

*Пролетарии всех стран, соединяйтесь!*

# Советская Арктика

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ  
ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

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

150673.

3 М А Р Т  
1 9 3 8

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

Сталинское задание выполнено .....	3
Выполнить решения Пленума ЦК ВКП(б) .....	5
А. А. Храпаль. Ликвидируем последствия вредительства в совхозах Главсевморпути .....	8
Н. Н. Комов. Метео для метео? .....	11
Б. В. Рихтер. В островном хозяйстве Главсевморпути .....	13
Улучшим работу полярной радиосети .....	15

### *СЕВЕРНЫЙ РЕЧНОЙ ФЛОТ*

В. В. Березин. Речная навигация 1937 года .....	17
А. С. Шухер. Красноярская транспортная контора работает плохо .....	25

### *ОСВАИВАЕМ СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ*

Я. Я. Гаккель. Ошибки в арктической навигации 1937 года .....	28
Бочек. Почему зазимовали суда .....	41
И. В. Алимов. Диксон и Тикси .....	42

### *СОВЕТСКАЯ ТОРГОВЛЯ НА КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ*

А. Л. Мазо и Ц. Б. Брук. Итоги торгового совещания .....	49
П. Г. Куликов. Арктикснаб .....	55
С. Н. Кузнецов. Как торгуем на Красноярском Севере .....	59
В. В. Хомяков. Наладить культурную советскую торговлю .....	62
Голос с мест .....	64
С. П. Иванов. Удовлетворить спрос населения Чукотки .....	66

### *К СЕВЕРНОМУ ПОЛЮСУ*

М. В. Водопьянов. Снова над полюсом .....	67
Я. Д. Мошковский. За штурвалом самолета .....	73

### *ИСТОРИЧЕСКИЕ ЗАМЕТКИ*

С. Нагорный. Об экспедиции Г. Я. Седова .....	89
---	----

### *НА ЧУКОТКЕ*

Н. Ф. Пугачев. Чаун стал передовым районом .....	106
М. И. Рохлин. Первый оловорудный район на Чукотке .....	111
Ф. Л. Леонтьев. Здравоохранение на Чукотке требует помощи .....	118

### *ХРОНИКА*

В. А. Карпатов. Перестроить работу музея Арктики .....	119
А. В. Вольский. Такие ли выставки нам нужны? .....	121
Сельскохозяйственное строительство в 1938 году на Крайнем Севере .....	123
В. А. Васильев. Морские водоросли — корм для пушных зверей и домашних животных Севера .....	124

### *БИБЛИОГРАФИЯ*

„Творчество народов СССР“ .....	126
---------------------------------	-----

## Письмо т. ИВАНОВА и ответ т. СТАЛИНА

*Тов. СТАЛИНУ.*

От штатного пропагандиста РК ВЛКСМ  
Мантуровского района, Курской области —  
ИВАНОВА Ивана Филипповича

Дорогой тов. Сталин, убедительно прошу разъяснить мне следующий вопрос: у нас на местах, да и в обкоме комсомола имеется двойное понятие об окончательной победе социализма в нашей стране, т. е. путают первую группу противоречий со второй. В Ваших трудах — о судьбах социализма в Советском Союзе идет речь о двух группах противоречий — о внутренних и внешних.

О первой группе противоречий понятно, что мы их разрешили — социализм внутри страны победил.

Я хочу получить ответ о второй группе противоречий, т. е. между страной социализма и капитализма. Вы указываете, что окончательная победа социализма означает разрешение внешних противоречий, имеет полную гарантию от интервенции, а следовательно от реставрации капитализма. А эта группа противоречий разрешима только усилиями рабочих всех стран.

Да и тов. Ленин учил нас — „окончательно победить можно только в мировом масштабе, только совместными усилиями рабочих всех стран“.

Будучи на семинаре штатных пропагандистов в обкоме ВЛКСМ, я, основываясь на Ваших трудах, сказал, что окончательная победа социализма может быть в мировом масштабе, но обкомовские работники — Уроженко (первый секретарь обкома) и Казелков (инструктор по пропаганде) мое выступление квалифицируют как троцкистскую вылазку.

Я стал им зачитывать цитаты из Ваших трудов по этому вопросу, но Уроженко предложил мне закрыть трехтомник, высказав, что „тов. Сталин говорил в 1926 г., а мы уже имеем 1938 г., тогда мы не имели окончательную победу, а теперь имеем и нам теперь думать об интервенции и реставрации никак не следует“; дальше, он гово-

рит — „мы теперь имеем окончательную победу социализма и имеем полную гарантию от интервенции и реставрации капитализма“. И так, меня посчитали пособником троцкизма, сняли с пропагандистской работы и поставили вопрос о пребывании в комсомоле.

Прошу, тов. Сталин, разъяснить — имеем ли мы окончательную победу социализма или пока еще нет? Может быть, я еще не нашел дополнительного современного материала по этому вопросу в связи с изменениями современности.

Я также считаю заявление Уроженко антибольшевистским, что труды тов. Сталина по этому вопросу немножко устарели. И правильно ли поступили работники обкома, посчитав меня троцкистом. Это для меня очень обидно и оскорбительно.

Прошу, тов. Сталин, не откажите в просьбе и дайте ответ по адресу — Мантуровский район, Курской обл., 1-й Засемский с/совет Иванову Ивану Филипповичу.

*И. Иванов*

18.1.38 г.

---

### ***Ответ т-щу ИВАНОВУ Ивану Филипповичу***

Вы, конечно, правы, т. Иванов, а Ваши идейные противники, т. е. товарищи Уроженко и Казелков — не правы.

И вот почему.

Несомненно, что вопрос о победе социализма в одной стране, в данном случае, в нашей стране — имеет две различные стороны.

Первая сторона вопроса о победе социализма в нашей стране обнимает проблему взаимоотношений классов внутри нашей страны. Это — область внутренних отношений. Может ли рабочий класс нашей страны преодолеть противоречия с нашим крестьянством и наладить с ним союз, сотрудничество? Может ли рабочий класс нашей страны в союзе с нашим крестьянством разбить буржуазию нашей страны, отобрать у нее землю, заводы, шахты и т. п. и построить своими силами новое бесклассовое общество, полное социалистическое общество?

Таковы проблемы, связанные с первой стороной вопроса о победе социализма в нашей стране.

Ленинизм отвечает на эти проблемы положительно. Ленин учит, что „мы имеем все необходимое для построения полного социалистического общества“. Стало быть, мы можем и должны собственными силами одолеть свою буржуазию и построить социалистическое общество. Троцкий, Зиновьев, Каменев и прочие господа, ставшие потом шпионами и агентами фашизма, отри-



ждали возможность построения социализма в нашей стране без предварительной победы социалистической революции в других странах, в капиталистических странах. Эти господа по сути дела хотели повернуть нашу страну назад, на путь буржуазного развития, прикрывая свое отступничество фальшивыми ссылками на „победу революции“ в других странах. Об этом именно и шел спор у нашей партии с этими господами. Дальнейший ход развития нашей страны показал, что партия была права, а Троцкий и компания были не правы. Ибо за это время мы успели уже ликвидировать свою буржуазию, наладить братское сотрудничество со своим крестьянством и построить в основном социалистическое общество, несмотря на отсутствие победы социалистической революции в других странах.

Так обстоит дело с первой стороной вопроса о победе социализма в нашей стране.

Я думаю, тов. Иванов, что Ваш спор с т.т. Уроженко и Казелковым касается не этой стороны вопроса.

Вторая сторона вопроса о победе социализма в нашей стране обнимает проблему взаимоотношений нашей страны с другими странами, с капиталистическими странами, проблему взаимоотношений рабочего класса нашей страны с буржуазией других стран. Это — область внешних, международных отношений. Может ли победивший социализм одной страны, имеющий в окружении множество сильных капиталистических стран, считать себя вполне гарантированным от опасности военного вторжения (интервенции) и, стало быть, от попыток восстановления капитализма в нашей стране? Могут ли наш рабочий класс и наше крестьянство собственными силами, без серьезной помощи рабочего класса капиталистических стран, одолеть буржуазию других стран так же, как они одолели свою буржуазию? Иначе говоря: можно ли считать победу социализма в нашей стране окончательной, т. е. свободной от опасности военного нападения и попыток восстановления капитализма, при условии, что победа социализма имеется только в одной стране, а капиталистическое окружение продолжает существовать?

Таковы проблемы, связанные со второй стороной вопроса о победе социализма в нашей стране.

Ленинизм отвечает на эти проблемы отрицательно. Ленинизм учит, что „окончательная победа социализма в смысле полной гарантии от реставрации буржуазных отношений возможна только в международном масштабе“ (см. известн. резолюцию XIV конференции ВКП). Это значит, что серьезная помощь международного пролетариата является той силой, без которой не может быть решена задача окончательной победы социализма в одной стране. Это, конечно, не значит, что мы сами должны сидеть, сложа руки, в ожидании помощи извне. Наоборот, помощь со стороны международного пролетариата должна быть

соединена с нашей работой по усилению обороны нашей страны, по усилению Красной армии и Красного флота, по мобилизации всей страны на борьбу с военным нападением и попытками реставрации буржуазных отношений.

Вот что говорит на этот счет Ленин:

„Мы живем не только в государстве, но и в системе государств, и существование Советской республики рядом с империалистическими государствами продолжительное время немыслимо. В конце концов либо одно, либо другое победит. А пока этот конец наступит, ряд самых ужасных столкновений между Советской республикой и буржуазными государствами неизбежен. Это значит, что господствующий класс, пролетариат, если только он хочет и будет господствовать, должен доказать это и своей военной организацией“ (т. XXIV, стр. 122).

И дальше:

„Мы окружены людьми, классами, правительствами, которые открыто выражают ненависть к нам. Надо помнить, что от всякого нашествия мы всегда на волоске“ (т. XXVII, стр. 117).

Сказано остро и крепко, но честно и правдиво, без прикрас, как умел говорить Ленин.

На основе этих предпосылок в „Вопросах ленинизма“ Сталина было сказано:

„Окончательная победа социализма есть полная гарантия от попыток интервенции, а значит и реставрации, ибо сколько-нибудь серьезная попытка реставрации может иметь место лишь при серьезной поддержке извне, лишь при поддержке международного капитала. Поэтому поддержка нашей революции со стороны рабочих всех стран, а тем более победа этих рабочих хотя бы в нескольких странах является необходимым условием полной гарантии первой победившей страны от попыток интервенции и реставрации, необходимым условием окончательной победы социализма“ („Вопросы ленинизма“, 1937 г., стр. 134).

В самом деле было бы смешно и глупо закрывать глаза на факт капиталистического окружения и думать, что наши внешние враги, например, фашисты не попытаются при случае произвести на СССР военное нападение. Так могут думать только слепые бахвалы или скрытые враги, желающие усыпить народ. Не менее смешно было бы отрицать, что в случае малейшего успеха военной интервенции интервенты попытаются разрушить в занятых ими районах советский строй и восстановить буржуазный строй. Разве Деникин или Колчак не восстанавливали в занятых ими районах буржуазный строй? Чем фашисты лучше Деникина или Колчака? Отрицать опасность военной интервенции и попыток реставрации при существовании капиталистического окружения могут только головотяпы или скрытые враги.

желающие прикрыть бахвальством свою враждебность и старающиеся демобилизовать народ. Но можно ли считать победу социализма в одной стране окончательной, если эта страна имеет вокруг себя капиталистическое окружение и если она не гарантирована полностью от опасности интервенции и реставрации? Ясно, что нельзя.

Так обстоит дело с вопросом о победе социализма в одной стране.

Выходит, что вопрос этот содержит две различные проблемы: а) проблему внутренних отношений нашей страны, т. е. проблему преодоления своей буржуазии и построения полного социализма, и б) проблему внешних отношений нашей страны, т. е. проблему полного обеспечения нашей страны от опасностей военной интервенции и реставрации. Первая проблема уже разрешена нами, так как наша буржуазия уже ликвидирована и социализм уже построен в основном. Это называется у нас победой социализма, или точнее, победой социалистического строительства в одной стране. Мы могли бы сказать, что эта победа является окончательной, если бы наша страна находилась на острове и если бы вокруг нее не было множества других, капиталистических стран. Но так как мы живем не на острове, а „в системе государств“, значительная часть которых враждебно относится к стране социализма, создавая опасность интервенции и реставрации, то мы говорим открыто и честно, что победа социализма в нашей стране не является еще окончательной. Но из этого следует, что вторая проблема пока не разрешена и ее придется еще разрешить. Более того: вторую проблему невозможно разрешить в том же порядке, в каком разрешили первую проблему, т. е. путем лишь собственных усилий нашей страны. Вторую проблему можно разрешить лишь в порядке соединения серьезных усилий международного пролетариата с еще более серьезными усилиями всего нашего советского народа. Нужно усилить и укрепить интернациональные пролетарские связи рабочего класса СССР с рабочим классом буржуазных стран; нужно организовать политическую помощь рабочего класса буржуазных стран рабочему классу нашей страны на случай военного нападения на нашу страну, равно как организовать всяческую помощь рабочего класса нашей страны рабочему классу буржуазных стран; нужно всемерно усилить и укрепить нашу Красную армию, Красный флот, Красную авиацию, Осоавиахим. Нужно весь наш народ держать в состоянии мобилизационной готовности перед лицом опасности военного нападения, чтобы никакая „случайность“ и никакие фокусы наших внешних врагов не могли застигнуть нас врасплох...

Из Вашего письма видно, что т. Уроженко держится других, не совсем ленинских взглядов. Он, оказывается, утверждает, что „мы теперь имеем окончательную победу социализма и имеем полную гарантию от интервенции и реставрации капитализма“. Не может быть сомнения, что т. Уроженко в корне не прав. Такое утвер-

ждение т. Уроженко может быть объяснено лишь непониманием окружающей действительности и незнанием элементарных положений ленинизма, или же пустопорожним хвастовством зазнавшегося молодого чиновника. Если мы в самом деле „имеем полную гарантию от интервенции и реставрации капитализма“, то нужны ли нам после этого сильная Красная армия, Красный флот, Красная авиация, сильный Осоавиахим, усиление и укрепление интернациональных пролетарских связей? Не лучше ли будет миллиарды денег, уходящие на усиление Красной армии, обратить на другие нужды, а Красную армию сократить до минимума, или даже распустить вовсе? Такие люди, как т. Уроженко, если они субъективно даже преданы нашему делу, объективно опасны для нашего дела, ибо они своим хвастовством вольно или невольно (это все равно!) усыпляют наш народ, демобилизуют рабочих и крестьян и помогают врагам застигнуть нас врасплох в случае международных осложнений.

Что касается того, тов. Иванов, что Вас, оказывается, „сняли с пропагандистской работы и поставили вопрос о пребывании в комсомоле“, то опасаться Вам этого не следует. Если люди из обкома ВЛКСМ действительно захотят уподобиться чеховскому унтер-офицеру Пришибееву, можно не сомневаться, что они проиграют на этом. В нашей стране не любят Пришибеевых.

Теперь Вы можете судить, устарело ли известное место из книги „Вопросы ленинизма“ по вопросу о победе социализма в одной стране. Я бы сам очень хотел, чтобы оно устарело, чтобы не было больше на свете таких неприятных вещей, как капиталистическое окружение, опасность военного нападения, опасность реставрации капитализма и т. п. Но, к сожалению, эти неприятные вещи все еще продолжают существовать.

**И. СТАЛИН.**

12 февраля 1938 г.

