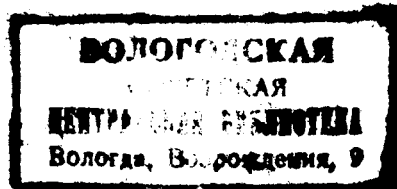


# Возвращены Архивы



1937



ОКТАБРЬ

*Пролетарии всех стран, соединяйтесь*

# Советская Арктика

**ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ  
ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ**

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

**10** ОКТЯБРЬ  
**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

Позорное отставание .....	3
<i>ПАРТИЙНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО</i>	
И. О. Серкин. Об ошибках Обдорского политотдела .....	9
Р. Л. Якубович. Выше звание члена партии .....	15
<i>ОБСУЖДЕНИЕ ВОПРОСОВ ТРЕТЬЕЙ ПЯТИЛЕТКИ</i>	
Н. Н. Урванцев. Геологисследовательские работы на Крайнем Севере в третьем пятилетии .....	21
А. П. Михайлов. Сеть полярных станций в третьей пятилетке .....	25
А. А. Храпаль. За перестройку сельского хозяйства Крайнего Севера .....	28
<i>ОЧЕРКИ И РАССКАЗЫ</i>	
М. Т. Слепнев. Трагедия в проливе Лонга .....	35
Петр Сажин. „Дорогу осилит идущий“ .....	48
Т. А. Караваева. Летчик — герой — литератор .....	56
<i>НЕДРА АРКТИКИ НА СЛУЖБУ СОЦИАЛИЗМУ</i>	
К. М. Лурье. Амдерминский плакиновый шпат .....	65
Ю. А. Колодяжный. Полезные ископаемые Нордвикского района .....	68
Ф. И. Пленкин. Верхоянский рудный район .....	72
Н. П. Полубарьев. Сале-хард — Ивдель .....	76
В. А. Вакар. Арктика на Международном геологическом конгрессе .....	81
П. Е. Терлецкий. Чукотская комплексная землеустроительная экспедиция .....	85
<i>НА ЗИМОВКАХ</i>	
И. Д. Папанин, Э. Т. Кренкель, П. П. Ширшов, Е. К. Федоров. Первые результаты работы станции „Северный полюс“ .....	86
М. М. Микула. Два Диксона .....	89
<i>НОВОСТИ НАУКИ И ТЕХНИКИ</i>	
С. К. Клумов. Новая техника зверобойного промысла .....	92
П. К. Новицкий. Фоторабота в условиях Арктики .....	96
Говорящие письма зимовщикам .....	99
<i>НАМ ПИШУТ</i>	
В. В. Березин. Заметки о работе речного транспорта Главсевморпути .....	100
<i>АРКТИЧЕСКИЙ КАЛЕНДАРЬ</i>	
Октябрь .....	103

## ПОЗОРНОЕ ОТСТАВАНИЕ

Работа в Арктике заслуженно пользуется любовью советского народа, вниманием и заботой нашего правительства. В основе такого отношения лежит та героическая работа советских полярников, которую они по указанию товарища Сталина начали и проводят по освоению и развитию Арктики и Крайнего Севера на базе Северного морского пути. Сотни лет за это большое и трудное дело по-настоящему не брались руки человека, его разум, его воля. Здесь приходится преодолевать целый ряд своеобразных и больших трудностей. На почве этой упорной борьбы с суровой арктической природой выковывались кадры полярников, росли и развивались организации Главсевморпути.

Целый ряд поистине замечательных и героических успехов в Арктике подымал радость и патриотический восторг советского народа, вызывал ненависть у врагов и восхищение у наших зарубежных друзей. Наши победы в Арктике демонстрировали перед всем миром огромный размах советской науки и несокрушимое могущество нашей страны.

Такое положение организации Севморпути ко многому обязывает советских полярников. Оно прежде всего требует непрерывного совершенствования и улучшения своей работы, поднятия ее все выше и выше, на благо и процветание социалистического строительства.

Есть еще одна особенность такого положения нашей организации, состоящая в том, что эти исторические успехи советских полярников связаны, главным образом, либо по линии северных морских путей, либо по линии Полярной авиации. Именно со стороны этой работы трудящиеся нашей страны больше знают Главсевморпуть. Широкие массы в стране недостаточно знакомы с огромной хозяйственной и культурной работой по развитию Крайнего Севера и народностей, его населяющих. А между тем здесь и находятся наиболее слабые стороны в нашей работе.

Слов нет, Северный морской путь, его морской флот, арктическая авиация и сеть полярных станций были, есть и еще долго будут в ведущим звеном всей нашей системы. Но это вовсе не значит, что все время и в любых условиях надо только сюда сосредоточивать свои основные силы, средства, внимание. Не будет преувеличением, если скажем, что этим недостатком как раз и страдают все наши организации, начиная от Главсевморпути и кончая теруправлениями, их конторами. Они явно мало занимаются вопросами хозяйства на материке, материковыми организациями—как по линии средств, кадров, так и по линии повседневного оперативного руководства, систематической проверки выполнения планов, приказов и т. д. В этом состоят основные корни нашей неудовлетворительной работы на материке. Пора понять простую истину, что если мы в ближайший год здесь, на материке, не выправим положения, то тем самым нанесем значительный ущерб нашим крупным успехам по линии морских и воздушных путей.



Нельзя дальше терпеть такого положения, когда наши территориальные управления из года в год имеют огромные убытки. Печально то, что такие факты проходят бесследно и безнаказанно, поэтому и люди начинают „привыкать“ к такому нетерпимому состоянию. Подкрепим такое утверждение рядом примеров.

Якутское теруправление ежегодно терпит большие убытки; только за 1936 год оно имеет 10,2 миллиона рублей сверхплановых убытков. В эту сумму не вошли убытки бывшей Интегралкооперации, которая вошла в Главсевморпуть. Несомненно, что здесь приложили свою подлую руку троцкистско-бухаринские подонки, продолжительное время орудовавшие в организациях Якутского теруправления. Торговая контора этого теруправления своей безобразной работой подрывает советскую торговлю в глазах трудящихся. В ряде районов (Оленекский, Момский и др.) она неумелой работой создала серьезные затруднения с продовольствием и промтоварами. В 1936 году прямые убытки этой конторы составляли 3289 тысяч рублей, а затоваривание имелось на 2171 тысячу рублей. Простые вещи решаются „анекдотически“, а по существу вредительски. Момский район, например, дал заявку на 2 тонны керосину, а торговая контора запланировала 33 тонны; теруправление дало распоряжение завезти 30 тонн — и это для такого района, где ламп почти нет, а завезти их „не догадались“. При этом надо учесть, что завоз в этот район (восточная часть Якутии) десятков тонн при отсутствии транспорта сопряжен с исключительными трудностями.

Уроки из безобразной работы торговой конторы в 1936 году не извлечены. Об этом говорит факт убытка свыше 1 миллиона рублей в первом квартале 1937 года. А что сделало руководство Якутского теруправления Севморпути, чтобы анализировать все свои убытки, вскрыть их причины и принять меры к неповторению их в текущем году, поощряя лучших, наказав худших работников? — Ничего. Больше того, есть случаи прямого потворствования преступной бесхозяйственности. В 1936 году в Якутии во время перегрузки товаров облили керосином 17 тонн сливочного масла и 37 мест готового платья. И что же? Составили акт, наказали виновников? — Ничего подобного! Руководитель перегрузки Таюрский от Якутского теруправления получил премию в 1000 рублей.

Другой пример. В 1936 году водная контора Якуттеруправления работала плохо, за одни претензии она в 1936 году уплатила 3615 тысяч рублей. Это претензии за несвоевременную доставку грузов, за порчу, хищение товаров, так как не было должной охраны, за разбазаривание, за раздачу товаров во время пути без документов. Во всем этом повинно прежде всего теруправление (Лисс, Ника). При таком положении, естественно, нужно вмешательство Главного управления Севморпути. По этим вопросам зам. начальника Главсевморпути т. Крастин пишет грозное письмо, в котором предлагает немедленно расследовать факты хищения по водной конторе и виновных привлечь к ответственности. Письмо адресовано... самому т. Лиссу. А разве хуже было бы, если такое письмо хотя бы в копии было адресовано прокуратуре?

В основном такое же положение и в Красноярском теруправлении, которое имеет за 1936 год 5,3 миллиона рублей сверхплановых убытков (кроме убытков бывшей Интегралкооперации). Первый квартал 1937 года свидетельствует, что это теруправление не извлекло уроков предыдущих лет. В этом году провалена зимняя путина, и до сих пор теруправление

безнаказанно растраниживает государственные средства под маркой „освоения Севера“. Большинство предприятий теруправления заранее планирует „законные убытки“, покрываемые фондом освоения. Что это за освоение, видно хотя бы из того, что Игарская торговая контора в 1936 году имела 723 тысячи рублей убытков в то время, когда рядом торгующие организации Краторг и Леспродторг осваивают Игарку без таких убытков.

Транспортная контора, не имевшая в 1936 году „фонда освоения“ и давшая прибыль в 338 тысяч рублей, на 1937 год запланировала 4987 тысяч рублей „плановых убытков“. В результате такого „планирования“ фонд освоения, составлявший по теруправлению в целом 6668 тысяч рублей, на 1937 год запланирован и утвержден в 13 516 тысяч рублей. И это тогда, когда партия и правительство требуют от каждого предприятия рентабельной работы!

Есть случаи преступного протаскивания в Главном управлении Севморпути заведомо неверных планов и смет, подчас составленных троцкистскими вредителями. Так было со сметами и планами по Енисейскому гидрографическому отделу. Раскрытие врагов народа, орудовавших в конторах и предприятиях теруправления, не сделало руководство теруправлений более бдительным. Смета по Гидрографии была составлена и проташена в Главсевморпути с резервом в 1 миллион руб., в ней ухитрились предусмотреть даже содержание морских катеров („Морж“, „Цапа“ и др.), затонувших еще в прошлую навигацию!

Надо сказать, что такая „работа“ контор и предприятий во многом определяется неудовлетворительной структурой Красноярского теруправления, где фактически существуют два теруправления: одно в Красноярске, другое — в Игарке.

В Дальневосточном теруправлении также не видно борьбы с этим позорным явлением. Беспечность и „привычка“ к убыткам, нечеткая организационная структура и слабое руководство — вот чем надо объяснить эти факты, тормозящие развитие Крайнего Севера.

А взять такие вопросы, как отправка грузов речными, морскими пароходами. Сколько здесь безобразий, вопиющей халатности, порчи драгоценнейших товаров! Примеры тому можно найти в любом нашем управлении и тресте. В Архангельском управлении, отправляющем в этом году десятки тысяч тонн грузов на Нордвик, полярные станции и т. д., хотя и есть некоторое улучшение с отправкой грузов, но все же в основном повторяется прошлогодняя картина безобразной работы архангельских снабженческих органов нашей системы. В этом году через Архангельск нужно было отправить на 32 миллиона рублей грузов для снабжения Арктики и Крайнего Севера. Планировали, составляли и пересоставляли планы, делали заявки. Сколько было „трудов“, заседаний, комиссий! Архангельское теруправление дало заявку: завезти грузы в Архангельск в первом квартале 60% и во втором квартале 40%. Против этого ничего не скажешь. Надо только выполнять по-больше-вистски. Но вот приехала из Москвы комиссия в составе Сендык, Простова и Копылова и внесла в заявку Архтеруправления „поправку“, определив завоз в первом квартале всего лишь в 1 миллион рублей. В результате в первом квартале завезли лишь на 500 тысяч рублей, во втором — 18 400 тысяч рублей. Естественно, что при такой массе спешно, в короткий срок завезенных грузов нет должной расфасовки, нет многих промышленных товаров, предназначенных для торговли на островах. А итог? Простой судов под погрузкой, невыполнение планов завоза на

отдельные острова, зимовки, полярные станции, бестолковщина, суетня и опять убытки. Говорят, что с доводами комиссии Сендыка были согласны бывшие работники Архтеруправления Чистяков и Петров (сейчас исключенные из партии и снятые с работы). Ну, а где было Главное управление Северного морского пути, а где были руководители Арктикснаба (Петросян, Куликов), где было руководство Торгового отдела? Не видеть этого — значит штамповать заведомо негодные планы.

Или возьмем северный рейс теплохода „Микоян“, график которого определенно замедлен. Теплоход должен был отправиться вниз по Оби с полным грузом еще 30 июля, но отправился он из-за нехватки грузов только 4 августа. А как он отправился, видно из следующей радиограммы:

„... „Микоян“ вышел в северный рейс из Тобольска 30 июля с опозданием на 4 суток против графика. Причина опоздания — отсутствие готовности всех секторов Омтеруправления к погрузке факторийных грузов. Срок окончания погрузки намечен 26 июля, наши секторы кончили подвозку грузов к пристани вечером 29 июля. Сегодня, 2 августа, „Микоян“ пришел в Тюли, где нужно погрузить 14 готовых строений для северного завоза; оказывается, что вместо 14 строений сделано только 8 штук, остальные компенсируются сырым лесом. Такая подготовка Омтеруправления к северному рейсу смазывает работу микоянцев.

Помполит *Сабылин*“.

Известно, что на теплоходе неплохой состав экипажа, и т. Сабылин прав, что аппарат теруправления своей плохой подготовкой рейса смазывает работу экипажа. Понимают ли руководители Омского теруправления, Арктикснаб и Торговый отдел Главсевморпути, что, задерживая рейс „Микояна“, они удорожают пробег грузов, создают ажиотаж вокруг этих грузов, а главное — недоснабжают население, замедляют его хозяйственный и культурный рост?

Возьмем другой вопрос, имеющий непосредственное значение для хозяйства, тарифную политику речного и морского флота. Здесь у нас полный самотек, произвол. Некоторые теруправления в тарифы перевозок прячут свои убытки по другим отраслям работы и тем самым удорожают грузоперевозки и отпугивают клиентуру от Северного флота, как чрезмерно дорогого. А наши отделы и управления центрального аппарата благодушно созерцают это вопиющее безобразие, думая, что в этом суть оперативного планирования со стороны Главсевморпути.

Именно отсутствием оперативного повседневного руководства объясняется большая финансовая запутанность территориальных управлений, их взаимные финансовые обязательства. Здесь также нет ни порядка, ни должного хозрасчета. Тут царит какая-то вопиющая беспечность, объективно попустительствуемая со стороны центрального аппарата Главсевморпути. Архангельск все время вопит, что ему не платят за грузы Красноярское управление и Нордвикстрой, Владивосток кричит, что не платит Якутское теруправление. Создается какое-то „чортово колесо“. Все друг другу должны, никто не платит, в итоге простой кораблей, вахмальная погрузка, огромные убытки и неразбериха товаров при выгрузке на месте. Еще не было случая в нашей практике, чтобы за такие безобразия кто-либо ответил. Пора, давно пора поставить вопрос о настоящей дисциплинарной и даже судебной ответственности за такие дела.

Где же корни такого безобразного положения? Их надо искать и в местном, и в центральном штабе — Главсевморпути, который либо

еще не научился, либо не хочет оперативно руководить своими местными управлениями и предприятиями. Возьмем Плановый отдел, который при прошлом вредительском руководстве был основной пробкой всех наших планов и направления капиталовложений. Теперь ясно, что годовые планы мест лежали по полгода в этом отделе не случайно. Не случайно, что и в области планирования новостроек (Мурманский завод, Нордвикстрой и др.) мы имеем факты удорожания строительства почти в два раза против проектируемой стоимости и запоздание с вводом в эксплуатацию. Не случайно также, что в ряде случаев мы имеем факты омертвления капиталов (подсыпка площадки на Белогорстрое, перезавоз грузов и т. д.). Ясно, что вражеские силы приложили тут свою вредительскую руку. Надо сказать, что новое руководство хотя и заметно улучшило работу Планового отдела, однако далеко не все сделало. Прежде всего — не обеспечено оперативное планирование и не вскрыты все вредительские дела прошлых планов, дающих себя знать и сейчас.

Торговый отдел Главсевморпути по своему существу превратился в какую-то техническо-товарную регистратуру и не больше. В этом повинен Арктикснаб, который не взял Торгового отдела в руки и не руководит им согласно решениям январского совета Главсевморпути. Плохо, явно плохо занимается наш центральный аппарат своими местами. Ярким примером этого служит исключительная беспечность, проявленная Управлением Полярной авиации (Жигалев, Уралов) во время исторической экспедиции на Северный полюс. В этот период Управление Полярной авиации все внимание своего аппарата сосредоточило на экспедиции, забросив свою основную практическую работу на линиях, и результаты сказались немедленно. Все наши авиалинии зимнего плана не выполнили, к своевременному открытию летней навигации не подготовились, особенно Енисейская; Николаевская школа морлетов из прорыва не вытянута. Было бы неплохо, если бы партийная организация Управления Полярной авиации специально разобрала и обсудила этот вопрос в наизидание другим.

Примеров неправильного понимания своих обязанностей и безобразной работы центрального аппарата можно найти еще немало, но и этих достаточно, чтобы сделать неутешительный для нашей системы вывод по линии хозяйства и культуры Крайнего Севера. Мы пока в лучшем случае просто слабо выполняем возложенные на нас партией и правительством задачи о развитии хозяйства и культуры Крайнего Севера.

Из всего этого нужно сделать ряд организационных и политических выводов, чтобы покончить с этим позорным отставанием и повернуть, наконец, по-настоящему внимание всех наших центральных и местных организаций к материку, к его хозяйственному и политическому росту.

Тут нужен целый ряд оперативных, организационных и плановых мероприятий, в том числе следующие.

1) Само центральное управление Главсевморпути должно в ближайшее время разработать по каждому отделу и управлению сумму мероприятий по усилению руководства и контроля теруправлениями.

2) Надо почти все теруправления разукрупнить. Во всяком случае такие, как Красноярское и Якутское, разбив каждое на два управления.

Из Якутского сделать: Якутское управление, охватывающее в основном район Лены, и Яно-Индибирское управление, охватывающее район бассейнов рек Индибирки и Яны.

Красноярское теруправление разбить на Верхнеенисейское, охватывающее район от Красноярска до Туруханска, включая Эвенкийский округ,

и Нижнеенисейское, охватывающее район низовьев Енисея и Хатанги. Эта мера обеспечит знание мест, дела и оперативное руководство.

3) Необходимо разобрать и проанализировать все убытки по каждому теруправлению и на основе разбора баланса каждой организации наметить меры к оздоровлению финансового хозяйства. Нельзя дальше терпеть беспечности в деле экономии советского рубля.

4) Не оставлять безнаказанным, без конкретного реагирования со стороны руководства, все крупные случаи бесхозяйственности, убытков и прорывов в выполнении плана. При этом лучшую организацию, ее руководителей поднимать и поощрять для примера другим, а худших, не умеющих работать и преступно относящихся к своим обязанностям, ставить на „соответствующее“ место, не отказываясь, когда нужно, использовать скамью подсудимых.

5) Просмотреть расстановку людей, кадров, освободиться от неспособных и негодных, выдвинуть из низовых растущих работников новых достойных людей, с молодой энергией и напором. Надо значительно освежить кадры, в том числе и путем переброски с центральных аппаратов на местную работу.

6) Проверить и пересмотреть на местах практику проведения тарифной политики. Покончить в заработной плате с уравниловкой и бессистемностью, навести порядок в вопросах зарплаты, уменьшить текучесть кадров и увеличить производительность труда.

7) Политотделы сейчас должны уделять больше, чем до сих пор, внимания всем этим вопросам и в первую очередь людям, кадрам, их расстановке и использованию. Партийные и непартийные большевики должны учесть, что вредительские элементы, враги народа будут стремиться пролезть в нашу систему, чтобы вредить, отвлекать наше внимание от основных и главных отраслей. Нужны бдительность, суровая проверка и тщательный разбор каждой неполадки, обязательное доискивание причин этих неполадок.

Мы понимаем, что такая постановка комплекса вопросов материкового хозяйства сурова и крута. Но с каких пор у большевиков это считается дурным признаком? Ведь, ставя так вопросы, мы не намерены опорочивать работу теруправлений и центрального аппарата по всем вопросам. Нет, это было бы неправильно, ибо не всегда и не сплошь у нас на материке мрачные краски и неприглядная картина. Кое-где есть и хорошая работа и замечательные люди. Вся беда в том, что мы мало знаем их, слабо изучаем для обобщения и передачи опыта.

Но главный вывод — материк резко отстает от морской и авиационной работы — бесспорен. А раз так, необходимо эти вопросы ставить резко, решительнее поворачивать наши организации в эту сторону. Это тем более необходимо, что все условия и возможности к подъему у нас есть налицо. Ведь и освоение морей и завоевание Северного полюса осуществлено нашими же средствами, нашими же людьми, партийными и непартийными большевиками. Все дело в том, чтобы взяться за материк так, как мы брались за штурм Арктики, за штурм полюса.

Если так поставим работу, если все наши организации Севморпути все это учтут и по-большевистски возьмутся за хозяйство Крайнего Севера, то мы его вытянем из состояния отсталости. И не только вытянем, но и подыдем его до уровня нашей неплохой работы на море и блестящих экспедиционных дел Полярной авиации.

Все это зависит только от нас, товарищи!

И. О. СЕРКИН

## **ОБ ОШИБКАХ ОБДОРСКОГО ПОЛИТОТДЕЛА**

Нет сомнений, что политотделами системы Главсевморпути за три года их существования проделана большая положительная работа. Со времени создания политотделов и Политуправления парторганизация нашей системы количественно выросла, значительно поднялся авторитет всех наших организаций среди народностей Крайнего Севера. Имеются замечательные успехи в деле завоевания Арктики и хозяйственного освоения Северного морского пути и Крайнего Севера. Достаточно вспомнить хотя бы события последнего года: экспедиция О. Ю. Шмидта на Северный полюс и организация дрейфующей полярной станции, строительство новых портов на побережье Ледовитого океана, развертывание культурной советской торговли, строительство культбаз, больниц, школ и т. д. Вся эта значительная созидательная и многообещающая работа проделана людьми сталинской эпохи, партийными и непартийными большевиками. Ведущую роль во всей этой работе имела и имеет партийная организация, возглавляемая политотделами.

\* \* \*

Обдорский политотдел одним из первых был создан в системе Главсевморпути. Вначале политотдел показал неплохие образцы политической организации масс. Политотдел сумел связаться со всеми первичными партийными организациями и с значительной частью коммунистов-одиночек.

В условиях работы на Крайнем Севере (огромная территориальная разбросанность, отсутствие достаточно развитых путей сообщения — передвижение на оленях, местами на собаках и т. д.) связь — одно из главных условий работы. Обдорский политотдел использовал все возможные средства передвижения, к примеру: поездка бригады, возглавляемой инструктором политотдела т. Мкртчаном, в самые отдаленные районы и проведение политической работы с коммунистами-одиночками — работниками факторий, оленеводческих совхозов. Удачно был использован и сквозной рейс теплохода „Микоян“ по Оби до острова Диксона для развертывания партийно-массовой и политической работы на факториях и промыслах.

И Омское территориальное управление имело определенные успехи в своей работе. Не случайно на совещании хозяйственников при начальнике Главсевморпути в январе 1937 года на общем — не во всем положительном — фоне Омское управление по своей хозяйственной деятельности выглядело как одно из лучших. Положительная репутация Омтеруправления удерживалась до последнего времени, она удержалась бы и поныне, если бы политотдел не делал серьезных политических ошибок

и замечал бы теневые стороны хозяйственной деятельности. Политотдел не только не вскрывал недостатков работы, но его начальник, т. Михайлов, не поняв существа данной оценки, культивировал в партийной организации настроения, что „мы — лучший политотдел в системе Главсевморпути“. Всякая попытка критики недостатков работы политотдела и территориального управления вызывала нездоровую реакцию со стороны политотдела, расценивали критику недостатков как дискредитацию „лучшего“ политотдела. Работа политотдела и Омского территориального управления отражает недостатки, указанные товарищем Сталиным в докладе на февральском Пленуме ЦК ВКП(б):

„Успехи и достижения дело, конечно, великое; наши успехи в области социалистического строительства действительно огромны, но успехи, как все на свете, имеют и свои теневые стороны. У людей, мало искушенных в политике, большие успехи и большие достижения нередко порождают беспечность, благодушие, самодовольство, чрезмерную самоуверенность, зазнайство и хвастовство. Вы не можете отрицать, что за последнее время хвастунов у нас развелось видимо-невидимо. Неудивительно, что в этой обстановке больших и серьезных успехов в области социалистического строительства создаются настроения бахвальства, настроения парадных манифестаций наших успехов, создаются настроения недооценки сил наших врагов, настроения переоценки своих сил и, как следствие всего этого, — появляется политическая слепота“.

Именно так обстояло до последнего времени в Обдорской парторганизации Севморпути. Никаких серьезных сдвигов не произошло и после февральского Пленума ЦК ВКП(б) и доклада товарища Сталина „О недостатках партийной работы и мерах ликвидации троцкистских и иных двурушников“.

Как показала дальнейшая практика Обдорского политотдела, его работники (тт. Михайлов и Ощепков) не поняли всей серьезности поставленных перед ними вопросов и игнорировали указания о недостатках работы.

Отмеченные руководством Главсевморпути некоторые успехи в работе вскружили голову работникам политотдела. Вбив себе в голову вредную идею, что „мы — лучший политотдел в системе Главсевморпути“, и своевременно не одернутые нами, они допустили ряд серьезных политических ошибок.

Не поняли работники политотдела, что за последние полтора года значительно вырос весь объем нашей работы на Севере, особенно в связи с ликвидацией интегральной кооперации и передачей всей торговли Главсевморпути. Не поняли, что за истекший период в нашей партии произошли события величайшей политической важности: доклад товарища Сталина на Пленуме ЦК ВКП(б) „О недостатках партийной работы и мерах ликвидации троцкистских и иных двурушников“, наконец, принятие Сталинской Конституции и подготовка к выборам в советы. С этой точки зрения опубликование с грубейшими искажениями в газете „Ударник Арктики“, через год и пять месяцев, известного письма Транспортного отдела ЦК ВКП(б) и Политуправления, когда и сами факты, отмеченные в этом письме, получают иное освещение, — дезориентирует всю парторганизацию. Все это показывает, что руководство политотдела и территориального управления не вышло из своего младенческого возраста и, к сожалению, не выросло, как вы-

рос весь объем хозяйственной и политической деятельности Главсевморпути на Крайнем Севере.

Проверка работы показала и большую запущенность в партийном просвещении и массово-политической работе среди народностей Крайнего Севера. Так, например, сеть партийного просвещения не только не развернута полностью, но и значительная часть кружков по изучению истории партии и важнейших ее решений не работает. Необычайно слабо, особенно среди национального населения, развернуто разъяснение Сталинской Конституции, и не проводится работа по подготовке к выборам в советы. Вместо резкого повышения работы для реализации указаний товарища Сталина, сделанных в докладе на февральском Пленуме ЦК ВКП(б), за последний период мы имеем, наоборот, серьезные сигналы снижения всей работы Обдорского политотдела и в отдельных случаях — потери политической бдительности. Так, например, сигналы о вредительстве на строительстве Белогорского лесокомбината давались неоднократно, но серьезных мер не принималось. Теперь совершенно точно установлено, что на строительстве Белогорского лесокомбината орудовала шайка вредителей и диверсантов. Площадка строительства была выбрана явно неудачно (площадка — как промышленная, так и рабочий поселок — периодически заливается водой). Строили жилые помещения и весь рабочий поселок из сырого леса, который в течение двух лет умышленно не выкатали из воды, в результате помещения высыхают, их коробит, создаются трещины, щели, и к зиме рабочим и их семьям создаются плохие условия существования.

Вредительская группа систематически умышленно создавала недовольство среди рабочих: задерживалась выдача зарплаты, не организовано было общественное питание. Жалобы на неправильные расценки, обшеты не разбирались. Рабочий, приехавший из отдаленных районов Сибири, даже из центральной полосы, попадал в исключительно тяжелое положение, жаловаться было некуда, тем более что ближайшие советские органы (Остяко-Вогульский окрисполком) находятся на значительном расстоянии, а вредители сделали так, что, при наличии радиостанции, связи не было.

Все это приводило к большой текучести рабочей силы и к удорожанию всего строительства. Этого никак не заметили ни работники политотдела, ни работники территориального управления, хотя и не раз бывавшие на строительстве Белогорского лесокомбината. Можно было бы привести и ряд других примеров, когда отдельные члены партии и беспартийные давали серьезные сигналы о вредительстве на других участках работы (Тобольская судоверфь, строительство радиоцентра). Но ни политотдел, ни руководство теруправления серьезно не занялись проверкой работы указанных объектов.

\* \* \*

Поучительным и серьезным уроком для работы всех политотделов является вопрос о сложившихся взаимоотношениях Обдорского политотдела с территориальными партийными и советскими органами. Одно надо заранее сказать, что там, где нет нормальных взаимоотношений и контактной работы политотдела с территориальными организациями, там будет мало толку в работе. Именно неправильно сложившиеся взаимоотношения были также одной из причин снижения всей работы и серьезных политических промахов.



Эти ненормальные взаимоотношения Обдорского политотдела с Тобольским окружным комитетом ВКП(б) 25 октября 1936 года были предметом обсуждения Омского обкома ВКП(б), и тогда были отмечены серьезные политические ошибки политотдела и были даны соответствующие указания. Кроме того, по этому же вопросу 4 октября 1936 года Политуправлением были даны начальнику политотдела особые указания, в которых резко указывалось на ошибки политотдела и на необходимость решительного их исправления. Однако практика дальнейшей работы политотдела и Тобольского окружного комитета ВКП(б) показала, что неправильно сложившиеся взаимоотношения между политотделом и окружным комитетом ВКП(б) не только не были урегулированы, но они до последнего времени с партийной точки зрения оставались нетерпимыми.

Политотдел, возглавляемый в прошлом т. Михайловым, а сейчас временно т. Ощепковым, с одной стороны, и Тобольский окружной комитет ВКП(б) с т. Рыжаковым, с другой, — не сделали никаких практических партийных выводов, чтобы ликвидировать последствия ненормальных взаимоотношений.

На Тобольской районной партконференции, созванной в мае 1937 года, делегатами которой была значительная часть коммунистов и парторганизации Севморпути, несмотря на всю актуальность стоявших на партконференции вопросов, руководящие работники Севморпути (Ипатов, Ощепков и др.) не проявили на конференции необходимой партийной активности.

При создавшихся взаимоотношениях такое обстоятельство естественно привело в некоторое смущение делегатов партконференции. Руководство партконференции (тт. Рыжаков, Овечкин и др.) просило участников конференции — тт. Ипатова (начальник теруправления) и Ощепкова (и. о. начальника политотдела) выступить и рассказать о партийно-хозяйственной работе организаций на Крайнем Севере, тем более что в прошлом политотделом были допущены серьезные политические ошибки. Например, троцкиста Спиридонова политотдел по сути дела взял под защиту; назначение без проверки парторгом судоверфи Федорова, который оказался скрытым троцкистом, и другие сигналы, характеризующие засоренность аппарата и наличие элементов прямого вредительства (строительство Белогорского лесокомбината, строительство Тобольского радиоцентра и др.).

Без всякой просьбы работники Севморпути обязаны были проявить активность на партконференции и быть застрельщиками развертывания самокритики. Вместо того чтобы поправить дело и разрядить тяжелые настроения, тт. Ипатов и Ощепков заявляют, что будут выступать на предстоящей окружной конференции. На созванной вскоре после этого окружной партконференции, делегатами которой были тт. Ощепков, Ипатов и Вахрушев, они не только не выступили, но после доклада секретаря окружного комитета ВКП(б) т. Рыжакова ни Ипатов, ни Ощепков на конференции не появились. Ипатов уехал в командировку, как будто для этого не было другого времени, а Ощепков „заболел“, хотя на работе и появлялся. Окружная партийная конференция и вся Тобольская организация не могли это расценивать иначе, как факт антипартийного выпада по отношению к партконференции.

Эти два примера наиболее ярко показывают, насколько ненормально сложились взаимоотношения Обдорского политотдела с Тобольским окружным комитетом ВКП(б).

Все это приводило к тому, что руководство партконференции (т.т. Рыжаков, Овечкин и др.) углубляло ошибки, допущенные политотделом: из состава парторганизации Севморпути никто не был избран ни в состав окружкома ВКП(б) ни делегатами на областную партконференцию. Секретарю окружкома ВКП(б), как и другим участникам партконференции, было небезызвестно, что основная масса коммунистов Тобольской парторганизации Севморпути осуждала эту неправильную линию отдельных работников политотдела в создании ненормальных взаимоотношений, которая мешала работе и ликвидации недостатков. Так, например, первичная парторганизация строительства Белогорского лесокombината по отчетному докладу политотдела прямо указывает о недопустимости сложившихся взаимоотношений и осуждает линию политотдела; кустовое партсобрание в Обдорске, на котором присутствовала значительная часть помполитов оленеводческих совхозов, культбаз и пушных факторий, тоже указывает в своих решениях на серьезные помехи в работе, создаваемые ненормально сложившимися отношениями и отсутствием контактности в работе с территориальными партийными и советскими органами. Наконец, и в самом политотделе были работники, которые правильно строили свои взаимоотношения с территориальными партийными и советскими органами.

Все это не способствовало решительному проведению в жизнь указаний Политуправления и Омского обкома ВКП(б) и усложняло и без того сложную обстановку в работе партийно-советских органов на местах.

Политотдел к тому же не может похвастать, что он контактно работает с другими партийными и советскими организациями национальных округов — Остяко-Вогульским и Ямало-Ненецким.

К чему все это приводило? На практике это приводило к тому, что сигналы территориальных партийных органов о серьезных политических ошибках или просто о недостатках работы руководителями партийных органов Севморпути рассматривались как подсиживание, дискредитация и т. д. Отсюда и неправильная линия политотдела причесать и сгладить шероховатости, линия „не выносить сора из избы“, самокритика была не в почете у руководства политотдела (Михайлов и Ощепков) и теруправления (Ипатов и Николаев). У политотдела не было той политической остроты, которую мы имели в начале развертывания его работы. Все это приводило к большой организационной распушенности и недисциплинированности. Характерно в этом отношении, что телеграмма т. Бергавинова, прямо указывающая на всю серьезность ошибок, не только подверглась сомнению, но и на Бюро Тобольского окружкома ВКП(б) начальник политотдела т. Михайлов заявил: „Телеграмма неправильная, и выводы поспешны“. Больше того, на партийном собрании коммунистов Севморпути Тобольска, где обсуждались решения Омского обкома ВКП(б), не только не были приглашены работники окружкома ВКП(б), но т. Михайлов заявил секретарю окружкома ВКП(б) т. Рыжакову: „Твое присутствие только снизит идейно-политический уровень обсуждения вопроса“. Спрашивается, безотносительно к персональным особенностям и качествам того или иного окружного работника, с каких это пор стало вредным присутствие представителя территориальной парторганизации на партсобрании политотдельской системы? Наоборот, при обсуждении на парторганизации Севморпути вопроса об итогах работы Омской партконференции, в обсуждении которого участвовал и секретарь окружкома ВКП(б), развернулась и самокритика и повысился идейно-политический уровень.

\* \* \*

Увлечшись частичными успехами, переоценив свои силы, не заметили очень серьезных недостатков своей работы. Не учли, наконец, такого серьезного фактора, что за последние годы необычайно вырос объем всей хозяйственной деятельности организаций Главсевморпути на Крайнем Севере. Взять хотя бы такой фактор, как развертывание советской торговли на Крайнем Севере, одного из важнейших рычагов поднятия зажиточности и культурности национального населения.

Главсевморпуть в торговле на Крайнем Севере по сути является полным монополистом. Именно от работы торговых организаций зависит степень обеспечения и материального благополучия населения. А между тем в Обдорск товаров в достаточном количестве не завозится, что создает ничем не оправданные очереди. Только узко ведомственные и делческие соображения не позволяют использовать пароходы Наркомввода, делающие нормальные рейсы до Сале-харда (Обдорск). Обдорское отделение торговой конторы плохо работает, и за ним в 1936 году числилось сверхплановых убытков по интегралу 7900 тыс. руб. и по собственно-оперативному 2800 тыс. руб. Казалось бы, что эти огромные сверхплановые убытки должны были вызвать тревогу у руководства Омского теруправления и политотдела и заставить серьезно заняться вопросами торговли. Однако этого нет. Больше того, мы имеем прямые факты извращения торговой политики на Крайнем Севере.

Имеются значительные растраты в торговых точках, и никакой серьезной борьбы и организации систематического контроля нет. Большой провал с выполнением программы пушнозаготовок, и напрасно работники Омского территориального управления пытаются свалить все на плохой выход песка. Уместно будет здесь напомнить, что именно в 1936 году захлебывались от восторга от перевыполнения заниженной программы пушнозаготовок и созданием ура-настроений демобилизовали в 1937 году наши фабрики, промыслово-охотничьи станции и охотников в борьбе с трудностями заготовки пушнины.

Нечего греха таить, что в организациях Севморпути еще большая засоренность классово-чуждыми и враждебными элементами. Об этом хорошо известно Омскому теруправлению и политотделу. Политотдел занимался только партийными кадрами и то только в связи с обменом партийных документов. Совершенно не изучены работники торговой сети, особенно работники, перешедшие в связи с ликвидацией интегральной кооперации. Нет никакого серьезного привлечения местного населения на предприятия Главсевморпути. Заявление начальника теруправления т. Ипатова в январе 1937 года на Совете при начальнике Главсевморпути о том, что на строительстве Белогорского комбината работают 20 человек остяков и вогулов, было чистейшим вымыслом.

Не всегда достаточно проверяются люди, и нередки случаи, когда в систему просачиваются всякого рода проходимцы и авантюристы (Куприянов, Семенов и др.) или просто бездельники, искатели легкой наживы. Эти люди практикуют еще старые „купецкие“ замашки в отношениях к местному населению. Особенно характерен в этом отношении случай издевательства над стахановцем Кондинского леспромхоза Мясниковым, которому после успешно проведенного сплава нашили старые нашивки и наряду с разными советскими знаками нацепили старую царскую медаль. Политуправление специально запросило Обдорский политотдел,

что по этому вопросу сделано, какие приняты меры, чтобы выявить виновников и привлечь их к суровой ответственности. Проверено, что участники этого издевательства и глумления над человеком не наказаны, а просто освобождены от работы, а Куприянов (начальник леспромхоза) переводится в резерв начальника теруправления т. Ипатова. Такие „серьезные“ уроки делают из фактов и действий, имеющих определенный и серьезный политический смысл.

Натворить, набездобразить, нанести государству огромные материальные убытки и после этого, согласно так называемой практике „договорной“ системы, совершенно свободно, безнаказанно убраться — не составляет здесь никакого труда. Так было с Семеновым — главным механиком строительства Белогорского комбината, так было с зам. нач. теруправления т. Николаевым, членом партии с 1918 года, в политическом и бытовом отношении совершенно разложившимся.

Яркий пример сползания руководства политотдела и Омского территориального управления с большевистских рельс должен служить серьезным сигналом и предупреждением для всей парторганизации. Наконец надо добиться решительного поворота к работе на материке. Добиться, чтобы героическая работа наших летчиков в Арктике, капитанов на морях Ледовитого океана резко подтянула нашу отставшую работу по хозяйственному освоению Крайнего Севера. Добиться, чтобы не на словах, а на деле осуществлялись указания товарища Сталина, данные на февральском Пленуме ЦК ВКП(б).

Р. Л. ЯКУБОВИЧ

## ВЫШЕ ЗВАНИЕ ЧЛЕНА ПАРТИИ

Выращенная величайшими представителями человечества — Лениным и Сталиным, закаленная в жестоких боях со старым капиталистическим миром, большевистская партия всегда придавала исключительное значение вопросу регулирования своего состава и принимала в свои ряды только тех, кто до конца предан делу рабочего класса.

Еще на заре XX столетия, когда наша партия начинала складываться, Ленин со всей страстью пролетарского полководца отстаивал большевистские принципы строения партии. Выступая на II съезде партии в 1903 году против сформулированного меньшевиком Мартовым расплывчатого первого параграфа Устава партии, Ленин выразил отношение большевиков к членству в партии следующими словами: „Лучше, чтобы десять работающих не называли себя членами партии (действительные работники за чинами не гонятся!), чем, чтобы один болтающийся имел право и возможность быть членом партии... Наша задача — оберегать твердость, выдержанность, чистоту нашей партии. Мы должны стараться поднять звание и значение члена партии выше, выше и выше“.<sup>1</sup>

Эти слова Ленина, сказанные в исторический момент, когда большевизм возник „как течение политической мысли и как политическая партия“, стали основным принципом регулирования состава партии, которым она руководствовалась на протяжении всей своей истории. Борьба за чистоту партийных рядов сплотила партию в дисциплинированный, идейно спаянный передовой авангард рабочего класса, обеспечивший свержение капитализма и победоносное строительство социализма в СССР.

Великое торжество большевизма является результатом выполнения указаний Ленина и Сталина и проведения в жизнь их учения о партии. Ленин и Сталин часто напоминали, что... „нельзя забывать, что всякий член партии ответственен за партию и партия ответственна за всякого члена“,<sup>1</sup> что „партия есть основная руководящая сила в системе диктатуры пролетариата“,<sup>2</sup> и что поэтому надо зорко охранять чистоту партийных рядов. Но огромные успехи партии вскружили голову многим партийным организациям. Они забыли ясные и четкие

<sup>1</sup> В. И. Ленин, Собрание сочинений, т. VI, стр. 32—33.

<sup>1</sup> В. И. Ленин, Собрание сочинений, т. VI, стр. 33.

<sup>2</sup> И. Сталин, „Вопросы ленинизма“, стр. 116, 10-е издание.

указания Ленина и Сталина о большевистском методе отбора при приеме в партию, ослабили требования к вновь вступающим в ее ряды и нарушили устав партии, принимая в нее людей огульно, без достаточных их проверки. Организационной распушенностью и притуплением большевистской бдительности воспользовались чуждые и враждебные элементы. Они проникли в партию обманным путем и, прикрываясь высоким званием коммуниста, творили свои контрреволюционные дела.

За время почти четырехлетнего перерыва в приеме новых членов партия очищалась от всего чуждого и наносного и наводила порядок в своем „партийном доме“. В процессе чистки, проверки партдокументов, а затем их обмена, партия прошла серьезную политическую школу и обогатилась новым организационным и политическим опытом, еще более возросшим за время отчетно-выборной кампании партийных органов.

Исходя из решения декабрьского (1935 года) Пленума ЦК ВКП(б) о приеме в партию, Центральный Комитет ВКП(б) обратился 29 сентября 1936 года ко всем организациям партии со специальным письмом<sup>1</sup> о возобновлении с 1 ноября 1936 года приема в ряды партии новых членов и кандидатов. Документ этот имеет громадное значение для каждой партийной организации, он открывает новый этап в жизни ленинско-сталинской партии, в жизни всей нашей страны.

\* \* \*

Прием в партию возобновлен. К ней потянулись огромные массы лучших людей нашей страны. Кого из них надо принимать в партию? По каким признакам должны отбираться люди, которые будут достойны носить высокое и почетное звание члена коммунистической партии большевиков? „Партийные организации, строго проводя индивидуальный прием новых членов ВКП(б), должны отбирать в партию действительно передовых, действительно преданных делу рабочего класса лучших людей нашей страны, из рабочих прежде всего, а также из крестьян и трудовой интеллигенции, проверенных на различных участках борьбы за социализм“.<sup>2</sup>

Таковы предельно четкие и исчерпывающие указания Центрального Комитета партии, и они должны безусловно соблюдаться. За годы сталинских пятилеток вырос замечательный актив, целое поколение непартийных большевиков, воспитанных комму-

нистической партией и показавших в борьбе с трудностями и с врагами народа беззаветную преданность делу коммунизма. Резервы пополнения ВКП(б) огромны. На всех участках социалистического строительства — на заводах, судостроительных станциях, пушных факториях, морских, речных и воздушных кораблях, культбазах, в оленеводческих совхозах, мастерских, экспедициях — имеются передовики стахановского движения, орденосносцы, передовые люди из группы сочувствующих и комсомола, отважные полятники, закаленные в боях за социализм в суровых условиях Крайнего Севера. Из этой среды и надо отбирать для партии новое пополнение, помня, что почетное и ответственное звание члена великой партии Ленина—Сталина предъясляет большие требования всем желающим получить это высокое звание.

Практиковавшийся ранее во многих организациях огульный прием в партию, вместо индивидуального, должен быть ликвидирован со всей решительностью. Ленинско-сталинский принцип индивидуального отбора при приеме в партию должен соблюдаться со всей строгостью. Из этого следует, что рекомендации и обоснование их должны тщательно проверяться. Рекомендующие должны обязательно присутствовать на партийных собраниях при рассмотрении заявления рекомендованных ими товарищей и отвечать за рекомендацию. Прием в партию должен быть правильно документирован.

Декабрьский (1935 года) Пленум ЦК счел „... необходимым предостеречь все партийные организации против превращения приема новых членов партии в массовую кампанию вербовки, что может привести к опасности вредного разбухания партийных рядов“.

