (ожд. вып.)
Всего налетано часов на всех видах применения . .	1413	2766	8954	20118
в % . . . . .	100	100	100	100
В том числе:				
а) на линейных полетах . . .	535	1407	5274	14115
удельный вес в % . . . . .	38	50	59	70
б) на ледовой разведке и ра- боте в море . . . . .	171	247	587	1442
удельный вес в % . . . . .	12	9	7	7
в) экспедиционная работа . . .	134	101	1488	2253
удельный вес в % . . . . .	10	4	16	12
г) на прочих видах приме- нения . . . . .	573	1011	1605	2308
удельный вес в % . . . . .	40	37	18	11

В небывало тяжелых условиях в навигацию 1936 года 160 морских кораблей благополучно прошли по всем направлениям Северного морского пути, причем ни одно судно не зазимовало. В рапорте на имя ЦК партии и Совнаркома начальник Главсевморпути т. О. Ю. Шмидт и начальник Политуправления Главсевморпути т. С. А. Бергавинов дали высокую оценку той помощи в работе по проводке судов Северным морским путем, которую оказали в навигацию 1936 года самолеты морского отряда полярной авиации.

И, наконец, блестящие страницы в историю развития полетов на Севере вписали в 1936 году пилоты — Герои Советского Союза тт. М. В. Водопьянов, С. А. Леваневский и В. С. Молоков, перелеты которых в арктической зоне показали реальную возможность пре-

вращения Арктики в кратчайшую дорогу как для международных воздушных связей, так и для связи восточного побережья Азиатской части Союза с центром.

\* \* \*

Таковы значительные достижения полярной авиации. И все же в свете задач, поставленных партией и правительством перед Главным управлением Северного морского пути и его полярной авиацией, мы не имеем права за этими успехами не видеть ряда крупных недостатков в работе полярной авиации, без устранения которых пойти вперед так быстро, как этого требуют темпы развития хозяйства всей нашей страны и, в частности, ее Арктического сектора, будет невозможно.

Неузнаваемо преобразилось лицо Арктики, появился ряд значительных населенных пунктов, промышленных, рабочих поселков, возросло движение между ними. Высокие темпы развития хозяйства требуют быстрой деловой связи, и население не может и не хочет мириться с многодневной ездой на собаках, оленях, а требует самолета.

Интересно отметить, что если в 1933—1935 годах самолетом на Севере пользовалась почти исключительно руководящая верхушка работников Севера, то уже в 1936 году на Енисее, например, почти половина пассажиров падает на работников среднего звена хозяйственных и административных аппаратов и просто частных пассажиров. Это свидетельствует в первую очередь об экономических и деловых преимуществах воздушного транспорта перед другими видами его на Севере и о большом доверии, завоеванном самолетом за короткое время.

Параллельно потоку пассажиров растет объем грузов и почты.

В 1937 году объем работ удваивается, а между тем самолетный парк будет иметь сравнительно незначительный прирост, т. е., иначе говоря, придется крепко поработать над тем, чтобы рационально использовать наличный парк и по-иному построить всю работу воздушных подразделений. Последующие годы сулят еще более повышенные требования.

Чтобы поспеть за ростом требований, предъявляемых полярной авиации, нужна прежде всего четкая организация всего летного хозяйства и железная дисциплина в рядах всего коллектива, об этом и говорил О. Ю. Шмидт в своем докладе на совещании хозяйственников в январе 1936 года:

„Придется сказать о том, что блестящие подвиги отдельных товарищей и не только всем известных героев, а рядовых летчиков, которых страна еще не знает, — отдельные подвиги не могут заменить организации, а с этим у нас на линиях и на местах еще очень слабо“.

И, переходя к оценке работ личного состава полярной авиации, О. Ю. Шмидт добавил:

„От летчиков мы будем требовать дисциплины. Пока ее еще недостаточно, пока героизм иногда состоит в нарушении дисциплины. Мы наших, даже лучших товарищей будем крепко предостерегать, когда они будут нарушать дисциплину“.

Что же конкретно нужно сделать для того, чтобы изжить имеющиеся недостатки, чтобы поднять работу полярной авиации на более высокую степень?

1. Во главу угла должен быть поставлен организованный план технического оснащения аэропортов и авиатрасс. Следует по-настоящему

занияться наземным хозяйством авиалиний и оборудованием воздушных трасс, продолжив начатые в 1936 году работы по радиосвязи. На очереди в 1937 году постройка сети радиомаяков.

2. Необходимо механизировать бензораздачу и зарядку самолетов, дать во все аэропорты тракторы, дать в крупнейшие порты компрессоры, иметь в головных аэропортах автобусы и легковой автотранспорт для обслуживания пассажиров, закончить начатую постройку бензоналивного флота, обязательно во всех портах иметь свой катерный флот. Особо следует обратить внимание на организацию обслуживания самолетов зимой (подогрев и запуск моторов, водомаслогрейки, каталитические печи и т. д.).

3. Важным является вопрос о перевооружении линий однотипными машинами. В настоящее время на Енисейской линии, например, имеется 12 типов самолетов. Легко представить, какие трудности в эксплуатации, обслуживании и в снабжении запасными частями создаются в связи с такой пестротой самолетного парка. Задача ближайшего периода эту пестроту ликвидировать и дать северным линиям отепленные машины, остановившись на 2—3 типах этих машин.

4. Необходимо во всех аэропортах создать нормальные условия для отдыха летного состава и обслуживания его. Не может дальше продолжаться такое положение, когда летный состав, прилетая на такие базы, как, например, Игарка, не имеет хорошей кровати, чистой комнаты, где можно было бы провести спокойно часы отдыха. В ряде портов еще до сих пор царит грязь и теснота и налицо совершенно примитивное хозяйство. А ведь такая база, как Игарка, скажем, является узловой, и средств на ее организацию отпускалось и отпускается много. Что уж говорить о таких авиабазах, как Хатанга, Верхне-имбатское, Туруханск, Подкаменная Тунгуска, где фактически, несмотря на столь длительный период существования полярной авиации, аэропорты до сих пор не имеют даже своих зданий и ютятся в арендованных гнилых хибарках. Это — на Енисейской авиалинии. Но не лучше дело обстоит и на других линиях. Можно легко себе представить, насколько скверно в этих условиях поставлено обслуживание и забота о далеко не избалованном пассажиро-северных авиатрасс!

5. Командиры авиагрупп полярной авиации все свое внимание до сих пор направляют на летно-техническую часть авиационных подразделений и почти никакого внимания не уделяют наземному хозяйству, вопросам капитального строительства, вопросам хозяйственного обслуживания авиалиний и аэропортов, вопросам экономики перевозок, коммерческой загрузки и вопросам финансов. А уже давно пора не только бороться за предусмотренный план налета часов и рейсов, а одновременно бороться и за высокую хозяйственную эффективность этих рейсов, за их рентабельность, за бездотационную работу на северных линиях. Для того чтобы радикальным образом наладить эти важнейшие отрасли работ, необходимо ввести во всех авиагруппах должности заместителей командиров по хозяйственным вопросам, подобрав соответствующих работников на эти участки. Авиагруппы представляют собою крупные хозяйственные организмы с тенденцией дальнейшего роста, и без радикальной реорганизации хозяйственных участков работ неизбежно топтание на месте.

6. Далее, необходимо раз и навсегда покончить в системе полярной авиации с позором аварийности, вытекающей из слабой полетной дисциплины, граничащей иногда с воздушным лихачеством. Анализ летных



происшествий на линиях полярной авиации приводит к выводу, что в основном все эти происшествия являются результатом развинченности и расхлябанности части летно-подъемного состава, к счастью составляющей незначительный процент в семье полярных летчиков. Должна быть объявлена беспощадная борьба с аварийностью и аварийщиками.

Одновременно командиры авиагрупп должны обратить особое внимание на оживление работ транспортно-тренировочных отрядов, в задачи которых входит отшлифовка летчиков в слепых и ночных полетах, вывозка на новых типах машин и детальное ознакомление с трассой. Весь коллектив полярных летчиков и работников полярной авиации должен мобилизоваться на безаварийную работу, равняясь по своим стахановцам-передовикам!

7. Для обеспечения быстро развивающейся полярной авиации летными и техническими кадрами необходимо уже сейчас через сеть аэроклубов, организованных и организуемых в северных районах (Красноярск, Игарка, Якутск, Обдорск, Иркутск), начать отбор молодых учлетов, преимущественно из местного и национального населения, для дальнейшего обучения в Николаевской школе морских летчиков. Одновременно следует подумать о том, чтобы в одном из северных районов деятельности полярной авиации создать специальный учебно-тренировочный отряд, в котором организовать выпускаемым Николаевской школой летчикам и техсоставу специальную дополнительную летную учебу в специфических условиях Севера и тем самым выпускать действительно законченных полярных пилотов. Для этой цели следует пересмотреть учебный план Николаевской школы с тем, чтобы, сократив сроки пребывания в школе, удлинить период дополнительного обучения в этом учебно-тренировочном отряде.

8. Полярная авиация еще не создала для своего летного и технического состава удовлетворительных жилищных и культурно-бытовых условий. Начатые строительством жилые дома на крупнейшей Енисейской авиалинии не закончены, жить людям негде. Отсюда и получается, что летный состав полярной авиации не оседает на линии, а кочует. Еще хуже обстоит дело на других линиях. Неотложная задача — форсировать строительство, создать культурные жилищные условия для летного состава и изжить категорию „кочующих летчиков“, закрепив их за линиями, создавая на каждой линии свой основной костяк работников, тесно связанных с интересами данного подразделения.

Вот в основном краткий перечень стоящих перед полярной авиацией задач, быстрейшее разрешение которых поможет ей поднять свою работу на более высокую ступень, в интересах успешной и регулярной деятельности Северного морского пути и дальнейшего развития всего хозяйства Севера.

М. В. ВОДОПЬЯНОВ  
Герой Советского Союза

## НА ЗЕМЛЮ ФРАНЦА-ИОСИФА

### Готовимся к полету

В Москве, на улице Разина, в Главном управлении Северного морского пути, в лабиринте комнат есть прямоугольная низкая комната с бронзовой корабельной люстрой на потолке.

В комнате тесно. Всю середину заняли два огромных стола. На одном из них, под аккуратным стеклянным колпаком — большой макет ледокола. Стены затянуты картами Арктики.

По тесноте, по люстре, по картам, по тщательной чистоте, которая бывает только на пароходах в плавании, эта комната напоминала корабельную каюту. Впрочем — иначе вряд ли мог бы выглядеть рабочий кабинет руководителя всех работ, производимых за полярным кругом, — академика Отто Юльевича Шмидта.

Было серенькое январское утро, когда я остановился на пороге этого знакомого во всех деталях кабинета. Рассеянный свет, падавший из небольших окошек слева, еще больше подчеркивал его сходство с каютой. Я знал, что сейчас здесь должно решиться нечто необычное, — Отто Юльевич зря вызывать не станет, — и невольно задержался в дверях.

В кабинете кроме Отто Юльевича сидели начальник Отдела полярной авиации т. Шевелев и его помощник — известный полярный летчик — орденоносец т. Бабушкин. Это лишний раз подтвердило мои предположения. Повеселев, как со мной всегда бывает в предчувствии скорого начала хорошего дела, я шагнул вперед.

— Входите, входите, Михаил Васильевич, — дружелюбно поднялся навстречу т. Шмидт. — Вас-то и не хватало!

Поздоровавшись и указав мне на диван, он продолжал разговор, очевидно, начатый еще до моего прихода.

— Среди всех наших зимних арктических перелетов меня особенно интересует один — это перелет на Землю Франца-Иосифа с целью ледовой разведки в Карском и Баренцевом морях и обследования архипелага с воздуха. Я думаю, что выполнение этого перелета лучше всего поручить Михаилу Васильевичу. Ведь он у нас мечтатель...

Все поняли намек Отто Юльевича. В то время в „Комсомольской Правде“ печатались отрывки из моей книги „Мечта пилота“. Мне было приятно слышать, что, несмотря на свою занятость, т. Шмидт находит время интересоваться „мечтами“ своих летчиков, и я уж хотел выразить это вслух, но неожиданно заговорил Марк Иванович Шевелев.

— Хороший выбор, Отто Юльевич, —

одобрил он. — Только я думаю, в этот перелет необходимо послать не один, а два самолета. Трасса не исследована, в случае чего — один самолет сможет оказать помощь другому. Мы подберем в помощь Водопьянову хорошего летчика, и я уверен, что с задачей они справятся блестяще.

— Кого из летчиков вы хотели бы взять с собой? — спросил меня т. Шмидт.

— Я советую взять Махоткина, — ответил за меня Шевелев. — Он молодой способный летчик. К тому же имеет большую практику полетов на Севере.

— С удовольствием возьму его с собой, если так, — согласился я.

— Вот и прекрасно, — подтвердил Отто Юльевич, и тут же обратился к Бабушкину: — Что вы на это скажете, Михаил Сергеевич?

— Я могу только пожелать им счастливого пути. Так же, как и Марк Иванович, я уверен, что эти летчики проведут перелет отлично. Со своей стороны посоветовал бы т. Водопьянову хорошо обдумать маршрут, тщательно подготовиться и предусмотреть всякую мелочь в снаряжении самолетов. Впрочем, он сам не новичок в Арктике, знает, как там приходится летать...

— Значит, все в порядке, — подытожил т. Шмидт, поднимаясь с своего места. — Я только попрошу вас, Марк Иванович, вместе с Михаилом Васильевичем еще раз просмотреть маршрут перелета и наметить день старта. Думаю, что вылетать надо в марте, никак не позднее.

— Я с самого 1932 года мечтаю об этом перелете, и маршрут у меня давно разработан, — не выдержал я. — Теперь мечта моя сбывается... Не совсем, правда, но все же сбывается.

— Потерпите, потерпите, Михаил Васильевич, — улыбнулся Шмидт, подавая мне руку. — Не все сразу...

\* \* \*

Я горячо взялся за подготовку порученного мне ответственного перелета.

Подготовка к перелету должна была пойти по четырем линиям: первая — люди, подготовка экипажа; вторая — техника, подготовка материальной части; третья — маршрут, схема связи и подготовка аэродромов, и четвертая — снаряжение, материальное обеспечение экспедиции.

Первый вопрос меня беспокоил только наполовину, если можно так выразиться. Экипаж моего самолета был давно укомплектован слетавшими и хорошо знаю-

щими друг друга людьми. Я знал, что борт-механиком моего самолета пойдет мой старый летный спутник Флегонт Иванович Бассейн, а радистом — челюскинец Иванов. Мы уже ходили вместе в экспедиционный перелет, хорошо знали друг друга, сработались.

Лучшего экипажа мне было трудно даже пожелать. Другое дело — экипаж второго самолета. Но и здесь не было особых причин для беспокойства.

Командиром самолета, как известно, был назначен молодой, но энергичный и знающий дело летчик Махоткин. Я много слышая о его полетах на заполярной линии Красноярск—Дудинка, знал, что он не одно лето принимал участие в ледовых разведках и проводке судов по Великому Северному морскому пути. За короткое время он налетал на Севере 750 часов и завоевал почетное звание одного из лучших полярных пилотов.

Так же, как и у меня, у Махоткина экипаж был свой, слетанный. К тому же последний год на Севере они летали вместе.

Бортмеханик Махоткина — старый „воздушный волк“ Ивашин, — работает в авиации с 1917 года. Штурман — энергичный комсомолец Валентин Аккуратов. Несмотря на свою молодость, он уже снискал себе славу хорошего штурмана-радиста. Первое особенно важно, так как хороших воздушных штурманов в полярной авиации до сих пор еще очень мало...

Вот люди, которым предстоит пойти в перелет на втором самолете. Все они энтузиасты Арктики, влюбленные в свое дело, уверенные в своих знаниях, убежденные в своей победе. Что можно пожелать лучшего?

Словом, первый вопрос удалось решить необычайно быстро и счастливо. Надо прямо сказать, что я, как командир звена, был чрезвычайно доволен своими кадрами.

Второй вопрос в подготовке перелета — материальная часть.

Нам не пришлось тратить дорогое время на выбор типа самолета, наиболее пригодного для выполнения задачи. Тип самолета был не только давно выбран, но и дважды испытан в тяжелых перелетах на Чукотку.

Эти стандартные самолеты „П-5“, в результате реконструкции превратившиеся из открытых в закрытые машины, предоставляющие экипажам максимум удобств для работы в воздухе при тяжелых условиях арктического перелета.

Мы поставили на „П-5“ удобный, обогреваемый, застекленный лимузин собственной конструкции, с хорошим обзором для пилота. Стекла лимузина сделаны раздвижными, но установили их с таким расчетом, что даже при открытых форточках в кабину не дует. Эта, казалось бы, мелочь имеет большое значение. Нам придется летать и

в тумане, и при сильном снегопаде. В такую погоду стекла фонаря обычно забивает снегом. Придется открывать форточки. И если бы в форточки дуло, — вся реконструкция не стоила бы гроша: самолет оказался бы слепым, как это часто и случается с некоторыми лимузинами.

Укрепив специальными рамами пассажирскую кабину, мы получили возможность разместить в ней со всеми удобствами трех пассажиров вместо одного. Таким образом, „П-5“ стал из двухместной — четырехместной машиной.

На нижних плоскостях по обе стороны фюзеляжа мы поставили удобообтекаемые багажники, способные вместить до 300 кг полезного груза. Этим ликвидировано большое неудобство обычного „П-5“: в нем почти весь груз размещается в пассажирской кабине. Теперь полуторамесичный запас продовольствия для всего экипажа, теплую меховую одежду, запасные части и прочий необходимый в полете груз можно разместить в багажниках, и он не будет занимать места в кабине.

Низкая температура — одна из основных трудностей полярных полетов. Меховая и прочая теплая одежда, не представляя достаточной защиты от холода, связывает движения летчика, излишне утомляя его. На наших машинах мы не будем испытывать этих неудобств. И пилотская и пассажирская кабины у нас отапливаются отработанными газами мотора. 25 марта я ходил в первый испытательный полет над аэродромом. В воздухе было 11—13° мороза. Я был легко одет — кожаное пальто без подкладки и фуражка. Несмотря на это, я не чувствовал холода. Так продолжалось во время всего, почти двухмесячного перелета. Какой бы ни была внешняя температура, в кабине во время полета было не меньше 10—12° тепла.

Отработанный газ мы использовали не только для того, чтобы поддерживать комнатную температуру в кабинах. Мы им подогревали масло в баках и обогревали резиновые амортизаторы шасси. Обыкновенно при температуре ниже 30 градусов амортизаторы выходят из строя. У нас же, благодаря обогреванию, даже при более низкой температуре, доходящей до минус 40 градусов, резина не теряла своей эластичности.

В пассажирских кабинах обоих самолетов установлены приемо-передаточные станции, позволяющие во время полета держать непрерывную двухстороннюю связь между самолетами и с ближайшими радиостанциями земли в радиусе 600—700 км. Кроме этого, машины оснащены всеми новейшими аэронавигационными приборами, оборудованы для ночных полетов и могут летать в тумане. Для увеличения радиуса действия наших машин мы установили на оба самолета добавочные бензиновые баки. Теперь

каждый из них может взять с собой столько горючего, сколько нужно для 1300—1500 километров беспосадочного полета. Благодаря добавочным бакам, наши машины могут находиться в воздухе не менее восьми часов.

Решив покончить с дедовским способом заводки мотора при помощи резинового каната (амортизатора), мы установили в наших машинах компактные баллоны с сжатым воздухом и кроме них, для гарантии, стартовые моторчики. Они же смогут вращать динамки аварийных радиостанций в случае вынужденной посадки.

И, наконец, несколько слов о моторе. На обоих самолетах установлены серийные моторы „М-17“ советского производства, мощностью по 715 лошадиных сил. Самих моторов наша реконструкция не коснулась, но мы изготовили специальное приспособление для их подогрева во время стоянки при помощи обыкновенного примуса или паяльной лампы.

Дело это не сложное, но имеет узкоспециальный интерес, и описывать его я не стану. Скажу только, что благодаря этому приспособлению за все время перелета мы ни разу не мучались с заводкой моторов. Уж кто-кто, а бортмеханики были довольны!..

Итак, выбор типа самолета нас не беспокоил. Машины есть. Чертежи для переделки есть. За реконструкцию взялся хороший завод — завод, которому за последние два года эту работу приходится исполнять уже третий раз. За работой наблюдает мой лучший друг и соавтор проекта — бортмеханик Бассейн.

Третий вопрос в подготовке перелета — маршрут.

Во время проработки было предложено несколько вариантов маршрута. Каждый из них был чем-нибудь удобен. В конце концов мы остановились на такой схеме перелета: Москва — Архангельск — Нарьян-Мар — Амдерма — Маточкин Шар — мыс Желания — бухта Тихая.

Этот маршрут и был утвержден Отто Юльевичем Шмидтом.

На карте легла изломанная красная черта, неуклонно стремящаяся на Север. Каждый излом — посадка.

С точки зрения трудности полета наш маршрут разбивался на три этапа: Москва — Нарьян-Мар, Нарьян-Мар — мыс Желания, мыс Желания — бухта Тихая.

Первый этап самый легкий. Трасса от Москвы до Архангельска уже исследована Управлением гражданского воздушного флота и оборудована промежуточными посадочными площадками. Дальше, от Архангельска до Нарьян-Мара, тоже идут места освоенные. Здесь проходит почтовая линия и летают самолеты исполкомовской авиации. Правда, путь проходит частью над тайгой,

а частью над Большеземельской тундрой, но здесь нас не могли ждать никакие более или менее серьезные трудности.

Второй этап гораздо серьезнее. Путь от Нарьян-Мара до Амдермы лежит над тундрой. Здесь под нами будет расстилаться ровная белая пелена снега без единого кустика, без единого населенного пункта. Никаких ориентиров на земле. Лететь придется только по компасу.

От Амдермы начинается Арктика в полном смысле этого слова. Кончается материк, кончается „пояс живой жизни“. Дальше уже нет никаких селений. Есть только проливы, море и острова, с редкими полярными зимовками.

Участок Амдерма — мыс Желания проходит над узким проливом Югорский Шар, над островом Вайгач, над часто покрытым туманом 50-километровым проливом Карские Ворота, отделяющим остров Вайгач от островов Новой Земли, над южной частью Новой Земли до узкого пролива Маточкин Шар, разделяющего ее на две неравные части, и наконец над северной частью Новой Земли до мыса Желания, расположенного под 76°58' северной широты и 63°35' восточной долготы.

На этом участке мы будем иметь две посадки — в Амдерме и на Маточкинском Шаре. На всех зимовках Вайгача и Новой Земли на всякий случай нам приготовят аэродромы. По всему пути у нас хороший земной ориентир — восточное побережье Вайгача и Новой Земли. Но тем не менее, здесь нам придется трудно. Здесь вступают в силу законы Арктики. Здесь погода будет меняться по несколько раз в день. Здесь на нашем пути станет непроглядный туман, поднимающийся от прибрежных разводий и полыней Карского моря. Этот участок серьезный.

Последний этап, самый короткий по расстоянию, всего 520 километров. Вместе с тем он и самый трудный. Он проходит над Баренцевым морем. Над ним никто еще не летал на самолете, никто там не был в это время года, никто не может сказать, что будет под нами, — вековые льды или чистая вода. Да и остров Гукера, который притаил в себе бухту Тихую, не так легко отыскать среди 76 островов архипелага Фрэнца-Иосифа.

Вобщем, именно последний этап нашего перелета является самым трудным, именно он таит в себе много опасных неожиданностей...

Так размышляли мы не раз, склонившись над картой, изучая по ней свой маршрут, изучая очертания многочисленных островов, стараясь запомнить главные из них. А в это время на маленьких точках, через которые проходила по карте красная черта нашего маршрута, везде — на Вайгаче, на Новой Земле, на острове Гукера — зимовщики расчищали аэродромы для посадки

наших машин. Связанные с Большой землей только невидимыми волнами радио, они уже знали о нашем перелете, готовились нас встретить. Мы не будем их неожиданными гостями.

Нам предстояло провести в Москве еще целый месяц, но мы уже почувствовали на себе заботу всей страны. За месяц до старта все полярные зимовки, расположенные в западном секторе Советской Арктики, начали ежедневно передавать в Москву сводки о погоде, сообщили о готовности аэродромов и почти ежедневно рапортовали их состояние. Мы знали, что горсточке зимовщиков Маточкина Шара и мыса Желания за это время пришлось два раза восстанавливать уничтоженные штормом аэродромы. И, зная это, каждый участник перелета чувствовал себя небывало сильным, видя такую заботу о себе со стороны сотен лично даже незнакомых людей.

Начальник Полярного управления — челюскинец т. Копусов сообщил всем полярным радиостанциям заветное слово "Экватор". "Все радиogramмы, помеченные этим паролем, должны передаваться и приниматься вне всякой очереди. Это — радиogramмы, связанные с перелетом звена Водьянова", писал он. И радисты считали своей обязанностью с молниеносной быстротой передавать в любое время суток радиogramмы, начинающиеся магическим словом "Экватор".

Четвертый вопрос подготовки к перелету — снаряжение экспедиции.

Специальное снаряжение распределялось между самолетами звена так: на борту моего самолета ("Н-127") было отличное радиооборудование — коротковолновый радиоприемник и передатчик для постоянной двухсторонней радиосвязи между самолетами в воздухе и с землей; длинноволновый радиоприемник и передатчик для ориентировки в полете и приема сигналов радиомаяка; радионеленгатор, при помощи которого мы могли лететь в сплошном тумане, не видя неба и земли, пользуясь направленными на нас волнами какой-либо радиостанции, они должны привести нас прямо к ней. Все это оборудование находилось в распоряжении летящего со мной радиста т. Иванова.

На борту самолета второго летчика моего звена т. Махоткина ("Н-128") было установлено стандартное радиооборудование, полагающееся каждому экспедиционному самолету. Зато т. Махоткин располагал всеми необходимыми штурманскими инструментами безукоризненного качества. Все это оборудование находилось в распоряжении воздушного штурмана т. Аккуратова.

Таким образом, звено в целом располагало всеми современными средствами воздушной и наземной ориентировки. Вооружены мы были, что называется, до зубов.

Мы знали, что нам придется пролетать по 500 и более километров, не встретив ни одного населенного пункта. На случай вынужденной посадки в этих местах, если не сумеют быстро оказать помощь и нам придется идти пешком, — мы взяли все необходимое, чтобы было легко и ждать помощи, и передвигаться самостоятельно. Мы погрузили на каждую машину полуторамесячный запас продовольствия, легкое, но теплое обмундирование и спальные мешки, изготовленные из меха неблюя и пыжика. Хотя этот мех и не является самым теплым (собачий, например, теплее), но зато он почти втрое легче собачьего, а у нас каждый грамм на учете.

Кроме этого, на каждой машине была трехместная шелковая палатка ярко-оранжевого цвета. Шелковые палатки очень легки и плохо пропускают тепло, т. е. обладают почти идеальными для Арктики качествами. Цвет же мы выбрали для того, чтобы в случае нужды их было хорошо видно на большом расстоянии. Вместо штанг палаткам служили бамбуковые палки от обыкновенных лыж, которые мы также захватили по паре каждому.

Мы не забыли и легких санок, а на случай вынужденной посадки в Карском или Баренцовом морях были трехместные клипер-боты — резиновые лодки.

Для самолетов мы взяли не только мелкие, но и тяжелые запасные части. На машину Махоткина погрузили запасную лыжу, а на мою — запасный винт.

В общем, два месяца подготовки не прошли даром. Мы обдумали и предусмотрели все, даже забросили в Нарьян-Мар самолетные колеса. Мы вернемся из перелета не раньше конца мая. В Москве будет уже совершенно сухо, а в Нарьян-Маре еще не вскрыются реки. На лед Печоры можно будет одинаково хорошо и сесть на лыжах и взлететь на колесах. Обдумав это, мы решили на обратном пути именно в Нарьян-Маре "переобуть" свои самолеты. Для переброски самолетных колес использовали самолет Фариха.

Летчик Фарих немного раньше нас — 25 марта — вылетел из Москвы в Амдерму на двухмоторном пассажирском самолете. Он получил задание перевезти пассажиров в Амдерму, забрать пушнину и почту на острове Вайгач и других полярных станциях и вернуться обратно в Москву. По пути он должен был сделать посадки в Архангельске и Нарьян-Маре. Воспользовавшись этим, мы поручили Фариху перебросить в Нарьян-Мар колеса для наших машин.

И, наконец, кроме всего необходимого снаряжения, запасных частей и продовольствия, мы захватили почту, свежие газеты и литературу для зимовщиков полярных станций, лежащих на нашем пути. В итоге нагрузились настолько основательно, что наши машины, судя по нормам, принятым

для обычных „П-5“, имели перегрузку по 700 кг. К счастью, это был так называемый „запас мощности“. Получился он оттого, что в самолете не было места. Грузить было некуда, и он летал недогруженный. Теперь, после нашей реконструкции, мы впервые использовали полностью всю его мощь.

\* \* \*

Когда все было обдумано, взвешено, проверено и проведено в жизнь, когда участники перелета до конца усвоили стоявшие перед ними задачи, а самолеты были опробованы в воздухе, нагружены и стояли готовые к старту, — я доложил Отто Юльевичу Шмидту, что подготовка к перелету закончена. Подробно расспросив о ходе подготовки, проверив, все ли предусмотрено, приняты ли все меры разумной предосторожности, он приказал вылетать утром 29 марта...

### В путь

На иссиня-белом снегу Московского аэродрома поблескивают свежим лаком и новенькими стеклянными лимузинами две стройных машины. Они радуют глаз веселой окраской. Мы же, экипаж этих двух новеньких выносивших птиц, радовались тому, что все наконец готово и через несколько минут начнется большой арктический перелет.

С утра подморозило. Выпавший за ночь снежок закрыл появившиеся на аэродроме проталины. По небу низко ходили тяжелые снеговые облака. Резкий, порывистый ветер нет-нет да подхватывал неокрепший снег и кружил его по пустынному аэродрому. Это нас не устраивало. Лететь нам на север, и встречный ветер будет мешать.

Бортмеханики доложили о готовности самолетов к рейсу.

Все готово, а вылетать нельзя. Ох, уж эта служба погоды. Ее неаккуратность стала до того привычной, что беловый народ — летчики и те перестали острить на ее счет и махнули рукой...

К самолетам подходят провожающие. Среди них я узнаю начальника Гражданского воздушного флота т. Ткачева, заместителя начальника Главсевморпути т. Янсона, начальника Политуправления т. Бергавинова, начальника Полярного управления т. Конусова и своих друзей по работе — тт. Бабушкина и Папанина.

Четырехлетний сын Миша уже побывал в кабине самолета и теперь переходит с рук на руки. Всем хочется повозиться со смелым мальчиком. Он, конечно, доволен, потешно пожимает протягиваемые ему руки, но вдруг устраивает скандал:

— К папе хочу!