## СТАЛИНСКОЕ ЗАДАНИЕ ВЫПОЛНЕНО

**ТОВАРИЩАМ СТАЛИНУ, МОЛОТОВУ, ВОРОШИЛОВУ,  
КАГАНОВИЧУ Л. М., КАЛИНИНУ, МИКОЯНУ, ЧУБАРЮ,  
АНДРЕЕВУ, КОСИОРУ, ЖДАНОВУ, ЕЖОВУ,  
ледокол „Ермак“ — ШМИДТУ**

Безгранично счастливы рапортовать о выполнении порученного нам задания. От Северного полюса до 75 град. сев. широты мы провели полностью все намеченные исследования и собрали ценный научный материал по изучению дрейфа льда, гидрологии и метеорологии, сделали многочисленные гравитационные и магнитные измерения, выполнили биологические исследования.

С 1 февраля, когда на 74 град. наше поле разломилось на части, мы продолжали все возможные в этих условиях наблюдения. Уверенно работали, ни минуты не беспокоились за свою судьбу, знали, что наша могучая родина, посылая своих сынов, никогда их не оставит. Горячая забота и внимание к нам партии, правительства, дорогого товарища Сталина и всего советского народа непрерывно поддерживали нас и обеспечили успешное проведение всей работы. В этот час мы покидаем льдину на координатах 70 град. 54 мин. нордовой, 19 град. 48 мин. востовой и пройдя за 274 суток дрейфа свыше 2500 километров. Наша радиостанция первая сообщила весть о завоевании Северного полюса, обеспечивала надежную связь с родиной и этой телеграммой заканчивает свою работу.

Красный флаг нашей страны продолжает развеваться над ледяными просторами.

**ПАПАНИН, КРЕНКЕЛЬ, ШИРШОВ, ФЕДОРОВ.**  
**СТАНЦИЯ „СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС“**

19 февраля. 15 часов 55 минут.

## *Папанину, Ширшову, Кренкелю, Федорову*

Поздравляем вас с успешным выполнением ответственного задания.

Вся наша страна гордится вашей героической работой.  
Ждем вашего возвращения в Москву.

Братский привет!

И. СТАЛИН  
В. МОЛОТОВ  
К. ВОРОШИЛОВ  
Л. КАГАНОВИЧ  
М. КАЛИНИН  
А. МИКОЯН  
~~\_\_\_\_\_~~

А. АНДРЕЕВ  
~~\_\_\_\_\_~~  
А. ЖДАНОВ  
Н. ЕЖОВ  
Г. ПЕТРОВСКИЙ  
~~\_\_\_\_\_~~  
Н. ХРУЩЕВ

## *Остальцеву, Барсукову, Котцову.*

Командам „Таймыра“ и „Мурмана“

Примите нашу благодарность и благодарность всего советского народа за блестящее выполнение задачи по оказанию помощи славной экспедиции Папанина.

Гордимся вашей отважной и самоотверженной работой.  
Братский привет!

И. СТАЛИН  
В. МОЛОТОВ  
К. ВОРОШИЛОВ  
Л. КАГАНОВИЧ  
М. КАЛИНИН  
А. МИКОЯН  
~~\_\_\_\_\_~~

А. АНДРЕЕВ  
~~\_\_\_\_\_~~  
А. ЖДАНОВ  
Н. ЕЖОВ  
Г. ПЕТРОВСКИЙ  
~~\_\_\_\_\_~~  
Н. ХРУЩЕВ

## ВЫПОЛНИТЬ РЕШЕНИЯ ПЛЕНУМА ЦК ВКП(б)

Январский Пленум ЦК ВКП(б) в своем постановлении „Об ошибках парторганизаций при исключении коммунистов из партии, о формально-бюрократическом отношении к апелляциям исключенных из ВКП(б) и о мерах по устранению этих недостатков“ поставил перед всей партией самые насущные вопросы партийно-политической жизни.

„Пленум ЦК ВКП(б), — говорится в постановлении, — считает необходимым обратить внимание партийных организаций и их руководителей на то, что они, проводя большую работу по очищению своих рядов от троцкистско-правых агентов фашизма, допускают в процессе этой работы серьезные ошибки и извращения, мешающие делу очищения партии от двурушников, шпионов, вредителей. Вопреки неоднократным указаниям и предупреждениям ЦК ВКП(б), партийные организации во многих случаях подходят совершенно неправильно и преступно-легкомысленно к исключению коммунистов из партии“.

Это постановление ЦК ВКП(б) имеет огромное историческое значение. Оно напоминает об указаниях товарища Сталина на февральско-мартовском Пленуме ЦК ВКП(б), об указаниях, которые предупреждали парторганизации против огульного, валового подхода к отдельным членам партии.

Реализуя решение февральско-мартовского Пленума ЦК ВКП(б) по ликвидации троцкистских и иных двурушников, парторганизации проделали огромную положительную работу. Они помогли органам НКВД очистить советскую землю от матерых шпионов и разведчиков, троцкистских и бухаринских вредителей. Парторганизации провели большую очистительную работу.

Но, проделывая эту огромную работу, парторганизации не заметили, что враги народа, борясь против партии и против ее кадров, использовали такие средства, как клевета на честных, преданных социализму людей, использовали провокацию, заключающуюся в том, что под маркой сверхбдительности скрывали свое вражеское лицо и свои вредительские действия, старались перешибать честные большевистские партийные кадры. Подделываясь под друзей, надевая маску сверхбдительных людей, они стремились к тому, чтобы направить большевистскую революционную бдительность по ложному следу с тем, чтобы отвести удар от себя и как можно больше перебить честных коммунистов, вывести из строя большевистские партийные кадры.

Перечисляя ряд фактов неправильных массовых исключений из партии, исключений, проводимых в результате действий вражеских элементов, постановление январского Пленума ЦК ВКП(б) указывает, что „многие наши парторганизации и их руководители до сих пор не сумели разглядеть и разоблачить искусно замаскированного врага, старающегося криками о бдительности замаскировать свою враждебность и сохранившись в рядах партии — это во-первых, — и, во-вторых, стремящегося путем проведения мер репрессий — перебить наши больше-

вистские кадры, посеять неуверенность и излишнюю подозрительность в наших рядах”.

Постановление январского Пленума ЦК ВКП(б) имеет прямое отношение к деятельности парторганизаций нашей системы. И в нашей системе, особенно в низовых партийных организациях периферии, а также и в политотделах были перегибы, извращения, нередко огульный подход к исключению из рядов ВКП(б). Такой огульный подход мы имели и в Архангельске, и в Дальневосточной организации нашей системы, и в Тобольске. За примерами далеко ходить не нужно. Приведем только отдельные факты.

Вот, например, парторганизация школы морских летчиков исключила из партии т. С. Г. Абрамсона за „связь и пособничество врагам народа“. Эта связь конкретно выражалась в связи с бывшим начальником этой школы т. Ванюшиным, ныне начальником Енисейской авиагруппы. В этом решении, как и на всех партсобораниях школы морлетов, т. Ванюшин аттестовывался как враг народа, в то время как он из партии не исключался и не был подвергнут другим взысканиям.

Или возьмем исключение т. Б. С. Зайцева первичной парторганизацией Владивостокского теруправления Севморпути за притупление политической бдительности. Тов. Зайцев, будучи помощником начальника политотдела по комсомолу, действительно совершил ряд политических ошибок, но все его ошибки не настолько велики, чтобы поставить т. Зайцева вне рядов партии.

Все эти и подобные извращения первичных парторганизаций и политотделов Политуправление отменило.

Были случаи, когда на месте в результате возникшей склоки между отдельными членами партии парторганизации нашей системы и отдельными членами партии территориальной организации наши работники подвергались исключению из партии благодаря проискам врагов. Так, например, поступили с т. Коробановым, бывшим помполитом Хатангской пушной конторы, которого Хатангская территориальная первичная парторганизация исключила из рядов ВКП(б) по мотивам явно клеветническим.

В организациях нашей системы были неоднократные случаи снятия с работы и выдачи компрометирующих необоснованных характеристик. Вот, например, партгом и директором Саранпаульского оленевдсовхоза была выдана характеристика бухгалтеру М. П. Соколову, характеристика, которая гласила: „Прошлого Соколова чуждое. По непроверенным материалам Соколов — бывший офицер, жена — дочь генерал-помещика, отец и дядя — попы“. При проверке оказалось, что т. Соколов служил в царской армии только солдатом, отец Соколова работает до сих пор консультантом архива Наркомсвязи, и в ноябре 1934 года общественность Наркомсвязи отметила пятидесятилетие работы П. М. Соколова в органах телеграфа и Наркомсвязи.

Такие и подобные факты указывают на нечуткое отношение, на огульный подход к живому человеку, внимание и забота о котором являются первейшей нашей обязанностью.

При обсуждении постановления январского Пленума ЦК ВКП(б) на собрании партгруппы Политуправления многие товарищи критиковали — и правильно — медлительность в разборе заявлений на тех или иных коммунистов, медлительность, создающую нервную обстановку для товарищей, на которых эти заявления были поданы. Эта медлительность на деле вышибает хороших коммунистов из равновесия, не давая им возможности нормально и спокойно продолжать работу. Товарищи, выступавшие в прениях на собрании партгруппы Политуправления, от-



мечали, что многие перегибы и извращения первичных парторганизаций и политотделов нашей системы были бы не допущены и своевременно исправлены, если бы инструкторы Политуправления внимательно читали решения этих организаций и систематически сигнализировали руководству Политуправления о массовых извращениях.

Какие задачи вытекают для нас из решения январского Пленума ЦК ВКП(б)?

Первое — не повторять в дальнейшем подобных извращений, на деле реализовать решение ЦК ВКП(б) об индивидуальном и внимательном подходе к каждому члену партии, когда стоит вопрос о его партийности. Все парторганизации и партийные руководители должны помнить о том, что: „Для рядовых членов партии пребывание в партии или исключение из партии, — это вопрос жизни и смерти“ (Сталин).

Второе — больше усилить революционную бдительность и всегда помнить, что „большевистская бдительность не только не исключает, а, наоборот, предполагает умение проявлять максимум осторожности и товарищеской заботы при решении вопросов об исключении из партии или о восстановлении исключенных в правах членов партии“.

Третье — парторганизации не только должны проверять дела исключенных из партии, но они обязаны реабилитировать тех неправильно исключенных, которых очернили в печати, а также сурово наказать клеветников, карьеристов, сверхбдительных людей, которые сеяли и сеют подозрительность и создают атмосферу неуверенности и подозрительности в партии. Исправление допущенных ошибок не только не умаляет авторитет партийных руководителей и парторганизаций, но, наоборот, — поднимает их, ибо честное признание ошибок свидетельствует об усвоении принципов большевистской самокритики. Если человек неправильно оклеветан в газете, надо с той же откровенностью в той же газете заявить о том, что этот человек не виновен. Вот, например, „Тобольская Правда“ неоднократно называла т. А. П. Михайлова врагом народа, в то время как т. Михайлов из партии не исключался. Так поступали и некоторые наши политотдельские газеты. Все это надо исправить.

Пленум ЦК ВКП(б) обязал парторганизации привлекать к ответственности клеветников за обвинение против честных коммунистов. Клеветники, коммунисты-карьеристы должны нести строгую ответственность — вплоть до исключения из партии и предания суду.

Четвертая задача — уметь подмечать положительное в нашей работе, не давать все в черном цвете, не охаивать все наши достижения и, наконец, не шарахаться в другую крайность — восстановление всех без исключения таким же огульным порядком, как их исключали. При восстановлении также необходим индивидуальный внимательный подход, глубокое изучение всех фактов, послуживших основанием для исключения.

Постановление январского Пленума ЦК ВКП(б) имеет огромное значение для наших парторганизаций; оно вооружает каждого большевика ясным пониманием обстановки и задач партийной работы, оно указывает, как следует по-настоящему бороться с врагами народа, с вредительством и провокацией троцкистско-бухаринских шпионов. Постановление с большевистской остротой вскрывает суть ошибок, допущенных парторганизациями, и указывает путь, по которому эти ошибки могут и должны быть исправлены. Встать на этот указанный Пленумом ЦК ВКП(б) путь и упорно идти по нему, не сбиваясь, — такова обязанность каждой парторганизации, каждого партийного руководителя нашей системы.

## ЛИКВИДИРУЕМ ПОСЛЕДСТВИЯ ВРЕДИТЕЛЬСТВА В СОВХОЗАХ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

### I

В 1937 году в Главсевморпути имелось 11 овоще-животноводческих совхозов, из них на Мурманском Севере—2, Омском—1, Енисейском—5, Якутском—2 и Дальневосточном Севере—1. Кроме того, в системе Главсевморпути имеется 19 оленеводческих совхозов.

К концу третьей пятилетки количество овоще-животноводческих совхозов и ферм предполагается довести до 27.

Несмотря на достижения совхозов совхозное строительство Главсевморпути крайне отстает от предъявляемых к нему требований. К совхозам враг также приложил свои руки. Троцкистско-бухаринские предатели, пробравшись на этот участок, втерлись в доверие и творили свое гнуснейшее, вредительское дело.

Приведем отдельные факты.

Вредители законсервировали много сельскохозяйственных машин и орудий путем заброски их в количестве, несколько раз превышающем потребность. Например, в Таежном совхозе имеется 78 тракторов, а по подсчетам самого совхоза потребность его выражается всего лишь в 22 тракторах. По подсчетам Сельхозотдела Главсевморпути, при условии 100% механизации производства совхоза, ему потребуется 38 тракторов. Даже по этому последнему подсчету в совхозе имеется излишек в 40 тракторов.

В том же совхозе имеются мастерские, электростанция, двигатели. Невзирая на излишек механизмов, совхоз дал заявку на получение в 1938 году дополнительно 1 локобиля, 1 дизеля, 9 нефтяных двигателей, 11 двигателей „Форд“. Такое же явление наблюдается и в ряде других совхозов.

Этим вредительство не ограничивается. Законсервированные сельскохозяйственные машины и орудия совсем выводятся из строя. Они намеренно „хранятся“ не под навесами, а под открытым небом, в разбросанном виде. Это можно наблюдать в том же Таежном совхозе.

Вредители всячески тормозили заброску семян, тем самым срывали выполнение посевного плана. Так, в совхозах Енисейского Севера в 1937 году план по севу овощных культур был недовыполнен только потому, что не было семян в совхозах, хотя Красноярское теруправление эти семена могло иметь.

Игнорирование агротехники, севооборотов, правил удобрений, прополки, затяжка уборки, саботаж выполнения решения ЦК ВКП(б) об улучшении семян зерновых культур—вот приемы работы врагов. Это привело к систематическому, из года в год снижению урожая. Например, по Красногорскому совхозу урожай картофеля в 1934 году составлял 145 ц с га, в 1935 году 137 ц, в 1936 году 97 ц и в 1937 г. только 84 ц с га.

Вредительство в животноводстве выразилось в заражении скота различными болезнями, в особенности бруцеллезом. Этой болезнью скот заражен в значительной части совхозов Главсевморпути. Под видом борьбы с бруцеллезом вредители истребили значительную часть здорового скота. Так, в Таежном совхозе за сентябрь и октябрь 1937 года истре-

блено было 31% первоклассного маточного крупного рогатого скота горбатовской породы. В Красногорском совхозе за тот же период общее поголовье крупного рогатого скота сократилось на 61% (часть скота передана другим совхозам, а значительная часть истреблена). Ясно, что эти факты — следствие подрывной работы врагов народа, пробравшихся в нашу систему.

Срыв случек и отелов, а также плохое содержание скота приводили к большому проценту падежа молодняка и к низкому деловому выходу телят и поросят. По совхозам Красноярского теруправления в 1937 году план случки был выполнен только на 44,6%, а к фактическому поголовью коров случка составляет 66%. По Таежному совхозу падеж молодняка из года в год возрастает. Так, в 1936 году по крупному рогатому скоту он составлял 12,5%, а в 1937 году 38%. По Красногорскому совхозу в 1935 году падеж поросят составлял 12,6%, в 1936 году 32,9%, в 1937 году 31,4%. По Таежному совхозу падеж поросят в 1936 году поднялся до 56,6%.