Предостережение это, а также строгое предупреждение ЦК ВКП(б) о недопустимости превращения нового приема в ВКП(б) в очередную кампанию и парадную шумиху оказались забытыми рядом партийных руководителей, которые вместо вдумчивой и глубокой работы пошли по пути вредной, осужденной партией кампанейской трескотни.

Примером кебольшевистского отношения к приему в партию может служить Красноярский политотдел Севморпути и его начальник т. Чвоков. Вместо того чтобы тщательно продумать письмо ЦК от 29 сентября и вытекающие отсюда мероприятия, т. Чвоков на созданном при политотделе совещании партбюро дал неправильные, осужденные партией установки о создании специальных кружков по подготовке в партию „достойных комсомольцев, сочувствующих и беспартийного актива“. Такой кружок был создан, например, на Енисейской авиалинии.

<sup>1</sup> „Правда“, от 30 сентября 1936 года.

<sup>2</sup> Письмо ЦК ВКП(б) ко всем организациям партии „О возобновлении приема новых членов в ВКП(б)“ от 29 сентября 1936 года.

Вслед за этим т. Чвоков разослал партийным организациям „постановление“ политотдела по этому вопросу, толкающее первичные парторганизации на путь шумихи и кампанейщины. В Красногорском затоне было созвано специальное совещание сочувствующих, комсомольцев и беспартийных рабочих по „проработке“ письма ЦК. Парторганизация Красногорского совхоза развернула вербовку в партию среди всех рабочих совхоза, а парторг совхоза т. Шаронов воспользовался первым киносеансом, чтобы перед демонстрацией кинокартины обратиться с трибуны клуба ко всем присутствовавшим с призывом вступать в ряды партии.

Кампанейский азарт в разной степени задел все парторганизации Красноярского политотдела, и только после опубликования постановления ЦК ВКП(б) от 21 октября 1936 года „об извращениях некоторыми местными партийными организациями постановления ЦК ВКП(б) о возобновлении приема новых членов в ВКП(б)“<sup>1</sup> наступило отрезвление.

Однако политотдел допустил впоследствии новую ошибку. Вся работа в области роста партии приостановилась, и в течение полугода совершенно ничего не делалось.

Бывший парторг бухты Тикси т. Коган, вместо того чтобы работу по приему в партию органически увязать со всей партийной работой, также соскользнул на путь шумихи, организовал „проработку“ письма ЦК среди всех беспартийных.

И в ряде других партийных организаций, вместо того чтобы общим подъемом партийной работы обеспечить пополнение рядов партии действительно передовыми и преданными делу рабочего класса лучшими людьми нашей страны, вместо повседневной глубокой, дифференцированной работы с кандидатами партии, с комсомольцами, с сочувствующими, с беспартийным активом, многие первичные партийные организации при отсутствии руководства со стороны политотделов ограничивались периодическими беседами. На фоне слабой политической работы эти беседы носили ярко выраженный кампанейский характер.

Важнейшее указание декабрьского Пленума ЦК, что „во всей работе по приему в партию партийные организации должны серьезнейшее внимание обратить на группы сочувствующих, как на важнейший резерв для пополнения рядов ВКП(б)“, — выполняется неудовлетворительно. Партийно-воспитательная работа с беспартийным активом и в особенности с сочувствующими не организована, проводится эпизодически. Запущенность работы с ближайшими резервами для пополнения рядов партии —

с сочувствующими и с комсомолом — показывает, что партийные руководители не поняли значения политического воспитания в условиях приема в партию.

Горопливость в деле приема в партию является безусловно вредной. ЦК строгаише запретил „установление количественных заданий по приему в партию и какое бы то ни было соревнование в этом деле“. Однако это ни в какой мере не может служить оправданием недопустимой медлительности в организации работы по приему в партию, проявленной Мурманским, Архангельским, Якутским и другими политотделами.

Мурманский политотдел весьма странно объясняет свое бездействие по осуществлению решения ЦК о возобновлении приема в партию — занятостью отчетно-выборными кампаниями партийных организаций, комсомольских и профсоюзных. „Первичные организации, — сообщает зам. нач. политотдела т. Семенов, — сосредоточили основную работу в данный момент на проведении указанных отчетно-выборных собраний и не уделили должного внимания подготовке лучших людей к вступлению в кандидаты ВКП(б), а также к переводу из кандидатов в члены ВКП(б)“.

Этот яркий образец оппортунистического деления партийной работы — „сначала отчетно-выборные кампании проведем, а потом займемся подготовкой людей к вступлению в партию“ — свидетельствует об элементарном непонимании Мурманским политотделом большевистских методов работы по пополнению партийных рядов.

Первичные парторганизации Мурманского политотдела до августа 1937 года не рассматривали еще ни одного заявления о приеме в кандидаты партии и о переводе из кандидатов в члены партии. Вопреки решению партии о возобновлении приема в ВКП(б), в парторганизациях Мурманского политотдела прием в партию фактически продолжает оставаться „закрытым“. Политотдел ищет оправдания своей бездеятельности в объективных причинах: „Трудность подыскания поручителей. Осторожность и боязнь ответственности за поручаемых“. Аналогичное положение в Якутском и других политотделах.

Трудность подыскания рекомендаций объясняется прежде всего низким уровнем партийно-политической работы и слабой связью коммунистов с беспартийными массами, беспартийным активом, сочувствующими, комсомольцами. Где коммунисты работают с массами, где они проводят политические мероприятия в массах, там они изучают людей, там они находят выходящих замечательных людей, достойных быть в рядах нашей партии, и дают им рекомендации. Мурманский, Якутский и другие политотделы должны немедленно ликвидировать запущенность политической работы в массах.

<sup>1</sup> „Правда“ от 22 октября 1936 года.

Соблюдение осторожности при выдаче рекомендации — правильное поведение коммуниста. Нельзя давать рекомендацию мало знакомому, непроверенному человеку или по старому знакомству, если связь была оборвана. Но трусливая перестраховка, выражающаяся в огульной боязни „ответственности за поручаемых“, — позорное явление для всей парторганизации. Оно свидетельствует о совершенно неудовлетворительном руководстве политотдела партийно-воспитательной работой среди коммунистов.

При разрешении вопроса о приеме в партию того или другого товарища торопливость еще более вредна. Каждый принимаемый в партию должен тщательно проверяться независимо от того, сколько для этого потребуются времени.

Надо всесторонне ознакомиться с основными биографическими данными, с идейной вооруженностью принимаемого и вопрос о приеме в партию решать положительно только в том случае, если принимаемый по всем своим качествам удовлетворяет возросшим сейчас требованиям, если он достаточно подготовлен к большевистскому их выполнению. При всем этом имеют большое значение производственные показатели, при решении вопроса о приеме в партию. „Главный признак партийности, — подчеркивал в своем докладе на XVII съезде ВКП(б) т. Каганович, — роль авангардного бойца за социалистическое отношение к труду“. Прием в партию должен проводиться со всей строгостью, твердо придерживаясь требований устава партии.

В партийной организации Омского теруправления Главсевморпути обсуждение заявления т. Маховой о переводе ее из кандидатов в члены партии (14 мая 1937 года) и т. Хомякова о приеме его в кандидаты партии (1 июня 1937 года) было проведено поверхностно, без глубокого изучения принимаемых на собрании, без всесторонней проверки их подготовленности к этому.

Несерьезное, формальное отношение к столь важному мероприятию, как прием в партию, неизбежно будет способствовать засорению партийных рядов. На партийных собраниях должно быть обеспечено деловое и активное обсуждение каждой кандидатуры на прием в партию. Придерживаясь ленинско-сталинских организационных принципов, партийное собрание должно тщательно и всесторонне выяснять облик принимаемых в партию.

Центральный Комитет партии не раз указывал на недопустимость создания вокруг приема новых членов в ВКП(б) атмосферы парадности и шумихи в печати. Ленинградский политотдел не извлек из этого уроков. Исполняющий обязанности начальника политотдела т. Войтас поместил

в политотдельской многотиражке „Советский полярник“<sup>1</sup> статью, рекламирующую принятых в партию и их рекомендателей, как будто бы эти люди совершили достойное публикации героизмо. Совершенно ненужный трезвон! В основе такой практики лежит несерьезное отношение к важнейшему делу приема в ВКП(б).

\* \* \*

Право принятия решения о приеме в партию или об отказе в приеме принадлежит общему партийному собранию первичной парторганизации. Политотделы должны предупредить подмену общего партийного собрания парткомом и тем более единоличным „мнением“ секретаря парткома или парторга, которые в порядке подготовки вопроса зачастую самолично решают судьбу заявления.

В отношении людей, которым отказано в приеме в партию по мотивам недостаточной политической зрелости, нужен чуткий подход. В особенности это относится к тянущимся в партию, близким ей людям. Таких людей нельзя отталкивать от партии, ибо через короткий срок они могут при помощи парторганизации вырасти и стать достойными звания коммуниста. Таких людей надо вовлекать в группы сочувствующих, надо полностью использовать их общественную активность.

Декабрьский Пленум ЦК ВКП(б) решительно осудил практику, имевшую раньше место во многих партийных организациях, когда вслед за принятием новых членов партии или кандидатов сразу забывали о них и не проявляли заботы о воспитании этих „молодых, еще недостаточно сложившихся и не воспринявших всех традиций большевистской организованности“ коммунистов. Такое отношение к новому пополнению влекло за собой отсев. В своем докладе на собрании Московского партийного актива в июне 1935 года т. Хрущев по этому поводу говорил:

„Разве, товарищи, не бывает у нас таких случаев? Работает на заводе беспартийный старый кадровик, ударник, человек, пользующийся авторитетом среди рабочих. Партийная организация его ценит, его вовлекают в работу, дают поручения, избирают в президиумы собраний, величают не иначе, как по имени отчеству — наш Иван Иванович. И вот вступает Иван Иванович в кандидаты партии. Ему немедленно дают нагрузку, числом побольше. Как он со всеми этими обязанностями может справиться — неважно. Но дергают его со всех сторон. И вот Иван Иванович начинает, как говорят,

<sup>1</sup> № 35, от 3 июля 1937 года.

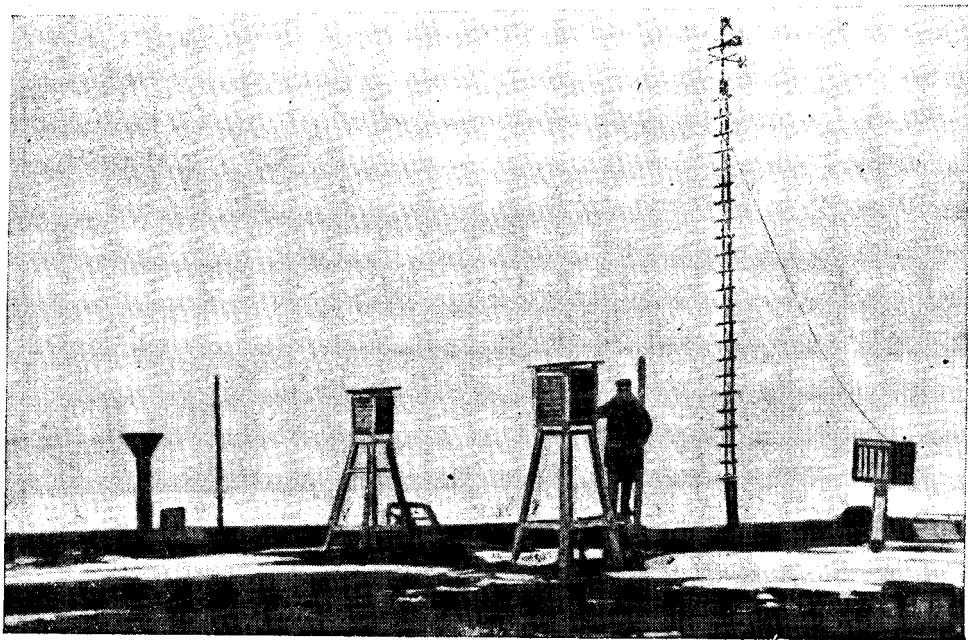
„зашиваться“. Он уже пропустил два-три занятия в партшколе, он уже чего-то не выполнил, ему уже сделали замечание — одно, другое ... и пропал авторитет Ивана Ивановича. Был Иван Иванович знатным человеком завода, уважали его, сам секретарь парткома его ценил и в пример ставил другим, а теперь он на волоске от исключения из кандидатов“.

Перед партийными организациями стоит неотложная задача не только организовать правильное проведение приема в партию, но и правильно использовать вновь принимаемых товарищей и заняться их воспитанием. Каждый новый кандидат и член партии должен быть вовлечен в политическую учебу, должен получать партийные поручения, соответствующие его уровню, наклонностям и способностям. Партийная организация должна помочь им сразу почувствовать всю ответственность перехода от беспартийности к большевистской

организованности; она должна помочь им стать активными политическими бойцами.

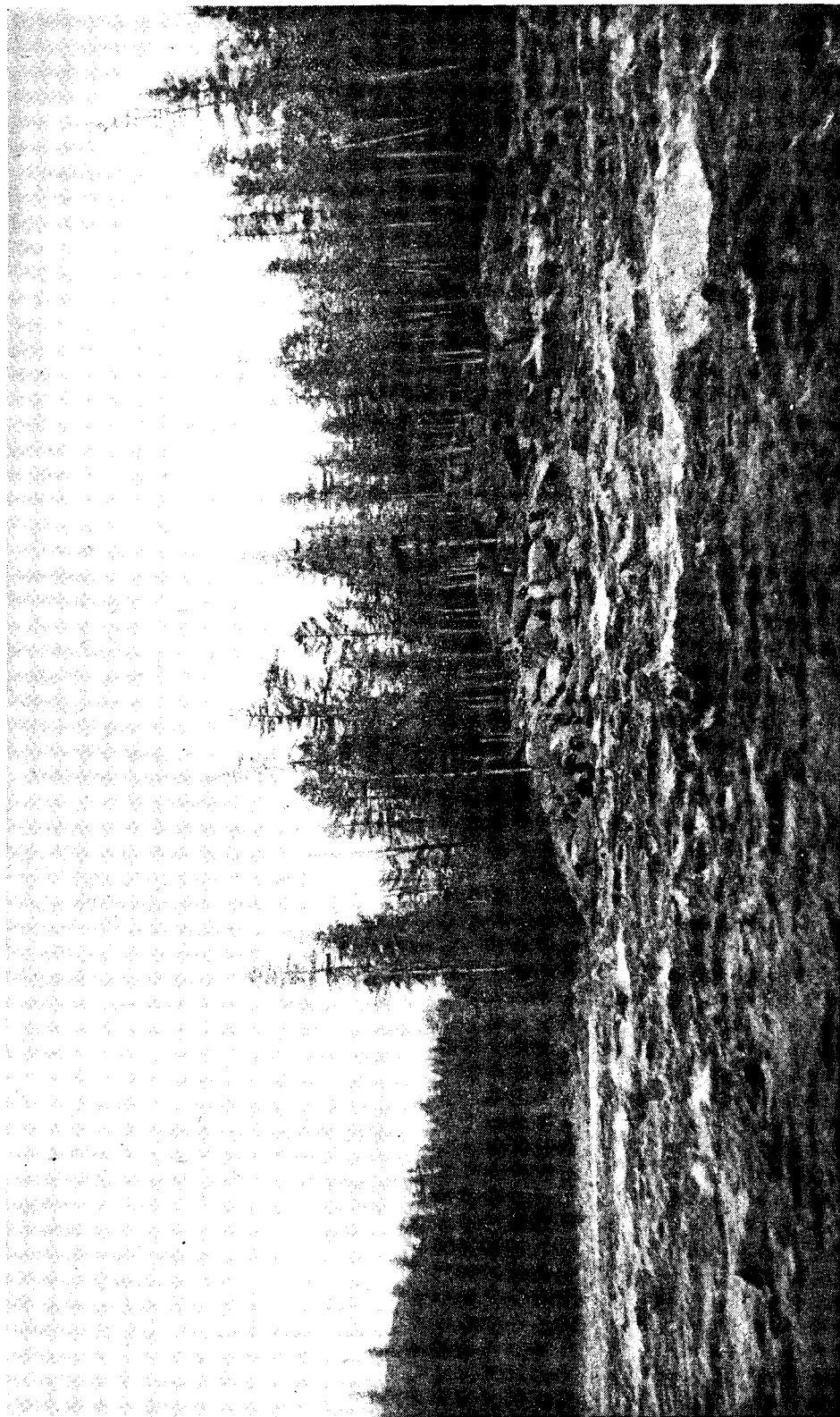
Мы находимся в капиталистическом окружении, и разбитые в открытом бою гнусные остатки разгромленного классового врага—троцкистско-бухаринские бандиты—применяют самые подлые средства борьбы с нашей партией, с советским народом. Они и впредь будут пытаться проникать в партию для того, чтобы вредить и накопить нашей созидательной работе. Поэтому ... задача каждой партийной организации заключается в том, чтобы, всемерно повышая большевистскую бдительность, высоко держать знамя Ленинской партии и гарантировать партию от проникновения в ее ряды чуждых, враждебных и случайных элементов“.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Письмо ЦК ВКП(б) о возобновлении приема в партию. „Правда“, от 30 сентября 1936 года.



Метеоплощадка на острове Белом





Река Аяга

Н. Н. УРВАНЦЕВ

## ГЕОЛОГОИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЕ РАБОТЫ НА КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ В ТРЕТЬЕМ ПЯТИЛЕТИИ

### I

Освоение Северного морского пути и многочисленных северных рек создает мощные предпосылки для промышленного и экономического развития Крайнего Севера.

Это развитие должно базироваться прежде всего на минерально-сырьевых ресурсах, на которых не отражается суровый климат Крайнего Севера.

Поэтому изучение недр является сейчас одной из важнейших задач на Севере. Серьезное изучение недр здесь началось всего несколько лет тому назад. До этого времени работы носили спорадический, главным образом маршрутный характер и преследовали общенаучные цели. В результате этих работ произведенный Всесоюзным Арктическим институтом учет полезных ископаемых Советского Севера показал, что известно уже около 1600 точек с признаками различных полезных ископаемых, среди которых имеются почти все виды минерального сырья. Но только 7% из всех этих точек имеют выявленную промышленную ценность. Вопрос об остальных остается открытым.

Огромные потенциальные возможности недр Крайнего Севера и Арктики требуют усиленной работы по выяснению промышленной ценности найденных точек. Для этого прежде всего необходимо провести систематическую и уже не маршрутную, а площадную геологическую съемку в масштабе 1:1 000 000 (т. е. 10 км в 1 см) всей территории Крайнего Севера. Она даст возможность правильно оценить промышленные перспективы найденных месторождений и направление дальнейших поисковых работ. Только площадная геологическая съемка позволит выяснить геологическое строение района, его тектонику, циклы излияний изверженных пород, а также взаимосвязь их между собой. Это в свою очередь даст возможность наметить минерогению района, т. е. характерный для него комплекс рудных и нерудных ископаемых.

В условиях Севера, где организация и производство работ обходятся значительно

дороже, чем в более южных населенных и обжитых районах, эта съемка должна одновременно сопровождаться поисковыми работами и систематическим шлиховым опробованием, чтобы выявить имеющиеся в районе полезные ископаемые и установить хотя бы в общих чертах их горнопромышленную ценность. Кроме того должны вестись наблюдения над вечной мерзлотой, четвертичными отложениями, геоморфологией и гидрогеологические наблюдения.

Всюду, где только возможно, геологические и поисковые работы должны сопровождаться геофизическими исследованиями, являющимися в руках геолога могущественным средством.

Масштаб 1:1 000 000 позволяет составить лишь общее представление о геологическом строении заснятой области. В районах промышленно перспективных, где необходимо немедленно ставить углубленные поисковые и разведочные работы и приступить к хозяйственному освоению, — этот масштаб недостаточен, нужен по крайней мере 1:200 000, то есть 2 км в 1 см.

Работы по съемке в масштабе 1:200 000 должны сопровождаться не только поисками, но и легкой разведкой, дающей предварительное опробование найденных месторождений и определение их перспективных геологических запасов. При этих работах должны широко применяться геофизические методы. Для более детального изучения отдельные площади снимаются в масштабе 1:50 000.

В случае благоприятных результатов разведок на обнаруженных месторождениях ставится уже детальная геологическая съемка в масштабах крупнее 1:50 000, с производством разведочных и буровых работ, вплоть до разведок тяжелого типа, переходящих в пробную эксплуатацию.

Общая площадь сухопутной (материковой и островной) части Советского Севера до 62° с. ш. достигает 5,7 млн. кв. км. Из всей этой площади изучено настолько, чтобы составить карту в масштабе 1:1 000 000, не более 12%, а карту 1:250 000 — около 16%. Что же касается

масштаба 1:200 000, то для него имеется материал лишь по отдельным разрозненным площадям, в общей сумме менее 1% всей территории Советского Севера.

Геологическая партия в составе одного геолога и соответствующего количества рабочих, при условии зимовки, то есть работы в течение двух неполных летних и одного зимнего сезонов, может заснять в масштабе 1:1 000 000 от 10 до 30 тыс. кв. км, а в масштабе 1:200 000 от 3 до 9 тыс. кв. км. Колебания эти зависят от условий передвижения, типа транспорта, рельефа местности, сложности геологического строения и т. п. Следовательно, на съемку всей территории Советского Севера, за вычетом уже сделанного, потребуется для масштаба 1:1 000 000 в среднем около 250 геологических партий, а в масштабе 1:200 000—около 800 геологических партий. Такая работа в течение одной пятилетки, конечно, не может быть выполнена, так как на это нужны огромные средства и такая армия высококвалифицированных геологов-полярников, какой еще у нас нет.

Поэтому к этой работе нужно подойти дифференцированно, выделив для съемки в первую очередь районы наиболее перспективные в горнопромышленном отношении.

При этом, где вследствие слабой изученности имеются лишь общеперспективные горнопромышленные предположки, там ставится съемка в масштабе 1:1 000 000, а где уже имеются конкретные данные, там ведется съемка 1:200 000.

## II

По своему геологическому строению Советский Крайний Север может быть разделен на 8 отдельных областей, разбивающихся в свою очередь на ряд отдельных районов.

Эти области и районы следующие:

I. Земля Франца-Иосифа и Шпицберген.<sup>1</sup>

II. Новоземельско-Уральская складчатая область с районами: а) Новая Земля, б) Вайгач и Пай-хой, в) Полярный Урал.

III. Обско-Гыданская область.

IV. Таймырская складчатая область с районами: а) Северный Таймыр, б) Северная Земля и другие острова Таймырского побережья.

V. Енисейско-Ленская платформенная область с районами: а) Анабарским, б) Оленекско-Хатанским, в) Тунгусским, г) Таймырским и д) Ленским.

VI. Ленско-Янская складчатая область с районами: а) Верхоянским и б) Янским.

VII. Янско-Колымская область с районами: а) Индигирским, б) Колымским.

<sup>1</sup> На последнем, находящемся под суверенитетом Норвегии, СССР имеет только отдельные площади на правах концессии.

VIII. Чукотская область с районами: а) Чаунским, б) Чукотским, в) Анадырско-Пенжинским и г) Корякским.

Земля Франца-Иосифа изучена еще очень слабо и пока не имеет серьезных горнопромышленных перспектив. Лишь в районе бухты Тихой на острове Гукера еще в 1930 году в юрской толще были найдены жилы и конкреции кальцитов, пропитанные битумами. Этот факт, в связи с умеренной складчатостью мезозойских свит и платформенным характером отложений, дает основание рассчитывать на возможную нефтеносность архипелага. Для выяснения этого вопроса намечено геологическое и геофизическое изучение района бухты Тихой в масштабе 1:200 000, площадью 2500 кв. км и 1:50 000 площадью 125 кв. км. В зависимости от результатов, дальнейшие работы будут планироваться уже на четвертую пятилетку.

Новоземельско-Уральская область является одной из наиболее геологически изученных областей Советского Севера, имеющей вполне реальные горнопромышленные перспективы. Эта область доступна в транспортном отношении и в южной части относительно хорошо населена. Особенно интересны районы Пай-хоя и Полярного Урала, где уже найден ряд промышленных месторождений золота, угля, пьезо-кварцев, плавленого шпата, хромитов и полиметаллических руд.

Поэтому намечено провести сплошную площадную съемку Пай-хоя и Полярного Урала в масштабе 1:200 000, общей площадью в 56 000 кв. км. Таким образом к концу третьей пятилетки целиком вся территория этих районов будет заснята.

Что касается Новой Земли, то ввиду ее достаточной изученности в масштабе 1:1 000 000 и пока небольших горнопромышленных перспектив, изучению в масштабе 1:200 000 подвергнутся лишь наиболее обещающие участки. К ним относится район Маточкина Шара с его месторождениями полиметаллических руд и область развития пермской толщи по восточному берегу южного острова, интересная в смысле угленосности. Всего в разных участках Новой Земли предположено заснять около 8000 кв. км, в масштабе 1:200 000.

Обско-Гыданская область, будучи перекрытой мощной толщей современных и четвертичных рыхлых отложений всюду, кроме западной и восточной окраин, до сих пор не имела значительных горнопромышленных перспектив. В связи с этим область изучена очень слабо. Между тем, преимущественно геофизическими работами последних лет, под плащом четвертичных отложений здесь установлено присутствие складчатых структур, параллельных Уральской. Появились также сведения о наличии коренных пород в глубине области, о при-

знаках нефтеносности по левобережью Енисея, правобережью низовьев Оби и по правым притокам ее среднего течения. Это заставляет обратить серьезное внимание на систематическое изучение Обско-Гыданской области. Целиком в течение третьей пятилетки это сделать не удастся. Намечено заснять в масштабе 1:1 000 000 лишь наиболее промышленно перспективные и вместе с тем наиболее доступные в транспортном отношении участки, а именно: левобережье Енисея севернее 69° с. ш. где признаки нефтеносности особенно значительны; затем Гыданский полуостров, правобережье Оби и ее притоков, Налыма, Полюя и Куповата, и, наконец притоки среднего течения Оби: Аган, Юган, Вах и др. Всего к съемке намечено 145 000 кв. км. Кроме того отдельные участки площадью приблизительно в 11 500 кв. км, наиболее обещающие в промышленном отношении, будут засняты в масштабе 1:200 000. Всего будет заснято около 16% всей области.

Остальные пространства пока будут освещены лишь несколькими маршрутными ходами с Енисея на Обь, общим протяжением около 2500 км.

Таймырская складчатая область, несмотря на слабую геологическую изученность, является уже достаточно перспективной в отношении ряда полезных ископаемых. Здесь обнаружены месторождения каменного угля, графита, слюды, признаки олова, медно-никелевых и полиметаллических руд. Близость трассы Северного морского пути и наличие судоходных рек делают эту область вполне доступной освоению. В связи с этим в третью пятилетку намечено заснять в масштабе 1:1 000 000 почти всю область целиком, что составит 255 000 кв. км. Наиболее промышленно-перспективный участок между Енисеем и Пясиной площадью в 6000 кв. км будет заснят в масштабе 1:200 000.

Енисейско-Ленская область в горнопромышленном отношении является одной из самых богатых на Крайнем Севере. Здесь имеются богатейшие в мире месторождения графита, ряд богатых месторождений каменного угля, соли, гипса, исландского шпата, железа, крупнейшие в Союзе месторождения медно-никелевых руд, россыпные месторождения золота, монацита, признаки нефти и т. д. Несмотря на это, область изучена еще очень слабо. Из 2,5 млн. кв. км ее территории заснято едва 5%, да и то эти съемки представляют собой лишь отдельные, не связанные между собою участки, большую часть вблизи судоходных рек.

Ввиду невозможности охватить геологической съемкой в течение третьей пятилетки всю область, здесь выделены в качестве первоочередных лишь наиболее значительные горнопромышленные районы. К таким относятся: Хатангский район и область между низовьями Анабара, Оленека и Лены,

весьма перспективные в отношении угля, соли и нефти. Сюда же необходимо присоединить правобережье Енисея, севернее 69°, бассейн Пясины в пределах низменности Таймырской тундры и центральную часть Вилюйской впадины.

Для выявления распространения медно-никелевых руд норильского типа будут изучены северная и западная окраины траппового бордюра, т. е. полоса правобережья р. Енисея от Норильска до Подкаменной Тунгуски и северная окраина Енисейско-Ленской столовой страны от Норильска до Хатанги. Для выяснения стратиграфии Тунгусской угленосной толщи будет изучена область в пределах Нижней Тунгуски.

Всего за третью пятилетку по этой области в масштабе 1:1 000 000 намечено заснять 400 000 кв. км и в масштабе 1:200 000 — 27 500 кв. км. В сумме это составит около 16% всей территории. Незатронутые съемкой внутренние пространства намечено осветить рядом маршрутных ходов общей длиной около 4000 км.

Ленско-Янская область в результате исследований последних лет уже выделяется большим разнообразием и богатством рудопроявления. В пределах Западного Верхоянья, который пока является единственно изученным, обнаружен ряд крупных месторождений свинца, серебра, цинка, мышьяка, олова и др. металлов. Есть основания предполагать, что эта рудная зона распространяется и на север и на юг этой области.

В третью пятилетку намечено охватить обзорными съемками в масштабе 1:100 000 всю область Верхоянской складчатой системы и Янское нагорье на восток до р. Яны, за исключением северо-восточного участка, покрытого четвертичными рыхлыми отложениями.

Всего намечено заснять 238 900 кв. км. В первую очередь будет изучен, как наиболее перспективный, район Восточного Верхоянья, далее хребет Орулган, Янское нагорье, восточный склон Верхоянского хребта и, наконец, западные предгорья этого хребта и левобережье Лены.

На открытых участках, наиболее обещающих в горнопромышленном отношении, будет ставиться съемка в масштабе 1:200 000. Ею предположено покрыть 20 000 кв. км.

Следующая к востоку Янско-Колымская область является еще очень мало изученной даже в географическом отношении. В ее пределах лежит ряд трудно доступных высоких горных хребтов: Тас-Хаяхта, Табагалах, Черского и др., разделенных низменными впадинами, представляющими собой в северной части тундру, в южной — тайгу. Несмотря на слабую геологическую изученность, в этой области уже известен ряд месторождений олова, вольфрама, золота и др. металлов. В южной части, в пределах так называемой Ожогинской низменности, между Колымой и Индигиркой

установлено наличие каменноугольного бассейна с многочисленными пластами угля большой мощности и прекрасного качества.

Наиболее доступен и населен западный, Адыча-Янский участок этой области, орошаемый судоходными реками Яной и Адычей. Этот участок и будет изучен в первую очередь в масштабе 1:1 000 000. Далее съемкой того же масштаба будут охвачены право- и левобережье реки Индигирки, хребты Тас-Хаятах и Полоустный. Угленосный район, имеющий большое значение как топливная база, будет изучен в масштабе 1:200 000. Всего за третью пятилетку в этой области будет заснято в масштабе 1:1 000 000 — 270 000 кв. км и в масштабе 1:200 000 — 6000 кв. км.

Чукотская область сейчас изучена в первом приближении лучше других областей Крайнего Севера. Однако горнопромышленные перспективы здесь все еще остаются неясными и лишь в самое последнее время намелился некоторый перелом. Задача третьей пятилетки здесь будет заключаться в завершении площадных съемок в масштабе 1:1 000 000, чтобы дать в этом масштабе сплошную геологическую карту области. Одновременно на наиболее перспективных участках намечено производство съемки в масштабе 1:200 000 с широким применением поисковых работ. В первую очередь будут охвачены территории, наиболее отвечающие в отношении оловянности. Таковыми являются Чаунский район и вся область Чукотского хребта до Берингова моря. Далее намечено изучить интересный в отношении платиноносности хребет Пекулуней и обещающие на полиметаллы хребет Гыдан и бассейн Большого Аюя. Кроме того детально будет изучен район Коряцкого хребта, где возможно наличие каменного угля. Уголь здесь имел бы большое значение для организации угольной базы, поскольку в этом районе находится ряд бухт, удобных для стоянки судов. В общем за третью пятилетку в этой области намечено заснять в масштабе 1:1 000 000 — 360 000 кв. км и в масштабе 1:200 000 — 56 000 кв. км.

\* \* \*

В итоге к концу третьей пятилетки по всему Советскому Северу будет заснято в масштабе 1:1 000 000 и крупнее — 1 861 625 кв. км, что составит 33% всей территории. Присоединяя сюда 12% ранее снятых площадей, получим к концу третьей пятилетки около половины (45%) всей Советской Арктики, заснятой на карте.

Это будет большой прогресс по сравнению с настоящим положением и позволит на базе приведенных съемок яснее наметить распространение полезных ископаемых и перспективы их использования. Вместе

с тем это даст возможность установить промышленную ценность уже известных точек, выявить ряд новых и создать предпосылки для их промышленного использования.

Но для решения различных вопросов, связанных непосредственно с задачами промышленного освоения, съемки в масштабе 1:1 000 000 недостаточны. Необходимы крупномасштабные карты — 1:200 000 и крупнее. Таких съемок за третью пятилетку намечено произвести на площади в 193 625 кв. км, что составит 10,4% от всех съемок по плану и 3,4% от всей территории Советской Арктики. Это, конечно, с трудом сможет удовлетворить растущие потребности хозяйственного освоения.

Крупномасштабные геологические съемки будут вести еще Гидро-геологическое управление Главсевморпути при производстве своих разведочных работ, и это несколько улучшит положение.

В дальнейшем, в четвертую пятилетку, наряду с завершением съемок миллионного масштаба по всей территории Крайнего Севера, удельный вес крупномасштабных съемок должен быть резко увеличен. Но эта работа весьма трудоемкая и потребует гораздо больших ассигнований и кадров, чем в третьей пятилетке.

Для выполнения плана третьей пятилетки потребуется отправить всего 87 экспедиций в составе 238 геологических партий, с общей суммой ассигнований около 80 миллионов рублей. Большинство экспедиций зимовочные, хотя количество сезонных тоже достаточно велико. Последних по плану намечено 34, или 40% от всего количества. Эти сезонные экспедиции направляются в районы, куда по условиям транспорта можно доехать относительно легко и быстро даже в зимнее время. Работа этих экспедиций будет протекать в период от снега до снега, позволяя полностью использовать полевое рабочее время. У них отпадает необходимость сидеть зимнее темное время на базах. Стоимость сезонных экспедиций значительно ниже зимовочных, а производительность часто бывает даже выше. Поэтому в дальнейшем, по мере улучшения средств и путей сообщения в Арктике, удельный вес сезонных экспедиций будет неуклонно расти.

В результате проведенных за третью пятилетку работ количество известных сейчас месторождений, вероятно, возрастет в несколько раз, также как и их ценность.

Недра Арктики содержат большие богатства, выявить их и поставить на службу социалистического строительства — такова задача геологической полярной службы. Советские геологи-полярники под руководством нашей коммунистической партии и ее гениального вождя товарища Сталина с честью справятся с этой задачей!

А. П. МИХАЙЛОВ

## СЕТЬ ПОЛЯРНЫХ СТАНЦИЙ В ТРЕТЬЕЙ ПЯТИЛЕТКЕ

Морской и речной флот, полярные станции и хозяйственные предприятия Главсевморпути получат в третьем пятилетии новое мощное техническое оснащение,

Важнейшей задачей полярных станций, находящихся на побережье Ледовитого океана и островах Арктики, является обслуживание судов, идущих Северным морским путем. Сейчас его трасса проходит на сравнительно небольшом расстоянии от берега: Баренцево море, проливы Маточкин Шар и Югорский Шар, Карское море, проливы Вилькицкого и Ляховского, Восточно-сибирское и Чукотское моря и, наконец, Берингово море. Эта трасса идет по мелководной части Полярного бассейна, где глубины равны 400—700 метрам.

В третьей пятилетке должна быть освоена более северная трасса. Она пойдет из Баренцова моря севернее Новой Земли, Северной Земли, Новосибирских островов и острова Врангеля. Есть предположения, что этот более северный вариант пути в навигационном отношении будет более удобным.

Для освещения ледового состояния и погоды этого варианта пути намечается построить несколько новых полярных станций: на мысе Молотова, на мысе Анучина, на острове Геральда (в 60 километрах от острова Врангеля), на острове Диомиды (Берингов пролив), на острове Виктории (между Шпицбергенем и Землей Франца-Иосифа) и на островах, находящихся между Землей Франца-Иосифа и Северной Землей.

Наблюдения полярников и летчиков в районе этих станций дадут картину ледового состояния трассы, которое является решающим фактором для навигации.

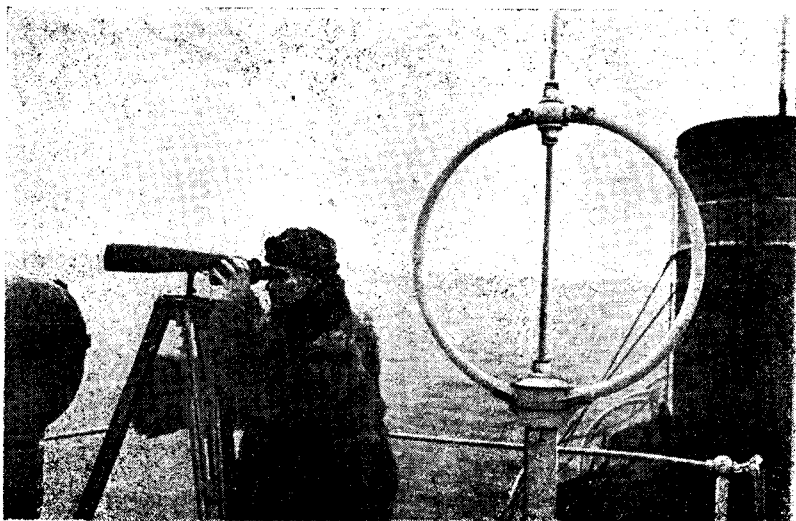
Для лучшего обслуживания существующей трассы Северного морского пути в третьей пятилетке предполагается построить станции на архипелаге Норденшельда, на острове Малый Таймыр, на острове Петра, на острове Кирова и на мысе Неупокоева. Эти станции подробно осветят район пролива Вилькицкого, так как они будут находиться с его восточной и западной сторон. Пролив Вилькицкого, отделяющий материк от Северной Земли, является наиболее трудным участком Северного морского пути: в нем сильные течения, большие волнения и значительное количество дрейфующих льдов.

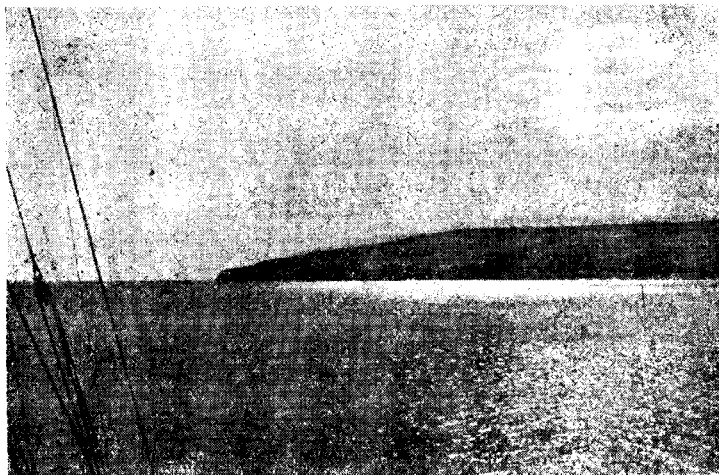
Новые полярные станции на острове Айон и в устье реки Большой облегчат обслуживание крайнего восточного участка Северного морского пути, а новые станции в устьях реки Анабара, реки Оленек, на мысе Песцовом и в Гусиной губе укрепят его средний участок.

Всего в течение пяти лет мы предполагаем создать 22 новые полярные станции и довести, таким образом, общее количество полярных станций до 79 (не считая станций навигационного значения—электро-светомаяки).

Строительство полярных станций, предусмотренных пятилетним планом, разверстано на все пять лет. Четыре первых станции

Капитан ледокола „Садко“ т. Бурко на капитанском мостике





В проливе  
Маточнин Шар.  
Фото Н. Штерцера

должны быть построены и оборудованы уже в течение 1938 года.

Во втором году пятилетки предполагается построить пять станций, в том числе крупный радиоузел в устье Колымы.

В 1940 году будет построено еще три новых станции и закончено оборудование радиоузла в устье Колымы.

В следующем году будут построены пять станций.

В последнем году пятилетки вступят в строй действующих станций пять последних полярных станций.

Таким образом всего в третью пятилетку будет введено в строй 22 новые полярные станции с общей стоимостью строительства и оборудования в 5730 тысяч рублей.

Кроме постройки новых станций, в третью пятилетку будет проведена большая работа по усилению и реконструкции старых станций, по замене старого, изношенного оборудования новыми достижениями техники. На это должно быть затрачено 9600 тысяч рублей.

Помимо увеличения количества полярных станций, план пятилетки предусматривает качественное улучшение их работы. Они должны будут обследовать и изучить новые районы Арктики, лучше обслуживать суда, шире развернуть научную работу.

Известно, что для лучшей и уверенной эксплуатации Северного морского пути его нужно держать в исправности и готовности. Одним из условий успешного разрешения этой задачи является постройка широкой сети радиомаяков и радиопеленгаторных установок в Арктике. Они будут обслуживать на море суда, в воздухе самолеты Полярной авиации, на земле — вездеходы, которые с каждым годом находят

все большее и большее применение в Арктике. Расход на строительство радиомаяков в течение пятилетки составит 2700 тысяч рублей.

На смену работающим сейчас в Арктике приборам и аппаратам должны прийти более усовершенствованные, причем значительное внимание уделяется приборам автоматическим. В Арктике, помимо обычных, должны работать автоматические радиометеостанции. Первая автоматическая станция будет построена уже в 1938 году, ее примерная стоимость определяется в 300 тысяч рублей. Испытания этой станции будут произведены на дрейфующей льдине, без людей. Если испытания такой станции дадут положительный результат, в будущем строительство их будет организовано шире.

Испытания автоматической станции будут проводиться следующим образом: завезенная самолетом далеко на север станция будет пущена в ход. Во время дрейфа она будет автоматически записывать силу и направление ветра, температуру воздуха, скорость и направление дрейфа.

Необходимо также в третьем пятилетии улучшить жилищные и бытовые условия для работников полярных станций. Будут построены новые жилые дома, бани, утепленные сараи для хранения овощей, хлевы для скота, теплицы для выращивания овощей непосредственно на полярных станциях, цистерны для хранения горючего. На гражданское строительство по уже существующим полярным станциям предполагается израсходовать в течение пяти лет 3300 тысяч рублей.

В Арктику должны быть завезены телевизоры. Полярные станции, которые сейчас только слушают Большую землю,

смогут видеть то, что покажут мощные телевизионные центры Москвы, Ленинграда и других городов. Кроме того, необходимо добиться, чтобы любая точка Арктики имела радиотелефонную связь с Москвой.

В Арктике имеется много источников энергии, которые мы еще не научились как следует использовать. Например — ветер. При широком применении ветродвигателей можно дать на всех полярных станциях электроэнергию для питания радиостанций, освещения и приведения в действие всевозможных станков и механизмов.

В 1938 году уже будет установлено 6 ветродвигателей марки „Д-3“ на полярных станциях: Озерная, Кармакулы, Выходной, Стерлегов, Устье Таймыра, Оловянный, и 4 ветродвигателя марки „Д-12“ на полярных станциях: Тихая, Вайгач, остров Русский, остров Котельный.

В 1939 году будет установлено еще 7 ветродвигателей „Д-5“ на станциях: Столбовой, Благополучия, „Комсомольской Правды“, острове Встречный, мысе Кигиях, мысе Биллингса и один мощный ветродвигатель марки „Д-30“ на острове Диксона.

В 1940 году ветродвигатели марки „Д-5“ завезут на станции: Мостах, Наварин, Сердце-Камень, и на одну из новостроящихся станций. В том же году ветряки будут уста-

новлены на мысе Шалаурова, мысе Шелагском и второй ветряк на острове Диксона.