Увязая в свежих сугробах, к самолетам пробирается группа рабочих. Среди них

узнаю товарищей по работе на заводе. Вспоминаю, — еще вчера директор завода т. Балуев говорил мне, что рабочие решили послать письмо зимовщикам в бухту Тихую. Значит — это они.

На аэродроме возникает митинг.

— Второй раз мы провожаем в Арктику нашего бывшего рабочего, токаря-моториста, а теперь Героя Советского Союза Михаила Васильевича Водопьянова, — говорит, открывая митинг, т. Балуев.

— Коллектив нашего завода в течение нескольких месяцев работал над оборудованием машин для нынешнего перелета. И теперь я заявляю: машины, на которых полетят товарищи Водопьянов и Махоткин, оборудованы так, что обеспечат успешное выполнение задания...

Парторг завода т. Белов от имени рабочих завода передает всему нашему звену пожелание счастливого пути и зачитывает вслух коллективное письмо рабочих к зимовщикам бухты Тихой.

Пришлось выступить и мне. Я сказал всего несколько слов, поблагодарил за машины, попрощался. Надо спешить! Пока шел митинг, принесли сводку погоды. Хотя в ней было мало утешительного, но надо вылетать. Нас не пугало, что от Москвы до Архангельска стояла низкая облачность и видимость не превышала четырех километров. При такой погоде летать вполне возможно. Если же ждать лучшей, то можно дожидаться худшего — растает аэродром...

Спускаясь со стремянки, которая заменяла трибуну во время митинга, и пожилая десятка протянутых навстречу знакомых и незнакомых рук, я скомандовал:

— По машинам!

Экипаж быстро занял свои места.

Какое-то радостное, приподнятое настроение овладело нами. Хотелось скорее вылететь, доказать всем собравшимся здесь людям, что мы готовы с честью оправдать их доверие, высокое доверие партии и правительства, поручивших нам ответственный перелет.

Я уже садился на свое место, когда к самолету подбежала запыхавшаяся молодая женщина.

— Подождите, товарищ Водопьянов! — еще издали кричала она.

— Что случилось?

— Я хочу попросить вас передать вот это письмо и маленькую посылку товарищу Горецкому на мысе Желания.

Разве можно отказать человеку в такой просьбе? Я взял сверток, передал его Иванову, который заведывал у нас почтой, и пообещал обязательно привезти ответ.

Наконец я в кабине. Ноги привычно легли на педали. Глаза не обнаружили никакого беспорядка в показаниях многочисленных приборов. Окинув прошальным взглядом столпившихся у самолетов друзей

и товарищей, проверил на месте мотор и стал рулить на старт.

Часы показывали 10 часов 45 минут. Мы в воздухе. Сделав прощальный круг над аэродромом, еще раз убедившись в нормальной работе приборов, мы взяли направление на Север, на Архангельск...

\* \* \*

Мне много рассказывали об искусстве Аккуратова. Говорили, что, несмотря на свою молодость, он прекрасный воздушный штурман, хорошо умеет вести самолет по заданному курсу. Я человек доверчивый, но когда речь идет об успехе порученного мне перелета, — на слово не верю. Участок Москва — Архангельск мне был знаком, и я с уверенностью мог сказать, что и без штурмана здесь никогда бы не заплутался. Аккуратов же легел по нему впервые. И я решил сразу же, на первом участке, проверить его искусство.

Еще на земле мы договорились, что от Москвы до Архангельска звено поведет Аккуратов. Головным пойдет самолет «Н-128». На всякий случай я предупредил Махоткина:

— Если я в воздухе неожиданно сделаю круг, — не дожидаясь никаких указаний по радио, садись ко мне на хвост. Круг означает приказание: «Звено вести буду я».

Выбравшись из лабиринта Москвы, я пропустил вперед самолет Махоткина, а сам пошел немного сзади и слева. Началось испытание Аккуратова. И нужно сказать, что молодой штурман этот «экзамен практики» выдержал блестяще. Несмотря на плохие метеорологические условия, несмотря на то, что по пути нам не раз приходилось попадать и в туман, и в снегопад, и в низкую облачность, — Аккуратов уверенно вел машины и привел их точно к Архангельску.

Знакомая картина расстилась внизу. Черная змейка железной дороги, аккуратные палочки сосен в перелесках, занесенные снегом какие-то особенно чистые городки и села. Сколько раз мне приходилось наблюдать эту картину с воздуха — и считать трудно...

От Вологды до самого Архангельска под нами ковром расстились вечнозеленые леса. Когда-то здесь была непроходимая глушь, чащоба. Теперь лес жил, в нем пульсировала жизнь нашей страны. Внизу то и дело мелькали поселки промышленников-лесорубов. Сверху мы узнавали знакомые точки тракторов. Они тащили за собой вереницы нагруженных свежими бревнами саней по прямым, как стрела, ледяным дорогам. Лес, сплошным массивом тянувшийся на сотни километров, жил. В нем работали люди — наши советские люди, заготавливающие лучший в мире строевой лес и для наших заводов, и для экспорта...

Как я и ожидал, моторы работали прекрасно. Через 7 часов 30 минут после вылета из Москвы мы уже кружились над Архангельском.

Весь экипаж моего звена, занятый подготовкой к перелету, давно не летал. После большого перерыва первый участок пути нас немного утомил. Шутка сказать, высиживать семь с половиной часов в самолете почти неподвижно в то время, как машину болтает и бросает вверх и вниз. Правда, мне показалось, что мы прилетели очень скоро. Но летчику всегда кажется, что время идет быстрее. Он занят управлением самолета, ему скучать некогда.

Стоило нам только вылезти из самолета, поразмыслить — и усталость как рукой сняло. Архангельцы устроили очень радушную встречу. К тому же сознание, что первый этап перелета завершен благополучно, что 1080 километров пути уже остались позади, — вселяло бодрость и уверенность, удаляло силы.

После посадки мы узнали, что только сегодня летчик Фарих вылетел отсюда на Усть-Цыльму. Оказывается, по пути его задержала погода, он был вынужден сесть в Вологде и двое суток сидеть здесь, в Архангельске. Несмотря на неожиданную задержку, мы были уверены, что нам с ним не придется встретиться. Повидимому, он на сутки или на двое раньше нас долетит до Амдермы и организует там встречу наших самолетов. Конечно, зимовщики Амдермы знают о нашем прилете и сами готовятся к встрече, но авиация тонкое дело и одних прекрасных порывов для нее мало. Как-то спокойнее садиться, когда знаешь, что на аэродроме есть люди, знакомые с авиацией и знающие, как надо принимать самолет на земле.

Я не рассчитывал на встречу с Фарихом, но рассчитывал на его помощь, на то, что он хорошо проинструктирует зимовщиков. Я знал, что Фарих по этому маршруту летает не впервые и ему знакомы и здешние места, и, что особенно важно, — местные условия.

Вечером мы с удовольствием рассказали о своем перелете комсомольскому активу Архангельска и, хорошо отдохнув за ночь, 30 марта вылетели дальше, в Нарьян-Мар. Четыре часа спокойного полета — и лыжи наших машин заскользили по снегу центрального аэродрома Ненецкого национального округа. Аккуратов привел самолеты в Нарьян-Мар как по линейке.

Город Нарьян-Мар, куда мы прилетели 30 марта, — центр Ненецкого национального округа. Это новый город, выстроенный при советской власти, точнее — за несколько последних лет. Впрочем, иначе и не могло быть. До Великой социалистической революции все кочевые племена, жившие в Большеземельской и Малоземельской тундрах, царскими чиновниками презри-

тельно именовались „дикими“, а народ их даже в официальных документах именовался презрительным прозвищем „самоедов“. У царского правительства не было ни желания, ни средств на освоение этого богатейшего края. Он был отдан в полное владение хищникам-купцам, без зазрения совести грабившим местное население и насаждавшим здесь царскую „цивилизацию“, состоявшую из водки и сифилиса. Только при советской власти кочевые племена тундры почувствовали заботу о себе, получили государственную помощь, начали развиваться и экономически и культурно. Впервые за всю свою историю народ получил право называться своим именем, а не кличкой, получил свою письменность.

Ненецкий национальный округ по своей величине может оставить позади некоторые западноевропейские государства. Наибольшая его протяженность с запада на восток 900 км и с юга на север около 300 км. При всей своей огромной территории округ до недавнего прошлого совершенно не имел дорог. Только зимой, после того как установится санный путь, можно было проехать на оленях или собаках из одного селения в другое. Из Нарьян-Мара, например, в важнейший районный центр Пешу можно было добраться на оленях или лошадях только в течение четырех месяцев в году, потратив на переезд 4—5 дней. Все остальное время, с апреля по ноябрь, Пеша была отрезана от окружного центра. Не в лучшем положении находились и другие районы. Само собой разумеется, что подобная „связь“ никого не могла удовлетворить. Если же подсчитать время, затраченное ответственными работниками округа на разъезды, то получится, что они большую часть своей жизни находились в пути, т. е. теряли время даром.

Отсутствие средств сообщения тормозило развитие национального округа. И тогда на помощь пришел самолет.

Осенью 1935 года Ненецкий окрисполком приобрел два легких одномоторных самолета типа „СП“, а в начале 1936 года еще и санитарный самолет. Полярные летчики Сущинский и Клибанов горячо принялись за освоение воздушной трассы над тундрой и за короткое время покрыли весь Ненецкий национальный округ густой сетью воздушных линий. Путь из Нарьян-Мара в Пешу стал возможен в любое время года и сократился с 4—5 суток до 2 час. 40 мин.

Округ получил быструю, надежную и бесперебойную связь. Тормозило дело только отсутствие карт, хоть отдаленно напоминающих местность. Имеющиеся в распоряжении летчиков 10- и 25-верстки настолько ввали, что ими просто невозможно было пользоваться. В первые же полеты летчики убедились в этом. Важнейшие ориентиры, например, Колоколовская губа, имеют на карте совершенно другие очертания

и находятся не там, где обозначены: очертания и географическое положение важнейших рек округа — Лая, Безмошца, Хоседа, Шучица и ряд крупнейших озер — нанесены на карту, должно быть, наугад.

Летчики Сущинский и Клибанов работали не за страх, а за совесть. Они с честью преодолевали все трудности, изучали местность, сами исправляли карты и одинаково хорошо овладели полетом над тундрой.

Между прочим, для полетов в зимних условиях здесь оказалось совершенно непригодно стандартное летное обмундирование. Летному составу пришлось пользоваться малицей, меховыми брюками и пимами, т. е. в основном перенять ненецкую национальную одежду. Она оказалась теплой, удобной и не раз выручала при вынужденных посадках.

Появление самолета в тундре содействовало культурному росту населения. Стоило самолету сесть в каком-нибудь из населенных пунктов, — туда съезжалось все окрестное население за 40—50 км посмотреть на самолет и „воздушного каюра“ — летчика. Воспользовавшись интересом ненцев к самолету, летный состав провел много экскурсий и бесед со взрослыми и учащимися, поднимал в воздух лучших ударников и стахановцев. Появление же санитарного самолета ознаменовалось тем, что была оказана срочная медицинская помощь оденоводу. Самолетом же был доставлен врач т. Шмыгов в рыбацкое селение Несино к умиравшей от родов жене рыбака. Как в том, так и в другом случае своевременная врачебная помощь спасла жизнь людям. Весть об этих случаях с быстротой молнии разнеслась по тундре и стала известна в каждом стойбище, в каждом чуме. Самолет завоевал большой авторитет у ненцев, а летчики навсегда стали их желанными и почетными гостями.

За короткое время, с декабря 1935 года до мая 1936 года, самолеты Ненецкого округа налетали за 298 часов 33 тыс. км, перевезли 148 пассажиров. Самолеты, например, крепко помогали партийным организациям в оперативной работе по проверке и обмену партийных документов.

С каждым днем самолеты завоевывают все большую и большую популярность среди населения округа. Летный состав всегда встречает радужную встречу и получает необходимую помощь как в населенных пунктах, так и в отдельно стоящих чумах ненцев-оденоводов.

В 6 часов утра самолеты были готовы отправиться в дальнейший путь...

### Начинается Арктика

Самолеты готовы, но по трассе погода плохая. С Баренцова моря медленно плывут тяжелые, как горы, разорванные облака.

Решили ждать.



Мы перегнали летчика Фариха, сейчас он из Усть-Цильмы запросил погоду. Ему не повезло больше, чем нам: по трассе Усть-Цильма — Усть-Уса — Нарьян-Мар погода еще хуже. Он уже двое суток не может вылететь.

Пренеприятное занятие — ожидание погоды! Все готово, машины в порядке, а лететь нельзя. Люди нервничают, поминутно бегают на радию, надоедают радистам, требуют новых и новых сводок. Впечатление точь-в-точь такое, будто сидишь в вестибюле какого-нибудь вокзала и ждешь опоздавший поезд. Еще два часа тому назад дежурный сказал, что поезд опаздывает на час, а теперь ничего неизвестно. Поезд может притти с минуты на минуту и может опоздать еще на неопределенное количество часов. Тот, кому довелось испытать это, поймет состояние экипажа моего звена.

Впрочем, для нас все это не было неожиданным. Мы перелетели полярный круг, вступили в область Арктики. Она знаменита не столько тем, что хорошая погода здесь большая редкость, сколько тем, что сама погода меняется с умопомрачительной быстротой.

Арктика виртуозно испытывает терпение летчика. Во всех других местах земного шара дело обстоит просто: погода плохая, значит сиди и спокойно жди сутки, двое, трое. Раньше ветер не разгонит тучи, и ты не увидишь солнца. Совсем не то в Арктике! Здесь пурга может продолжаться десять суток подряд и может утихнуть через час. Здесь шторм может свалиться неожиданно, как снег на голову. Здесь ясное небо может предвещать пургу для Амдермы и мертвый штиль для Нарьян-Мара и совершенно обратное. И до тех пор, пока ученым не удастся разгадать многочисленных загадок Арктики, нашему брату — полярному летчику — остается либо рисковать собой и машиной, либо запастись терпением, постоянно держа себя и свою машину в состоянии боевой готовности. Сплошь и рядом здесь побеждает не тот, кто лучше владеет техникой слепого полета, а тот, кто лучше сумеет ждать и выбрать наиболее подходящую погоду для полета.

К 12 часам дня на северо-западе показался просвет. Мы увидели голубое небо. Значит, за облаками ясно и ветер скоро очистит горизонт.

Амдерма и бухта Варнека предупреждают: у них погода пока еще плохая, видимость 2—3 километра.

В 3 часа дня над Печорой показался самолет Фариха. Он догнал нас!

Скоро улучшилась погода по всей трассе. Можно вылетать. Пока мы запускали мотор, Фарих ушел вперед. Откровенно говоря, меня даже обрадовало его решение. „Фарих раньше нас сядет в Амдерме и поможет нам сесть“, — подумал я.

Через 40 минут после Фариха пошли в воздух и мы. Иванов по радио сообщил Амдерме о нашем вылете.

Пока счастье нам не изменило, было нашим верным спутником. Обе радиции работали превосходно, каждую минуту мы имели связь с землей и между самолетами. Аккуратов попрежнему вел звено строго по прямой. Стрелка компаса стояла как припаянная. Иногда казалось, что не на карте, а на белой пелене тундры он прочертил карандашом прямую линию курса и теперь, как по невидимым рельсам, ведет самолет по ней.

Мы уже два часа в воздухе, а погода — залюбуешься. С солнцем даже на холоде веселей. Только указатель скорости говорит о том, что прямо в лоб дует ровный упорный ветер. Машины идут со скоростью 150 километров в час, а могли бы развить 180...

— До Амдермы осталось 30 минут полета, — радирует Аккуратов.

— Правильно, это мы знаем, — ответил я и приказал Иванову узнать, опустился ли Фарих. Скорость самолетов у нас одинаковая, и он должен быть в Амдерме.

— Погода испортилась, — ответила Амдерма. — Видимость 2—3 километра. О Фарихе ничего не знаем.

Впервые мной овладело беспокойство: мы-то сегодня будем ночевать в Амдерме, но где Фарих? Не случилось ли с ним чего? Неужели он еще не долетел? Ведь у него на борту шесть пассажиров...

Летчику в воздухе размышлять некогда. Машина почти целиком поглощает внимание. И он привыкает быстро, почти не думая, принимать решение. Так произошло и сейчас. Грубо говоря, пока в голове еще проносилось беспокойство о Фарихе, глаза уже внимательно ощупывали снежную поверхность тундры: не покажется ли на ней Т-образная точка самолета Фариха. Но самолета не было. Зато внизу показалась кучка занесенных чуть не до крыш домов — Амдерма. В стороне от поселка — хороший аэродром.

На земле мело. Длинные космы снега, как грязно-седые волосы, пошатывались на ветру и казались живыми, но очень ленивыми. Они осторожно огибали неровности почвы, чуть-чуть утоляясь и темнея около них. Сквозь поземок, частой вуалью обволакивающий землю, все казалось нечетким и серым.

Сделали круг и два. Рассмотрели аэродром. Действительно, Фариха нет. Но почему нет также ни людей, ни посадочных знаков? Почему не загли кустов? Почему нас никто не встречает? Ведь Иванов предупредил о нашем прилете.

Кружим в воздухе, не зная, что делать. Смотрим — наконец-то! От доков отделилась черная точка. Стал кружить над ней. С трудом рассмотрел, что это чело-

век. Нахлестывая лошадь, он спешил на аэродром. Сверху хорошо видно — ехать ему больше километра при сильном встречном ветре. Ждать придется долго.

Продолжаем кружить. Махоткину первому надоело это скучное занятие. Кос-как оперлив направление ветра по поземку, он смело развернулся и пошел на посадку. Я стал с тревогой следить за ним. Не трудно догадаться, что ждет самолет при такой погоде, если он не сядет строго против ветра. Ветер подует под крыло, перевернет машину, а это пахнет аварией и в лучшем случае — несколькими днями ремонта. Но Махоткину удалось правильно определить направление ветра. Он хорошо посадил свой самолет. Я отнес это на счет счастливых случайностей, облегченно вздохнул и твердо решил летать до тех пор, пока мне не выложат знака.

Махоткин оказался находчивым. Уже через несколько минут после посадки весь экипаж лежит на снегу, своими собственными телами изображая посадочный знак. Увидев живое Т, я смело пошел к земле...

Все обошлось хорошо. Мой самолет остановился рядом с распростертым на снегу экипажем Махоткина. Товарищи живо вскочили, но я омрачил их радость, крикнув:

— Трите щеки снегом!

После московских четырехградусных морозов, двадцатиградусный мороз Амдермы в несколько минут побелил их щеки.

Тут подоспели встречающие. Они поддержали самолеты за крылья, и мы благополучно подрулили к самому селению.

Незадолго до нашего прилета в Амдерме поднялся свирепый ветер, начался поземок, видимость сократилась до нескольких метров. Фарих так и не прилетел. Зимовщики были уверены, что и мы обязательно вернемся. Они не учли, что поземок никогда не поднимается высоко над землей и не мешает самолету, который летит в несколько раз выше него. Мы совершенно неожиданно появились над крышами Амдермы, застав зимовщиков врасплох...

Пока механики с помощью зимовщиков укрепляли самолеты, у меня произошел любопытный разговор с парторгом зимовки.

— Вы получили радио о нашем вылете из Нарьян-Мара? — спросил я.

— Получили...

— Вы разговаривали с нами по радио за полчаса до посадки?

— Разговаривали...

— Почему же не встретили?

— Эвон как метет! В десяти шагах ничего не видно. Фарих не прилетел. Мы думали, что и вы в такую погоду не прилетите, вернетесь.

— Лучше бы вы не думали! — в сердцах сказал я. — Вы же получили наше радио. Вы должны были принять все меры к тому, чтобы оказать нам помощь. Вам нужно было

не только выложить знаки и разжечь костры, но и расставить людей так, чтобы они сразу же после посадки подбежали к самолету, поддержали бы его, помогли бы ему бороться с ветром.

— Люди-то мы не авиационные, — попробовал было оправдаться парторг, но вдруг вспомнил что-то и быстро поправился: — Впрочем это не совсем так. Встречу самолета мы возложили на старого летчика т. Лойка. Он-то нас и успокоил: „В такую погоду, — говорит, — они не могут прилететь“.

— Это не оправдание! Лойк летал пятнадцать лет тому назад, тогда и самолетов-то таких не было. А нам сейчас ни туман, ни ветер не страшны... В общем же все хорошо, что хорошо кончается. Я думаю, что вы сумеете из всего этого извлечь для себя урок и на обратном пути встретите наши самолеты не так, как сегодня.

— Будьте спокойны, товарищ Водопьянов!

— На этом и помиримся.

Еще за механиками вошли в отведенное нам помещение. Уют маленькой комнатки и приятная ровная теплота погасили нас окончательно. И уже тоном беспокойства, а не раздражения я спросил:

— А где же все-таки Фарих? Он раньше нас вылетел из Нарьян-Мара и уже давно должен был быть здесь. Он обещал встретить нас. Тогда бы уж наверняка нам не пришлось терять столько времени понапрасну, рисковать самолетами и... отмораживать щеки!

— О Фарихе мы знаем ровно столько же, сколько и вы, — ответил парторг. — Он даже не держал с нами связи.

— В самом деле? — изумился я. — Вот так штука!

Значительно позже мы узнали, что Фарих шел по компасу, отклонился от курса и вышел правее Амдермы. Когда он совсем было собрался повернуть налево и тем исправить свою ошибку, — внизу, на берегу Карского моря заметил два трактора, направляющиеся на восток. „Куда могут идти эти тракторы? — подумал он. — Ясно, что они идут из Варнека, через Юшар на Амдерму. Здесь одна дорога. Выходит, что я ошибся. Мне надо поворачивать направо, а не налево“. Так он и сделал. Через 50 минут полета показалось селение, совершенно непохожее на Амдерму. Он понял свою ошибку, но исправить ее было уже поздно: на землю спускались сумерки... Фарих решил сесть и переночевать в селении. После посадки оказалось, что селение называется Кара и находится на 175 километров восточнее Амдермы. Значит, его первое предположение о том, что он отклонился вправо, было правильно и его сбили с толку злополучные тракторы. Они направлялись не в Амдерму, как предполагал Фарих, а в Кару.

Все это просто и ясно. Но беда в том, что пока-то мы ничего не знали и вместе с зимовщиками Амдермы серьезно беспокоились о судьбе Фариха и его экипажа. Только поздно ночью, когда мы уже толковали о мерах, которые надо принимать с утра по розыскам Фариха, он прислал радиogramму: „Благополучно снизился в Каре, утром вылетает в Амдерму“.

\* \* \*

Амдерма — небольшой поселок, расположенный на берегу Карского моря. Не так давно здесь были открыты богатые месторождения ценного ископаемого — хлористого кальция, имеющего большое значение для производства алюминия.

В нашей стране богатствам не дают долго лежать в земле. Им быстро находят применение, и они идут в дело, помогают нам строить социализм. Несмотря на отдаленность Амдермы от промышленных центров и почти полное отсутствие дорог, с каждым годом растет добыча драгоценного минерала. Заштатный поселок быстро превращается в промышленный и портный город.

Летом, во время навигации, в Амдерму приходит много судов. Они привозят сюда рабочих, строительные материалы, машины и, нагрузив трюмы рудой, отплывают назад.

Нелегко разгрузить пароход в Амдерме! Молодой город еще не имеет своего порта, и судам приходится разгружаться и нагужаться далеко от берега в открытом море. Карское же море давно снискало себе дурную славу у моряков. Оно изобилует подводными скалами и постоянно бурно.

Трудно подумать, что здесь, на краю света и у порога Арктики найдутся патриоты своего городка. Но они нашлись здесь! Любо было слушать, с какой горячностью, с каким прекрасным, благородным чувством гордости молодые жители Амдермы развивали перед нами головокругительные перспективы своего города. Они рассказывали о том, как летом, в 12 километрах от города начнется строительство нового порта, какая дорога к нему будет сооружена, сколько автомобилей промчится ежедневно по той дороге. И они были твердо уверены, что трудности разгрузки и погрузки судов канут в область воспоминаний с навигацией 1936 года.

Вокруг Амдермы на много сотен километров тянется арктическая тундра. Говорят, она изобилует множеством мелких рек и травянистых болот. Наверно, это так и есть. Мы же, пролетая насквозь морозом и покрытой толстым слоем снега тундрой, видели под собой только бесконечную, ровную снежную пустыню, без малейшего признака живой жизни.

Зимой над тундрой почти непрерывно дуют сильные ветры, сплошь и рядом достигающие силы шторма. Ветер подни-

мает в воздух тучи снега. Во время снежной бури здесь совершенно невозможно ни проехать, ни пройти. Все живое забивается в свои углы, вся жизнь замирает. Но уж видно так все устроено на земле, что нет такого безвыходного положения, из которого нельзя было бы найти выхода. Изобретательные жители полярных зимовок перехитрили суровую природу своего края. Обычно здесь рядом с домами тянутся непрерывно ряды кольев, связанных между собой крепкой веревкой. Свообразные перила служат хорошую службу во время шторма или пурги. Только при их помощи зимовщики могут в ненастье передвигаться от дома к дому, без риска заплутаться и замерзнуть в двух шагах от собственного жилья...

\* \* \*

Утром, — это было 1 апреля, — Фариху не удалось осуществить свое намерение: погода резко изменилась, поднялась пурга. Она бесновалась целые сутки, и мы сидели в отведенных нам комнатах, не смея показывать носа на улицу. Только 2 апреля погода немного наладилась. Не теряя ни минуты дорогого времени, мы занялись откапыванием и приведением в порядок своих облепленных смерзшимся, как бы спрессованным снегом самолетов. За этим занятием нас и застал парторг.

— Вылетел, — радостно сказал он. — Фарих вылетел!

— Вот и хорошо, — откликнулся Махоткин. — Часа через полтора будет.

Мы предполагали, что дувший с утра легкий ветерок — отзвук вчерашней пурги, и ждали, что он скоро стихнет. Время шло, а наши предположения не сбывались. Ветер крепчал. К половине дня он стал наглеть. Как бы пробуя свои силы, он нехотя перебрасывал с места на место охапки мягкого снега, еще не успевшего смерзнуться после вчерашней пурги. Стало похоже, что погода вновь хочет портиться, и это нас беспокоило вдвойне: и нам вылетать небезопасно, и от Фариха ничего не слышно, хотя со времени его вылета из Кары прошло около двух часов, срок более чем достаточный, чтобы пролететь разделяющие нас 175 километров.

Мы еще надеялись, что Фариху мешают ветер, и ждали его с минуты на минуту, установив дежурство на аэродроме. Однако, не минуты проходили, а часы за часами, а его все не было.

Погода снова разыгралась не на шутку. Кара сообщила, что Фарих не вернулся и о его местоположении она ничего не знает. Оставалось предполагать одно: пилот потерял ориентировку, сделал вынужденную посадку и теперь где-то пережидает пургу, а может быть и нуждается в нашей помощи...

К вечеру местные жители привели к нам неожиданного гостя. Странно было видеть здесь, за полярным кругом, человека, одетого в московское демисезонное пальто. Это оказался один из пассажиров Фариха. Отогревшись, он нам рассказал поучительную историю.

— Мы вылетели из Кары в двенадцатом часу утра при хорошей погоде. Все шло хорошо, и Фарих уже обещал: «Скоро будем в Амдерме». Вдруг совершенно неожиданно, когда самолет шел над открытым, чистым от льда морем, почти одновременно остановились оба мотора. Кончился бензин... Пилот не растерялся. Пользуясь запасом высоты, он с большим трудом перегрнул полосу прибрежных торосов и посадил свою машину на береговой припай. Радио не работало, и нельзя было сообщить вам о вынужденной посадке.

— Мы звали, — продолжал наш гость, — что сели где-то недалеко от Амдермы. Фарих даже указал направление. И мы, трое пассажиров, решили пойти пешком. Двое из нас были одеты в теплые кухлянки, а я, как видите, в демисезонное пальто.

Он виновато улыбнулся, как бы прося у нас извинения за свой вид, и продолжал:

— Вышли на берег. Усиливающийся ветер дул нам прямо в лицо. Часа через два товарищи устали и решили прилечь прямо на снег отдохнуть. Я тоже было лег, но скоро почувствовал сильный холод. Вскочил и давай бегать. Побегал-побегал и заявил, что больше терпеть не могу, пойду. Товарищи остались отдыхать, а я, подгоняемый морозом, пошел вперед и, как видите, благополучно добрал до вас.

Он опять улыбнулся и добавил:

— Фарих просит бензина.

На улице крепчал ветер и быстро темнело. До наступления ночи надо было оказать помощь двум беспечным спутникам нашего гостя и доставить бензин Фариху. На севере сборы коротки, и через 15—20 минут к Фариху помчались две собачьи нарты, нагруженные бочками с бензином. По пути они должны были подобрать пассажиров.

Утром Фарих благополучно спустился в Амдерму. Почти одновременно вернулись нарты. А пассажиров нет как нет. На розыски послали еще несколько нарт. Скоро вернулись и они. Обследовав весь район вынужденной посадки, они не нашли ни людей, ни следов.

\* \* \*

Дальнейший путь наш лежал вдоль острова Вайгач по восточному берегу Новой Земли на мыс Желания, через Баренцево море в бухту Тихую на Земле Франца-Иосифа. По маршруту нам было приготовлено много аэродромов — на Югорском Шаре, на зимовке острова Вайгач, в бухте Варнека. Все они являлись как бы запасными на слу-

чай плохой погоды или вынужденной посадки.

Из Амдермы мы должны были совершить беспосадочный перелет до зимовки Маточкин Шар. Расстояние здесь было небольшое, и у нас вполне хватило бы горючего на беспосадочный перелет до следующего пункта маршрута — до мыса Желания. По видимому, успех первых дней уж начал кружить нам голову, и Махоткин предложил лететь без посадки прямо через Карское море до мыса Желания. Предложенный им маршрут сокращал путь на 200 км. Но не это прельстило Махоткина. Он не мало полетал над Карским морем весной и летом во время навигации. Зимой же здесь никто никогда не летал. И Махоткину очень хотелось, чтобы мы были первыми, кому удалось провести ледовую разведку в Карском море зимой. Результаты наших наблюдений были бы очень кстати Арктическому институту для составления ледового прогноза к предстоящей навигации.

— Вы представить себе не можете, Михаил Васильевич, — горячо убеждал он меня, — какое огромное научное значение имеет эта ледовая разведка.

Я задумался. Значение полета для меня было ясно. Моторы до сих пор работали хорошо. Если они и теперь не подведут, — значит, мы слегка отклонимся от утвержденного маршрута, но все же на мыс Желания придем вовремя, свою задачу выполним и попутно сделаем ценные научные наблюдения. Ясность задачи подсказывала решение.

— Идет, — ответил я после минутного молчания. — Только смотри, — обернулся я к Аккуратову, — веди прямо, не заплутайся.

— Есть, товарищ командир! — весело ответил штурман, и мы вместе направились к машинам...