Эти цифры указывают на то, что выращивание молодняка в совхозах Главсевморпути систематически срывалось врагами народа.

Вредительство имело место также и в выборе места для строительства хозяйственно-производственных точек. Например, Таежный совхоз строил центральную усадьбу на расстоянии 12—15 км от производственных участков, что приводит к ежегодным накладным расходам примерно в 100 тыс. рублей. При строительстве корралей также выбирались не соответствующие своему назначению места, ввиду чего нельзя использовать значительную часть выстроенных корралей.

По существу сорвано и строительство комплексных машинно-тракторных станций. В 1936 году Якутским теруправлением отправлены были в Булун мастерские и жилой дом, но без пиломатериалов, что законсервировало строительство на целый год.

Известно, что „гигантомания“ была одним из приемов вредительской работы в сельском хозяйстве. Эта „гигантомания“ имела место при строительстве оленеводческих совхозов на Крайнем Севере. Известна также троцкистская „теория“ „совхозизации“ колхозов, целью которой было вызвать у крестьян недовольство советской властью. Вредители пытались в связи со строительством совхозов ликвидировать колхозы. Например, землеустройство Волочанского совхоза направлялось на ликвидацию колхоза. Ленская экспедиция Сельхозотдела Главсевморпути в 1936 году также сделала „научные“ выводы о необходимости ликвидации одного из колхозов и организации на его месте совхоза. Выводы эти начали было претворяться в жизнь. Экспедиция приступила к строительству совхоза. Хорошо, что якутским наркомземом „научные“ выводы экспедиции своевременно были разоблачены.

Вредители пролезли не только в совхозы и теруправления — они занимали руководящие посты и в центральном аппарате Главсевморпути. Эти вредители разоблачены и изгнаны из системы.

Но и теперь некоторые „директивы“ Сельхозотдела не внушают доверия. Возьмем, например, инструкцию по организации оленеводческого производства. В ней мы читаем: „Выбраковывать телят, независимо от пола, отличающихся от сверстников большим ростом, мохнатым шерстяным покровом и сильно ветвистыми рогами“. В этой же инструкции указывается на необходимость забоя „телят, ранее всех родившихся“. Выходит, что совхозы обязаны забивать лучший молодняк оленьего стада. Не ясно ли, что и эта директива является вредительской?

Почему же все эти факты вредительства не были обнаружены своевременно? Почему вражеские элементы получали возможность вести подрывную работу в наших совхозах до самых последних дней, а кое-где и сейчас продолжают вредить, будучи еще не разоблаченными?

Ответ на этот вопрос дает нам „стиль руководства“ Сельхозотдела Главсевморпути. Фактически этот отдел не знает, как работают его совхозы, и по существу не руководит ими.

Товарищ Сталин учит, что хозяйственники должны руководить производством „не „вообще“, не „с воздуха“, а конкретно, предметно, чтобы они подходили к каждому вопросу не с точки зрения общей болтовни, а строго деловым образом, чтобы они не ограничивались бумажной отпиской или общими фразами и лозунгами, а входили в технику дела, вникали в детали дела, вникали в „мелочи“, ибо из „мелочей“ строятся теперь великие дела“.<sup>1</sup>

Видимо, руководители сельским хозяйством Главсевморпути забыли эти указания товарища Сталина и не желают перестроить свою работу.

Учет и отчетность в совхозах поставлены из рук вон плохо; некоторые совхозы не составляли и не представляли в Сельхозотдел отчетов за ряд лет. Но и те неполные материалы, которые поступают в Сельхозотдел, не обрабатываются, не систематизируются, не анализируются. За все время существования Сельхозотдела он не составил ни одного полного годового отчета по оленеводческим совхозам. Не составлялись также и отчеты по овоще-животноводческим совхозам.

Нужно ли после этого доказывать, что Сельхозотдел Главсевморпути руководит работой совхозов не конкретно, а вообще? Руководство Сельхозотдела на сигналы о беспорядках не только не реагирует, а часто сигналы эти замазывает и мер никаких не принимает. Например, в Таежном совхозе имеет место низкий процент делового выхода телят, а падеж телят достигает 38%, взрослый скот вредительски истребляется. Вместо того чтобы немедленно дать оценку этим фактам и сделать соответствующие выводы, в Сельхозотделе изобретаются разные беспредметные предположения, а дело с места не двигается.

Критика и самокритика являются острейшим оружием, помогающим вскрывать махинации врагов народа, причины отставания. Однако эта критика в Сельхозотделе не в почете. Вместо этого процветают подхалимство, угодничество, замазывание ошибок.

Сталинский лозунг о том, что „кадры решают все“, имеет исключительное значение в условиях Крайнего Севера. Поэтому подбор и подготовка кадров для совхозов Крайнего Севера должны быть неотъемлемой частью работы руководителей сельским хозяйством Главсевморпути. К сожалению, руководство Сельхозотдела допускает в этом отношении самотек. И неудивительно, что нередко принимаются на работу люди не проверенные, разгильдяи, подхалимы, нередко пролезают и враги народа.

Так, за бездеятельность и разгильдяйство сняты с работы: Таут — б. директор Восточнолиссского оленсовхоза, Елфимов — б. директор Петруньского оленсовхоза, Ермов — б. директор Пуровского совхоза, Мохнаткин — б. директор Н.-Колымского оленсовхоза и др. Разоблачены

<sup>1</sup> И. Сталин, Вопросы ленинизма, 10 изд., стр. 464—465.

бывшие директора Коневского, Устьусинского, Ныдымского и других совхозов.

Сельхозотдел Главсевморпути, не медля ни одного дня, обязан принять все меры по ликвидации последствий вредительства.

В тех совхозах, где имеются излишки сельскохозяйственных машин и инвентаря, необходимо использовать эти излишки на других участках, слабо оснащенных техникой, или же передать в другие ведомства. Надо исправить вредительское строительство скотных дворов, отменить вредительские и разработать новые инструкции. Одновременно необходимо подвергнуть внимательному и глубокому анализу работу всех совхозов.

Сельхозотдел Главсевморпути не имеет прав на решение многих вопросов совхозного строительства. Права эти присвоены теруправлениям. Но теруправления, как показывает опыт, не справляются ни с решением общих вопросов совхозного строительства, ни с оперативным руководством производственной деятельностью предприятий по той простой причине, что кадры в теруправлениях крайне неквалифицированы. Сельхозотдел пытается руководить из Москвы непосредственно совхозами, а иногда даже подменяет их в составлении планов и т. д. Такая система руководства приводит к обезличке и безответственности, создающей условия для подрывной работы врагов народа.

Эта негодная практика должна быть изменена так, чтобы не было места подмене совхозов вышестоящими руководящими органами, чтобы среднее звено непосредственно руководило совхозами, имея для этого крепкие кадры работников.

Руководству Сельхозуправления давно уже пора всерьез заняться кадрами. Надо смелее выдвигать молодые кадры, в особенности из народов Севера; развернуть широкую курсовую подготовительную сеть, организовать подготовку кадров высшей квалификации.

Н. Н. КОМОВ

## МЕТЕО ДЛЯ МЕТЕО?

(В порядке обсуждения)

Прошло уже пять лет с тех пор, как постановлением правительства почти все виды научно-исследовательских работ в Арктике и на Крайнем Севере переданы в ведение Главсевморпути. Однако за это время нами далеко еще не использованы имеющиеся возможности. Мы крайне отстаем в научной работе, хотя могли и должны были сделать гораздо больше.

Враги народа, пробравшиеся в нашу систему, всячески вредили и на этом участке деятельности Главсевморпути.

Остановимся на метеорологии — весьма существенном участке научных исследований и оперативного обслуживания Главсевморпути.

Кому, как не Главсевморпути, деятельность которого на Крайнем Севере и в Арктике как нигде зависит от еще мало изученных атмосферных условий,

надлежало не только образцово поставить метеослужбу, но и быть пионером и толкачом в ее дальнейшем росте и реорганизации?

Но этого не было и пока еще нет.

Как метод производства и объем самих метеонаблюдений, так и приемы их последующей обработки до сих пор в основном и в самом главном стоят еще на низком уровне.

Наша метеослужба еще не помогает по-настоящему авиации и мототранспорту. Ни Сельхозотдел, ни торгово-пушные организации Главсевморпути до сих пор еще не предъявили серьезных требований к полярной метеорологии потому, что они эти вопросы сами для себя еще не продумали.

Мототранспорт и Полярная авиация пока еще пользуются кудыми и не всегда отражающими специфику Севера метео-

данными и то эпизодически, а также не выставляют своих продуманных требований по реорганизации и улучшению метеослужбы.

Наблюдатели полярных метеостанций в своей работе пользуются пока еще приемами своих давних предшественников, отставая от требований науки и от требований в корне изменившейся жизни.

Наша полярная метеорология, как и метеорология вообще, продолжает работать так, как работали в так называемое „доброе старое время“, т. е. собирают метеоданные для кабинетных упражнений некоторых сугубо кабинетных „ученых“ чиновников. „Метео — для метео“ — этот никудышный принцип пока еще жив.

Невольно вспоминается мудрая мысль М. В. Ломоносова: „Воздушные перемены не столько для истолкования оных, сколько для исполнения должности физиками наблюдателя“.

Чтобы не быть голословным, укажем хотя бы на то, что туманы, облака, видимость и влажность учитываются и классифицируются полярными метеорологами так же, как и в те времена, когда этими явлениями интересовались только теоретически для вывода осередненных данных.

Метеоприборы, принятые на полярных метеостанциях, ничем не отличаются от приборов, которыми пользуются, например, в Туле или в Батуми, несмотря на то, что многие из них в Арктике совсем непригодны. Волосной гигрометр, дождемер с защитой Нифера дают в Арктике совсем негодные показания. Часовые механизмы самопишущих приборов для температурных и метелевых условий Арктики также мало пригодны. А между тем до сих пор для усовершенствования этих приборов ничего не сделано. Изобретательство низовых работников в этой части не стимулировалось.

Такой важный момент в современных метеонаблюдениях как умение наблюдателя пользоваться учетом местной синоптической ситуации при определении тех или иных атмосферных явлений — в полярной метеорологии практически еще не разрешен.

Органической оперативной связи служб бюро погоды с поставляющими им метеорологическое сырье метеостанциями еще нет. Ежедневной или хотя бы периодической синоптической проверки работ метеостанций также пока еще, как правило, не существует.

Совсем плохо обстоит дело с полярными аэрологическими наблюдениями. Мало метеостанций, проводящих регулярные аэрологические и радиозондовые наблюдения. А между тем даже и для неспециалистов вполне ясно значение аэрологии для прогноза погоды и изучения климата Арктики, где вследствие наличия почти

постоянной приземной инверсии аэрологические данные приобретают особую научно-практическую ценность.

„Экономия“ на аэрологии, особенно сокращение пунктов с простейшими шаропилотными наблюдениями, совершенно непонятна.

Наши полярные метеостанции большей частью имеют каждая свой особый спецификум в изучении производительных сил Севера, а между тем они работают по „унифицированным“ программам для станций первого, второго и третьего класса. Специальных заданий, продуманных для каждой станции в отдельности, пока еще нет.

Актинометрических точек в нашей полярной метеослужбе явно недостаточно, а между тем научно-практическую важность изучения теплового радиационного баланса Арктики и Крайнего Севера, очевидно, доказывать не приходится.

Не лучше обстоит дело и с обработкой аэрометеоданных. Они обрабатываются пока еще также по-старинке, методом выведения осередненных итоговых величин за сравнительно большие периоды времени.

Если бы такая обработка велась одновременно и параллельно с специальной обработкой по отдельным заданиям по изучению и освоению Севера, то это было бы не плохо. Но обработка исключительно одним осередненным методом теперь запросы советской практики уж не удовлетворяет. Методом осереднения собирается материал обезличенный. Метод осереднения безусловно необходим, но как единственный и господствующий он явно недостаточен. В обработке также пока еще господствует принцип „метео для метео“.

Нельзя не отметить, что даже эта осередненная обработка проводится весьма плохо. Метеоматериалы полярных метеостанций в системе теруправлений не обработаны за последние десять лет, по морским полярным метеостанциям наблюдения за многие годы также еще не подверглись должной обработке.

Таким образом получается, что работа этих метеостанций наполовину идет впустую.

Методическое руководство полярными метеостанциями, научно-исследовательские работы по геофизике и издание метеорологических научных трудов в системе Главсевморпути возложены на Геофизический отдел Всесоюзного Арктического института (ВАИ), но он в этой области почти ничего не сделал.

Правда, в конце 1937 года Геофизическим отделом ВАИ выпущено несколько работ для полярной авиации. Но это лишь капля в море, и ответственность за методическую и научную бездеятельность в прошлом с Геофизического отдела ВАИ этим нисколько не снимается.

Разве нельзя было за пять лет издать атлас полярных облаков, дать шкалу высот арктической облачности, составить и дать метеонаблюдателям научно-обоснованную классификацию арктических туманов, приспособить приборную часть полярных метеостанций к условиям Арктики, составить и издать научные и практически ценные климатологические справочники по отдельным округам и областям Крайнего Севера? Разве нельзя было методически руководить полярными метеостанциями, помогая всем видам изобретательских работ отдельных метеорологов — стахановцев и ударников?

Вся система руководства полярной метеослужбой была организована так, что обезличка, безответственность и возможность для вредительства находили в ней наилучшие возможности. Методическое руководство было сосредоточено в ВАИ в Ленинграде, а оперативно-административное — в Москве, в Управлении полярных станций, причем ВАИ и УПС друг другу не подчинены. Таким образом получился разрыв между методическим и оперативно-административным руководством метеослужбой.

В результате — цельного, продуманного и ответственного руководства полярной метеослужбой мы не имеем.

Методическое, оперативное и административное руководство всей полярной метеослужбой (включая службу погоды и метеосеть теруправлений) должны быть сосредоточены в едином научно-авторитетном оперативном органе в Главсевморпути. На ответственности этого органа должны лежать и общая обработка всего аэро-метеорологического материала.

На обязанности Геофизического отдела ВАИ должна лежать исключительно научно-исследовательская и издательская работа по всем видам геофизических материалов, уже прошедших общую обработку.

Геофизический отдел ВАИ должен быть также консультантом метеослужбы Главсевморпути по всем методическим и методологическим вопросам. Он должен через отдел метеослужбы Главсевморпути направлять методическую сторону работы полярных метеостанций и держать ее на должном научном уровне.

Совместно с Главным управлением гидрометеослужбы при СНК СССР нужно работать над созданием советской научной аэрометеорологии с новыми, более совершенными методами и с новыми, более квалифицированными кадрами.

Пора метедело поднять на высшую ступень.

Б. В. РИХТЕР

## В ОСТРОВНОМ ХОЗЯЙСТВЕ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

Враги народа, пользуясь отсутствием политической бдительности, проникли и в хозяйство наших северных новоземельских промыслов и всячески тормозили их развитие.

Умышленно задерживалось развитие промыслов на восточном берегу Новой Земли. Становище Пахтусово постоянно недоснабжалось снаряжением промысла и продовольствием. Имеется недостаток ездовых собак, мелких судов, сетей. У становища нет даже моторного бота, и в летний период оно теряет связь со своими промучастками. Склад фактории не имеет нужного запаса товаров — нет кожсырья, хороших малиц, оленьих шкур. Овощи почти постоянно приходят сюда или гнилыми или замороженными.