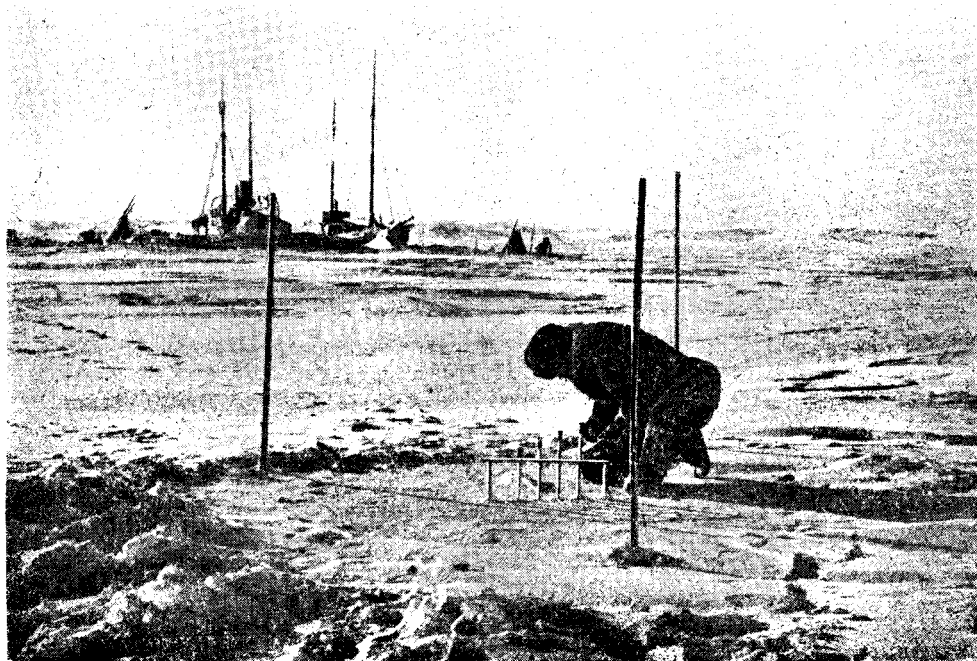
В 1941 и 1942 годах ветродвигатели будут и на новых станциях, построенных в течение третьей пятилетки. За два года на этих станциях будет построено 28 ветродвигателей.

Вся стоимость ветродвигателей будет составлять около 1600 тысяч рублей.

Помимо всех перечисленных объектов, в третью пятилетку на побережье Ледовитого океана будет создано 5 спасательных депо и 5 установок мареографов. Строительство этих сооружений разбивается на пять лет, то есть на каждый год по 1 спасательному депо и по 1 мареографу.

Научная работа дрейфующей станции „Северный полюс“ даст много интересных и ценных материалов для изучения центральной Арктики и поможет обеспечить высокоширотные трассы Северного морского пути. Большую помощь в этом деле окажет также и станция, организуемая в этом году в высоких широтах — на островах Де-Лонга.

Но побережьем и островами Полярного бассейна не ограничивается сфера деятельности Главсевморпути. Огромная территория до 62 параллели, заселенная народами разных национальностей, требует максимального внимания Главсевморпути.



Производство гидрологических работ. Фото Н. Штерцера



До Октябрьской революции народы Севера эксплуатировались и обирались купцами и урядниками, которые спаивали их спиртом, за грошовые побрякушки скупали ценную пушнину и оорекали их на голод и систематическое вымирание.

Теперь на той же территории советской властью воздвигнуты сотни школ и больницы и большое количество культурных торговых точек-факторий, десятки яслей и детских садов, куда промышленник может сдать своих детей, уходя зимой или летом на дальний промысел.

Уже сейчас проделана большая работа по удовлетворению культурных запросов народов Крайнего Севера, но впереди работы в этом направлении еще очень много.

В третью пятилетку должна сильно возрасти сеть территориальных радиостанций и метеостанций. Радиостанциями должны

быть оборудованы не только крупные населенные места, фактории, промысловые объединения и станции, но и становища местных жителей и бригады, обслуживающие оленей стада, перекочевывающие с места на место в поисках кормов.

Трем территориальным управлениям — Якутскому, Омскому и Красноярскому — в третью пятилетку отпускается 25 миллионов рублей только по линии Управления полярных станций, на благоустройство и расширение культурных, научных и хозяйственных предприятий.

В третью пятилетку в чумах и ярангах должны зажечься впервые и навсегда яркие „лампочки Ильича“, осветив новую, счастливую жизнь возрожденных народов Крайнего Севера, согреваемых ежедневной заботой партии и вождя народов — великого Сталина.

А. А. ХРАПАЛЬ

## ЗА ПЕРЕСТРОЙКУ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА КРАЙНЕГО СЕВЕРА

На Главсевморпуть возложена „организация и руководство работой сельскохозяйственных, оленеводческих и других животноводческих совхозов и ферм, а также опытно-исследовательской сельскохозяйственной сети; разработка и проведение мероприятий по развитию сельского хозяйства Крайнего Севера Союза ССР и организационному укреплению земледельческих, оленеводческих и других колхозов“.<sup>1</sup>

Эта часть положения о Главсевморпути развита постановлением СНК СССР от 17 мая 1937 года, которым Главное управление Севморпути обязывается составить третий пятилетний план по сельскому и промышленному хозяйству не только совхозного, но и колхозного сектора.

Обязанности, возложенные на Главсевморпуть в отношении руководства развитием сельского и промышленного хозяйства совхозов и колхозов в районе деятельности Главсевморпути, возлагают дополнительную ответственность на теруправления и коренным образом изменяют взаимоотношения Главного управления Северного морского пути и его теруправлений с местными земельными органами. К сожалению, эти взаимоотношения все еще не приняли юридической формы, соответствующей новым задачам, возложенным на Главсевморпуть. Так как вопрос о взаимоотношениях Главсевморпути и местных земельных органов органически связан с составлением третьей пятилетки, в связи с обсуждением ее, нам

кажется возможным высказать некоторые соображения по этому вопросу.

Мы думаем, что Главсевморпуть должен осуществлять руководство развитием хозяйства колхозов, не обслуживаемых МТС и МПС, в районе деятельности Главсевморпути на правах Наркомзема через местные земельные органы, а работой комплексных машинно-тракторных станций непосредственно через территориальные управления, в тесном контакте с местными земельными органами.

\* \* \*

За две сталинские пятилетки достигнуты большие успехи в области колхозного строительства в районах Крайнего Севера. К 1936 году степень коллективизации на Крайнем Севере представляется в таком виде:<sup>1</sup>

Наименование районов	Всего колхозов	Коллективизировано хозяйств	% коллективизации
Омский Север . . .	297	7016	52
Енисейский Север .	93	2044	69,3
Северные районы Якутии . . . . .	221	5817	53,9
Камчатская область .	167	4249	60,1

<sup>1</sup> Из „Положения о Главсевморпути“, утвержденного СНК СССР от 22 июня 1936 года.

<sup>1</sup> По данным НКЗ РСФСР.

Из таблицы видно, что по всем северным районам процент коллективизации колеблется от 52 до 69,3. По отдельным административным районам процент коллективизации имеет более значительные колебания, чем средний процент по краям и областям. Однако незначительная степень коллективизации имеет место только в единичных районах — Дудинский район Таймырского округа — 23,7%, Анабарский район Якутии — 14,5% и некоторые другие. В большинстве же даже полярных районов степень коллективизации превышает 50%. Например, в Алаиховском районе коллективизировано 67,5%, Булунском — 55,6%, Верхоянском — 67,4%, Нижнеколымском — 54,1%, Томпонском — 74,4%, Сыркырском — 68,7% (Якутия), Усть-Енисейском — 65,4% (Таймырский округ) и т. д.

Удельный вес продукции земледелия социалистического сектора значительно выше, чем степень коллективизации, что можно видеть из следующей таблицы:<sup>1</sup>

Наименование районов	Удельный вес посевов соц. сектора в %			Единоличный сектор
	Совхозы	Колхозы	Итого	
Омский Север	9	79	87	13
Енисейский Север . . .	55	35	90	10
Якутия . . . .	9	76	85	15
Камчатская область . . .	50	21	71	29

Таким образом, почти вся посевная площадь сосредоточена в социалистическом секторе, причем больший удельный вес посевных площадей социалистического сектора имеет место в наиболее новых сельскохозяйственных районах, где до колхозного строительства посевы отсутствовали. Это лишний раз показывает преимущества крупного социалистического хозяйства перед мелким единоличным хозяйством, это подтверждает тот факт, что решающим фактором в продвижении земледелия на Север является не природный фактор, как это утверждают буржуазные учения, а наука и техника во главе с людьми, применяемые на базе совхозов и колхозов.

Соотношение поголовья скота по секторам в процентах показано в следующей таблице (см. правую колонку).

Таблица эта показывает, что удельный вес поголовья скота социалистического сектора значительно ниже, чем удельный

Наименование районов	Крупный рогатый скот			Лошади		
	Совх.	Колх.	Итого	Совх.	Колх.	Итого
Омский Север	5,3	21,1	26,4	12,8	39,4	52,2
Енисейский Север . . .	28,4	34,1	62,5	44,8	49,9	94,7
Якутия . . . .	0,4	13,2	13,6	1,9	31,1	33,0
В том числе:						
Северные районы . . .	—	3,2	3,2	—	8,1	8,1

вес сельскохозяйственного производства,<sup>1</sup> причем удельный вес поголовья продуктивного скота ниже, чем лошадей. Так, удельный вес поголовья крупного рогатого скота социалистического сектора колеблется от 13,6% (по Якутии) до 62,5% (по Енисейскому Северу). Обобществленное поголовье крупного рогатого скота по северным районам Якутии составляет всего лишь 3,2%. Процент поголовья лошадей социалистического сектора составляет по Омскому Северу 52,2%, Енисейскому Северу 94,7%, Якутии 33%, а по северным районам Якутии 8,1%. Овцы и свиньи содержатся по преимуществу колхозниками и единоличниками.

Успехи колхозного и совхозного строительства, достигнутые за период первой и второй пятилеток, создали предпосылки для еще более значительных темпов социалистического строительства и коллективизации на Крайнем Севере, а также для дальнейшего роста активности широких масс рабочих и колхозников и дальнейшего, еще более мощного развертывания производственных сил на основе генеральной линии партии Ленина — Сталина.

Важнейшим вопросом колхозного строительства на Крайнем Севере в третью пятилетку является вопрос о формах колхозного движения. Представление о формах, которые существуют в 1936 году, можно получить из следующей таблицы (см. стр. 30).

<sup>1</sup> Более низкий удельный вес поголовья скота социалистического сектора, чем посевных площадей, само собой понятно. Он объясняется тем, что основной формой колхозного строительства на Крайнем Севере являются простейшие объединения. Кроме того, мы не учли поголовья скота, находящегося в личном пользовании колхозников, что является следствием недостатка статистики, учитывающей в одной графе поголовье единоличников и находящееся в личном пользовании колхозников.

<sup>1</sup> По данным НКЗ РСФСР

Наименование районов	Всего колхозов	В том числе			
		простей- ших объ- един.		артелей	
		колич.	%	колич.	%
Омский Север . .	297	135	45,9	162	54,1
Енисейский Север	93	46	49,5	47	50,5
По 16 северным районам Якутии	191	174	91,0	17	9,0
Камчатская область . . . . .	167	85	50,9	82	49,1

Отсюда мы видим, что средний процент простейших объединений колеблется от 45,9% (Омский Север) до 91% (Якутский Север), причем по наиболее северным районам колхозы представлены почти исключительно простейшими объединениями. Таким образом, основной формой колхозного движения на Крайнем Севере во второй пятилетке были простейшие объединения.

Широкий размах колхозного строительства на Крайнем Севере берет свое начало с 1929—1930 годов. Ясно поэтому, что наиболее старые колхозы — простейшие объединения — за две сталинские пятилетки переросли себя:<sup>1</sup> создали предпосылки для

<sup>1</sup> Хозяйственное и политическое укрепление простейших объединений и достигнутые успехи в перевоспитании колхозников.

перехода к артели. Следовательно, в период третьей пятилетки значительная часть простейших объединений перейдет на устав артели. Разумеется, что каких-либо пресечений в этом отношении устанавливать совершенно недопустимо. Добровольность как в отношении вовлечения в колхозы пока-что единоличных хозяйств, так и в отношении форм колхозов должна быть законом.

Не подлежит сомнению, что с точки зрения форм колхозов колхозное движение пойдет по линии перехода старых простейших объединений на устав артели, и поэтому в третью пятилетку основной формой колхозного строительства на Крайнем Севере будет артельная форма.

Задача организационно-хозяйственного и политического укрепления колхозов Крайнего Севера и перевоспитания колхозников должна стоять в центре внимания и в третьей пятилетке.

\* \* \*

„Ликвидация паразитических классовых элементов“,<sup>1</sup> рост доходов в колхозах на базе увеличения производительности труда и широкое развертывание советской торговли обеспечат в третью пятилетку дальнейший подъем благосостояния народов Севера.

Обеспечение народов Севера в полной мере товарами промышленного производства и продуктами питания должно быть важнейшей частью третьей пятилетки. Поэтому мы считаем, что в третьей пятилетке

<sup>1</sup> Из директивы XVII партконференции по составлению второй пятилетки.



Строительство  
больницы на  
Сосвинской  
культбазе

основной хозяйственной задачей сельского хозяйства Крайнего Севера будет создание собственной продовольственной базы.

В третьей пятилетке размеры сельскохозяйственного производства должны будут значительно расшириться, имея в виду основную цель — создание своей продовольственной базы. Понятно, что, планируя увеличение размеров сельского хозяйства, нельзя не учитывать специфических условий сельскохозяйственного производства в каждом отдельном районе.

Опыт развития сельского хозяйства на Крайнем Севере показал, что в недалекой перспективе задача создания собственной продовольственной базы может и должна быть разрешена в отдельных районах следующим образом: Остяко-Вогульский округ должен создать свою продовольственную базу по хлебу, картофелю, овощам и продуктам животноводства; Приуральский район Ямальского округа — по картофелю, овощам и продуктам животноводства; Туруханский район должен создать свою базу по хлебу, картофелю, овощам и продуктам животноводства; Игарский район и Эвенкийский округ — по картофелю, овощам и продуктам животноводства; в некоторой степени сможет обеспечить внутренние потребности в продуктах овощеводства и животноводства и Таймырский округ.

В третьей пятилетке перед ЯАССР должна быть поставлена задача создания своей продбазы по хлебу, картофелю, овощам и продуктам животноводства, причем следующие северные районы Якутии, обслуживаемые Главсевморпутем, могут создать собственную базу по продуктам овощного и животноводческого производства: Верхо-

янский, Среднеколымский, Томпонский, обеспечат внутренние потребности по животноводческим продуктам и в значительной степени, а может быть и полностью, по овощам Момский, Абыйский, Сырдырский и Оймяконский районы; в значительной степени обеспечит себя овощами и продуктами животноводства и Жиганский район; тоже Анадырский и Марковский районы Чукотского округа.

Разрешение задачи создания собственной продовольственной базы на Крайнем Севере, в соответствии с сделанными нами выводами, будет зависеть от размеров капиталовложений, которые государство сможет произвести на эти цели в предстоящее пятилетие.

Во всех других арктических районах в третью пятилетку необходимо значительно расширить размеры земледелия закрытого грунта и животноводства на привозном корме.

\* \* \*

Учение товарища Сталина о том, что механизация процессов труда является той новой силой, без которой невозможно выдержать ни наших темпов, ни новых масштабов производства, имеет исключительное значение в условиях Севера. Во второй пятилетке имеются некоторые достижения в оснащении машинами хозяйства Крайнего Севера. Однако они совершенно незначительны по сравнению с требованиями, предъявляемыми к механизации труда задачей бурного развития хозяйства в предстоящую пятилетку.

Основным рычагом завершения социалистической и технической реконструкции



Манси приехали на Сосвинскую култьбазу.  
Фото Д. Вязнинского

хозяйства народов Севера должны быть комплексные машинно-тракторные станции, строительство широкой сети которых необходимо развернуть в третью пятилетку.

За период второй пятилетки Главсевморпуть приступил к строительству пяти комплексных МТС — Ярсалинской, Кондинской (Омский Север), Булуной, Момской (Якутский Север) и Провиденской (Дальне-

восточный Север). К концу третьей пятилетки, по предварительным наметкам Главсевморпути, намечено к организации 25 новых комплексных МТС. Таким образом, Главсевморпуть будет располагать к концу третьей пятилетки 30 комплексными машинно-тракторными станциями.

План организации МТС в третью пятилетку представляется в следующем виде:

Наименование районов	Имеется к началу 3-й пятилетки	Намечено к организации в 3-й пятилетке					Итого к концу 3-й пятилетки
		1938	1939	1940	1941	1942	
Омский Север . . . . .	2	1	2	—	2	—	7
Енисейский Север . . .	—	3	2	2	1	1	9
Якутский Север . . . . .	2	1	2	3	2	—	10
Дальневосточный Север	1	2	—	1	—	—	4
Итого . . . . .	5	7	6	6	5	1	30

Ввиду того что хозяйство северных колхозов является и должно быть комплексным, машинно-тракторные станции также должны быть комплексными. Однако следует отметить, что ныне существуют и специализированные так называемые ППС (производственно-пушные станции). В факте существования специализированных станций мы видим две производственные ошибки: во-первых, такие станции совершенно недопустимо иметь в условиях Севера, а во-вторых — недопустимо организовывать их параллельно разными управлениями Главсевморпути. В третью пятилетку эти недостатки должны быть изжиты, — специализированные станции необходимо реорганизовать в комплексные и все станции передать Сельхозуправлению Главсевморпути.

\* \* \*

В период первой и второй пятилеток совхозы служили станомым хребтом социалистической реконструкции сельского хозяйства, образцом крупного социалистического хозяйства, «школой новей техники, рассадником всяческих усовершенствований и улучшений», которые, будучи проверенными в совхозах, затем применяются широкой массой колхозников<sup>1</sup>.

В третью пятилетку совхозы Крайнего Севера должны усилить свою роль образ-

цов крупного социалистического хозяйства, стать подлинным рассадником сельскохозяйственной культуры в условиях Крайнего Севера.

Кроме того, совхозы и фермы Крайнего Севера должны обеспечить рабочих промышленности и промыслов наиболее северных районов овощами и молочными продуктами.

Исходя из этой основной задачи, Сельхозуправлением Главсевморпути намечена к организации следующая сеть овоще-животноводческих совхозов и ферм (см. табл. на стр. 33).

Как видно, к концу третьей пятилетки количество совхозов и ферм будет доведено до 24 единиц, не считая Мурманского и Архангельского Севера.

Количество оленеводческих совхозов и ферм предполагается довести к концу третьей пятилетки до 30 против существующих 19, что составляет рост количества совхозов на 58%.

\* \* \*

«Производительность труда — это в последнем счете самое важное, самое главное для победы нового общественного строя<sup>1</sup>. Из всех составных частей производительных сил решающую роль в производительности труда играет сам

<sup>1</sup> Из постановления VI Съезда Советов.

<sup>1</sup> Ленин, Собрание сочинений, т. XXIV, стр. 342, изд. 2.

Наименование районов	Наличие к началу 3-й пяти-летки	Намечено к организации					Итого к концу 3-й пяти-летки
		1938	1939	1940	1941	1942	
Омский Север . . . . .	1	1	2	1	—	—	5
Енисейский Север . . .	5	2	3	2	—	—	12
Якутский Север . . . .	2	—	1	1	—	—	4
Дальневосточный Север	1	—	2	—	—	—	3
Итого . . .	9	3	8	4	—	—	24

производитель. К. Маркс в „Нищете философии“ пишет: „Из всех орудий производства наибольшую производительную силу представляет сам революционный класс“.

Товарищ Сталин учит нас тому, „... что из всех ценных капиталов, имеющих в мире, самым ценным и самым решающим капиталом являются люди, кадры... Вот почему упор должен быть сделан теперь на людях, на кадрах, на рабочих, овладевших техникой. Вот почему старый лозунг „техника решает все“, являющийся отражением уже пройденного периода, когда у нас был голод в области техники, —

должен быть теперь заменен новым лозунгом, лозунгом о том, что „кадры решают все“. В этом теперь главное“.

Известно, что при царском строе местное население Крайнего Севера вымирало от голода и исключительно зверской эксплуатации. Не исключением являлись такие случаи, когда в том или другом районе вымирало поголовно все население. И только победа пролетарской революции возвратила к жизни народы Севера. Успехи в развитии хозяйства и культуры в северных районах, достигнутые на базе социалистической реконструкции северного хозяй-

Река Сосьва  
зимой.  
Фото Д. Вяз-  
линского



ства, создали собой предпосылку не только для приостановления вымирания, но и для быстрого естественного роста народов Севера.

Однако бурный рост промышленности и промыслов на Крайнем Севере не обеспечивался местной рабочей силой. Поэтому в период первой и второй пятилеток, одновременно с естественным ростом населения, оно увеличивалось и за счет переселений. Например, в 1926 году в Игарском районе было всего лишь 0,7 тысячи человек населения, а уже в 1935 году здесь было 14,65 тысячи населения, что составляет рост на 2086%. Соответственно Туруханский район 9,0 и 17,1 тысячи (190%), Березовский 12,7 и 25 тысяч (196%), Самаровский 10,5 и 24 тысячи (228%) и т. д. Мы не говорим о тех арктических районах, где в 1926 году не было ни одного человека, а за десять лет, прошедшие с того времени, там воздвигнуты были новые поселки и целые города с тысячами человек населения.

Рост промышленности и промыслов будет еще более бурным в третью пятилетку, что потребует значительного увеличения населения. Кроме того, рабочая сила будет в большем количестве использоваться и в сельском хозяйстве, чем это было доньше. Понятно поэтому, что, даже при самой высокой механизации процесса труда во всех отраслях хозяйства, развитие его в соответствии с намечаемыми третьей пятилеткой темпами не будет обеспечиваться той рабочей силой, которой районы Крайнего Севера располагают к концу второй пятилетки. Поэтому важнейшей проблемой в третью пятилетку будет проблема расселения, переселения и оседания. Это одна из наиболее трудных проблем, разрешение которой необходимо спланировать сейчас, при составлении плана на третье пятилетие. При этом особое внимание должно быть обращено на жилищное и культурное строительство.

Но Сталинский лозунг о кадрах не исчерпывается только созданием нужных резервов рабочей силы и созданием для них соответствующих культурно-бытовых условий. Для сельского хозяйства Крайнего Севера нужны кадры, овладевшие в совершенстве техникой, агротехникой, зоотехникой и организацией производства. Поэтому подготовка высококвалифицированных кадров, в особенности из среды наро-

дов Севера, должна занять соответствующее место в третьем пятилетии.

Сельхозуправлением Главсевморпути намечена организация двух техникумов (Омск и Красноярск) и четырех районных школ по подготовке массовых кадров для МТС и МПС. Нам кажется, что намеченная сеть краткосрочных курсов не обеспечивает подготовки нужных кадров массовой квалификации. Кроме того, мы считаем необходимым, чтобы соответствующие вузы подготавливали определенный контингент кадров высшей квалификации для сельского и промышленного хозяйства Крайнего Севера. С этой целью в этих вузах должны быть организованы при факультетах специальные отделения.

Таковыми вузами могут и, по нашему мнению, должны быть: по линии подготовки кадров для сельского хозяйства — Московская сельскохозяйственная академия имени Тимирязева или Омский сельскохозяйственный институт; по рыбному хозяйству — Мосрыбвтуз; пушному хозяйству — подмосковный Пушносырьевой институт; и, наконец, руководящие кадры должны готовиться Московской академией социалистического земледелия.

В заключение остановимся на порядке планирования. Пятилетний план Главсевморпути по всем отраслям, в том числе и по сельскому хозяйству, составляется и заканчивается только в кабинетах Главного управления. Это неправильно.

Планирование должно проводиться, если так можно выразиться, «двухпоточной» системой. Это значит, что Главсевморпутю должен разработать основные задачи третьей пятилетки, в частности по сельскому хозяйству, разработать контрольные цифры и нормативы и спустить их в теруправления, земельные органы и даже отдельные предприятия. После этого разработка и обсуждение развернутого плана должны брать свое начало в предприятиях, районах, откуда проходить в области, края и затем уже сводиться и окончательно корректироваться в центре — в Главсевморпути. Таким образом, к составлению пятилетки по сельскому хозяйству Главсевморпути должны быть привлечены все предприятия, теруправления и местные земельные органы, обращая при этом особое внимание на привлечение к планированию местного национального населения.

**М. Т. СЛЕПНЕВ**

Герой Советского Союза

## **ТРАГЕДИЯ В ПРОЛИВЕ ЛОНГА**

### **I**

К концу 1929 года летчиками нашей Восточной Сибири была уже проделана громадная работа по связи отдаленнейших районов с Иркутском. Регулярно работала воздушная линия Иркутск—Якутск протяжением 2700 километров, и мы дружно по ней летали.

Теперь многих уже нет в живых.

Нет Отто Артуровича Кальвиц и его постоянного бортмеханика Леонгард, погибших за Якутском около Сангар-хая со своим самолетом, когда его бросило струей ветра о лед так, что бортмеханик был выбит из сидения и зарублен винтом, а сам Отто погиб под обломками.

Нет и летчика Порцель, любившего разглядывать землю с воздуха до того внимательно, что часто самолет начинал сворачивать с курса и мне приходилось кричать мечтательному парню: „Ногу, чорт!“ Погиб он на Новой Земле, сброшенный потоком воздуха с высоты тысяча метров в холодное Карское море.

Из первооткрывателей этой линии остались мы четверо: Виктор Львович Галышев, который бороздит своим самолетом просторы Якутии, Саша Демченко, „стругающий“ через день маршрут Москва—Кенигсберг, я и ты, мой неизменный бортовик Фарих, теперь известный полярный пилот.

Сейчас ты, Фабио Брунович, пролетел на своем „Н-120“ по большому полярному маршруту, а передо мной лежит печатанная золотом грамота Якутского ЦИКа, в которой правительство Якутии приносит нам благодарность за то, что „...над суровой, безлюдной тайгой Вы проложили новую дорогу и решили еще одну проблему, связав Якутск с важнейшим золотопромышленным районом Алдана“.

И я вспоминаю бурные дела зимы 1930 года, когда судьба забросила нас обоих сперва на Чукотку, затем в Америку, на Гавайские острова, Японию, и восстанавливаю в памяти ту трагедию, свидетелями и участниками которой мы были.

Вернемся, читатель, к тому времени, когда нас называли „воздушными извозчиками“ и „кондукторами“.

— Ну, кондуктор, давай, поехали! — улыбаясь, кричал начальник гидропорта. Машина, загруженная до верха кабины, медленно покачиваясь, скользила своими поплавками с причала в Ангару, долго-долго бежала по воде, поднимаясь в воздух, и перед глазами пилота начинала развертываться картина тайги, разукрашенной желтыми пятнами осени.



В те времена я летал на линии Иркутск—Якутск. Полет в Якутск длился трое суток с ночевками в Киренске и Олекминске, а затем трое суток обратно. За неделю так наболтает, что, когда слезешь в Иркутске с машины и идешь по Мясной улице, кажется, что улица тоже покачивается. Ну, а затем отдых: соснешь часиков пятнадцать — и на охоту. Много диких коз в лесах Восточной Сибири!

Осенью 1929 года мне поручили пролететь в Якутск последним рейсом. Был уже октябрь. Летняя работа оканчивалась.

В Якутске меня застала телеграмма, редкий случай по тому времени, обыкновенно „телеграммы“ мы возили на самолетах. „Форсируйте возвращение для выполнения специальных заданий. Начлиний Бржезовский“.

Я возвращался обратно в Иркутск и ломал себе голову: куда это понадобилось лететь, когда реки вот-вот замерзнут? В те годы все очень интересовались метеоритом Кулика, упавшим в районе Нижней Тунгуски, и я почему-то решил, что наверно придется везти экспедицию к месту падения метеорита.

Через три дня показалась лента воды самой прозрачной из рек — Ангары, и на пристани я уже был ошарашен массой „секретов“. Сообщили, что я назначен начальником летной экспедиции, что нужно лететь на Чукотку, что корабль „Ставрополь“ не то зажалось льдом, не то он тонет, и еще много всяких новостей.

Положение парохода „Ставрополь“, которым командовал опытный капитан Павел Георгиевич Миловзоров, вызывало большие опасения. Хотя пароход вмерз только в десятке километров от берега, но в открытом море. Зимой непосредственная опасность пассажирам и экипажу не угрожала, но весной дело могло принять худший оборот: арктические льды могли раздавить пароход. Поэтому капитан и пассажиры возбудили ходатайство перед правительством о снятии пассажиров и перевозке их самолетами.

Арктическая комиссия при Совнаркоме решила организовать спасательную экспедицию. Вот на основании этого-то решения во Владивостоке и произошла моя встреча с начальником экспедиции капитаном ледореза „Литке“ К. А. Дублицким. У меня было два самолета „Юнкерс № 177“, мой, и „№ 182“, пилотировавшийся В. Л. Галышевым.

Состав экспедиции был следующий: начальник экспедиции капитан К. А. Дублицкий; начальник летной части и пилот самолета „№ 177“ М. Т. Слепнев; пилот самолета „№ 182“ В. Л. Галышев; бортмеханики Ф. Б. Фарих и Н. М. Эренпрейс; бригадир авиатехник Бочарников; моторист Агеенко; метеоролог Бубнов; журналист „Комсомольской Правды“ Томм; журналист „Красного Знамени“ Попов.

Из парка Якутской линии, кроме самолетов „№ 177“ и „№ 182“, было выделено авиационное имущество: комплекты шасси сухопутных, морские шасси, два сменных мотора, винты, семь тонн бензина и продукты. Все было погружено в Иркутске на четыре платформы и в два вагона и под присмотром Агеенко благополучно прибыло во Владивосток.

В день годовщины Октября ледорез отвалил от пристани Владивостока под приветственные гудки стоявших на рейде советских и иностранных судов.

\* \* \*

Как только послышалась команда: „Отдать правый якорь!“, мы с Галышевым и с корабельным ревизором отплыли на первой же шлюпке на берег для выбора места, годного для взлета аэропланов.

Таковым было признано замерзшее болото-озерко около яранги эскимоса Ковак. Заработала мачтовая стрела, раздались традиционные крики: „Вира помалу!“, „Майна!“, и из трюма стали вытаскивать ящики, бочки, мешки и т. д.

Выгрузка производилась и днем и ночью, непрерывно. Ночью сноп луча прожектора направлялся в сторону аэродрома, и понтон плыл, залитый серебряным светом.

При буксировке крыльев самолета „№ 182“ произошел эпизод, который едва не закончил всю экспедицию крайне печально. Крылья самолета и хвостовые стабилизаторы обеих машин были установлены на понтон, который стал буксироваться в этом случае моторным катером. Как только отвалили от борта „Литке“, с берега дунул сильный ветер с мокрым снегом. „Литке“ и очертания берега немедленно пропали. На катере внезапно остановился мотор, и всех нас быстро понесло в море. Моряки решили сбросить буксирный конец и на веслах добраться до „Литке“, чтобы сообщить о необходимости помощи, а мы остались на понтоне и шестами стали подгребаться в ту сторону, где, по нашему мнению, был берег.

Мы долго стреляли из винтовок, слышали гудки „Литке“, который снялся с якоря и, осторожно пробираясь, искал нас. Наконец показался корабль, с него на шлюпке завезли конец троса, подтянули понтон лебедкой к кораблю, и мы, мокрые до последней нитки, замерзшие и голодные после шестичасовых скитаний, оказались в теплых каютах. О дальнейшей разгрузке в этот день нечего было и думать.

Только 25 ноября окончили разгрузку. Приступили к сборке машин. Днем и ночью шла работа.



„Ставрополь“ во льдах

28 ноября торжественный момент: завертелись пропеллеры самолетов. Механики поглядывали на свои обмороженные руки, эскимосское и чукотское население толпилось вокруг машин. Все деятельно помогали подтаскивать к самолетам груз.

Каждый самолет имел продуктов на месяц для двух человек, запасную лыжу и винт, две пары лыж для людей, винтовку, дробовое ружье, спирт-денатурат, масло и патроны.

Нам нужно было из Провидения пролететь до мыса Шмидта.<sup>1</sup> Я поднялся в воздух и на высоте шестисот метров стал ходить над бухтой, ожидая, когда ко мне подстроится Галышев, чтобы вместе взять курс на север. С воздуха я видел, как самолет „№ 182“ разбежался по снегу, но минут через двадцать, взглянув на бухту, я увидел, что самолет снова на снегу, капот мотора поднят и около него копошатся люди, — значит, случилась какая-то неприятность. Произведя разведывательный полет в район мыс Столетия — мыс Чаплин — бухта Макарова, я пошел на посадку, надо было выяснить, что случилось со вторым самолетом. Оказывается, во время подъема мотор резко сдал обороты. Виктор Львович сразу же прекрасно посадил машину и, когда с Эренпрейсом произвел осмотр мотора, то обнаружил посинение шестого цилиндра, что и послужило причиной неожиданной сдачи оборотов. Длительный путь, соленая вода, ржавчина оказали свое действие: цилиндр и поршень были негодны, нужно менять мотор. Но менять мотор, весом в полтонны, на морозе, без подъемного крана и каких-либо технических приспособлений в то время, когда вот-вот наступит полярная ночь, не так-то просто.

Перечитывая дневник, я вижу, что мы и в последние дни, когда в течение нескольких часов было кое-что видно, работали не покладая рук и даже летали.

„1 декабря 1929 года самолеты переташены канатом с помощью экипажа и чукчей к дому для производства работ“.

„3 декабря произвел полет в течение двадцати минут, прекратив его из-за отсутствия видимости к северу от Провидения“.

„4 декабря летал, взяв на борт наблюдателем помощника капитана, произвел ледовую разведку бухт и района моря к югу километров на пятьдесят“.

„Начиная с 5 декабря всякая связь с судном прекратилась из-за страшной пурги, и только 8-го на берег пришла группа людей с корабля“.

Положение для „Литке“ становилось тяжелым: запас пресной воды уменьшался, судно все более и более сковывалось льдом.

Мы с капитаном пришли к обоюдному решению: он с кораблем уходит, а летная часть остается, и, как только покажется солнце (17 января), мы полетим на север, до тех же пор успеем переставить мотор на самолете „№ 182“.

9 декабря, дав прощальный гудок, „Литке“ ушел во Владивосток.

## II

... Подлетая к мысу Шмидта, я всю дорогу раздумывал о встреченном самолете. Чей здесь мог быть самолет, когда самая ближняя стоянка находится на Камчатке? Я приходил к убеждению, что самолет амери-

<sup>1</sup> Новое название мыса Северного.

канский. Единственные машины, которые здесь могли летать, это моноплан Дорбанта или самолет Эйельсона — тоже моноплан. Самолет же, который я встретил, был несомненно бипланом, я его внимательно разглядел и не мог ошибиться.

Но вот показался и мыс. Бросилась в глаза черная полоса копоты на льду. Частицы дыма из трубы корабля постепенно осаживались вниз. Вот и сам „Ставрополь“, запорошенный снегом. Действительно, стоянка у него неважная: с трех сторон море. Наконец я увидел шхуну, стоящую у берега. А около нее...

Если бы около шхуны рос лес, которого нет на Чукотке, я бы так не был удивлен; если бы „Ставрополь“, стоял на чистой воде, я мог думать, что сильный шторм угнал льды в море; но то, что было рядом со шхуной, поразило меня до чрезвычайности. Этого я уже никак не мог ожидать. На льду около шхуны стояли... три аэроплана.

Масса народа. У шхуны дымился костер, аэропланы были не миражом, а реальностью. Когда снижался, то увидел на крыльях чужие опознавательные знаки. Я пошел на посадку, руководствуясь дымом костра, Галышев садился вдоль скалы. Машину раза два подбросило на застругах.

Закутанные в меха, мы вылезли из кабины. К самолетам подошел усатый человек и представился:

— Миловзоров, капитан „Ставрополя“.

Подошел бритый иностранец, сказав:

— Свенсон, а это моя дочь, Мэри.

Арктика положительно не скупилась на сюрпризы. Мы узнали следующую историю.

31 октября в 11 часов 30 минут на мыс Шмидта прибыл Эйельсон с Борландом на самолете „Гамильтон 10002“; в тот же день машина загружалась пушниной. 1 ноября утром, перед посадкой пассажиров, Бен долго производил пробу мотора, затратив на это почти целый час, и около 10 часов утра взлетел. Все долго следили за удалявшейся машиной, пока она не скрылась из глаз, но через полчаса дежурный по шхуне увидел, что самолет возвращается. Эйельсон начал снижаться, сел у восточного отрога мыса. Он вернулся из-за подозрения, что в воздухе загорелся груз, так как температура и в кабине и у пассажиров очень повысилась. Немедленно приступили к переборке тюков. Хотя воспламенения и не произошло, но многие тюки сильно нагрелись от труб подогревателя кабины. Выбросив часть груза, Бен вторично взлетел и вдоль береговой кромки направился в Америку.

Радист шхуны „Нанук“ целый вечер просидел с наушниками у аппарата, связался с Номом, но к удивлению всех выяснил, что Эйельсон в Ном до вечера не прибыл.

Не прибыл он также и на следующий день. На шхуне волновались. Выяснилось, что и на третий день Бена на Аляске еще не было.

Неужели Эйельсон погиб вместе с Борландом и всеми пассажирами? Не хотелось верить, что самолет „Гамильтон“, это последнее чудо американской техники, лежит разбитый в тундре, погребя в своих искорверженных обломках десять человек.

В 11 часов 45 минут 5 ноября радист, сидевший все эти дни у аппарата, услышал вызов:

— „Нанук“! „Нанук“! „Нанук“!

Вызывал Ном и сообщил, что и Эйельсон и Дорбант благополучно прибыли.

Оказывается, в день вылета с мыса Шмидта в районе Колючинской губы самолеты попали в полосу сильной пурги, так залепившей оба самолета, что летчики решили вернуться назад и произвели посадку вблизи каких-то чукотских яранг, где и прожили у местных аборигенов четыре дня, переживая пургу.

Все вздохнули с облегчением: первый рейс, хотя и принесший массу волнений, был окончен — восемь человек были на своей родине в Аляске.

Через сутки Эйельсон предполагал прилететь за второй партией пассажиров, в состав которой должны были войти Свенсон, Мэри и капитан „Ставрополя“ Миловзоров, которому правительство предложило вылететь на американском самолете в Соединенные Штаты для лечения. Павел Георгиевич был опасно болен плевритом.

10 ноября по радио из Аляски сообщили, что Эйельсон и Дорбант на двух самолетах вылетели из Номы, но были в Беринговом проливе застигнуты снежным штормом. Дорбант потерял из виду самолет Эйельсона и с громадными усилиями возвратился обратно в Ном.

У шхуны все с нетерпением ожидали „Гамильтон“ Бена, но ни в этот день, ни на следующий самолета не было.

Оставались считанные дни до полного наступления полярной ночи. Погода ухудшалась, а самолета не было. Всех снова охватило волнение.

Первую весть о нем принес чукча Рыртыргин, приехавший на нартах к шхуне в ужасающую пургу. Он возвращался в свою ярангу на мыс Шмидта из культбазы бухты Лаврентия и 10 ноября видел в середине дня, как низко над его головой пронесся самолет в сторону мыса. Рыртыргина подвергли обстоятельному допросу. Чукча принес с нарт дощечку из моржового клыка, всю испещренную дырочками. В одной из них был укреплен костяной гвоздик — это, по объяснению Рыртыргина, был сегодняшний день, а вот через две дырочки назад он видел самолет. Сомнения больше ни у кого не было, подсчет показал, что это было 10 ноября. Чукотский календарь не врал.

Утром следующего дня к шхуне подъехали нарты „Кеньки Петушка“, самого маленького человека на Чукотке, и охотника Миненко.

„Петушок“ рассказал, что он видел, как над его землянкой, которая стоит на узкой косе лагуны Амгуема, к вечеру десятого пролетел самолет и сделал два круга.

— Ну, ты расскажешь, Кеша, подумаешь, какой у него небоскреб, что над ним самолеты круги делают! — неодобрительно отнесясь к рассказу, острили матросы.

— Твою землянку, поди, так занесло, что ты ее теперь и сам не найдешь!

Охотник Миненко подтвердил, что сведения „Петушка“ правильны, так как он сам находился в это время в десяти километрах от землянки и слышал гул мотора. Миненко жил в избе больного охотника Брюханова, ухаживал за ним и, выйдя кормить собак, услышал какой-то сильный гул. Миненко сразу понял, что это летит самолет. Самого самолета не было видно, очень сильно пуржило, и, судя по звуку, самолет удалялся в сторону гор вглубь Чукотки.

Не оставалось сомнения, то был Эйельсон, и, повидимому, он заблудился, так как лететь в сторону гор ему было не по курсу, а для полета от землянки „Петушка“ до мыса Шмидта самолету „Гамильтон“ требовалось только 30 минут.

\* \* \*

Аляска сильно волновалась за судьбу своего шеф-пилота, и аляскинские радиостанции ежедневно запрашивали шхуну „Нанук“, желая получить какие-либо сведения об Эйельсоне и Борланде.

3 декабря с полуострова Сьюард вылетели два самолета на розыски Эйельсона, но вследствие исключительно неблагоприятной погоды в районе мыса Принца Уэльского, которым оканчивается на западе Североамериканский материк, произвели вынужденную посадку и принуждены были возвратиться в Ном. Самолеты вылетали и 7 декабря, и 19 декабря, и 20 декабря. Пилот Кроссон—друг Эйельсона, ведший в свое время всю организационную работу при полетах Эйельсона с Вилькинсом через Северный полюс, и летчик мексиканец Гильом, работавший в том обществе, директором которого был Бен, стремились прилететь на мыс Шмидта, чтобы оказать возможную помощь их другу и начальнику.

21 декабря в 13 часов 30 минут над шхуной „Нанук“ появился самолет, который, сделав круг, приземлился в непосредственной близости от шхуны,—это был самолет летчика Гильома, сообщившего после посадки, что он совместно с Кроссоном, летевшим на другом самолете, вылетел из Номы и они в паре долетели до Колючинской губы, где попали в тяжелый туман. Поскольку у обоих пилотов была договоренность лететь парой, они оба повернули назад и сели в тундре, где и провели ночь в спальных мешках. Взлетев утром следующего дня при слегка улучшившейся погоде, пилоты снова направили курс своих самолетов к шхуне, но в пути потеряли друг друга из вида... Шхуна пережила опять тревожный вечер. Гильом прилетел, Эйельсона не было, а теперь неизвестна была и судьба Кроссона.

22 декабря около полудня Кроссон прилетел и рассказал, что, потеряв Гильома в воздухе, он решил повернуть обратно и сделал посадку в месте ночевки, ожидая приятеля.

26 декабря утром оба пилота вылетели обратно в Америку, производя в пути обследование: один берега, а другой льдов к востоку от мыса Шмидта. Часа через два после отлета возвратился Кроссон и сообщил, что он видел засыпанное снегом крыло самолета „Гамильтон“, часть которого поднималась над белой равниной тундры.

Пройдя, примерно, сто километров от мыса, Кроссон заметил какую-то тень на снегу и стал снижать свой самолет, желая внимательно разобрать, откуда могла появиться на этой беспредельной равнине тень. Гильом, летевший над льдами, заметил снижение Кроссона, повернул свой самолет и также вскоре обнаружил тень. Машины стали спиралью снижаться над этой интересующей обоих пилотов точкой, и Гильом заметил металлический отблеск крыла, верхней своей частью торчавшего из сугроба. Оба летчика были так потрясены этой невероятной находкой, что даже решили не верить своим глазам и произвели посадку вблизи того места, где обнаружили крыло. Затем, удостоверившись, что это действительно крыло, а не мираж, взлетели и направили курс к шхуне. Вечером Аляска получила ошеломляющее известие, что крыло самолета „Гамильтон“ найдено, но ни Эйельсона, ни Борланда около него не обнаружено, и что в ближайшие жилые пункты они также не пришли.

Аляскинские летчики решили всерьез заняться судьбой Эйельсона, и 8 января из поселка Теллор,—того самого поселка, где в свое время приземлился дирижабль Амундсена и Нобиле, „Норвегия“, — вылетели

еще два, но уже больших самолета типа „Ферчельд“, один из которых пилотировал лучший летчик Аляски Ионг с бортмехаником Меколей, а другой самолет вел канадец капитан Рид с механиком Юз. Самолеты благополучно проделали свой маршрут и произвели посадку у шхуны „Нанук“ в 2 часа дня.

Зимой в тот год мыс Шмидта был ареной замечательных событий, сконцентрировав на своем ледовом аэродроме целую группу самолетов: советских, американских и канадских. Бензину же на мысе было очень немного. Я понял, что весь успех розысков Эйельсона и Борланда зависит от наличия горючего, потому что корабли могут притти только в конце лета; доставить бензин из бухты „Провидения“ не представлялось возможным, ввиду сильной изнуренности собак. Доставлять же его из Америки самолетами было явно нецелесообразно, так как самолеты могли привезти лишь такое количество, которое им же требовалось для обратного полета.

Первое, что я сделал, это тщательно, до последнего бидона, учел весь запас горючего.

Деловые отношения с американцами и канадцами наладились довольно быстро, но естественно, что не объединенные общим руководством экспедиции строили свои планы главным образом по принципу: „Посмотрим, что будут делать соседи“. А время шло.

В записке, которую оставил Эйельсон перед отлетом, он просил не беспокоиться о его судьбе, так как имел запас продуктов на месяц.

Розыскные группы на собачьих упряжках обшарили все чукотские яранги в надежде разыскать Эйельсона, может быть вышедшего к отдаленным стойбищам чукчей. Все было безрезультатно.

Я предложил американцам и канадцам объединить в одних руках все дело розысков, но на сцену сразу же выплыли „дипломатические осложнения“. На предложение: „Давайте работать вместе“ — я получил ответ: „А бензин вы нам будете давать?“

После длительных согласований, которые происходили в каюте шхуны „Нанук“, представители трех государств подписали протокол о совместной работе; избрали для руководства тройку в лице капитана Рид — от Канады, летчика Ионг — от США и меня — от СССР. Тройка предложила мне возглавить все руководство по розыскам.