\* \* \*

Часов в 12 дня мы поднялись в воздух. Как и всегда, сделали круг над аэродромом. Я уже подошел к Махоткину, собираясь пристраиваться сбоку. Вдруг обнаруживаю, что он идет на посадку. Что случилось? На мой вопрос по радио он ничего не ответил и торопливо сел на аэродроме Амдермы.

Перспектива посадки мне не улыбалась. Машины были приготовлены для длительного полета и тяжело загружены. Одного горючего около тонны. Мой бедняга „Н-127“ имел на борту даже 800 килограммов перегрузки. Не выработав бензин, садиться опасно. И я решил не рисковать машиной, не садиться, а подождать Махоткина в воздухе.

Пока я кружил над аэродромом, Махоткин добрался до наземной радиции и сообщил:

— В моторе моего самолета оказалось мало воды. Дольем и вылетим.

Мне хотелось крепко выругать его за такую беспечность. Подумать только: человек сам предложил лететь без посадки до мыса Желания и не позаботился о своей машине! Однако, я кружусь в воздухе — место для подобных сцен неподходящее. Пришлось „сменить гнев на милость“ и, отложив все серьезные разговоры до более подходящего времени, приказать ему торопиться.

По моим расчетам, на то, чтобы привести в порядок самолет, Махоткину понадобится не менее часа. Минут двадцать он уже возится. Значит, в моем распоряжении есть верные полчаса, которые я смело могу потратить на поиски двух пропавших пассажиров Фариха. Я так и сделал, — стал кружиться в районе вынужденной посадки Фариха, внимательно осматривая каждое темное пятно на поверхности льда или снега.

Погода благоприятствовала поискам. В небе ни облачка. Солнце своими яркими, холодными лучами щедро поливает белую заснеженную землю.

При хорошей погоде далеко видно в Арктике. Прямо впереди, на севере растянулись берега острова Вайгач, увенчанного полуданесенной снегом куполообразной сопкой. Она возвышается всего на 90 метров над уровнем моря, и с улыбкой вспомнил ее гордое название — „гора Санина“. Где-то вдалеке маячит иголкой мачта радиостанции.

Непривычная картина покоя разбудила уснувшую было досаду. Весь этот рай через какие-нибудь полчаса-час может превратиться в ад крошечный, и сколько суток нам придется снова дожидаться хорошей погоды? Но делать нечего, и я начал кружиться над берегом, не отрывая глаз от земли.

Долго я так кружился, много черных пятен замечал внизу, внимательно приглядываясь к ним, низко спускался над ними, — напрасно. Всегда приходилось убеждаться, что это щедро разбросанные по побережью камни, а не люди.

Вылетав предназначенное время, я вынужден был возвратиться к Амдерме, так и не обнаружив пассажиров Фариха.

Вернулся как раз во-время — Махоткин уже рулил на старт. Через несколько минут он поднялся, и мы легли на курс.

Моторы работали хорошо. Вот уже пройдена береговая полоса, остался позади изломанный и торосистый прибрежный лед, и мы несколько минут идем над чистой воллой, над огромной полыньей, шириной в 28 километров. Она тянулась вдоль берега, и нам так и не удалось разглядеть, где она кончается.

„Игра стоит свеч, — подумал я и мысленно одобрил свое решение пойти прямо через море. — Разведка даст результаты. До сих пор считалось, что в это время года

Карское море покрыто сплошным льдом. Оказывается, это далеко не так“.

Но предаваться размышлениям некогда. Надо спешить. Часовая задержка в Амдерме может много стоить. Кому неизвестно, что здесь погода меняется буквально на глазах? Вон слева стеной стоит сплошная облачность. Вдали ясно виден снегопад. Над нами уже не ясное небо, а рваные облака. В окна землю часто освещает солнце.

„Великая полынья“ осталась позади. Мы летели в 100—120 километрах от берега. Еще недавно внизу часто мелькали большие разводья. Порой казалось, что море не замерзло, а покрыто огромными плавающими льдинами. Теперь под нами растилается более плотный лед. Разводья становятся все меньше и меньше.

Погода резко ухудшается. Солнце скрылось, и мы летим под сплошной облачностью. Небо, как одеялом, покрыто серой тяжелой снеговой тучей, надвигающейся с севера. Со скоростью 180 километров в час мы идем ей навстречу.

Облачность медленно, но верно прижимает нас к земле. Постепенно снижаясь, мы за короткое время потеряли 400 метров высоты. От 600 у нас уже осталось не более 200 метров. Видимость ухудшается с каждой минутой. Попадай и в снегопад. Пришлось еще снизиться, и мы уже шли на высоте всего ста метров над льдом.

Не обращая внимания на коварство погоды, я предложил продвигаться вперед, опасаясь одного, как бы не потерять из виду Махоткина. Пока впереди, в поле зрения, маячит черное пятно — его самолет, я спокоен.

В полете времени не замечаешь. Кажется, что оно летит вместе с самолетом и порой твоя быстрокрылая машина обгоняет его. Но механик меньше всего поэт. Он имеет дело с точными приборами, ревниво следит за временем. У него свои основания к этому. Каждая минута полета у него в памяти: мотор работал на таких-то оборотах, израсходовано столько-то горючего, осталось столько-то. Время от времени он докладывает:

— От Амдермы прошли сто километров.

— Прошли сто пятьдесят...

— Двести...

Его доклады привычны, и они рефлекторно фиксируются в мозгу, как показания одного из приборов. На этот раз доклад совпал с событием, мгновенно вышедшим из однообразной сосредоточенности хотя и трудного, но наладившегося полета: шедший впереди Махоткин неожиданно повернул обратно.

„Что с ним? — засверлила беспокойная мысль. — Почему он возвращается? Лететь еще можно, самолеты оборудованы приборами для слепого полета и бояться нечего. Неужели сдает мотор?“

Пока я недоумевал, Махоткин снова вернулся и пошел по курсу.

— У Махоткина что-то не ладится. Смотри, как он нервничает, — крикнул я Бассейну.

Флегонт кивнул головой и стал наблюдать за ведущим самолетом. Я иду по-прежнему, не отставая от него.

Прошло еще несколько минут. Махоткин третий раз развернулся на 180° и лег на курс Амдермы. Совершенно сбитый с толку, стал разворачиваться и я. Самолет, как в молоко, вошел в густое облако. Все пропало, все скрылось. Я инстинктивно нырнул вниз. К счастью, облачность до земли не доходила.

Далеко-далеко впереди маячила черная точка. Догадался, что это самолет Махоткина. Ничего не оставалось делать, как дать полный газ и со скоростью 200 с лишним километров догонять его.

С тех пор, как Махоткин стал вести себя странно, Иванов беспрерывно давал свои позывные, вызывая Аккуратова. Но связаться с ним так и не удалось: у него, по-видимому, капризничала рация.

Не знаю почему, но мы идем обратно. Это ясно. Мало этого, чужье летчика подсказывает мне, что мы идем не по тому курсу, по которому летели сюда. Погода резко изменилась к худшему. Мы, как видно, отклонились вправо от истинного курса и попали в ту самую тучу, которая час назад была слева от нас.

Рация Махоткина молчит. Знает ли он о ее неисправности? Принимает ли он мои вопросы? Почему не делает никаких попыток хотя бы сигналами объяснить свое поведение?

Тысячи вопросов мучили меня. Силясь установить потерянную, но совершенно необходимую при совместном полете ясность, я с большим трудом догнал самолет Махоткина, подлетел к самому крылу. Под его самолетом болталась антенна. Значит, Аккуратов работает. Открыл форточку и стал давать рукой знаки, чтобы он нас слушал по радио. Мне хотелось спросить у штурмана истинный курс и погасить свои сомнения. Но Махоткин продолжал идти вперед, никак не реагируя на мое беспокойство. Вероятно, наши предположения оправдались, — у него действительно капризничает рация.

Мы идем обратным курсом около часа. Впереди показались смутные очертания берега. Подлетаем ближе — под нами какой-то остров. Махоткин, видимо, принял его за остров Местный и круто повернул влево. Значит, через 18—20 минут должна показаться Амдерма. Продолжая идти за Махоткиным, я крикнул своему механику:

— Мы вышли где-то правее Амдермы.

Тот покачал головой и ничего не ответил.

Сомнения пропали, и неизвестность рассеялась. Все ясно: у Махоткина что-то стряс-

лось с мотором, и, не надеясь благополучно дойти до мыса Желания, он повернул обратно. Неисправность радиции помешала ему своевременно сообщить мне об этом.

Успокоенный, продолжаю идти за самолетом Махоткина. Теперь до Амдермы рукой подать. По моему приказанию Иванов уже вызывает ее, чтобы сообщить о нашем возвращении. Пусть приготовят знаки на аэродроме. И в этот момент, как и всегда совершенно неожиданно, Махоткин снова повернул обратно...

Раньше я был убежден, что мы отклонились вправо от курса, и поворот влево расценивал как исправление ошибки. Теперь вновь поворачивая вслед за Махоткиным в сторону, противоположную Амдерме, я несколько недоумевал, но не сомневался в правильности принятого Аккуратовым решения: я ему верил больше, чем себе, и считал, что раз он повернул — значит, нужно было поступить именно так, а не иначе. «Вот как может обманывать пресловутое чужье летчика, — думал я. — Все эти чувства вещь недостойная доверия. То ли дело — точный расчет, точные приборы, умение ими пользоваться. И вот, пожалуй, ста, молодой штурман Аккуратов оставляет в дураках старого летчика Водопьянова». Не только я, весь мой экипаж думал так, а Бассейн даже подтрунивал надо мною:

— «Отклонились вправо», — издевался он, вспоминая мои слова. — Эх, ты, штурман! Кто же оказался прав? Где же Амдерма?

Я молчал, сосредоточив все внимание на картине, расстилавшейся под самолетом. На севере эти картины не отличаются разнообразием. Здесь нет ни лесов, ни степей, ни сел, ни городов, всего того, что оживляет пейзаж центральной части СССР. Нестойчивое разнообразие красок этого пейзажа! Летишь, и кажется, что под тобой огромная палитра и на ней мешает красками какой-то неведомый художник. Здесь же под тобой все окрашено в один цвет — в белый. Снег и лед. Изредка промелькнут черные пятна — камни и вода. И им радуешься так же, как хорошей погоде. На темных пятнах отдыхает глаз, до рези утомленный белым однообразием. Зацепившись взглядом за эти пятна, чувствуешь себя лучше, приобретаешь так необходимое в полете чувство высоты, знаешь, сколько сотен или десятков метров отделяет тебя от земли. Все же остальное время приходится, что называется, «верить на слово» альтиметру, — занятие не из приятных. Почему? Да хотя бы потому, что при резком снижении самолета показания альтиметра запаздывают, на небольшой высоте он больше предпочитает врать, чем показывать правду, и еще потому, что он приспособлен отмечать высоту полета над уровнем моря. Альтиметр не признает неровной почвы и не может почувствовать истинной высоты полета в то или иное время. Вольные

и невольные недостатки этого чудесного прибора делают его прямо-таки предателем на Севере. Сколько летчиков разбились здесь свои машины вследствие своей неопытности и предательских показаний альтиметра.

Не веря показаниям альтиметра, я до рези в глазах вглядывался вниз, стараясь уловить смутные очертания снеговых равнин, расстилавшихся внизу. По моим предположениям, теперь мы шли уже над островом Вайгач. Я знал, что восточное побережье острова ровно и только в середине есть 90-метровая сопка. И все же то, что я видел внизу, никак не радовало. Однообразный грязновато-белый цвет заснеженной земли одинаков с такими же по окраске облаками неба. Порой трудно различить, где кончается земля и начинается небо. Резкая линия впереди, которую мы привыкли называть горизонтом, на этот раз отсутствовала. Это еще больше затрудняло и без того тяжелый полет.

Впереди показалась решетчатая радиомачта. В пустынных местах Севера мне еще не приходилось встречать подобных сооружений, здесь же оно было тем более неожиданно.

Удивленный, я спросил механика:

— Что это за рация?

— Такие мачты есть и на комсомольской зимовке острова Вайгач и на Юшаре. Которая из них — не знаю.

— Вайгач, — твердо определил я.

Недалеко от мачты — расчищенный хороший аэродром, с большими цветными флагами по углам.

Аэродром решил мой безмолвный спор с Аккуратовым. Стало совершенно ясно, что под нами один из запасных аэродромов. Все они, если смотреть с нашего обратного курса, расположены правее Амдермы. „Значит, Аккуратов все же ошибся, — решил я. — Мы повернули обратно в нескольких километрах от Амдермы и теперь усугубляем ошибку. Вообще же с Махоткиным сегодня что-то случилось, — он нервно ведет машину. Надо брать команду в свои руки“.

Круто изменив режим полета, сделал круг. После круга Махоткин должен перейти в мое подчинение. Но он, не обращая внимания на мой приказ, продолжает идти вперед. Не заметил. Случается: погода плохая, летчик нервничает.

С большим трудом снова догнал его, стараясь обратить на себя внимание, начал качать свой самолет с крыла на крыло. Опять никакого ответа!

Увлеченный своими эволюциями, не заметил, как попал в снегопад, и больше угадал, чем увидел, что Махоткин развернулся и пропал в бешено-крутящемся снеге.

Что делать дальше? Искать Махоткина? Опасно. Самолеты, на заметив друг друга, могут столкнуться в воздухе. Опасаясь столкновения, я тоже развернулся и пошел назад, рассчитывая отыскать по знакомой радиомачте замеченный раньше аэродром и сесть на него.

Погода и тут испортилась. Начался снегопад. Мне долго пришлось носиться взад и вперед, кружиться над мачтой, искать пропавший аэродром.

В воздухе беспокойно. С каждой минутой лететь становится труднее. Бессильный против ударов возмущенной стихии, самолет то прыгает как гигантская лягушка, то камнем проваливается вниз, то начинает предательски-легко скользить на крыло. На разворотах особенно сказывается чудовищная перегрузка. Машину трясет, вот-вот лопнет какой-нибудь узел и вся машина рассыплется на куски. А снег, как безумный, беснуется, кружит, несется навстречу, налипая на стекла лимузина. Стекла уже давнo стали непроницаемы, и пришлось открыть форточки. То и дело приходится прибегать к приборам.

Мачта, окутанная мириадами несущихся в воздухе снежинок, будто одета в белое прозрачное платье. Ветер рвет и треплет ее снежное одеяние. И кажется, что мачта мерно покачивается под его ударами.

А аэродрома все нет и нет. Пропали флаги!.. Отчаявшись вновь найти пропавшую площадку, я уже собирался сесть на берегу Карского моря, когда подо мной медкнули флаги. Наконец-то! Ни на минуту не упуская из виду спасительного аэродрома, по флагам определил направление ветра, сделал крутой разворот и сел. Навстречу самолету бежали люди.

С помощью прибежавших, несмотря на снегопад и порывистый ветер, нам удалось подрулить к самой зимовке и закрепить свой самолет. Быстро спустили воду и укутали мотор чехлами. Убедившись что ни пурга, ни мороз уже ничем не угрожали нашей машине, замерзшие и запущенные снегом, мы ввалились в домик, быстро разоблачились и осмотрелись кругом.

Мы сели на комсомольской зимовке острова Вайгача. Пригодился один из многих запасных аэродромов, заботливо подготовленных жителями всех зимовок, расположенных в ту и другую сторону от нашего маршрута вплоть до самой Земли Франца-Иосифа. Не знаю, как пойдет дело дальше, но этот аэродром нам пришелся очень кстати. Не будь его, не миновать нам вынужденной посадки где-нибудь на побережье Карского моря. И кто знает, чем бы закончилась эта посадка на безлюдном побережье Арктики.

*(Продолжение следует)*

С. В. ДОРОФЕЕВ

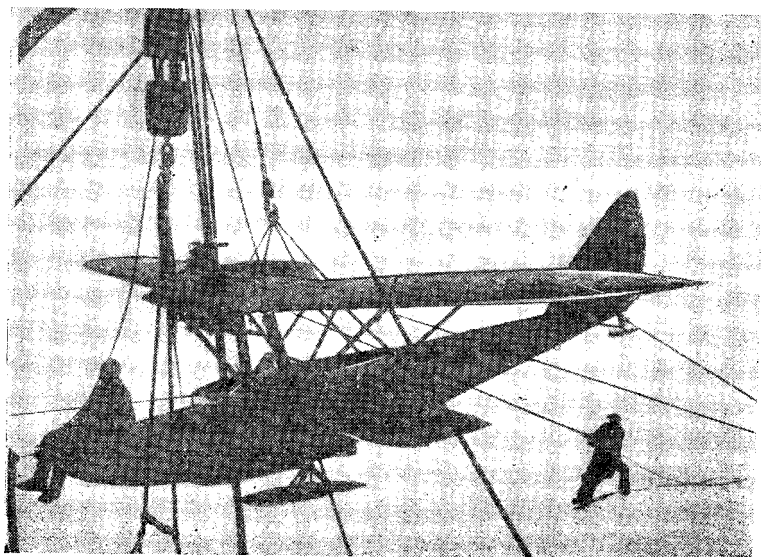
## АВИАЦИЯ В БЕЛОМОРСКОМ ЗВЕРОБОЙНОМ ПРОМЫСЛЕ

Применение авиации на промысле гренландского тюленя в Белом море началось в 1926 году. С этого времени к зверобойной экспедиции ежегодно на весь промысловый сезон прикрепляются один или два самолета. В первые годы задачей их являлись только поиски зверя; в дальнейшем функции самолетов значительно расширились: не ограничиваясь нахождением залежки, самолеты определяют теперь занятую ею площадь, выясняют характер залегания зверя, ледовую обстановку и, учитывая размещение судов, дают им руководящие указания — куда какое судно должно идти, где остановиться при подходе к залежке, в каком направлении сосредоточить работу и т. д. Таким образом с помощью авиации в настоящее время осуществляется руководство работой всех промысловых судов.

Применяемые для этой цели машины „Сталь-2“ базировались на берегу, поднимаясь с замерзших озер на лыжах. Центральной авиабазой все эти годы являлся остров Моржовец, кроме того имелся ряд вспомогательных баз на Канинском, Зимнем, Терском и Лямецком побережьях. Специально построенные береговые радиостанции дают возможность авиабазам всегда быть в курсе промысловой работы судов. Помимо этого двусторонняя радиотелефонная связь соединяет самолеты с судами во время полета.

Анализируя опыт работы самолетов за эти 10 лет, приходится все же признать, что даже наличие относительно густой сети береговых баз не обеспечивало бесперебойности разведывательных полетов. Ежегодно наблюдались многочисленные случаи, когда самолеты из-за нелетной погоды в районе расположения базы, неблагоприятных условий, встреченных по пути полета, или (весною) порчи аэродрома не могли проникнуть в зону, которую необходимо было обследовать и где местные ледовые и метеорологические условия вполне благоприятствовали разведке. Чтобы устранить эти перебои и таким образом еще больше приблизить авиаразведку к повседневным запросам судов, Главсевморпуть в истекшем году произвел опыт базирования самолета во время промысла непосредственно на ледокольный пароход.

Для этой цели, помимо продолжавших работать с береговых баз двух самолетов „Сталь-2“, на борт л/п „Садко“ был взят самолет-амфибия типа „АШ-2“ с мотором „М-11“. Небольшие размеры машины позволили поместить ее на кормовых роstraх. Подъем самолета на борт судна и спуск на лед производились стрелой с помощью кормовой лебедки; длительность спуска и подготовки к полету в среднем составляла 20—30 минут. Подъем самолета на борт после полета занимал также около 20 минут.



Подъем самолета  
„АШ-2“ на борт  
„Садко“



Самолет базировался на борт л/п „Садко“ с 20 апреля до 10 мая. За эти двадцать дней им было произведено 12 полетов общей продолжительностью около 20 часов. Из них полноценных разведок оказалось 8, остальные были прерваны из-за неблагоприятных метеорологических условий или же неисправности самолета. В девяти случаях, когда л/п „Садко“ нуждался в разведке, самолет не мог провести ее: три раза по причине плохой видимости и шесть раз вследствие неисправности мотора. За это время „Садко“ промыслил на шести залежках; из них одна была найдена самим пароходом без помощи самолета, одна указана авиабазой с Моржовца (найдена самолетом „Сталь-2“) и четыре обнаружены „АШ-2“.

Таким образом, несмотря на короткий период базирования самолета на ледокол и относительно частые поломки мотора, опыт успел дать практические результаты, облегчив поиски зверя и доказав целесообразность помещения самолета на время весеннего промысла (во втором рейсе) непосредственно на промысловом судне.

Высказывавшиеся ранее некоторыми товарищами опасения, что в случае нахождения залежки вблизи судна самолет шумом мотора при взлете спугнет зверя в воду, оказались неосновательны. Как известно, при высоте верхнего мостика на ледоколах равной около 36 футов дальность горизонта видимости определяется приблизительно в 6 миль. Залежку же зверя замечают с ледокола (не только с мостика, но и из бочки) обычно несколько ближе этого расстояния, а именно милях в 4—5. Поэтому ближе чем

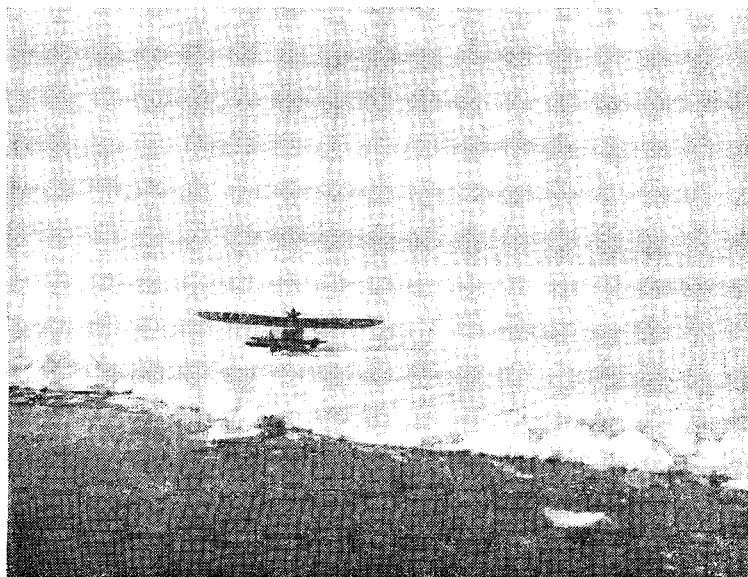
за 4 мили от зверя самолету в нормальных условиях подниматься в разведку нет надобности — зверя в таких случаях находят из бочки. Так как „АШ-2“ для набирания высоты при взлете вполне достаточно радиус в 1 милю, то возможное минимальное расстояние между взлетающим самолетом и неразличимой с судна залежкой определяется в 3 мили. На такой дистанции зверь на шум мотора внимания не обращает.

Следует отметить, что систематически проведенные опыты полетов на „АШ-2“ над зверем на высоте 800—900 метров показали, что маломощные самолеты вполне могут вести на этой высоте разведки даже линных залежек: во всех случаях нахождения самолетом зверя последний оставался лежать до прихода ледокола.

Следующей ступенью на пути совершенствования организации разведки должно явиться использование самолета не только для помощи ледоколу, служащему базой, но и для обслуживания других судов.

В самом деле, нельзя, например, признать нормальным, если самолет, найдя небольшую залежку, достаточную лишь для одного судна и расположенную ближе к другому ледоколу, прекратить дальнейшую разведку, чтобы скорее вернуться и указать залежку своему судну-базе. В таком случае, если база воспользуется этим преимуществом, один из ледоколов напрасно потеряет время.

Очевидно, что при таких условиях залежка должна быть передана ближайшему ледоколу, самолет же должен продолжать разведку.



„АШ-2“  
отправляется  
в разведку

Нельзя примириться и с таким положением, если, например, ледокол, являющийся базой, имея залежку зверя или собирая побойку и не нуждаясь, таким образом, в данный момент в самолете, держит его на борту в то время, как другим ледоколам необходима разведка.

Если не принять мер, то подобные случаи будут всегда возможны; самолет будет обслуживать только (или преимущественно) свою базу.

Чтобы избежать этого, представляется целесообразным:

1. Иметь площадку для самолета, запас бензина и масла и запасные койки для летного персонала на всех ледоколах. Это даст возможность судну, на котором в данный момент находится самолет, в тех случаях, когда оно само не нуждается в разведке и не хочет тратить время на ожидание, пока самолет будет летать для другого ледокола, выпустить самолет с тем, что он сядет и поступит на борт к тому судну, которому нужна разведка. В таком случае база потеряет время только на подход к полю и спуск самолета.

2. Иметь на маломощных самолетах постоянных аэронавигаторов, подчиненных непосредственно начальнику экспедиции. Это даст возможность одинаково соблюдать во время полета интересы всех судов, а не отдельного ледокола, являющегося базой. Практиковавшийся в текущем году порядок использования для полетов судовых штурманов делает, в конечном итоге, результаты разведки монополией данного ледокола.

3. Заинтересовать летный персонал маломощного самолета непосредственно в количестве зверя, добытого на найденных им залежках. При проведении разведок с судов всегда нетрудно установить, кем обнаружена залежка — самолетом или же самим судном. Такая заинтересованность явится для летчиков стимулом к более эффективной работе и заставит их не ограничиваться обслуживанием только одного судна, являющегося для них базой.

В то же время количество маломощных самолетов необходимо довести до двух. В своем отчете об исследовании гренландского тюленя в прошлом году, касаясь вопроса об изменении поведения зверя под влиянием промысла и вытекающей отсюда необходимости изменения тактики промысла, я рекомендовал, для упорядочения совместной работы судов на одной залежке, разбить их на постоянные звенья — по два ледокола, которые должны по возможности

весь рейс держаться (искать зверя и промысливать) вместе. Опыт такого рода работы был проведен в текущем году л/п „Сибиряков“ и „Русанов“, промысленники которых для работы на одной из залежек объединились временно в одну общую бригаду. Опыт оказался настолько удачным, что на итоговых производственных совещаниях в Архангельске и капитаны и бригадиры обоих судов горячо высказались за его введение, как системы работы, в постоянную практику ледокольного промысла. Если это пожелание будет осуществлено и весь ледокольный флот будет разбит таким образом на две группы, следовало бы каждой группе ледоколов придать по маломощному самолету.

Введение маломощных самолетов, рассчитанных на обследование районов нахождения судов, не исключает, однако, необходимости иметь также попрежнему и такие машины, как „Сталь-2“, т. е. самолеты с большим радиусом действия. Последние, базирываясь на береговые пункты, должны вести разведки в остальных районах, недоступных самолетам, вылетающим с ледоколов.

Помимо перечисленных мероприятий, направленных к более широкому обслуживанию самолетом каждого ледокола, представляется целесообразным применение маломощной авиации с ледоколов и в первом рейсе во время летного промысла. Летная залежка никогда не представляет собою равномерного скопления зверя. Занимая в общем большую площадь (иногда протяжением в десятки миль), она состоит обычно из более или менее обособленных группировок — пожили и пятен разной плотности залегания, отделенных друг от друга участками пустых льдов. Так как техника промысла летного зверя очень проста, количество дневной добычи в значительной степени зависит от густоты залегания. Чем гуще размещен зверь, тем больше его можно успеть набить и оснимать, сложить более крупные кучи, ускорить сбор и погрузку. В таких условиях своевременно проведенная воздушная разведка с судов позволит, не теряя времени на сбор редкого зверя, сосредоточить промысел в местах его наибольшего скопления.

При этом следует иметь в виду, что, так как на летных залежках не может быть такого распугивания зверя, как на ливных, объединение ледоколов в звенья на время зимнего промысла нецелесообразно: оно может повлечь за собою не вызванную необходимостью обезличку добычи и свяжет маневренность в использовании самолетов.

Н. Н. УРВАНЦЕВ

## **ГОРНОПРОМЫШЛЕННЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ СОВЕТСКОГО СЕВЕРА**

Превращение Северного морского пути в нормально действующую транспортную магистраль создало все предпосылки для промышленного освоения Советского Крайнего Севера. Недра, определяющие в основном экономику даже более южных, густо населенных районов, богатых иными, кроме ископаемых, сырьевыми ресурсами, будут играть в Арктике несомненно ведущую роль. Поэтому изучение их с точки зрения горнопромышленной составляет важнейшую задачу. Однако выполнение ее пока только начинается. Только сейчас, на основе работ последних 10—15 лет, стало возможным дать общую характеристику геологического строения Советского Севера и набросать основные черты отдельных его областей.

Произведенный Всесоюзным Арктическим институтом учет минерального сырья Советской Арктики и Субарктики<sup>1</sup> показывает, что на этой территории насчитывается уже 1637 точек с теми или другими признаками полезных ископаемых. Однако даже беглый просмотр этого материала позволяет установить, что, наряду с большим разнообразием обнаруженных объектов, лишь немногие из них, а именно 58 или 3,6% всей массы имеют установленную промышленную ценность. Основная масса геологоисследовательских работ на Севере носила до недавнего времени маршрутный характер и преследовала главным образом отвлеченные общенаучные цели, а для выяснения промышленной ценности того или иного ископаемого у исследователя обычно не имелось ни времени, ни соответствующего оборудования.

Поэтому подавляющее большинство известных в настоящее время на Советском Севере точек с признаками ископаемых является только указанием на огромные потенциальные возможности недр этой территории.

Задача дальнейших геологоисследовательских работ будет заключаться главным образом в выяснении промышленной ценности уже известных месторождений и поисках новых. Эта весьма серьезная и ответственная работа может быть проводима только на основе достаточно углубленной площадной геологической съемки, единственно дающей возможность выявить минерагению области и тем самым подвести прочную научную базу под намечаемые поисковые и разведочные работы.

В основном выясненные черты геологического строения Советского Севера позволяют подразделить его на ряд отдельных областей, главным образом по тектоническому принципу, но с учетом экономиче-

---

<sup>1</sup> «Полезные ископаемые Советского Севера». Обзорный труд коллектива работников Геологического отдела ВАИ. (Сдан в печать, выйдет в начале 1937 г.)

ских и политических факторов. Выделенные области и внутри их районы вполне индивидуальны по своему геологическому строению и по характеру распространенного здесь комплекса ископаемых, намечающего основные черты минерального богатства каждой области.

Всего областей выделено семь: Шпицберген и Земля Франца-Иосифа; Урало-Новоземельская складчатая область; Обско-Гыданская область; Таймырская складчатая область; Енисейско-Ленская платформенная область; Ленско-Колымская складчатая область и Чукотско-Анадырская область.

I. Архипелаги Земли Франца-Иосифа и Шпицбергена находятся на крайнем западном участке Арктики, из них первый лежит в пределах Советского Сектора, а Шпицберген находится под суверенитетом Норвегии, и СССР имеет здесь отдельные площади на правах концессии.