Лов белухи у берегов Новой Земли в губах и проливах ведется только отстрелом случайно замеченных единиц. Не сделано никаких попыток организации промышленного лова этого ценнейшего высоко товарного зверя, лова с применением всех технических средств (сети, моторботы и др.). Между тем устройство моторно-ловецкой станции в проливе Маточ-

кин Шар дало бы несколько тысяч голов зверя.

Дважды в лето через пролив идут многочисленные стада белухи, перекочевывающие сначала на восток, а осенью идущие на запад. Конфигурация берегов и глубины пролива благоприятствуют постановке здесь заградительных сетей, которыми можно перехватить значительную часть белухи. Такой же ход ее стал наблюдаться и в южных проливах, но и здесь белуха берется только случайно замеченными единицами. Результат лова таким способом в 1936/37 году мизерный. Стада, прошедшие, например, проливом Маточкин Шар, ушли нетронутыми, — из многотысячного количества экземпляров взято лишь четыре штуки.

Несмотря на обнаруженные в 1936 году следы трески в Карском море, руководство островного хозяйства не занялось выяснением промыслового значения этого открытия.

Лов трески у берегов Новой Земли имеет немаловажное значение. Однако в навигацию 1937 года завезено было явно недостаточное количество соли. В результате, летом — в самый разгар лова —

моторная „ела“ Малых Кармакул теряет 15 дней на поход за солью в соседние становища.

Отсутствует тара: рыба складывается в „чердаки“. Лов попрежнему идет вручную „на подвез“, в то время как тралом можно взять сотни тонн.

До сих пор ничего не сделано для радиофикации промыслов. Центральное становище Лагерное не имеет радиостанции. В промизбушках нет приемников. Становище Пахтусово, удаленное от радиостанций на много километров, также не имеет никакой связи, кроме собачьих упряжек. Сеть небольших станций и приемники в каждой промизбушке обеспечили бы постоянную радиосвязь и общую островную информацию.

Давно говорят о создании на Новой Земле собачьего питомника, но его нет до сих пор. Между тем собака на Новой Земле — основной вид транспорта.

Не проявлено никакой заботы и о других видах транспорта. Тысяча километров от становища в губе Черной до становища на островах Гемскерка и сто километров от западного берега до восточного, разделенных горным хребтом. Необходим в таких условиях хотя бы один самолет типа „ИЛ-2“ или „У-2“.

Организация авиапункта в центральной части Новой Земли принесет несомненно большую пользу.

А кадры работников? Ответственная задача подбора кадров была предоставлена самотеку. В результате островное хозяйство засорено негодными людьми.

Заведующий факторией в Малых Кармакулах некий Бобров систематически разваливал хозяйство. Редко Боброва видели в трезвом виде. По его вине промизбушки остались без снабжения на зимний период. Отсюда непроизводительные поездки промышленников в факторию на сабаках за картофелем и мукой, которые без всякого ущерба могли быть доставлены в навигационный период водой. Весь картофель в Кармакулах погиб опять-таки по вине Боброва, не принимавшего своевременных мер к сохранению картофеля и других овощей от промерзания.

Заведующий факторией губы Белушьяй Филонов вместо руководства делом развел склоку. По его вине не было принято мер к сохранению оленьего стада во время гололеда.

Не лучше обстояло дело с подбором промысловиков. Посылались совершенно неопытные люди, ранее не занимавшиеся охотой и не знавшие, как взяться за промысел.

Несмотря на то, что Баренцево и Карское моря были открыты для судоходства с мая (что доказал рейс „Таймыра“), а подход к Лагерному был открыт с середины апреля, — только в конце июля пришел

первый пароход и забросил в Лагерное рыбаков и промышленников для восточной стороны. Однако эти промышленники попали на восточный берег только в ноябре, так как, вопреки всей практике прежних лет, моторные боты, занимавшиеся снабжением становищ, пришли в 1937 году к берегам Новой Земли только в сентябре, тогда как они могли начать работу в мае — июне.

Пять месяцев арктической навигации было упущено! Упущен летний сезон промысла на морского зверя на восточном побережье, упущена подготовка к зимней охоте на песца.

Основные товары были завезены только в конце навигации в Лагерное, а нужно перебросить их на далекие острова Пахтусова. Это было поручено парусно-моторному боту „Ленгосторг“. В позднюю пору этот бот отправился в Карское море, хотя ясно было, что начало зимы — весьма опасный период для появления таких мало-мощных судов у берегов Новой Земли. Частые штормы, неисследованные фарватеры на подходах к пунктам выгрузки, сильные береговые ветры — все это осложняет навигационную работу.

И не случайно поэтому гибель попавшего в шторм „Ленгосторга“. За его гибель несут ответственность пославшие его в столь поздний рейс к островам Пахтусова, куда надо было идти в июле, к чему были все возможности.

Промыслы Новой Земли лишены руководства и консультации со стороны биологов. Ни Архтеруправление, ни Всесоюзный Арктический институт не подумали об организации на Новой Земле постоянной промбиологической станции, которая вела бы круглый год наблюдения за животным миром Новой Земли, оказывала бы помощь промышленникам и руководителям промыслов советами и справками.

Плохо организована и советская торговля. Нет вещей, нужных для промыслов. Нельзя достать, например, хорошего ножа. Зато имеется большой выбор белых дамских туфель.

В 1937 году по становищам мурманского побережья было отправлено специальное судно, оборудованное под книжный магазин. В факториях же Новой Земли купить книгу нельзя — книг для продажи сюда не завозят.

Наша задача — искоренить все последствия вредительства и оздоровить промысловое хозяйство северных островов.

Необходимо прежде всего пересмотреть контингент руководителей промыслов — заведующих факториями, председателей артелей, технических работников. Надо помнить, что кадры подбирались и отправлялись на Новую Землю еще при старом, вредительском руководстве.



Надо пересмотреть методику составления промысловых планов. До сих пор планы выводились из практики предшествующего года. Никакие биологические или другие природные факторы не принимались во внимание, отсюда — нежизненность этих планов.

Строго обоснованный план, техническое оснащение промыслов, укрепление кадров — вот мероприятия по ликвидации вредительства в островном хозяйстве.

Нужно создать четыре моторно-ловецких станции, главной задачей которых должен

явиться промысел крупного морского зверя: белухи и зайца. Моторно-ловецкие станции должны быть организованы в Русанове, Лагерном, Крестовой и на Карской стороне — в заливе Литке или на островах Пахтусова.

Промыслы Новой Земли должны быть изучены до конца. Необходимо без промедления организовать постоянную промыслово-биологическую станцию.

Острова Новой Земли имеют большие возможности. Их хозяйственное освоение далеко не закончено — этого не нужно забывать.

## УЛУЧШИМ РАБОТУ ПОЛЯРНОЙ РАДИОСЕТИ

Враги народа, орудовавшие в системе Севморпути, пробрались и в радиосеть. Они портят ценное оборудование; засылали отдельные части радиостанций не по адресам; совали в ящики с аккумуляторными банками кирпичи, чтобы на полярную станцию прибыл бой; омертвляли капиталы строительства новых радиостанций; строили радиоузлы там, где не нужно; посылали зимовать учеников, еле-еле владеющих ключом.

Мы имеем исключительно большие успехи в организации радиосвязи на Севере. Эти успехи вытекают из побед социалистического строительства, которое не остановить никаким троцкистско-бухаринским диверсионно-шпионским бандам.

Вредительство в радиослужбе Главсевморпути шло несколькими путями.

Основной порок полярных радиостанций — это кустарщина. Радиотехника совершенствуется с каждым годом, а на полярных станциях до сих пор работают передатчики и приемники, давно уже вышедшие из употребления на материке.

Кустарный подход к радиосвязи в Арктике привел еще к тому, что основное оборудование раций быстро изнашивалось, схема связи часто расстраивалась. Да и не могло быть иначе, если на некоторые станции даже 1 разряда были посланы неопытные ученики, которые месяцами шарили по эфиру в поисках какого-нибудь „соседа“.

Радиостанция на острове Котельном не работала год. Там зимовали два неопытных ученика; они залили в аккумуляторы вместо серной соляной кислоты. В Анадыре и на мысе Шмидта зимовали тоже неопытные ученики, срывавшие нормальную работу станций. В Амдерму и в текущем году поехали слабо подготовленные радисты.

Не мало бед приносила широко практиковавшаяся уравниловка. В Тикси, например, старые радисты получали 300—320 руб-

лей, а только что приехавшие, еще неопытные, 350—380 рублей. Посланные из Москвы получают один оклад, из Ленинграда — другой. Отвратительно поставлена на радиостанциях техника безопасности. Было много случаев мелких ранений. Все это делалось вредителями для того, чтобы вызвать недовольство среди низовых работников радиосвязи.

Другой метод враждебной работы в радиослужбе — замораживание ценного оборудования. В радиоцентре лежит 5 многократок, за которые уплачено 92 тысячи марок и которые не используются. Лежат два передатчика — никто ими не пользуется. Было заказано 20 селекторов для вызова судов (уплачено 30 тысяч), они также не используются. Ветряки, которые в условиях Арктики могли бы быть основой снабжения энергией, выводились из строя. В 1935 году отправили ветряк для мыса Шмидта. Часть его попала в Анадырь, часть в Уэлен, часть в залив Лаврентия. Другой ветряк на Уэлене пролежал два года — не было цемента для заливки фундамента. В Тикси целый год пролежала конструкция ветряка, стоившая 42 тысячи. Она насквозь проржавела; когда ее наконец установили, она рассыпалась. Словом, вредители всячески тормозили внедрение в Арктику ветряка, этого почти дарового источника энергии.

Почти все полярные станции завалены разнокалиберными частями и оборудованием, непригодными для данной станции, но крайне необходимыми для другой. Отсутствие стандарта аппаратуры радиостанций привело к тому, что в настоящее время в Арктике работают 25 разных типов радиопередатчиков. Конечно, снабжение запасными частями такого разнокалиберного оборудования чрезвычайно затруднено.

Немало навредили враги народа в строительстве новых объектов. Поднимая шумиху по поводу строительства новых радиоузлов,

они отвлекали внимание от целесообразности устройства их именно в данном пункте.

Для всякого, даже непосвященного в арктические дела человека ясно, что там, где работает радиостанция Наркомсвязи, незачем ставить другую, ведомственную. Параллельная радиосвязь вносит много путаницы и разнобоя. Из-за несогласованной работы радиостанций Наркомсвязи и Севморпути до сих пор не налажен такой ответственный участок работы, как обслуживание рейсовых самолетов полярной авиации. Летчики редко получают в нужную минуту сводку погоды. Эти сводки либо вовсе не приходят, либо получаются на авиабазах после того, как машина вылетела на собственный риск пилота. Извещение о его вылете приходит в конечный пункт после того, как машина уже достигла его и отправилась в обратный рейс.

Мало того, что вредители ставили радиостанции не на месте, они их строили без технических проектов. Если и были проекты, то это не больше чем клочок бумаги с легким „любительским“ наброском мощностей станции и ее основных агрегатов. Как правило, такой „проект“ не проходил технической консультации.

Необходимы пересмотр схемы связи, проверка всего хозяйства. Особенно это относится к восточному сектору Арктики, наиболее пораженному вредителями. Даже антенное хозяйство здесь нужно пересмотреть. Многие антенны устанавливались „по журналам“ так, как их видел радиотехник-любитель. Многие обветшали, пришли в негодность. Что касается силовых и приемо-передаточных агрегатов, то тут предстоит еще более серьезная работа.

Почему вредителям удавалось безнаказанно орудовать на наших радиостанциях? Потому что работники радиослужбы потеряли бдительность. К неполадкам они относились как к частным случаям, не умели видеть в них руку врага, не хотели думать над причинами возникновения их. Кроме того в радиослужбе совершенно отсутствовала контроль, инспектура. Враг „доказывал“, что ввиду специфических условий Арктики такой контроль невозможен. Писанина была

единственным видом контроля. Радиостанций имеют 10—12 форм различной отчетности, ее трудолюбиво заполняют. Накапливаются целые ящики отчетностей. Везут их в Полярное управление, а тут эти ящики сваливаются на склады.

Партия и товарищ Сталин учат, что всюду, где работают советские люди, надо и можно организовать проверку, контроль исполнения. В Арктике этот контроль должен осуществляться без всякой скидки на специфичность. Когда разоблачили вредителей, сразу нашлись и средства и способы проверки радиостанций. В западный сектор Арктики выехала специальная комиссия, которая обнаружила сюрпризы, от которых в Полярном управлении руками развели. Почему такие проверки не осуществлялись систематически раньше, чтобы избежать этих сюрпризов, чтобы во-время ударить по вредительской руке?

Предложений выправить положение со связью тоже было не мало, но вредители приглушали их. Заслуживает внимание предложение радиста Медведева, зимовавшего на Анадыре. Он просил Полярное управление разрешить маломощным рациям работать на судовых диапазонах. Для этого нужно было установить время. Но из Полярного управления ответили: „Это любительство“.

Медведев организовал своеобразное производственное совещание в эфире. Он спрашивал соседей, как они находят: предложение его дельное или нет? Все отвечали утвердительно. А в Полярном управлении, продолжая огрызаться, замолчали предложение Медведева. Оно, быть может, требует более квалифицированной технической консультации, но просто отвергать его — преступление, на которое сознательно шли бывшие руководители радиослужбы.

Что надо делать? Громить и корчевать остатки диверсионно-шпионской агентуры в наших рядах. Вытраивать последствия вредительства во всех звеньях. Широко и повсеместно поднимать стахановское движение, помогать ему, прислушиваться к голосу стахановцев, выдвигать лучших из них на руководящую работу, проверять, контролировать все наши работы.

В. В. БЕРЕЗИН

## РЕЧНАЯ НАВИГАЦИЯ 1937 ГОДА

Несмотря на благоприятные судоходные условия, на основных участках, обслуживаемых речным флотом Главсевморпути, все же, как и в навигацию 1936 года, в 1937 году план перевозок оказался невыполненным, что видно из следующей таблицы:

Наименование водных контор	% выполн. плана т/км	% выполн. пла- на по тоннам
Омская <sup>1</sup>	71,5	91,4
Красноярская	104,9	106,5
Якутская	101,4	95,5
Всего	89,2	97,8

Итак, речной транспорт не сумел выполнить плана ни по тонно-километрам, ни по тоннам. Больше того: если по тоннам перевезено больше чем в 1936 году на 20%, то тонно-километровая работа составила в 1937 году только 96% от фактически сделанных тонно-километров в 1936 году.

Причины невыполнения плана не являются „объективными“. Основная причина — это неудовлетворительная работа как местных органов водного транспорта (водных контор), так и Управления морского и речного транспорта Главсевморпути.

### I

Аппарат Омской водной конторы был подобран так, что он не имел не только ни одного инженера, но даже ни одного подлинно-грамотного работника, который мог бы организовать работу. Плановая ячейка в водконторе отсутствовала совершенно. График движения существовал только на бумаге. Руководство движением флота, имеющего отличные кадры плавсостава, отсутствовало. Баржи (новое судостроение) вышли с опозданием и недооборудованными. Это привело к тому, что единственное транспортное самоходное судно водконторы — „Микоян“ — с самого начала навигации выбилось из графика, и чем дальше, тем больше увеличивался разрыв между графиком и фактическим движением „Микояна“.

<sup>1</sup> Перевозки показаны без работы пореке Пясине.