Я решил прежде всего ликвидировать бесцельные полеты, произвести сам полет к месту нахождения крыла и посмотреть остатки самолета для того, чтобы по ним судить, стоит ли искать Эйельсона где-либо по пути к жилым пунктам, или нужно признать, что он убит при аварии, и тогда произвести уже не розыски, а раскопки.

Поговорив со своим бортмехаником т. Фарих, мы решили, что на самолет возьмем еще, кроме себя, двух добровольцев. Первым выразившим свое немедленное согласие лететь и садиться на какой угодно лед и заструги был практикант Московского инженерного училища т. Дубровин, а вторым — спокойный, уравновешенный и много плававший по всем морям земного шара кочегар Садкин.

Я поднялся в воздух и через каких-нибудь 40 минут полета увидел торчащее из сугроба крыло самолета „Гамильтон 10002“. В районе нахождения крыла какого-либо подходящего места для совершения посадки абсолютно не было. Пройдя в воздухе, в сторону реки Амгуемы, несколько километров, я выбрал более ровную площадку и пошел на посадку с мыслью: „выдержит ли шасси машины?“

Закрыт газ, полная настороженность, несколько резких толчков, но шасси выдерживает посадку, машина замедляет свой бег и останавли-

вается. Все в полном порядке. Фарих выскакивает, проводит беглый осмотр лыж и показывает пальцем, что действительно все в полном порядке: влезает снова в пилотскую рубку, и мы, проваливаясь через сугробы и чиркая то правым, то левым крылом по снегу, медленно подруливаем к видневшемуся крылу „Гамильтона“.

Вот мы и на месте аварии, а возможно и катастрофы. Мы долго ходили по этой белой равнине, но все было так бело, чисто вокруг, что в голову действительно лезла естественная мысль: наверно Эйельсон и Борланд пошли на лыжах куда-то дальше, нужна ли гигантская работа по розыскам на морозе, когда ничто не говорит за то, что здесь мы сможем обнаружить их следы.

Я всегда буду помнить ту ночь,—ночь, в которую на тундровой равнине стоял самолет: внутри него горел большой четырехрожковый примус, дававший свет и тепло, и четыре человека, скрючившись в своих громадных меховых одеждах, пили чай, кружку за кружкой, чтобы хоть немного согреться от ужасного сорокаградусного мороза.

Утром я произвел детальное обследование района аварии и очень внимательно осмотрел торчащее из снега крыло новейшего американского самолета, построенное из дюралюминия и покрытое слоем бериллия. Оно было выстроено очень прочно, но при взгляде на крыло бросалась в глаза какая-то волна, которая как будто прошла по нему и застыла. По этой деформации чувствовалось, что самолет имел страшный удар. Никакого спасения при этом ударе быть не могло.

Нужно было подумать о „доме“. Нужно было решить вопрос о возможности жить на льду, и мы, схватив пилы и лопаты, деятельно приступили к постройке весьма своеобразной хижины, фотография которой затем обошла всю мировую печать с надписью: „Иглу (хижина) Слепнева“. Мы выложили из кирпичей, нарезанных из снега и льда, стены; выкопали из-под крыла снег и получили, казалось бы, вполне приемлемое жилище. Через несколько дней „дом“ принял вполне жилой вид: на снегу виднелись следы выплеснутого чая, валялись банки из-под консервов, пол был устлан брезентом, шипел примус, точно так же, как и в московских квартирах, но температура внутри „дома“ и снаружи была всегда совершенно одинаковая: если на улице был мороз в 25°, то внутри он был, на самый хороший конец, 24°. Если на улице 40°, то внутри тоже почти 40°. Единственное отличие нашего „дома“ от „улицы“ заключалось в том, что внутри не было ветра. Вот в таком знаменитом сооружении нам пришлось в дальнейшем прожить около двадцати дней и произвести огромную работу по розыскам.

На второй день пришли собачьи нарты: все кругом оживо. Начались всевозможные дебаты, во время которых высказывались самые невероятные точки зрения, где и как искать Эйельсона. Большинство считало, что Эйельсон мог принять видневшуюся вдаль осыпь горного хребта Чукотки за людские постройки и пойти в ту сторону; другие допускали мысль, что Эйельсон и Борланд могли быть ранены, в таком случае они отползли куда-нибудь, а потом замерзли. Оптимисты считали, что Эйельсон сидит в Анадыре и пьет чай и только отсутствие связи не позволяет нам узнать, что весь поход окончился благополучно.

Подошедшая лыжная партия увеличила наш состав до тридцати человек. Мы решили приступить к розыску, будучи уверены, что при такой деформации, которую имело крыло, люди живыми остаться не могли.



Повели работу таким образом, как если бы район аварии был золотым прииском. Решили сперва сделать разведывательную раскопку вокруг крыла и обозначили: группа 1-я, группа 2-я, группа 3-я, группа 4-я и группа 5-я. Но ни в первой, ни во второй, ни в третьей обнаружить ничего не удалось. Золотая песчинка не попадалась в лоток.

Но вот в одной группе крикнули: „Стекло, товарищ начальник!“ Глубоко под снегом были обнаружены стекла. Я переставил людей, и дело пошло энергичнее. Появились какие-то ломаные куски металла. Наконец, под лопатами почувствовали что-то более твердое. Быстро замелькали лопаты со снегом, и на поверхность был вытащен масляный бак самолета, при внимательном осмотре которого можно было безошибочно сказать, что на своей передней кромке он имел несомненные следы крови.

Почувствовалось, что дело принимает трагический оборот. К вечеру был найден летный шлем, затем патроны от кольта и, наконец, сам пистолет-автомат.

Конечно, это не авария.

Это катастрофа. Не может быть, чтобы полярный летчик пошел куда-то от машины с голой головой без шлема и без оружия.

С утра я отмерил каждой группе делянку и с громадным железным щупом в руках ходил и прокалывал снег в различных направлениях, надеясь подловить под щуп какой-либо предмет. Фарих взял на себя роль „кока“. Не знаю, что было труднее: перерывать глыбы льда и снега или целый день готовить чай на примусе и разогревать консервы, смерзшиеся до ледового состояния.

По окончании работ все сбивались в хижину: обсуждали события дня, внося невероятное количество всевозможных предположений, и изобретали совершенно необычайные проекты устройства жилья под снегом. Одна группа даже приступила к работе, вырыв под верхней кромкой хрустящего снега нечто вроде медвежьей берлоги, причем уверяли, что у них в этой берлоге лучше, чем у нас под крылом. Насчет „лучше“ — не знаю, а что там было теплее — это верно. В берлоге было теплее, чем в нашем „доме“.

\* \* \*

Все кончено.

То, что было недавно знаменитым полярным пилотом, лежало мерзлой глыбой в кабине моего мерзлого самолета. Рядом лежала другая глыба — бывшая Борландом.

Я шагал вдоль траншей снега, развороченного нашими лопатами, и думал о судьбах людей и о том, как теперь отойти на другие позиции. Одна часть работы была завершена, судьба американцев известна. Теперь предстояла другая часть — вывести всех своих людей с этого снежного места к мысу, к шхуне, к „Ставрополю“. Первой вышла группа на лыжах, за нею, через сутки, пошли собачьи упряжки с людьми.

На лагуне Амгуемы остался мой самолет с двумя трупами, Фарих, Дубровин и я, мы должны были прикрывать отступление.

— Ну, Фабка, коль не заведешь мотора на этом морозе, то будем и мы тоже вроде вот „этих“, — сказал я, показывая на фюзеляж.

— Ничего, в Якутске почище морозы, и то заводил, вот ветришко здесь действительно паршивый, задувает примус, что ты будешь с ним делать!

Мы все энергично работали, стараясь запустить мотор. Никаких самопусков в те годы не было, винт нужно было вертеть руками. Дело шло тяжело и медленно.

Наконец мотор заработал. Общий, как по команде, вздох облегчения вырвался у всех, и Фарих пробурчал еще раз:

— Это тебе не Якутск — завертись!

Мотор гудел на ровной ноте, но все настороженно прислушивались к его шуму. Что это? Какой-то другой, посторонний звук.

— Опять неладно!

Звук усиливался. Наконец определили точку, откуда он исходил. Наши головы немедленно были закинута к небу.

Плавню, спираля над нами, снижался большой желтый аэроплан.

— Американец планирует!

— Куда его несет, давай скорей, выкладывай крест!

Быстро был развернут брезент, и положенный поперек него чехол должен был показать пилоту, что посадку делать нельзя. Но самолет уже заходил на посадку и, самое страшное, садился точно по инструкции против ветра ... но зато и поперек снежных заструг.

Машина два раза подпрыгнула на застругах метра на три и после третьего страшного удара, сломав винт и шасси, пробороздив по снегу десяток метров, остановилась.

Из кабины вышел человек в щегольской оленьей одежде. Даже не взглянув на самолет, он приблизился ко мне, приложил руку к шлему и отапортовал:

— Сел по специальному указанию для того, чтобы вручить вам телеграмму из Соединенных Штатов. Приказано было вручить в месте вашего нахождения.

Это был точно-исполнительный капитан Рид.

— Да вы, кэптэн, знак видели? Ведь если у нас мотор вертится — значит, мы взлетаем, зачем же вам нужно было садиться.

Рид пробурчал „олл-райт“ и пошел спускать масло из мотора разбитого самолета.

### III

Отлет самолетов розыскных экспедиций был намечен по следующему плану. Американец Ионг на своем „Ферчайльде“, Гилом на легком разведчике „Стирмер“ и я с Фарихом на „Юнкерсе“ улетаем в Америку. Галышев забирает группу пассажиров „Ставрополя“ и улетаёт в Лаврентьевскую культбазу. Разбитый самолет канадца капитана Рида остается на нашей территории под охраной, сам же Рид садится на самолет Гилома. „Стирмер“ Кроссона оставляется на мысу Северном ввиду дефектов мотора, а пилот летит вместе с Ионгом.

4 марта мыс Северный, около которого в ту зиму происходили такие бурные события, перестал быть „аэропортом“. Радист „Нанука“, пропищав утром с полчаса на телеграфном ключе и затем постучав на пишущей машине, подал телеграмму, из которой было видно, что погода в Теллоре „не очень плохая“. Ежедневные телеграммы „шторм со снегом“ так наскучили всем, ежедневные приготовления и разогревы моторов так надоели механикам, что общее мнение было за вылет. Чукки на собачьих нартах в полчаса разнесли по фактории, „Ставрополю“ и чукотским ярангам весть, что самолеты окончательно готовятся к отлету. К мысу стало стягиваться все население.

Право взлететь первым было предоставлено Галышеву, так как он шел с пассажирами, затем взлетел Ионг, затем я. На мысу остался осиротевший, занесенный снегом „Стирмер“ Кроссона.

Три самолета, сделав по кругу над мысом, взяли последний курс на место трагедии американцев. Через сорок пять минут я увидел снеж-

ные траншеи, которыми мы прорезали весь район. Сбоку лежала разбитая машина Рида, а за ней тянулся длинный надув снега. Пурга снова творила свое дело. Останки самолета Эйельсона окончательно погребались пургой.

Мотор гудел ровно, самолеты то нагоняли немного друг друга, то отставали. Показалась Колочинская губа; Галышев, качнув в знак приветствия своим „Юнкерсом“, пошел вправо к заливу Лаврентия.

У мыса Сердце-Камень стало покачивать. Я поднялся выше, до 2000 метров, и увидел впереди засеревшее Берингово море. Оно не синело как южные моря, а именно засерело; очень разителен был контраст между цветными переливами льдов на горах и однообразием моря, клубившегося туманом и уходившего на юг темной полосой. Где-то под крылом, внизу „качался“ скалистый, обрывающийся прямо в воду, мрачный мыс Дежнева.

Мой самолет был на лыжах. Берингов пролив, густо покрытый клубами пара, представлял суровое, мрачное зрелище. Нужно застраховать себя от возможной остановки мотора. Даю газ, мотор прибавляет обороты, самолет идет кверху до двух тысяч восьмисот метров.

В 14 часов 20 минут перелетаю воображаемую линию границы СССР—США.

Мы летим над Америкой.

Под крылом тянется стальная пелена моря, впереди белеют острые вершины мыса Принца Уэльского. На море появляются „забереговые“ льдины, переходят в прибрежную тундру. Неприятное чувство полета на лыжах над водой проходит. Под самолетом привычная белая даль без признаков жилья, однообразная и монотонная. Разворачиваюсь на девяносто градусов и вдоль береговой кромки иду на юг до самого Теллора.

На аэродроме у палатки с горючим стояли два самолета. На большинстве зданий бурно полоскались красно-белые полосатые звездные флаги. Все население поселка было на аэродроме. Машина резко качалась от сильных порывов ветра, мела пурга, и было очень холодно. Сделав несколько кругов над городом и определив местонахождение предательских проводов радиостанции, я пошел на посадку. „Юнкерс“ коснулся лыжами плотного как лед снега, прокатился вдоль линии, отмеченной маленькими флажками, и стал замедлять свой бег.

Первая посадка в Америке была проведена благополучно. Я стал подруливать к американским самолетам. Сбоку бежали люди, щелкали аппаратами и что-то кричали.

Нахождение советскими летчиками Эйельсона и Борланда произвело большое впечатление в Соединенных Штатах. Это впечатление было особенно сильно в тех местах, где Эйельсона знали лично, где он работал и откуда начал свой смелый полет через Северное полярное море. Этим местом была Аляска.

5 марта мы вылетели с Ионгом из Теллора через Ном и Нулато в Руби-на-Юконе. Стоял ветреный хмурый день, по земле неслась поземка, в воздухе болтало, но мы знали, что впереди чистое небо и улучшение погоды: на Аляску надвигался антициклон. В Номе сесть не представилось возможным, аэродром был весь в застругах, с „трамплинами“.

В районе города, богатом золотым песком, местность была заселенной. Дальше пошла снова безлюдная белая равнина, и только за Норт-ом-бей зачернела пятнами тайга, сперва редкая, прерываемая снеж-

ными полянами, а затем все гуще и чернее. За горами у Нулато по тайге поползла белая лента, извиваясь вправо и влево. Это тянулся замерзший Юкон.

Мой самолет летал в свое время над богатейшим советским золотоносным районом — Алданом. Теперь он был над „золотым запасом“ Аляски, над Юконом — литературной родиной Джека Лондона.

По Юкону тянется узкая дорожка для собачьих нарт, на берегу стоят красные здания телеграфа, начинают попадаться селения и прииски. Вот на левом высоком берегу вырисовывается Руби — конец нашего сегодняшнего полета. На ровном без торосов льду, покрытом снегом, наставлены елочки, ограничивающие аэродром. Самолет мягко садится в пушистый снег.

Нам отвели помещение. Это была почтовая гостиница. Внизу собрались все жители местечка. Мы окунулись в столь известную обстановку рассказов Джека Лондона. Все разговоры вертелись вокруг того, сколько золота дают сто фунтов породы и на какой глубине вечная мерзлота. Были люди, говорящие по-русски, — потомки старых русских аляскинцев. Пришли и несколько индейцев, „настоящих“ североамериканских индейцев. „Настоящие“ индейцы были в костюмах и галстуках и тоже разговаривали про золото. Все интересовались „русскими“ самолетами, удивлялись тому, „что они у нас имеются“, выжили очень и очень отдаленное представление о нашей стране и спросили, мой ли это самолет или я только на нем работаю пилотом. Я через переводчика объяснил структуру Добролета.

Вечером пришла телеграмма из Фербенкса. Наш прилет будет ожидаться завтра к трем часам дня. Почувствовалось, что завтра будет генеральный день...

Низко над Юконом, на высоте ста метров несутся три самолета. В середине американец Ионг с Кроссоном, слева Гилом с канадцем Ридом и справа я. Жители закидывают вверх головы и, наверное, с удивлением рассматривают знаки на крыльях „Юнкерса“. Телеграф уже разнес по всему Юкону весть, что летчики Эйельсон и Борланд совершают свой последний воздушный путь.

У города Танана попадаем в полосу метели, пробиваемся и выходим к железнодорожному мосту. Под крылом дорога, идущая в Фербенкс. Не нужны больше компас и курсы. Вдали виднеется город, минуты становятся длиннее. Убираю газ, самолеты снижаются, я уступаю право сесть первым ... летчику Эйельсону, возвращающемуся из последнего перелета.

Конец трагедии.

\* \* \*

О начале трагедии можно предполагать следующее.

При втором вылете Эйельсона из Номы к мысу Шмидта погода была скверная; над Беринговым морем и далее на восток, когда под самолетом были горы, кое-что еще можно было разобрать, но дальше к Колючинской губе, над тундрой, контуры стали пропадать совсем. Машина летела над белой равниной, прорезая заряды падающего снега.

Ветер, повидимому, усилился. Пилот слегка отдал штурвал от себя, желая снизить высоту полета. Вариометр немедленно показал снижение, и сейчас же механик ткнул пальцем громадной песцовой перчатки в циферблат прибора, указывая пилоту, что машина идет вниз. Бен качнул головой, дав понять, что снижение он видит.

Машина шла уже на высоте десяти метров от земли бреющим полетом, и впереди была лишь беспредельная белесая равнина, испещренная застругами и вертикально торчавшими вывороченными льдинами.

Слева из тех мест, где мыслились горы, как дым из тысячи труб несясь поземок.

До земли было десять метров, и на этой высоте над белой метелью со скоростью двухсот километров несясь самолет.

Вдруг впереди, прямо перед пропеллером, пилот увидел что-то черное.

Вздых облегчения и громадная радость, что белая беспредельность завершилась черной точкой, были так сильны, что пилот, дав ногу и открутив штурвал, заложил машину в крен и, не спуская глаз с точки, стал над ней кружиться.

Механик тиснул кнопку фонаря и в десятый раз стал рассматривать карту, водя глазами по местности, на ней изображенной, от мыса Дежнева до мыса Северного.

Наклонившись почти к самому уху Бена, крикнул:

— Полковник, это наверно Комочин.

— Нет, это изба „Кеньки Петушка“.

Механик перебросил стремительно взгляд на карту, но на лучшей, изданной Адмиралтейством карте обозначения избы не было.

Внизу почти ничего не было видно, стекла пилотской кабины залепились снегом.

— Полковник, извиняюсь, может быть в избушке есть люди?

Не поворачивая головы, Бен крикнул:

— От Кеньки до Северного сто сорок километров—мы дойдем до темноты.

Ветер дунул под крыло, и Бен, ничего не услышав, увидел сноп огня, как будто машина взлетела к солнцу.

**ПЕТР САЖИН**

## **„ДОРОГУ ОСИЛИТ ИДУЩИЙ“**

Детство его протекало в большом промышленном городе Юга. Зимой учился в школе, летом ходил на Днепр купаться и загорать. Иногда с группой товарищей заплывал на островок, где стояли яхты и гребные суда яхтклуба. Вид загорелых мускулистых яхтсменов возбуждал чувство зависти: хотелось самим стать такими же; ходить небрежной походкой завязанных мореплавателей, носить фуражку с „капустой“, курить трубку и непринужденно разговаривать, щеголяя морскими словечками.

По реке шли пароходы, вспенивая плицами воду. Большой удалью считалось среди товарищей подплыть к пароходу и нырнуть в пучину.

Петр рос мечтательным мальчиком. Любил природу. Могучая река, течением которой он любовался, пароходы, шедшие с верховьев, будили в нем желание путешествовать. К этому же звали и прочитанные книги о путешествиях Стэнли, Миклухи-Маклая, Амундсена и захватывающие рассказы Джека Лондона.

Во сне он воевал с тиграми, скакал на быстроногих мустангах, пробирался на лодке среди льдин по Юкону, а когда просыпался—перед глазами был все тот же потолок отцовской квартиры, и лежал он все

на той же кровати, а не в спальном мешке из волчьих шкур. И так не хотелось проспать!

С кем не бывало этого? Кто в детстве не мечтал о путешествиях в далекие страны, о приключениях, о славе?

Но кому дано было в царской России видеть свою мечту воплощенной? Сколько талантливых людей из народа погибло, не дожив до осуществления своих прекрасных замыслов!

Петр Ширшов родился в 1905 году в городе Екатеринославе (Днепропетровске), в семье рабочего-печатника. Все его детство протекало здесь, в этом городе черного металла.

В то время он не предполагал, что в будущем ему придется покинуть этот красивый южный город, сменить юг на холодные безмолвные просторы Арктики.

Как и всех его товарищей, Петра ждало скучное и серое ученичество в какой-нибудь мастерской или на заводе. С подзатыльниками и побегушками за водкой кончились бы красивые мечты о путешествиях и открытиях.

Но на двенадцатом году его жизни кончился длинный век царской России. Жизнь потекла по иному руслу. На фронтонах университетов и школ горячими словами зажглась надпись: „Наука—трудящимся“.

После окончания школы Петр поступил на биологический факультет Днепропетровского института. Он любил природу. Его интересовала ботаника. Часами он мог бродить по полям, изучая строение растений, отыскивая редкие виды, пересчитывая тычинки в цветке ромашки.

В институте он решил посвятить себя ботанике низших растений, надеясь, что с этой специальностью сумеет попасть в экспедицию и наконец осуществить свои мечты.

Окончив институт, он получил специальность гидробиолога и вскоре возглавил гидробиологическую экспедицию Ленинградского ботанического сада на Кольский полуостров.

\* \* \*

С ним произошло то, что происходит с каждым, кто хоть раз бывал на Севере. Сидя в Ленинграде, он с нетерпением ждет весны, когда вскрыется Нева, когда по Фонтанке пройдут первые баржи, когда в городе начинают поговаривать о навигации и хлопотливо собираться в экспедиции.

В глубокой задумчивости ходил Петр Ширшов весной 1931 года по улицам Ленинграда. По Неве, расталкивая ладожский лед, тащились приземистые буксирные пароходы. Из порта доносились гудки пароходов.

На набережной лейтенанта Шмидта стояли в ремонте ледоколы „Красин“, „Ермак“, а дальше, за Горным институтом, на стапелях Балтийского завода рождались новые корабли.

Его тянуло на Север.

В тот год снаряжалась экспедиция на Новую Землю для исследования иодоносных растений. Его включают в состав экспедиции.

Когда пароход „Ломоносов“ выходит в море, он готов кричать „ура“, но, по натуре сдержанный, молчаливый, он лишь робкой улыбкой выдает свое нетерпение. Его интересует все: и море, и морской пароход, на который он попадает впервые, и суровая красота северных вод.

В Крестовой губе „Ломоносов“ бросает якорь. Экспедиция высаживается на берег.



И. П. Ширшов перед  
отлетом на Северный  
полюс

Новая Земля—рубеж двух морей: Баренцова и Карского. Здесь Петр видит птичьи базары, лежки тюленей и прыгающих по льдинам Карского моря белых медведей. Здесь уже чувствуется холодное дыхание Арктики.

Ширшов собирает иодоносные водоросли; берет пробы воды, часто сидит за веслами вместо гребца. Товарищи удивлялись его неутомимости и полному пренебрежению к опасностям. Никто не знал, что Петр испытывал себя, пробовал свои силы.

Экспедиция на Новую Землю решила его судьбу, но не принесла полного удовлетворения. Хотелось пробраться дальше, увидеть больше, чем было прочитано в книгах. В то время его увлекали две книги: Фритиофа Нансена о дрейфе „Фрама“ и Руала Амундсена о дрейфе „Мод“. Эти две замечательные экспедиции, давшие столько нового науке о Севере, вместе с тем недостаточно осветили жизнь полярного моря в высоких широтах.

Еще Ломоносов сказал: „По многим доказательствам заключаю, что и в северных земных недрах пространно и богато царствует натура, а искать новых сокровищ некому“. Гениальный самородок, еще на заре научного изучения Севера написавший блестящий доклад о возможном мореплавании по Северному морскому пути, изобилующий научными фактами о ледовом режиме в северных морях и практическими советами о снаряжении и проведении экспедиции вокруг северных окраин, не мог сам осуществить такую экспедицию...

Возвратившись с Новой Земли, Петр узнает о крупной экспедиции, подготавливаемой Арктическим институтом.

К старинному дворцу на Фонтанке, скрытому в глубине палисада, за высокой чугунной оградой, беспрестанно подвозят грузы, по клеймам

которых можно изучить всю разностороннюю деятельность Арктического института. Здесь динамомашинны, тракторы, микроскопы, планктонные драги, флюгарки, барометры, теодолиты, кирки, лыжи, нарты, кухлянки, бензин, пеммикан, секстаны и еще уйма различных вещей и приборов.

В коридорах и приемной директора много людей. Радисты, метеорологи, магнитологи, геологи, врачи, зоологи, каюры, летчики, механики, журналисты, кинооператоры — все профессии ведут оживленный разговор о предстоящих и прошедших экспедициях.

Побывавшие на зимовках привычным баском рассказывают о полярной ночи и медведях, о тяжелых переходах на собаках и о том, как они учили печь хлеб и стирать белье.

Ожидая своей очереди на прием к профессору Визе, Петр внимательно слушает эти рассказы.

Он несмело излагает профессору свою просьбу включить его в состав экспедиции, которая в начале арктической навигации направится из Архангельска во Владивосток, по пути Норденшельда и Вилькицкого.

Визе заметил его волнение и угадал в нем серьезного юношу, которого в Арктику потянула не жажда приключений, а желание работать.

Ширшов был включен в состав экспедиции на „Сибирякове“.

Когда ледокол „Сибиряков“ отвалил от пристани, радостное чувство охватило Петра. Он идет на Север! Он — участник исторической экспедиции, о которой мечтал с детства!

Скрылся берег. Ледокол шел полным ходом по чистой воде, оставляя позади себя черные жгуты дыма. Кончились тревоги и сомнения. До самого отхода „Сибирякова“ Петр был спокоен, боялся, что его заменят другим. Начальник экспедиции Отто Юльевич Шмидт тщательно подбирал людей. Экспедиция по Северному пути — не увеселительная прогулка. Правительством и партией на эту экспедицию возлагалась большая задача научного и практического значения. Нужно было на ледокольном пароходе пройти в одну навигацию из Архангельска во Владивосток, связав морским путем богатейшие лесом, золотом и пушминой северные окраины Советского Союза с центром.

Путь сквозь льды ожидался тяжелый, и от всего состава экспедиции требовалось большое напряжение сил и преданность делу.

Мило за милей преодолевал „Сибиряков“ среди тяжелых льдов. Петр ощущал необычайный прилив сил. Он использовал любую остановку ледокола для производства научных работ. Взятые пробы воды и планктона тут же в каюте-лаборатории обрабатывал.

Когда тяжелые льды преграждали путь ледоколу, Петр оставлял микроскоп и вместе со всеми сбегал на лед и тяжелой пешней окалывал лед вокруг корпуса корабля.

У острова Колючина „Сибиряков“ в борьбе со льдами потерял гребной винт. Чтобы поставить новый, нужно было весь груз экспедиции перетаскать на нос судна, устроив крен. Петр таскал пятипудовые мешки с углем с такой сноровкой и выдержкой, как будто всю жизнь занимался этим.

Экспедиция на „Сибирякове“ впервые прошла путь из Баренцева моря до Берингова пролива в одну навигацию, за два месяца и четыре дня. Задача, поставленная партией и правительством, была выполнена.



Поход „Сибирякова“ был для Ширшова экзаменом на звание полярника. Вместе со всеми участниками экспедиции Петр Ширшов по возвращении из Владивостока в Москву, получил в Кремле орден Трудового Красного Знамени.

\* \* \*

У туркмен есть хорошая поговорка: „дорогу осилит идущий“. „Идущий вперед“—так можно сказать о Ширшове. С самого детства он упорно шел к своей цели. Летом экспедиции, зимой научная обработка материалов.

В 1933 году Ширшов снова отправляется в экспедицию на пароходе „Челюскин“. Жизнь „Пепе“ (Петра Петровича), как его звали на „Челюскине“, текла всегда в будничной суровой работе. Через каждые 30 миль он брал пробы планктона и затем обрабатывал их под микроскопом. Он все успевал делать и первый из научных работников откладывал в сторону свои приборы, когда нужно было выполнять общеэкспедиционные работы.

Когда 13 февраля 1934 года „Челюскин“, смертельно раненный льдами, падает в пучину Чукотского моря, Шмидт, организуя жизнь экспедиции на льдине, назначает Петра Ширшова руководителем третьей бригады.

Со своей бригадой Ширшов собирал строевой лес, всплывший после погружения „Челюскина“, разбивал лед и через каждые десять дней брал сетью и батометром пробы планктона. Его упорство и спокойствие поражали всех. Высадку на льдину он принял спокойно и продолжал вести научные работы. Без паники он переживал все невзгоды жизни в ледовом лагере.

Возвращаясь в палатку после тяжелой работы по расчистке ледового аэродрома, он находил в себе силы для занятий. Он вынимал из чемодана случайно захваченный американский журнал и словарь и изумлял всех спокойной и упорной зубрежкой английских слов.

12 апреля самолет Михаила Водопьянова вывез Ширшова в Ванкарем, откуда он совершил пеший переход вдоль Чукотки к Уэлену. Его пешая бригада состояла из молодых энергичных парней-комсомольцев.

— Как в молоке идем,—говорили ребята, стараясь не потеряться в бушующей вьюге.

От Уэлена пароходы везут челюскинцев во Владивосток. Затем триумфальное шествие специального поезда по стране.

В Москве—в сердце Большой Земли—Петр Ширшов получает вторую награду—орден Красной Звезды.

\* \* \*

Двадцать восемь лет тому назад, после нескольких неудачных попыток, американец Роберт Пири решил сделать еще одну попытку добраться до Северного полюса. На экспедиционном судне „Рузвельт“ Роберт Пири дошел до мыса Шеридан (Земля Гранта) и отсюда начал подготовку к походу на полюс. Все снаряжение и продовольствие экспедиции Пири отсюда начал переправлять на мыс Колумбия—самую северную оконечность Земли Гранта.

За этой работой его экспедицию застигла полярная ночь. С нетерпением он ждет появления солнца. Двадцать три года Пири провел на Севере, исследуя Гренландию и совершая попытки продвижения к полюсу. Но никогда он так не волновался, как в этот раз. Это была его последняя попытка. Ему уже было 53 года. Возраст для осуществления

такого смелого проекта весьма почтенный. Пятнадцать лет из двадцати трех, проведенных на Севере, он таскал на себе американский флаг, подаренный ему женой с условием непременно, любой ценой водрузить этот флаг на Северном полюсе.

Пятнадцать лет смелый путешественник носил на себе этот флаг, обматывая им свое тело! Флаг сильно выцвел за это время и был значительно истрепан: Пири каждый раз при достижении крайней северной точки отрывал от этого флага лоскутки и вкладывал их в бутылки, возвращаясь обратно.

6 апреля 1909 года Роберт Пири после двадцативосьмидневного похода достиг полюса и водрузил флаг, подаренный ему женой, в числе других пяти флагов. Пири пробыл на полюсе тридцать часов. За это время он взял тринадцать высот солнца, занес несколько записей в дневник, обозрел в подзорную трубу окрестность, замуровал две записки во льду и написал открытку жене. И это все...

Действительно, что же делать с полюсом? Золотых россыпей там нет. Пушнины тоже. Туристов заманить туда тоже нельзя. Какой же смысл был открывать его?

Но Пири не остался без „благодарности“. Через несколько времени после его возвращения с полюса вокруг его имени в печати поднялся такой вой, который может быть только в капиталистической прессе. Газеты оспаривали достижение им полюса. Старому полярнику, отдавшему все свои лучшие годы для достижения полюса, было значительно тяжелее в разбушевавшейся стихии клеветы и сплетен, чем в походе к полюсу!

А сколько было потрачено усилий! Каждая экспедиция стоила денег, но правительство не давало ни цента; ему приходилось обращаться к филантропам, читать лекции, передвигая по городам свой корабль, вкладывать в экспедиции весь свой заработок. И все это для того, чтобы сообщить миру, что им открыт Северный полюс, а мир впоследствии в этом усомнился.

Пири—смелый путешественник, прекрасный исследователь. Его неоднократные экспедиции в Гренландию много дали науке об этой стране вечного холода. Но его путешествие на полюс не обогатило науки. Это был не больше как рекорд, рассчитанный на сенсацию. Так это и расценило капиталистическое общество, не видя никаких материальных основ сделанного открытия.

После Пири полюса достигли с воздуха американец Бэрд, а затем знаменитый полярный „волк“ Амундсен, но они только пролетели над полюсом и, естественно, ничего не могли прибавить к тому, что о нем рассказал Роберт Пири.

И опять перед наукой и исследователями Севера встал во всей своей таинственности и загадочности вопрос: что же на полюсе?

Петр Ширшов мечтал, как и многие советские полярники, отдавшие себя благородному делу изучения и освоения Севера, об экспедиции на полюс. Тайна полюса должна быть разгадана, и это должны сделать советские полярники, думал он. Широкое планомерное завоевание Севера, возможное только в нашей стране победившего социализма, было реальной предпосылкой к этой цели.

С каждым годом Арктика все больше и больше обживалась советскими полярниками: советские корабли бороздят воды полярного бассейна, растут научные станции, фактории, авиалинии. Естественно, что все

эти достижения полярников выдвигали экспедицию на полюс как очередную планомерную работу.

То, о чем мечтал Ширшов, было мечтой всех полярников. И не бесплодной мечтой.

Мысль об экспедиции на полюс возникла у Петра во время жизни на льдине, после гибели „Челюскина“. Ему, как гидробиологу, многое можно было сделать на полюсе.

Однажды Петр Ширшов подошел к Отто Юльевичу Шмидту и завел разговор об экспедиции на полюс. Шмидт ответил, что такая экспедиция возможна, но нужно ждать. Ширшов тотчас же сделал заявку на свое участие в такой экспедиции.

— Хорошо,—ответил Шмидт.

Ждать... Как это мучительно! Но Ширшов понимал: в Арктике иначе нельзя. Торопливость и необдуманность в Арктике приводит к трагедии. Сколько экспедиций расплатилось жизнью смелых людей из-за необдуманности и торопливости! Ждать нужно.

В 1935 году Ширшов плавал в Чукотском море на ледоколе „Красин“. Два с половиной месяца через каждые четыре часа он брал пробы планктона и тут же обрабатывал.

После плавания на „Красине“ Петр засел за книгу, в которой должен был отразить все свои работы на „Сибирякове“, „Челюскине“ и „Красине“.

И вот в это время он узнал об экспедиции на полюс. Не прерывая работы над книгой, он стал хлопотать об участии в экспедиции.

Тщательно проводилась подготовка к зимовке на полюсе. В состав зимовки были включены лучшие полярники: И. Д. Папанин—начальник зимовки, Э. Т. Кренкель—радист, Е. К. Федоров—астроном-магнитолог и П. П. Ширшов—гидробиолог и ... врач. Врач? Но он никогда не держал в руках стетоскопа и скальпеля!

Когда утверждали коллектив зимовки, ему сказали, что он должен исполнять обязанности врача, так как зимовка у полюса должна быть минимальной по составу.

Он согласился. Терпением и упорством он все возьмет и—раз нужно—станет и врачом.

И вот в мае 1936 года Ширшов обращается к полярному доктору Чечулину, чтобы тот подготовил его к зимовке, в которой он при случае мог бы выполнять обязанности врача.

Доктор Чечулин вначале был несколько озадачен, но, видя настойчивость и упорство Ширшова, составил план, вспомнил все болезни, которые встречались в экспедициях, и с помощью доцента Горбунова и доктора Бойчевской начал занятия.

Ширшов должен был научиться ставить диагноз, лечить и даже производить операции.

Доктор Чечулин опасался, что его ученик при виде больших ран спасует, но он хорошо выдержал испытание и через несколько дней сам начал делать перевязки. Тогда его повели в операционную, где он наблюдал за сложнейшими операциями и наркотизациями.

В течение двух месяцев шла общая подготовка. За это время Петр наблюдал за работой сестер: уход за больными, техника впрыскивания камфары и морфия и т. д. После этого перешли в амбулаторию на прием больных с фурункулами, ушибами и т. п. Через день Ширшов уже сам накладывал повязки; тут же он усвоил основные приемы диагностики и принципы асептики. Работа в амбулатории была интересной, и он вскоре увлекся ею. К нему стали направлять первичных больных. Он

внимательно выслушивал их, осматривал, ставил диагноз, делал впрыскивания, производил операции, останавливал кровотечение и зашивал раны. На приемах терапевта он научился выслушивать и выстукивать больного.

Так победили терпение и воля.

\* \* \*

Они улетели на рассвете 22 марта 1937 года.

Только через два месяца после вылета из Москвы, 21 мая, самолет Водопьянова с руководителем экспедиции академиком О. Ю. Шмидтом и четверкой зимовщиков опустился на льдине в районе полюса.

Мечта сбылась.

... Уже несколько месяцев четверка отважных зимовщиков живет на дрейфующей льдине в центре полярного моря. Спокойными деловитыми радиogramмами сообщают они о своей жизни на ледовом куполе мира. Ни одной нотки тревоги нет в их сообщениях. Они знают, что успех их работы, безопасность их жизни вдали от Большой земли обеспечены всем могуществом Советской страны, доверившей им огромную и почетную работу. И они оправдают это доверие.

Есть ли жизнь на полюсе? Каков характер течений в центре полярного моря? Какова скорость и направление дрейфа льдов? Каков климат? Какова глубина центральной части Ледовитого океана? Какие процессы происходят в толще океанских вод? Каковы сила и направление земного магнетизма в районе полюса? Целый комплекс научных вопросов является предметом их научно-исследовательской работы.

Осветить эти вопросы — значит сделать ценный вклад в науку. И можно быть уверенными, что этот вклад будет сделан.

Их сообщения о метеорологических условиях в центре полярного бассейна позволяют делать более точные прогнозы погоды на короткие и длительные периоды, так как погода „делается“ на Севере.

В их руках узел многих вопросов, связанных не только с освоением Арктики, но и с урожайностью на социалистических полях. Благодаря их метеорологическим наблюдениям можно предугадать засушливые периоды, количество осадков, наступление холодов и т. д.

Их наблюдения за подвижкой льдов будут иметь огромное значение для сквозного судоходства по великому Северному морскому пути.

Их наблюдения за погодой и магнетизмом уже использованы героями-летчиками Чкаловым и Грозовым, совершившими трансарктические перелеты из Москвы в Северную Америку. В дальнейшем, при развитии регулярных трансарктических полетов из Европы в Америку, роль дрейфующей станции в районе полюса еще больше возрастет.

За работой героической четверки заботливо и внимательно следит вся страна, с любопытством наблюдает весь мир.

„Дорогу осилит идущий“, говорят туркмены.

Трудна была дорога к полюсу — ее осилили наши герои-летчики. Еще труднее зимовка на полюсе — но и ее осилят наши зимовщики.

Т. А. КАРАВАЕВА

## ЛЕТЧИК—ГЕРОЙ—ЛИТЕРАТОР

По ночам, когда все дети засыпали, в доме наступала тишина. Изредка „Бесфамильный“, как прозвали младшего сына М. Водопьянова, подавал свой голос, но, получив соску, быстро замолкал.

Эти тихие часы Водопьянов использовал для своей литературной работы.

Писал он усидчиво, по многу раз переделывал и нередко просиживал над рукописью целые ночи. Днем было некогда. Днем были полеты, тренировка, подготовка к далеким экспедициям. А писать хотелось непременно. Слишком большой был накоплен опыт, хотелось им поделиться.

Молодежь бурным потоком вливалась в авиацию. Но что знала эта молодежь, кроме теории и учебных полетов? Надо рассказать ей о своих ошибках и удачах, о трудностях пилотской работы и о радости их преодоления. И Водопьянов пишет.

Газетные и журнальные статьи, автобиографические очерки, статьи по истории авиации и, наконец, художественные произведения—фантастическая повесть и даже пьеса—выходят из-под пера героя-летчика. Но несмотря на разнообразие жанров—тема всюду одна: авиация и практическое осуществление полетов.

\* \* \*

Деревня Студенки, Липецкого уезда. Крестьянские будни.

В 1919 году впервые увидел двадцатилетний Михаил Водопьянов пролетающий над деревней аэроплан. Стальная птица нарушила его покой, и он вскоре покинул родную деревню, чтобы поступить в дивизион воздушных кораблей. Здесь он выполнял любую черную работу, лишь бы быть поближе к самолетам.

Долгие девять лет он жил одной мечтой—научиться самому управлять аэропланом, но до этого пришлось пройти длинный путь, рабстая кучером, шофером, мотористом, бортмехаником.

Летая на самолете „Фоккер-С-IV“ в качестве бортмеханика, Водопьянов удачно переделал бензиновую магистраль, и по его схеме в дальнейшем перестроили все самолеты „Фоккер-С-IV“. В виде поощрения ему разрешили учиться летать.

Наконец-то сбылась его заветная мечта, к которой он шел, упорно работая над собой.

Несколько месяцев в Академии воздушного флота увеличили теоретический багаж Михаила Водопьянова.

Первое задание он получил как командир истребительного отряда по борьбе с саранчой. Эта работа была ему хорошо знакома. Еще будучи бортмехаником, он изучил все плавни на Северном Кавказе.

Первый практический экзамен был сдан хорошо, задание перевыполнено на 200 с лишним процентов. В награду его назначают линейным летчиком на постоянную линию Москва—Иркутск.

Трасса незнакомая, ориентиров мало, туманы и низкая облачность,—все сбивало с толку летчика-новичка. По приборам летать он еще не умел, и поэтому каждый раз, теряя ориентацию, он совершал посадки и справлялся о направлении у местных жителей.

С ночными полетами было еще хуже. Однажды, прилетев ночью в Москву, он сорок минут не мог найти аэродрома и вместо Ходынки два раза попадал на Курский вокзал. Сейчас ему смешно об этом вспоминать, но тогда было стыдно и горько.

Через полгода от первых неуверенных полетов не осталось и следа. Водопьянов стал опытным летчиком.

В декабре 1929 года его обрадовало новое ответственное задание — открыть и освоить пассажирскую линию из Хабаровска на Сахалин.

Это задание определило всю дальнейшую судьбу Михаила Водопьянова. Он впервые полетел на Север, впервые испытал трудности полярных полетов и узнал радость от сознания, что он первый прокладывает путь, по которому начнется культурное и хозяйственное освоение этих далеких, суровых участков.

В своей книге „Полеты“ Водопьянов пишет: „Стоит летчику только один раз слетать в Заполярье, где самолет является редким, но зато дорогим гостем, и он неизбежно заболит прекрасной „болезнью Севера“. Его с неудержимой силой будет тянуть туда. Он уже не сможет больше летать „от куста к кусту“, на спокойных, хорошо оборудованных линиях Европейской части СССР. Здесь не приходится бороться с природой, не попадешь неожиданно-негаданно в пургу или шторм. Здесь на каждом шагу населенные пункты и промежуточные аэродромы. И здесь становится скучно летать пилоту, который изведает счастье сотен километров напряженного полета над местами, где еще на ступала нога человека“.

Регулярные полеты на Сахалин и сквозной рейс из Москвы в Хабаровск на новом металлическом „Юнкерсе“ значительно обогатили летную практику Водопьянова.

Вскоре пришлось переквалифицироваться на морского летчика, так как летние полеты на Сахалин требуют гидросамолетов. Тренировался Михаил Васильевич недолго, да и то на реке. Поэтому при первой же посадке на море произошел конфуз: он не мог отличить мертвой зыби

М. В. Водопьянов  
в кругу родных  
перед отлетом  
экспедиции  
О. Ю. Шмидта  
на Северный  
полюс



от большой волны. Вспоминая об этом, Водопьянов пишет: „На ошибках учатся. Этот перелет со всеми его злоключениями подковал меня к дальнейшим морским полетам. Дело пошло гладко. С каждым днем я чувствовал себя уверенней. Больше того—я начал устанавливать рекорды“.

Заканчивая навигацию, молодой летчик уже постиг всю летную премудрость: он умел летать в тумане и по ночам, в дождь и пургу, управлял гидросамолетом не хуже, чем сухопутным, умел выходить из трудных положений и удачно совершал вынужденные посадки. Перелет с материка на Сахалин теперь казался для него не сложнее, чем для москвича поездка на дачу.

„... Я на весь полет тратил несколько часов: завтракал в Хабаровске, обедал в Александровске-на-Сахалине, а ужинал снова в Хабаровске“.

В 1931 году Водопьянов снова в Москве, где, быстро освоив трехмоторный „АНТ-9“, открывает на нем две новых пассажирских линии: Москва—Харьков и Москва—Свердловск. Здесь происходит его первая серьезная авария—при посадке сгорел самолет. Но авария произошла не по вине летчика. Благодаря выдержке и самообладанию Водопьянова не только не пострадали пассажиры, но даже все грузы были спасены.