Из полезных ископаемых на западном Шпицбергене известны угли, гипсы, мраморы, фосфориты, с вулканической деятельностью четвертичного времени связаны горячие источники. Промышленную ценность имеют пока лишь угли, причем угленосными являются отложения нижнего карбона, мела и третичные. Последние содержат основную массу эксплуатирующихся углей, выделяющихся по своим качествам и запасам среди остальных.

На территории Шпицбергена СССР принадлежит 4 площади: Баренцбург, Груман-Сити, Русский Грумант и Богеман-тундра. Важнейшим является Баренцбург, где расположены рудник и поселок того же названия. Здесь в третичной толще разрабатываются два пласта угля в 0,7 и 0,8 метра мощностью с выявленными пока запасами в 16,4 млн. тонн. По соседству, к востоку около 20 километров расположен Груман-Сити, где также в третичной толще разрабатывается пласт в 1,8 метра мощностью, повидимому идентичный верхнему пласту Баренцбурга. Угли на площади Русский Грумант относятся к нижнему карбону и, являясь многозольными, по качеству стоят ниже третичных. Удобное расположение рудника Баренцбург на берегу защищенного залива и довольно продолжительный для Арктики период навигации, достигающий при содействии ледоколов шести и более месяцев, делают этот рудник ценной базой для снабжения углем северных областей Европейской части СССР и в первую очередь Карело-Мурманского края. Однако такое положение будет продолжаться лишь до тех пор, пока печорские угли не получат выхода к морю.

Из полезных ископаемых на Земле Франца-Иосифа известны пока только бурые угли на островах Гукера, Нордбруке и Земле Александры. Незначительная в общем мощность пластов, линзообразный их характер, высокая зольность, влажность и низкая теплотворная способность не обеспечивают сколько-нибудь крупных запасов и делают их малопригодным топливом для силовых установок.

В 1930 году в бухте Тихой острова Гукера среди юрских отложений в конкрециях и прожилках автором были обнаружены каальциты, впоследствии при анализе оказавшиеся сильно битуминозными. Несомненно вторичный характер этой битуминозности и платформенный характер слагающих Землю Франца-Иосифа свит, наряду с умеренной складчатостью типа окраинной, свидетельствуют о возможной нефтеносности этого архипелага. Вопрос требует тщательного изучения, так как в случае положительного ответа горнопромышленная ценность Земли Франца-Иосифа получит совершенно иную оценку чем сейчас.

II. В состав Уральско-Новоземельской складчатой зоны входят Новая Земля, Вайгач, Пай-хой, Полярный Урал, Тиман и Печорский край, причем последний представляет опущенную часть зоны со скрытым под молодыми отложениями палеозойским складчатым основанием.

Ведущими полезными ископаемыми области являются горючие, флюорит и в меньшей степени полиметаллы, причем горючие существенно приурочены к печорской впадине, а флюорит и полиметаллы — к району Вайгача и Пай-хоя.

В Печорском угленосном бассейне угли известны в девоне, карбоне, перми и юре, но наибольшую промышленную ценность имеют пермские. Здесь имеются высококачественные угли самого разнообразного состава: жирные коксующиеся, газовые, сухие близкие к антрацитам и бурые. Лучшие месторождения находятся в бассейне р. Воркуты и на р. Инте, где известно восемь рабочих пластов угля. Большая площадь развития угленосных отложений позволяет оценивать геологические запасы Печорского бассейна цифрой в 60 миллиардов тонн. Однако такая цифра еще требует подтверждения детальными геологическими исследованиями и разведочными работами.

Нефтеносность и битуминозность области приурочены к Тиману и связаны по преимуществу с верхнепалеозойскими базальными песчаниковыми горизонтами. В настоящее время здесь известно два промышленных месторождения: Чибьюское и Ярегское, а третье, Кожвинское, находится в стадии промышленной разведки. Нефть нередко самоизливающаяся, известны и случаи фонтанирования. Имеются типы как тяжелых нефтей ароматического рода, так и легких. Кроме нефти известны еще месторождения асфальтов и озокеритов.

Месторождения свинца, цинка и меди, а также флюорита развиты главным образом на острове Вайгаче, в северной части Пай-хоя и меньше на Новой Земле. Общее количество зарегистрированных рудных точек на Вайгаче уже превышает 500, но лишь немногие из них имеют промышленное значение. В распределении наблюдается отчетливая зональность. На северной оконечности Вайгача встречаются главным образом медные руды, в средней части острова к ним присоединяются цинковые, а в южной господствуют одни свинцово-цинковые, еще дальше к югу за бухту Варнека замещающиеся безрудными кальцитовыми жилами. Генетически связывать поэтому данные месторождения с диабазовыми интрузиями, как это делалось раньше, едва ли возможно. Правильнее их отнести к типу криптобатолитовых телемагматических месторождений, т. е. связывать уже с гранитными интрузиями. Наиболее интересными из цинково-свинцовых месторождений является Пайготинское и полуострова Раздельного на Вайгаче. Из медных заслуживают внимания Соболевское и Медное в северо-западной части этого острова.

Исключительное значение по масштабу оруденения имеет месторождение флюорита, расположенное на восточном берегу Югорского полуострова в районе лагуны и речки Амдермы. Флюорит в виде гнезд, жил и вкрапленников встречается и в ряде других мест (на Новой Земле, Вайгаче и Пай-хое), но только в районе Амдермы его скопления достигают грандиозных размеров. Руда здесь залегает в известняках кембрия и силура в виде гнезд и жил чистого 95% и выше флюорита, но главные запасы составляют метасоматические руды с содержанием  $\text{CaF}_2$  30—45%. Для извлечения из них флюорита руда должна быть подвергнута флотированию, технологический процесс которого можно

считать в настоящее время решенным. Суммарные разведанные запасы месторождения достигают 1 млн. тонн, но, несомненно, это лишь малая часть того, что содержит месторождение в целом.

Из других месторождений области можно указать на пьезо-кварцы, золото, хромистый железняк Полярного Урала и соль, гипс, жерновые и точильные камни в Печорском крае.

К настоящему времени в области наметились более или менее отчетливо три горнопромышленных узла: 1) Амдерминско-Вайгачский флюоритовый и свинцово-цинковый, 2) Воркутинский угольный и 3) Ухто-Печорский нефтяной. Промышленное их освоение является задачей текущего момента, но разрешение ее в значительной степени будет зависеть от транспортного вопроса. Намечено проведение железнодорожной линии, соединяющей бассейн р. Воркуты с сел. Хабаровым на берегу Баренцова моря и от Ухты на Сыктывкар и Пинюг. Кроме того, проектируется создание водного пути с Печоры на Каму, открывающего выход из Печорского края в район Соликамска и Вишерского комбината. В районе Амдермы у острова Местного намечено построить порт. Рентабельность разработки свинцово-цинковых руд Вайгача и флюоритов Амдермы до некоторой степени лимитировалась отсутствием поблизости их источника минерального топлива. Находка текущим летом на р. Талате в непосредственной близости от морского побережья, всего в 50 километрах на восток от Амдермы, месторождения угля радикально решает и этот вопрос.

III. Обско-Гыданская область является северной частью Западносибирской низменности и так же, как она, представляет плоскую равнину, где коренные породы почти всюду, кроме периферии, прикрыты плащом четвертичных отложений. Благодаря этому, а также вследствие весьма слабой геологической изученности, здесь известно очень мало месторождений, причем промышленной ценности пока нет ни одного. Поэтому дать характеристику минерагении области и оценку ее горнопромышленных перспектив пока не представляется возможным. В конечном итоге это будет зависеть от расшифровки погребенных под четвертичными отложениями мезо-палеозойских структур, что осуществимо лишь при условии широкого развертывания геофизических работ комбинированными методами.

Наибольший пока интерес вызывают признаки нефти, обнаруженные на р. Большой Юган, в низовьях Иртыша и по левобережью низовьев Енисея. В последнем районе известен ряд выходов углеводородных горючих газов, в гальке р. Соленой найдена самородная сера и есть указания на соляные источники. Этот комплекс признаков дает серьезные основания предполагать здесь присутствие нефтесодержащих соляных структур вероятно такого же типа, как и в Хатангском районе.

Сейсмическая разведка Арктического института, произведенная летом прошлого года в низовьях Енисея, подтверждает этот вывод. Какое значение для экономики всей западной Арктики имела бы находка промышленной нефти на таких глубокоководных и мощных реках как Енисей и Обь, говорить не приходится.

IV. Таймырская складчатая область составляет самую северную часть Азиатского материка, лежащую между Енисейским и Хатангским заливами. В состав ее также входят прилежащие к побережью архипелаги Норденшельда, Северной Земли и ряд других островов. Границей на юге морфологически служат южные обрывистые склоны гор Быранга, отделяющие их от низменности Таймырской тундры.

Геологически область представляет палеозойскую геосинклинальную зону, подвергшуюся в герцинское время интенсивной складчатости с интрузиями гранитов и последующим образованием, вероятно уже в альпийское время, ряда чешуйчатых надвигов и перекрытий.

Минерагеническая характеристика области, вследствие ее слабой изученности, только едва намечается, но, судя по имеющимся скудным данным, может оказаться достаточно интересной. В связи с докембрийским комплексом, развитым по побережью, можно ожидать месторождений слюды, редких элементов, может быть, золота и железа. Слюда уже найдена на мысе Дубинского, но промышленная ее ценность пока не известна. С варисцийскими гранитами связаны признаки месторождений олова, меди и полиметаллов, обнаруженные на Северной Земле. С трапповым комплексом в южной части области связаны месторождения серного колчедана и признаки медно-никелевых руд норильского типа. Среди угленосных пород пермокарбона по р. Н. Таймыре, Тарее и в Енисейском заливе известны выходы пластов каменного угля и графит.

Промышленное значение пока могут иметь лишь каменные угли по р. Н. Таймыре и Таймырскому озеру, как лежащие в переходной к платформе зоне. Угли бухты Лемберова в Енисейском заливе не могут считаться пригодными в качестве топлива, так как, находясь уже в зоне мощных пликативных дислокаций, они весьма сильно метаморфизованы. Промышленная ценность остальных месторождений, в том числе и олова на Северной Земле, остается открытой.

V. Енисейско-Ленская платформенная область занимает обширное пространство между Енисеем и Леной, ограничиваясь на севере Таймырской складчатой зоной, а на юге — границей работ Главсевморпути, т. е.  $62^{\circ}$  с. ш. Здесь может быть выделено три района: Оленекско-Анабарский, Тунгусский и Таймырско-Ленский, причем каждый специфичен по своему геологическому строению.

Оленекско-Анабарский район, расположенный почти в центре области, сложен сильно дислоцированными кристаллическими сланцами докембрия, инъецированными гранитами и основными породами. Сланцы на периферии прикрыты периклинально залегающими нижнепалеозойскими отложениями.

В связи с кристаллическим комплексом встречены россыпи золота, монацита и месторождения железа.

Промышленных месторождений здесь пока не известно, но разнообразная обещающая металлогения свидетельствует о возможности их находок.

Тунгусский район, охватывающий в основном бассейн Нижней Тунгуски, частью Подкаменной Тунгуски и прочие правые притоки Енисея до  $70-71^{\circ}$  с. ш., сложен угленосными отложениями верхнего палеозоя и нижнего мезозоя, а также комплексом основных изверженных пород, известных под именем сибирских траппов.

Тунгусский район богат месторождениями, среди которых есть ряд имеющих общесоюзное значение. С угленосной толщей связаны угли разнообразного состава от антрацитов до жирных кузнечных и сапропелевых. Возраст их, согласно новейшим данным, охватывает диапазон от верхнего карбона до триаса и выше. Пласты нередко отличаются большой мощностью, достигая 5—10 и даже 15 метров и являясь в этом случае, как правило, сложными. Главная масса месторождений угля находится в районе среднего и нижнего течения Н. Тунгуски, где имеется мульдообразная впадина с отложениями угленосной толщи мощностью около

1500 метров. Запасы угля здесь, по мнению автора, достигают примерно 100 миллиардов тонн, что составляет, вероятно, больше чем половину всех запасов района в целом. Из наиболее крупных месторождений угля области можно назвать Норильское с разведанными запасами угля в 65,9 млн. тонн, Бухарихтинское 60 млн. тонн, Ногинское 4,5 млн. тонн, Курейское антрацитовое, Учамское сапропелевое и ряд других. В результате термического воздействия со стороны трапповых, главным образом, пластовых интрузий, угли во многих местах района превращены в аморфные графиты высокого качества. Из наиболее крупных месторождений можно отметить Курейское с пластом графита в 15 метров мощностью и разведанными запасами в 11,5 млн. тонн, Ногинское на Н. Тунгуске с запасом 600 тыс. тонн и Фатьянихинское.

С траппами связаны: 1) своеобразные магматические ликвационные сульфидные месторождения меди, никеля, кобальта и платиновых металлов, 2) гидротермальные и контактовые месторождения магнетита, пирротина, пирита, реже халькопирита, сфалерита и галенита и, наконец, 3) месторождения исландского шпата.

Среди месторождений первой группы в первую очередь нужно назвать Норильское, по запасам и содержанию металлов стоящее на первом месте в Союзе среди месторождений подобного рода. Этот же тип, но с неясной пока промышленной ценностью, найден на р. Северной, а признаки констатированы еще в ряде мест, что свидетельствует о региональном развитии таких руд в области.

Из месторождений второй группы следует отметить своеобразные магнезиоферритовые руды, развитые главным образом по среднему течению Н. Тунгуски. Есть все основания полагать здесь наличие целой железорудной зоны, аналогичной Ангара-Илимской.

Исландский шпат приурочен главным образом к пустотам в миндалекаменных лавах. Наиболее интересное месторождение известно по Н. Тунгуске в 68 километрах ниже р. Туры, где во время пробной добычи было извлечено 2 кристалла исландского шпата по 64 килограмма весом каждый.

Таймырско-Ленский район, в состав которого входит среднее и нижнее течение р. Вилюя, левобережье р. Лены и низменность Таймырской тундры между возвышенностями Быранга и Среднесибирской, образует северную, восточную и юго-восточную окраину платформы, являясь ее наиболее молодой мобильной частью. Сложен район в основном толщами мезозоя, подстилаемыми палеозоем, на юге нижним, на севере также верхним и, вероятно, средним. Четвертичные отложения перекрывают коренные породы в северо-западной части нацело, а в других местах преимущественно на водораздельных пространствах.

В тектоническом отношении Таймырско-Ленский район характеризуется широким развитием соляной тектоники, признаки которой констатированы на всем пространстве от Хатангского залива до низовьев Енисея. С нею связаны месторождения соли, соляных источников, гипса, серы и нефти. Среди них в первую очередь следует указать на Нордвикское месторождение в устье р. Хатанги на полуострове Юрунг-Тумус, где современная эрозия уже вскрыла гипсовую покрывку соляного ядра купола. Здесь же, в связи с этим соляным куполом, имеется ряд признаков нефти. Выходы горючих газов и другие признаки нефти обнаружены и в низовьях Енисея около Усть-Енисейского порта.



В среднем течении р. Вилюя и его притоков известны косовые и русловые россыпи золота, иногда с примесью платины.

С континентальной толщей мезозоя в районе связан ряд месторождений бурого угля. Они известны по рекам Хатанге, Анабару, Оленеку, Лене и Вилюю. Значительная зольность, влажность и невысокая теплотворная способность делают эти угли годными преимущественно для местных нужд.

Хотя изучение области с горнопромышленной точки зрения только что началось, здесь уже наметился ряд горнопромышленных узлов весьма крупного значения. Среди них в первую очередь нужно назвать: Норильский с его богатейшими медно-никелевыми рудами и углем; Хатангский с месторождениями соли, угля, гипса, серы и, вероятно, нефти; Нижнетунгусский узел с его обширными запасами угля, графита, исландского шпата и, вероятно, железными рудами; Вилюйский с солью, углем и золотом; Якутский с углем и железом. Намечается еще Усть-Енисейский с нефтью, возможно — солью и углем.

VI. К востоку от Лены до Берингова моря лежит обширная складчатая страна с молодыми альпийскими структурами и молодыми, повидимому двумя, вулканическими циклами, несущими разнообразную и богатую металлогению. Преобладающая масса известных пока здесь рудопоявлений связана с верхнемезозойским циклом, причем есть все основания предполагать его повышенную региональную металлоносность оловом, мышьяком и сурьмой при одновременной бедности медью. Основное значение на этой территории имеют metallические ископаемые, в то время как на запад от Лены, в соответствии с широким здесь развитием платформенных структур, преобладающую роль играют горючие и нерудные ископаемые.

В пределах территории к востоку от Лены могут быть выделены две области: Ленско-Колымская и Чукотско-Анадырская, с границей по главному водоразделу между р. Колымой, с одной стороны, и реками Ручуван, Анадырем, Пенжиной — с другой.

В геологическом строении Ленско-Колымской области преобладающую роль играет однообразная многокилометровая песчаносланцевая толща отложений перми, триаса и юры, названная „Верхоянским комплексом“. Вся эта толща собрана в сложные, нередко опрокинутые складки и интродуцирована, главным образом вдоль осей складчатости, гранитоидными породами, причем роль их с запада на восток непрерывно повышается, что, повидимому, в значительной степени зависит от глубины эрозионного среза.

Так, в Верхоянском хребте, представляющем самую периферическую часть области, интрузии гранитоидов, имеющих к тому же преимущественно гипабиссальный характер, занимают лишь разрозненные мелкие участки. Восточнее, на Алыча-Янском водоразделе выходы гранитов занимают уже площади по 100—150 квадратных километров, а еще дальше, в хребтах Тас-Хаяхтах, Черского и других, интрузии охватывают участки иногда по несколько тысяч квадратных километров.

В связи с различием характера интрузий и эрозионного среза металлогения отдельных районов обнаруживает свои индивидуальные черты, в то же время имея и много общего. В Верхоянском хребте основным типом оруденения являются термальные кварцево-сидеритовые и кварцевые жилы с рудами серебра, свинца, цинка, мышьяка, частью олова. Медь, сурьма и золото играют подчиненную роль.

На Адыча-Янском водоразделе оруденение представлено более высокотемпературными, по преимуществу кварцевыми жилами с касситеритом, вольфрамитом, топазом, турмалином, слюдами и различными сульфидами. Еще восточнее, где интрузии занимают громадные площади, месторождения термального генезиса уступают место контактово-метасоматическим, пневматолитовым и пегматитовым. Здесь встречены обильные признаки россыпных месторождений золота и более редкие олова; месторождения магнетита, пирротина, людовигита, реже свинца и цинка.

Главную ценность области представляют руды свинца, цинка, мышьяка, серебра, олова, а в восточной ее части и золота. Что касается горючих ископаемых, то угли встречены лишь в самой западной части по правобережью Лены и в самой восточной по притокам Колымы — Зырянке и Ожогойной. Угли подчинены песчано-сланцевой верхнемезозойской толще, отличаясь на Колыме высокими качествами и относясь здесь к группе каменных, кузнечных и газовых.

Так как Ленско-Колымская область с горнопромышленной точки зрения начала изучаться совсем недавно, естественно, что промышленных месторождений с разведанными запасами здесь известно еще очень немного. Однако не приходится сомневаться, что в дальнейшем количество их будет неуклонно расти, так как потенциальные возможности недр здесь чрезвычайно велики.

В западном Верхоянье, изученном пока основательнее всего, месторождения образуют девять рудных узлов, среди которых можно указать на Эндыбальский с рядом богатых свинцовых и специфически серебряных руд, где содержание свинца доходит до 25—30%, а серебра до 1—2 килограммов на тонну, причем свита жил местами прослеживается на 8 километров. Здесь, например, имеется специфически серебряное месторождение Безымянное с мощностью жилы 0,15—0,18 сантиметра и предположительным средним содержанием серебра порядка 10 килограммов на тонну. В Нюктоминском узле можно назвать Чочимбальское месторождение со средним суммарным содержанием свинца, цинка, мышьяка в 10—12% и уже выявленными запасами лишь по двум жилам в 150—160 тыс. тонн. Из оловянных месторождений интерес представляет Имтанджинское, по масштабу не уступающее известному Хипчерангинскому в восточном Забайкалье.

На Адыча-Янском водоразделе, несмотря на его слабую изученность, известно уже 5 олово-вольфрамовых месторождений, 1 вольфрамовое и 2 оловянных, иногда с высоким содержанием металлов.

Среди угольных месторождений можно указать на Сангарское на Лене с 6 рабочими пластами угля и Зырянское на р. Зырянке — притоке Колымы — с 23 пластами высококачественного угля суммарной мощностью 53,08 метра.

Кроме рудных узлов, расположенных в западном Верхоянье, можно указать, как на наметившийся, на олово-вольфрамовый Адыча-Янский узел и угольный Зырянский. Последний в связи с бедностью качественным минеральным топливом всего северо-востока будет иметь особенно большое значение.

Темпы промышленного освоения области во многом будут зависеть от транспорта, так как все известные до сих пор рудные месторождения промышленной значимости удалены от судоходных рек на десятки и сотни километров. Вопрос может быть решен путем строительства шоссейных, частью железных дорог различного типа и широким при-

менением, особенно на первом этапе освоения, бездорожных видов механического транспорта.

VII. Чукотско-Анадырская область по характеру своей металлогении имеет много общего с Ленско-Колымской. Однако промышленные месторождения, за исключением угольных, здесь пока неизвестны, что, быть может, стоит в связи с характером проводившихся здесь геологических исследований, носивших до последнего времени лишь общенаучный характер. Вместе с тем некоторую роль играет и далеко зашедшая на восток области эрозия.

Из интересных участков можно указать на Чаунский, где в связи с гипабиссальными интрузиями гранитоидов обнаружен ряд обещающих признаков олова, а недавно найдены и коренные богатые его месторождения. Признаки олова, меди, мышьяка, сурьмы и серебра обнаружены и в бассейне р. Амгуемы, который также является перспективным в этом отношении.

Горючие ископаемые сосредоточены в пределах анадырско-пенжинской депрессии и камчатско-коряцкой дуги. Здесь можно отметить месторождение бухты Угольной, где уже установлено более шести пластов бурого высококачественного угля с мощностью отдельных пластов до 6 метров. Известен ряд месторождений угля в бассейне р. Анадыря, но худшего качества, годного лишь на местные нужды. В районе собственно Чукотского полуострова известен ряд минеральных газоносных термальных, до  $+90^{\circ}$ , источников с значительным дебетом, превышающим иногда 400 тыс. литров в сутки.

Промышленные перспективы Чукотско-Анадырской области пока только намечаются. Ведущиеся в настоящее время и намеченные на ближайшие годы работы поисково-разведочного характера должны будут внести, наконец, ясность и в этот вопрос.

Уже из этого краткого очерка видно, насколько велики горно-промышленные перспективы Советского Севера. В пределах его лежат четыре крупных угольных бассейна (Печорский, Тунгусский, Ленский, Колымский) и ряд более мелких. В пределах Ухты-Печорского края имеется нефтеносный район, кроме того почти несомненно наличие нефтеносного района на Таймыре. Таким образом налицо мощная энергетическая и химическая база, способная не только обеспечить нужды местной развортывающейся полярной промышленности и транспорта, но и дать продукцию для вывоза. Из неметаллических и рудных месторождений уже выявлен ряд имеющих общесоюзное значение. К ним относятся: Амдерминское флюоритовое, Норильское медно-никелевое, Курейское графитовое, Западноверхоанская серебро-свинцовая группа и т. д. Кроме того есть все основания полагать, что северо-восточный сектор будет служить основной оловянной базой Союза. До некоторой степени его можно сопоставить с Боливийской оловянной провинцией, являющейся одним из крупных мировых поставщиков олова.

Несомненно в дальнейшем, по мере расширения и углубления геологопоисковых и разведочных работ, число месторождений, имеющих крупное промышленное значение, будет неуклонно расти, и недалеко то время, когда количество их будет определяться не единицами, как теперь, а десятками. На этой базе уже сейчас начинают возникать на Советском Севере мощные промышленные комбинаты, еще раз доказывающая всему миру, какие гигантские творческие силы освободила в нашей стране Великая Октябрьская революция.

А. А. ВАРШАВСКИЙ

## ЭНЕРГЕТИКА АРКТИКИ

## I

1934 год можно считать началом налаживания силового хозяйства на полярных станциях. Радиослужба Главсевморпути, обеспечивающая зимовки оборудованием, упорядочила завод этого оборудования. По мощности радиостанции были разделены на разряды. Станцию I разряда (радиоузлы) должен питать дизель в 50 лошадиных сил и связанный с ним синхронный генератор на 29 киловатт; станцию II разряда — бензиновый двигатель „Л-6“ мощностью в 6 лошадиных сил и связанный с ним генератор постоянного тока „ПН-175“; для станции III разряда предназначается бензиновый двигатель „Л-3“ и связанный с ним генератор постоянного тока „РМ-5“. Каждая станция имеет определенное количество аккумуляторных батарей для обеспечения рации.

Уже в 1934 году по такой системе начали завозить силовое оборудование на полярные станции. Этот шаг в упорядочении силового хозяйства сказался в гораздо более четкой работе радиостанций в том же году.

Опыт показал и другое. Двигатели „Л-6“ и „Л-3“ все же не приспособлены для длительной работы на станциях. Они носят скорее характер „полевых“ машин для „выездов“ на относительно короткое время, недалеко от базы. Они, правда, быстро приводятся в действие, но слишком быстроходны и имеют малый запас прочности. Эти обстоятельства отрицательно отражаются при длительной работе. Кроме того, двигатели „Л-6“ и „Л-3“ питаются бензином, драгоценным горючим, стоимость тонны которого доходит на полярных станциях до 1300 руб.

Мелкие стационарные двигатели до сих пор почему-то находятся в загоне. В качестве стационаров изготовлялись, да и сейчас изготовляются, нефтянки, расходующие много топлива, неудобные для быстрого запуска, неудовлетворительного качества. Плохо изготовляются и недолговечны также и бензиновые стационарные двигатели.

Наркомтяжпром должен создать типы хороших, дешевых, надежных малых двигателей внутреннего сгорания. Нам кажется, что нужно возможно скорее приступить к выпуску малых быстроходных дизелей как транспортного, так и стационарного типа. По своему характеру дизель является наиболее подходящим двигателем для продолжительной работы. Есть смысл взять двигатель несколько большей мощности, чем это

требуется, но зато быть уверенным в его работе. Переход на дизель для всех станций, кроме, может быть, станций III разряда, даст возможность свести до минимума расход бензина, заменить его более дешевой и транспортабельной нефтью.

Удешевить энергию — вот задача ближайшего будущего на Крайнем Севере! Казалось бы, стоит заботиться о пустяках? Однако, подсчет показал, что стоимость 1 киловатт-часа на полярных станциях доходит до 5 руб. (в Москве, как известно, 1 киловатт-час стоит 10 коп.). Оказалось, что стоимость энергии, вырабатываемой одними только береговыми пунктами, составляет около 5 млн. руб. в год. Высокая стоимость энергии объясняется тем, что дорог завоз горючего, а также дорого обслуживание. Завозить бензин или нефть не только дорого, но и опасно, так как везти их приходится на тех же пароходах, куда грузятся и продовольствие, и одежда, и лес, и оборудование.

Необходимо перейти на такой вид горючего или запаса перерабатываемой энергии, которые имеются в том месте, где находится энергетический пункт. При этом условии энергия получится наиболее дешевой и надежной, так как она перестанет зависеть от транспорта.

Особенно большую роль играет это на Крайнем Севере.

Какие же местные энергетические ресурсы могут быть в безлесной, холодной Арктике, с ее почти непрерывными ветрами и зимами, длящимися больше полугода? Оказывается, что эти самые непрерывные ветры и долгие зимы представляют собой огромные запасы „даровой“ энергии. Кроме того и природа Арктики таит в себе огромные богатства, в том числе и запасы каменного угля и нефти.

## II

Прежде всего о ветре. Чем больше средние ветры в данной местности, тем надежнее и выгоднее становится ветродвигатель. Даже наименее богатые ветрами пункты Крайнего Севера имеют их значительно больше, чем внутренние местности, защищенные горами и лесами.

Ветродвигатели большой мощности не получили пока распространения. При ветроустановках больших мощностей появляются трудности с аккумулярованием большого количества энергии для штилевых периодов. Ветродвигатели же небольших мощностей уже хорошо разработаны, имеется достаточный опыт их эксплуата-

ний. Во время отсутствия ветра вполне пригодны обыкновенные аккумуляторные батареи.

В Арктике вопрос об использовании ветра возник довольно давно. Еще экспедиция Нансена соорудила на верхней палубе „Фрама“ ветряк из парусины и дерева. Этот ветряк снабжал все судно электричеством.

На старейшей зимовке в бухте Тихой (Земля Франца-Иосифа) уже лет шесть тому назад установлен ветродвигатель системы „Перкинс“ (заграничный). Маленький ветрячок довольно давно стоит и на Северной Земле. Однако эти заграничные ветряки очень быстро испортились. Для особых условий Крайнего Севера они оказались непригодными. Многолопастная крыльчатка ветряка в бухте Тихой переставала регулироваться. Генератор, установленный на верху башни у головки ветряка, часто портился от снега и больших морозов.

Всякий механизм, предназначенный для работы на открытом воздухе, должен быть приспособлен к специфическому климату Крайнего Севера. Это относится к механическому транспорту на Крайнем Севере, это же относится и к ветродвигателям. Огромные скорости ветра, тончайшая снежная пыль, которая поднимается во время метелей на высоту в десятки метров — все это необходимо учесть для удовлетворительной работы ветродвигателя в условиях Арктики.

В 1934 году отправили в Арктику два ветродвигателя „Д-8“. Диаметр их крыльев 8 метров, максимальная мощность при скорости ветра 8 метров в секунду и выше — 6 киловатт.

Сконструированы они Центральным ветроэнергетическим институтом и приспособлены для работы на Севере. Один из этих ветряков установили на острове Диксона, второй на мысе Челюскина.

В 1934 году на острове Диксона началось большое строительство радиоузла и мола. Первое время все это строительство освещал ветряк „Д-8“. Почти три месяца без аккумуляторной батареи, которую не успели еще собрать, ветряк давал ровный и почти непрерывный свет. Хорошо также работает до сих пор ветряк на мысе Челюскина, хотя ветров там гораздо меньше, чем на Диксоне.

В 1935 году в Арктику завезли еще 6 ветряков. Это были уже большие ветряки типа „Д-12“, <sup>1</sup> с диаметром крыльев

12 метров, наибольшей мощностью в 16 киловатт при ветре в 8 метров в секунду.

Такого типа ветряки на мысе Желания и острове Белом проработали уже почти год и дали прекрасные результаты. Вот выдержки из письма т. Сидорова, механика ветродвигателя на мысе Желания. Письмо это привез Герой Советского Союза т. Водопьянов зимой 1936 года, когда он летал на Землю Франца-Иосифа и по дороге делал посадку у мыса Желания.