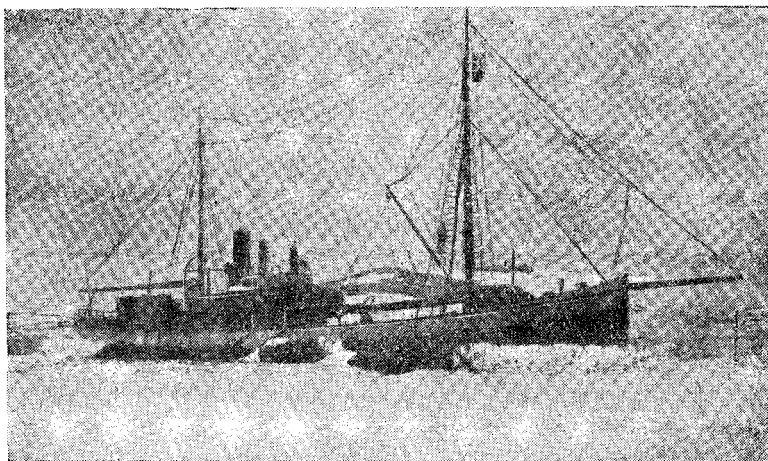
Срыву работы Омской водной конторы способствовало внеплановое отозвание „Микояна“ для перевозок на реке Пясине. Дело было в следующем: планом перевозок Красноярской водконторы было предусмотрено выделение в помощь по выводу тоннажа из Пясины вспомогательного ледокола для проводки судов морским участком от устья Пясины до Диксона. Вспомогательного ледокола от Наркомвода получить не удалось; лидер Красноярского флота теплоход „Красноярский рабочий“ не мог быть полностью использован, так как в начале навигации получил значительные повреждения корпуса. Поэтому Главным управлением Севморпути было предложено перебросить на помощь Красноярскому флоту теплоход „Микоян“.

К тому же необходимо было перебросить значительное количество грузов с Енисея для Норильстроя.

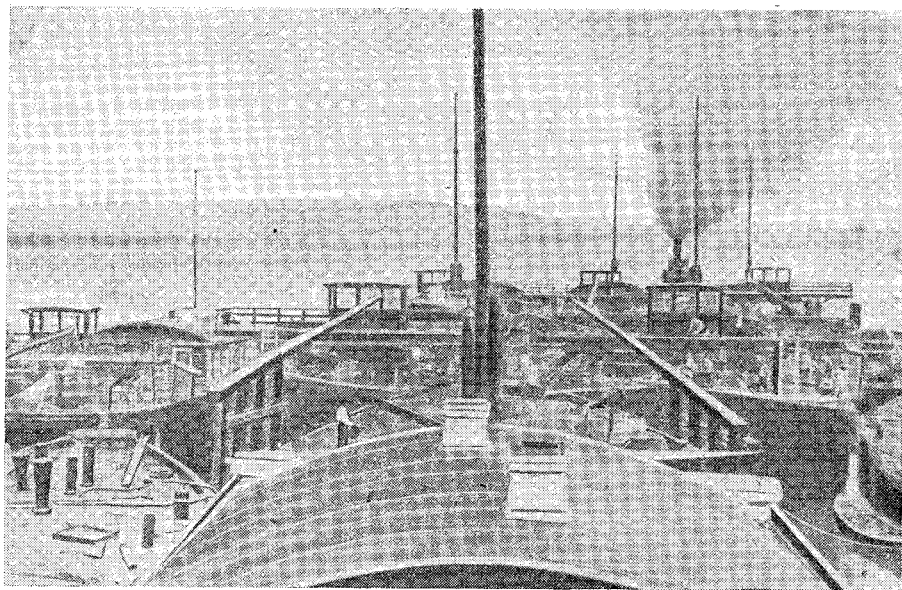
Посылка „Микояна“ была проведена нелепо: бывший начальник Омтеруправления Ипатов, впоследствии разоблаченный как враг, приказал разгрузить лес, следовавший в Омск, в Тобольске, чтобы „быстрее“ провести посылку „Микояна“ в северный рейс и „скорее“ прийти на Диксон. Однако, остановив „Микояна“ в Тобольске, Ипатов фактически не сделал ничего для того, чтобы быстро предъявить груз для северного рейса; в то же время бывший начальник Омской водной конторы Шарашев буквально саботировал выход в северный рейс. „Микоян“ поэтому настолько опоздал с прибытием на Диксон, что за потерянное время можно было бы закончить рейс, который был прерван вследствие отзыва „Микояна“.

Придя на Диксон и приступив к работе по пясинским перевозкам, „Микоян“ не принес той пользы, которая могла бы оправдать его снятие с работы на Оби. Норильстрой к моменту прихода „Микояна“ на Диксон снял значительное количество перевозок, которые должны были идти на Пясину. Но это было бы с полбеды, ибо „Микоян“ таким образом смог бы значительно быстрее обернуться. Но между бывшим начальником Омской водконторы Шарашевым и работниками Красноярской водконторы возникла склока, и в результате „Микоян“ использовался на Пясине и на Енисее с половинной нагрузкой.

В значительной степени в нерациональной посылке „Микояна“ на



Шхуна „Темп“ на зимовке в Турсе



Пароход „Партизан Щетинкин“ со своим караваном на Лене

Фото Л. Карнеева

Пяси́ну виноват и Речной сектор Главсевморпути, заменивший оперативное вмешательство кабинетной суетней.

Отличный коллектив „Микояна“, не получая должного руководства, не выполнил плана.

Омская водконтора выполнила план по тонно-километрам только на 71,5% — меньше, чем в 1936 году, на 20%.

Как на пример, характеризующий беспомощность Омской водной конторы в самых простых вопросах, можно указать на совершенно недопустимую постановку учета.

Недооценка важности правильного и своевременного учета является одной из характерных болезней всех наших водконтор, которые безответственно относятся к сообщенным ими цифрам, а иногда и вообще уклоняются от организации учета. Имеются случаи, когда годовые отчеты содержат противоречивые, опровергающие друг друга цифры. Случаи жонглерства и безответственного подхода к учету не всегда встречали резкий отпор со стороны Главсевморпути.

## II

Работа Красноярской водной конторы в зиму 1936/37 года и в навигацию 1937 года была особенно напряженной. Водная контора, как известно, оставила в 1936 году три парохода и большую половину всего тоннажа на зимний отстой на реке Пясине в неизведанных условиях.

Исключительно благодаря настойчивости и напряженнейшей работе зимовавшего плавсостава — флот, который зимовал на Пясинском озере, удалось отстоять. Хуже прошел отстой в устье реки Черной, куда, вследствие ледяных заторов в устье реки Черной, не удалось завести

зимовавший флот. В результате льдом были вытолкнуты на берег два непаровых судна.

Основными причинами неудовлетворительной работы Красноярской водной конторы были две: плохой ремонт флота и нераспорядительность эксплуатационной службы водконторы — ее исключительная медлительность.

График судоремонта флота Красноярской водной конторы был сорван. „Клятвы“ бывшего руководителя Красноярской водконторы Сулименко выпустить флот во-время и хорошо отремонтированным оказались ложью. Некоторые паротепловые суда фактически вышли в эксплуатацию на 20—30 дней позднее плана. Помимо этого качество ремонта флота было крайне неудовлетворительное. Руководство водконторы не только не организовало ремонта, но и не контролировало хода и качества его.

Опоздание с выпуском флота, неповоротливость водной конторы и клиентуры с подготовкой груза — предрешили невыполнение завоза товаров на притоки: пока водконтора выпускала флот из ремонта, а клиентура готовила грузы к перевозке, большая весенняя вода спала, лучшее навигационное время было упущено.

Безответственное отношение к перевозкам на притоки вообще свойственно Красноярской водной конторе. В навигацию 1937 года по Подкаменной Тунгуске работало несколько сот лямщиков-„бурлаков“. Прежнее руководство водконторы саботировало освоение притоков механической тягой — освоение, которое есть дело огромной хозяйственной и политической важности.

Так же медленно и неповоротливо проходили операции на реке Пясине. В середине навигации Норильстрой уменьшил свою заявку на перевозки по реке Пясине примерно в пять раз. Казалось бы, что в известной пропорции, да еще при помощи „Микояна“ это должно было ускорить окончание пясинской операции, а следовательно ускорить и вывод флота с Пясины на Енисей.

Однако последняя группа судов Пясинского каравана вышла с реки Пясины только 13—14 сентября, то есть почти в тот срок, который был назначен при 100% выполнении неуменьшенных пясинских перевозок.

Попав осенью на морской участок, речной Пясинский караван встретился с сильными штормами, которые потрепали караван и разбили две баржи. Помимо этого штормы задержали продвижение каравана. Переход мыс Входной — Диксон, на который нормально требуется 1,5 суток, был совершен за 13 суток.

Среди команд судов имели место случаи пьянства. Вместо культурно-массовой работы на судах, которые работают на наиболее тяжелых участках, красноярские профсоюзники и политотдельцы отсиживались в кабинетах.

Красноярская водная контора является самой неблагополучной из всех водных контор в отношении аварийности. В 1937 году водконтора имела 22 аварии. Борьбы с авариями водконтора не вела: не было проведено также предупредительной и разъяснительной работы по части аварий. Больше того, расследование крупных аварий задерживалось на 2—3 месяца, при наличии в штате специального капитана-инспектора, основной обязанностью которого являлась борьба с аварийностью. Руководство водконторы использовало капитана-инспектора как агента для различных поручений.

Мешала транспортной работе флота также расхлябанность клиентуры, которая исключительно неаккуратно предъявляла грузы.

Как на пример расхлябанности можно указать на следующее: зная о необходимости завоза на Пяси́ну бензина, Енисейская авиагруппа не только не заключила договора с водной конторой на эту перевозку, но и не предъявляла имеющийся на Диксоне бензин для завоза на Пяси́ну до последних дней навигации. Буквально в последние дни авиагруппа спохватилась и потребовала перевезти бензин, без которого зимняя работа авиации не обеспечивалась. Пришлось, с опасностью заморозить пароход на плесе, из-за нескольких десятков тонн бензина возвращать пароход на Пяси́ну, где он в действительности и замерз вне пункта плановой зимовки.

Другой не менее яркий пример: Енисейская авиагруппа заключила договор с водной конторой на перевозку цемента. Три раза авиагруппа требовала подать под перевозку цемента тоннаж, три раза тоннаж подавался, простаивал несколько дней и уводился порожнем, ибо цемента не было. Характерно, что на эту же перевозку цемента, как видно — из соображений перестраховки, та же авиагруппа заключила договор с Енисейским пароходством Наркомвода. При подобном отношении клиентуры, — в основном организаций Севморпути, — всякие попытки наладить планомерную работу по движению флота обречены на неудачу.

### III

Якутская водная контора в 1937 году по сравнению с крайне неудовлетворительно проведенной навигацией 1936 года, несколько улучшила свою работу. При росте тяговой мощности флота на 39% по сравнению с 1936 годом — тонно-километровая работа по сравнению с 1936 годом выросла на 116%.

Особенно выросли перевозки на вновь осваиваемых реках, что видно из следующей таблицы:

Наименование рек	Тонны завезенного груза	
	% к плану на 1937 год	% к перевозкам 1936 года
Инди́гирка . . . . .	207,0	1300,0
Яна . . . . .	130,5	312,5
Оленек . . . . .	110,5	—
Анабар . . . . .	99,5	—
Всего	152,1	650,5

Таблица показывает огромные потребности в транспорте на новых реках. В 1936 году на вновь осваиваемых реках работало только два парохода, в навигацию 1937 года работало уже семь пароходов и, несмотря на рост перевозок в 6,5 раза, все же спрос на перевозки не был полностью удовлетворен.

Якутская водная контора в навигацию 1937 года значительно расширила протяжение эксплуатируемых новых речных путей: введение в эксплуатацию реки Оленек на протяжении 1120 км, реки Анабар — 250 км, увеличение эксплуатируемых водных путей реки Инди́гирки — около 300 км. Таким образом, Якутская водконтора ввела

в эксплуатацию около 1700 км новых речных путей. Это — большой вклад в транспортное хозяйство Севера. Однако на фоне этих успехов еще разительнее зияют провалы в работе Якутской водной конторы, в значительной степени объясняющиеся работой врагов, которые были в руководстве Якутского теруправления и водной конторы. Враги пользовались малейшим затруднением, оплошностью, нераспорядительностью для своих вредительских целей.

Иркутской торговой конторе бывшим начальником Якуттеруправления Лиссом была почему-то доверена сборка новых пароходов на верховьях Лены, в Качуге, а бывший уполномоченный Якутского теруправления Парышев пропустил половодье, в которое только и возможен спуск пароходов из Качуга. Только благодаря счастливому случаю — прибыли воды в конце июня — удалось спустить эти пароходы, но они были спущены с опозданием на 1,5 месяца. Это сорвало выполнение запланированных перевозок на первый период навигации и задержало прибытие новых пароходов, предназначенных для переброски на вновь осваиваемые реки и в бухту Тикси.

Рейдовый теплоход „Пятилетка“ и металлический лихтер должны были обеспечить переброску к устьям рек Яны и Индигирки значительного количества груза с тем, чтобы имеющиеся на этих реках и вновь заводимые пароходы подняли этот груз до пунктов потребления. Вместо того, чтобы доставить груз к устьям этих рек и тем самым обеспечить работу уже имеющимся на этих реках пароходам, Лисс, лично командовавший этими операциями флота, всячески оттягивал рейс „Пятилетки“. Только резкий протест плавсостава прекратил это вредное ожидание, которое повлекло бы за собой срыв перевозок по этим рекам.

В нашем журнале уже писалось о срыве завоза угля из Сангар-хая в Тикси для снабжения морских судов. Саботируя эти перевозки, Лисс шел на наглый подлог, заявив, что угля завезено 9800 тонн, в то время как фактически угля было завезено только около 7 тысяч тонн, причем в партиях угля было значительное количество породы. Бывший начальник Морского управления Крастин не только не предпринял мер для выяснения истинного положения с углем, но и противодействовал работникам аппарата, которые предлагали способы быстрой доставки угля в Тикси. Только в последние дни навигации Крастин согласился послать в Тикси речной пароход „Щетинкин“ с углем. Но было уже поздно: пароход встретил в заливе Неелова молодой лед и был вынужден вернуться обратно, придя к месту плановой зимовки только в результате подлинно стахановской работы команды „Щетинкина“ и несколько запоздавшего закрытия навигации. Баржа с углем осталась, правда, зимовать в нескольких десятках километров от Тикси, в заливе Неелова, но уголь для морских судов был недоступен ввиду незначительной глубины этого залива.

Исключительно медленно разворачивалось формирование речного воя из грузов, прибывших морем в Тикси. Первая группа морских судов прибыла в Тикси 2 сентября, а „Пятилетка“ ушла из Тикси только 16 сентября. Таким образом формирование речного каравана заняло 14 дней.

Эта медлительность значительно осложнила продвижение каравана „Пятилетки“, причем создалась прямая угроза заморозить „Пятилетку“ с грузом в пути. Эта опасность усиливалась множественностью командования флотом, которое совершенно обезличивало руководство вод-



конторы: непосредственно вмешивались в командование флотом Лисс, зам. начальника ЯТУ Иванов, начальник Якутского политотдела т. Кац, и даже начальник Торгового отдела Главсевморпути т. Мазо. Естественно, что это не могло не мешать работе плавсостава.