Полеты с матрицами „Правды“ из Москвы в Ленинград и в Харьков были для Водопьянова хорошей школой. Летать нужно было круглый год и в любое время суток. Выполняя ответственное задание по доставке матриц Центрального органа партии в крупнейшие города Союза, летчик в то же время проходил суровую тренировку, летая в темноте, в тумане, в облаках, привыкая к слепым полетам, спасаясь от обледенения.

В темноте бороться с обледенением особенно сложно, так как трудно уследить, когда оно начинается. Однажды, пробиваясь сквозь туман, Водопьянов часто поглядывал вверх,— не покажутся ли звезды. В результате шлем на его голове сбился на бок. Сняв огромную меховую рукавицу и поправляя шлем голой рукой, Водопьянов почувствовал, что весь шлем покрыт тонкой ледяной корочкой. Для человека, незнакомого с пилотажем, этот факт мог показаться безделицей, но для летчика эта тонкая корочка, покрывающая все плоскости и винты самолета, вырастает в заклятого врага, так как она быстро утяжеляет самолет, а винт от нарастающих льдинок начинает работать с перебоями. Попав в обледенение, нужно быстро менять высоту и выходить из тумана или облаков, иначе самолет может потерять способность держаться в воздухе, и авария неминуема.

После этого случая Водопьянов, летая в темноте, в открытой кабине, постоянно пробовал свой шлем голой рукой и таким образом узнавал о начавшемся обледенении.

\* \* \*

1933 год. Серьезная катастрофа надолго вывела Водопьянова из строя. Это произошло в начале февраля, во время открытия новой дальней линии Москва—Камчатка—Москва.

В зимних условиях нужно было пролететь 23 тысячи километров, обследовать район маршрута, проверить пригодность самолетов для этой зимней линии.

Трудные условия полета усугублялись плохой подготовкой промежуточных аэродромов, на которых летчикам приходилось подолгу задерживаться. В Омске, например, вместо одного часа, на заправку и запуск



М. В. Водопьянов перед полетом на полюс проверяет моторы

мотора ушло двадцать два часа. Эти задержки сильно утомляли летчиков и нарушали их расписание.

В результате сильного переутомления ночью 13 февраля над Байкалом произошла авария, стоившая жизни бортмеханику Серегину, погубившая самолет и причинившая Водопьянову сильные повреждения лица. В Верхнеудинской больнице ему было наложено около 30 швов.

Только через полгода „ремонтно-человеческая мастерская“, как называл Водопьянов протезный институт, выпустила его из „капитального ремонта“.

Летая несколько лет на Севере, Водопьянов изучил все условия зимних полетов и решил для облегчения работы переоборудовать самолет „П-5“, максимально утеплив пилотскую кабину и отдельные приборы, поставив добавочный бензиновый бак и изготовив легкий подогреватель для мотора.

На ближних полетах переоборудование себя оправдало, а вскоре самолету пришлось проверить свои возможности на труднейшей северной операции по спасению челюскинцев.

Шесть тысяч километров от Хабаровска до Ванкарема стоили больших усилий. Пришлось лететь в пургу, при плохой видимости, часть пути идти над морем на сухопутной машине и перелетать опасный Анадырский хребет. Но все трудности были позабыты, как только Водопьянов увидел густой черный дым на аэродроме лагеря Шмидта. Легко раз-



вернувшись, пошел на посадку. К приземлившемуся самолету со всех сторон устремились челюскинцы. В этот день, совершив два рейса, Водопьянов вывез семь человек. На льдине оставалось теперь только шесть человек. На другой день вылетело сразу три машины: Каманина, Молокова и Водопьянова.

Последние жители льдины навели порядок в покидаемом лагере. Воронин даже забил досками свою палатку от непрошенных лохматых гостей.

Забрав последних челюскинцев, вещи и даже собак, три самолета сделали прощальный круг над бывшим лагерем Шмидта, к которому два месяца было приковано внимание всего мира.

Образцово, без единой аварии Водопьянов выполнил свой долг по спасению челюскинцев. В этом перелете Водопьянов перестал быть „безрассудно смелым“, каким его считали раньше, он взвешивал и обдумывал теперь каждую мелочь, чтобы лучше выполнить ответственное задание правительства.

Беспримерный подвиг летчиков, два месяца боровшихся с северной стихией и спасших сто четыре жизни, был отмечен правительством присвоением всем семи летчикам звания Героев Советского Союза и награждением их Орденом Ленина.

\* \* \*

С этого года удача не покидала Водопьянова. Знание Севера, опытность и выдержка полярного пилота покоряли суровые просторы Арктики. Ему поручают ответственные дальние перелеты, и он вкладывает в них всю свою энергию и инициативу.

Летая к челюскинцам на своем переоборудованном самолете „П-5“, Водопьянов проверил его и учел все изменения, которые еще требовались для улучшения работы.

Поэтому, когда ему в 1935 году предложили совершить перелет в двадцать тысяч километров по маршруту Москва—Свердловск—Омск—Красноярск—Иркутск—Чита—Хабаровск—Николаевск—на Амуре—Охотск—бухта Нагаево—Гижига—Анадырь—Уэлен—мыс Шмидта и обратно на Хабаровск, он прежде всего тщательно подготовил и переоборудовал самолеты.

Установленное на самолетах радио значительно облегчило полет и позволило держать постоянную связь с самолетом второго участника перелета—Линделя.

В закрытых отепленных кабинах лететь было тепло и удобно. При вылете из Хабаровска их провожали в воздухе летчик Мазурук и начальник связи Смирнов. „...Они летели на такой же машине, как и мы,—вспоминает Водопьянов,—на „П-5“, но она не была оборудована по-нашему. Мороз в этот день ударил отчаянный, и они оба были вынуждены так закутаться в меха, что еле-еле помещались в кабинах. Мы же, легко одетые, не ощущали холода, спокойно сидели в своих отепленных кабинах“.

Пролетая хорошо знакомыми местами, Водопьянов стал немного беспокоиться. Он не узнавал местности: там, где несколько лет назад были еле приметные деревушки,—теперь раскинулись большие города. Это были Комсомольск-на-Амуре, Софийск и другие.

Участок Николаевск—Охотск оказался одним из самых трудных. Была сильная „болтанка“. Потоки воздуха подхватывали самолет и быстро поднимали его вверх, а потом неожиданно бросали вниз метров на двести.

О вынужденной посадке в этом районе страшно было даже подумать: слева тянулся высокий хребт Джугджур, скалистыми обрывами спускающийся к морю, а справа открытое море с высокими гребешками волн. Шесть с половиной часов такого пути с трудом вынес даже Водопьянов, всегда считавший себя неутомимым.

Недалеко от Анадыря произвел вынужденную посадку летчик Масленников. Продовольствия у него было на четыре дня, а безрезультатные поиски его продолжались уже восемь суток. Водопьянов, тоже севший недалеко от Анадыря, узнав о несчастье товарища, решил помочь ему и вылетел на поиски, как только унялась пурга.

Водопьянову повезло, он вскоре нашел летчиков. Накормив изголодавшихся и подогрев мотор их самолета, Водопьянов вернулся в Анадырь. Следом за ним, как трофей его победы, приземлился самолет Масленникова.

Чтобы вдвое сократить путь от Анадыря, Водопьянов опять полетел через Анадырский хребт.

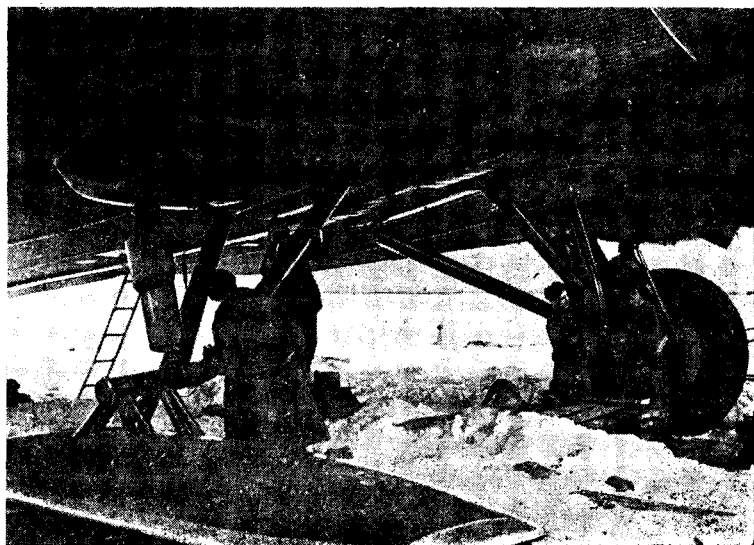
Пробыв на мысе Шмидта двое суток, порадовав зимовщиков письмами и посылками, пустились в обратный путь. Нужно было торопиться в Хабаровск, пока не закончилась зимняя навигация.

Каждый новый перелет обогащал его опытом и выковывал крепкого полярного летчика. Каждая новая книга о Севере тревожила воображение и заставляла мечтать.

Но бесплодные мечты были не в характере Водопьянова. Если он не мог их сейчас же осуществить, то он передавал их бумаге и, воплощаясь в своего героя Бесфамильного, совершал героические перелеты и завоевывал Северный полюс.

Так родилась книга „Мечта пилота“.

В январе 1936 года Водопьянова вызвал к себе Отто Юльевич Шмидт. Он знал о „мечте пилота“. Но осуществлять эту мечту было еще рано. Нужна была серьезная подготовка и разведка трассы. С этой целью Отто Юльевич предложил Водопьянову совершить зимний перелет на



Смена колес  
самолета полюс-  
ной экспедиции  
на лыжи  
(Холмогорский  
аэродром)

Землю Франца-Иосифа. Пришлось пока довольствоваться этим. Все-таки это по пути к „мечте“.

И в третий раз Водопьянов с Бассейном принялись усовершенствовать свой самолет. Директор завода жаловался, что дня не проходит без нового изобретательства неугомонного экипажа. По несколько раз приходилось переделывать одну и ту же деталь.

Для Водопьянова был незнаком маршрут перелета. Он проходил от Москвы на Архангельск — Нарьян-Мар — Амдерма — Маточкин Шар — мыс Желания — бухта Тихая. По этому маршруту еще никто не летал, а в зимнее время тем более.

Много пришлось натерпеться летчикам в этом перелете из-за плохой погоды. Пурга, туманы и штормы затрудняли полеты и держали их на аэродромах Амдермы, Маточкина Шара и мыса Желания.

Попадая в туман, Водопьянов всегда применял свой излюбленный метод — „лез вверх“, пробивал туман или облачность и шел на большой высоте. Этим же методом он боролся и с обледенением, подставляя обмерзшие крылья теплым лучам солнца.

На последнем этапе перелета, от мыса Желания к бухте Тихой, из-за недоразумения в работе радиомаяка, самолет Водопьянова получил неправильную ориентировку. Боясь остаться без бензина, он произвел посадку на первом попавшемся острове архипелага Земли Франца-Иосифа. Ожидая улучшения погоды или помощи из бухты Тихой, экипаж пять дней прожил на необитаемом острове. С улучшением погоды, не дожидаясь посторонней помощи, подогрели мотор и, ориентируясь по компасу, на остатках бензина дотянули до Тихой. За несколько часов до них туда же прилетел и второй самолет экспедиции, летчика Махоткина.

Первая часть задания была выполнена. Начали подготовку к разведывательным полетам. На старте у самолета Махоткина лыжа попала в трещину, поломалось крыло. Водопьянову одному пришлось полететь к острову Рудольфа. Девятьсот километров отделяли этот остров от Северного полюса, к которому стремились все исследователи Арктики и ради которого принесено столько жертв.

Водопьянов боролся с острым желанием сейчас же, немедленно исполнить свою мечту... Но сделать это было нельзя. Долетев до 83°45' северной широты, ознакомившись с ледовыми условиями и выяснив, возможно ли в глубине полярного бассейна произвести посадку на лед, Водопьянов с огорчением вернулся в бухту Тихую.

В начале мая даже в бухте Тихой „весна брала свои права“. Но на этот раз весна Водопьянова не радовала: с каждым днем портился аэродром, и приходилось выбирать все новые и новые площадки для взлета в обратный путь. Наконец, 9 мая все приготовления были закончены, и оба самолета оторвались от таявшего на глазах аэродрома. Но вскоре на самолете Водопьянова затрясло мотор. Это грозило большими неприятностями. Решили вернуться. При посадке самолет Махоткина наскочил на ропак, перевернулся, поломал винт, крыло и лыжи. На самолете Водопьянова вышел из строя мотор. Таким образом, обе машины обречены были на длительное пребывание в Тихой и капитальный ремонт. Иначе говоря, обратный рейс откладывался на неопределенное время, так как летом лететь над открытым морем на сухопутной машине опасно. Выход был только один: на уцелевшую машину переставить мотор с разбитой и возвращаться в Москву на одном самолете.

Получив разрешение из Москвы и в два дня справившись с этой работой, экипаж самолета Водопьянова был готов к вылету.

Опыт первого полета по этой трассе привел Водопьянова к выводу, что летать здесь можно почти при любой погоде. Для этого нужно лететь на большой высоте, пробивая отдельные полосы плохой погоды. Кроме того, через густую дымку, создающую плохую видимость по горизонтам, при высоком полете по вертикали можно легко видеть землю и лед, и поэтому лететь, не прибегая к приборам слепого вождения.

Например, при подлете к Амдерме были получены сведения, что там плохая видимость, но, пролетая над ней на высоте тысяча двести метров, летчики хорошо видели Амдерму сквозь легкую голубую дымку. Когда же пошли на посадку и спустились до двухсот метров, они действительно попали в плохую горизонтальную видимость. И так было всюду.

На большой высоте в сплошной занавеси облаков через каждые 10—15 минут попадались „окна“, вполне достаточные для определения характера льдов.

Ценный вывод из этих наблюдений дал возможность Водопьянову благополучно совершить обратный путь на одной машине в течение восьми дней (включая три дня на смену сломавшегося костыля) вместо двадцати четырех дней, затраченных на первый рейс.

Теперь, ознакомившись с трассой и выяснив условия полета в высоких широтах, можно было приступить к подготовке ответственного задания—полету на Северный полюс для организации там постоянной дрейфующей станции.

22 марта 1937 года полюсная экспедиция во главе с О. Ю. Шмидтом стартовала из Москвы, а 21 мая первый самолет, пилотируемый Водопьяновым, произвел посадку на Северном полюсе и высадил участников первой дрейфующей станции.

Это событие, получившее широкую волну откликов во всем мире, совпало с другим радостным событием в жизни Водопьянова: в этот день в Московском Реалистическом театре шла премьера его пьесы „Мечта“. Герой пьесы, летчик Бесфамильный, водрузил флаг Советского Союза на Северный полюс как раз в тот же день, когда автор пьесы наяву выполнил свою мечту.

Это, на первый взгляд, случайное совпадение, при ближайшем знакомстве с творчеством Водопьянова, оказывается совсем не случайным.

Герой Советского Союза летчик Водопьянов в своем литературном творчестве остается прежде всего летчиком. Все его произведения, начиная от автобиографических книг, как „Рассказ о своей жизни“, „От сохи к самолету“, и кончая фантастической повестью и пьесой „Мечта“, строятся на авиационном материале и на личном опыте автора.

Он крепко связан с современностью и его фантазия — не бесплодные мечты, а логический вывод из технических возможностей и условий жизни Советской страны.

В летчике Бесфамильном автор воплотил свои мечты, свои стремления, приписал ему многие события из своей жизни, свои знания и достижения. И немудрено, что летчик Бесфамильный в один день со своим автором „завоевал“ Северный полюс.

Во время своих воздушных путешествий Водопьянов облетал почти весь Союз, и во всех его очерках и статьях, помимо ценного практического материала по технике полетов, большое место уделяется описаниям природы, людей, быта и отдельным интересным случаям, свидетелем которых он был сам или слышал о них от собеседников. Все его произведения дают богатый познавательный материал.

Он занимается историей авиации, и вскоре из-под его пера выходят две интересных статьи: „Русские Икары“ и „Мировые рекорды — наши“.

Весь свой богатый опыт и полярную эрудицию Водопьянов вложил в свою книгу „Мечта пилота“. Его фантастика настолько сплелась с действительностью, так подробно описана вся подготовка экспедиции на полюс, устройство баз, научные работы, условия полетов и завоевание самого полюса, что автору невольно веришь, и его фантастика кажется пересказом пережитого им самим события. А ведь эта книга задумана автором за два с лишком года до реального осуществления его мечты.

Жизнь внесла свои коррективы, и хотя Водопьянов не открыл „острова дрейфов“, как Бесфамильный, но зато вся экспедиция дала больше реальных результатов и наяву произошла гораздо благополучнее, чем в книге: из четырех самолетов, побывавших на полюсе, ни один не потерпел аварии.

Упорно работая над собой, летчик-большевик каждый год завоевывает новые высоты, с каждым годом выполняя все более и более ответственные задания своей страны.

Возвращаясь после новых побед, после торжественных встреч и приветствий, Водопьянов с каким-то особым удовольствием попадает домой.

В кабинете Михаила Васильевича висит карта Арктики. Каждый день, приходя из школы, его старшие дети, Вова и Вера, отыскивали на ней маленькую точку, где находился их отец. Каждое его новое перемещение сейчас же отмечалось флажком. Сколько было радости в тот день, когда этот маленький флажок был воткнут в самую макушку земли. Отец выполнил свои обязательства по договору, заключенному перед отъездом, на „отлично“; так же выполнили свои обязательства и Вера с Вовой, сдав все экзамены на ту же отметку.

Четырехмесячный Юрка обрадовал Водопьянова своим новым достижением — он недавно научился смеяться и радостной улыбкой встретил обращенное к нему лицо отца. „Юрий Бесфамильный“ — в шутку прозвали его в семье.

\* \* \*

Путь Водопьянова от простого крестьянского парня до летчика мирового класса, героя страны и литератора шел по трассе нового человеческого общества, где уничтожена эксплуатация человека человеком, где самые неосуществимые, казалось бы, мечты человечества облекаются в реальную одежду фактов, потрясающих мир, где величайший штурман нашей эпохи товарищ Сталин железной рукой прокладывает курс новой истории человечества.

К. М. ЛУРЬЕ

## АМДЕРМИНСКИЙ ПЛАВИКОВЫЙ ШПАТ

Исследования Югорского полуострова начались в первой половине прошлого столетия экспедициями Шренка (1837 год) и Гофмана (1847—1850 годы), давшими первоначальные географические сведения.

После революции, в связи с поставленными партией и правительством задачами по освоению Советской Арктики, интерес к Югории и Вайгачу поднимается: в 1921—1922 годах были открыты ископаемые на полуострове Раздельном (свинцовый блеск); в 1925 году в этом районе был установлен свинцово-цинковый характер месторождения, значительно большего, чем предполагалось ранее.

К настоящему времени не только обнаружены промышленные месторождения полезных ископаемых (уголь в бассейне реки Каратанки, плавиковый шпат Амдермы, свинцовый блеск Раздельного), но накопился достаточный материал для более обоснованного суждения о геологическом строении Югорского полуострова и острова Вайгача.

Из выявленных полезных ископаемых заслуживает большого внимания амдерминский флюорит. Он находится на берегу Югорского полуострова на реке Амдерме и расположен по восточному направлению от берега Карского моря.

Флюорит и плавиковый шпат залегают в виде гнезд, жил. Ширина продуктивной полосы на всем протяжении составляет 100 метров, и только в ближайшей к морю части месторождения она расширена до 700—800 метров. Глубина, до которой уходят вниз рудные скопления плавика, колеблется от 50 до 100 метров.

Среднее содержание плавика, учитывая оруденение с содержанием флюоритового калция от 20% и выше, составляет около 30—40%, причем среднее содержание цинка в обогащенных плавиковых рудах составляет около 0,8%. Мощность рудной толщи с указанным содержанием плавика колеблется от 1 до 20 метров, в среднем составляя около 3 метров.

Приведем запасы амдерминского плавикового шпата по сравнению с запасами прочих месторождений:

	Всего	Амдерма	Солонечное	Аурухмат	Калангуй	Абагун
В тыс. тонн	4152	2005,5	970	670	45,7	49,5
% к итогу .	100	48	23,4	16,1	11,1	1,1

Как видно, около половины выявленных в Союзе запасов плавикового шпата падает на Амдерму, и они равны многим крупным, вместе взятым месторождениям флюорита нашего Союза.<sup>1</sup>

По качеству шпат Амдермы является весьма высоким, могущим удовлетворить как внутренний, так и внешний рынки. Главным поставщиком флюорита до сих пор являлась группа забайкальских рудников Такоба, Аурухмат. Прочие месторождения, имеющиеся в Союзе (Солонечное, Водамское и др.), из-за отдаленности от железных дорог и незначительных запасов не обеспечивают длительного срока существования.

Потребность в плавиковом шпате вырастает в связи с ростом нашей промышленности (алюминиевая, металлургическая, деревопропиточная, химическая промышленность и пр.) и к концу 1942 года вырастает в 227 тысяч тонн (по данным Главмета). Производственная же возможность действующих предприятий в настоящее время составляет 150 тысяч тонн, дефицит в стране 77 тысяч тонн. Такое количество шпата может дать только Амдерма.

На Амдерме уже проработана методика флотации плавика, в частности разрешен вопрос использования морской воды для флотации. Это является мировым достижением.

<sup>1</sup> В сумму запасов по Амдерминскому месторождению мы не включаем геологические запасы в 5 миллионов тонн, которые находятся по юго-восточному участку (от 5 гряды до гряды Беляева).

нием в технике флотации не только плавика, но и руд вообще. Удобное расположение плавикового шпата на Северном морском пути (в трех днях пути от Архангельска) диктует необходимость строительства обогатительной фабрики для обогащения флюорита.

Основная задача, которая стоит перед Амдерминским трестом — это снизить себестоимость плавика.

Приведем фактическую себестоимость за 1936 год по четырем рудникам (на тонну в рублях):

	Калангуй	Абагун	Седловая	Средн. по 3 рудникам	Амдерма
Производ. себестоимость . . .	121	134	108	123	405
В том числе:					
Рабсила . . . . .	30,85	41,2	37,17	32,29	215,2
Начисление . . .	3,23	3,8	3,8	3,0	36,5
Материалы . . .	5,95	8,4	7,37	6,63	39,8
Топливо . . . . .	0,33	0,70	—	0,40	16,6
Электроэнергия	4,48	1,57	—	3,62	18,1

Наивысшая себестоимость падает на Амдерму. Анализ себестоимости показывает,

что 50% всех затрат по Амдерме падают на рабочую силу, в то время как удельный вес стоимости рабсилы по трем другим рудникам составляет только 26,3.

Вот соответствующая средняя месячная зарплата на трудящегося в 1936 году:

	Калангуй	Абагун	Седловая	Средн. по 3 рудникам	Амдерма	Больше средн. 3 рудн.
Средняя зарплата . . . .	400	410	400	405	625	220
В том числе:						
Рабочие . . . . .	375	372	359	361	531	170
ИТР . . . . .	920	890	864	880	1383	503
Служащие . . . . .	451	430	492	456	924	468

Кроме этого каждый трудящийся Амдермы получает бесплатное питание, стоимость которого составляет 500 рублей в месяц на человека. Таким образом стоимость питания вместе с окладом составляет  $500 + 625 = 1125$  рублей, что превышает зарплату указанных трестов на 720 рублей. Это дает резкое удорожание себестоимости на тонну добычи.

За счет каких резервов можно снизить себестоимость плавикового шпата?

Необходимо создать оседлое культурное



Грумант-Сити  
на Шпицбергене

население. Культурно-просветительные организации должны создать все условия для оседлости населения. Необходимо привлечь в производство местное население (в настоящее время количество ненцев, которые могли бы быть вовлечены в трестовское производство, незначительно). Организаторы полярного коммунального хозяйства должны поставить вопрос о быте полярников на такую высоту, чтобы недостатки полярной природы максимально смягчались культурной организацией быта.

Следующим фактором удорожания себестоимости является отсутствие строительных материалов. Поэтому надо создать собственные базы стройматериалов, серьезно заняться выявлением сырьевых ресурсов, имеющих на месте.

Наиболее острую потребность строительство треста испытывает в извести, глине и бутувом камне.

Между тем, известняки Амдерминского района находятся в непосредственном соседстве с площадками строительства, вполне удовлетворяют установленный стандарт при обжиге на известь. Бутувый камень также имеется в соседстве с поселком. Имеющиеся темносерые (оливковые) пласты глины показывают хорошую вязкость и эластичность, при пробных обжигах хорошо твердеют. Поэтому путем специальных изысканий следует выявить пригодность этих материалов и организовать их эксплуатацию.

Дорогостоящее топливо на тонну добычи по Амдерме против других трестов вызывает необходимость создать собственную энергетическую базу.

Скопления плавика больше всего изу-

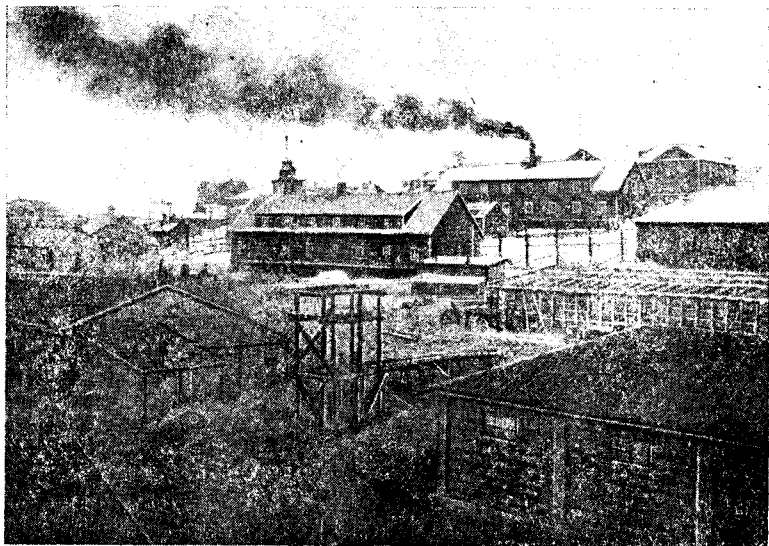
чены на северо-восточном берегу Югорского полуострова, от Местного до Карской губы. На этом береговом участке (длиною около 160 километров) плавик лежит сплошной полосой, за исключением мест, где берег падает в море отвесными скалами или где пляж очень узок. Особенно обильные скопления плавика наблюдаются на широких и крутых песчаных пляжах, где он выбрасывается штормами на 40—50 метров от средней береговой линии. Там же на месте найдено 30 выходов угольных пластов, которые вполне обеспечивают местное потребление.

Не менее важным для разрешения энергетической проблемы является использование ветра.

В среднем течении Кары отмечены водопады с падением до 20 метров. Точных данных о количестве воды в районе Кары не имеется. Судя же по описательным материалам геологических партий, Кара обладает значительными гидроэнергетическими ресурсами, которые в случае потребности могут быть использованы как движущая сила.

Важнейшей задачей является организация рабочего снабжения. В течение 5-летнего существования вайгачского предприятия проблема рабочего снабжения разрешалась почти целиком за счет завоза продукции через Архангельск. Исключение составлял незначительный товарный выход собственного мяса, молочного хозяйства и заметная уже в балансе местного потребления продукция рыбных промыслов.

Между тем имеются все условия для перестройки рабочего снабжения на нача-



Поселок  
Барендбург на  
Шпицбергене



лах собственного продуктивного хозяйства. Вайгачский полуостров вполне дает возможность создать собственную продовольственную базу, свиноводство, оленеводство, рыбные промыслы, зверобойные и диетическое молочное хозяйство. Организация сельского, огородного и мясомолочного хозяйства и оснащенных рыбных и зверобойных промыслов является одним из основных импульсов оседания пришлого населения.

Интересы Амдерминского месторождения требуют прекратить добычу руды выборочным методом и перейти к плановой эксплуатации месторождения, выбрав наиболее эффективные системы работы (при выборочной системе работ — выбираются лучшие сорта, не требующие обогащения, менее же богатые флюоритом остаются нетронутыми).

Ежегодно в Амдерме на поверхности остаются громадные запасы вынудой горной массы, которые за отсутствием флотационной фабрики не могут быть использованы. В настоящее время на Амдерме лежат добытые горные массы мертвым капиталом.

Постройка флотационной фабрики позволила бы снизить себестоимость тонны плавика до 296 рублей против 405 рублей и довести добычу до 45 000 тонн против фактической добычи 1936 года 15 000 тонн. Кроме того фабрика дала бы возможность переработать все накопленные запасы, имеющиеся на руднике.

Необходимо поставить вопрос о строи-

тельстве Большой Амдермы (флотационной фабрики). Кроме того, надо более детально изучить условия залегания руды по данным горным выработкам, найти правильное направление горных работ, чтобы с наименьшей затратой средств дать лучший эффект.

Следует механизировать все процессы производства и использовать достижения, имеющиеся в Донбассе: механизация шахтных подъемов, подземной доставки и откатки, поверхностно-рудничный транспорт.

Необходимо механизировать погрузочно-разгрузочные работы морского транспорта и строительных работ, привлечь крупнейших специалистов для консультации.

Наличие выявленных запасов плавикового шпата и опыта за время эксплуатационных работ на Амдерме — все это дает возможность приступить к составлению пятилетнего плана. При составлении пятилетнего плана Вайгачский трест не должен замыкаться в узкие производственные задачи. Вайгач нужно рассматривать как целый комплекс производств, так как там найдено 156 полуметаллических месторождений — вольфрам, олово, найдена марганцевая руда, цинковая обманка; железо, уголь. Установлено 14 точек серного колчедана, найдено медное месторождение и свинцово-цинковое. Это позволяет создать мощную индустриальную базу и планировать целые комплексные предприятия.

*Ю. А. КОЛОДЯЖНЫЙ*

## ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ НОРДВИКСКОГО РАЙОНА

Нордвикский район расположен в северо-западной части Якутии — к северу от 71° северной широты и к западу от 114° восточной долготы. Наименование „Нордвик“ вначале применялось только к мысу Пахса. Теперь этим именем называют всю площадь, расположенную по правобережью реки Хатанги и Хатангского залива, примерно от селения Хатангского до острова Бегичева, а также полосу, заключенную между реками Хатангой и Анабаром.

Предприятия в 1933 году Главным управлением Севморпути разведки полезных ископаемых на полуострове Юрюнг-тумус, на острове Бегичева, по правобережью Хатангского залива и реке Анабару выявили наличие здесь ряда полезных ископаемых, нефти, соли, угля, бентонитов и серы.

\*

Нефть. Сведения о наличии нефти в Нордвикском районе имелись давно. Еще в 1822 году житель города Якутска Н. С. Бельков в прошении на имя Александра I

писал, что им в „Анабарской стороне“ найдены „соль каменная и таковое же масло, названное Врачебной управой черной нефтью“. Но, повидимому, заявление затерялось в недрах канцелярий: о нем забыли.

В 1933 году работами геолога Т. М. Емельянцева была доказана правильность сведений Белькова. Полуостров Юрюнг-тумус оказался действительно нефтеносной площадью.

В настоящее время в Нордвикском районе выявлены соляные куполы и поднятия на полуострове Юрюнг-тумус, в районе залива Кожевникова, по реке Тигян, при впадении реки Гуремиский в Анабарскую губу, на правобережье Анабарской губы и, наконец, восточнее острова Бегичева.<sup>1</sup>

По своему геологическому строению месторождение Юрюнг-тумус является типичным соляным куполом, ядро которого вы-

<sup>1</sup> Поднятие восточнее острова Бегичева практического значения в настоящее время иметь не может, так как находится в море.

ведено на дневную поверхность. Кроме основного поднятия в центре полуострова, на его площади находится второй купол не меньших размеров, причем в пределах полуострова сохранилось лишь его юго-восточное окончание, основная же часть купола находится в море.

Среди слоев различных пород полуострова просачиваются капельки жидкой нефти и обильными натеками лежит загустевшая нефть.

У залива Кожевникова обнажаются породы угленосной толщи (мел). Северо-восточнее реки Сопочной на поверхность выведены известняково-доломитовая толща и гипсы, покрывающие соленосные отложения. Таким образом сопка Кожевникова также является соляно-гипсовым куполом с выведенным на поверхность ядром.

Признаки нефти обнаружены в южной части этого ядра — на границе с породами угленосной толщи.

При поисках нефти на этой площади благоприятным моментом по сравнению с полуостровом Юрюнг-тумус является почти повсеместное распространение угленосной толщи, обладающей, судя по разрезу острова Бегичева, рядом песчаных горизонтов, могущих служить хорошими коллекторами для нефти.

Поднятие по реке Тигян находится северо-восточнее сопки Кожевникова, примерно в 15 километрах от нее.

Поверхностные нефтепроявления не выявлены, но это отнюдь не может являться признаком, порочащим месторождение в заведомо нефтеносной области, так как в ряде случаев наблюдалось, что наиболее продуктивными по количеству добытой нефти площадями оказывались структуры, где отсутствовали поверхностные нефтепроявления.

Это понятно, так как появление на поверхности нефти указывает если не на полное, то во всяком случае на частичное уменьшение нефтенасыщенности пластов.

Поэтому поднятие Тигян является наиболее многообещающей структурой из всех приведенных площадей.

Ядро Анабарского купола, находящегося при впадении реки Юремиский в Анабарскую губу, состоит из отложений юры, на которые неравномерно напластована толща мела.

Анабарская структура состоит из двух меридионально расположенных куполов, причем меньший из них относится к северному крылу большого южного поднятия. Структура разбита рядом сбросов, с которыми связаны поверхностные нефтепроявления, например, в берегах реки Приткуой, в 2 километрах от места впадения ее в реку Юремиский.

Анабарский сложный купол, также как и Тигянское поднятие, относится к типу

закрытых куполов. В 1937 году здесь предполагается провести геофизические работы.

Возможно, что эти куполы являются продолжением большой левобережной структуры.

Наличие поверхностных нефтепроявлений или структур, благоприятных для скопления нефти, не гарантирует обязательного промышленного ее накопления. Промышленная ценность площади может быть определена только после ее разбуривания с обязательным опробованием пройденных нефтеносных горизонтов. Этот заключительный этап разведки является наиболее трудоемким и соответственно наиболее дорогим. Поэтому при выборе площади под роторное бурение естественно в первую очередь следует остановиться на структуре, находящейся в наиболее благоприятных геологических и экономических условиях.

Применительно к Нордвикскому району такой площадью будет поднятие по реке Тигян и левобережный купол реки Анабара. Действительно, обе эти структуры являются закрытыми куполами, в которых соляно-гипсовое ядро не выведено на дневную поверхность, вследствие чего нефтяные пласты сохранены от разрушения и дегазации. Однако недостаточная изученность морских подходов в Анабарской губе, а также необходимость концентрации разведок вокруг определенной базы, в данном случае залива Кожевникова, временно отодвигают Анабарскую площадь в рубрику перспективных объектов. В настоящее время главное внимание должно быть сосредоточено на Тигянском поднятии. Здесь в текущем году намечается закончить геологические изыскания, произвести геофизические исследования (маятниковую, вариометрическую и сейсмическую съемку), а также поставить крестовое бурение. Аналогичные исследования запроектированы на сопке Кожевникова.

Намеченный объем работ даст возможность к весне 1938 года всесторонне осветить сопку Кожевникова и поднятие Тигян, после чего можно будет окончательно остановиться на площади, подлежащей глубокому разбуриванию. Но так как ожидание этих разведок задержит здесь роторное бурение примерно на один год, а на полуострове Юрюнг-тумус уже встречены нефтеносные горизонты, могущие содержать промышленную нефть, то там уже можно начать глубокое бурение в этом же году.

Помимо детальных разведочных работ на указанных выше площадях, в будущем году запроектированы поисковые исследования в районах, прилегающих к заливу Кожевникова, где предполагается создание разведочной базы. С этой целью намечается осветить геофизическими методами 30-километровую по ширине полосу вдоль правобережья Хатангского залива, для выявления здесь куполов закрытого типа.

Эти работы потребуют значительных капиталовложений. Практика прошлых лет показала, что отпуск денежных средств спорадическими ассигнованиями не дает должного производственного эффекта, несмотря на то, что в сумме эти ассигнования составили внушительную цифру—около 6 миллионов рублей. Кроме неправильного метода субсидирования нордвикских экспедиций, отрицательным моментом в освоении района служило отсутствие четкой установки при планировании разведочных работ. Как пример можно привести разведку структуры Тигян, обнаруженной в 1935 году, но до сих пор окончательно не освещенной, в то время как в 1935—1936 годах производились исследования на Таймырском берегу, имеющие пока лишь теоретический интерес.

\*

**Соль.** Соль на полуострове Юрюнг-тумус, также как и нефть, была известна давно, о чем можно судить по названию сопки, расположенной примерно в центре полуострова („Туз-тах“—Соляная гора). Наличие здесь соляной залежи было подтверждено работами геолога И. П. Толмачева, посетившего полуостров в 1905 году. Более детально эта местность была освещена в 1933 году изысканиями геолога Т. М. Емельянцева, создавшего, однако, совершенно неправильную, опровергнутую дальнейшими геологическими исследованиями концепцию о выходе соляной залежи на дневную поверхность.

По данным геологических и геофизических работ соляная залежь на полуострове Юрюнг-тумус представлена штоком, имеющим длину ядра в 3 километра, с максимальной шириной его в 900 метров.

Мощность соляного штока ориентировочно определяется в 1000 метров.

С конца 1935 года была предпринята промышленная разведка месторождения. За время с декабря 1935 года по август 1936 года было пробурено 9 скважин с общим метражом 1582 метра, в результате чего запас соли только западной части купола до глубины в 150 метров определен в 50 миллионов тонн. Выяснилось, что соль по качеству несколько ниже стандартной, но благодаря незначительным примесям сернокислых солей пригодна для выпуска на рынок. Однако трудность вывоза добытой продукции, вследствие открытого рейда и дороговизны устройства портовых сооружений в условиях значительного торошения ледяного покрова, заставляет, не останавливаясь на достигнутом, изыскать более удобную площадь для эксплуатационных работ.

Наиболее подходящим из известных структур является купол у залива Кожевников, который, как и Нордвикский, выведен на дневную поверхность гипсовым

ядром, площадь которого занимает около 8 квадратных километров. Ядро его имеет форму эллипса. Соль не обнажается, но по общегеологическим соображениям можно считать, что на известной глубине она будет встречена. Для определения глубины ее залегания, выявления качества, определения гидро-геологического режима месторождения и выбора шахтного поля—в текущем году здесь намечено пробурить 10 скважин с общим метражом в 3690 метров с тем, чтобы к концу 1937 года разведку этой площади закончить и сделать окончательный выбор между Юрюнг-тумусом и сопкой Кожевникова.

\*

**Ископаемый уголь.** Пласты ископаемых углей в Нордвикском районе пользуются значительным распространением. Они связаны с угленосной толщей мелового возраста.

Ископаемые угли выявлены на острове Бегичева, полуострове Юрюнг-тумус, вдоль правобережья Хатангского залива и, несомненно, должны быть обнаружены в глубине Нордвикского района, между реками Хатангой и Анабаром, где во многих местах известны выходы угленосной толщи.

Угли острова Бегичева занимают значительную часть острова.

Пласты угля залегают чередующимися прослоями, среди которых можно выделить два типа. Первый обладает ярким блеском, неровным изломом, хрупок; второй—более плотный, имеет менее яркий (до матового) блеск и характерный раковистый излом.

На основании химического анализа можно судить, что угли гумусовые стоят на грани перехода бурых к каменным. Малое содержание золы и незначительное серы дают основание считать бегичевский уголь пригодным как топливо. Но при этом следует учесть способность этого угля при лежании на воздухе рассыпаться в мелочь, качество, исключающее возможность дальних перевозок.

Необходимо подвергнуть угли обоих пластов исследованию на предмет получения жидких дистиллятов, близких к нефтепродуктам. Спокойное залегание пластов и пологие углы падения при благоприятном рельефе создают соответствующие условия для разработки углей штольнями. Отрицательным моментом будет служить удаленность выходов, удобных для разработки штольнями, от берегов острова и, кроме того, неизученность морских подходов.

По типу угли—гумусовые, длиннопламенные и стоят близко к бурым (на грани перехода к каменным). Как и бегичевские, они содержат большое количество летучих дистиллятов.

Для выявления запасов твердого топлива, необходимого для промышленной жизни Нордвика, в конце настоящего года пред-

полагается произвести мелкое крелиусное бурение.

По правобережью Хатангского залива ископаемые угли, связанные с меловой толщей, известны у мыса Зберкян, на мысе Илья, между реками Пропуон и Глубокой, на южном берегу мыса Гудинкай и вдоль залива Сындаско. Вследствие скверной обнаженности не ясно, представляют ли эти выходы один и тот же пласт или разные горизонты.

\*

**Бентониты.** Бентонитами, или бентонитовыми глинами, называют жирные на ощупь, пластичные, мылоподобные глины с характерным коллоидальным строением. Цвет их серовато-зеленый, розовый, иногда желтоватый.

Бентонитовые глины применяются главным образом в бумажном и мыловаренном производствах; в нефтяной промышленности, при очистке нефтепродуктов; в пушном деле, на кожевенных заводах и мануфактурных предприятиях.

Наиболее крупные месторождения бентонитов находятся в Северной Америке. У нас в СССР месторождения глин, прилежащих к бентонитам, известны в Крыму, Закавказье, Узбекистане и на Мангышлякском полуострове.

Бентониты обнаружены в 1935 году автором настоящей статьи на острове Бегичева. Выходы их были обнаружены на сопке „Большевик“ в кровле верхнего угольного пласта, следуя за которым они прослеживаются вплоть до сопки „Центральной“. Мощность пласта коллоидальных глин колеблется в пределах 0,4—0,9 метра.

Примерный запас их определяется в 160 миллионов тонн.

Прежде чем решить в положительном смысле вопрос о детальной разведке месторождения, следует изучить условия морских подходов к острову, так как возможная дороговизна устройства причальных сооружений может сделать нерентабельной добычу.

Задачей же сегодняшнего дня является выяснение вопроса сбыта (покупатель, потребность, требуемый стандарт, цена), а также постановка технологических испытаний, соответственно требованиям отдельных потребителей. Для этого уже в навигацию 1937 года следовало бы вывезти с острова Бегичева пробную партию бентонитов с тем, чтобы по прибытии образцов в Москву произвести их испытания и, в случае положительных результатов, с 1938 года приступить к разведке месторождения.

Ближайший к берегу моря выход коллоидальных глин на сопке „Большевик“ находится на расстоянии 16 километров от устья реки Улахан-урях, куда возможен заход с моря мелкосидящих судов, что

было проверено проходом в устье реки катера с осадкой в 0,75 метра.

Рельеф местности и пологие углы падения пласта бентонитов позволяют вести разработку бентонитов штольнями.

\*

**Сера.** Месторождение серы было обнаружено геологом Т. М. Емельянцевым в 1933 году на полуострове Юрюнг-тумус на северном склоне гипсовой сопки. Встречена она в виде вкрапленностей и гнезд в известняках и доломитах верхнего девона. Запасы ее еще не выявлены.

\* \* \*

Богатство различных ископаемых в Нордвикском районе приводит к выводу, что, при соответствующем внимании, в недалеком будущем Нордвик может стать одним из ведущих индустриальных районов Якутской республики.

Перед Главным управлением Северного морского пути, повидимому, еще не раз встанет задача создания на Крайнем Севере горных предприятий, подобных нордвикскому, поэтому сейчас нужно учесть весь опыт работы на Нордвике со всеми его положительными и отрицательными сторонами с тем, чтобы в будущем не повторять тех ошибок, которые несомненно были при посылке экспедиций, да и в самой работе разведочных партий.

Прежде всего следует отметить распыление средств. Вместо единовременного крупного вложения, при помощи которого можно было бы создать большую комплексную экспедицию с вполне определенными задачами,—на Нордвик посылались отдельные маломощные экспедиции и партии с неясными и неразработанными планами. Следствием этого являлся потеря времени и отсутствие конкретных выводов. Геолого-экономические данные по Юрюнг-тумусу, заливу Кожевникова и реке Тигян, то есть по тем объектам, которые подлежат первоочередной разведке, имелись еще в 1935 году. Следовательно, уже тогда можно было осуществить посылку крупной экспедиции, которая оценила бы эти месторождения и сделала бы выбор между этими площадями.

Следующим обстоятельством, задержавшим освоение района, следует считать академичность и разбросанность в работе самих разведочных партий, выразившуюся в том, что вместо сосредоточенного внимания к определенным площадям производились исследования объектов, не представлявших на ближайшее время фактического интереса. Примером таких работ могут служить изыскания 1935/36 года на востоке Таймырского полуострова, где исследовались структуры, которые не могли быть в скором времени введены в промышленную

разведку из-за удаленности от морских берегов.

В первые годы освоения района было необходимо разбросать разведки в различных точках с тем, чтобы из наметившихся объектов выбрать наиболее интересные с геолого-экономической точки зрения. Но в последующие годы такой подход к Нордвигу явился уже большой ошибкой, так как повлек за собой ненужное накопление резервных площадей, освещенных только предварительными исследованиями, в то время как второй этап — промышленная разведка — в жизнь почти не проводился.