„Ветроэлектрическая станция смонтирована хорошо, — пишет Сидоров. — Развернули осветительную сеть. Одних осветительных точек 70 штук. Батарея работает буфером. В зимние месяцы ветроэлектрическая станция давала и на электрическое отопление ампер 40—50, кроме того, для врачебных целей, для обслуживания ртутной лампы 6—8 ампер. Несмотря на то, что батарея не вполне исправна, станция давала нам в среднем 80% электрической энергии. Только 20% энергии падает на тепловой резерв, на двигатель внутреннего сгорания. Если пришлю сюда батарею на 460 ампер-часов, то резерву здесь и делать будет нечего, так как повторяемость рабочих скоростей ветра здесь очень высокая... У нашей ВЭС не было ни одного простоя, хотя были аварии“.

Исправно работает и ветряк на острове Белом.

В навигацию 1936 года в Арктику завезли еще семь ветряков „Д-12“. Эти ветряки, изготовленные на Сельмашзаводе в г. Херсоне, еще более усовершенствованы, причем учтены все замечания, полученные во время эксплуатации ветряков „Д-12“ за 1935—1936 годы.

Пока что ветродвигатели „Д-12“ стоят дорого — около 30 000 руб. каждый. Такая высокая стоимость объясняется тем, что эти ветродвигатели до сих пор изготавливаются в индивидуальном порядке, как опытные. При серийном производстве стоимость их уменьшится почти в три раза.

Теперь, когда имеем уже достаточный опыт в эксплуатации ветродвигателей, необходимо от экспериментов перейти к массовому применению. Малые и средние ветродвигатели должны быть установлены в большинстве культурных пунктов Крайнего Севера. При этом получится огромная экономия в горючем, уменьшится обслужи-

<sup>1</sup> „Д-12“ — это быстроходный металлический ветряк, с тремя деревянными лопастями, обшитыми железом. Головка ветряка с крыльчаткой установлена на 12-метровой башне. Вращение передается на вертикальный вал, который через коническую передачу вращает лебедку, а от лебедки приводит в движение генератор постоянного тока при помощи ремня. Крыльчатка делает

60 оборотов в минуту. Число оборотов регулируется автоматически, при помощи специального регулировочного механизма, поворачивающего подвижную часть лопасти. Неотъемлемой частью ветроустановки является аккумуляторная батарея достаточной емкости: для „Д-12“ в наших условиях применяется 66 банок аккумуляторной батареи „И-10“, емкостью 360 ампер-часов.

вающий персонал и увеличится срок службы „холодных“ ветродвигателей по сравнению с тепловыми машинами. Ветродвигатели во многих наших пунктах должны быть поставлены в основу всего энергетического хозяйства. Таким пунктом, например, является остров Диксона.

Метеорологические наблюдения на острове Диксона ведутся уже больше десяти лет. Все это время были сильные и постоянные ветры. Так как все суда Северного морского пути заходят в местный порт, чтобы запастись углем, энергии на острове из года в год нужно все больше и больше. В самом недалеком будущем здесь должна быть построена мощная ветродизельная станция.<sup>1</sup> На этой станции должны быть установлены два больших ветродвигателя, по 100 киловатт мощности каждый, и два дизеля по 140 лошадиных сил. Зимой, когда ветры бывают постоянные, будут работать почти только одни ветродвигатели. От них будут питаться радиостанция, мастерские, осветительная сеть довольно большого поселка, бытовые устройства и т. д.

Чем сильнее ветер, тем сильнее выдуваются жилые помещения. Полярникам это

<sup>1</sup> Ветродизельной она называется потому, что, кроме ветряков, на станции будут установлены дизеля для того, чтобы не прекратилась подача энергии в случае перерыва в ветре.

хорошо известно! Лучше пускай температура будет — 45° Ц и при этом штиль, чем температура хотя бы — 15—18° и сильный ветер.

Чтобы при сильном ветре обогреть помещение, приходится беспрерывно топить печи дровами или углем. При установке же ветродвигателей этого можно избежать: чем сильнее ветер, тем больше вырабатывается энергии и тем больше, следовательно, может быть пушено ее на электрическое отопление.

Летом, во время короткой полярной навигации, на ветряки особенно надеяться нельзя. Тогда должны будут работать дизеля, приводя во вращение генераторы, от которых энергия по подводному кабелю будет передаваться на остров Конус, где устанавливаются углеперегружающие механизмы.

Управление ветродвигателями, включение и выключение нагрузок при усилении и ослаблении ветра будут происходить автоматически: на всей станции может дежурить только один человек. При этом стоимость киловатт-часа упадет до 30—35 копеек, вместо теперешнего рубля.

### III

Другой мощный источник энергии — уголь. Во многих местах, например, в Анадыре, уголь добывается на месте, там же.

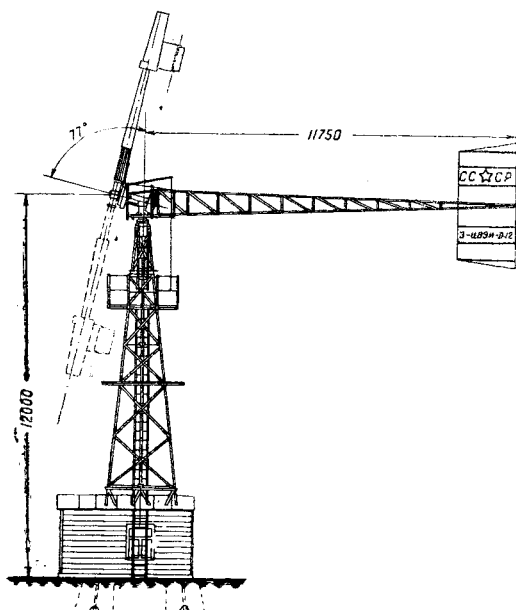
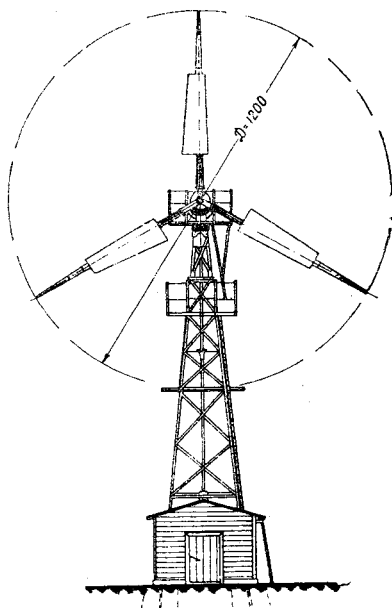


Схема двигателя „Д-12“



где находится электростанция. Но имеется ряд пунктов, которые хотя и удалены от места рождения угля, но все же должны ориентироваться именно на уголь для питания электростанций. Возьмем, например, бухту Тикси. Уже в настоящее время там имеется довольно большая база для судов, прибывающих по Северному морскому пути с грузом для Якутии. Пароходы бункуются здесь углем.

Порт Тикси растет из года в год. Необходимость произвести перегрузку и бункеровку в кратчайший срок вызывает потребность в наибольшей механизации.

Уже теперь в порту живет около 200 человек с семьями. Жилые дома, склады, мастерская, столовая, амбулатория и др. — все это составляет целый поселок. Между тем в бухте Тикси, глубоко вдающейся в материк и защищенной со стороны материка Хараулакским хребтом, мало ветров. Опираясь на них, как на основную базу энергетических ресурсов, нельзя. Везти нефть для дизелей тоже очень дорого и неудобно. И по реке Лене, и по Северному морскому пути этой нефти пришлось бы проделать огромный путь. Стоимость привоза одной тонны нефти поднимется выше 300 руб., не говоря уже о загрузке очень

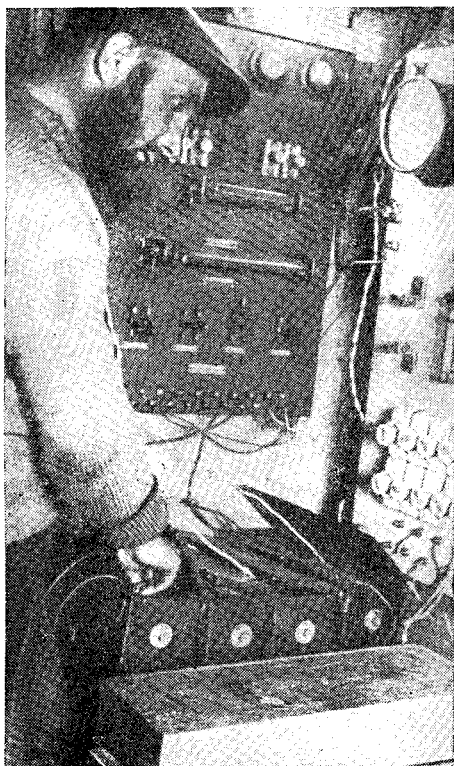
ценного места на пароходах. Поэтому небольшие дизельные установки, работающие в настоящее время в порту Тикси, являются временными. Наиболее целесообразный вид горючего для энергетического пункта у бухты Тикси — каменный уголь.

У самой бухты Тикси угля нет. Но по реке Лене имеются большие залежи. Уголь этот черной полосой на обрывистых берегах реки тянется на много десятков километров. В Сангар-Хая (около 1000 километров от устья), в Кангаласах (около Якутска) идет уже регулярная добыча угля. Именно сангарский уголь и служит для снабжения пароходов в бухте Тикси. Все равно туда должны доставляться баржи под грузы для Якутии. Таким образом доставка угля заполняет холостой прогон этих судов. При большом количестве угля, доставляемого в бухту для бункеровки пароходов, уголь на собственные нужды электростанции порта Тикси составит незначительный процент.

Уголь на Крайнем Севере стоит в настоящее время около 50 руб. за тонну на месте. Дороговизна эта определяется высокой стоимостью рабочей силы, отсутствием механизации, трудностями транспорта даже в районе самой добычи.

Поэтому особенно большое внимание должно быть обращено на экономное расходование угля.

Если принять во внимание относительно небольшую мощность энергетических установок, то наиболее правильным было бы устанавливать газогенераторные агрегаты, состоящие из газогенератора и газового двигателя. Полный коэффициент полезного действия газогенераторной установки гораздо выше, чем паровой, т. е. гораздо меньше угля придется тратить, особенно в относительно маломощных установках. Газогенераторные установки легче и проще устанавливаются, чем стационарные паровые. Такая установка проста



Зарядка аккумуляторов в мастерской (бухта Тикси)

в обслуживании и, следовательно, требует немного обслуживающего персонала.

Наконец, газогенераторная установка требует меньше воды, чем обыкновенная паровая.

В 1933 году первый ленский караван судов, пришедший в бухту Тикси по Северному морскому пути, привез, в числе прочего оборудования, 50-сильный локомобиль для силовой станции будущего порта. Но оказалось, что одним из главных препятствий к установке этого локомобиля является отсутствие воды. Правда, легом воды хватило бы. Но лето продолжается 2—2½ месяца. В остальное время имеющиеся ручьи промерзают насквозь до самого дна. На зимовках пользуются, обыкновенно, снегом, который топят в котлах. Для того чтобы создать нужное для питья и других бытовых нужд количество воды, приходится тратить много топлива, очень ценного в условиях Арктики.

А сколько труда нужно затратить на откалывание твердого, как лед, арктического снега и подвозку его к станции! В результате было решено локомобиль в бухте Тикси не ставить.

На Шпицбергене, окруженном морем, „водяная проблема“ также создает много затруднений. Мощная паровая станция (около 2000 киловатт) требует здесь огромного количества воды (до 100 тонн в сутки). И вся эта вода получается частью из опреснителей, но главным образом из льда, который заготавливают на реках, стекающих с горы.

Газогенераторные установки избавят от этих трудностей.

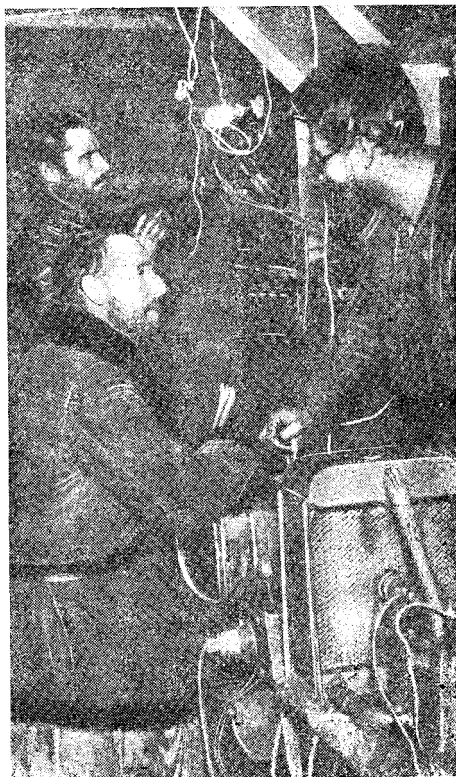
Даже в современных типах „кусковых“ газогенераторов, в качестве воды, необходимой для очистки газа, можно было бы пользоваться морской водой.

В настоящее время разрабатываются конструкции газогенераторов, работающих на пылевидном топливе, для которых потребуется совсем небольшое количество воды.

К сожалению, газогенераторостроение не стоит еще на достаточной высоте. Газогенераторы строятся лишь для получения бытового газа. Газовые двигатели только еще начинают проектироваться, и производства их нет. Все заинтересованные предприятия, в том числе и Главсевморпуть, Наркомлес, Наркомзем и т. д., должны добиться того, чтобы такое производство возможно скорее наладить.

В настоящее время для тех местностей Крайнего Севера, где имеется уголь, приходится все же ориентироваться на паровые установки, в частности для большинства установок относительно небольшой мощности — на локомобильные установки. В проекте локомобильных станций Полярного управления Севморпути задача водоснабжения решена следующим образом: все тепло, которое обычно уносится отработанным паром, охлаждающей водой и газами, зимой идет на обогрев специального водохранилища.

Отработанный пар локомобиля конденсируется, и большая часть воды возвращается обратно. Потери же происходят со снегом, который растапливается за счет указанного выше тепла.



Пуск временной электростанции с двигателем „Л-6“ (бухта Тикси)



Можно использовать даже метели, обычные для Крайнего Севера. Во время метели снег несется вдоль тундры и обыкновенно скапливается огромными сугробами около всякого предмета, брошенного на земле. При помощи специальных загорожек можно заставить снег скапливаться у водохранилища-снеготаялки, что сильно сократит работу по доставке снега. Кроме того, должны быть максимально механизированы добыча и доставка местных углей на станцию, что еще более уменьшит количество необходимого персонала.

Все остающееся тепло от локомотивов может быть использовано для теплофикации самой станции и окружающих помещений. Локомотивная станция может служить одновременно и теплоцентралей, отопляющей весь поселок.

#### IV

Еще одним местным энергетическим ресурсом Крайнего Севера служит разность температур. Использование разности температур между „теплой водой“ (минимальная ее величина в полярных морях — 0,5—1° Ц) и холодным воздухом (минимальная температура — 40—45° Ц) является пока еще проблематичным. Нигде еще в мире таких установок нет. Между тем, неиссякаемые источники „даровой“ энергии на Крайнем Севере требуют тщательного исследования возможности использования разности температур.

У нас в Союзе разработка вопроса о двигателях, работающих на разности температур, получила два направления. Одно из них являлось попыткой воспроизвести и усовершенствовать способ Баржо. Эти работы велись в Энергетическом институте Академии наук, где была сконструирована соответствующая установка.

По непонятным причинам эта работа в Энергетическом институте в настоящее время заглохла.

В настоящее время в Теплотехническом институте группой Старостина разрабатываются так называемые „двигатели низкого потенциала“. Группа Старостина занимается главным образом перепадами температур порядка 40—45°.

Работы его группы в этой области вышли из теоретической стадии и прошли уже первые этапы экспериментов. Тов. Старостин предлагает уже делать рабочие чертежи и строить двигатели для этих перепадов.

Нужно ли нам дожидаться окончательной проработки этого вопроса для меньших перепадов? Кое-где у нас за полярным кругом имеются горячие источники. Конечно, эти источники не решают вопрос об использовании разности температур в целом. Но этот частный случай является наиболее удобным для продвижения вопроса об использовании разности температур. Мы убеждены, что только полупромышленные опыты могут двинуть разработку этой проблемы с достаточной быстротой. Самый полупромышленный характер заставит сосредоточить больше внимания на этом двигателе. В процессе более или менее длительной эксплуатации обнаружатся, с одной стороны, наиболее прямые пути для применения такого же в принципе двигателя для более низких теплоперепадов, с другой стороны, обнаружатся наиболее серьезные его недостатки. Наконец, в том случае, если промышленность в тех областях, где имеются такие источники, получит ожидаемое развитие, необходимая энергетическая база будет иметь уже хорошо проверенный образец. В дальнейшем может быть изготовлена установка нужных размеров и сооружена на одном из наиболее крупных горячих источников.

Нужно иметь в виду при этом, что отпадает также затруднение с аккумулярованием энергии. Необходимый для работы такого двигателя перепад температуры в 40° Ц будет сохраняться даже в самые теплые летние месяцы. Двигатель будет работать непрерывно, обеспечивая потребный минимум энергии.

Создание такого энергетического пункта на горячих источниках в Арктике кажется на первый взгляд фантазией. Однако немало проектов, представлявших вначале „фантазией“, было в дальнейшем реализовано. И эта „фантазия“ близка к проведению в жизнь. Вероятно, уже в ближайшие годы организуется строительство такой станции на горячих источниках.

**Н. В. СЦЕПУРО**

## ЛЕСНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ В ТРЕТЬЕМ ПЯТИЛЕТИИ НА КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ<sup>1</sup>

Задача настоящей статьи — указать на роль лесной промышленности в общем росте народного хозяйства Крайнего Севера и наметить перспективы ее развития в период третьей пятилетки.

Приводимые в ней наброски являются ориентировочными и основаны на имеющихся предварительных лесозаготовительных подсчетах, которые, естественно, должны будут подвергнуться известным изменениям при детальной проработке и увязке всего пятилетнего плана. Однако я надеюсь, что эта статья принесет известную пользу, так как послужит „затравкой“ для вовлечения широкого круга лесозаготовителей и местных работников в обсуждение затронутых в ней вопросов, а широкое и всестороннее их освещение поможет разработать правильный план развития лесной промышленности на третье пятилетие.

### I

Наличие в северных районах громадных лесных массивов с ценным пиловочным, строевым и поделочным лесом, резко увеличивающаяся местная потребность в лесо-

материалах и возможность их экспортирования Северным морским путем, а также доставки речным путем в безлесные южные районы и даже (путем перевалки на железнодорожную дорогу) в центральные районы Союза, предопределяют роль лесной промышленности на Севере, выдвигая ее в число основных отраслей всего народного хозяйства Севера.

В третьем пятилетии намечается по Союзу резкое увеличение объема лесозаготовок и лесопиления, причем, в связи с созданием водоохранных зон и значительным сокращением лесозаготовительной программы в ряде районов Европейской части Союза, дальнейшее развитие лесной промышленности намечается, главным образом, в северной и северо-восточной его частях. Таким образом, наступает очередь вовлечения в эксплуатацию лесных богатств Севера, давно ожидающих своего освоения.

По ориентировочным подсчетам лесозаготовителей Наркомлеса развитие в третьем пятилетии лесозаготовок и лесопиления в бассейнах трех основных рек Севера намечается в следующем объеме:

Бассейны рек	Объем лесозаготовок		Объем лесопиления (в сырье)		В т. ч. севернее ж.-д. магистрали	
	1936	1942	1936	1942	1936	1942
В тысячах фемтметров						
Бассейн Оби . .	26 900	92 400	4355	23 490	200	4200
Бассейн Енисея .	14 100	60 000	3215	19 900	390	4100
Бассейн Лены . .	700	6 500	105	1 450	90	1450
Итого	41 700	158 900	7675	44 840	680	9750
В % к 1936 году	—	380	—	590	—	1400

Лесозаготовители Научно-исследовательского института экономики Севера Главсевморпути в своих набросках подходят более осторожно и определяют рост продукции северных лесозаводов в третьем пятилетии с 900 тыс. фемтметров в 1938 году до 3092 тыс. фемтметров в 1942 году.

<sup>1</sup> В порядке обсуждения.

Даже допуская некоторую оптимальность приведенных подсчетов лесозаготовителей Наркомлеса, все же остается несомненным, что лесная промышленность Севера в третьем пятилетии должна будет развиваться гигантскими темпами.

Если учесть, что для заготовки, вывозки и сплава одного фемтметра древесины требуется затратить около двух рабочих дней,

что постройка одного четырехрамного лесокомбината с годовой производительностью в 300 тыс. фестметров обходится около 16 млн. рублей и что штат рабочих такого лесокомбината составляет около 1200 человек, то станет понятным, какой колоссальный сдвиг во всей экономике Севера внесет развитие лесной промышленности в третьем пятилетии.

Помимо указанного непосредственного влияния на развитие народного хозяйства Севера, лесная промышленность должна будет помочь развитию других отраслей местной промышленности и транспорта и удовлетворить их громадные потребности, а также потребности местного населения в топливе, строительных лесоматериалах, полуфабрикатах, мебели и предметах широкого потребления.

По подсчетам экономистов Института экономики Севера, годовая потребность Крайнего Севера только в строительных лесоматериалах к концу третьей пятилетки превысит 1 миллион фестметров, причем эти подсчеты нужно признать значительно заниженными.

## II

Несмотря на указанное наличие на Крайнем Севере громадных лесных массивов с колоссальными запасами ценной деловой древесины, исчисляемой сотнями миллионов кубометров, лесная промышленность этого района находилась до последнего времени в зачаточном состоянии. Даже в более южных частях Урала в Сибири основное количество лесопильных и деревообрабатывающих заводов размещено только в районе Сибирской ж.-д. магистрали и эксплуатирует лишь лесные массивы, расположенные на верховьях и на южных притоках основных северных рек до их пересечения железной дорогой. Севернее же этой магистрали на всем необъятном пространстве от Урала до Якутии включительно, где сосредоточены основные леса Севера, имеются только два-три лесозавода средней мощности и около десятка старых маломощных (на 1—2 рамы) заводиков. Вот список лесозаводов этого района:

По Омской области (нижнее течение р. Оби)

1. Самаровский лесозавод . на 1 раму
2. Обдорский . . . . . 2 рамы

По Западносибирскому краю (среднее течение р. Оби)

1. Могочинский лесозавод № 1 . . . . . на 4 рамы
2. Могочинский лесозавод № 2 . . . . . „ 1 раму
3. Кетский лесозавод . . . 2 рамы
4. Лесозавод Красный Яр . „ 1 раму

По Красноярскому краю (р. Енисей)

1. Игарский лесокомбинат в составе:
  - а) Лесозавод № 1 . . . на 3 рамы
  - б) Лесозавод № 2 . . . „ 4 „
  - в) Лесозавод № 3 . . . „ 2 „
2. Маклаковский лесозавод . . . 3 „
3. Енисейский лесозавод . . . 2 „
4. Лесозавод при Енисейском золоторудном управлении . . . . . 2 „
5. Придивинский лесозавод Главсевморпути . . . . . 2 „

По Якутской АССР (р. Лена)

1. Якутский лесозавод Якут-леса . . . . . на 2 рамы
2. Якутский лесозавод Коммунтреста . . . . . „ 1 раму
3. Пеледуйский лесозавод Главсевморпути . . . . . 1 „

Если к этому списку прибавить несколько временных одно-двухрамных лесозаводов, принадлежащих Якутзолоту, то будет исчерпано все наличие лесозаводов Крайнего Севера.

За исключением Игарского лесозавода № 2 и Маклаковского, являющихся по своему состоянию и оборудованию современными лесопромышленными предприятиями, все остальные указанные лесозаводы сильно изношены и имеют устаревшее и недостаточное оборудование и паросиловое хозяйство.

Выпущенная в 1935 году всеми указанными лесозаводами пиломатериалов составляет:

Лесозаводы Омской области . . . . .	15 тыс. фестметров
Лесозаводы Западно-сиб. края . . . . .	185 „
Лесозаводы Красноярск. края . . . . .	390 „
Лесозаводы Якутской АССР . . . . .	90 „

Итого 680 тыс. фестметров

Продукция основных лесозаводов (игарские, маклаковские, Енисейский и Могочинский) идет главным образом на экспорт, а на долю местных потребностей остается только продукция мелких лесозаводов (около половины указанного общего выпуска).

Не говоря уже о ничтожных размерах производительности этих заводов по сравнению с приведенными выше наметками третьей пятилетки, они далеко не могут удовлетворить даже современную местную потребность в пиломатериалах, в которых повсеместно на Севере ощущается острый недостаток, в особенности на ряде разви-

вающихся предприятий и пунктов жилищного и коммунального строительства.

Положение осложняется еще неравномерностью распределения этих лесозаводов по районам и их отдаленностью от мест потребления их продукции. Это приводит к необходимости завозить пиломатериалы на ряд строек морским путем из отдаленных мест, или же организовать ручную распиловку леса, что естественно удорожает строительство.

### III

Выше (гл. I) были указаны основания для широкого развития в третьем пятилетии лесной промышленности Севера и приведены общие наброски плана этого развития, сделанные как экономистами Наркомлеса, так и экономистами Института экономики Севера.

Наброски этих двух групп экономистов, совпадая в большинстве случаев в вопросах территориального размещения лесопромышленных предприятий, существенно расходятся в определении общего объема развития лесной промышленности Севера в третьем пятилетии (см. цифры, указанные в гл. I).

Это расхождение объясняется более осторожными подсчетами экономистов института, исключением из их набросков некоторых лесозаводов, лежащих южнее, за пределами Крайнего Севера, и, отчасти, недоучетом ими размеров снабжения северным лесом не только среднеазиатских, но и центральных районов Союза.

Пользуясь указанными материалами и на основании личного знакомства с лесосырьевыми, экономическими и транспортными условиями Севера, я попытаюсь наметить план территориального размещения лесопромышленных предприятий этого района на третье пятилетие.

Попутно, в случаях существенного расхождения моих набросков с набросками какой-нибудь из указанных двух групп экономистов, будут приведены эти расхождения и сделаны соответствующие пояснения.

Прежде всего необходимо указать на большие изменения в направлении продукции будущих лесопромышленных предприятий Севера. Если до последнего времени лесная продукция имела здесь преимущественно экспортное значение, то, начиная с третьей пятилетки, значительная часть таковой должна будет пойти на удовлетворение потребностей бурно развивающейся местной промышленности и жилищного, коммунального, дорожного и прочих видов строительства, а также на удовлетворение сильно растущих потребностей местного населения.

Значительно возрастет и вывоз этой продукции в безлесные районы Азиатской части Союза, и наконец, — часть ее должна

будет пойти в некоторые европейские районы Союза на пополнение недостающей продукции собственных лесозаводов.

Лесозэкспорт на Севере хотя и будет продолжать расти в абсолютных цифрах, но удельный вес его значительно сократится.

Экономисты Института экономики Севера сделали следующую наброску<sup>1</sup> направления продукции северных лесозаводов в третьем пятилетии (см. табл. на стр. 84).

Указанный сдвиг в направлении продукции северных лесозаводов в сторону увеличения удовлетворения внутренних потребностей края и вывоза в безлесные районы Союза предопределяет характер и тип новых лесопромышленных предприятий Севера, подчиняя их в основном требованиям внутреннего рынка. Кроме того, слабая населенность северных районов и вытекающий отсюда недостаток в рабочей силе, а также необходимость перевозки продукции его лесозаводов на дальние расстояния, требуют, с одной стороны, максимальной механизации всех производственных процессов на этих предприятиях, а с другой — максимального выпуска их продукции в наиболее законченном обработкой и транспортабельном виде. Поэтому основным типом лесопромышленных предприятий Севера, за исключением мелких лесозаводов временного типа, должен быть лесокombинат в составе лесопильного завода с деревообделочными цехами и сушильными установками.

Поскольку продукция этих лесокombинатов предназначена, главным образом, для удовлетворения всех видов строительства (промышленного, жилищного, коммунального, дорожного и т. д.) и потребностей промышленных рабочих и местного населения, то основными деревообделочными цехами этих комбинатов следует признать цеха по выработке разборных стандартных домов, строительных деталей, мебели и предметов широкого потребления.

Кроме того, наличие в северных лесах значительных запасов деловой лиственницы и березы вызывает необходимость организации при некоторых комбинатах цехов по выработке деталей вагостроения, сельскохозяйственного и других специальных сортиментов, а также по выработке лыж и клееной фанеры.

Перейдем теперь к наброскам территориального размещения лесопромышленных предприятий.

<sup>1</sup> Эта наброска сделана без учета вывоза лесопроductии в европейские районы, а указанные в ней абсолютные цифры продукции лесозаводов преуменьшены; однако как рост направления лесопроductии в процентном отношении, так и удельное соотношение этого направления нужно признать правильными.

Направление продукции	1938	1939	1940	1941	1942	1942 в % к 1938 г.	Удельный вес	
	в тыс. фестметров						1938	1942
Бассейны рек Оби и Енисея								
Экспорт . . . . .	278	361	427	505	612	220,2	41,6	24,5
Внутренняя потреб- ность . . . . .	193	232	325	415	511	264,8	23,9	20,5
Вывоз за пределы района . . . . .	197	309	533	961	1375	697,7	29,5	55,0
Итого . . .	668	902	1285	1881	2498	373	100	100
Бассейн реки Лены								
Внутренняя потреб- ность . . . . .	232	306	393	474	594	256	—	—
Всего .								
Экспорт . . . . .	278	361	427	505	612	220,2	30,9	19,9
Внутренняя потреб- ность . . . . .	425	538	318	889	1105	260	47,2	35,7
Вывоз за пределы района . . . . .	197	309	533	961	1375	697,7	21,9	44,4
Итого . . .	900	1208	1678	2355	3092	339,1	100	100

#### А. Бассейн реки Оби.

1. Обско-Нарымский район (среднее течение реки Оби). Основное направление продукции лесозаводов этого района — вывоз в южные безлесные районы Азиатской части Союза с доставкой ее речным путем (вверх по р. Оби) до Новосибирска и перевалкой на железную дорогу, или же при посредстве ж.-д. ветки Томск — Чулым, если таковая будет закончена в третьем пятилетии.

Количество лесопроизводства, идущей в указанном направлении, должно возрасти с 130 тыс. фестметров в 1935 году до 480 тыс. в конце третьей пятилетки.

Рост внутренней потребности района в пиломатериалах повысится с 20 тыс. фестметров в 1935 году до 70 тыс. фестметров в 1942 году, а рост экспорта (через Новый порт) — с 33 тыс. фестметров в 1935 году до 50 тыс. фестметров в 1942 году.

Таким образом, для удовлетворения всей намеченной потребности продукция лесозаводов данного района должна возрасти со 185 тыс. фестметров в 1935 году до 600 тыс. фестметров в 1942 году.

Это увеличение продукции намечается путем реконструкции и расширения существующих здесь лесозаводов — двух могочинских, Кеетского и лесозавода Кисный Яр, что увеличит их производительность со 185 тыс. до 360 тыс. фестметров, а также путем постройки на р. Чулым в районе выхода указанной выше ж.-д. ветки нового Ксеньевского лесокombината производительностью в 250 тыс. фестметров.