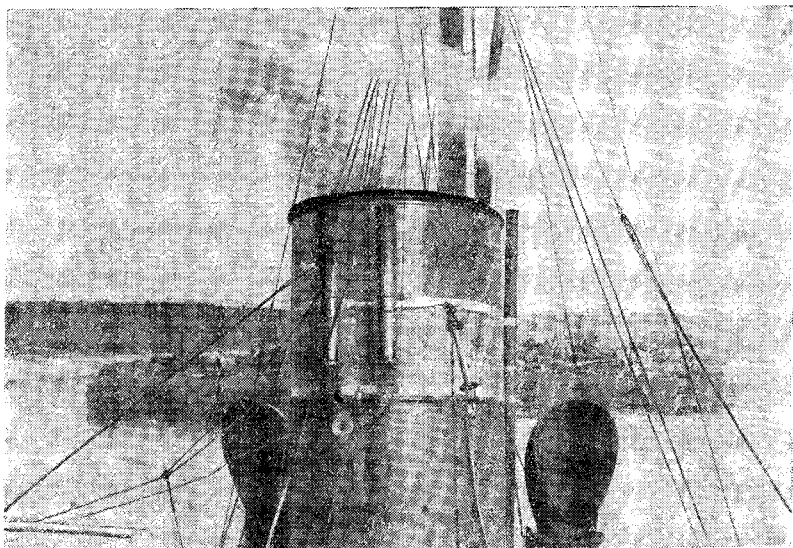
Все же благодаря хорошей работе команды „Пятилетки“ речной караван прибыл на отстой в Якутск, доставив все привезенные морем грузы.

В работе флота на вновь осваиваемых реках также далеко не все было благополучно. Пароходы на эти реки прибыли со значительным запозданием: например, на Яну прибыли только 29 августа, вместо первых чисел августа. Пароходы встретились с мелководьем и, не дойдя до Верхоянска на 240—300 км, замерзли с грузом на плесе. Это — следствие опоздания с прибытием судов; а кроме того, видимо, большемерные, глубокосидящие типы судов (300-силльные пароходы и 500-тонные баржи) были посланы на Яну неправильно.

Неблагополучно прошел первый рейс теплохода „Котенко“ по реке Анабар. Прибыв к устью реки Анабар 16 сентября, караван „Котенко“ попал в шторм, в результате которого два кунгаса были разбиты и погибла часть привезенных грузов. Характерно, что об этой аварии Якутская водная контора узнала только в последних числах ноября, то есть через 2,5 месяца после аварии. Посылая судно в новую отдаленную реку, не обеспечивали его надежной связью.

Все еще плохо обстоит дело в Якутской водной конторе с выполнением взятых на себя договорных обязательств, что приносит огромные убытки. Например, заключив договор на перевозку груза с „Якутоловоразведкой“, Якутская водконтора не выполнила этого договора своевременно, в результате чего „Якутоловоразведка“ предъявила иск на сумму свыше 600 тысяч рублей.

В последние дни навигации 1937 года создалось чрезвычайно напряженное положение с расстановкой флота на зимовку по Якутской и Красноярской водным конторам: температура воды и воздуха резко



Теплоход  
„Микоян“  
ведет караван  
по Оби  
Фото Л. Карнеева

падала, а флот еще находился вдалеке от пунктов плановой зимовки. Продвижению флота мешали жестокие штормы, которые серьезно потрепали ряд судов. Для ускорения продвижения основного каравана потребовалось оставить ряд порожних барж в местах безопасной зимовки. В результате ударной работы плавсостава, помощи морских судов по буксировке речного каравана в низовьях Енисея — основная масса флота дошла до плановых пунктов зимовки, что обеспечивает ремонт флота и нормальное развитие навигации текущего года. Тяжелым исключением из этого является зазимовавший на плесе флот реки Яны.

Приведенные данные свидетельствуют о том, что речной флот Главсевморпути, имея все возможности выполнить и перевыполнить план перевозок, не сумел этого сделать по причине плохой организации работы.

\* \* \*

В навигацию 1938 года речной флот Главсевморпути должен будет освоить значительно повышенный план работы. Рост объема перевозок против итогов навигации 1937 года по тоннам — на 23,7%, а по тонно-километрам — на 31%.

При детальном рассмотрении транфинпланов несомненно будут вскрыты дополнительные возможности, которые позволят дать еще больший рост перевозок. При условии резкого улучшения работы план этот может быть перевыполнен.

Необходимо до конца ликвидировать последствия вредительства на речном участке. Надо укрепить кадры водных контор опытными специалистами. Отдел кадров Главсевморпути должен реально помочь речному флоту в подборе кадров речников.

Надо повести решительную борьбу с бесплановостью, самотеком в работе, с попытками решать вопросы „на глазок“, „на авось“. Основой всей работы речного транспорта должен быть план и большевистская борьба за его выполнение.

Необходимо во-время отремонтировать флот, обеспечить высокое качество ремонта. Об этом нужно позаботиться уже сейчас.

Основой движения флота должен стать твердый график. Нужно сделать так, чтобы невыполнение графика влекло за собой материальную ответственность транспорта, а несвоевременное предъявление груза — материальную ответственность клиентуры.

Не должно быть допущено ни одной аварии речного флота. Борьбу с авариями, с конкретными носителями расхлябанности надо развернуть самым решительным образом.

Старое, сейчас разоблаченное вредительское руководство Морского управления всячески пыталось затормозить развитие речного транспорта. Перед работниками речного транспорта стоит почетная задача — не на словах, а на деле ликвидировать последствия вражеской работы.

## **КРАСНОЯРСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОНТОРА РАБОТАЕТ ПЛОХО**

Без освоения Северного морского пути не могло быть и речи об освоении богатств Арктики и Крайнего Севера.

Поэтому в первую очередь все силы были брошены на освоение морского пути.

Теперь можно без преувеличения сказать, что без освоения северных рек мы не можем по-настоящему развернуть работу на материке (торговля, пушнина, культура и т. д.). Реки — это подъездные пути к северным морям, и как не может быть жизненной железная дорога без подъездных путей к ней, так не может нормально работать и Северный морской путь без хорошей работы северных рек.

План перевозок 1937 года Красноярской транспортно-Главсевморпути выполнен в тонно-километрах на 97%, а в тоннах продукции план выполнен только на 87%.

Плохая работа Красноярской транспортной конторы в 1937 году является следствием не только плохой организации перевозок и ремонта флота, но и недооценки работы на реке со стороны Главного управления Северного морского пути и Политуправления.

Главное зло заключается в том, что руководство транспортной конторы не знает реки и особенно ее нижнего плеса. План-приказы, которые регулируют жизнь и работу флота, поэтому составляются неумело; не учитывают особенностей реки и берегового устройства, усложняющих работу судов. Один пример: диспетчерская сообщила т/х „Красноярский рабочий“ план-приказ на один рейс 300 часов. Находившийся на теплоходе т. Мецайк радировал в Красноярск, что это много, надо 250. Диспетчерская сейчас же изменила на 250. Теплоход выполнил рейс за 240 часов. Это говорит о том, что план-приказы составляются не на основе изученности реки, а „на глазок“.

Когда команде сообщается преувеличенный необоснованный план-приказ, и через сутки-двое команда видит, что план-приказ явно невыполним, то это ослабляет работу. Точно также расхолаживает и заниженный план-приказ: „все равно, мол, план перевыполним“.

Теперь о диспетчерском аппарате. Главный диспетчер Красноярской транспортно-Главсевморпути т. Чарушников плавал по Енисею только половину навигации 1931 года. Ни до, ни после этого он по Енисею не плавал. Естественно, что, будь он как капитан хоть „семи пядей во лбу“, но если он не знает этой реки и ее берегового хозяйства, то не может оперативно

и твердо руководить движением флота. А это в плавании нами ощущалось очень остро. Другие диспетчеры еще того менее знают реку.

Надо поставить дело так, чтобы работники диспетчерского аппарата регулярно выезжали на реку и плавали бы по ней до Диксона, а на притоках — до мест, куда входят пароходы.

О зарплате. Зарплата речного флота на Енисее не стимулирует рабочих квалифицироваться в качестве водников, чтобы сделать это своей профессией. Матросы шестисоттонной баржи получают 125 рублей в месяц, второй помощник шкипера — 145 руб., первый помощник шкипера — 160 рублей, и наконец сам шкипер — 180 рублей. Отсюда большая текучесть. Совершенно нетерпимо, что шкипер трехтысячетонного лихтера, которому вверяется груз на несколько миллионов рублей, получает зарплату 300 рублей в месяц.

Зарплату плавсостава речного флота на Енисее надо изменить, построив ее так, чтобы она стимулировала рабочих делать своей профессией работу водников. Определение ставок зарплаты плавсостава — вещь трудная, и поэтому, если их, как было прежде, будут устанавливать работники профсоюза и администрация, но без участия самого плавсостава (капитаны, механики, шкипера, помполиты), то это будет „мертворожденный ребенок“. К этому делу обязательно должен быть привлечен плавсостав.

Стимулом к перевыполнению плана являются тоннокилометровые. Они начисляются всему плавсоставу, но строение их не верно. Капитан получает 50% своей ставки, а матрос — 10%. Матросу парохода к его ставке в 130 рублей начисляется при выполнении плана еще 13 рублей. Это не стимул к выполнению плана, а дискредитация системы поощрения. Наше предложение — установить только две градации. Капитану, механику и их помощникам — 50% надбавки, всему остальному составу 40% к их ставке.

Очень плохо положение с кадрами. Подготовка их проходит канцелярско-бюрократически.

Руководящий плавсостав готовит в речных техникумах, средний — на курсах транспортной конторы. Но комплектование этих учебных заведений плохое. Оно производится без учета того, насколько учащийся оправдает себя на работе практически. Эта однобокость при комплектовании противоречит указанию товарища Сталина, что подбор кадров должен проис-

ходить по признакам политическому и деловому. Плохо, что набор людей производится отделом кадров, без участия капитанов и механиков. Это приводит к ошибкам в подборе кадров.

Набор учащихся надо проводить, исходя из указаний товарища Сталина о политическом и деловом признаках, а чтобы знать эти признаки поступающих учиться — необходимо привлекать к участию капитанов, механиков, помполитов.

Такой же однобокостью в подборе кадров страдает и отдел кадров Главсевморпути, возглавляемый т. Зверевым. Красноярский политотдел выдвинул начальником транспортной конторы капитана М. Е. Лиханского. Это опытный капитан, который свыше 20 лет плавает по Енисею, хорошо знает реку, береговое хозяйство, весь плавсостав, пользуется авторитетом и уважением, то есть человек, который подходит по признакам и политическим и деловым. Тем не менее центральный отдел кадров его не утвердил, а послал в Красноярск совершенно нового человека, который не знает работы на Енисее и долго будет „плавать“, пока ее освоит.

Надо решительно поставить вопрос о широком выдвижении и на руководящие должности товарищей из местного плавсостава. Помимо того, что от этого только улучшится работа флота, это также разрешит вопрос о квартирах, подъемных.

Енисейской водконторе не хватает соответствующего типа тяговой силы.

Река Енисей, особенно в верхнем плесе, — бурная, с быстрым течением, порожистая и

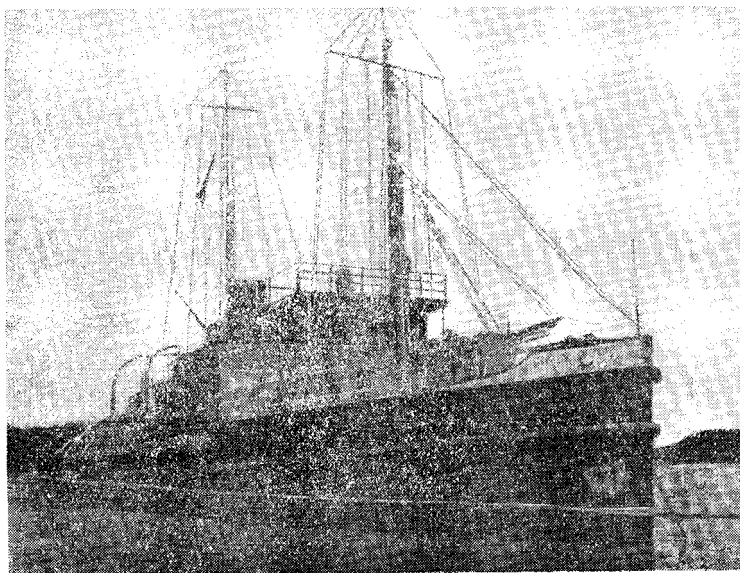
мелководная, на ней нужны мощные и мелкоосидающие паротеплоходы.

Между тем со всеми новыми паротеплоходами, полученными в 1937 году, мы имели один только конфуз.

Прибывший морем п/х „Норилец“ построен вредительски. Имея мощность в 400 НР, он не только не мог буксировать хотя бы одну баржу при 4—5-балльном ветре, но и сам нуждался в помощи. Порожнем он развивает скорость 5 миль, а с одной баржей — почти вдвое меньше. „Норилец“ большую половину навигации 1937 года простоял без дела у острова Диксона и в других пунктах. А ведь он был включен в план, на него рассчитывали, и содержание его обошлось свыше ста тысяч рублей.

В самом Красноярске был куплен новый пароход „Летчик Алексеев“ — тоже 400 НР и мелкоосидающий. Этот новый пароход в течение навигации 1937 года имел несколько поломок, несколько раз ставился в затон и имеет несовершенное рулевое управление, так что капитан никогда не уверен в нем. Осенью, когда теплоход „Красноярский рабочий“ вел караван в Ладейском перекате, а „Летчик Алексеев“ тянул впереди, придерживая нос „Красноярского рабочего“, то только случайность, выразившаяся в том, что рулевое управление „Летчика Алексеева“ отказалось служить, когда уже прошли наиболее опасную точку, а капитан „Красноярского рабочего“ успел вовремя отдать буксир — только эта случайность спасла караван от аварии.

Одна общая черта есть в пароходах „Норилец“ и „Летчик Алексеев“. Оба они



Теплоход „Красноярский рабочий“ на Енисее

Фото Г. Кублицкого



Весна в Игарке

построены хуже, чем пароходы, строившиеся 3—5 лет назад. Я не слышал, чтобы морские суда, например, в 1937 году выпускались бы худшими, чем суда, построенные 2 года или 5 лет назад. Но для реки почему-то такое положение считается терпимым. Это — результат пренебрежения к реке, которым проникнуто Управление морского и речного транспорта Главсевморпути.

В ближайшие 2—3 года перевозки по Енисею флотом Севморпути достигнут 100 тыс. тонны. Для того чтобы это была нормальная и уверенная работа, надо енисейский речной флот оснащать современными, технически-совершенными судами.

О политмассовой и культурной работе на судах Енисейской водной конторы. В Красноярске находится политотдел Севморпути. Там же обком союза Севморпути и, наконец, местком транспортной конторы, объединяющий весь плавсостав судов, прикрепленных к Красноярску. Известно, что в Красноярске теруправления нет, оно находится в Игарке, где имеются

и свой политотдел и свой обком союза. Казалось бы, что работа Красноярского политотдела и обкома союза должна на три четверти проходить среди водников. На деле же этого нет.

За всю навигацию 1937 года мы на судах не видели ни одного работника политотдела, ни одного работника обкома союза и даже никого из месткома (на некоторых судах мне говорили, что у них был однажды предместкома т. Вайчулис, который побыл 20 минут, наобещал многое сделать, но все это оказалось невыполненным и до сих пор).

Мне кажется, что большая часть работников Красноярского политотдела, обкома союза и месткома трансконторы во время навигации должна находиться на судах. И не так, как проехал т. Вайчулис от Красноярска до Игарки и обратно, мельком пробежав по баржам, а так, чтобы каждому работнику были поручены определенные суда с их караванами, чтобы он вел на них всю культурную массовую и политическую работу и чтобы он находился там не менее 2—3 месяцев.

Я. Я. ГАККЕЛЬ

## ОШИБКИ В АРКТИЧЕСКОЙ НАВИГАЦИИ 1937 ГОДА

### I

Еще в декабре 1936 года нашими прогнозистами был дан прогноз состояния льдов в арктических морях в навигацию 1937 года. Впоследствии (15 марта—15 мая) прогнозы были уточнены. Каждый из прогнозов, данных отдельными лицами, в той или иной степени отличался друг от друга, что вполне естественно, так как положенная в основу их разработки методика различна. Разумеется, что при таком разногласии какая-то часть этих прогнозов и оправдалась.