В результате таких академичных увлечений, до сих пор осязательных практических результатов по Нордвикскому району не имеется, в то время как достижения теоретического порядка несомненны.

При решении практических задач теоретическую сторону дела не следует забывать, но ведущая роль сейчас должна принадлежать детальным разведкам. Основная задача на ближайший год — выявление про-

мышленных количеств качественной соли в благоприятном для погрузки месте, а также определение площадей с промышленными запасами нефти.

Кроме того, при освоении района отрицательную роль сыграли неслаженность коллективов, элементы бесхозяйственности, а также безответственности руководителей экспедиций, подчас ничем не оправдываемое накопление продовольственных и материальных резервов.

Типовые договоры с сотрудниками зимовок явно устарели, в них не отражена ответственность работника за порученное ему дело; кроме того сам договор не стимулирует борьбы за план, за повышение интенсивности труда, что можно достигнуть широким развитием сдельщины и внедрением стахановских методов работы.

Только исправив допущенные в прошлом ошибки, можно с честью закончить начатое дело и превратить Нордвик в одно из ведущих горных предприятий Якутской республики.

*Ф. И. ПЛЕНКИН*

## ВЕРХОЯНСКИЙ РУДНЫЙ РАЙОН

Верхоянье представляет собой обширную горную страну, включающую хребты Верхоянский, Орулганский, Куларский, Хараулахский, Адычинский и Тасхаяхтахский, весь бассейн реки Яны южнее устья Бутынта и верховья реки Омолоя. Наиболее высокая часть Куларского хребта называется массивом Мунду-тас. Центральная часть Верхоянья П. К. Хмызниковым названа Ядымским нагорьем.

Первые сведения о недровых богатствах Верхоянья появились больше чем 150 лет тому назад, однако до последнего времени оно оставалось неизученным. Интенсивное геоморфологическое изучение его, поисковые и разведочные работы в бассейне Яны начались лишь с 1926 года. В результате этих работ установлено, что Верхоянье является одним из обширнейших горнорудных районов Крайнего Севера, богатым полезными ископаемыми и имеющим широкие перспективы для развития горной промышленности.

Наиболее рудоносными оказались Верхоянский и Орулганский хребты.

Западноверхоянский рудный район, расположенный по обе стороны Верхоянского хребта, к северо-западу от р. Тумары, является одним из наиболее исследованных. В этом районе наблюдается обильное оруденение в жилах, содержащих руды свинца, цинка, мышьяка, сурьмы, вольфрама, висмута, молибдена, олова, серебра и изредка золота.

Из всех многочисленных месторождений

Западноверхоянского района (80—90 точек) разведаны только 5 месторождений, каждое из которых объединяет по несколько рудных точек, а именно: Имтанджинское оловянное месторождение, Кыгылтасское месторождение рассеянных оловянных руд, Чочимбалское свинцово-цинково-мышьяковое месторождение, Мангазейское серебро-свинцово-цинковое месторождение, Джопканджинское медно-мышьяковое месторождение.

На Орулганском хребте за последние годы открыто около 100 полиметаллических месторождений. На западном его склоне пока зафиксировано более пятисот рудных жил, но это, несомненно, только часть существующих в действительности. Мощность рудных жил колеблется весьма значительно — от 0,01 метра до 10 метров.

В Западноверхоянском рудном районе можно выделить шесть рудных узлов: Эчийский узел по р. Эчию; Ньюктоминский по рекам Большой и Малой Ньюктомо; Эндыбальский по рекам Большой и Малой Эндыбал и Мангазейке; Кыс-Кельский в 18 километрах от Эндыбальского завода; Боурджинский в 30—35 километрах на юго-восток и восток от Эндыбальского завода и Нельгехинский узел по реке Нельгехе. Некоторые из этих узлов представляют крупные скопления рудных месторождений; например, богатые и разнообразные месторождения расположены в Эндыбальском узле. Руды сурьмы, цинка, свинца и мышьяка сконцентрированы в Боурджинском узле. Нельгехинский узел включает серию мелких месторождений

молибдена, мышьяка, свинца, цинка и одно сурьмяно-серебряное, попадает также оловянный камень.

Большинство месторождений Верхоянья еще недостаточно изучено, проводились лишь поисковые работы, которые констатировали наличие тех или иных полезных ископаемых, без качественной и количественной характеристики месторождений.

Не всегда возможно распределить месторождения какого-либо района по отдельным металлам, так как большинство месторождений являются комплексными, но для удобства изложения мы это попытаемся сделать.

\*

Полиметаллы (свинец, цинк, медь). Верхоянский район очень богат залегами цветных металлов. Наибольший интерес представляют следующие месторождения.

Эндыбальское серебро-свинцовое месторождение известно с 1765 года. С 1773 по 1781 год здесь производилась добыча руды («Екатеринские разработки») и кустарная выплавка свинца. Месторождение состоит из нескольких рудных жил, мощностью от 5 до 12 сантиметров, простирающихся на расстояние до 1,5 километра.

По данным В. Н. Зверева, руда содержит 15,55% свинца.

Мангазейское серебро-свинцовое месторождение расположено на реке Мангазейке. Здесь обнаружено несколько рудных жил, мощностью от нескольких сантиметров до 0,7 метра.

Руда представляет как бы естественный концентрат. Химические анализы руды в Иркутской и Бодайбинской золотоплавочных лабораториях дали следующее содержание металлов: свинца — от 47,8 до 73,8%, незначительное количество сурьмы, цинка и признаки золота. Запасы руды категории  $C_1$  по двум жильным сериям составляют 94 тысячи тонн, перспективные запасы месторождения категории  $C_2$  — 400 тысяч тонн (данные о запасах С. В. Обручева).

Билляхское месторождение свинцовых руд расположено в 110 километрах к северу от Эндыбальских, на реке Мяиктянь, левом притоке реки Биллях. Здесь в течение незначительного времени работал Березкинский рудник; работы велись открытым разрезом.

Болбукское свинцово-цинковое месторождение расположено по южному склону Верхоянского хребта, по одному из притоков верхнего течения реки Болбука. Оно открыто в 1915 году. Здесь на склоне ключа Свинцового обнаружена жила кварца с свинцовым блеском. Жила сейчас исследована на 400 с лишком метров. Она состоит из четырех раздувов с очень богатым содержанием свинцового блеска в руде.

На Болбукском месторождении в 1929—1930 годах производилась разведка тяжелого типа с закладкой шахт и штольни. В конце

1930 года на Болбукском месторождении обнаружена еще одна рудная жила по склону ключа Усуччан. Здесь наблюдается большое количество цинковых руд, которые местами преобладают над свинцовыми.

Запасы месторождения подсчитаны неполно. По первой жиле, лишь по четырем столбам на глубине до 40 метров, они составляют, по подсчетам С. В. Обручева, по категории  $C_2$  около 1500 тонн свинца.

В 1934 году А. П. Муромцев обнаружил свинцовый блеск на Адыча-Янском водоразделе, по реке Борулаху и по ключу Джоптага.

Чочимбальское свинцово-цинково-мышьяковое месторождение находится в 10 километрах от Кыгылтасского месторождения, на западном склоне Верхоянского хребта, в системе реки Лены. Здесь обнаружено свыше десятка пластовых рудных жил. Главные из них имеют мощность от 0,5 до 1 метра; мощность же второстепенных жил чаще колеблется в пределах от 0,20 до 0,50 метра. По длине некоторые из них прослежены на сотни и более метров.

Содержание металла в них следующее: свинца 3,0—5,0%, цинка—3,0—4,0% (по данным С. С. Ванюшина).

Запасы подсчитаны только по двум жилам. Они определяются цифрой в 150—160 тысяч тонн руды, по категории С (по данным С. С. Ванюшина).

Кельтерское свинцово-цинковое месторождение по ключу Кельтер представлено одной сеточной жилой с спорадически рассеянными гнездами галенита и цинковой обманки. Содержание свинца в жиле — до 7%.

В свинцово-цинково-медных месторождениях на реках Большой и Малый Обыльчан встречены кварцесидеритовые жилы мощностью от 10 до 35 сантиметров, с содержанием пирита, халькопирита, свинцового блеска и цинковой обманки. Видимое протяжение одной из жил 150 метров. По составу руда месторождения по реке Большой Обыльчан одинакова с рудой по Малому Обыльчану.

Медные жильные месторождения обнаружены по Кильям-Негабата (к западу от Эчийского узла) и по реке Хадарындже (к югу от Эчийского узла). Осмотренные образцы представляют собой богатые медные руды, состоящие из кварца, сидерита, пирита и халькопирита.

Наиболее интересным участком сульфидизированных пород является Нюмктоминское поле роговиков. Опробирование их в 1934 году показало равномерное, но небольшое содержание меди, порядка 0,25—0,30%, при еще более ничтожном содержании цинка и 0,02—0,03% свинца. Запас этих рассеянных медных руд в Нюмктоминском поле (по данным Н. Н. Стронского) составляет не менее 200 тысяч тонн. По реке Сетачану, притоку реки Солонни, расположено месторо-

ждение с богатым содержанием пирротина и с включением мышьякового и медного колчедана. Перспективный запас представляет более 100 тысяч тонн руды.

Наличие медесодержащих минералов А. И. Муромцевым обнаружено в 1934 году в следующих пунктах: по реке Тирихтах (медный колчедан), по Яне, ниже урочища Кенг-Юрах (блеклые медные руды).

Наличие меди установлено также в большом количестве комплексных месторождений — цветных и редких металлов Верхоянья; например, обнаружен высокий процент содержания меди в рудных жилах рек Сеймчана, Джопканджи, Хадарынджи.

Наиболее интересные находки в отношении цинка сделаны летом 1934 года в окрестностях озера Себинколь. Вместо обычной мелкозернистой или сплошной массы сфалерита здесь, в сидеритовой жиле мощностью в 0,6 метра, он представлен крупными кристаллами до 80 килограммов весом. Цинковая руда здесь не достигает еще промышленных концентраций, однако есть основания предполагать, что при дальнейшем прослеживании могут обнаружиться участки, имеющие промышленное значение.

Вкрапления цинковой обманки обнаружены в 1932 году в кварцевых жилах по реке Артык.

Цинк является составной частью руд многочисленных сложных месторождений Верхоянья.

\*

**О л о в о.** В рудных месторождениях Запдноверхоянского района оловочасто встречается в виде касситерита и изредка станина.

Оловянные минералы обнаружены в Мангазейском, Эндыбальском серебро-свинцовых месторождениях, в серебряном Безымянном, медно-мышьяковых Сеймчанском и Джопканджинском месторождениях. На восточном склоне Верхоянского хребта по реке Малой Нюмкотома расположено Кыгылтасское месторождение с большим количеством рудных жил, содержащих наряду с сфалеритом, халькопиритом, галенитом, арсенопиритом, шеелитом, вольфрамитом, висмутовым блеском, также касситерит и станин. Отмечается также большое количество золота и серебра (Кыгылтасское месторождение).

Поисковой партии К. Демюкидова удалось открыть группу месторождений олова, расположенную вблизи рек Яны и Адычи, и подтвердить оловоносность Адычинского хребта. Здесь открыты месторождения Кигилляхское, Билляхское, Хонорское.

В рудных жилах этих месторождений установлено наличие арсенопирита, вольфрамит, касситерита. Касситерит обнаружен также в шлихах по рекам Джопкандже, Суордак (приток Омолая), Кюгес и Ого-Эльбот (приток Яны), по Тостах в хребте Тас-Хаяхтах, по ключу Кютепа в Восточно-верхоянском районе.

Во всех этих районах оловянные минералы встречаются лишь как второстепенные примеси к рудам других металлов. Содержание олова в них измеряется сотыми и лишь иногда десятими долями процента.

Специфически оловянные руды обнаружены пока в одном лишь месторождении — на Имтандже. Это месторождение интенсивно разведывалось Союзникельоловоразведкой, как поверхностными работами, так и штольными. Разведочными работами на площади в 3—4 кв. километра вскрыто до сотни тонких жил, некоторые из которых содержат видимый касситерит. Наряду с касситеритом здесь содержатся руды других цветных и редких металлов. Большая часть вскрытых жил и по мощности и по содержанию олова не представляет собой никакого практического интереса. Наиболее промышленно-перспективными и разведанными являются жилы „А“, „Б“ и „К“.

Среднее содержание олова в них, по данным М. М. Константинова, довольно значительно.

По минералогическому составу и характеру вмещающих пород это месторождение очень близко к Боливийским оловорудным месторождениям, а в СССР к Хапчерангинскому месторождению Забайкалья. Практически становится вопрос о вводе этого месторождения в эксплуатацию в ближайшие годы.

\*

**М ы ш ь я к.** Чисто арсенопиритовые месторождения встречаются редко, они незначительны по размерам и представлены маломощными жилами. Мышьяковые руды встречаются как сопутствующие минералы почти во всех рудных месторождениях Верхоянья.

Крупными процентами они выражаются в следующих месторождениях: медно-мышьяковые месторождения Сеймчана и Джопканджи, состоящие из тонких, но протяженных жил. По ключам Сульфидному, Пологому и Холодному в Эчийском массиве установлено около 30 точек мышьяк содержащих жил.

Чочимбальское свинцово-цинково-мышьяковое месторождение также содержит в своих рудах мышьяк.

А. И. Муромцевым в 1934 году мышьяк обнаружен также по реке Борулах и в Тирихтахском массиве.

\*

**М о л и б д е н.** Проявления молибденитового оруденения обнаружены в ряде рудных узлов — Эчийском, Нюмктоминском, Эндыбальском и Нельгехинском. Наиболее изобилует проявлениями этих руд Эчийский узел. Многочисленные тонкие жилки кварца с молибденитом обнаружены в притоках реки Эрунджи. Кварцевая жила с молибденитовой

вкрапленностью имеется также в роговиках Кыгылтаса (река Малая Нюмктома).

Промышленного значения молибденовые месторождения не имеют.

\*

**В о л ь ф р а м.** Вольфрамовые руды слабо распространены в Верхоянье и практического значения не имеют. Сульфидные жилки Кыгылтасского и часть оловянных руд Имтанджинского месторождений содержат вольфрам за счет наличия в них микроскопических зерен жеолита. Незначительное количество вольфрама содержится также в мышьяково-медно-цинковых рудах Джопканджи.

Наиболее самостоятельными месторождениями вольфрама являются следующие:

Батагайское, расположенное в верховьях Батагай-Алыта на расстоянии 40 километров от берега Яны и в 90 километрах от Верхоянска. Здесь залегает кварцевая жила с вольфрамитом. Месторождение не разведывалось.

Кигиляхское, находящееся в Верхоянском районе, на горе Кигилях, в 25 километрах от Яны, в 15 от Адычи и в 110 от Верхоянска. Здесь залегает кварцевая жила с вольфрамитом; последний встречается крупными вкраплениями в теле жилы. Здесь обнаружено также наличие арсенопирита и касситерита.

На правом берегу реки Улахан-Биллях, на 4—5 километров южнее Билляхского оловянного месторождения, открыты свалы жильного кварца с крупными вкраплениями вольфрамита, разбросанного в теле жилы.

\*

**С у р ь м а.** Сурьмяные руды (кварцево-антимонитовые) обнаружены в Западном Верхоянье — около десяти месторождений, в том числе в 2 пунктах Эндыбальского узла, в 3—4 пунктах Боурджинского узла и в серебряном Нельгехинском месторождении. Основываясь на результатах беглого осмотра месторождений, можно заключить, что они незначительны и содержат бедные руды. Особый интерес представляют лишь Нельгехинское и Эндыбальское месторождения. Анализ руды Березкинского рудника показал содержание в ней сурьмяного блеска в 3,5% (данные Иркутской промразведки).

\*

**В и с м у т.** Висмут содержится в незначительных количествах в сульфидных рудах некоторых месторождений — например, Кыгылтасского и Чочимбальского.

\*

**Серебро.** Оловянные месторождения реки Имтанджи, медно-мышьяковые месторождения Сеймчанское и Джопканджинское и полиметаллические месторождения Чочимбала, Эндыбала, Мангазейки, Биллеха, Бол-

бука, Артыка содержат серебро в различных долях. Серебряная руда открыта также в Нельгехинском узле. Наиболее известным и интересным серебряным месторождением является Безыманное в Эндыбальском узле. В обнаженных участках жилы серебряные минералы нередко образуют почти сплошные скопления. Можно предположить, что на этом месторождении имеются значительные запасы серебра.

\*

**З о л о т о.** Золото встречается в качестве незначительных физических и химических примесей в рудах других металлов и в россыпях. Так, содержат золото свинцовые руды реки Мангазейки и мышьяково-свинцово-цинковые руды Чочимбала. Золото обнаружено в россыпях в Орулганском хребте в бассейне реки Собапол (Маян) и в правых притоках его — Кемосья, Гульдо и Тынхтыр. Но содержание золота здесь бедное. При промывке речных наносов в районе хребта Кулара (Мунду-Гас) в 1933 году Ю. И. Серпуховым найдено золото в виде знаков в шлихах. Опробование лотком на золото носило не систематический характер, а потому не исключена возможность нахождения лучших пунктов. При этом пробы из рек брались косовые, без глубокой шурфовки. Знаки золота обнаружены также по реке Куюгес, в 8 километрах от впадения ее в Яну. Следы россыпного золота в виде знаков встречены по реке Аялыр.

Определена, как золотоносная, река Тостах (приток Адычи) со всеми ее притоками.

Большинство месторождений золота не имеет промышленного значения. Эксплуатируется лишь открытое за последние годы Аллахюньское месторождение в Джугдурском районе Верхоянского хребта.

\*

Кроме указанных месторождений, многочисленные залегающие полезных ископаемых обнаружены в других пунктах Верхоянья.

Большие надежды возлагаются на Адычанский район. Летом 1927 года Горно-геологическим управлением Главсевморпути направлена горно-геологическая экспедиция, которая должна разведать два участка. Одним из них является среднее течение реки Яны в районе гранитных массивов Куларского хребта; здесь намечается разведка на олово и золото. Другая партия экспедиции будет работать в районе среднего течения реки Тостах; в ее задачи входит разведка месторождений цветных металлов, олова и золота.

По плану Главсевморпути на третью пятилетку намечается провести детальную промышленную разведку Чочимбальского месторождения на свинец и цинк и Адыче-Янского района на олово, вольфрам и золото.

Эксплоатация горных богатств Верхоянского района встретится с большими за-



труднениями. Прежде всего население этого края состоит из редких кочевников — эвенков и якутов, поэтому рассчитывать на создание значительных кадров из этого населения нельзя. В основном придется ориентироваться на привозную рабочую силу из ближайших районов с привлечением местного населения.

Климатические условия Верхоянского района исключительно суровы, так как Верхоянский хребет является полюсом минимальных температур на земном шаре. Снежный покров здесь сходит в середине июня, и в конце августа выпадает первый снег.

Серьезным вопросом является водоснабжение. Несмотря на обильные водные ресурсы района, вопрос о бесперебойном снабжении водой будущего производства может стать чрезвычайно остро в связи с вымерзанием мелких рек. Зимой разведки снабжаются водой путем таяния снега и подвозки льда. Получение технической воды не везде будет возможно. Над этим вопросом придется поработать.

На некоторых месторождениях (например, Имтанджинском, Мангазейском, Эндубальском, Чочимбалском) отсутствуют местные топливные ресурсы и стройматериалы; это обстоятельство заставит отказаться от выплавки металла на месте его добычи. Концентраты руды придется возить на Лену или по Яне для отправления Северным морским путем.

Основным же условием для развития горной промышленности этого района является устройство хороших путей сообщения. Здесь существуют лишь выючные тропы летом, а зимой нартовые оленные пути,

проложенные по руслам рек, озер и болотам. Отсутствие хороших путей сообщения вызывает огромные накладные расходы.

Транспортный вопрос в первую очередь сводится к прокладке автозимника на Лену (400—500 километров). Возможно, что горной промышленностью Янского бассейна будет использован путь по Яне, которая связывает горнорудные районы с Северным морским путем.

Но наряду с этими неблагоприятными условиями будущей эксплуатации имеются также и условия, облегчающие их разработку. К ним относятся, например, глубокое расчленение района Эндубальских месторождений, благодаря которому можно будет закладывать горизонтальные капитальные выработки, необыкновенно высокое содержание в руде металлов и проч.

Учитывая неблагоприятные транспортные условия Верхоянья, в первую очередь необходимо будет включить в эксплуатацию наиболее рентабельные металлы, как олово и серебро, которые выдерживают даже весьма крупные транспортные расходы, а в дальнейшем, по мере улучшения транспортных и прочих условий, можно будет приступать и к разработке других, менее ценных металлов.

Ввиду наличия в Верхоянском районе многочисленных месторождений цветных и редких металлов, дефицитных в Союзе, необходимо всемерно форсировать детальные разведки этого богатейшего рудного района с тем, чтобы в ближайшие годы третьей пятилетки включить в эксплуатацию одно-два месторождения и подготовить наиболее ценные из них к разработке в начале четвертой пятилетки.

*Н. П. ПОЛУБАРЬЕВ*

## САЛЕ-ХАРД — ИВДЕЛЬ

Студенты и научные работники Свердловского горного института летом 1936 года провели экспедицию на Полярный и Северный Урал. Маршрут намечен был по наименее изученной части Урала, по западному его склону, начиная с 67° и до 61° северной широты.

После тщательного медицинского осмотра к участию в экспедиции были допущены 8 человек, в том числе 7 студентов, преимущественно геологов, и один научный работник института.

Весь переход от Сале-харда (Обдорска) — центра Ямало-Ненецкого округа — до Ивделя, свыше 1500 километров, намечено было осуществить пешком с выючными конями в течение 100 дней.

Целью экспедиции были прежде всего поисковые работы на медь, золото, цинк, уголь и т. д.; сбор геологического материала для предварительных выводов как о геологическом строении района, совершенно не отраженного в геологических картах, так и о возможном наличии тех или иных полезных ископаемых; затем производство топографических съемок, в первую очередь в районах так называемых "белых пятен"; посещение наиболее высоких вершин Урала (Рай-из, Пай-ер, гора Народная, Карпинского, Дидковского и др.); выяснение транспортных возможностей Полярного и Северного Урала, а именно — проходимости каравана выючных коней и возможности прокладки трассы для авиасообщений.

вдоль Уральского хребта, и, наконец, задачи туристского характера.

До хребта путь экспедиции шел по тундре так называемым „Воркутинским трактом“. Этот „тракт“ — просто плохо заметная тропа, конечным пунктом которой являются угольные рудники на реке Воркута.

С горы Рай-из началось наше первое знакомство с Полярным Уралом. Высота ее 1150 метров, координаты  $65^{\circ}56'$  с. ш. и  $65^{\circ}32'$  в. д., находится она на восточном склоне хребта. Затем экспедиция, направляясь долиной реки Сось к северо-западу до  $67^{\circ}$  северной широты, подходит к Медвежьей горе — „Нардомен-из“. Это самая северная точка нашего маршрута. Дальше путь идет на юго-запад до верховьев реки Южная Сось, а там по перевалу горы Шлем на западный склон.

Экспедиция двигалась по склону хребта на границе осыпей и начинающихся оленьих пастбищ.

Наиболее высокой вершиной Полярного Урала считается Пай-ер, что по-зырянски означает „Отец гор“. Ее высота — 1500 метров.

С вершины горы Пай-ер на север хорошо виден большой кряж, идущий параллельно основному хребту. По высоте он превосходит основной хребет. Его местное название Янганы-пай. Во второй половине июля мы наблюдали на нем большие пространства под снежным покровом. Снежные и фирновые поля и громадные кары дают основание думать о наличии здесь ледников.

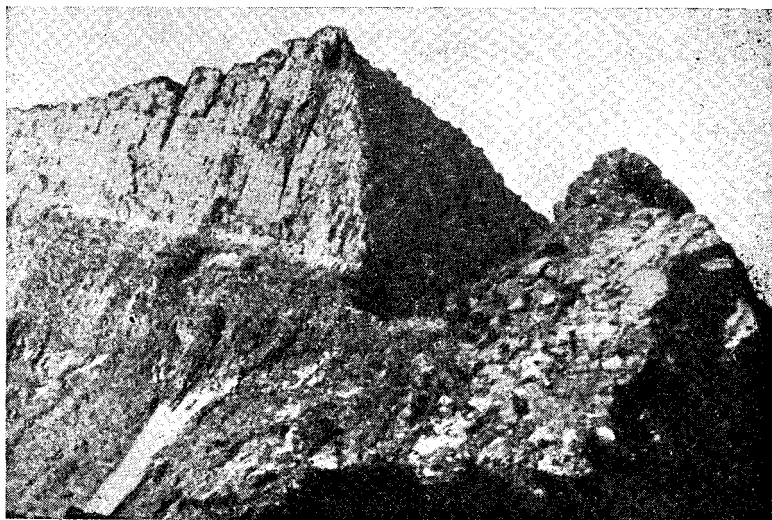
Пройдя болотистую долину, расположенную на запад от отрогов Пай-ера, экспе-

диция вышла на небольшие возвышенности в верховьях реки Качбель. Продвигаясь дальше на юго-запад, вышли к большому перевальному озеру Хойла, из которого вытекает река того же названия. Долина реки типичная древнеледниковая; начинаясь от озера среди высоких скалистых гор, она идет на запад и в 7 километрах от истока благодаря естественной плотине образует большое озеро, на каменистом дне которого видны громадные валуны, принесенные сюда древними ледниками. На левом берегу реки тянется каменистый гребень, состоящий из громадных валунов, напоминающих боковую морену древнего ледника.

Здесь мы встретили наибольшее количество каменистых осыпей с большими валунами. Для их обхода пришлось удалиться от водораздела дальше на запад.

Ландшафт горной тундры почти без всякой растительности, кроме карликовой березки, с часто встречающимися на пути каменными осыпями, сохраняется и дальше на юг, примерно километров на 120.

К первому лесу экспедиция вышла в долине реки Кокпала. Первым деревом была лиственница, а затем береза и ель. Кедр и сосна встречаются значительно южнее. Зато травяной покров, особенно на склонах, вблизи рек и ручьев, здесь очень богат и разнообразен. Незабудки, лиловые колокольчики, полевые астры, желтые медвянки, которые в средней полосе Урала появляются уже в мае, здесь цветут в конце июля. Лето здесь короткое, и природа стремится полнее использовать эти недолгие теплые дни. На склонах гор и хребтов грязно, белыми длинными полосами лежит снег. Он так и не успевает растаять за короткое



Вершина горы  
высотой  
в 1780 метров

северное лето. Единственные звуки здесь — это шум горных речек, шелест ветра и звон комариных полчищ. Далеко на западе за последними увалами западного склона хребта синеют в дымке леса и озера Припечорья.

30 июля экспедиция вышла в район так называемого „белого пятна“. Итти пришлось без карт. От реки Тумбуловой до окончания „белого пятна“ на реке Кожим экспедицией была произведена топографическая съемка в масштабе 1:25 000.

Типично горная река Кожим берет свое начало близ вершин горного узла „гора Карпинского — гора Народная“. Она долго течет в меридиональном направлении на север в широкой долине, пересекающей Уральский хребет. На 65°20' северной широты после впадения в нее ряда притоков (Ярота, Селам-ю, Балбань-ю) она поворачивает на запад и, удаляясь от хребта, впадает в реку Усу (Печорский бассейн). Горный ландшафт на Кожиме оживляется девственным лесом из лиственниц и елей. Но леса здесь пусты. Птиц нет совершенно. Единственный обитатель, с которым не раз приходилось встречаться, это бурый медведь.

Дальнейший маршрут экспедиции шел долиной реки Кожим, вверх по течению. Чем дальше, тем все больше и больше суживается долина реки. Берег становится обрывистым. Лес постепенно исчезает. Возле устья левого притока Кожима — Николайшор — маршрут круто поворачивает на запад в обход довольно высокого хребта Лапча.

Вместе с караваном экспедиция поднимается на самый высокий из встретившихся перевалов (до 1200 метров над уровнем моря). Обходя хребет Лапча с южной стороны, за перевалом тянется узкая каньонообразная долина реки Сура-зруй („Каменная дыра“). С перевала спускаемся в долину реки Народа, начинающейся у склонов горы Народной и несущей свои воды в бассейн Оби.

10 августа экспедиция в полном составе совершает восхождение на две высочайшие вершины Урала — гору Карпинского (высота 1795 метров) и гору Народную (1885 метров).

Дальнейший маршрут экспедиции идет вверх по течению реки Шугор, также имеющей меридиональное направление. Горы Ярута, Мань-янкеч, Сяньки, Хоса-нер и красавец Тельпос-из часовыми стоят по краям долины реки. Иногда ее русло суживается, и тогда с бешеным ревом и белой пеной быстро мчит река свои волны. Там же, где ворота гор раздуются в стороны, она течет спокойно и плавно, часто разделяясь на рукава с заросшими тальником островками и с песчано-галечной отмелью. На 64° северной широты река делает поворот на запад и уходит с Урала, отдавая свои воды Печоре.

Начиная от устья реки Нанг-сория, примерно в 3 километрах от зимовки метеостанции „Горный Шугор“, река Шугор вполне пригодна для плавания плоскодонных лодок местного изготовления. В весеннюю воду здесь могут ходить даже самодельные суда с мелкой осадкой.



Передвижение  
по скалам  
Уральского  
хребта

Возле хребта Хоса-нер, в 50 километрах от устья реки Нанг-сория, экспедиция покидает долину реки и, перейдя водораздел из Европы в Азию, двигается дальше на юг восточным склоном хребта.

Бездорожье и густой лес преграждают движение по склону. Приходится снова выходить на водораздел, который представляет собой бесконечно-длинный хребет с отдельными вершинами гор. Движение по нему удобно, так как рек здесь встречается сравнительно мало, да и то лишь истоки. Горная тундра здесь безлесна и малотравяниста, поэтому, чтобы раскинуть лагерь, приходится спускаться в долины.

В сентябре здесь в воздухе уже пахнет зимой. По утру мерзнет вода, и часто вместо дождя идет снег. Отсюда до нашей конечной цели осталось еще километров 400. С севера подгоняет зима, приходится форсировать переходы и спешить на юг.

Дальнейший путь идет мимо гор Сяньки, Яны-янкеч, Ман-янкеч, Ярута.

Пересекаем реку Пырсью. Минвя еще ряд вершин водораздела Яны-хан—Хартумтумп—Халь-тумп, маршрут выходит на водораздельное плато горы Сатензи, двигаясь среди редкого березового леса.

На широте Яны-кот-нер и Мань-кот-нер экспедиция пересекает так называемую „Сибиряковскую дорогу“, идущую на Урал из поселка Няксимволь, Омской области. На пути густой смешанный лес, особенно трудно проходимый в долинах рек и ручьев.

В конце сентября весь водораздел покрыт снегом. Для коней трудно найти траву.

23 сентября экспедиция выходит к истокам Сосьвы. Дальнейшее движение по водоразделу становится затруднительным. Все время падает снег. Идем в таких густых облаках, что, удалившись от каравана на 5—10 метров, сразу теряешь ориентировку.

На другой день экспедиция уходит с Урала на юго-восток. Идем оленьей тропой. Чем дальше от хребта, тем лес становится гуще, а воздух теплей. Коня с жалостью хватают сухую пожелтевшую траву. Вскоре вышли на реку Лозьву.

В поселке Нерпинг-сос кончился трудный этап пути, так как отсюда до поселка Бурмантово идет довольно торная тропа, а от Бурмантово до Ивделя даже „тракт“ с километровыми столбами и телефонной линией.

3 октября, придя в Ивдель, экспедиция закончила свой переход по Полярному и Северному Уралу, пройдя более 1500 километров.

\* \* \*

Какие же работы были проведены экспедицией?

Недалеко от Сале-харда, на речке Лаптаюган (левый приток Харбея), экспедицией найдены образцы угля. Эти угли можно отнести к юрским бурым углям. До сих пор на севере этой части Союза известны месторождения углей только на Северной Сосьве, то есть значительно южнее этого района.

В 2 километрах от устья реки Лаптаюган вниз по течению реки Харбей обнаружены мало окатанные и невыветренные



На склоне  
горы им.  
Свердлова  
горного  
института

валуны габбро и амфиболита, богато импрегнированные пиритом. В валунах встречаются тоненькие кварцевые прожилки, содержащие рудные минералы, халькопирит и пирит.

Полоса распространения этих пород, очевидно, имеет большое протяжение. Пириты являются хорошим признаком для организации поисков коренных их выходов, так как, несомненно, они содержат медь.

На этой же реке Харбей обнаружены обломки сульфидно-карбонатных жил. Сульфиды определены как галенит (свинцовая руда) и сфалерит (цинковый минерал).

Нахождение здесь целого комплекса цветных металлов и угля требует детального геологического исследования района, тем более что он находится всего в 70 километрах от Сале-харда и в летнее время может быть связан с ним водным путем.

На реке Кокпола ( $66^{\circ}17'$  с. ш. и  $62^{\circ}48'$  в. д.) найдены месторождения железных охр и залежи горючих углистых сланцев.

Еще южнее, в бассейне реки Кожим, на ее притоках Хаталамба и Николай-шор обнаружен жильный кварц, содержащий пирит и гематит (парагенетические спутники золота). Аналогичная жила обнаружена и на вершине высочайшей горы Урала — Народной.

На восточном склоне Урала, возле горы

Неройка-саллеурн, на правом берегу правого притока реки Маньи ( $64^{\circ}44'$  с. ш. и  $59^{\circ}55'$  в. д.) обнаружены выходы кварцево-серицитовых сланцев. Сланцы вытянуты полосой вдоль восточного склона хребта и имеют большое распространение. Несомненно, это является медно-колчеданным месторождением.

В летний период связь этого района с поселком Саранпауль, лежащим на судоходной реке Ляпин, может быть осуществлена водным путем по реке Манье.

Это создаст значительные удобства для производства дальнейших разведок.

В результате проведенных работ составляется геологическое описание маршрута от горы Рай-из до реки Кожим.

Топографические работы производились почти исключительно по маршруту экспедиции, причем съемка велась только в тех местах, где до сих пор не было никаких карт.

В отдельных частях маршрута производилась так называемая маршрутная глазомерная съемка в масштабе 1:25 000.

Так, была заснята караванная дорога „Воркутинский тракт“, протяжением в 70 километров, ранее не нанесенная на карты.

Произведена глазомерная съемка на западном склоне Урала, в районе так называемого „белого пятна“, ранее совершенно не заснятого (от  $66^{\circ}08'$  до  $65^{\circ}20'$  с. ш.). Протяжение съемки около 180 километров, масштаб тот же.

В районе высокого горного узла горы Дидковского ( $64^{\circ}58'—65^{\circ}$  с. ш.), в северо-западной части не имеющего топографического обоснования, были произведены топографические работы с целью нанесения на карту и определения высоты ранее неизвестных вершин. Эти работы сводились к магнитным засечкам с вершин посещенных гор и барометрической нивелировке. Магнитные засечки производились горным компасом с точностью до  $1^{\circ}$ .

Барометрическая нивелировка производилась анероидом № 294891 с 8772. Погода во время работ была благоприятная.

В результате проведенных работ определены координаты и отметки двух неизвестных вершин и схематически изображен рельеф западной части участка за пределами съемки Североуральской экспедиции Академии наук и Уралплана.

Координаты первой из них: северная широта  $64^{\circ}57'25''$ , восточная долгота (от Гринвича)  $60^{\circ}04'5''$ . Она оказалась выше горы Дидковского (считавшейся третьей на Урале по высоте).

Вторая неизвестная вершина хотя и нанесена на карту ЦНИГРИ масштаба 1:200 000, но не имеет отметки и рельефа в западной своей части.

Второй вершине участниками экспедиции присвоено имя Свердловского горного института.



Вершина горы Пай-ер

В программу работ экспедиции были включены восхождения на наиболее высокие вершины Урала. Всего было произведено восемь восхождений: 1) на гору Рай-из, высотой 1150 метров, 2) на гору Пай-ер, высотой 1500 метров, 3) на гору Народную — 1885 метров, 4) на гору Карпинского — 1795 метров, 5) на вершину с отметкой 1574 метра, 6) на гору имени Свердловского горного института, высотой 1650 метров, 7) на вершину с отметкой 1780 метров, 8) на гору Дидковского — 1764 метра.

Восхождение на уральские вершины по трудности уступает восхождению на вершины Кавказа. Подъем здесь все время происходит по крутой каменистой осыпи, часто переходящей в скалистый обрыв. Снежный покров в виде ледников встречается не часто. В ложбинах вершины горы Рай-из вечные снега полностью перешли в фирн. Движения этих фирновых ледников наблюдать не пришлось, но наличие трещин в них говорит о том, что движение безусловно существует.

На юго-западном и северо-восточном склоне вершины с отметкой 1780 метров обнаружены два больших фирновых ледника, под которыми в громадных карах найдены типичные ледниковые озера. По трудности восхождения эта вершина несомненно одна из наиболее неприступных. Восхождение на нее заняло два дня.

В процессе восхождения геологическая группа экспедиции проводила интересные геоморфологические наблюдения над реликтами ледникового периода и над ледниковыми формами рельефа полярного Урала.

\* \* \*

Лошади нашего каравана хорошо вынесли трудную дорогу, состоящую из горной тундры, каменной осыпи, высоких перевалов, топких болот, густых кустов тальника, быстрых и довольно глубоких горных рек с неровным каменистым дном и,

наконец, почти непроходимых буреломов тайги на восточном склоне хребта. По заключению ветнадзора, в Ивдель они пришли в хорошем состоянии.

По грузоподъемности и выносливости лошади значительно превосходят северного оленя.

На всем протяжении нашего маршрута мы интересовались возможностью организации вдоль водораздела Уральского хребта гигантской автомагистрали от Югорского шара до Ивделя и пришли к выводу, что создание такой трассы по этой естественной дороге встретило бы здесь меньше технических трудностей и потребовало бы значительно меньше капиталовложений, чем прокладка ее в другом, более западном или, наоборот, более восточном меридиальном направлении. Здесь встретится меньше больших рек (магистраль пройдет у истоков их), много меньше лесов и болот.

Сносительно возможности развития туризма на Полярном и Северном Урале экспедиция считает, что такие красивейшие реки Урала, как Кожим, Щугор, Манья, Лозьга и др., или вершины горного узла в районе горы Народной смогут быстро завоевать авторитет у советских туристов, тем более, что водным путем проникнуть сюда теперь не так уже трудно.

Найденные экспедицией полезные ископаемые в самое же ближайшее время должны быть проверены детальным геологическим исследованием этих районов.

Необходимо также произвести топографические работы с составлением карты в масштабе 1:25 000 в районе так называемого „белого пятна“ и нанести на карту горный хребет, идущий параллельно додораздельному хребту к западу от „Исследовательского кряжа“. По своей высоте он не уступает водораздельному хребту и имеет типично-ледниковые формы рельефа. Описание его несомненно даст богатый материал для изучения геоморфологии Урала.

В. А. ВАКАР

## АРКТИКА НА МЕЖДУНАРОДНОМ ГЕОЛОГИЧЕСКОМ КОНГРЕССЕ

Геология Советской Арктики впервые освещалась на Международном геологическом конгрессе в 1933 году. Предыдущий конгресс геологов, происходивший три года тому назад в США, не уделял специального внимания вопросам геологии Арктики.

В то время у нас были еще смутные представления о геологическом строении Советской Арктики и о ее полезных ископаемых, так как ее плановое геологиче-

ское изучение с применением систематической площадной геологической съемки началось только в 1933 году.

В начале 1936 года, когда результаты геологосъемочных и поисковых работ в Арктике за последние три года позволили составить карты геологической изученности, геологического строения и полезных ископаемых и выдвинуть тематические работы по стратиграфии, тектонике, геоморфологии, вулканизму, металлогении

и топливным ресурсам Советской Арктики, — был поставлен вопрос о необходимости организации при XVII сессии конгресса секции „Геология Арктики“.

Эта секция, работавшая при Арктическом институте, подготовила пятнадцать тем, посвященных различным проблемам геологии Советской Арктики.

Заседания Арктической секции велись под председательством Р. Л. Самойловича. В работах секции принимали участие 50 геологов, из них 12 иностранцев.

Тематика Арктической секции конгресса касалась преимущественно основных проблем геологии Арктики, и лишь в незначительной части докладов затрагивались местные явления второстепенного характера.

Введением к работам Арктической секции был доклад Р. Л. Самойловича „Геологическая изученность Советской Арктики“. Доклад явился результатом коллективной работы геологов Всесоюзного Арктического института и наглядно показал степень изученности Советской Арктики и Субарктики в дореволюционное и послереволюционное время.

Иллюстрацией к докладу служила только что законченная геологическая карта Советской Арктики, в масштабе 1 : 2 500 000, явившаяся результатом последних исследований.

С докладом „Геологическая карта Советского сектора Арктики“ выступил М. М. Ермолаев.

Карта дает возможность выделить крупные геологические структуры, каждой из которых присущи специфические тектоника, магмогенез и металлогения.<sup>1</sup>

Помимо выставленной для общего обозрения и готовой к печати геологической карты Советской Арктики и Субарктики, М. М. Ермолаев продемонстрировал еще красочную схему тектоники Советской Арктики.

Более подробно на вопросах тектоники остановились в своих докладах Н. Н. Урванцев и С. В. Обручев.

В докладе „Тектоническое строение полярной области между рр. Енисеем и Леной“ Н. Н. Урванцев указал на деление этой области на Таймырскую складчатую зону и Енисейско-Ленскую платформу. В то время как Таймырская зона претерпевала в период варисийской складчатости мощные плейкайновые деформации, платформа реагировала разломами, с которыми связаны излияния траппов.

По данным Н. Н. Урванцева, альпийская складчатость установлена на платформе с несомненностью. Западная ветвь складчатости Хараулахских гор пересекает Лену и тянется в пределы низменности Таймыр-

ской тундры. Западнее реки Анабара складчатость имеет характер брахиантиклиналей и куполов. В них дислоцирован верхний мел. Соляные куполы по грабену тундры констатированы до Енисея. В пределах Таймырской зоны альпийский орогенез выражен надвигами и чешуйчатыми перекрытиями.

Куполовидные структуры, с которыми связывается нефтеносность по краям платформы, и надвиги в области Таймырской складчатой зоны вызвали большой интерес среди иностранцев. Последние просили подробнее остановиться на профилях, которыми Н. Н. Урванцев иллюстрировал свой доклад.

Доклад С. В. Обручева „Тектоника Северо-восточной Азии“ представляет значительно переработанную им тектоническую схему, впервые опубликованную в 1937 году в журнале „Проблемы Советской геологии“.

На втором заседании Арктической секции конгресса были заслушаны доклады М. В. Кленовой, В. И. Бодылевского, В. С. Соболева, Е. П. Молдаванцева и В. А. Вакара.

Доклад М. В. Кленовой „Процессы литогенеза в полярных морях“ явился результатом обработки многочисленных донных проб, взятых на различных глубинах в полярных морях. Продукты разрушения горных пород подвергаются здесь лишь незначительным химическим изменениям, вследствие слабого развития органической и, в частности, бактериальной жизни и низкой температуры. Обычное для морей умеренного пояса и южных морей постепенное по мере удаления от берега измельчение осадка нарушается переносом минеральных частиц льдами. Частицы песка по минеральному составу являются отражением состава ближайшего берега и часто обогащены тяжелыми минералами. Состав пелитовых фракций приблизительно однороден по всему бассейну и по химическому составу близок к среднему составу литосферы. Кленова отмечает роль железа и марганца в образовании осадков, являющихся продуктом речных выносов, обогащение некоторых участков углекислотой, бедность фаунистическими остатками, связь органического вещества с пелитовыми фракциями и постоянство его состава. Устанавливается, что полярные моря являются областью современного накопления морских песчано-глинистых отложений.

Доклад М. В. Кленовой вызвал значительный обмен мнений и пожелания о продолжении работ в этой области.

Оживленные выступления палеонтологов вызвала работа В. И. Бодылевского и Л. Д. Кипарисовой „Стратиграфия мезозойских отложений Советской Арктики“. Особенно интересны проанализированные им двенадцать палеографических схем, показываю-

<sup>1</sup> См. статью М. М. Ермолаева „Геологическая карта Советской Арктики и Субарктики“ в № 4 „Советской Арктики“ за 1937 год.

щих процесс последовательных миграций мезозойского моря. Схемы были построены на обширном палеонтологическом материале, собранном многочисленными экспедициями советских геологов-полярников за последние годы.

В. С. Соболев в своем докладе „Магматические эпохи Енисейско-Ленской части Советской Арктики“ разбивает Енисейско-Ленскую арктическую область на три части: Анабарский кристаллический массив, область сибирских траппов и Таймырская складчатая зона. Соболев указывает на сходство Анабарского массива с Алданской плитой, описанной Коржинским. Здесь распространены те же метаморфические породы наиболее глубокой зоны и так же, как на Алдане, метаморфизм связан с аляскистыми гранитами. Сибирские траппы распространены на площади свыше 1 500 000 кв. километров и связаны со Среднесибирской платформой. В. С. Соболев считает, что они моложе перми, хотя это и оспаривается другими геологами, и старше средней юры.