Необходимо отметить, что экономисты Наркомлеса мощность Ксеньевского лесокombината намечают в 850 тыс. фестметров. Эта пометка является, несомненно, преувеличенной, так как по последним обследованиям сырьевой базы этого комбината таковая не в состоянии обеспечить сырьем лесокombинат такой мощности.

2. Район Тобольского Севера (нижнее течение реки Оби). Продукция намечаемых в этом районе лесопромышленных предприятий должна получить следующее направление. Внутривойсковая потребность в пиломатериалах возрастет к концу третьей пятилетки против существующей с 15 тыс. до 185 тыс. фестмет-

ров. На экспорт и на вывоз в другие районы Союза лесопроductия данного района начнет поступать с 1939 года (окончание строительства Белогорского лесокombината) и составит: лесоэкспорт в 1939 году — 25 тыс. фестметров, в 1942 году 145 тыс. фестметров, вывоз в другие районы в 1939 году — 185 тыс. фестметров, в 1942 году — 400 тыс. фестметров.

Так как в настоящее время, за исключением строящегося Белогорского комбината, в этом районе нет почти ни одного лесозавода, то для покрытия указанного выше потребления лесопроductии в третьем пятилетии придется построить ряд новых лесопромышленных предприятий.

Я считаю целесообразным следующее территориальное размещение этих предприятий.

1. В Белогорье: а) окончание начатого строительства лесокombината с четырехрамным лесозаводом производительностью в 200 тыс. фестметров пиломатериалов, с сушилкой, деревообделочным цехом и цехом изоплит (последний для использования отходов лесопиления) и б) постройка фанерного завода, производительностью 50 тыс. кубометров клееной березовой фанеры.

Вместо кондинских лесных массивов, составляющих сырьевую базу этого комбината, этой базой должны стать леса Самаровского леспрохоза, расположенные поблизости к комбинату (бассейн р. Назыма), и леса бассейнов рек Тыма, Васьюгана, Ваха и др.

2. На р. Конде (приток Иртыша) на теперешней сырьевой базе Белогорского комбината должен быть построен лесокombинат той же мощности, что и Белогорский, с той лишь разницей, что вместо цеха изоплит может быть построен гидролизный цех, а вместо фанерного завода — лыжная фабрика, производительностью 150—200 тыс. пар лыж.

3. На Оби в районе впадения р. Северной Сосьвы на сырьевой базе лесных массивов этой реки, а также части лесов Самаровского леспрохоза, не тяготеющих к Белогорскому комбинату, должен быть построен четырехрамный лесопильный завод, производительностью в 210 тыс. фестметров пиломатериалов.

В случае постройки в этом районе ж.-д. ветки от Кабаковска (Надеждинск), лесозавод этот должен быть расширен до шести рам и превращен в лесокombинат с сушилным хозяйством и деревообделочными цехами.

4. Для использования небольших лесных массивов, расположенных севернее р. Северной Сосьвы, в городе Березове должен быть построен небольшой двухрамный лесозавод местного значения производительностью до 60 тыс. пиломатериалов.

Существующие Самаровский и Обдорский лесозаводы подвергнутся незначитель-

ной реконструкции с увеличением проductии с 20 до 30 тыс. фестметров.

Распределение проductии указанных лесозаводов по направлениям вытекает из их территориального расположения: проductия Сосьвинского комбината, как расположенного ближе к Новому порту, будет иметь, за удовлетворением местных потребностей, преимущественно экспортное направление, и только после постройки указанной выше ж.-д. ветки часть этой проductии за счет уменьшения экспорта пойдет в безлесные районы Союза.

Продукция Кондинского комбината, расположенного в южной части района, целиком пойдет для удовлетворения местных потребностей и на вывоз речным путем в безлесные местности Омского района и дальше в районы Казахстана и Средней Азии.

Около четверти проductии Белогорского комбината предназначено на экспорт и три четверти — для местных потребностей и на вывоз в другие районы.

Приведенная наметка территориального размещения лесных предприятий Тобольского Севера существенно расходится с планом обеих указанных выше групп экономистов, которые, базирясь на предположении, что ж.-д. ветка от Кабаковска пройдет в район Белогорья, сходятся на утверждении о необходимости концентрации в Белогорье всех лесопромышленных предприятий данного района, причем экономисты Института экономики Севера намечают там, кроме строящегося комбината, постройку еще двух четырехрамных комбинатов, определяя мощность всех трех комбинатов в 540 тыс. фестметров, а группа экономистов Наркомлеса определяет общую мощность всех белогорских лесозаводов в 2 млн. фестметров.

В вопросе о намеченной мощности лесозаводов Тобольского Севера несомненно более правильно подошли экономисты института. Чтобы убедиться в крайней преувеличенности наметок экономистов Наркомлеса, достаточно учесть, что по этим наметкам пришлось бы построить лесозаводы на 36 рам, что не соответствует ни экономическим условиям, ни сырьевым возможностям Тобольского Севера.

Что же касается концентрации в Белогорье всех лесопромышленных предприятий района, то я не могу с ней согласиться и считаю свою наметку размещения этих предприятий более правильной, несмотря на то, что мнения обеих групп экономистов в вопросе о концентрации совпадают.

Вот основания для моих возражений:

1) предположения о выходе к Белогорью Кабаковской ж.-д. ветки совершенно несостоятельны. Даже при беглом просмотре карты видно, что при таком направлении эта ветка должна будет пересечь верховья целого ряда рек (Сосьва, Лозьга, Конда) и пройти по сильно заболоченной местности, что очень удорожит ее строительство. Между

тем, более северное направление таковой в район Северной Сосьвы даст возможность провести ее по сухому водоразделу. В этом направлении и прошли в свое время ж.-д. изыскания НКПСа;

2) площадка строящегося Белогорского комбината настолько мала, что на ней с трудом могли разместиться его здания и сооружения, причем потребовались крупные миллионные затраты на ее подсыпку для предупреждения от затопления. Акватория ее протоки очень незначительна и на силу хватает для приема сырья и отгрузки продукции одного четырехрамного лесозавода. Поэтому разместить на ней еще новые комбинаты совершенно невозможно. Других же площадок, мало-мальски пригодных для постройки таких комбинатов, как показали подробные изыскания, не только вблизи Белогорья, но даже на значительном от него расстоянии не имеется;

3) такая концентрация всех лесопромышленных предприятий отдалила бы их продукцию от местных районов потребления таковой (горная промышленность северного Урала, Ямальский округ, Амдерма и т. д.), а также от районов их вывоза как в северном (экспорт), так и в южном направлении, и

4) при таком размещении лесозаводов богатые лесные массивы Северной Сосьвы остались бы неиспользованными.

Б. Бассейн реки Енисея.

1. Туруханский район Красноярского края. За Игарским комбинатом этого района следует и в будущем сохранить преимущественно экспортное значение. В то же время он должен будет удовлетворять растущую внутрирайонную потребность в пиломатериалах (промышленность Норильска, жилищно-коммунальное строительство и т. д.).

Внутрирайонная потребность должна возрасти с 96 тыс. до 175 тыс. фестметров, а экспорт с 170 тыс. до 275 тыс. фестметров (цифры показаны на начало и конец третьей пятилетки), вывоз в другие районы Союза не намечается.

Для покрытия указанного потребления пилопродукции потребуются произвести коренную реконструкцию Игарского лесокombината, увеличив производительность лесозавода № 2 и заменив лесозаводы №№ 1 и 3 новым шестирамным лесозаводом.

2. Ангара-Енисейский район. В связи с намечаемой постройкой в третьем пятилетии ж.-д. ветки Ачинск—Енисейск, лесная промышленность этого района должна получить наиболее крупное развитие с основным направлением ее продукции в Турксиб, в Казахскую АССР и среднеазиатские республики.

Рост этой продукции и ее направление в третьем пятилетии намечаются в следующем виде (цифры показаны на начало и на конец пятилетки).

Внутрирайонная потребность возрастет с 20 тыс. до 80 тыс. фестметров, экспорт — с 75 тыс. до 270 тыс. фестметров, вывоз за пределы района с 65 тыс. до 830 тыс. фестметров.

Для покрытия указанного потребления необходима реконструкция существующих здесь Маклаковского и Енисейского лесозаводов с увеличением их производительности со 160 тыс. до 280 тыс. фестметров и постройка трех новых восьмирамных лесокombинатов в районе г. Енисейска и одного двухрамного лесозавода на указанной выше ж.-д. ветке с общей их производительностью 1320 тыс. фестметров.

Кроме того, на Енисее в районе Подтеговской протоки должен быть построен трехрамный лесозавод для удовлетворения потребностей проектируемого затона и судоверфи, подлежащей перенесению из Придивного за источником лесосырьевой базы.

Экономисты Наркомлеса в своих наметках почти удваивают указанную выше производительность енисейских лесозаводов (3500 тыс. фестметров по сырию, или 2400 тыс. фестметров по пиломатериалам).

Эти наметки следует признать преувеличенными, так как они превышают даже пропускную способность ж.-д. путей, связывающих этот район с указанными основными пунктами потребления продукции лесозаводов.

В. Бассейн реки Лены (Якутская АССР). С постройкой в третьем пятилетии ж.-д. ветки до ленской пристани Усть-Кут впервые создается возможность направлять ленский лес в другие районы Союза. В связи с этим в Усть-Куте намечается постройка шестирамного лесозавода.

К сожалению, этот лесозавод сможет эксплуатировать только леса, расположенные в верхнем течении Лены (Восточно-сибирский край). Что же касается Якутской АССР, то она в отношении лесопроductии и в третьем пятилетии останется на положении замкнутого района.

Но, не участвуя в экспорте пилопродукции и не отправляя ее в другие районы Союза, Якутская АССР предъявляет зато большой спрос на эту продукцию для удовлетворения ежегодно возрастающих собственных потребностей.

Основным направлением пилопродукции в Якутии является жилищное и культурно-бытовое строительство республики. Крупный расход пиломатериалов намечается по линии горной промышленности и водного и дорожного транспорта.

Рост всего внутреннего потребления Якутии намечается с 232 тыс. фестметров в начале пятилетки до 600 тыс. фестметров в конце ее.

Характерной особенностью Якутской АССР является распыленность точек местного потребления пиломатериалов и невоз-

возможность их снабжения из немногих крупных лесопромышленных центров.

Указанный характер потребления пиломатериалов предопределяет тип будущих лесозаводов и план их территориального размещения. Если в ранее перечисленных районах развитие лесной промышленности можно было в основном намечать в определенных центрах в виде крупных лесокombинатов, то в отношении Якутии, за исключением 2—3 пунктов, где возможно создать сравнительно крупные лесокombинаты, более целесообразно приблизить лесные предприятия к местам потребления их продукции в виде отдельных небольших лесозаводов.

Взамен существующего двухрамного лесозавода в г. Якутске уже утвержден проект строительства четырехрамного лесокombината производительностью в 140 тыс. фестметров пиломатериалов с цехами — деревообделочным, строительных деталей, мебельным и бочарным.

Кроме этого лесокombината, на р. Лене следует наметить постройку следующих двух лесокombинатов: 1) при Пеледуйской судоверфи Главсевморпути, взамен устаревшего однорамного лесозавода, постройку трехрамного комбината производительностью в 150 тыс. фестметров с сушилкой и деревообделочным и раскroечным цехами и 2) на устье р. Вилюй — четырехрамного лесокombината с деревообделочным цехом по выпуску для Крайнего Севера стандартных разборных домов и строительных деталей и цехом бочарной и ящичной тары.

В остальных районах следует наметить постройку следующих мелких лесозаводов:

1. В Алданском районе (без золотопромышленной зоны) три однорамных лесозавода общей производительностью в 75 тыс. фестметров.

2. В Алданском золотопромышленном районе, кроме существующих лесозаводов Якутзолота производительностью в 145 тыс. фестметров, постройку шести однорамных лесозаводов общей производительностью 150 тыс. фестметров.

3. На р. Хатанге для снабжения лесоматериалами промышленного и жилищного строительства Нордвикского района — постройку одного двухрамного лесозавода.

4. На Индигирке и Колыме для удовлетворения потребностей развивающейся промышленности и жилищного и культурно-бытового строительства — по одной однорамной установке облегченного типа.

Во избежание недоразумений, считаю необходимым указать, что имеющиеся в приведенных наметках расхождения между потребностью отдельных районов в лесоматериалах и намеченной мощностью их лесозаводов объясняется тем, что некоторые из них к концу пятилетия не успеют освоить всей своей производственной мощности и будут давать меньшее количество продукции.

#### IV

Главсевморпуть, призванный к развитию всей промышленности и всего народного хозяйства Севера, не может, конечно, остаться безучастным и в вопросе развития лесной промышленности, занимающей, как мы видели, столь крупный удельный вес во всей экономике Севера.

Однако, я полагаю, что участие Главсевморпути должно быть ограничено только теми районами, которые остаются вне сферы освоения основного лесозаготовителя — Наркомлеса.

Точно также должен быть исключен район деятельности Якутзолота, который имеет и развивает собственные лесозаводы.

Районами, уже частично освоенными Наркомлесом, являются Обско-Нарымский район и районы бассейна р. Енисея (см. гл. II). В этих же районах намечается и наиболее интенсивное развитие лесной промышленности в третьем пятилетии.

В Якутии Наркомлес ограничивается постройкой одного лесокombината в г. Якутске, а Якутзолото имеет и продолжает развивать лесопильные заводы в Алданском золотопромышленном районе.

Таким образом, основным районом деятельности Главсевморпути в деле развития промышленности в третьем пятилетии остается Тобольский Север, как совершенно не охваченный ни Наркомлесом, ни другими организациями и где Главсевморпуть уже приступил к строительству первого крупного лесокombината (Белогорского).

Кроме указанного основного района, я полагаю, что в ведении Главсевморпути должны остаться: на р. Енисее строительство и эксплуатация трехрамного лесозавода при Подтесовском затоне и судоверфи, а в Якутии — строительство и эксплуатация Пеледуйского и Вилюйского лесокombинатов, двухрамного лесозавода на Хатанге, однорамного лесозавода на Индигирке и двух-трех однорамных лесозаводов в районе наибольшего развития промышленного и жилищного строительства северной части Якутской АССР.

#### V

Несмотря на крупный объем намеченного развития лесной промышленности Севера в третьем пятилетии, оно далеко еще не соответствует громадным лесосырьевым возможностям этого края. Поэтому лесная промышленность в третьем пятилетии сможет вовлечь в эксплуатацию лишь некоторые лучшие лесные массивы Севера и использовать в них только наиболее ценные части древесных стволов в виде пиловочных и строительных бревен и фанерных и лыжных краев.

Этим задачам отвечает лесопильная и деревообделочная промышленность, которая и должна получить наибольшее развитие.



Что же касается лесохимической промышленности, для которой сырьем могут служить отходы лесозаготовок, пни и мелкий лес дровяного качества, то основными районами его развития в третьем пятилетии должны остаться районы Европейской части Союза, где еще в изобилии имеется необходимое лесосырье, где легче снабжать лесохимические заводы нужными химикатами и где продукция их заводов ближе к местам потребления. Поэтому в третьем пятилетии лесохимическая промышленность на Крайнем Севере не может получить значительного развития и должна будет ограничиться подсобным промыслом, постройкой нескольких смоло-скипидарных заводов и организацией гидролизных цехов на некоторых крупных лесокombинатах.

## VI

Развитию лесной промышленности на Севере должно предшествовать и сопутствовать обследование лесных массивов и организация в них охраны лесов и правильного лесного хозяйства.

Как известно, подавляющее большинство северных лесов не только не устроено, но и не приведено в известность, если не считать поверхностных наблюдений и очень ориентировочных подсчетов, произведенных в разное время разными экспедициями, преимущественно на прибрежных полосах наиболее крупных рек.

Более точные лесообследования произведены только в средней части бассейна р. Енисей и отчасти в кондинских лесах.

При громадной площади лесов Северного района и значительной трудоемкости лесообследовательских работ полное приведение их в известность потребует крупных капиталовложений порядка многих десятков миллионов рублей, поэтому значительная часть этих работ может быть осуществлена только за пределами третьей пятилетки.

В третьем же пятилетии придется ограничиваться обследованием только отдельных лесных массивов, составляющих сырьевые базы намеченных к строительству лесопромышленных предприятий.

Для правильного территориального размещения этих предприятий и установления профиля и мощности таковых необходимо, чтобы каждый лесозавод или лесокombинат, кроме экономического обоснования, имел и обоснованную сырьевую базу с выявлением площади и расположения тяготеющих к нему лесов и качества запасов имеющегося в них сырья.

Кроме того, на каждую лесосырьевую базу лесозавода (лесокombината) должен быть составлен, хотя бы на ближайший отрезок времени — 5 лет, план эксплуата-

ции с установлением мест и очередности рубок и с проработкой всех мероприятий, необходимых, с одной стороны, для правильного ведения лесного хозяйства (лесовозобновление, меры ухода за лесом, пожарная охрана и т. д.) и, с другой, наиболее дешевого и рационального способа заготовки и доставки лесосырья к предприятию (прокладка лесовозных дорог, расчистка сплавных рек, механизация процессов заготовки и вывозки леса, создание постоянных кадров рабочих и т. д.).

Все указанные работы должны проводиться по одному общему плану с таким расчетом, чтобы однажды обследованные лесные массивы не требовали в дальнейшем повторных обследований, как это имеет место в настоящее время.

Наиболее правильным в данных условиях является следующий метод лесообследовательских работ:

1. Сначала для выявления расположения лесных массивов в бассейне той или иной реки и ориентировочного определения их площадей проводится обследование с самолетов всей площади этого бассейна по методу аэровизуального обследования и составляется план расположения этих массивов.

Большая продуктивность этого метода и его относительная дешевизна (5—8 коп. за гектар) позволяют охватить им почти все лесные массивы.

2. Затем из всей охваченной аэровизуальным обследованием площади камеральным способом (по составленному аэровизуальному плану) выбираются наиболее компактные и удобные для эксплуатации лесные массивы, которые и включаются в сырьевую базу намеченного к строительству в данном районе лесозавода.

Эти выбранные массивы обследуются уже более подробно методами наземной таксации или комбинированным методом — в сочетании аэрофотосъемки с наземной таксацией.

3. На всю лесосырьевую базу составляется генеральный план промышленного освоения на срок амортизации лесозавода, и из нее выделяются участки для эксплуатации на первые 4—5 лет с составлением на них детального плана эксплуатации.

Такой метод позволяет избежать излишних работ и расходов по обследованию неудобных для эксплуатации лесных площадей и значительно сокращает объем лесообследовательских работ.

Однако нужно сказать, что даже такой упрощенный способ лесообследования потребует значительных капитальных затрат, так как стоимость обоснования сырьевой базы одного лесозавода обходится около 500 тыс. рублей, а осуществление запроектированных планом эксплуатации мероприятий — от 2 до 4 млн. рублей.

МИХ. ЛОБАНОВ

## ГОД НА ДИКСОНЕ

Шумит Карское море, как сосновый бор в непогоду. Будто от погоны спасаясь, мчатся к скалистому берегу сердитые волны.

В глубине бухты Диксон, там, где берег отлого спускается к морю, рядом с затопленным большим деревянным плашкоутом стоят два остроносых кунгаса, груженные бочками, мешками, ящиками. Группа людей в намокших брезентовых костюмах выгружает содержимое кунгасов в склады на берегу. Работа идет оживленно, с подъемом.

— Не задерживай! — кричат стоящие в кунгасе, выставляя мешки и ящики на борт.

Конвейером текут на берег бочки, мешки, ящики. На таре — адреса отправителей, названия городов: Москва, Ленинград, Симферополь, Саратов, Харьков. Продукция гигантов советской индустрии и науки, и рядом с ними изделия никому неизвестных полукустарных заводов. Челябинский тракторный, Харьковский электромеханический, Радиоаппаратный, Всесоюзный институт экспериментальной медицины, Всесоюзный институт растениеводства, а за ними партия ящиков с маркой „Консервный завод, село Поречье-Рыбное, Ростовского района“. В освоении Арктики принимает участие вся страна.

Вот пошел большой ящик. Его кладут на досчатую платформу, пристроенную на деревянных катках. Полтора десятка человек берутся за привязанную к платформе веревку. Заглушая шум прибоа, разносится далеко по берегу традиционное грузчицкое:

— Э-эй-да-а! Взяли раз! Эй-да! Еще разок!

Работа подвигается быстро. Куча ящиков на дне кунгаса тает на глазах. Кажется, что всю жизнь эти люди набивали грузами объемистые трюмы судов.

Каждый год в начале августа видят прибрежные скалы одну и ту же картину. В догонку уходящим в открытое море льдам приходят с моря суда, появляются на берегу люди в брезентовых костюмах, слышится:

— Эй-да! Взяли раз! Э-эй-да! Еще разок!

Затем к людским голосам присоединился шум трактора и вездехода. Над бухтой заревели пропеллеры самолетов.

Из бухты часть людей перебралась на противоположный конец острова, к открытому морю. В осеннюю непогоду, в полярную ночь, в сорокаградусный мороз начали строить первый полярный радиокентр.

В несколько месяцев на каменистом мысе выросли опутанные паутиной проводов мачты и здания радиокентра, связавшего Арктику с сердцем страны — Москвой.

Окруженный тысячами километров воды и льдов, среди разогретой скупыми лучами полярного солнца тундры, радиоцентр кажется оазисом Большой земли. Мерный шум дизелей. Десятки „непонятных“ приборов. Матовый свет сигнальных ламп. Таинственное голубоватое мерцание газотронов. Вой динамомашин. Гудение трансформаторов. Дробь реле.

Как-то на радиоцентр попал капитан прибывшего на Диксон зафрахтованного английского парохода. Больше всего англичанина интересовали марки установленного оборудования. Осмотрев изделия Воронежского дизельного завода им. Сталина, Харьковского и Ярославского электромеханических заводов, капитан деловито осведомился на ломаном русском языке:

— Все русское?

— Русское! Все русское! Ничего нет иностранного! — заулыбался вахтенный электрик.

— О!.. — не нашел ничего в ответ капитан.

Облачившись в брезентовую „робу“, наша смена зимовщиков энергично принялась за выгрузку оборудования и подготовку к полярной зиме. После восьмичасовой вахты авралили, заготавливая дрова, уголь и материалы для постройки теплицы и гаража.

В напряженных авралах незаметно пролетели август и сентябрь. Закончилось короткое полярное лето. В начале октября, ломая первый тонкий прозрачный лед, покидал бухту Диксона последний пароход, краснознаменный ледокол „Сибиряков“, увозя остатки старой смены и правительственную комиссию, принимавшую радиоцентр.

Быстро промелькнул октябрь, а в начале ноября, одновременно с годовщиной Октябрьской революции, мы встретили полярную ночь...

\* \* \*

Восемь часов утра по московскому времени; по астрономическому — двенадцать — полдень. Кругом царит тьма. Тишину кают-компаний Нового Диксона нарушает голос Юровской, исполняющей „Вернись, я все прощу“, или звуки фокстрота. Это означает, что ночь „кончилась“. На столе стоит готовый завтрак, и кок Женя Щербаков дает сигнал подъема — заводит патефон. Пятнадцать минут зарядки, утренний туалет, и еще через пятнадцать минут диксоновцы завтракают. За столом оживление; шутки, смех.

Впрочем так бывает лишь в том случае, если на улице властвует свирепая полярная пурга. Если же погода позволяет, большинство зимовщиков встает за несколько часов до подъема.

После наскучившего за время пурги сидения в четырех стенах, после непрерывного яркого, раздражающего электрического света полярники отдыхают, уходя на лыжах с винтовкой за плечами. Одни идут в глубь острова осматривать капканы и пасти для песцов, другие — к морю, туда, где дымится припай, стрелять нерп. Арктика с ее обилием пушнины и дичи превращает любого человека, даже никогда не державшего в руках ружья, в страстного охотника.

Напрасно взывает в такие дни Юровская: „Вернись, я все прощу“, охотники возвращаются лишь за несколько минут до завтрака. Идут группами и в одиночку, с добычей и без нее, но одинаково веселые, бодрые. Зарядки в таких случаях не бывает. Десяток километров ходьбы на лыжах заменяет любую зарядку. Завтракают торопливо, молча. До вахты нужно еще успеть управиться с добычей и винтовку почистить.

С 9 часов утра, когда сменяется вахта, и до обеда в кают-компании мертвая тишина. Ночная вахта, отложив, в случае благоприятной погоды, сон до более удобного времени, отправляется проверить пасти. Свободные зимовщики занимаются текущим ремонтом оборудования или различными хозяйственными работами.

В 13 часов дня обед. Тут — независимо от погоды — присутствует весь коллектив. Обед проходит оживленнее, чем завтрак. Рассказываются наиболее интересные эпизоды из утренней охоты. Предлагаются новые способы ловли песцов. Суровая арктическая природа покровительствует четвероногому обитателям снежных пустынь. Ваня Куранов досаждает на полярный мороз, скрывающий снег настолько прочно, что все прогулки песцов по капканам проходят безнаказанно. Биолог Ковалев возмущен пургой и ветром, от которых пасти разряжаются сами собой, не дожидаясь прихода песцов.

С 14 до 17 часов продолжается прерванная обедом работа. В 17 часов вечерний чай и смена вахты. От чая до ужина учеба и кружковая работа. Кают-компанией завладевают кружковцы-музыканты. В одной из комнат заседают „академики“, как шутливо называют группу по подготовке в ВУЗ, в другой — одолевают техминимум.

После ужина отдых. На сцену появляются шахматы, шашки, домино. Часть зимовщиков, сидя около репродуктора, слушает радио. Репродуктор рассказывает о слете комбайнеров, об успехах стахановцев, обо всем, что происходит там, далеко, на Большой земле.

Только здесь, во мраке полярной ночи, под свирепый вой пурги, можно по-настоящему оценить радио.

— Дома у меня наверное сейчас тоже слушают радио, — мечтательно говорит кто-то из зимовщиков.

И кажется, что невидимая нить связывает в этот момент кучку сидящих у репродуктора людей с Москвой. А дальше нить разветвляется по всему Союзу. В Ленинграде, Саратове, Харькове, Днепропетровске,



Сборка радиоузла и телефонных коммутаторов (остров Диксона)

во всех уголках необъятного Советского Союза, так же сидят у репродуктора люди, сидят семьи зимовщиков и слышат те же самые слова.

Затем кают-компания мало-по-малу пустеет. Полярники идут отдыхать до нового дня работы, учебы, борьбы за освоение Арктики.

\* \* \*

Январь... Мрак полярной ночи заметно сереет. Наиболее нетерпеливые из зимовщиков выключают свет и сидят в густых сумерках, уверяя, что уже вполне возможно пользоваться „естественным светом“. Однако более 10—15 минут при таком освещении не вытерпеть. Белеватый полумрак утомительно действует на зрение.

Но вот дождались и наступления дня. Солнце еще не показывается, но с каждым днем все шире и ярче разгорается розовая полоска на востоке. А в конце января неожиданно приходит волнующая весть: на Диксон прилетает самолет. В радостном ожидании двух выдающихся событий—восхода солнца и прилета самолета—зимовщики готовят письма. Столько новых впечатлений, столько пережито, передумано, перечувствовано, и зимовщики боятся, что за короткую стоянку самолета они не успеют достаточно подробно написать обо всем.

Но прошел февраль, прошел почти весь март, и только в конце марта из Игарки была наконец получена радиограмма о готовности самолета к вылету.

Тихий лунный морозный вечер внушал уверенность в том, что самолет прилетит на следующий день. Однако наступившее утро принесло разочарование. Еще не выходя из дома, было слышно, как разгулялась за ночь пурга. И снова потянулись дни томительного ожидания.

В хорошую погоду зимовщики оживали:

— Сегодня будет! Должен быть!

С утра в кают-компании начинал звонить телефон. Справлялись в обсерватории и радиоцентре, каков на сегодня прогноз. Ответы, как правило, поступали малоутешительные. Капризная, непостоянная погода полностью оправдывала свою репутацию. На Диксоне стоял полнейший штиль и ярко светило солнце, а на расстоянии двухсот—трехсот километров пути самолета свирепствовал 8—9-балльный ветер.

28 марта был „юбилейный“ день нашей смены. Исполнилось ровно восемь месяцев с момента нашего прибытия на остров. Сильный холодный ветер гнал поземку, солнце бесцветным пятном проглядывало сквозь бесформенную быстро мчащуюся по небу массу облаков. О самолете никто и не заговаривал.

Вдруг неожиданное сообщение:

— Летит! Уже пролетел Усть-Порт!..

Наученные горьким опытом, мы отнеслись к этому известию недоверчиво.

— В хорошую погоду не летел. В такую разве полетит!

Быстро наступил вечер. Ветер крепчал, и скоро все скрылось в молочном вихре пурги. О самолете ничего не было слышно.

Два дня бушевала пурга. Два дня в кают-компании только и разговоров было, что о пропавшем самолете. А утром 30 марта новодиксоновцев поразила неурочная работа радио. Обычно радиопередача включалась лишь вечером. Громко и чисто репродуктор передал авиамарш, а затем послышался голос начальника радиоцентра Ходова:

— Алло, алло! Самолет „Н-125“! Связь с вами на этом заканчиваем. Ждем вас на аэродроме.

На мгновение кают-компания затихла и затем вдруг разом наполнилась оживленным шумом голосов, хлопанием дверей, шелканием проверяемых затворов фотоаппаратов.

— Значит уже близко!

Спешно заканчивались письма-дневники, запрягались в нарты собаки. Через несколько минут почти все свободные от вахт зимовщики спешили на Старый Диксон к месту предполагаемой посадки.

Увы, нас ожидало разочарование. Прилетел самолет, но с Челюскина. Получилось не совсем так, как мы предполагали. Была возможность послать свои письма, но вести с Большой земли затерялись где-то в необъятных просторах арктической тундры.

Снова строим догадки и предположения. Вспоминаем самолет Волобуева, пропавший зимой этого года в дебрях Чукотского полуострова.

Но на этот раз опасения оказались напрасными. На следующий день, 31 марта, самолет опустился на аэродроме Диксона. Как оказалось, летчик попал в пургу и имел в пути вынужденную посадку.

Празднично сияли зимовщики, получившие письма и посылки. Рекорд по количеству полученных писем побили днепропетровцы Коля Шеховцев и Гриша Селющенко, получившие — первый 32 и второй 24 письма.

\* \* \*

Апрель. С Большой земли одно за другим приходят сообщения о наступившей весне, о вскрывшихся реках, о плюсовых температурах, доходящих до 20 градусов. В кают-компаниях Старого Диксона ежедневно вывешивается сводка погоды в главнейших пунктах Союза. Представители шефствующего над Диксоном Днепропетровска обязательно спрашивают, какая погода стоит в родном их городе. Москвичи интересуются погодой Москвы. Целыми часами вспоминают свой влажный туманный апрель ленинградцы.