Однако для некоторых районов почти все прогнозисты сошлись на одном мнении. Так, например, было высказано единодушное мнение, что ледовая обстановка в Чукотском море будет неблагоприятной для плавания. Казалось бы, что одинаковое суждение разных лиц, рассматривавших один и тот же вопрос с совершенно различным друг от друга подходом, обеспечивало правильность их общих выводов. Однако действительность опровергла этот единодушный вывод. Ледовая обстановка в Чукотском море, как и в Восточносибирском, в навигацию 1937 года была, наоборот, исключительно благоприятной для плавания.

Для Карского моря прогноз состояния льдов оказался правильным в том отношении, что общее количество льда здесь было в основном невелико. Так, по данным Междуведомственного бюро ледовых прогнозов, во второй половине августа здесь только 25% площади всего моря было покрыто льдом, при средней за много лет минимальной величине—10% и максимальной—71%. К концу навигации, которая затянулась до ноября, старого льда в Карском море почти не осталось. Весь он был вынесен в море Лаптевых через пролив Вилькицкого.

Из пяти прогнозов, данных для Карского моря о доступности для плавания его отдельных районов, два оправдались и три не оправдались. В прибрежном районе северо-восточной части моря—на пути от устья Пясины до пролива Вилькицкого—в течение навигации держался 7—9-балльный лед.

В преобладающем большинстве сроки вскрытия ото льдов отдельных участков морей оказались гораздо более ранними, чем предполагалось.

Подтвердилось, следовательно, и то предположение, что в 1937 году навигация будет более продолжительной, за счет ее начала раньше обычных сроков и позднего окончания. Действительно, в 1937 году один из наиболее труднодоступных участков трассы—пролив Вилькицкого—был пройден первыми судами („Ермак“, „Моссовет“ и „Правда“) необычайно рано—1 августа, т. е. на полмесяца раньше, чем обычно.

Плавание „Ермака“ из пролива Вилькицкого к острову Диксона было необычайно поздним — 20—24 октября.

По оценке Междудементовенного бюро ледовых прогнозов данные на 1937 год прогнозы оправдались в общем на 65%, при средней величине за ряд лет — 70%. Ожидавшееся в общем благоприятное состояние льдов подтвердилось.

Однако тяжелые последствия истекшей навигации как будто это опровергают. Говоря об этих тяжелых последствиях, мы забываем, что наряду с прорывом мы имеем и положительные результаты, которые мало известны, но которые весьма интересны и показательны. Возьмем хотя бы сквозные рейсы. Начиная с исторического рейса „Сибирякова“ сквозным рейсом с запада на восток на протяжении последних пяти лет прошло уже более 20 судов. Проследим даты окончания этих рейсов по Северному морскому пути, то есть сроки прохождения этими судами пролива Беринга (мыса Дежнева).

Годы	Названия судов	Даты окончания рейсов
1932	„Сибиряков“	1 октября
1933	„Челюскин“ (в дрейфе)	5 ноября
1935	„Ванцетти“ и „Искра“	31 августа
1936	„Литке“ и 6 др. судов	23 сентября
1936	„Сталинград“ и „Крестьянин“	5 октября
1936	„Рабочий“, „Правда“ и „Володарский“	7 октября
1937	„Моссовет“	15 августа

Как видно из этой таблицы, „Моссовет“ в 1937 году прошел через пролив Беринга на 16 дней раньше, чем прошли и „Ванцетти“ и „Искра“ в 1935 году — в самую благоприятную из навигаций, какую мы когда-либо знали. Все плавание от Мурманска до пролива Беринга „Моссовет“ совершил за 26 суток. Разве можно после этого говорить, что 1937 год был в ледовом отношении тяжелым? Ведь 26 сентября у всех полярных станций, кроме мыса Челюскина и острова Русского, была чистая вода.

Все тяжелые ошибки навигации 1937 года, которые мы должны тщательно образом изучить, чтобы не повторять их в будущем, произошли совсем по другим причинам. Эти причины кроются в людях, в безобразной работе целых звеньев нашей системы.

## II

Прежде всего об изученности Северного морского пути. Конечно, путь этот еще далеко не изучен, как во многих отношениях еще не изучена Арктика в целом. Дело ледовых прогнозов находится еще в зачаточном состоянии. Разногласия как в самих прогнозах, так и в принципах их построения слишком велики, чтобы можно было считать, что в деле прогнозов мы создали уже солидную научную базу. Ведут эту работу пока кустарно, каждый по-своему; материалов для работы прогнозистов мало. Собирается этот материал к тому же неаккуратно, часто случайно. Совершенно не налажена и не организована ледовая служба, которая систематически собирала бы материал, необходимый для прогнозов. Говорилось, правда, о такой службе немало, говорилось о том, насколько важно поставить на специальных судах наблюдения за кромками льда. Но ничего пока еще не сделано. А отсюда — и все качества даваемых прогнозов, на которые, при построении плана операций, полностью опираться еще нельзя.

Научный центр Главсевморпути, Всесоюзный Арктический институт, казалось бы, должен был уделить серьезное внимание центральной проблеме Главсевморпути — то есть морскому пути. На самом деле ничего подобного в работе института нет. ВАИ занимается главным образом сушей, геологическими работами, и ведущим отделом его является геологический. Изучение же морей и рек в институте на последнем месте. Приведенные ниже цифры показывают это наглядно.

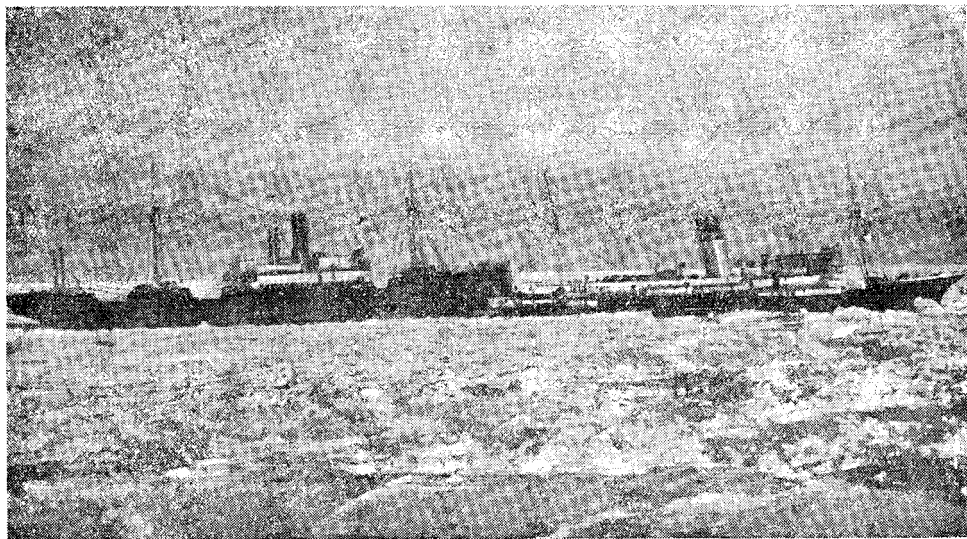
Бюджет экспедиций ВАИ и число экспедиционных сотрудников (1937)

Экспедиции	Ассигнования в тыс. рублей	Личный состав
Геологические и геодезические	10 576,1	640 чел.
Биологические и оленев- ческие с зональными станциями и опорными пунктами	3 017,6	140
Гидрологические		
а) морские	1 559	43
б) речные	1 712	93

Подобное же соотношение ассигнований и штатов было и раньше.

Таким образом недра изучаются, а подход к ним с моря или вообще тот или иной путь к ним неизвестен. Так получилось, например, с Нордвиком. Подход к Нордвику не изучили, поставили разведку, а развитие ее тормозится из-за того, что ни в 1936 ни в 1937 году суда к Нордвику подойти не смогли. Приведем еще пример.

Как пролив Вилькицкого, отделяющий Северную Землю от материка, так особенно и подступы к этому проливу для кораблей, идущих с запада на восток, на протяжении последних нескольких лет являются



„Литке“ и „Крестьянин“ на зимовке у мыса Евгенова

Фото Я. Я. Гаккеля

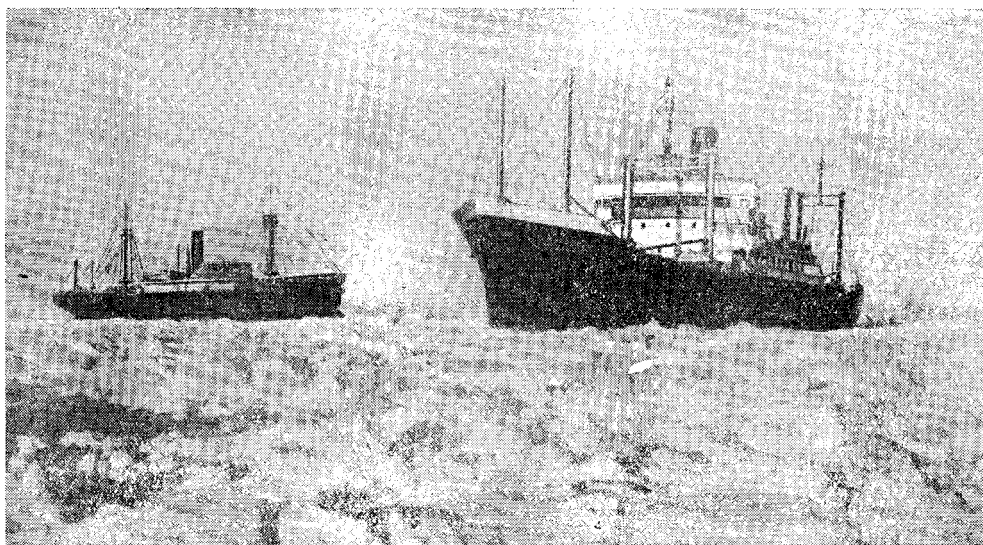


самой серьезной преградой для успешного выполнения основных грузовых перевозок по Северному морскому пути.

Однако не меньшее значение имеет (хотя это еще недостаточно оценено) пролив Шокальского, открытый в 1932 году. Оба эти пролива соединяют Карское море с морем Лаптевых, оба они могут иметь одинаковое значение для мореплавания. Могут иметь, но пока пролив Шокальского этого значения не имеет, и не потому, что он непригоден для мореплавания, а потому, что пролив Вилькицкого, несмотря на его не совсем хорошую славу, как-то эксплуатируется, в меньшей степени, но все же изучается, а пролив Шокальского никем не эксплуатируется и нисколько не изучается. Один раз — в 1932 году — сюда заглянули и кое-что сделали. Тогда здесь побывали и поработали две экспедиции: одна на „Русанове“, а другая на „Таймуре“. Заходил сюда, но никаких исследований не делал, л/п „Сибиряков“ в 1935 году, когда нужно было построить станцию на мысе Оловянном (назначение этой станции — постановка геологической разведки). В зиму 1935/36 года сюда была переброшена гидрологическая партия с мыса Челюскина, которая неплохо здесь поработала, — но разве этого достаточно?

Условия плавания из Баренцова моря в Карское новоземельскими проливами несравненно более легки, нежели условия сообщения из Карского моря в море Лаптевых. Между тем, новоземельские проливы изучаются систематически, а не менее важный пролив — пролив Шокальского — никак не изучается.

Почему? Разве этот пролив заведомо негоден для мореплавания? Считается, что это так. На самом же деле ни у кого нет никаких оснований отстаивать это. На чем основано такое утверждение? На одном единственном опыте, на опыте плавания „Сибирякова“ в 1935 году к мысу Оловянному, которое к тому же, хотя не совсем легко, но все



„Моссовет“ и „Правда“ на зимовке у мыса Евгенова

Фото Я. Я. Гаккеля

же прошло вполне успешно. Основано это и на плавании того же корабля в 1936 году, на плавании, которое действительно было неудачным, так как „Сибиряков“ не дошел даже до пролива Шокальского, следуя туда от полярной станции на острове Домашнем (Северная Земля). Но разве этого единственного неудачного опыта достаточно, чтобы утверждать, что пролив Шокальского недоступен? Тот, кто это утверждает, забывает простую истину, что в полярных морях ледовая обстановка изо дня в день, из месяца в месяц, из года в год меняется, и меняется чрезвычайно сильно.

В самом деле, разве мы можем назвать какие-нибудь два года, вернее две навигации, когда ледовая обстановка в каком-нибудь районе, не говоря уже об Арктике в целом, была бы одинаковой? Ведь на ледовую обстановку, какая сложилась где-либо в тот или иной момент, влияет и влиял на протяжении очень большого периода (который предшествовал данному моменту) целый ряд факторов, имеющих, каждый сам по себе, изменчивый характер.

В результате чего, каких сил, создается ледовая обстановка в период навигации?

Она создается в результате действия на лед солнечных лучей, то есть солнечного тепла, и тепла, заключающегося в воде. Эти факторы регулируют количество льда. Чем тепла больше, тем скорее и сильнее лед разрушается. Но нас интересует не только количество льда, но главным образом его расположение, то есть географическое распространение.

Какие факторы действуют на расположение льдов?

Морские течения, природа которых весьма сложна, так как в том виде, в каком их наблюдают, они являются результатом взаимодействия приливо-отливных, постоянных и дрейфовых течений.

Вторым фактором—и более всего в нашем вопросе существенным—является ветер. Если мы возьмем и рассмотрим только этот последний фактор, то придем к заключению, что ледовая обстановка в данном месте в данный момент сложилась в результате действия ветра на лед в течение неизвестного, но весьма большого промежутка времени, промежутка, который равен тому времени, сколько его прошло с тех пор, когда данный лед образовался.

В свете таких рассуждений разве можно только на основании одного неудачного опыта считать пролив Шокальского непригодным для плавания? Скорее можно доказать противоположное. Южным берегом пролива Вилькицкого является берег материка. При ветрах, дующих из северной половины горизонта и особенно при северных ветрах—подходы к этому проливу с запада и с востока (при наличии льда в обоих соединяемых проливом морях) закрываются ледяной пробкой, так как дрейфу льда на юг препятствует материк. Если в указанных морях льда не очень много, то при таких условиях лед, сконцентрированный у материка и у подходов к проливу Вилькицкого, может оставлять открытыми подходы к проливу Шокальского, как и самый пролив. При сильных южных ветрах, которые в навигационный сезон сравнительно более редки, картина меняется, но не на прямо-противоположную, так как если эти ветры продолжительны, то они освободят одинаково и тот и другой проливы. При сильном постоянном течении в проливе Вилькицкого, направленном с запада на восток, часть льда все же будет выноситься на восток тем же проливом Вилькицкого. При западных ветрах и тот и другой проливы при большом количестве льда должны

быть с запада закрыты в одинаковой мере. При условии небольшого количества льда и при распространении его в прибрежной части моря, что обычно бывает, пролив Вилькицкого с запада также будет скорее закрыт, чем пролив Шокальского. При восточных же ветрах, если сила их не больше 3 баллов, последние в проливе Вилькицкого не в состоянии преодолеть силы имеющегося здесь течения, идущего на восток. Эти ветры, также как и более сильные, не способствуют улучшению ледовой обстановки к западу от пролива, так как они действуют против течения и поэтому скорее уплотняют лед, чем разрезают.