В Таймырской складчатой зоне Соболев намечает три этапа гранитных интрузий: первый, протерозойский или нижнепалеозойский, второй, связанный с варисцидной складчатостью, и, наконец, третий, относящийся к альпийской складчатости. С ней, вероятно, связаны гипабиссальные гранитоиды Пясины, прорывающие траппы.

В работе Е. П. Молдавцева и В. М. Сергиевского „Металлогения западного сектора Советской Арктики“ дается схема металлогении Урало-Новоземельской складчатой зоны, в которую входят Новая Земля, Вайгач, Полярный Урал, Пай-хой и Тиман. Здесь процессы магмогенеза и металлогении связаны с варисцидной, отчасти каледонской складчатостью. Оруденение схематически относится к четырем магматическим циклам: досилурийскому, силуро-девонскому, средне-верхнедевонскому и верхнепалеозойскому. В генетическом отношении месторождения Урало-Новоземельской зоны разбиваются на:

- 1) магматические — титаномagnetит, хромит, коренная платина;
- 2) пневматолитовые — молибденит, оловянный камень, шеелит, ферберит;
- 3) гидротермальные — цинково-свинцовые, медные руды и золото.

Наибольший интерес представляют свинцово-цинково-медная и флюоритовая формация Новой Земли, Вайгача и Пай-хоя. В пределах Полярного Урала в перспективном отношении особого внимания заслуживают месторождения золота, платины, олова и вольфрама. Из металлов интересны месторождения пьезокварца.

В докладе „Магматические циклы северо-восточной Азии“ намечена схема магматической деятельности для восточного сектора Советской Арктики. Магматическая деятельность в докембрии и нижнем палео-

зое здесь мало известна. Геологи Дальстроя относят к докембрию некоторые гранито-гнейсы и амфиболиты среднего течения Колымы. С кембрийскими отложениями связывают диабазо-спилитовые излияния верховьев Зырянки и Россохи. К каледонскому диастрофизму можно отнести силуро-девонские порфиры Лено-Колымской области. С варисцидным орогенезом связан верхнепалеозойский магматический цикл, с преобладанием основных и эффузивных пород над габуинными и кислыми. Мезозойский магматический цикл развивался в связи с кимерийской и особенно австрийской фазой альпийской складчатости. Этот цикл начался основными эффузивами, дал повсеместное развитие интрузий геранитоидов и окончился экструзиями различного состава. С кайнозойским циклом связано образование юных вулканических толщ Чукотки и Охотского края. Вулканогенные толщи прорваны молодыми гранитами. Последний этап магмогенеза — мощное излияние четвертичных эффузивов на крайнем востоке и севере рассматриваемой области. Наибольший интерес — не только теоретический, но и практический — представляет мезозойский цикл, так как с ним связаны оловянные, вольфрамовые, молибденовые, мышьяковые и большая часть золотых и полиметаллических месторождений.

Автор иллюстрировал свой доклад тремя схематическими палеовулканическими картами северо-восточной Азии, соответствующими развитию магмогенеза в палеозое, мезозое и кайнозое.

Остальные доклады Арктической секции на XVII сессии Международного геологического конгресса не смогли быть доложены из-за отсутствия авторов. Они кратко изложены в сборнике тезисов, изданном Оргкомитетом Конгресса.

Оригинальный доклад представил американский геолог Шепард Френсис „Связь полярных ледяных шапок с затопленными морем долинами“, но сам, к сожалению, не явился доложить его. В своем докладе Шепард Френсис понижение уровня моря, необходимое для разработки глубоких каньонов Америки, связывает с огромным ростом материковых ледников, особенно развитых в полярных районах СССР.

Иностранцы, посещавшие заседания Арктической секции, задавали вопросы докладчикам, но в прениях участия не принимали. Они это объясняли тем, что для них на Арктической секции представилось слишком много совершенно новых данных, поэтому для участия в обсуждении необходимо серьезное, заблаговременное знакомство с материалом и продолжительная подготовка. Действительно, до сих пор почти отсутствует научная литература по геологии Советской Арктики на иностранных языках.



\* \* \*

Интересно сравнить темпы изучения хотя бы восточного сектора Советской Арктики — Колымского края и Чукотки — с близлежащей Аляской. Лет пять тому назад Аляска представлялась страной, хорошо изученной геологически, по сравнению с нашим северо-востоком, так как у нас даже один процент площади не был покрыт тогда геологическими съемками. Теперь, несмотря на то, что в экономическом отношении Аляска осваивается десятилетиями, а Чукотско-Колымский край экономически почти не освоен и мы лишь недавно приступили к его систематическому геологическому изучению, тем не менее уже сейчас топографическими и геологическими съемками этот край покрыт не меньше, чем Аляска, и экономические перспективы его выше, чем у Аляски.

Работы советских учреждений, исследующих Арктику, показали, что экономические перспективы у нее большие, хотя еще не все обнаруженные месторождения начали эксплуатироваться.

Арктическая секция не ограничилась лишь чтением докладов и обменом мнений, а организовала экскурсию в Арктику. Был избран один из наиболее доступных уголков Арктики — остров Новая Земля.

Экскурсия, состоявшая из 17 иностранных и советских геологов и руководимая профессором С. В. Обручевым, отплыла из Архангельска на специально оборудованном пароходе „Вологда“. На Новой Земле было произведено 12 остановок с осмотром интереснейших геологических обнажений, которые вызвали оживленную дискуссию.

Если на Арктической секции иностранные геологи проявили пассивность из-за отсутствия у них достаточно разработанных проблем по геологии Арктики, то на других секциях, которые работали над разрешением общегеологических проблем, иностранцы проявили большую активность.

Такие проблемы, как „Пермская система и ее стратиграфическое положение“, „Взаимная связь тектонических процессов, магматических образований и рудных месторождений“, „Тектонические вопросы Азии“ и „Геофизические методы в геологии“, могут оказать помощь дальнейшему плодотворному изучению геологии Арктики.

Пермская система, значительно развитая на территории СССР и, в частности, в Советской Арктике и некогда совсем отри-

цавшаяся некоторыми иностранными геологами, получила к XVII Конгрессу всемирное признание. Представители США, Китая и других государств выступали с докладами по стратиграфическому положению пермских отложений и их расчленению. Основной задачей Пермской секции было сопоставление разрезов перми разных стран. Особого интереса по этому вопросу заслуживают доклады китайского доктора Хуанга и американца А. К. Миллера.

Для геологов-полярников большое значение имеет проблема „взаимосвязи тектонических процессов, магматических образований и рудных месторождений“. Большинство районов Советской Арктики еще не достаточно изучено, чтобы на геологическом материале, собранном в Арктике, осуществить аналогичную тематику, но знакомство с решением таких проблем в более изученных районах поможет нам ускорить решение аналогичных задач и для Арктики.

Такие доклады на конгрессе в секции „Взаимосвязи“, как И. Ф. Григорьева — „Влияние условий застывания батолитов на распределение оруденция“, Г. В. Тирреля (Англия) — „Связь между вулканической деятельностью и тектоникой“, Д. С. Коржинского — „Фации глубинности минералогических явлений“, М. А. Усова — „Фации магматических пород и их рудоносность“, Ф. Блонделя — „Распределение золотых месторождений в связи с общими геологическими условиями“ и другие были большим вкладом в дело разрешения интернациональным путем существенных вопросов геологии, которые сейчас вплотную ставятся и перед геологами Арктики.

Таким образом, XVII сессия Международного геологического конгресса помогла советским геологам уяснить те пути, которыми должно пойти в Арктике решение очередных задач.

Международный геологический конгресс в СССР явился примером плодотворной интернациональной научной работы.

Достижения в области геологического изучения СССР и подсчет запасов полезных ископаемых показали на конгрессе, что Советский Союз занимает одно из первых мест в мире по целому ряду важнейших полезных ископаемых и по той роли, которую у нас играет геология. Арктическая секция продемонстрировала ведущее значение СССР в области изучения геологии Арктики.

П. Е. ТЕРЛЕЦКИЙ

## ЧУКОТСКАЯ КОМПЛЕКСНАЯ ЗЕМЛЕУСТРОИТЕЛЬНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ

Чукотский национальный округ — далекая окраина Советского Союза — быстрыми темпами включается в общий процесс социалистического строительства.

Растет процент грамотности, население на 60% объединено в простейшие товарищества и артели, развиваются промыслы.

Но все же основная масса кочевого и отчасти оседлого населения еще сохраняет пережитки примитивных общественно-экономических укладов. Этому способствует земельная неустроенность, запутанность путей кочевания, обезличка в землепользовании. Часто бывают споры из-за летних пастбищ, морских лежищ и охотничьих угодий, несмотря на то, что имеются огромные пространства угодий, никем не осваиваемых.

Для осуществления постановления НКЗ РСФСР о проведении земельно-водного устройства организована специальная комплексная землеустроительная экспедиция.

На ее обязанности лежит выявление местоположений и размеров пастбищных, промысловых (для охотничьего, рыболовецкого и зверобойного промыслов), сельскохозяйственных и других угодий, определение их качества, производительности и хозяйственной ценности; выявление отдельных землепользователей и земельных территорий.

Кроме того, она должна произвести хозяйственно целесообразный отвод угодий колхозам и земельным объединениям, обеспечивающий земельно-организационные условия для развития кооперирования и коллективизации бедняцких и середняцких масс; выделить угодия, находящиеся в пользовании государственных учреждений и предприятий, и выявить земельные фонды для тех же целей; отвести угодия ПОСу, совхозу, для нужд промышленности, промыслов, сельскохозяйственного освоения и переселения; уточнить границы округа, районов, сельских и кочевых советов и ликвидировать спорность в пользовании угодьями.

Для осуществления этих задач экспедиция, помимо своих подготовительных работ в центре, производит в этих районах обследование современного землепользования, земельных отношений, условий перехода кочевников-колхозников на оседлость; изучает социально-экономическое состояние населения, его промысловую деятельность, структуру доходности и товарности, эффек-

тивности труда, распределения рабочего времени.

Кроме того, проводятся специальные обследования: геоботаническое и почвенное, по изучению пастбищных, охотничьих, рыболовных угодий, лежищ морского зверя и т. п., для определения качества угодий, кормовых ресурсов, промысловой фауны, а также геодезическо-топографические работы — определение астрономических пунктов, глазомерная и маршрутная съемка и составление карты этих районов.

Для производства всех этих работ экспедиция, помимо землеустроительного персонала, располагает разнообразным штатом работников. Полевой состав экспедиции — 44 человека.

Экспедиция по числу районов делится на три партии. Отдельные отряды этих партий высаются в различных местах побережья: бухта Провидения, Уэлен, Ванкарем, мыс Шмидта, мыс Певека, Чаунская губа, бухта Амбарчик и Нижнеколымск.

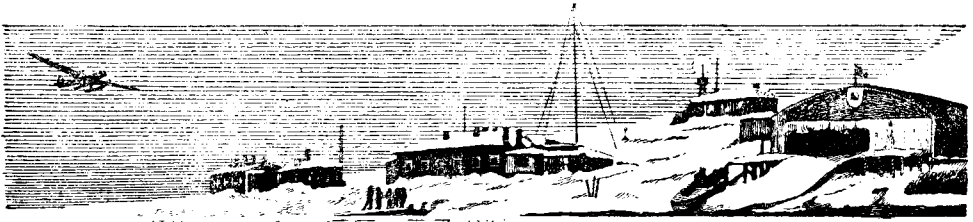
Центрами партий (их базами) намечаются Островное, мыс Певека (здесь же будет и центр экспедиции) и Уэлен.

Полевой период и разъяснительная работа среди населения начнутся с момента высадки на берег. Обследование землепользования и экономика, а также специальные работы по изучению территории, угодий и т. п. будут производиться с осени 1937 года по конец лета 1938 года.

Обработка собранных материалов, составление специальных очерков и проектов землеустройства будут произведены в течение осени и первой половины зимы 1939 года.

В марте-июне 1939 года проект землеустройства, по одобрении его соответствующим районным исполнительным комитетом, будет предъявлен населению. Для этой цели отдельные члены экспедиции вновь посетят свои участки и вручат землепользователям соответствующие акты, карты и другие документы на отводимые угодья.

Для передвижения отдельных отрядов будет использован главным образом местный транспорт — собачьи и оленьи нарты и байдары. Кроме того, экспедиция везет с собой лодки с моторами и аэросани. Для перевозки к центральной базе тяжелых грузов заводится трактор. Экспедиция везет с собой три дома, которые будут поставлены в Чаунской и Чукотской базе.



Н. Д. ПАПАНИН, Э. Т. КРЕНКЕЛЬ,  
П. П. ШИРШОВ и Е. К. ФЕДОРОВ

## ПЕРВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ РАБОТЫ СТАНЦИИ „СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС“

(Радиограммы с Северного полюса)

Передаем основные результаты работы нашей экспедиции за май, июнь и июль.

С 21 мая до 5 июня наша льдина дрейфовала относительно Гринвичского меридиана на юг в среднем со скоростью 4 мили в сутки. Начиная с 5 июня дрейфуем зигзагами, направляясь то к востоку, то к западу в ограниченном районе между  $88^{\circ}30'$  и  $89^{\circ}$  широты и между  $30^{\circ}$  и  $0^{\circ}$  западной долготы. Наибольшая скорость дрейфа отмечена в 0,4 мили в час, наименьшая 0,05 мили в час. В общем дрейф нашего поля подчиняется направлению ветра, уклоняясь вправо, благодаря вращению земли.

Определение силы тяжести сделано в точках дрейфа на  $88^{\circ}58'$  широты,  $29^{\circ}$  западной долготы и на  $88^{\circ}49'$  широты,  $5^{\circ}$  западной долготы. Измерения производились посредством маятникового прибора сухопутного образца, сконструированного Ленинградским астрономическим институтом. Оба пункта, давая сходные результаты по предварительным подсчетам, показывают значительное отклонение от нормального распределения силы тяжести. Подробнее это весьма интересное явление будет выяснено после камеральной обработки. Во время гравитационных магнитных и астрономических наблюдений какие-либо толчки или колебания льда замечены не были.

Радиосвязь поддерживается регулярно с островом Рудольфа четыре раза в сутки. Мощность передатчика 20 ватт. Связь ведется на длинных волнах. В случае атмосферных помех переходим на волны порядка 60 метров. Два дня наблюдались сильные атмосферные помехи. Слышно большинство маломощных станций Карского района на длинных волнах. Установлены любительские связи с Ленинградом, Норвегией, Францией, Англией, Ирландией, Ислан-

дией и Северной Америкой. Оценка нашей слышимости — пять баллов из девяти возможных.

Установлено, что атлантическая вода, открытая в более южных широтах Нансеном, мощным потоком поступает также в околополюсный район, внося в центральную часть Ледовитого океана большее количество тепла. Интересны результаты суточной станции, во время которой каждые два часа в течение суток брались пробы воды на глубинах 200, 250, 275, 300, 400 метров. В слое температурного скачка на глубине 250 метров были обнаружены периодические колебания температуры и солености, достигающие значительной величины: от  $-0,11$  до  $+0,3^{\circ}$ .

Эти колебания свидетельствуют о прохождении в этом слое внутренних волн, ориентировочно полусуточным периодом, возможно — приливо-отливного происхождения.

Предварительный просмотр под микроскопом проб планктона, собранных на разных глубинах, показал, что в верхних слоях моря продолжается гидробиологическая зима. Массовое развитие микроскопических водорослей планктона, так называемое цветение, характерное для биологической весны, еще не начиналось.

Но уже совершенно ясно, что гипотеза Нансена о крайней бедности жизни центральной части Ледовитого океана не верна. Стаканчик планктонной сетки, поднятый с тысячи метров, буквально кишел разнообразными моллюсками, личинками, медузами, рачками, окрашенными в яркий красный цвет, характерный для обитателей глубин, лишенных света.

Определения элементов земного магнитного поля с помощью магнитного теодо-

лита произведены в четырех точках нашего пути. Измерены величины склонения горизонтальной составляющей, и наклонения в грубом приближении соответствуют магнитным картам Арктики, составленным финским профессором Веинбергом на основании экстраполяции распределения магнитного поля в средних широтах. Это свидетельствует о равномерном характере магнитного поля, отсутствии крупных аномалий в районе Северного полюса. Магнитный меридиан отклонен от Гринвичского на  $41^{\circ}$  к западу, для средней точки района магнитных измерений широта  $89^{\circ}$ , западная долгота  $30^{\circ}$ . Проведены пробные серии измерения магнитной вариации.

Астрономические определения координат производятся теодолитом, в среднем ежедневно, с точностью до четверти мили. За последнее время введено точное численное пути между астрономическими определениями, путем непосредственно действующей, опущенной в неподвижный слой воды на глубине 700 метров вертушки-самописца, сконструированной для нашей экспедиции Кузнецовым.

Метеонаблюдения ведутся четыре раза в сутки, с 10 июня начал дневник погоды. Температура последней декады мая в среднем  $-9^{\circ}$ , наиболее низкая 26 мая  $-16^{\circ}$ , начиная с 30 мая — потепление.

В июне средняя температура  $-2^{\circ}$ , наиболее высокая 11 июня  $+1^{\circ}$ . С 22 мая по 5 июня преобладали северные, северо-западные ветры, скоростью около 6 метров в секунду. С 5 по 14 июня — южные, юго-западные, скоростью в 5 метров в секунду, с 16 по 20 июня — северные, северо-восточные — 4 метра, с 20 по 25 — южные — 5 метров, последнее время северные 7 метров в секунду. Наибольшая скорость ветра, отмеченная нами, больше 16 метров в секунду. Наиболее редкими являются юго-восточные и восточные ветры. Суточный ход метеоэлементов возможно будет заметен лишь в результате тщательной обработки.

Гидрологические работы начаты 6 июня с прибытием лебедки. Взяты четыре гидрологических станции: одна до тысячи метров, две — до дна, одна суточная. Глубина океана на широте  $88^{\circ}54'$  и западной долготы  $21^{\circ}$ —4290 метров; на широте  $88^{\circ}47'$  и западной долготы  $10^{\circ}$ —4374 метра. Таким образом, дно океана понижается здесь к востоку на 84 метра на протяжении 15 миль. Взяты две пробы грунта. Все пробы воды различных глубин обработаны в гидрохимической лаборатории. Важнейшие результаты: от поверхности до глубины 150 метров вода с низкими температурами  $-1,63$ ,  $-1,70$  с пониженной соленостью. С глубиной температура резко повышается, достигая на глубине 250 метров величины, близкой к нулю. От 275 до 600 метров на всех станциях обнаружена вода положительной температуры с высокой соленостью. Макси-

мальная температура  $+0,71$ — $+0,78^{\circ}$  держится на глубине 400 метров. Ниже 750 метров температуры снова отрицательные, постепенно понижаясь с глубиной, достигая на глубине 2000—2500 метров  $-0,84$ — $-0,87^{\circ}$ , в придонном слое— $-1,23^{\circ}$ . Соленость в придонном слое  $35,1$ .

\* \* \*

Дрейф льда за истекшее время можно разделить на два различных периода: последняя декада мая характеризовалась средней скоростью 4 мили в сутки, направленной приблизительно к югу от Гринвича; в июне—июле направление суммарного перемещения сохраняется, однако величина результирующей скорости снижается до полутора миль в сутки. Таким образом, за июнь мы передвинулись по прямой на 30, а за июль на 40 миль.

Сопоставив путь льдины, зафиксированный астрономическими определениями, с направлениями и скоростью ветра, мы смогли определить, по методу Свердруп, непосредственное действие ветра и постоянного за это время течения. Результаты предварительных подсчетов оказались: ветер двигает наш лед со скоростью, равной по величине скорости ветра, умноженной на коэффициент равный 0,013 (то есть ветер скоростью в один метр в секунду двигает лед со скоростью тринадцать миллиметров в секунду). Направление дрейфа отклоняется от направления ветра на угол около сорока градусов вправо; одновременно лед увлекается постоянным течением со скоростью полторы мили в сутки с направлением к юго-востоку.

Результаты обработки регулярных вертушечных наблюдений дадут более детальную картину зависимости дрейфа от ветра.

Средняя температура воздуха за июль оказалась  $+0,20$ , максимальная  $+1,7^{\circ}$ .

К 20—25-му числу целиком стаял снежный покров, имевший 40 сантиметров толщины, обнажилась бугристая поверхность ледяного поля, образовались большие пресные озера. Поверхность льда изоборужена старыми замерзшими трещинами.

Сток ближайших озер в море происходил через нашу гидрологическую лунку. Вслед за снегом начал таять поверхностный слой льда, рассыпаясь на крупные зерна, подобные фирновому снегу. Толщина стаявшего слоя 25—30 сантиметров. Последние дни таяние резко уменьшилось, сток едва заметен.

В первой половине июля было несколько дней с малой облачностью, вторая — почти целиком пасмурная, частые туманы, дожди.

Частая облачность служила значительной помехой астрономическим определениям и магнитным измерениям. В июле начато изучение характера магнитных вариации. За июль удалось определить

всего 33 линии положения. Сделаны три суточных серии отсчетов величин склонения и горизонтальной составляющей на специальных магнитометрах. Две серии приходятся на сильные возмущения буреобразного характера.

Измерения величин магнитных элементов сделаны в июле в четырех точках. На каждом пункте во время измерений отсчитывались вариации в течение нескольких часов; таким образом измеренные величины можно привести к некоторым средним условиям. Средние значения элементов, измеренных в июле, таковы: угол между магнитным и Гринвичским меридианом  $31,1^\circ$  магнитный меридиан отклонен к западу, горизонтальная слагающая  $0,0375$ , угол наклона  $86^\circ$ . Средние координаты для магнитных пунктов: широта  $88^\circ 10'$ , западная долгота  $7^\circ$ . Таким образом географическое распределение магнитного поля сохраняет равномерный характер.

Гравитационные измерения сделаны в одном пункте при координатах  $88^\circ 08'$  широты и  $5^\circ$  западной долготы. Значение ускорения силы тяжести, по предварительным вычислениям, обнаруживает положительную аномалию, сравнительно с полученным по формулам нормального распределения. Более северные июньские пункты давали несколько меньшую величину положительной аномалии.

В начале июля удалось выбрать двое суток с незначительной облачностью для измерений градиента потенциала атмосферного электричества. Среднее значение градиента 130 вольт на метр, максимальное 150, минимальное 47. Пока намечается суточный ход океанического характера максимум около 18, минимум около 01 часа Гринвича, с амплитудой около 90 вольт.

В течение июля было взято пять гидрологических станций: одна полуторасуточная в верхней границе атлантической воды, четыре глубоководных. На шестой станции при координатах  $88^\circ 6'$  широты и  $4,5^\circ$  западной долготы был третий промер глубины, оказавшейся равной 4395 метрам. Таким образом дно океана продолжает понижаться по пути нашего дрейфа, однако более постепенно. Между первым и вторым промерами расстояние 15 миль, — дно понижается на 84 метра, между вторым и третьим промерами расстояние 40 миль, — дно понижается только на 11 метров. Грунт здесь оказался двухслойным: верхний слой — ил кофейно-коричневого цвета, нижний — серого.

Июльские глубоководные станции оказались удачнее июньских: удалось выбрать термометры, выдержавшие высокое давление воды на больших глубинах. Температура воды придонного слоя оказалась значительно выше, чем показал уцелевший термометр на второй глубоководной стан-

ции. Температура на глубине 4385 метров  $-0,67^\circ$  на глубине 4000 метров  $-0,72^\circ$ . В результате распределение температуры на глубинах следующее: на глубинах от 25 до 600 метров находится атлантическая вода с положительными температурами; на глубине 750 метров температура близка к нулю и постепенно понижается, достигая на глубинах 2500 метров — минимум  $-0,82$ ,  $-0,84^\circ$ . Далее с глубиной температуры снова повышаются, увеличиваясь в придонном слое на две десятых.

Было проведено несколько серий вертущечных наблюдений над скоростью течения в слое атлантической воды. Наблюдения производились двумя вертушками Экмана-Мерца, опускавшимися одновременно на одном тросе на разные глубины. Нижняя вертушка опускалась на глубину 1000 метров, то есть в слой воды, в котором течение отсутствует. Верхняя опускалась на 400—500 метров — в слой атлантической воды. Никакой разницы в показаниях обеих вертушек не обнаружено. Это значит, что скорость течения в слое атлантической воды незначительная, до пределов чувствительности прибора.

Взяты две глубоководных планктонных станции, в которых произведены послойные уловы планктона на разных глубинах, от 300 метров до поверхности. Жизнь на глубинах в 3000 метров значительно беднее, чем в верхних слоях, но все-таки представлена различными планктоническими животными. В последней декаде июля началось заметное развитие растительного планктона в верхних слоях моря: повидимому наступила гидробиологическая весна.

Своеобразным проявлением жизни является желтовато-красная окраска снега одного поля, вызванная развитием микроскопических водорослей, однако это интересное явление, наблюдаемое неоднократно на льдах в более южных широтах, здесь пока редкость. Жизнь центральной части Ледовитого океана не исчерпывается только низшими организмами планктона льда. В течение июля в район лагеря залетали четыре различных чайки; вчера была медведица с двумя медвежатами приплода этого года.

Ночью 14 июля наблюдали первое серьезное сжатие на южной окраине нашего поля. Сравнительно молодой лед, метровой толщины, находил широкой грядой, местами высотой до восьми метров. Толчков не чувствовали, ведь наше поле в нескольких квадратных километрах, при средней толщине в три метра, весит несколько десятков миллионов тонн и обладает огромной инерцией. Мы очень довольны своей льдиной, однако бдительности не теряем, круглые сутки следим за старыми трещинами.

## ДВА ДИКСОНА

Диксон зимой и Диксон летом — два совершенно различных понятия.

Зимнее население острова стационарно: оно не превышает 100 человек. Летом, в навигацию, кривая роста обитателей Диксона делает резкий скачок вверх. В 1937 году населения Диксона летом насчитывалось до 3000 человек.

Открытие навигации вносит коренное изменение в весь комплекс культурно-политической и хозяйственной работы диксоновцев. Скромная полярная станция зимой — летом превращается в арктический портовый городок, деловая жизнь которого бурлит круглые сутки, благо полярное солнце не сходит с горизонта ни „днем“, ни „ночью“.

Десятки полярных станций тесно общаются между собой всю зиму при посредстве Диксона; нередко в полярную ночь радиопереклички самых отдаленных станций.

Зимой Диксон реже транслирует свою радиогазету „Арктические известия“, чаще дает Москву, хорошо известный полярникам Арктический выпуск „Последних известий“. Летом в Арктике слышимость московских радиостанций значительно ухудшается. Поэтому только с начала сентября Диксон возобновляет трансляцию Арктического выпуска для широкой аудитории.

И здесь мы имеем опять как бы два Диксона. Диксон зимой транслирует полярным коллективам и промышленникам Устьенисейской охотничьей промысловой станции чаще Москву и реже свою информацию. Диксон летом опирается на другую аудиторию, главным образом на корабли, на навигацию, транслируя своим слушателям ежедневную летою радиогазету „Арктические известия“. Летом перед партийной организацией Диксона, перед его общественностью встает большая задача: как лучше обслужить культурный досуг нескольких тысяч полярников, находящихся в плавании на кораблях по Великому северному морскому пути.

Зимой 1936/37 года диксоновцы в порядке безналичного расчета пользовались вновь организованным на острове ларьком. Летом 1937 года впервые в истории Арктики „Диксонторг“ широко открыл свои двери для многих сотен покупателей, продавая за наличный расчет самые различные товары, от английских булавок вплоть до патефонов, костюмов и обуви.

Зимой диксоновцы не пишут на материк и не получают писем. Единственный „почтальон“ Диксона зимой — дежурный радист. Летом десятки проходящих пароходов детавляют солидную почтовую корреспонденцию на острове. Тогда появляется на

Диксоне и настоящий „почтальон“. Функции заведующего почтовым отделением отправляются в общественном порядке. Самолет, пароход, катер, все виды транспорта оперативно используются для связи.

Зимой диксоновцы живут достаточно уютно, не нуждаясь в жилплощади, многие имеют даже отдельные комнаты. Летом Диксон хронически переживает жилищный кризис. Особенно это чувствовалось в прошедшее лето. К старым зимовщикам (не было парохода на Большую Землю) добавился контингент полярников в лице новой смены, плюс две-три экспедиции на Диксон, экипаж самолета полярного летчика, любимца Диксона, орденоносца т. Махоткина, артисты Заполярного театра, и так далее, без конца. Это нарушало общий зимний стиль диксоновской жизни, нарушало в самом уязвимом месте — в вопросе культурного быта полярника. Под жилье приспособлялись даже чердачные помещения. „Перенаселение“ Диксона впервые создало своеобразные „очереди“ в столовой, бане и т. д.

Вот это-то обстоятельство — коренное изменение лица Диксона в пору летней навигации — и заставляет подумать о целом ряде серьезных мероприятий и некоторой реконструкции столицы Арктики.

\* \* \*

Времена Норденшельда и Амундсена для Диксона, как и для всей советской Арктики, — далекое прошлое. Жутко и странно сейчас, в условиях советской полярной зимовки, слышать о таких, например, фактах прошлого: в дельте Лены погибла от голодной смерти и суровых условий арктической природы значительная часть американской экспедиции Де-Лонга на „Жаннете“. Близ Диксона от тех же причин погиб последний посланец „Фрама“ — матрос Тессем.

Где когда-то погиб экипаж „Жаннеты“, там теперь целый полярный поселок — порт Тикси, с радиостанцией, больницей, библиотекой, электростанцией, со своей печатной газетой.

Где когда-то погиб матрос Тессем, там вырос советский арктический городок — Диксон.

Шестилетняя Лиля Матюшкина две трети своей жизни провела на Диксоне. Детский сад Диксона наполнен веселым говором и смехом десяти-двенадцати детишек. Один этот факт достаточно ярко говорит о завоевании большевиками недоступной, в условиях царского времени, Арктики.

Советский Диксон не знает цыгги. Старший врач полярной станции Диксона т. Соколов говорит: „Я проработал на Диксоне

три года и за это время не наблюдал среди работников острова ни одного случая заболевания цынгой“.

В зиму 1936-1937 года диксоновцы провели 68 киносеансов, демонстрируя звуковые фильмы, и 18 сеансов с показом немых фильмов.

В библиотеке острова Диксона до 3000 книг. Имеется много специальной литературы и учебников.

В трех поселках Диксона живут зимой 100 человек. Среди них нет ни одного неграмотного! 54 человека имеют законченное среднее и высшее образование, не считая окончивших семилетку.

Диксоновцы культурно проводят свой досуг, организуя соревнования по шахматам, спортивные игры, лыжные комсомольские эстафеты вокруг острова и т. п.

У них хорошо налаженное хозяйство. Диксоновская теплица дает более тысячи свежих огурцов за год, лук и редис. Имеются больница, баня, прачечная.

Имеются на Диксоне и „зеленые насаждения“. Привезенные в подарок диксоновцам капитаном В. И. Ворониным мурманские сосенки и березки, высаженные в грунт, принялись и дали новые побеги. Все лето в диксоновском „Парке культуры“, близ цветочных клумб с анютиными глазками, резвятся дети.

Не плохо работает диксоновская общественность: печатная газета „Полярная звезда“, радиогазета „Арктические известия“, кружки текущей политики, кружки по изучению истории партии, стенные газеты, завоевывающие почетные места в смотрях полярной печати!

Советские диксоновцы создали насыщенную большевистским горением жизнь на этом холодном острове. Они смогли это сделать только при помощи нашего родного советского правительства, при помощи всей нашей могучей родины.

Из 30 человек отличников Диксона 11 человек награждены орденами Союза ССР, 15 человек получили ценные премии, 2 человека награждены именными часами и 1 — легкой машиной.

\*\*\*

„Каждый диксоновец должен хорошо знать избирательный закон!“ — так озаглавлена интересная передовая статья печатной газеты Диксона „Полярная звезда“, вышедшей 12 августа 1937 года.

„Мы живем,—пишет газета,—на крайнем северном форпосте нашей страны. Мы—связисты, стрелковики, начальники участков великой транспортной магистрали нашей родины — Северного морского пути. Могучее дыхание нашей родины согревает нас в снегах Арктики, работа партии и правительства подымает наш дух в борьбе с любыми трудностями. Свет Сталинской Конституции доходит до самых отдаленных

районов страны... Вчера к нам на остров прибыла новая группа работников — пополнение нашей дружной семьи. Большинство их — молодые специалисты, получившие квалификацию, знания при советской власти. Так осуществляется закрепленное Конституцией право граждан СССР на образование... Большую часть сменяющихся сейчас полярников ждут санатории, дома отдыха, курорты. Двери всесоюзных здравниц широко раскрыты. Каждый гражданин СССР имеет право на отдых. За каждым из нас обеспечено право на труд. Положение о выборах в Верховный Совет гарантирует советскому избирателю его избирательные права, установленные Конституцией... Диксоновцы изучают избирательный закон. Уже прошел ряд занятий в кружках обоих поселков острова и порта“.

Очень скоро по выходе этого номера газеты ряд помполитов пароходов, стоящих на рейде Диксона, обратился на остров за литературой по изучению нового избирательного закона. И здесь выяснилось, что на Диксон завезено было с Большой Земли всего лишь два-три экземпляра „Положения о выборах в Верховный Совет СССР“. Тогда решили выпустить следующий номер газеты с полным текстом „Положения о выборах“, тиражом в 900 экземпляров. Газета разошлась в течение двух часов. На пароходы, не имеющие своих катеров, газету завозил служивый „быстроход“ теплохода „Косарев“. Политическая жизнь на рейде Диксона ожила. Были созданы десятки новых кружков с сотнями слушателей.

„Был бы я—татарин-бедняк—при проклятом царском строе последним человеком, а теперь советская власть дала мне все права, научила любить землю, на которой я живу. Передо мной открыты все дороги. По нашей Сталинской Конституции я скоро буду выбирать в Верховный Совет и знаю, за кого подам свой голос. Я подам его за человека, который сделал мою страну радостной и могучей, который сделал мою жизнь счастливой. Я подам свой голос за великого Сталина... Так писал рабочий острова Диксона т. Утяшев в свою газету „Полярная звезда“.

\*\*\*

К диксоновцам прибыл Заполярный театр Политуправления Главсевморпути. Театр — не диловинка для полярного коллектива острова. Но в 1937 году впервые столь „производительно“ были использованы культурные силы в лице приехавших на остров артистов.

Из состава артистов была выделена особая музыкальная бригада: виолончель, скрипка и др. Эта бригада сделала ряд поездок на корабли, стоящие в гавани Диксона („Маикоп“, „Уралмаш“). В дальнейшем

она была оставлена на острове на все время навигации и превращена впервые на Диксоне в радиоконцертную бригаду. Это дало исключительный политико-культурный эффект.

Музыкальное трио<sup>3</sup> — пианино (артист Л. Эльперин), скрипка (артист Д. Водопьянов) и виолончель (артист И. Волчков) — проработало больше месяца на Диксоне, обслуживая концертами по радио весь западный сектор Арктики (полярные станции и пароходы). Радиоконцерты давались для советских полярников, героев Северного полюса, участников экспедиции по розыскам самолета Леваневского, моряков и детчиков.

После первых же концертов посыпались телеграммы. Товарищи просили в них исполнить свои любимые музыкальные произведения. Эти телеграммы-запросы свидетельствуют о высоком культурном уровне работников Советской Арктики. Тов. Папанин и его славные друзья просили радиотрио сыграть несколько отрывков из оперы композитора Бизе. По просьбе участников экспедиции т. Шевелева радиотрио организовало концерт, программа которого была составлена из цикла выступлений Краснознаменного ансамбля красноармейской песни и пляски. Полярники мыса Оловянный, тт. Голубев и Кремер просили сыграть им ряд произведений композитора Грига. Все эти просьбы охотно исполнялись.

Опыт организации радиоconcertов в Арктике безусловно себя оправдал. В будущем году с начала навигации ежедневная диксоновская радиогазета „Арктические известия“ должна пополниться своим оркестром, театральной труппой.

И тогда, как правильно отметили участники радиотрио, „эфир в месяцы, когда обычно радиостанция Коминтерна сюда не доходит, понесет во все уголки Арктики высокое советское искусство“.

\* \* \*

Молодые стахановцы-радисты выросли в коллективе Диксона в самостоятельных работников, которые могут работать в любом радиоцентре страны, оснащенном быстройдействующей аппаратурой.

Два года назад т. Гнедо, закончив радиокурсы, с большой „опаской“ ехал на Диксон. Сейчас, принимая на слух, он выбывает в минуту более 190 букв.

Тов. Румянцев, комсомолец-стахановец, другой питомец полярных курсов, имел за

плечами опыт радиолюбителя-коротковолновика. Последнюю зиму Костя Румянцев по существу выполнял обязанности помощника начальника приемного пункта Радиопункта и со своими обязанностями хорошо справлялся.

Научные сотрудники тт. Шацилло и Иванов правильно поставили прогноз погоды и ледовых условий.

\* \* \*

Чего недостает Диксону?

На лето у Диксона должен быть свой клуб, вместимостью до 500 человек. Иначе крайне трудно обслужить всех желающих посетить на острове спектакль или киносеанс.

В помощь радиогазете Диксона должна с первым же пароходом прибыть концертная радиобригада артистов. Среди них обязательно должен быть баянист с баяном, так как спрос на него в Арктике очень большой.

Радиогазете нужны опытные дикторы. Газета давно уже вышла из рамок кустарной работы, получила широкое признание всех полярников.

Необходим один катер, специально для целей культурно-массовой работы в порту и на рейде.

Нужно быстрее привозить на Диксон политическую литературу, особенно текущую.

С первым ледоколом обязательно завезти второго наборщика для обслуживания печатной газеты, что даст возможность, как нами уже проверено в 1937 году, выпускать газету через день. Спрос на нее в Арктике большой.

Хозяйственникам, Полярному и Морскому управлениям Главсевморпути также следует продумать некоторые вопросы „реконструкции“ Диксона в период навигации. Необходимо построить пекарню, вторую баню, вторую прачечную, вторую столовую, культурное помещение для „Диксонторга“, складское помещение для него, помещение для клуба (хотя бы фанерный павильон), зубной кабинет (на лето) и пр.

И тогда Диксон станет еще лучше обслуживать многие сотни полярников и команд пароходов в арктическую навигацию.

О зимнем Диксоне заботятся хорошо. Пришла пора позаботиться и о Диксоне летом!



**С. К. КЛУМОВ**

Кандидат биологических наук

## НОВАЯ ТЕХНИКА ЗВЕРОБОЙНОГО ПРОМЫСЛА

Техническая реконструкция морского зверобойного промысла на Севере должна найти достаточное отражение в плане развития хозяйственной деятельности Главсевморпути в третьем пятилетии.

Колоссальная протяженность северного морского побережья Евразии, малая населенность его и разбросанность населенных пунктов, большое значение морского зверя, являющегося в некоторых районах — например, на Чукотке — основой существования коренного населения, и суровая природа Севера — все это является серьезными факторами, которые нужно учесть при планировании третьей пятилетки.

Мы считаем, что наряду с организацией мощного механизированного государственного промысла морского зверя необходимо развивать и реконструировать кустарный промысел с введением его в определенное организационное русло. Такими видами промысла являются стрелебный и сетный.

Стрелебный промысел морского зверя распространен почти повсеместно на Европейском и Азиатском Севере, на островах Северного Ледовитого океана, на Дальнем Востоке и на Черном море. Этот промысел является самым простым и доступным, так как не требует специального оборудования, кроме ружья (дробового или пулевого) и в лучшем случае — лодки. Он зачастую производится попутно при промысле рыбы или при охоте на пушного зверя, птицу и т. д.

Однако этот промысел малоэффективен и даже вреден. Легко раненный зверь всегда уходит от охотника, а тяжело раненный или убитый очень быстро тонет, и промышленник не успевает доплыть на лодке до места погружения зверя и воткнуть в него гарпун. В отдельных районах потопление убитого и раненого зверя достигает до 90%.

Стрелебный промысел вполне допустим при ледовых или береговых залежках тюленей (морского зайца, нерп, гренландского тюленя и пр.), но должен быть категорически запрещен для добычи белухи и тюленей летом на плаву, т. е. на воде. Добыча тюленей на воде допустима только зимой, когда убитый зверь не тонет.

Стрелебный промысел может стать значительно более эффективным путем замены пулевого и дробового оружия гарпунным ружьем. Этот вид промысла нужно внедрять по мере освоения нашей промышленностью производства гарпунных ружей и снабжения ими жителей нашего Крайнего Севера.

Гарпунное ружье должно быть простым по конструкции, легким и в то же время универсальным, т. е. чтобы с его помощью можно было добывать морского зверя гарпуном, пушного зверя пулей и птицу дробью.

Специалистам-оружейникам необходимо ознакомиться с моделями гарпунных ружей шведской, итальянской, норвежской и французской фирм и выбрать из них наиболее пригодные для нашего Севера конструкции и детали.

Одно из наиболее подходящих гарпунных ружей (рис. 1) весьма сходно с обыкновенным охотничьим одноствольным ружьем 12-го калибра. Благодаря наличию прицельной рамки, оно может употребляться как охотничье ружье для стрельбы по зверю пулей. Ствол ружья — гладкий, цилиндрической сверловки, без нарезов. Сделано ружье из более прочного материала, чем обычные охотничьи, так как его ствол должен выдерживать большое напряжение. Длина ствола 47—52 сантиметра. Длина патронника 45—50 миллиметров. Вес ружья без гарпуна около 4 килограммов.

Ложье сделано из орехового дерева и благодаря специальной обработке не набухает от сырости и не портится от воды

На конец ложа можно надевать резиновый амортизатор для смягчения отдачи.

Заряжается ружье с казенной части специальным патроном без пули с гладко пригнанной к штоку (стволу) гарпуна головкой-пыжом. Патрон закрывается обычным затвором винтового типа. Ружье состоит из немногих деталей и очень просто в обращении.

Гарпун (рис. 4 и 5) вкладывается в ствол ружья и подводится вплотную к пыжу патрона.<sup>1</sup> Для направления гарпуна при вылете из ствола ружья имеется на конце штока утолщение. Длина гарпуна около 60 сантиметров. Голозка гарпуна съемная. Вместо обычной головки с двумя жалами может быть навинчена маленькая разрывная граната. Гарпун сделан из упругой стали, вес его около 450 граммов. К штоку гарпуна прикрепляется кольцо, которое может двигаться по нему лишь от головки до серединного утолщения. Когда гарпун вкладывается в ружье, кольцо это придвигается вплотную к его головке. К кольцу прикрепляется стальной тонкий трос, к петле которого привязывается гарпунный линь (для гарпунного линя пригодна пеньковая веревка, разрывное усилие которой должно быть не меньше 2,0 килограммов) Иногда гарпунный линь наматывается на специальную «катушку», которая подвешивается под передней частью ствола ружья (рис. 2 и 3), в других же случаях этот линь набирается в специальный ящик (рис. 6). Очень важно, чтобы линь был пра-

вильно уложен (наматан), свободно и быстро шел за гарпуном. При самой ничтожной задержке линя ему грозит немедленный обрыв.

Гарпунный линь, длиной в 50 метров, оканчивается небольшим стеклянным полым шариком (диаметром в 10 сантиметров). К этому шарiku подвязывается так называемый поплавковый линь, который оканчивается большим поплавком-буем (около 50 сантиметров в диаметре), сделанным из водонепроницаемой промасленной парусины. Поплавковый линь длиннее гарпунного в 1,5—2 раза (рис. 6).

Расстояние, на которое успешно можно бить в цель гарпуном, — 40—50 метров. Пуля же, выпущенная из этого ружья, дает удовлетворительное попадание в цель на 400 метров. Для стрельбы пулей может употребляться бездымный порох.

Ствол этого гарпунного ружья гладкий, поэтому гарпун при полете не вращается, как при стрельбе из гарпунных нарезных ружей, в которых крылья головки гарпуна раскрываются и тормозят полет гарпуна. Здесь же крылья головки раскрываются лишь после того, как гарпун вошел в тело животного и линь был натяннут охотником.

Патрон для стрельбы гарпуном состоит из медной гильзы, которая заряжается обычно тремя граммами черного пороха. Бездымный порох для стрельбы гарпуном не употребляется.

При составлении плана третьей пятилетки необходимо учесть широкое внедрение гарпунного ружья в промысловый обиход жителей Крайнего Севера.