На Диксоне апрель ничем не отличается от февраля. И в качестве первомайского подарка Арктика преподносит зимовщикам такую пургу, каких немного было даже на протяжении полярной ночи. Лишь

Бухта Диксона  
(фото Дубинина)



к концу мая поставленный вопреки всяким метеорологическим правилам на самом солнечном припеке термометр изредка показывает 3—5 градусов выше нуля. Но и этого оказывается достаточно, чтобы вид острова резко изменился.

Закутывающая остров однообразная белая пелена в самых неожиданных местах лопается, обнажая вершины камней. Соединенные усилия солнца, густого влажного тумана и частых дождей сгоняют снег со склонов каменистых холмов. Сохранившийся еще в низинах и углублениях скал снег, — снег, который еще недавно резали пилой и по которому можно было ходить с неменьшими, чем по тротуару, удобствами, — пропитался водой, превратившись в рыхлую кашу...

Июль. Уровень ртути в термометре поднимается уже до 15—20 градусов. На острове в полном разгаре подготовка к навигации, к приезду гостей, к приезду новых членов коллектива. Тщательно приводят в порядок территорию радиоцентра. С берега возят гравий для устройства спортивной площадки. Треугольник объявил конкурс на лучшую по чистоте и уюту комнату. В кают-компаниях, в жилых и служебных помещениях — всюду красят, чистят, моют. Стараниями электрика Шеховцева и радиотехника Гончарова окна силовой станции и аппаратной радиоцентра украсились выращенными в островной теплице бальзаминами, анютиными глазками и левкоями. Следом за служебными помещениями цветы появились во всех без исключения комнатах.

Чувствовалась близость навигации. Растет с каждым днем количество проходящей корреспонденции. Десятками часов, не выключаясь, работают передатчики.

Навигация — время напряженной работы, время проверки механизмов, проверки людей. До сих пор люди и механизмы работали неплохо. Радиоцентр во время стахановского месячника вышел на одно из первых мест среди полярных и материковых станций Главсевморпути.

А вдруг в самый ответственный момент авария и простой на каком-нибудь из передатчиков?

И за передатчиками следят, работу передатчиков проверяют тщательнее обычного.

Проверка пришла раньше, чем предполагали. Совершенно неожиданно Москва сообщила: „С 3 часов 20 июля назначается „Экватор“. Мы поняли, что речь идет о какой-то очень важной операции.

— Ну, что же, „Экватор“ так „Экватор“! Во время перелета Водопьянова и Махоткина поработали неплохо. Не подкачаем и сейчас, — сказали радиоработники Диксона.

Ровно в 3 часа 20 июля мощный коротковолновый „Норд-2000“ был включен для „Экватора“. Как обычно, во время „Экватора“ в аппаратной находилась усиленная вахта. Для скорейшей ликвидации возможных аварий в аппаратной, кроме вахтенного радиотехника, находился старший радиотехник передающего пункта Б. Харитонович.

На этот раз „Экватор“ был несколько необычен. Не было ничего известно ни о маршруте, ни об участниках перелета. Не было и расписания работы передатчика. Тянулись часы один за другим. Кончился срок ночной вахты. Передатчик, дизель и генератор продолжали работать без перерыва. Отстояла свои восемь часов и вторая смена. Передатчик, попрежнему ни на минуту не выключаясь, продолжал работать то с „РБО“ — коротковолновым передатчиком Московского радиоцентра

Главсевморпути, то с „РД“ — радиостанцией находящегося в полете самолета.

Только к вечеру стало известно, кто такой таинственный „РД“ и куда он летит.

Первое известие о маршруте полета Чкалова подействовало ошеломляюще.

— Неужели это возможно? — сказали люди, за год жизни на Диксоне успевшие достаточно изучить Арктику. \*

Сквозь мокрые от дождя стекла окон радиоцентра виднелось покрытое тяжелыми льдами море. Мы ясно представили себе, как где-то над этими льдами, вдали от берега, в дожде и тумане режут моторы, и маленькая черная точка неуклонно продвигается вперед над безбрежной поверхностью.

В кают-компаниях у карты Арктики группой толпились зимовщики. Тянулись часы, менялись вахты, и только на третьи сутки стало известно, что „это“ все же оказалось возможным.

Выключая передатчик после почти трехсуточной непрерывной работы, диксоновцы облегченно вздохнули. Радиоцентр к навигации был готов, проба прошла на „отлично“...

28 июля, ровно через год после появления нашей смены на острове, на рейде Диксона бросили якорь первые суда. Навигация началась. А еще через несколько дней подошедший к острову ледорез „Литке“ передал нам следующую радиограмму:

„Сердечный привет всему составу передовой станции, особенно персоналу радиоцентра, показавшему образцовую работу во время полета Чкалова. Шмидт“.

Итоги годичной работы были неплохими.

---

И. Ф. БИТРИХ

Начальник полярной станции  
бухты Тихой

## ДВА ГОДА В БУХТЕ ТИХОЙ

Зимовка бухты Тихой расположена на Земле Франца-Иосифа на острове Гукер. Посмотрите на карту: это на  $80^{\circ}16'$  северной широты и  $53^{\circ}49'$  восточной долготы.

Станция построена в 1929 году. Тогда там зимовало 7 человек. В 1934 году на зимовке было уже 24 человека.

Станция-обсерватория производит научные наблюдения. До этого года она являлась самой северной в мире обсерваторией. С восстановлением ранее законсервированной станции на острове Рудольфа бухта Тихая теперь занимает по отдаленности второе место.

Наша полярная станция должна производить метеорологические наблюдения (в полном объеме станции 2 разряда), гидрологические, аэрологические, актинометрические и др. По годовой программе она должна выпускать 150 радиозондов, не говоря о ежедневных выпусках шаро-пилотов.

Актинометрические наблюдения сводятся к регистрации солнечного излучения в Арктике и изучению его влияния на природу. Кроме того,



станция регистрирует отклонения магнитных волн, производит наблюдения по земному магнетизму и следит за прохождением коротких и длинных радиоволн.

Для производства всех этих работ на станции имеются подсобная аппаратура, а также два самолета, с помощью которых велась разведка зверя для зверобойного судна „Ленсовет“.

Связь с материком станция поддерживает коротковолновыми и длинноволновыми передатчиками мощностью в 250 ватт.

В 1935/36 году на станции зимовало 22 человека (из них два иждивенца).

Поскольку зимовка, оторванная на большое расстояние от материка, представляла собой замкнутый и ограниченный в числе коллектив, постольку, естественно, все виды хозяйственных работ и бытового обслуживания были разделены между всеми членами этого коллектива.

Выполнение программы научных наблюдений в немалой степени зависит именно от того, насколько культурно и правильно организована хозяйственная и бытовая сторона зимовки.

Вся научно-хозяйственная работа минувшего года принята и оценена на „хорошо“ и „отлично“.

Таким результатом мы обязаны прежде всего высокому сознанию каждого из членов коллектива, работавшего зачастую в довольно трудных условиях Арктики.

Удачно проведены ледовые разведки с самолета. Пилот Волосюк и бортмеханик Тарновский работали без единой аварии. Большую работу провели по промеру глубин в бухте Тихой и проливе Милениуса гидрологи Антонов и Бордовский. Достаточно сказать, что они пробили 3000 с лишним лунок во льду глубиною 40—50 сантиметров и больше. Весь промеренный участок нанесен на карту с указанием глубин, это дает весьма ценный материал для судов, идущих вслепую и, точно не знающих глубины.

Выполнение и значительное перевыполнение плана имеет место буквально по всем научным специальностям: метеорологии, актинометрии, магнитологии и т. д.

Радиотехник Фехнер обеспечила станцию прекрасной связью и своевременной передачей метеосводок и аэрологических наблюдений.

В 1935/36 году проделана большая работа по аэрологии. Все зонды перед пуском подвергались тщательной проверке. Подъем зонда на высоту 25—27 километров (был случай подъема и на 31 километр) говорит о заинтересованности исследователей добиться максимума подробных и точных наблюдений. Проделана также очень интересная работа по монтажу, изготовлению и выпуску автостратостата, реконструирован газогенератор и т. д.

Кроме того, установлен новый более мощный передатчик (в 800 ватт), с помощью которого можно держать теперь телефонную связь. Испытание показало, что наш передатчик прекрасно слышит Диксон, через который после усиления можно разговаривать с Москвой. Таким образом, в 1936/37 году с бухтой Тихой можно иметь двустороннюю связь, что весьма важно для столь отдаленной от материка станции.

В 1935/36 году сделано 4427 актинометрических наблюдений. Такое количество дает значительно лучший и богатый материал в этой области по сравнению с прошедшими годами.

Двухгодичная зимовка специалиста магнитолога Никольского дала большой и содержательный для научных выводов материал по наблюдениям за земным магнетизмом. Несмотря на уменьшение количества метеорологов с трех (в 1934/35 году) до двух, программа работ не только выполнена, но и перевыполнена. Гидрологические береговые наблюдения не прекращались, даже несмотря на отсутствие гидрологов.

Второй год — 1935/36 — остались зимовать вместе со мной тт. Е. М. Позныш, А. П. Никольский, В. П. Велейский, Н. И. Голубева, Е. К. Симцова.

В работе коллектива зимовщиков широко практиковалась взаимопомощь. Так, на промере глубин бухты помогали гидрологам все. Обслуживание самолетов, ангара невозможно силами двух человек; поэтому и здесь зимовщики охотно шли своим товарищам на помощь.

Такая взаимопомощь, дружба и дисциплина, как результат высокого сознания людей, обеспечили прекрасные результаты зимовки.

Принимали мы зимовку в 1934 году в довольно неприглядном виде. Грязь в зданиях, мусор на территории, разбросанное имущество и т. д. — вот что встретило нас. В первую же декаду пребывания зимовка была приведена в порядок.

Вместе с нами приехали 4 женщины. Меня предупреждали, что с женщинами работать в полярных условиях трудно. Опыт двухгодичной зимовки опроверг это предубеждение. Наоборот, присутствие женщин помогло нам следить за чистотой, обеспечить культурность в быту. Все это говорит за то, что женщина наравне с мужчиной может равноправно продвигаться в Арктику.



Способ связки шаров для подъема радиозонда (слева). Разборка ветродвигателя в бухте Тихой (справа)

Наша зимовка была полна разнообразных деловых забот.

На хранение, на укладку продуктов зимовщики зачастую недостаточно обращают внимание. Мы заметили, что до нас все продукты лежали прямо на полу (вплоть до муки и сахара). В мешках без вентиляции снизу они сырели и портились. Пришлось их основательно перетряхнуть, пересортировать и уложить заново на подкладки, одновременно создав снизу вентиляцию. Первый же год показал: если раньше ежегодно списывалось очень большое количество бракованных и испорченных продуктов, то в 1935/36 году списывалось уже немного, да и то за счет старых, сомнительных по качеству запасов.

Я придерживаюсь того мнения, что зимовка должна продолжаться не год, а два, но частичная смена производиться ежегодно. Создав таким образом преемственность, мы ликвидируем спешку в приеме станции.

Наблюдались факты разрыва учета с оперативной работой центра и теруправлений. К примеру, если у меня на станции на момент приемки в 1934 году значилось хозяйственного мыла 825 килограммов, а мною было завезено 700 килограммов, то ясно, что запасы будут солидные. Но в 1935 году мне привозят еще 858 килограммов, следовательно общее количество у меня выражается уже в 2383 килограмма. То же самое по консервам. Станция затоваривается, складывать некуда, продукты не используются и приходят в негодность, и в конце концов советская копейка пропадает.

В 1934 году на станции были привезены 11 свиней, 5 голов крупного рогатого скота и 4 козы. Соответствующего скотного двора не было. Из имевшегося на станции, а также привезенного с собой строительного материала был построен теплый скотник. Постройка скотника, соответствующий уход в первый год зимовки прекрасного служителя т. Шеф способствовали тому, что во второй год вес чистого мяса с одной головы свиньи доходил до 180—190 килограммов. Свиньи были привезены максимум по 50 килограммов каждая.

Опыт разведения молодняка на полярной станции говорит за то, что свиньи в этих широтах могут вполне размножаться. Но для этого



Часть населения зимовки бухты Тихой. Дети — уроженцы бухты.

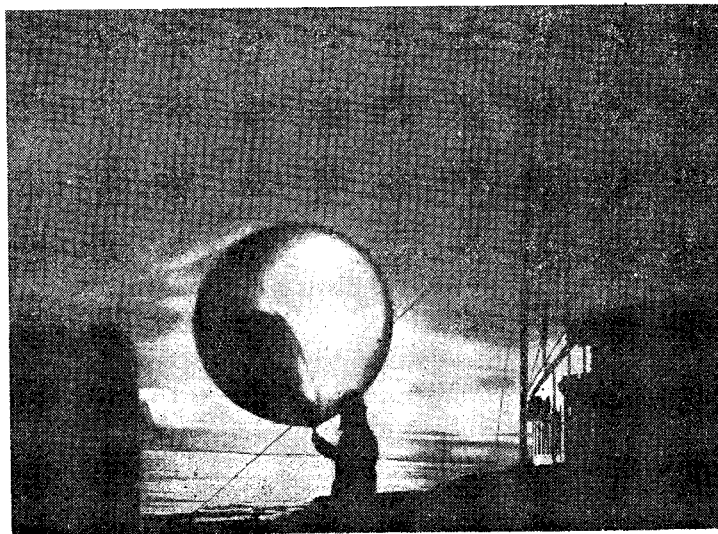
нужно завозить соответствующие грубые корма, так как маток перед опоросом, а также молодняк нельзя ни в коем случае допускать до ожирения. В результате нормального ухода за скотом прирост 1935/36 года выразился в 1115 килограммах мяса. Это дало возможность за год зимовки всему коллективу бесперебойно питаться свежим мясом.

Все полярные станции могут и должны завозить скот и там его выращивать. Наиболее целесообразно завозить молодых поросят весеннего приплода. Зато нецелесообразно завозить на зимовку молодняк рогатого скота. Он дает сравнительно небольшой прирост, а кормов съедает много. Лучше уж завозить стельных коров: через некоторое время появляется приплод, и, кроме того, зимовка обеспечена натуральным молоком.

Питание на зимовке имеет немаловажное значение. Оторванность, скука, однообразная длинная полярная ночь, пурги, метели отражаются на людях. Неважное питание способно только ухудшить настроение. Если повар не на своем месте, то и достаточное количество продуктов не решает вопроса питания. Необходимо тщательно подбирать поваров. Неудачный повар (в 1934/35 году) не мог обеспечить должного питания на зимовке, и это вызвало недовольство, несмотря на весьма спаянный и крепкий коллектив. Прибывший в 1935 году повар И. Д. Макавеев — мастер высокого разряда. Это художник своего дела. Из тех же продуктов он умел готовить прекрасные и вкусные блюда.

За два года зимовки на станции убито 29 белых медведей и 3 песца. Специально на охоту никуда не выезжали. Медведей били только таких, которые появлялись на территории зимовки или в пределах видимости с зимовки. Охотились главным образом весной, когда медведи свободно продвигаются по ледяным просторам. Трех медведей убили полярной ночью при фонариках. Один из них забрался на метеоплощадку. Натолкнувшийся на него метеоролог убил его под окном жилого дома. С весны (с апреля) охотились за птицами — люриком, чистиком, кайрой. До конца августа зимовка может быть обеспечена всегда свежей дичью.

**Выпуск тара в сумерках перед полярной ночью (бухта Тихая)**



В полярных условиях, когда имеешь дело с капризами природы, изобретательность — крайне необходимое средство. В 1934/35 году по программе нужно было произвести промер глубины бухты. Эти работы предполагалось произвести с катера или шлюпки. Беспрерывно дрейфующие льды делали эту работу весьма рискованной. Легко могло затереться льдами. Промеры отложили до весны и провели их со льда без риска для людей, хотя времени и силы было затрачено и больше.

Для проведения глубоководных наблюдений, которые обычно ведутся сутки, нужны палатки, установка которых требует много времени, кроме того они для этого не особенно удобны. Чтобы облегчить условия работы, была сделана легкая фанерная передвижная будка, ее перевозили с пункта на пункт. Установка такой будки занимала буквально 10—15 минут.

Сооруженный в 1932/33 году деревянный помост-спуск от ангара к воде был очень крутой. Каждый раз, когда необходимо было поднять или спустить на воду самолет, требовалось от 6 до 8 человек. В 1934 году мы спуск удлиними, он стал менее крутым. Сократилась потребность в людях, — самолет могли при помощи лебедки вытащить 4 человека.

Еще пример. Надувание водородом на воздухе крупных резиновых оболочек для радиозондов часто сопряжено с большими трудностями (в особенности полярной ночью, в морозы). Для облегчения мы построили просторное каркасное, обшитое фанерой высокое депо. Туда было проведено электричество. Прежние трудности были навсегда устранены.

Для более уверенного наблюдения за полетом шаро-пилотов, радиозондов в безоблачные дни наблюдения производятся с двух пунктов, отстоящих друг от друга на полтора километра. Место второго пункта открытое. Там все время дуют ветры. Наблюдать и производить записи в ветреные дни весьма тяжело. Чтобы облегчить работу наблюдателей, был выстроен небольшой павильон с открытой на крыше площадкой, но защищенной со всех сторон щитами от ветра. Так мы облегчали свой труд и улучшали условия зимовки.



Жилой рубленый дом (бухта Тихая)

Полярная станция на бухте Тихой располагает довольно приличными культурными средствами. Имеется прекрасная библиотека в три с лишним тысячи экземпляров книг, пианино, балалайки, гитары, шашки, шахматы, бильярд, волейбол, лыжи, мелкокалиберки, патефоны, трансляционный радиоузел с наушниками в каждой комнате и т. д. Культмассовая работа в основном проводилась в полярную ночь. В это время работали кружки истории партии, политграмоты, кружок ленинизма, санкружок, музыкальный, кружок математики и т. д. Научные работники специалисты читали лекции, проводились беседы, по вечерам мы слушали радио, смотрели киносеансы (на зимовку в 1935 году прислали звуковую кинопередвижку с набором кинолент), играли в шахматы, шашки, на бильярде и т. д. Устраивались вечера самодеятельности, товарищеские ужины с играми, танцами и т. д.

В 1935 году в апреле у т. Е. К. Симцовой родилась девочка — первый уроженец Земли Франца-Иосифа. Ребенок стал любимцем всей зимовки. Всем коллективом дали ей имя Северина, как самой северной уроженке на 80 градуса северной широты.

В 1936 году родилось еще двое детей — у Симцовой мальчик коллективно названный Родварк, т. е. родился в Арктике, и у Кухтиной — девочка, которую называли Зефрида.

Всем товарищам, работавшим со мною, желаю хорошо отдохнуть, набраться сил и опять встретиться на интересной и почетной работе в Арктике.

*И. И. СИДОРИН*

## КАК ВЫВЕСТИ СТАНЦИЮ НА ЛУЧШЕЕ МЕСТО

Как обеспечить высокий результат научных и других работ на полярных станциях? Как вывести станцию на лучшее место? Подобные вопросы интересуют каждого начальника полярной станции, каждого работника той или иной зимовки.

Рассматривая собственный трехлетний опыт, должен сказать, что решает тщательный подбор работников и обязательно повседневное заботливое внимание к ним со стороны руководителя. Конечно, осуществить это не так просто.

От руководителя дело требует много качеств и в первую очередь высокого культурного уровня. Начальник станции, не знающий хорошо, скажем, классической литературы, не будет всерьез авторитетен среди своих научных работников.

Обязательны персональный подход к каждому, глубокое проникновение в интересы его работы и жизни, поощрение инициативы, повседневная помощь и забота не только о работнике, но, если нужно, и о его семье — это есть как раз то самое, что сразу создает нужные взаимоотношения, развязывает у людей инициативу, без которой инициатива самого начальника безуспешна. Успех начальника станции — в коллективном успехе всех зимовщиков.

Вот несколько примеров из практики моей работы на полярной станции в Усть-Порту.

В 1933 году за отличное обслуживание навигации механик т. А. С. Конинин и радиотехник т. К. К. Сурмач были премированы на станции и награждены комиссией т. Ушакова именными подарками. А. С. Конинин был избран членом поселкового совета. На эти вполне заслуженные ими знаки внимания оба ответили делом. Тов. Сурмач весь год работал выше похвалы, организовал из заводской молодежи курсы радистов. Один из подготовленных им радистов работает сейчас начальником радиостанции III разряда. Тов. Конинин, обслуживая очень хорошо станцию, сконструировал и пустил в эксплуатацию ветродвигатель оригинального типа, провел 6-месячный семинар по двигателям, электротехнике и математике с техническими работниками местного консервного завода. Ни одно серьезное техническое совещание на этом заводе не обходилось без участия т. Конинина. К нему ежедневно шли за советом и помощью. Изношенное силовое хозяйство завода фактически держалось на А. С. Конинине.

Прекрасно работали в атмосфере внимания и метеорологи. Они успешно выпол-

нили дополнительную программу работ, подготовили из среды заводской молодежи несколько младших метеонаблюдателей. Метеоролог Н. И. Данилевский доказал возможность разводить в Усть-Порту овощи без парников. На огороде радиостанции, на открытой гряде вызревала редиска и другие овощи.

Не отставали и наши женщины-иждивенки. Трое работало на заводе. Две из них были премированы как ударницы.

Про наш жилой дом руководители окружающих организаций говорили, что он — самый культурный, самый уютный во всем округе.

Премировал женщин и я. Коллективно мы произвели ремонт жилья и служб. Управление полярных станций оплатило работу. На эти деньги мы отложили часть завезенной на станцию мануфактуры в премиальный фонд.

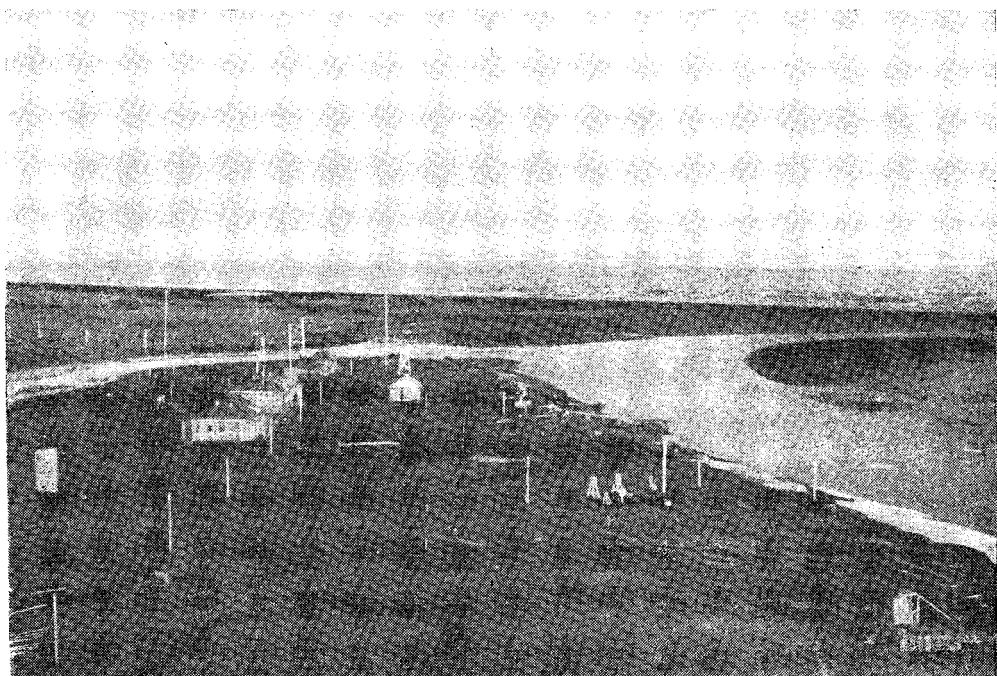
Прекрасно работали люди и на острове Белом в 1934/35 году. Смена зимовщиков прибыла почти на голое место. Живя в бане, на ее чердаке и в досчатой палатке, люди работали не считаясь со временем: около 900 тонн груза надо переправить на берег, а разгружаться на Белом — дело весьма нелегкое. Надо строить, а строительных

рабочих только шестеро. Уже начал выпадать снег, а топлива не завезли.

После долгой переписки с Москвой „Русанову“ было приказано зайти на остров Белый, чтобы снабдить зимовку углем. Рейд открытый, пловучие средства пришлось держать в протоке, а она уже замерзла. С полудня начали мы пилить лед плотничьими ножовками. Работали всю ночь, а тут как нарочно — пурга. Потные люди проваливались в воду, бежали переодеться и — снова пилить. Провели посуду метров на 800. Два часа сна и — снова пилить. Вывели посуду в море, ждем „Русанова“, а его срочно вызвали в Енисейский залив помогать последним иностранным лесовозам и... пришлось заготавливать плавник.

Строители строили, а работники станции работали на выгрузке, перетаскивали сотни тонн, помогали строительству на самых трудоемких земляных работах. Выгрузка, земляные работы, установка радиомачт и столбов электропередачи — все происходило в сверхбыстром темпе.

Хочется назвать некоторых товарищей, работавших особо самоотверженно: старший радиотехник В. И. Грачев, старший механик Ф. В. Фолленвейдер, руководитель монтажа радиомаяка комсомолец Миша



Общий вид полярной станции острова Белого

Попов, биолог Л. И. Леонов, бригадир строителей И. П. Козлов, кок П. П. Поляков и каюр А. Т. Бульчев. Самоотверженная работа, главным образом, этих товарищей и вывела станцию острова Белого в первую пятерку образцовых станций Главсевморпути.

К августу 1935 года на мысу, где за год перед тем стояли лишь баня и несколько временок-сараяв, вытянулись в ряд радиорубка, здание силового хозяйства, два жилых дома и 30-метровая ажурная башня электромаяка. Ближе к морю особняком высилось восьмигранное здание радиомаяка. Радиостанция, радиомаяк, электромаяк бесперебойно обслужили навигацию.

Что мог со своей стороны сделать я как начальник станции, чтобы поощрить зимовщиков? Не следует думать, что все сводится к премированию, тем более что, к сожалению, в моем распоряжении такого поощрительного премиального фонда не имелось. Большое значение имели и формы морального поощрения. Например, радиограмма на адрес родителей зимовщика, которым сообщается об успехах их сына или дочери и благодаришь за то, что сумели воспитать дельного работника и хорошего человека, — такая радиограмма очень действует и на родителей и на зимовщика.

Конечно, легче всего администрировать. Куда труднее в таких случаях нащупать в человеке то хорошее, что в нем имеется, и поощрять это хорошее.

Окружить вниманием и заботой, создать вокруг труда зимовщика атмосферу уважения — вот главная установка партийной организации острова Белого за истекшую зиму, ставшая общей установкой коллектива.

Этот путь развязал инициативу, усилил ее там, где она была слабее. В итоге зимовка на острове Белом дала очень неплохие результаты.

Метеороботники-челюскинцы Н. Н. Комов и О. Н. Комова с помощью П. А. Олява подняли метеороботу на большую высоту. Кроме своих постоянных обязанностей, они организовали два метеопункта на северном Ямале, систематически занимались повышением своей квалификации, подготовили из числа факторийцев трех метеороботников и др. Все это метеогруппа, во главе с т. Комовым, проделала помимо большой общественной работы, проводившейся ими на протяжении всей зимовки.

Результаты опытно-исследовательской работы по метеорологии, возглавляемой Н. Н. Комовым, послужили предметом специального обсуждения на совещании при Полярном управлении, где, кроме работников Главсевморпути, высказывались и работники ЦУЕГМС, т. Хромов и др. Метеоробота на острове Белом признана стахановской, и опыт ее предложено широко распространить на других полярных станциях.



Начальник острова Белого  
И. И. Сидорин

Радиороботники (К. К. Сурмач, Н. Г. Москвин и другие товарищи) установили радиостанцию на ближайшей фактории, смонтировали 2 радиопередвижки, радиофицировали помещение зимовщиков, провели телефон для служебных целей. За год не было ни одного опоздания в эфире, нормы радиослужбы по обмену выполнялись с превышением в полтора, два и больше раз. Трое из четырех радистов прибыли слабыми радиооператорами. Но они вскоре один за другим становились на самостоятельную вахту. Кроме того, все четверо систематически работали над повышением своей квалификации по электротехнике, радиотехнике, изучали английский язык и т. д.

Служитель Д. А. Гуреев в порядке добровольной, безвозмездной нагрузки вел складское хозяйство, причем ни одного килограмма продовольствия завоза 1935 года не было испорчено (исключая конфет — подушечек, которые текут и в мороз, и в жару, и при нормальной температуре).

По собственной инициативе т. Гуреев сконструировал ларь для сыпучих продуктов, стеллаж для муки, ящик для сливочного масла и т. д.

В эту же зиму мы начали работу с коренным местным населением — ненцами северного Ямала. Эта работа проводилась нами совместно с факторийцами Дровяной, где зимовал научный сотрудник Всесоюзного Арктического института В. П. Евла-



дов — знаток Ямала, много на нем и для него поработавший.

Установили размеры естественных богатств района и омывающих его вод (биолог А. Н. Тюлин, каюр А. Т. Булычев), основательно изучили (в социальном и хозяйственном разрезе) население, тяготеющее к фактории Дровяной. Вели разъяснительную работу среди батрацко-бедняцкой части ненцев, помогли им продовольствием через факторию, помогли организовать первое на северном Ямале простейшее производственное объединение, нашли на месте стройматериалы, необходимые на первый период перевода ненцев на оседлость. Оборудовали медицинский стационар на три койки.

В темную пору врач станции А. Г. Умова обезжала чумы, обследовала состояние здоровья ненцев, лечила их.

Механики В. В. Елизаров и А. Г. Ручьев изготовляли железные печи для снабжения чумов. Они же обучили двух ненцев — бывших батраков — механическому делу.

Результаты работ на острове Белом в истекшую зимовку еще не получили официальной оценки. Но есть основания думать,

что станция будет в числе лучших. Дело, разумеется, тут не в самовосхвалении. Я хочу подчеркнуть, что внимание к работнику, забота о нем, неустанное возвращение в нем положительных качеств есть вернейшая и кратчайшая дорога к успехам.

Начальник станции, думается мне, должен быть не только организатором коллектива в целом, но обязательно и организатором творческого труда каждого зимовщика персонально.

А для этого, кроме всего прочего, самому начальнику станции необходимо много учиться. Пора бросить „плавание“ по вопросам техники и науки. Считаю, что начальникам станции должно быть официально приказано взяться за учебу по разработанной программе с обязательным контролем.

Кратко о перспективах острова Белого. Радиостанция с двумя маяками, начатые научные работы, промысловая группа для 2—3-годовой учебы ненцев промыслу морского зверя и лову рыбы, образцовая фактория на северном Ямале и небольшая опытная станция по эксплуатации мотомехтранспорта — хорошая база для успешного хозяйственного развития острова Белого в будущем.



Енисей при впадении в него Подкаменной Тунгуски.

В. В. СЕНКЕВИЧ

## ПУШКИН И СЕВЕР

Только немногие исследователи знают о глубоком интересе, который Пушкин проявлял к угнетенным народам Крайнего Севера. Великий гуманист своей эпохи, Пушкин не мог остаться равнодушным к царской политике бесчеловечного истребления этих народов.

Результатом творческого отклика великого поэта на историческую трагедию народов Севера явились исследовательские записки Пушкина о Камчатке. Внезапная смерть, вернее умышленное убийство Пушкина, помешала ему закончить эту работу. Но и то немногое, что Пушкин успел сделать, ярко показывает горячее сочувствие Пушкина к порабожденным народам Камчатки.

Пушкинские записки о Камчатке разделяются на три части. Первая часть посвящена географическому описанию полуострова, вторая часть содержит этнографическое описание народов Камчатки.

Если Пушкин, стесненный рогатками царской цензуры, не делает в этой работе никаких обличающих царизм выводов, то самым подбором фактов, особенно в третьей части своей работы, названной им „Камчатские дела“, — фактов, ярко иллюстрирующих жестокость шовинистической политики самодержавия, он показывает свое подлинное отношение к народам Камчатки. В этой третьей части Пушкин описывает жестокое, кровопролитное покорение Камчатки самодержавием. Авантюристы — атаманы казачьих экспедиций, покоряющих Камчатку, ярко обрисованы Пушкиным в лице Федота Алексеева, свирепого деспота Атласова, убитого взбунтовавшимися казаками, и других.

Пушкин описывает битвы камчадалов с казаками и кровавое их усмирение. Искренним сочувствием к восставшим камчадалам проникнуто описание смерти вождя восставших Тигиля, который „долго сопротивлялся, переколол своих жен и детей и сам себя умертвил“.

Только безвременная смерть помешала Пушкину сделать из чернового конспекта историческое исследование. Если мы припомним, как результатом подобного же исследования истории Пугачевского бунта явилась гениальная повесть „Капитанская дочка“, то можно предположить, что и этот экскурс Пушкина в историю народов Крайнего Севера завершился бы не менее ярким художественно-историческим произведением, посвященным северным народам.

Свое высоко гуманное отношение к народам Крайнего Севера Пушкин проявил и в стихотворении „Памятник“, где он пророчески говорит:

„Слух обо мне пройдет по всей Руси великой,  
И назовет меня всяк сущий в ней язык;  
И гордый внук славян, и финн, и ныне дикой  
Тунгуз, и друг степей калмык“.

Вопреки существовавшей в глухую пору реакции аристократической теории „поэзии классового меньшинства“, прогрессивнейший ум своей эпохи, Пушкин, мечтает о том, чтобы его поэзия стала интернациональным достоянием всех угнетенных тогда народов России.

Словами „ныне дикой Тунгуз“ разве не предвещает он грядущее возрождение этого измученного царизмом народа?

Октябрьская революция сделала реальностью, облекла в плоть и кровь мечту великого русского поэта. Мудрая ленинско-сталинская национальная политика привела вымиравшие при царизме культурно-отсталые народы Крайнего Севера к небывалому культурному и экономическому расцвету. Создание национальной письменности уничтожило их поголовную до революции неграмотность. В многочисленных школах, техникумах и институтах растут кадры национальной интеллигенции Крайнего Севера. Среди этой выросшей после Октябрьской революции интеллигенции есть талантливые национальные литературные и научные работники, которые к столетнему юбилею Пушкина переводят произведения гениального русского поэта на свои родные языки.

Тунгусы (эвенки), о которых говорит Пушкин в стихотворении „Памятник“, перевели на свой родной язык сказки Пушкина „О рыбаке и рыбке“ и „О попе и работнике его Балде“. На нымыланский (корякский) язык переведены „Метель“ и „Станционный смотритель“. Народ коми тоже имеет на своем родном языке переводы отдельных произведений Пушкина. К столетней годовщине смерти Пушкина издаются на коми-языке такие крупные его произведения, как „Капитанская дочка“, „Дубровский“, „Повести Белкина“. Кроме того на коми-язык переводятся сказки А. С. Пушкина и поэма „Братья разбойники“. К переводу пушкинских произведений приступили уже лучшие поэты, литературные работники и художники Коми-области. Кроме того газета „Коми-комсомолец“, выходящая на коми-языке, периодически печатает переводы Пушкинской лирики и статьи об его творчестве.

Большое внимание Пушкинскому юбилею уделяет и ненецкая газета „Нарьян Вындер“, регулярно публикующая произведения гениального поэта и статьи, знакомящие ненецкий народ с его жизнью и творчеством.

Ненцы, как и все другие северные народности, высоко ценят произведения Пушкина. Интерес и любовь ненцев к его творчеству трогательно показаны ненецкой писательницей Верой Турко в рассказе „Два дня“, где она сообщает, как старик-ненец глубоко воспринял услышанное им стихотворение Пушкина. Даже такая немногочисленная народность как манси (вогулы) к столетней годовщине со дня смерти Пушкина будет иметь переведенную на родной язык сказку Пушкина „О рыбаке и рыбке“. В процессе работы над переводом у переводчика встретились большие трудности, так как в языке манси нет некоторых слов, соответствующих русским словам. Тогда на помощь переводчику пришли местные манси. Собираясь в его юрте, они сообща обдумывали каждое слово и помогали находить точные полноценные образы. В настоящее время эта Пушкинская сказка, переведенная на мансийский язык, пользуется необычайным успехом среди манси и передается из уст в уста.

Произведения Пушкина, появившиеся в переводе почти на всех языках северных народов, ярко иллюстрируют тот культурный расцвет, который принесла в необъятные просторы Советского Крайнего Севера Великая Октябрьская революция, и недалеко то время, когда национальные поэты Крайнего Севера полностью переведут лирику и прозу Пушкина на свои родные языки.

Т. А. КАРАБАЕВА

## ПОЛЯРНЫЕ ВОДЯНЫЕ САНИ

Новая водная станция ЦДКА на Ленинских горах широко раскинула по берегу свои постройки.

Порывы холодного ветра помогают воображению зрителей: перед ними должна быть не тихая Москва-река, а суровое полярное море с плавающими льдинами, битым льдом и шугой. Все это заменяется различными деревянными мостками и широкими помостами, вдающимися в реку.

У пристани, поблескивая красными бортами и высокоподнятыми „фартуками“, спокойно покачиваются водяные сани конструкции Л. В. Курчевского.

Несколько минут уходит на заправку мотора и его запуск, после чего сани легко разворачиваются и быстро несутся по воде<sup>1</sup> к преграждающим путь деревянным мосткам.

Мостки, шириною метра в полтора, слегка возвышаются над водой. Не изменяя скорости, подвезают к ним сани. Легкий толчок — и через секунду нос их уже плавно спускается опять в воду. Благодаря плоскому килю и широкой плоской корме с двумя лыжами, сани, переезжая через мостки, абсолютно не теряют своей устойчивости, а сильно изогнутый киль придает плавность при подъеме на мостки и спуске с них. Таким образом, первое испытание, а именно переход через „мелкие льдины“, выдержано с успехом.

Выйдя на чистую воду, сани развивают большую скорость, нос сильно поднимается над водой, отчего значительно сокращается ее сопротивление. Струя воды, рассекаемая санями на мелкие брызги, выходит уже не из-под носа, а почти из-под середины бортов.

Сани подходят к берегу и готовятся к самому ответственному испытанию: надо взобраться на „большую льдину“ и проехать по ней.

„Льдина“ — прочный деревянный помост, шириною метров в 7—8, возвышается над водой на 30 сантиметров. Около него плавают несколько бревен.

Сани пересекают небольшое водное пространство, подминают под себя бревна и, сильно задрвав нос, быстро везают на помост. Не снижая скорости, они переезжают весь помост и снова плавно спускаются на воду. На сухих досках помоста остаются мокрый след от полозьев и немного процарапанная полоса от обитого сталью кия.

Благодаря этим испытаниям можно сделать следующее заключение: если сани везают на 30-сантиметровый деревянный помост и едут по сухим доскам, то везать на льдины, поверхность которых будет оказывать им значительно меньше сопро-

тивления, а также ехать по снегу или по льду они, конечно, смогут с большим успехом.

В 1928 году Л. В. Курчевским был построен первый вариант водяных саней, испытание которых он провел в Белом море. Эта первая конструкция попала в сильный шторм, нехватило горючего, и испытателям пришлось 17 дней просидеть на льду.

Осенью 1935 года по инициативе тов. Рудутака Курчевскому предложено было разработать новую конструкцию водяных саней. Полярное управление Главсевморпути реализовало это изобретение, и 31 августа 1936 года на заводе аэросаней и глассеров в Москве были закончены новые водяные сани.

Новая конструкция, снабженная авиамотором „М-11“ в 100 лошадиных сил и воздушным рулем, представляет собой нечто среднее между глассером и аэросанями. Состоит она из лодки, напоминающей по форме утюг, с плоской широкой кормой, около транцевой доски которой приделаны две небольших лыжи-конька. Киль, имеющий форму норвежского конька, сделан из дуба и обшит сталью: при движении по льду или снегу он служит передним полозом.

Благодаря тому, что лодка должна двигаться главным образом по льду, снегу и шуге, она должна быть очень устойчива. Поэтому дно ее сделано особой формы, без редана, с плоской, несущающейся кормой и широким килем, хотя это и снижает скорость при движении по воде.

Набор саней сделан из бука с обшивкой из текстолита,<sup>1</sup> причем им придана увеличенная прочность, чтобы выдерживать удары льда и сжатия. Носовая палуба сделана из фанеры, покрыта полотном и покрашена авиационным лаком.

Длина всей конструкции 6½ метров, наибольшая ширина 2 метра. Общий вес конструкции вместе с мотором 870 килограммов.

Внутри водяных саней имеются мягкие места для пассажиров, а под кормовой палубой места для багажа и баков с горючим. Сани рассчитаны на 5 человек при запасе горючего на 10 часов. Скорость их по воде до 40 километров, а по льду до 70 километров в час.

На случай поломки мотора имеются весла и мачта с парусом. Кроме того, есть также

<sup>1</sup> Текстолит — абсолютно водонепроницаемый и непоглощающий воду материал, состоящий из бязи, пропитанной бакелитовым лаком и спрессованной. Пластины его на снег прозрачны, но очень прочны.

<sup>1</sup> Испытания проводились в сентябре 1936 г.

небольшой складной якорь „кошка“ и тали, при помощи которых сани можно перетаскивать через крутые торосы.

На случай ночлега имеется чехол, который натягивается на всю переднюю часть лодки. Под этот чехол можно подвести трос, и получится нечто вроде палатки над всеми пассажирскими местами.

Водяные сани, находящиеся на борту ледоколов и рейсовых пароходов, можно использовать в качестве связи между ними. Они могут служить спасательным средством на полярных станциях. Их можно исполь-

зовать как средство связи между отдельными зимовками. И, наконец, они большую помощь могут оказать зверобойному промыслу.

Постройка этих опытных полярных водяных саней обошлась в 32 тыс. руб., в то время как обычные деревянные глассеры обходятся в 27 тыс. руб.

После всесторонних испытаний второй конструкции водяных саней в морской обстановке и в случае благоприятных результатов можно будет приступить к их массовому производству.

**И. К. ПРОКУШЕВ**

Директор Ненецкого  
оленсовхоза Глав-  
севморпути

## НЕНЕЦКИЙ ОЛЕНСОВХОЗ

Территория пастбищ Ненецкого оленсовхоза расположена в Малоземельской тундре на расстоянии от реки Печоры летом в 30—40 и зимой в 60—70 километров. Весь район пастбищ оленсовхоза в прошлом эксплуатировался кулацкими хозяйствами.

В настоящее время пастбища землеустроены и проводится большая разъяснительная работа среди местного населения. Однако, вопрос о пользовании пастбищами, особенно летовками, между оленсовхозом, единоличниками и частично колхозами окончательно еще не разрешен, что подтверждается потравой ягеля на участках оленсовхоза. В прошлом году, например, кулак Талеев систематически выпасал своих оленей на совхозном ягеле.

В ближайшее время надо добиться расширения пастбищных площадей для оленсовхоза, установить правильный пастбищеоборот на всех площадях оленсовхоза с тем, чтобы все оленье поголовье совхоза, в перспективе до 7000 голов, содержать на ответственных площадях.

Проведенной инвентаризацией оленя в совхозе на 1 января 1936 года было установлено стадо в 5017 голов. На 1 июля стада возросли до 7367 голов, к началу же октября в стадах оленсовхоза осталось всего 5949 голов, причем было забито на мясо 1003 головы.

Налицо систематическая утрата поголовья, которая составила в январе — 23, в феврале — 47, в марте — 16, в апреле — 12, в мае — 7, в июне — 49 голов и т. д.

Основной причиной утрат поголовья оленя была и остается копытка. Борьба с копыткой до сих пор никак не организована; пока идет междуведомственный спор между ВАИ и Всесоюзным институтом экспериментальной ветеринарии по вопросу о том, кому этим делом заниматься.

В 1935 и 1936 годах Всесоюзный институт экспериментальной ветеринарии пытался, правда, „организовать“ борьбу с копыткой. Присылаемые институтом работники приезжали, однако, на место лишь в сентябре, когда копытка идет на убыль. Общеизвестно, что копытка в основном начинается во второй половине июля и треплет стада до начала сентября. В этот период, по нашему мнению, и нужно организовать на основе предварительной профилактической работы изучение и борьбу с копыткой. Командировка в оленсовхозы в порядке гастроли делу не поможет.

Осенний забой оленя оленсовхозом был закончен к 1 октября. Здесь плановые наметки, данные оленсовхозу (240 голов крупного и 776 голов телят), нами выдержаны не были. Изменение в забое было допущено в силу того, что план забоя, данный оленсовхозу, оказался нереальным. План этот был составлен без учета поголовья оленя и итогов проведенной паспортизации, в результате которой перед нами встал вопрос о необходимости жесткой браковки крупного поголовья и в частности важенки с тем, чтобы улучшить качество поголовья наших стад. Поэтому план забоя по крупному оленю был увеличен на 119 голов и по телятам уменьшен на 192 головы.

По плану мясосдачи оленсовхоз должен был сдать 26 000 килограммов, фактически же сдал 29 233 килограмма, или 112,5% плана. По упитанности было сдано: 70% мяса средней упитанности, 25% выше средней и 5% низкой упитанности.

В феврале минувшего года оленсовхозом были проведены выбраковки оленя и отделение более слабых в особое стадо. Это позволило очистить стада от копытчатых и слабых оленей и организовать постоянное наблюдение за ними в отдельном стаде.

Борясь за улучшение поголовья, оленсовхоз оказывал помощь оленеводческим колхозам отбором и снабжением их лучшими оленями. В марте мы выделили из лучших стад 224 оленя колхозу Пных и 50 оленей колхозу Нарьян-ты („Красный олень“). Одновременно оленсовхоз снабжал продуктами колхозников Нарьян-ты, а колхозам им. М. Горького и Щелинскому была оказана помощь в организации переносного корраля.

Мы систематически обслуживали эти колхозы радиопередачей и совместно с ними провели „День оленя“ с выводкой лучших хор и важенок с телятами. Выводка лучших хор и важенок с телятами в Ненецком округе была проведена впервые в истории оленеводства в округе.

Праздник оленя в Малоземельской тундре привлек большое внимание колхозников и пастухов-олeneводоов. Все они высказались за организацию „Дня оленя“ в 1937 году в самом оленсовхозе с выставкой племенных хор-производителей и важенок с телятами.

В результате проведенных опытов оленсовхоз добился взвешивания живого оленя в коррале с пропускной способностью 60—90 голов в час. Одновременно с паспортизацией оленя мы провели первый опыт бракования его, давший положительные результаты. Приступили к установлению родословной каждого оленя путем записей: матери, отца и т. д., а также начали вводить крупную нумерацию по шерсти, кроме бирки в ушах. Мы выделили слабых оленей в отдельное стадо и организовали для них особый уход и пастбище. Этот опыт отдельной работы со здоровыми и слабыми стадами вполне оправдался. Мы рекомендуем его другим оленсовхозам.

Надо отметить, однако, и ряд недостатков. Слабым местом в нашей работе остается общая и техническая неграмотность пастухов.

Плохо ведем борьбу с хищниками — волками. В течение прошлой зимы нами было убито всего девять волков. При лучшей организации борьбы с ними мы могли бы добиться значительно больших результатов.

Крупным недостатком нашей работы является также недостаточно хорошо проведенная случайная кампания. Мы не отделили лучших хор-производителей и маток в отдельную группу с тем, чтобы получить полнокровный и качественно хороший приплод оленя. Эту ошибку мы ушли и исправим в своей дальнейшей работе.

Другой недостаток — слабое освоение пастбищ, недостаточная организация летовки и пастбищеоборота. Над этим вопросом мы еще как следует не поработали.

Полагаем, что в дальнейшем Ненецкому оленсовхозу надо дать направление племенного оленеводства, организо-

вав эту работу с начала следующего года, обеспечив оленсовхоз зоотехником и поставив борьбу с копыткой на серьезные научные рельсы.

\* \* \*

Отметим работу наших стахановцев.

Коммунист-стахановец Иван Петрович Канев является лучшим пастухом-олeneводоом Малоземельской тундры. Он умело передает свой 30-летний опыт другим пастухам-олeneводам и пользуется заслуженным авторитетом в их среде. Работая в оленсовхозе со дня его организации, он никогда не имел убыли оленя. В 1935 году он дал прирост в 16%, а в 1936 году средний вес туши теленка при убое составил 27 килограммов. Тов. Канев первым провел паспортизацию своего стада, организовал пользование веревочным корралем, провел клеймение телят. Тов. Канев знает 80% наличного состава оленей своего стада, клички, возраст и родословную каждого оленя.

Начальник стада т. Хатанзейский, ненец, в 1935 г. дал прирост стада в 15%, а в текущем году — 22%. Также как и т. Канев, т. Хатанзейский свой опыт пастуха-олeneвода передает другим стадам. Особенно большую работу по передаче своего опыта сохранения оленя и телят проделал т. Хатанзейский во время отела.

Пастух стада т. Хатанзейского т. Петр Чупров имеет 17-летний стаж. Во время своих дежурств не имеет утрат. Работает не считаясь со временем, не меньше любого начальника стада.

Стахановец т. Терентьев внес и провел ряд предложений, в частности кружение оленя при сдаче и приеме дежурства. Тов. Терентьев неутомим при розыске потерявшегося оленя. Он знает не менее 50% состава оленей своего стада, их клички и родословную.

Пастух первого стада стахановец т. Александр Хозяинов вовсе не имеет утрат оленя и является лучшим знатоком поголовья оленя.

Начальник первого стада т. Филат Хозяинов по своей инициативе организовал баню в стаде. Он же ввел систему цепочечного учета оленя, которой он пользуется в любое время. Организация корраля потребовала особого подхода к загону оленей. Тов. Хозяинов провел опыт загона оленя в корраль путем сбора его в колонну. Все его предложения, обсуждавшиеся на производственном совещании в стадах и лично проверявшиеся пастухами на работе, приняты и проводятся в жизнь с большим успехом.

Лучшие образцы производственной работы показали также ударники Вакуев, Филиппов, Явтыссия и др.

## ФЕВРАЛЬ

1835

1 февраля 1835 года Петр Кузьмич Пахтусов, прапорщик корпуса флотских штурманов, зимовавший на Новой Земле спустя два с половиной века после Баренца, впервые увидел из-за гор лучи солнца. „Этот день, — писал Пахтусов, — был для нас таким же праздником, как 1 мая для жителей Архангельска. Мы открыли ставни в большой избе и в последующий день около полудня могли читать книгу без свечи“.

Эта вторая и последняя зимовка Пахтусова на Новой Земле была очень тяжела. Уже в ноябре были обнаружены среди зимовщиков заболевания цынгой. В феврале болело цынгой 6 человек. В избе было сыро и холодно. Снежные выюги и метели заносили избу до крыши, снег забивал сени. Топлива было мало, и собирать его приходилось на большом расстоянии от зимовья.

С. Крашенинников, биограф Пахтусова, пишет: „С такими скудными средствами, какие имел Пахтусов в первое путешествие на Новую Землю, едва ли взялся бы за исполнение этого дела сам Росс, столь привыкший к трудам полярных путешествий“.

Вторая экспедиция Пахтусова на Новую Землю была снаряжена значительно лучше, чем первая. Питание было вполне удовлетворительным. Пахтусов и участвовавший во второй экспедиции фельдшер В. Ф. Чупов очень внимательно следили за состоянием здоровья команды. И все же к лету 1835 года двенадцать человек из состава экспедиции болели цынгой и тринадцать отекло ног, а двое — мастерской Постников и матрос Сампсонов — умерли во время зимовки.

Тяжелая зимовка подорвала силы и самого Пахтусова, и осенью 1835 года, вскоре по возвращении его с Новой Земли в Архангельск, Пахтусов заболел и скончался „от понесенных в походах трудов“ — высечено на памятнике на его могиле.

„Петр Кузьмич Пахтусов жил только 35 лет, а служил 15 лет: немного времени, но много дел“, — пишет Крашенинников. И действительно, велики заслуги Пахту-

сова в деле изучения и практического освоения Новой Земли. Он дал первую карту восточного побережья Новой Земли, и сведения, им собранные, спустя сто лет не потеряли своего значения.

1913

Появление солнца над горизонтом, знаменующее конец полярной ночи, всегда является большим событием в жизни полярной зимовки. Участники экспедиции к Северному полюсу под начальством известного русского полярного исследователя Г. Я. Седова, зимовавшие в 1912/13 году у берегов Новой Земли, с большим подъемом встретили возвращение солнца.

„Сегодня солнце перешло наш горизонт, — пишет 9 февраля 1913 года в своем дневнике участник экспедиции Н. В. Пинегин. — В 11 часов с флагами, плакатами и знаменами отправились на гору встречать восход. Процессия прошла к заранее раскинутой палатке с яствами. В полдень 17 градусов мороза, горела яркая заря, небосклон был чист. Всех манила надежда увидеть солнце. Около 12 часов дня поднялся на небе красный столб — отблеск восходящего солнца, но оно не поднялось настолько высоко, чтобы показаться из-за Новоземельских гор“.

С 10 по 18 февраля 1913 года почти непрерывно свирепствовала выюга. 18-го к полудню поутихло, небо очистилось совершенно. Только поземка мела струи снега по бухте и закрывала горизонт низким туманом.

И вдруг, — рассказывает Н. В. Пинегин, — неожиданно снеговой туман прорвался нежным лучом. Осветив текучую реку снега, блеснуло солнце.

— Солнце, солнце! — кричали на палубе.

Все бросили работу, кричали: „Ура!“ Кто-то выстрелил из ружья, потом ударила пушка. Без слов мы стояли небольшой кучкой и смотрели на солнце, медленно высвобождавшееся из снежного тумана. Наконец-то дождались настоящего дня!“

Экспедиция, возглавляемая Седовым, проводила во льдах первую зиму. Экспедиционное судно „Св. Фока“ вышло из Ар-

хангельска 28 августа 1912 года, взяв направление на Землю Франца-Иосифа. Предполагалось использовать этот архипелаг в качестве базы на пути к Северному полюсу. Но „Фока“ был затерт льдами у полуострова Панкратьевского, у берегов Новой Земли, где и провел конец 1912 года и 1913 год до сентября когда „Фока“, высвободившемуся из льдов, удалось продолжить свой путь к Земле Франца-Иосифа.

Здесь, удачно выбрав в качестве места для зимовки бухту Тихую острова Гукера, „Фока“ бросил якорь.

### 1914

15 февраля 1914 года начальник полярной экспедиции Георгий Седов покинул зимовку в бухте Тихой с тем, чтобы в сопровождении матросов Линника и Пустошного попытаться достигнуть на санях Северного полюса.

Это было предприятие, явно обреченное на неудачу. Условия к началу второй зимовки, вспоминает профессор В. Ю. Визе, участвовавший в экспедиции Седова, были мало благоприятными. Топлива не было — судно отапливалось звериным салом и переборками между каютами. Вследствие однообразной и недоброкачественной пищи большая часть участников экспедиции болела цынгой. Болел цынгой и сам начальник экспедиции Георгий Яковлевич Седов. Десны Седова кровоточили, ноги распухли, появилась одышка и сонливость, слабость усиливалась. При таких условиях решение Седова идти две тысячи километров во льдах к полюсу было безумием. Но ничто не могло остановить воли этого замечательного человека.

Последние дни перед уходом Седова были полны трагических переживаний для всех участников экспедиции.

„Здесь обыкновенные морозы при сильном ветре, — пишет Седов 4 февраля. — Ветры чаще всего северных румбов. Жизнь в палатке при таком климате должна быть особенно тягостна. Представляется, какой невыносимо тяжелой должна была она казаться путешественникам к полюсу, не имевшим до того долгой полярной тренировки. Мы достаточно закалены и вооружены мелочами палаточного обихода, делающими жизнь на льду терпимой, а главное — знаем предел выносливости, за которым должна начаться болезнь. Тем яснее представляем, что грозит путешественнику, не соразмерившему сил с условиями“.

15 февраля Седов покинул зимовку. Перед уходом он собрал товарищей по экспедиции с тем, чтобы сказать им прощальное слово.

„Пришло время, — говорил Седов, — сейчас мы начнем первую попытку русских достигнуть Северного полюса. Трудом рус-

ских в историю исследования Севера вписаны важнейшие страницы, — Россия может гордиться ими. Теперь на нас лежит ответственность оказаться достойными преемниками наших исследователей Севера. Но я прошу: не беспокойтесь о нашей участи.“

Даром полярной природе мы не дадимся. Совсем не состояние здоровья беспокоит меня больше всего, а другое: выступление без тех средств, на какие я рассчитывал. Сегодня для нас и для России великий день. Разве с таким снаряжением нужно идти к полюсу? Разве с таким снаряжением рассчитывал я достичь его? Вместо восьмидесяти собак у нас только двадцать, одежда износилась, провиант истощен работами на Новой Земле, и сами мы не так крепки здоровьем, как нужно. Все это, конечно, не помешает нам исполнить свой долг. Наша цель — достижение полюса; все возможное для осуществления ее будет сделано“.

Седов кончил свою речь. Все стояли молча. Затем один из зимовщиков тепло и задушевно пожелал уходящим счастливого пути. После завтрака Седов, Линник и Пустошный двинулись в далекий путь. Остающиеся зимовщики проводили их до северного мыса острова Гукера. Здесь две кучки людей разошлись: одна на север, другая на юг.

Больше никто из оставшихся в бухте Тихой Седова не видел. Линники и Пустошный спустя месяц вернулись с печальной вестью. Седов скончался в пути, не достигнув полюса.

### 1934

13 февраля в 15 часов 30 минут в Чукотском море, в 155 милях от мыса Северного и в 144 милях от мыса Уэлен, затонул советский пароход „Челюскин“, раздавленный сжатием льдов.

Капитан „Челюскина“ В. И. Воронин пишет:

„Все время, до самой гибели „Челюскина“ я вел наблюдение за льдами, регулярно взбираясь в марсовую бочку. Мне стали знакомы все торосы. Я наблюдал каждое их изменение, и чем дальше я делал это, тем яснее становилось мне, что „Челюскин“ из этих льдов уже не выйдет“.

Конец января прошел относительно спокойно, но уже начало февраля ознаменовалось рядом тревожных признаков.

1 февраля задул порывистый норд-ост с вьюгой, завывала пурга. В этот день физик И. Факидов, участник экспедиции на „Челюскине“, пишет в своем дневнике: „Всекие изменения метеорологических условий происходят здесь страшно быстро. Сегодня в 22 часа неожиданно начался дрейф при норд-остовом ветре в 7 баллов. Что это может принести, неизвестно!“

Как же вели себя люди в эти дни, наполненные тревожным ожиданием? В пред-



чувствии гибели судна за тысячи километров от родины во льдах Ледовитого океана челюскинцы жили жизнью крепко организованного, политически сплоченного, целеустремленного советского коллектива, жили общими интересами ста семидесятимиллионного народа великой страны.

3 февраля состоялся пленум партийной организации с докладом начальника экспедиции Отто Юльевича Шмидта о речи товарища Сталина на съезде партии.

8 февраля вышел художественно-литературный юмористический журнал с иллюстрациями и обложкой Феди Решетникова.

Ночь с 12 на 13 февраля была особенно тревожной из-за частых сжатий и сильного торошения льда, а следующий день был днем катастрофы.

В мужественной и лаконичной радиотрамме сообщил своей стране начальник экспедиции О. Ю. Шмидт, как погиб „Челюскин“.

13 февраля в 13 часов 30 минут внезапным сильным напором разорвало борт на

большом протяжении от носового трюма до машинного отделения. Одновременно лопнули трубы паропровода, что лишило возможности пустить водоотливные средства.

Через два часа все было кончено. За эти два часа организованно, без единого проявления паники, были выгружены на лед давно подготовленный аварийный запас продовольствия, палатки, спальные мешки, самолет и радио. Выгрузка продолжалась до того момента, когда нос судна уже погрузился в воду. Руководители экипажа и экспедиции сошли с парохода последними за несколько секунд до полного погружения.

Так в далеком полярном море возник героический лагерь челюскинцев, лагерь Шмидта, вписавший в историю борьбы за Арктику новые славные страницы и показавший всему миру изумительные качества нового, советского человека, воспитанного коммунистической партией и ее великим вождем Сталиным.

## ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА НА 1937 ГОД

на ежемесячный политико-экономический иллюстрированный журнал, орган Главного управления Северного морского пути при СНК СССР и Политуправления ГУСМП

# Советская Арктика

Подписная плата: на год — 18 руб., на 6 месяцев — 9 руб.

Цена отдельного номера 1 р. 50 к.

Имеются в ограниченном количестве комплекты журнала „Советская Арктика“: за 1935 год — 5 номеров, цена 7 р. 50 к.; за 1936 год — 12 номеров, цена 18 руб. 1

Подписку и деньги направляйте по адресу:]

Ленинград, Просп. 25 Октября, 7/9

Сектору распространения Издательства Главсевморпути

Редакционная коллегия:

Г. А. Ушаков (ответственный редактор)

А. А. Догмаров

М. Н. Бочачер (зам. ответственного редактора)

Адрес редакции:

Москва, улица Горького, 5. Тел. 4-35-95

Технический редактор Ю. А. Таубер

Сдано в набор 20 декабря 1936 г. — 4 февраля 1937 г.

Бум. 72×108 см. 7 печ. л.

3½ бум. л.

Уполн. Главлита № Б-5330.

Зак. 2739

Подписано к печати 8 февраля 1937 г.

10½ авт. л.

120 000 тип. зн. в бум. л.

Изд. № 103

Тираж 10 000 экз.

Типография „Коминтерн“. Ленинград, Красная ул., 1

ВОДОГОРСКАЯ

**Цена 1 руб. 50 к.**