Конструкция описанного гарпунного ружья несложна и быстро может быть

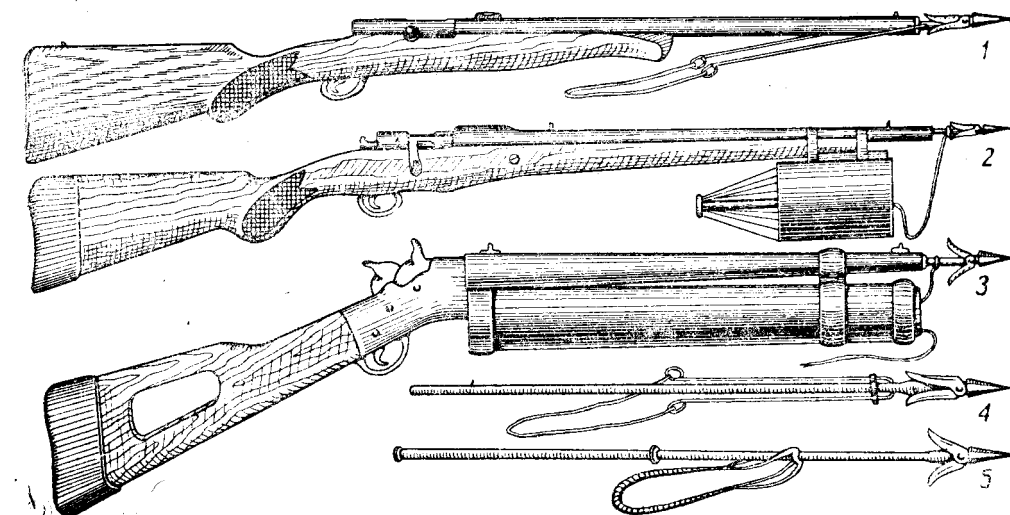


Рис. 1 — гарпунное ружье. Рис. 2 — гарпунное ружье с катушкой для линя.

Рис. 3 — гарпунное ружье с камерой для линя. Рис. 4 и 5 — типы гарпунов

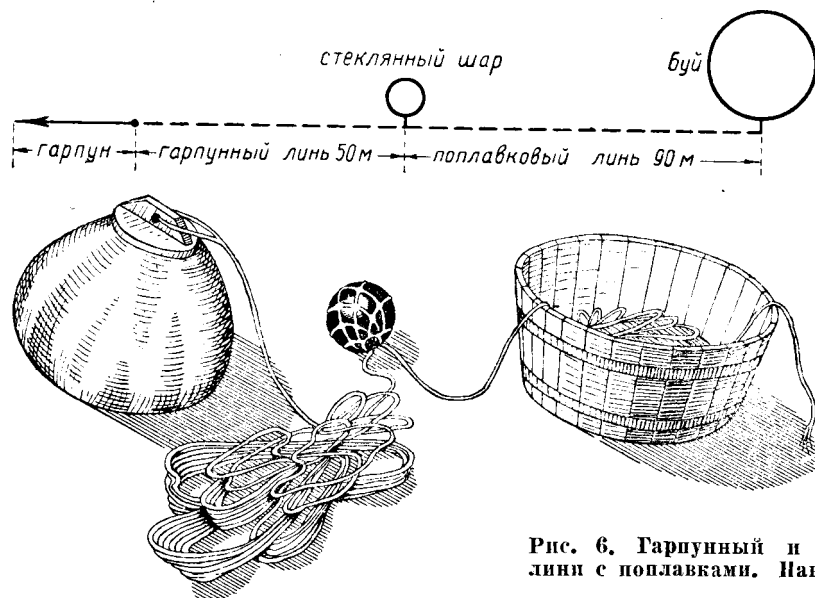


Рис. 6. Гарпунный и поплавковый лини с поплавками. Наверху — схема

освоена нашей промышленностью. Искоренение стрелебного промысла и развитие промысла морского зверя при помощи гарпунных ружей должны значительно увеличить выход товарной продукции за счет той части зверя, которая сейчас „убивается“, но не попадает в руки охотников.

При утверждении конструкции гарпунного ружья, которая должна быть нами освоена, нужно учесть недостатки существующих конструкций. Прежде всего — сравнительно небольшое расстояние полета гарпуна; желательно увеличение его до 60—75 метров. Затем — невозможность стрельбы дробью; необходимо, чтобы конструкция ружья допускала стрельбу дробью, пуль и гарпуном. Большая тяжесть ружья; желательно некоторое облегчение веса при сохранении его прочности.

Особое развитие этот вид промысла может получить в местах интенсивного прохода зверя близко у берегов, где сетной-неводной лов из-за недолговременного пребывания зверя или в силу особых гидрографических условий производить невозможно. К этим районам относятся: побережье острова Вайгача, большая часть западного побережья Новой Земли, западное побережье островов Северной Земли, острова „Комсомольской Правды“, Земля Франца-Иосифа, острова группы шхер Минина, пролив Вилькицкого, все проливы, отделяющие Карское море от Баренцова, — Югорский Шар, Карские Ворота, Маточкин Шар и т. д.

\* \* \*

Вторым видом кустарного промысла, который, также как и гарпунное ружье,

при широком распространении и правильной организации может значительно повысить выход продукции морского зверобойного промысла, является сетной лов морского зверя.

Техника лова зверя ставными сетками (половинками или юндами) очень проста. Принцип этого лова основан на обьячеивании зверя в сетке. Проходя через широкое отверстие ячеи сетки, зверь обычно запутывается (обьячеивается) хвостовым плавником или лапами. Стараясь освободиться, он накручивает на себя подчас всю сетку, а так как последняя удерживается якорями, то тюлень или белуха, будучи не в состоянии подняться на поверхность воды, погибают.

Половинка — весьма примитивная снасть, но все же у нее есть и ряд преимуществ. Для лова зверя половинками не нужно большой артели, никакого дорогостоящего оборудования в виде катеров,<sup>1</sup> моторных лодок и других специальных приспособлений, нет необходимости в непрерывном наблюдении за выставленной снастью и т. д. Добычей зверя при помощи половинок могут заниматься как один, так и несколько человек.

<sup>1</sup> Конечно, можно организовать лов половинками и в большом масштабе, когда целая артель будет занята только этим промыслом. В таком случае этой артели нужен небольшой катер или две моторные лодки для установки, просмотра и снятия половинок. Большая артель с катером может обслужить около 250—300 штук сеток.

Во время промысла зверя половинками можно одновременно заниматься ловлей рыбы или другой работой. Установка и просмотр половинок не отнимают у промышленников много времени, так как последний производится один раз в день или в два дня, а установка занимает всего лишь несколько часов.

Вся „техническая база“ сводится к нескольким сеткам (по числу промышленников) и одной лодке. К простоте лова зверя половинками нужно прибавить еще и дешевизну этого способа. Стоимость одной половинки длиной в 40—50 метров и высотой в 8—9 метров — 200 руб. (по ценам 1936 года).

Срок службы половинки — три года. Таким образом все эксплуатационные расходы при добыче зверя половинками сводятся лишь к амортизации самой сети (53 р. 50 к. ежегодно) и частично лодки.

Учитывая, что количество промысловых дней на Крайнем Севере примерно 55—60, а на вылов одной белухи приходится от 9 до 57 половинок-дней, мы можем предположить, что каждая половинка принесет за сезон промысла от одного до двух зверей.

Четверо-пятеро промышленников могут обслужить 35—45 половинок и за сезон выловить от 35 до 90 белух. Возьмем среднее количество в 60 голов, что при стоимости каждой белухи в 246 р. 50 к.<sup>1</sup> даст заработок по 1479 р. в месяц на одного промышленника, при небольшой затрате

времени и сил и при совмещении с рыболовством.

При размещении на севере 1000 шт. половинок, что является вполне реальным делом, мы сможем получить 1000—1500 голов зверя. Коренному населению и рыбопромысловым колхозам это даст дополнительный заработок, поднимет их благосостояние и улучшит питание, так как жир и мясо морского зверя у жителей Севера и Дальнего Востока считаются хорошим пищевым продуктом.

Несмотря на всю „кустарность“ этого промысла, он все же сможет активизировать лов; поэтому наряду с организацией крупных и мощных государственных промыслов необходимо обратить серьезное внимание на развитие добычи зверя половинками. Коренное население Севера без помощи государства не сможет как следует организовать добычу, и сетной звериный промысел без этой помощи не получит должного распространения.

Районы применения половинок полностью совпадают с районами применения гарпунного ружья. Эти два способа по своему характеру очень близки и связаны друг с другом.

В настоящее время промысел половинками развит слабо, вследствие отсутствия сетей, опытных промышленников и инструктора широких слоев коренного охотничьего населения Севера. Все эти моменты должны быть изжиты. Это явится одним из важнейших мероприятий для развития сетного промысла зверя в третьей пятилетке.

Мы остановились здесь на развитии и реконструкции лишь мелкого кустарного промысла морского зверя, который, однако, имеет громадное значение для коренного населения наших северных окраин.

Важным фактором в развитии всей промысловой деятельности на Севере является создание сети моторно-промысловых стан-

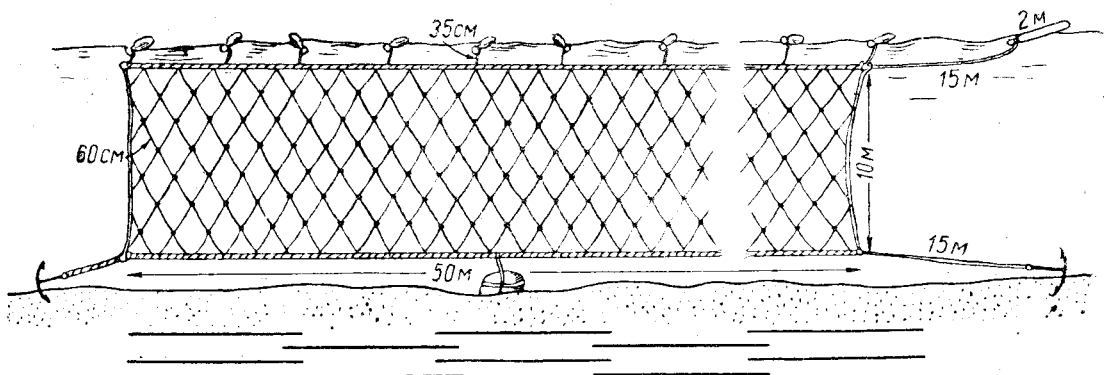


Рис. 7. Половинка, или ставная сетка, для лова белухи. Внизу — схема установки половинок

ций (МПС), оснащенных передовой техникой, которые должны будут взять на себя всю организацию, руководство, техническую и материальную помощь охотничьему населению Крайнего Севера.

На каждую моторно-промысловую станцию должна быть возложена обязанность приемки и хранения, а может быть частично и обработка всей охотничье-промысловой продукции своего района. Одновременно МПС будут являться и опорными пунк-

тами для мощных государственных промыслов.

Моторно-промысловые станции будут иметь также большое политическое значение: они несомненно явятся мощными проводниками культуры и высокой техники в самые отдаленные уголки нашего социалистического Севера.

В этом — громадное значение моторно-промысловых станций, этим вызывается необходимость их быстрее создания.

*П. К. НОВИЦКИЙ*

## ФОТОРАБОТА В УСЛОВИЯХ АРКТИКИ

Работа с фотоаппаратом в пяти полярных экспедициях дала мне большой практический опыт, знакомясь с которым будет полезно для всех фотоработников и фотолюбителей, впервые едущих в Арктику.

Прежде всего о фотоаппаратуре. В арктических экспедициях необходимо иметь стационарную камеру универсальку размером 9×12 или 6×9 с двойным растяжением. Такая камера нужна для засъемки научных работ экспедиции, так как объекты их зачастую бывают очень малы (например, фауна полярного моря) и требуют камеры с объективом большого фокуса.

В научных работах предпочтение надо отдать пластиночному аппарату, а не лейке, поэтому, отправляясь в экспедицию, я брал камеру 9×12 с тройным растяжением. Чтобы иметь возможность разнообразно варьировать свою работу, я брал объективы следующих фокусных расстояний: Даггор Герца F 105, рабочий объектив 135, Тессар 6,3 и Теле-Ксенар-Шнейдер — фокус 300 миллиметров, светосила 5,6 (как телеобъектив).

Таково было стационарное вооружение. Для оперативной работы я брал две лейки с набором оптики: широкоугольник 35 миллиметров, рабочий объектив 50 миллиметров и телеобъектив 135.

Большое внимание нужно уделять хранению аппаратов. Всю аппаратуру я держал в брезентовых футлярах, покрытых снаружи и внутри цапновым лаком, который предохраняет от проникновения сырости в футляр.

Каждая вещь в футляре имела свое определенное гнездо и закреплялась так, что при любом повороте футляра предмет оставался на своем месте. Чтобы быстро находить в футляре нужную вещь или кассету с определенной пленкой, на алюминиевые гильзы-хранители кассет я наклеивал шеллаком цветное сукно. Красное сукно обозначало, что в этом пенале хранится панхром, а зеленое — ортохром. Если кассета снята, то пенал кассеты переворачивался доншком вверх. Такое расположение дает возможность оператору при одном взгляде в футляр определить, сколько у него

имеется чистой пленки, какого сорта и сколько снятых.

Фотоработник, отправляющийся в Арктику, нужно брать с собой минимальное количество сортов негативного материала и не увлекаться высокочувствительной эмульсией, потому что пленка средней чувствительности дает возможность исправить экспозиционные ошибки и в значительной степени гарантирует сохранность материала. Поэтому у меня было всего два сорта пленки — кодак с противореольным подслоем и агава кинохром.

Каждые шесть дюжин пластинок были уложены в металлическую коробку с обмоткой из изоляционной ленты, что делало их воздухо непроницаемыми.

Мой опыт показал, что лучше всего воздерживаться от проявления негативов в экспедиционных условиях, страхуя себя на всякий случай повторным снимком одного и того же сюжета.

На ледоколе в полярных условиях лаборатории для проявления недостаточно приспособлены, да и пресную воду не всегда можно получить в достаточном количестве. Поэтому, сделав пробные снимки, установив нужную экспозицию и подобрав соответствующие номера эмульсий, я рекомендую не проявлять негативов до возвращения на материк. Исключение составляют эмульсии, в состав которых входят соли железа (например, кинопленка Феранья). Такой негативный материал не может оставаться долго непроявленным, потому что изображение на солях железа от времени сильно ослабевает или совершенно исчезает.

Снятый материал необходимо точно датировать, дав соответствующую номенклатуру каждому снимку (указать время и место съемки). Его следует вложить в металлическую коробку и немедленно изолировать лентой от внешнего воздуха.

Химикалий нужно брать только для проявления пробных снимков. Каждый из химикалий необходимо предварительно разместить в стеклянных патронах, запара-

финиривав пробки. Патроны надо укладывать в прочные металлические коробки, чтобы не раздавить стекла.

Во время арктических экспедиций не раз случалось, что при шторме или „свежем ветре“ в 5—6 баллов вода попадала в каюты и все вещи всплывали. Но металлические ящики оправдали свое назначение и предохраняли фотоимущество от воды. Во время качки фотоаппаратура и пластинки могут сильно пострадать, поэтому их в каюте нужно хорошо закреплять.

Немалое значение имеет личное снаряжение фотографа. Его одежда должна быть практична и удобна в работе. Важно предусмотреть даже такую ничтожную деталь, как металлический крючок на плече, задерживающий сползание футляра с аппаратом. Такой крючок в экспедиции будет нести верную службу.

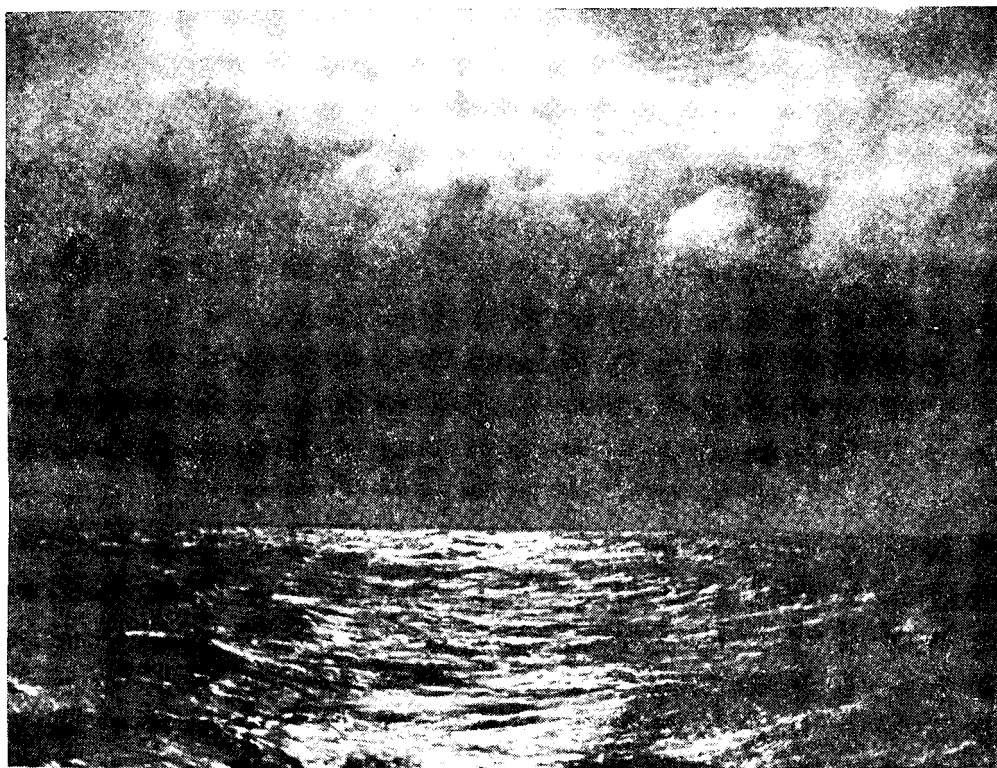
Выбирая аппарат для Арктики, следует помнить, что единственно незамерзающий затвор имеет камера Графлекс-Кодак. Остальные аппараты, как штормные, так и секторные, застывают на морозе и дают неверные скорости.

Лейка, например, очень чувствительна к морозу, поэтому в арктических экспедициях лейку я хранил за пазухой, обогревая ее теплом собственного тела.

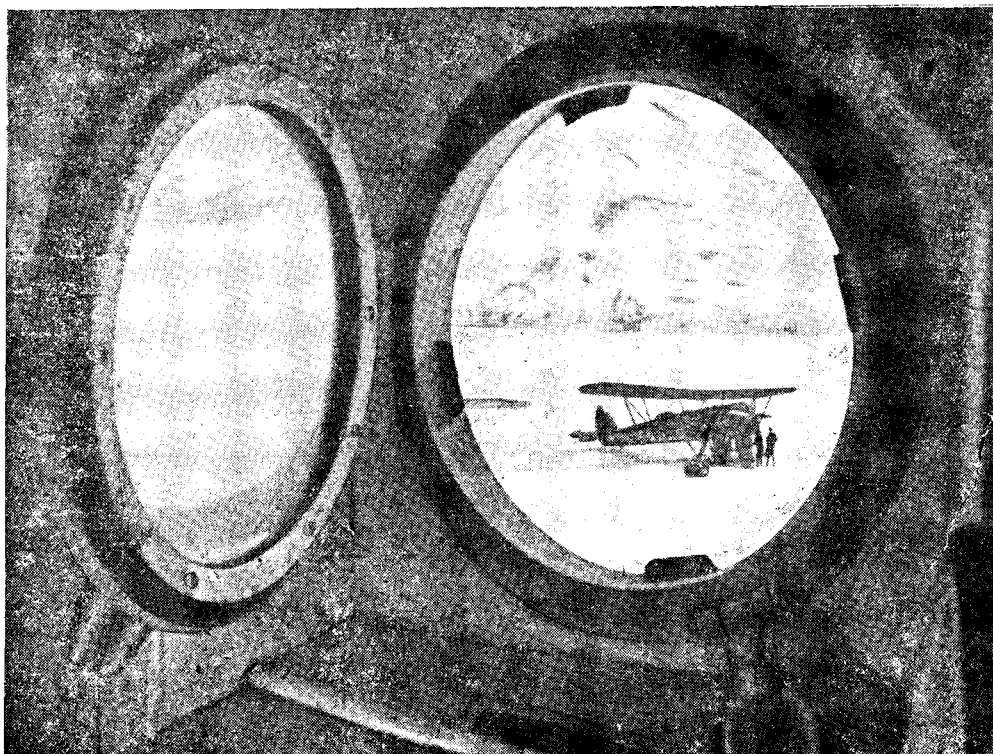
При холоде в 20 градусов пленка теряет свою эластичность и делается настолько хрупкой, что ее трудно перезаряжать. Поэтому лейка 250, 10-метровая, изготовленная Лейцом по моему предложению, блестяще себя оправдала в полярных условиях.

Проявление экспедиционного негативного материала — чрезвычайно ответственная задача, так как один неосторожный шаг может погубить ценный материал. Наиболее рационален метод проявления в трех ваннах: в первой — проявитель, подготовленный для недодержки, во второй — для нормальных негативов и в третьей — для негативов передержанных.

К проявителям, выравнивающим экспозицию, я отношу метоллглициновый проявитель. Его состав: метолла — 0,5 грамма, глицина — 0,5 грамма, сульфита — 3 грамма, кристаллической буры — 5 граммов, воды — 400 граммов (рецепт заимствован у Герман-Вольфа).



Снимок горла Белого моря, произведен в 10 час. вечера с применением светосильной оптики F2 при скорости в  $\frac{1}{20}$  секунды



При съемке иллюминатор находился от аппарата (лейки) на расстоянии 2 метров, а самолет — 100 метров; благодаря применению короткофокусного объектива (35 миллиметров) оба предмета получились резкими

Проявлять пластинки следует в баках и исключительно вертикальным способом. Лучше всего иметь баки стеклянные, из нержавеющей стали или из пластмассы. Совершенно непригодны ванны цинковые и железные, дающие при проявлении на пластинках вуаль (вследствие окисления).

Если негатив быстро начинает делаться серым, монотонным и лишенным всякого контраста (признак передержки), то его необходимо погрузить в ванну с проявителем, температура которого понижена, а концентрация повышена. Фиксаж должен быть кислым и обладающим дубильными свойствами. Кислую фиксажную ванну нужно возможно чаще освежать.

Если фотоработник вынужден был проявить негативы в пути, то потом рекомендуется их еще промыть и погрузить в ванну с уксусной кислотой (одна чайная ложка на стакан воды). Такая ванна придает негативам чистоту и прозрачность, растворяя известковые соли, оставшиеся после плохой промывки. Усиление и ослабление негатива следует производить с осо-

бенной осторожностью, так как ценные негативы иногда при этой операции погибают. К сушке негатива тоже нужно относиться внимательно, потому что неровная сушка дает негативу неравномерную плотность.

Когда негатив высушен, к нему составляют по возможности подробную текстовку, а потом нумеруют. Независимо от качества негатива должен быть сделан контрольный отпечаток.

В арктических условиях надо быть готовым к различной экспозиции, так как на Севере яркость объекта быстро меняется. Поэтому как бы работник ни был опытен, и даже при наличии у него прибора с фотоэлементом для определения экспозиции, он легко может впасть в ошибку, дав неправильную экспозицию. Вследствие этого я всегда старался негативы дублировать.

Ни один экспедиционный фотоработник не должен выезжать на Север, не имея прибора по определению экспозиции. Лучшим из них я считаю американскую модель 650 Вестена.

## „ГОВОРЯЩИЕ ПИСЬМА“ ЗИМОВЩИКАМ

На полярной станции большая радость — получена долгожданная почта. Где-нибудь далеко — в Ленинграде, в Москве, на Волге — родные зимовщиков писали эти письма. Они мчались экспрессом, плыли на пароходе, летели самолетом тысячи километров. Наконец, письма дошли до адресатов.

Конверт разорван... Из него падает почтовая открытка...

По виду она не совсем обычна. Прежде всего: кроме адреса, на ней нет ни слова. Вместо текста к открытке приклеен целлулоидный кружок с дырочкой в центре.

Адресат заводит патефон, кладет свою открытку на диск, опускает мембрану и, совершенно потрясенный, вдруг слышит голос своей шестилетней дочери, которой не видел больше года:

— Папа, я вчера в лесу бабочку поймала. Мы живем на даче. У нас хорошо. Целую тебя крепко-крепко. Галя.

\* \* \*

Письмо представляет обычную открытку, на которую особым составом наклеивается целлулоидный диск, изготовленный из отходов целлулоидного производства.

Диск этот не подвергается никакой последующей обработке. Звук на него

записывается моментально. Человек, продиктовавший письмо или произнесший приветствие перед специальным аппаратом, через минуту слышит свой голос, воспроизведенный говорящим письмом при помощи патефона.

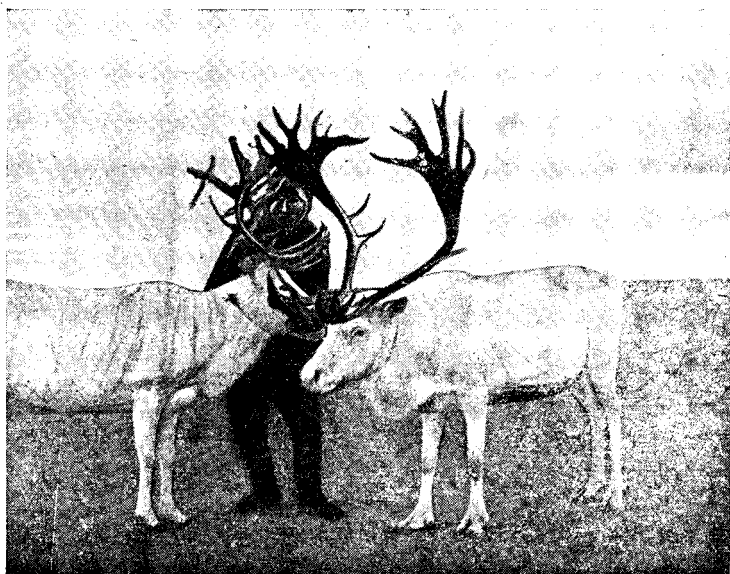
Первая демонстрация говорящих писем перед семьями зимовщиков в Ленинградском политотделе произвела большое впечатление.

Присутствовавший при записи „говорящих писем“ полярник-орденоносец Л. Рузов сказал:

— Вы не можете себе представить, какое значение имеет для зимовщика, отделенного тысячами километров от семьи и близких, услышать вдруг голос жены, детей, друга; мало того — слышать их так часто, как захочется.

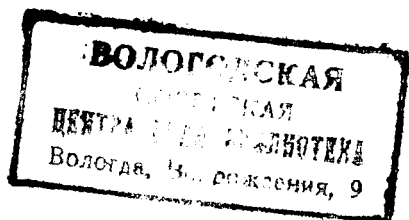
Ленинградский политотдел Севморпути отправил в этом году зимовщикам около сотни говорящих писем от их семей. На острове Диксона, в бухте Тикси, на мысе Сердце-Камень, на Новой Земле, в Амбарчике, Ванкареме и в десятке других мест Крайнего Севера зимовщики будут слушать голоса своих близких, запечатленные в маленьком кусочке целлулоида, приклеенном к обыкновенной почтовой открытке.

„Говорящим письмам“ суждено большое будущее.



Белые олени





В. В. БЕРЕЗИН

## ЗАМЕТКИ О РАБОТЕ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА ГЛАВСЕВМОРПУТИ

В текущую навигацию речной транспорт Главсевморпути должен освоить следующий плановый грузооборот:

Теруправления	Количество		% к факт. выполн. 1936 г.	
	т/км в млн.	т в тыс.	т/км	т
Омское . . .	105,2 <sup>1</sup>	65,4	111,7	113,8
Красноярское .	69,9	65,0	69,9	92,5
Якутское . . .	75,2	70,7	239	241

Эти данные в целом показывают рост грузооборота.<sup>2</sup> Наибольший рост перевозок намечен планом по Якутскому теруправлению. Этот рост идет главным образом за счет повышения качественных показателей работы флота (уплотнения измерителей). Кроме того, Якутское теруправление в навигацию 1937 года получило значительное пополнение своего флота: в эксплуатацию вступили 4 парохода общей мощностью 1200 инд. сил, что дает рост тяги на 31%. Характерно, что за три последних года весь речной транспорт Главсевморпути получил от промышленности

<sup>1</sup> В том числе до 5 млн. т/км — буксировка тоннажа посторонних организаций.

<sup>2</sup> Уменьшение перевозок у Красноярского теруправления объясняется тем, что три парохода и почти  $\frac{3}{4}$  всего тоннажа, принадлежащего теруправлению, зазимовали вне планового пункта зимовки на р. Пясине. Вывести этот флот с Пясины на Енисей можно только в августе. На самой Пясине грузов (кроме довоза на незначительное расстояние зазимовавших грузов Норильскстройа) — нет, отсюда эта часть флота обречена на вынужденное бездействие в течение лучшей половины навигации.

только пять пароходов общей мощностью 1350 инд. сил.

Сравнительно слабый рост перевозок по Омскому теруправлению объясняется тем, что оно не получает в 1937 году новой тяги (за исключением одного парохода мощностью в 175 инд. сил). Наличный тоннаж не позволяет сколько-нибудь значительно повысить эксплуатационные показатели использования единственного транспортного судна — теплохода „Микоян“: в навигацию 1937 года „Микоян“ из-за недостаточного количества тоннажа вынужден терять около 50 дней навигации на ожидание, когда будет выгружен или погружен тоннаж.

\* \* \*

Зимовка большей части флота Красноярского теруправления на Пясине, в совершенно неизвестных условиях режима реки, вне затона на открытом плесе, поставила важнейшую задачу: во что бы то ни стало спасти флот. Положение осложнялось тем, что после ледостава на Пясинском озере, где замерзли почти все суда пясинского каравана, горизонт воды упал, и несколько судов, поставленных на мелком месте, примерзли ко дну озера; свирепствовавшие на озере бураны заносили флот слоем снега до 4—6 метров; зимовка испытывала недостаток топлива. Все же плавсостав, оставшийся на зимовке в Пясинском озере, сумел преодолеть имевшиеся большие трудности и спасти весь флот. Значительно хуже удалось отстоять часть флота, зазимовавшую на Пясине у устья реки Черной; по сообщению Красноярской водной конторы, флот затащить в речку Черную не удалось, ввиду того что устье реки Черной оказалось забитым льдом; в результате лихтер № 3 и баржа № 204 были вытолкнуты на берег. В настоящее время суда с берега сняты и находятся в эксплуатации.

Якутское теруправление в навигацию 1937 года должно было значительно увеличить заведенный уже в навигацию 1936 года флот на реки Яну и Индигирку, а также

освоить новые реки Оленек и Анабар. Это обязывало особенно тщательно следить за сборкой новых четырех пароходов в Качуге (из которых три были назначены для перевода на новые реки) и своевременно, пользуясь полной водой, сплавить пароходы с несудоходного Качугского участка.

С этой задачей Якутское теруправление не справилось: несмотря на то, что два парохода к моменту половодья были спущены на воду, теруправление не озаботилось о своевременной их отправке и упустило полную воду, а остальные два парохода к моменту половодья не были еще готовы. Так как глубины на Качугском участке упали до 35—40 сантиметров, создавалась угроза оставления пароходов в Качуге до половодья будущей навигации, и только благодаря редко встречающемуся резкому подъему воды в конце июня пароходы были сплавлены из Качуга.

Из-за несвоевременности спуска пароходов Якутское теруправление не справилось со спуском груза из Осетрова в Якутск, задержало перевод этих судов на новые реки и тем значительно уменьшило размер перевозок, задержало рейс теплохода „Пятилетка“ из Тикси в устье Яны и Индигирки и тем сорвало прибытие „Пятилетки“ в бухту Тикси к моменту прихода морского каравана. Это в свою очередь сорвало возможное совершение „Пятилеткой“ в осенний период двух рейсов из Тикси в Якутск по заводу груза, привезенного морскими судами.

Приведенные примеры ярко показывают, как одно упущение влечет за собой срыв ряда важнейших работ и почти полную перестройку эксплуатационного плана.

\* \* \*

Навигация в этом году открылась несколько раньше обычного: например, по Енисею — на шесть дней раньше, чем в 1936 году.

Навигация по Енисею застала Красноярскую водную контору буквально врасплох: к открытию навигации она сумела выпустить из ремонта только два паротеплохода; три остальных вышли в навигацию со значительным опозданием против плановых сроков: п/х „Парижская коммуна“ на 19 дней, теплоход „Экспорт“ на 25 дней, теплоход „Байкитец“ на 30 дней, причем уже в первые дни навигации „Парижская коммуна“ успела зайти в повторный ремонт. Подобная картина — результат беспечности водной конторы, которая не организовала надзора за работой Красноярского затона, находящегося у нее под боком.

Запоздание с выходом флота из ремонта явилось одной из основных причин срыва плана первого рейса по Енисею.

В противовес этому хочется отметить хорошо проведенный ремонт теплохода „Микоян“: ремонт (и довольно серьезный)

проводился силами дружно спаянной команды теплохода, под руководством капитана т. Демидова и механика т. Голикова. В результате теплоход вышел в рейс немедленно после открытия навигации и даже был вынужден отстаиваться от идущего льда; как в прошлую, так и в текущую навигацию „Микоян“ не знает ни одного случая хотя бы мелкого навигационного ремонта.

\* \* \*

Как и в навигацию 1936 года, ни одна водная контора не сумела мобилизовать клиентуру на предъявление всего запланированного на первый рейс груза немедленно после открытия навигации. Наиболее характерно проследить этот факт и его печальные последствия на работе Красноярской водной конторы.

Работа Красноярской водной конторы в первый рейс состоит, в основном, из завоза грузов на притоки реки Енисей.

Это обязывало водную контору максимально использовать большую полную воду. В особенности это относилось к навигации 1937 года, когда в силу зимовки трех пароходов на реке Пясине водная контора была вынуждена отправить на притоки глубоководный п/х „Красноярский рабочий“. Однако в силу опоздания клиентуры с предъявлением груза (особенно в этом повинна Красноярская торговая контора) караван „Красноярского рабочего“ был отправлен в Подкаменную Тунгуску с запозданием. К моменту прибытия каравана вода на Подкаменной Тунгуске резко упала; капитан „Красноярского рабочего“ т. Лиханский допустил неосторожность, и в результате в Вельминском пороге теплоход прошел почти половиной корпуса по подводному камню и получил значительные повреждения. В итоге технические убытки от аварии составляют от 40 тысяч рублей. Теплоход имел около 5 суток простоя из-за ремонта корпуса, а работоспособность теплохода была снижена. В результате для помощи Красноярской водной конторе по выводке тоннажа с реки Пясины пришлось вызывать теплоход „Микоян“ Омского теруправления, то есть ломать график работы Омской водной конторы.

\* \* \*

В первый период навигации был характерный случай аварии с п/х „Смидович“ Якутского теруправления.

В самом начале навигации „Смидович“ был отправлен в рейс от Якутска вверх. Условия плавания были тяжелыми: из-за лесных пожаров была плохая видимость. В результате незнания плеса и правил плавания на участке в 80 км от Якутска „Смидович“ имел две аварии: первая — пароход сел на мель, и баржа, шедшая за буксиром парохода поломала кривошип парохода; затем

„Смидович“ вторично сел на мель и в результате сильной убыли воды обсох. Снятие парохода с мели стоило 75 тысяч рублей. Так безответственное отношение к значению плавсостава на суда приносит значительные убытки.

\* \* \*

Ход перевозок за первую половину навигации характеризуется следующими диспетчерскими данными:

Теруправления	Выполнено т/км в мн.	Отправл. т груза в тыс.	% выполн. из- виг. плана		% использова- ния времени навигации
			т/км	т	
Омское <sup>1</sup> . .	31,7	35,8	30,2	54,6	45,7
Краснояр- ское <sup>2</sup> . .	26,5	26,7	37,9	41,1	51,4
Якутское <sup>3</sup> .	25,2	34,9	33,5	49,3	58,4

Приведенные цифры показывают значительное отставание перевозок по тонно-километрам от плана: процент использования навигационного времени более высок, чем процент выполнения плана по тонно-километрам.

Какие же основные причины повлекли к отставанию?

По Омскому теруправлению: 1) плохое руководство водной конторы отличным коллективом теплохода „Микоян“; за первые два рейса по субъективным причинам, зависящим от водной конторы и клиентуры, „Микоян“ имел излишних простоев против графика до 12 суток, 2) невыход в эксплуатацию нового 175-сильного буксира, так как завод задержал поступление машин; 3) задержка вспомогательного судна „Разведка“ в капитальном ремонте; 4) запоздание открытия навигации на 8 суток против плана.

По Красноярскому теруправлению: 1) несвоевременный выход флота из ремонта; 2) не-

допредъявление груза клиентурой; 3) авария с теплоходом „Красноярский рабочий“.

По Якутскому теруправлению: 1) опоздание со спуском вновь строящихся пароходов, что вызвало ломку всего эксплуатационного плана; 2) отсутствие должной борьбы со стороны руководства Якутского теруправления за выполнение государственного плана перевозок.

Приняв в Москве безоговорочно план перевозок, Якутское теруправление начало ставить вопрос о нереальности плана. Мотивом к этому явился отказ клиентуры от перевозки угля флотом Якутской водной конторы. Передача этой перевозки Наркомводу, видимо, говорит только о том, что пароходство Наркомвода лучше справляется с перевозками, чем Якуттеруправление, хотя известно, что Ленское пароходство Наркомвода работает далеко не блестяще. Впоследствии теруправление настаивало на снижении плана по мотивам позднего спуска новых пароходов, хотя, как указано выше, это явилось следствием плохого надзора со стороны самого теруправления. Все это служит доказательством того, что государственный план перевозок еще не стал железным законом для некоторых теруправлений, которые хотят спрятать свои недостатки за „нереальность плана“.

\* \* \*

Отставание речного транспорта от намеченного плана безусловно еще поправимо. Мобилизация имеющихся резервов в оставшийся период навигации позволит выправить положение. Наиболее ответственная часть работы еще впереди — это совершение Северного рейса Омским теруправлением, завершение ясыинских перевозок и выводка оттуда флота Красноярским теруправлением, перевод флота на новые реки и перевозка грузов морского завоза по Якутскому теруправлению.

Любая из стоящих задач дает огромный простор для стахиновской мысли. Выполнение каждой из этих задач будет ценным вкладом в дело освоения Севера.

Благодаря заботам партии и правительства речной транспорт Главсевморпути имеет все, что ему нужно, для плодотворной работы. Дело — за речниками Севера. План грузооборота должен быть выполнен.

<sup>1</sup> Данные 1 августа.

<sup>2</sup> Данные на 10 августа.

<sup>3</sup> То же.



## ОКТЯБРЬ

1897

В октябре 1897 года, после долгих лишений и страданий, достигла острова Белого известная в истории экспедиция под начальством пионера завоевания Арктики с воздуха, шведского инженера Соломона Андрэ. На этом острове с участниками экспедиции произошла трагедия, подробности которой были получены лишь спустя 33 года.

В 1930 году остров Белый посетила норвежская научно-промысловая экспедиция геолога Гуннара Хорна, которая и обнаружила там останки трагически погибшей экспедиции Андрэ.

9 октября 1930 года останки Андрэ и его спутников — физика Стриндберга и техника Френкеля — были преданы огню в крематориуме.

\* \* \*

При помощи каких средств пыталась проникнуть к высоким широтам Арктики экспедиция Андрэ? Соломон Андрэ использовал для этой цели воздушный шар „Орел“. Этот аэростат, построенный во Франции, имел объем 4800 куб. метров и три гайдропы для поддержания его на определенной высоте. На нем Андрэ со своими спутниками — Стриндбергом и Френкелем — решил испытать возможность перелета через Северный полюс.

„Орел“ вылетел с базы экспедиции — острова Шпицбергена — 11 июля 1897 года. Но цели своей экспедиция не достигла. В пути случилась поломка материальной части шара — оборвались гайдропы. Шар полетел дальше на северо-восток без управления, лишенный значительного количества балласта. Через три дня Андрэ спустился на лед и отправился по льдам пешком в поисках пристанища. Однако цели пешего похода — Земли Франца-Иосифа — достигнуть не удалось. Дрейфом льда участников экспедиции принесло к острову Белому, на котором и погибла эта много-страдальная экспедиция.

Посетивший в 1930 году остров Белый геолог Гуннар Хорн следующим образом описал момент находки останков экспедиции: „... На голый скале лежал труп. Он вмерз в лед, но кости его лежали в самом естественном положении. На ногах у скелета были надеты полярные башмаки, частью зарывшиеся в снег. Немного выше сквозь одежду торчали кости. Кругом валялись лохмотья одежды. От верхней части туловища осталось немного, череп тоже отсутствовал, — очевидно здесь побывали медведи. Мы осторожно расстегнули куртку и увидели внутри ее на спине большую вышитую монограмму „А“, из чего заключили, что перед нами останки Андрэ. Во внутреннем кармане мы нашли дневник. Неподалеку от Андрэ лежало ружье со стволом, ушедшим в снег. У верхнего края одежды лежал примус. Мы потрясли его, и оказалось, что в нем еще был керосин... Приблизительно в 30 метрах к северу от лагеря мы нашли могилу между двумя скалами. Первое, что мы увидели, был череп. Мы стояли перед настоящей арктической могилой. Труп был положен прямо на землю и покрыт камнями... Судя по инициалам на одежде, это был труп Стриндберга“.

Несколько позднее специально посланным на этот остров шведским корреспондентом Стубендорфом был обнаружен и труп третьего участника экспедиции — Френкеля.

1908

Была середина октября 1908 года, когда экспедиция американца Роберта Пири, следовавшая достижение Северного полюса, остановилась на зимовку на земле Гранта. „Трудно было прогнать мечты в длинную полярную ночь, когда... с особенною силою чувствовалось полное одиночество, полная оторванность от всего мира, — писал Пири в своем дневнике. — Я старался убедить себя, что впереди ожидает неудача и на этот раз последняя.“

Я старался нарисовать себе картину возвращения в мир после полной неудачи, в мир, который никогда, хотя бы отчасти, не мог понять, как много долгих лет я посвятил неблагоприятной, дорогостоящей цели".

Как известно, Пири неоднократно пытался достигнуть Северного полюса. Но непреодолимые трудности мешали осуществить эту задачу. К ним относились прежде всего те условия, в которых жил и работал Пири. В своих письмах и дневниках он неоднократно отмечает материальные затруднения при снаряжении экспедиций на Север.

Уклад капиталистической системы сказывался со всей силой и здесь.

Пири приходилось буквально по грошам сколачивать средства для своих экспедиций. Приведенная выше запись из его дневника наглядно показывает, какая тяжелая атмосфера окружала исследователей в условиях капитализма.

Последняя по счету экспедиция Роберта Пири на Северный полюс отправилась на Север еще в начале июня 1908 года. На борту судна „Рузвельт“ находились: начальник экспедиции Роберт Пири, его постоянный спутник Маттиас Генсон; капитан судна Р. Бартлетт, его помощники Г. Боруп и Т. Гаму; главный механик Г. Вардуэлл, помощник механика Б. Скотт; доктор Гудсель; профессора Марвин и Мак-Миллан и другие.

Доплыв до мыса Шеридан, — места назначения „Рузвельта“, — экспедиция устроила продовольственную базу на северной стороне Земли Гранта — мысе Колумбия, чтобы весной отсюда совершить санно-пеший поход на полюс...

Этот поход состоялся 1 марта 1909 года. А 6 апреля, после преодоления многих трудностей, Пири достиг полюса.

„...Сегодня пришел сюда от мыса Колумбия в 28 дневных переходов, — писал Пири. — При мне находятся 5 человек: негр Маттиас Генсон и 4 эскимоса, а также 5 саней и 38 собак. Мое судно „Рузвельт“ стоит у мыса Шеридан в 152 километрах к востоку от мыса Колумбия. ... Завтра возвращаюсь обратно...“

\* \* \*

К октябрю 1909 года Пири вернулся в Нью-Йорк. Достижение Робертом Пири Северного полюса ничего, однако, существенно-ценного не принесло. Пири находился на полюсе всего лишь несколько часов. Научных исследований он там не провел. Да этой цели он перед собой и не ставил. Дух рекордсменства был господствующим. Именно эта, характерная для капиталистических условий, черта руководила экспедицией.

Насколько позорно выглядят отклики об экспедиции Пири, можно судить из полемики, развернувшейся на страницах американской печати по возвращении Пири на родину. Как известно, первенство в достижении Северного полюса стал оспаривать у Пири американский путешественник Фредерик Кук. По этому поводу вся буржуазная печать открыла дикий вопль, обвиняя того и другого исследователя во всевозможных „грехах“. Не дав себе труда разобраться в этом деле по существу, американские газеты занялись травлей. Сенсационности не было предела. Понадобилось вмешательство в эту безудержную травлю специальной комиссии Географического общества. Достижение полюса было заслуженно признано комиссией за Робертом Пири.

Редакционная коллегия

Адрес редакции:

Москва, улица Коминтерна, 4/7. Тел. 4-35-95

Технический редактор Ю. А. Таубер

Сдано в набор 19 августа 1937 г.

Подписано к печати 8 октября 1937 г.

Бум 70 × 108 см. 6 1/2 печ. л.

3 1/4 бум. л.

10 авт. л.

120 000 тип. зн. в бум. л.

Уполн. Главлита № Б-30682.

Зак. 1902

Изд. № 63

Тираж 10 000 экз.

Типография „Коминтерн“. Ленинград, Красная ул., 1.

**Цена 1 руб. 50 к.**