Итак, исходя только из географического положения проливов, рассматривая их лишь в общих чертах, мы видим, что не только нельзя считать пролив Шокальского непригодным для плавания, но за ним есть даже и некоторые преимущества. К этому следует добавить еще то, что вдоль восточного берега пролива Шокальского идет течение, направленное из Карского моря в море Лаптевых. Здесь мы видим некоторую общность в картине течений, существующих в проливе Вилькицкого, где оно имеет то же направление — из Карского моря на восток — и так же прижимается к правому (южному) берегу. Вместе с тем оба пролива существенно отличаются друг от друга по своей экспозиции. Ось пролива Вилькицкого имеет почти широтное направление, тогда как ось пролива Шокальского — почти перпендикулярна первой, то есть направлена почти по меридиану. Это обстоятельство позволяет утверждать, что ледовый режим одного пролива при одних и тех же условиях ветрового режима носит существенно отличительные черты от ледового режима в другом проливе. Эти отличия ледовых режимов в проливах надо использовать в навигации. Если в одном проливе ледовая обстановка сложилась не в нашу пользу, то существенно отличительные черты другого пролива позволяют надеяться на то, что условия в нем могут большею частью быть иными, т. е. благоприятными.

Вот этих-то возможностей, которые дает нам природа, мы и не использовали. Это явилось следствием недооценки значения пролива Шокальского, традиции ряда моряков ходить только там, где уже хожено. У нас эти традиции сложились в последние 5 лет нашего плавания. Тем более они странны.

### III

Как обстоял вопрос использования пролива Шокальского в навигацию 1937 года? Делались ли со стороны руководства операциями хоть какие-нибудь попытки если не использовать его, то хоть посмотреть, разведать?

Нет! Упоминание названия этого пролива вызывало только улыбку. Летчик Махоткин по просьбе п/х „Моссовет“ (стоявшего с караваном обезуглившись судов у мыса Неупокоева) 13 сентября сделал разведку в западной части пролива Шокальского. „Моссовет“ предполагал попытаться пройти отсюда к острову Воронина и далее на запад. Вторая разведка Махоткина из-за тумана до конца не могла быть осуществлена. От мыса Гусиный Нос пилот повернул обратно. Но первая разведка кое-что дала. Она показала, что в районе Гусиного Носа лед 9 баллов, далее до мыса Оловянного 5 баллов, в районе островов Краснофлотских лед был 10 баллов, далее по направлению к острову Воронина самолет шел в тумане до широты  $78^{\circ} 36'$  и долготы  $97^{\circ}$ . Судя по цвету тумана,

среди льда были разводья. От указанной точки до острова Воронина были битые льды и поля 6—7 баллов. К западу и к северу от острова Воронина пилот видел водяное небо. Результаты разведки нельзя назвать очень плохими, и попытаться использовать эту возможность можно было бы — и следовало.

16 сентября „Моссовет“ по договоренности с другими судами каравана решил попытаться пройти в этом направлении и, уведомив руководство морскими операциями, снялся с якоря. На другой же день, однако, ему пришлось повернуть обратно, так как руководство приказало вернуться к каравану для его охраны. Инициатива „Моссовета“ была подавлена. Судно, исполняя функции ледокола, вернулось к каравану, куда вечером того же дня прибыл л/п „Литке“, простоявший в бухте Кожевникова, за неимением поручений от начальника операций, восемь суток, в то время как в проливе Вилькицкого шли, сжигая последний уголь, предоставленные сами себе 5 пароходов, во главе с „Моссоветом“.

В других случаях инициатива „Моссовета“ подавлялась угрозой не прийти на помощь, если судно попадет в такие условия, что оно будет нуждаться в помощи ледокола.

Что же предпринял „Литке“, когда он 17 сентября подошел к каравану „Моссовета“? Он, не заходя в лед, повернул обратно и повел караван на восток, мотивируя это тем, что рискованно идти на запад и заходить в лед с более чем скромным запасом угля на судах.

Шесть судов каравана „Литке“ так и зазимовали у мыса Евгенова. Сожгли последний уголь на обратном переходе и стали подальше от цели. Здесь они и зазимовали, залезши в лед после того, как вернулись чистой водой из района мыса Морозова, куда они оказались вынесенными дрейфом во время юго-западного шторма.

Этот шаг каравана „Литке“ также поучителен. После того, как караван освободился из дрейфующих, но уже разрезающихся льдов, оказавшись к северу от острова Малый Таймыр, он во главе с „Литке“ направился чистой водой на запад к мысу Морозова. На этом пути к северу при прекрасной видимости наблюдалась только чистая вода, также как и во время стоянки у мыса Морозова. Однако караван все же пошел в лед — в пролив Вилькицкого, а не туда, где была чистая вода. Эта вода к востоку от берега Большевика — мыс Евгенова — мыс Морозова — была видна все время, до 17 октября, когда караван „Литке“ ждал прихода „Ермака“.

О чем говорят эти факты? О том, что весь лед, имевшийся в море Лаптевых, был сконцентрирован в южной — прибрежной части моря, тогда как в северной части это море было свободно от льда. Сказанное основывается на том, что вдоль восточных берегов Северной Земли существует течение, идущее с севера на юг. При наличии льда в северной части этого района благодаря указанному течению и средняя часть его была бы также заполнена льдом, а наблюдения показывали, что здесь было чисто. Полярные станции на острове Уединения и на острове Домашнем в течение всего сентября все время давали в сводках чистую воду. По данным последней станции можно сказать, что и в северной части Карского моря навигационная обстановка была вполне благоприятной.

Кто знает, может быть в сентябре можно было свободно плавать из Карского моря в море Лаптевых и обратно, вокруг мыса Молотова? Но никаких попыток разведки сделано не было.

Сложившаяся на традиционной прибрежной трассе ледовая обстановка не сразу стала сложной. Начало навигации, наоборот, было весьма много-



„Василий Молоков“ на зимовке в проливе Вилькицкого

Фото Я. Я. Гаккеля

обещающим. Первые суда прошли пролив Вилькицкого необычайно рано — 1 августа. Но позже, с северо-западными ветрами обстановка ухудшилась, и подход к проливу и сам пролив были труднопроходимы. Создалась неблагоприятная обстановка, аналогичная той, что сложилась и держалась в течение всего августа в восточной части Карского моря в 1936 году. Но в том году для проводки судов были привлечены все ледокольные силы. В 1937 году ледокольные суда приступили к этой работе уже только в конце навигации, когда все сроки были упущены. В период же навигации „Садко“ работал на своей плановой работе — в поисках Земли Санникова и по постройке станции на островах Де-Лонга. „Седов“ занимался гидрографическими работами в проливах Санникова и Дмитрия Лаптева, а „Малыгин“ — в юго-западной части моря Лаптевых. Любой из этих ледокольных пароходов мог бы быть привлечен к разведке льдов на других вариантах пути, но этого сделано не было.

Не была поставлена и авиаразведка. Разве можно считать достаточными две разведки, сделанные в течение всей навигации в западной части пролива Шокальского? Только одна из этих разведок (13 сентября), и то сделанная в туманную погоду, осветила район, лежащий к западу от пролива Шокальского до острова Воронина; а севернее широты этого района разведки вообще не делались.

Можно ли считать это достаточным для навигации, длившейся более 2,5 месяца? Разумеется, нет. Летчик Махоткин за навигацию сделал в Карском море около 30 превосходных разведок. Но, во-первых, не его вина, что ему поручали делать эти разведки только по южной трассе. И, во-вторых, как бы хороши ни были разведки Махоткина, нам этого мало. Всю трассу Северного морского пути обслуживало только два самолета, и то в самый нужный момент, когда создалось угрожающее положение, самолет Черевичного вышел из строя. Где же все обещанные авиабазы на трассе, о которых столько говорилось и писалось?

Надо серьезно подумать над тем, как организовать расстановку сил, чтобы плохие условия видимости, сложившиеся в каком-либо районе, не препятствовали осуществлению разведки в другом районе, где условия, возможно, иные. Другими словами, при наличии нескольких баз разведку можно осуществлять с той базы, где условия погоды этому не препятствуют. Сейчас же зачастую в районе, где нужно сделать разведку, погода для этого подходящая, а на базе, где находится самолет, в течение нескольких дней погода такова, что о разведке нечего и думать.

Касаясь вопроса авиаразведок, следует привести еще одно немало-важное соображение. Сроки полярной навигации и аэронавигации не совпадают. Воздушная навигация начинается раньше морской, и благодаря этому к выходу кораблей авиаразведка уже может быть сделана. С наступлением же осени, когда бухты, в которых базируются гидросамолеты, начинают покрываться льдом, авиабазы свертывают свою работу. Между тем морские операции, а тем более ледокольные, еще продолжают, и довольно долго. Например, в истекшую навигацию последняя авиаразведка Махоткина была сделана 22 сентября, а морские операции длились до ноября. Здесь разрыв больше чем на месяц, и в течение этого самого серьезного месяца операции осуществлялись без авиаразведки.

Отсутствие авиаразведки в восточной части Карского моря и в проливе Вилькицкого было весьма ощутительным в конце навигации 1937 года, как, надо полагать, и в море Лаптевых, где операции затянулись также до ноября.

Выход из этого ненормального положения напрашивается сам собой. Кроме гидросамолетов, на авиаразведку, особенно в осеннее время, нужно поставить и сухопутные самолеты. Они смогут сослужить большую службу.

Теперь о работе полярных станций. Прежде всего о донесениях, служащих материалом для составления ледовых сводок. И наблюдатели полярных станций и составители сводок, повидимому, не совсем отчетливо представляют себе, для чего нужны эти наблюдения. Так, станция на острове Домашнем (Северная Земля) в сентябре 1937 года систематически давала сводки, а бюро погоды на острове Диксона в сводке повторяло, что море чисто, а в проливе сплошной неподвижный лед. Такие сводки только вводят в заблуждение капитанов судов, так как пролив, о котором здесь идет речь, и его ледовое состояние никакой навигационной роли не играют. Его значение — чисто местное, и не знающий этого (а не знают многие) получает превратное представление о ледовой обстановке.

В сводках, кроме того, часто помещаются малопонятные характеристики состояния льда. Например, битого льда — 2 балла, припай — 7 баллов, значит общее количество льда получается 9 баллов. Так некоторые и подсчитывают. Между тем, наличие припая у берега большею частью не играет никакой навигационной роли, тем более для судов, которые идут транзитом и к берегу не подходят. Здесь важно знать, что в море льда всего 2 балла. Значит обстановка легкая, идти можно. Наблюдатели и составители сводок это-то должны знать, а они не знают. Судоводители же, не учитывая этого обстоятельства, в свою очередь считают, что раз эти данные им сообщаются, значит, они нужны, ну и суммируют...

Иногда составители сводок освобождают своих клиентов и от производства подобного арифметического действия и сообщают готовую сумму, без указания всех слагаемых показателей. Например, так: битого

льда 2 балла, общее количество 7 баллов. Такие случаи, к сожалению, не единичны.

Не могут похвастать четкостью своей работы и радиостанции. В начале навигации писали, что радиообслуживание улучшилось. На деле этого сказать никак нельзя. Приведем факты.

Когда „Моссовет“ шел обратным сквозным рейсом — с востока на запад, то плавание в Чукотском и Восточносибирском морях происходило в сплошном густом тумане. Единственным способом определить свое место являлось, разумеется, радиопеленгование береговых станций. Но радиостанции на мысе Биллингса и на мысе Шелагском 31 августа не отвечали на вызов судовой радиостанции в течение всей ночи. Если б это было только во внеурочные часы, тогда такое молчание, пожалуй, и не вызвало бы особых нареканий. Но эти станции молчали также и в часы судовой вахты. Как же, спрашивается, можно плавать при таком отношении к делу?

Другой пример. Служебную телеграмму, посланную из Ленинграда 5 сентября, я получил в море Лаптевых 25 сентября, через 20 дней.

И этот случай не единичен. Телеграмма О. Ю. Шмидта капитану „Моссовета“ А. П. Бочеку, посланная из Москвы примерно в то же время, также пришла по назначению лишь спустя 30 суток! Какая же оперативность возможна при таких условиях связи?

#### IV

Прямой причиной зимовки судов каравана „Литке“ является вредительская „оперативность“ начальника операции в западном секторе. Известно, какие последствия имел угольный кризис в Тикси в истекшую навигацию. Однако выход из этого кризиса был, но он остался неиспользованным. Ведь угрожающее положение с углем в бухте Тикси создалось еще в августе. В это время „Моссовет“ находился в Петропавловске на Камчатке, где угля было много. Без всякого ущерба для кого-либо „Моссовет“ мог взять оттуда помимо того угля, что он взял для своих нужд, по крайней мере 1500 тонн угля для судов, находившихся в море Лаптевых. Это сделать было тем более легко, что „Моссовет“ вышел 25 августа из Петропавловска с недогрузом в 1500 тонн. Руководство же операциями ни в западном, ни в восточном секторе не проявило здесь никакой оперативности. Такая же возможность — взять уголь — у „Моссовета“ была, когда он проходил мимо бухты Провидения. И там был уголь. Но и здесь руководство преступно не проявило оперативности.

Морские операции по всей трассе Северного морского пути разбиты на два сектора, и, как показал только что приведенный случай с углем, такое деление не имеет под собой существенных оснований. Наоборот, это деление только приводит к тому, что каждый из начальников работает в своих водах, не зная, что делается рядом, у его соседа. Как только судно перешло из одного сектора в другой, то тогда один начальник берет на себя заботу об этом судне, другой же немедленно теряет с ним всякую связь, считая дело сделанным. Дальнейшая судьба этого корабля его уже нисколько не интересует. А что из этого получается — всем хорошо известно.

Приведем еще пример. „Ермак“, после того как он провел „Правду“ и „Моссовет“ из Карского моря на чистую воду в море Лаптевых через пролив Вилькицкого, сейчас же повернул обратно, хотя он знал

из донесений летчика Черевичного, что эти суда снова скоро встретят лед. Но это его будто бы уже не касалось. „Пусть теперь проводит их кто-нибудь другой“. А другой — „Литке“ — находился еще в Восточно-сибирском море, и пока он подошел на вызов этих судов, последние простояли в ожидании „Литке“ 5 суток. А „Литке“, находясь в другом секторе, очевидно еще ничего не знал о том, что ему предстоит работа, и спокойно стоял на якоре недалеко от пролива Дмитрия Лаптева. Итак, вначале 5 суток бессмысленного простоя „Моссовета“ и „Правды“ да потом 8 суток ожидания ледокола в то время, когда „Литке“, не имея поручений от начальника операций, простоял в бухте Кожевникова (Нордвик) с 5 по 13 сентября! А в результате — зимовка!

Ясно, что такая система построения оперативной работы порочна. Она вносит в работу начальников операций безответственность и бюрократизм. Все операции, без деления на сектора, должны находиться в руках одного начальника.<sup>1</sup> Только тогда начальник будет нести ответственность за свои действия, когда он будет в курсе всех операций. Только тогда не будет места бюрократическим ляпсусам, подобным тем, что здесь приводились. В штабе начальника на борту ледокола должен быть и синоптик или даже, может быть, небольшое бюро погоды, как это практиковалось раньше, и специалисты по льдам, так как по ходу операций условия погоды и состояние льда должны быть известны в любой момент, когда в этом встретится надобность, а не только тогда, когда об этом раз в сутки сообщает бюро погоды, находящееся на берегу. Требовать же от капитанов знаний по синоптике и по льдам, какие необходимы в сложном деле построения и проведения оперативного плана, конечно, нельзя.

Также следует пересмотреть принцип расстановки ледоколов. Целесообразно ли держать ледокол на участках? Не выгоднее ли в интересах дела отступить от этого правила и построить работу по проводке так, чтоб тот или иной ледокол, взявшись за проводку каравана, вел его до конца и в восточной части Карского моря, и в проливе Вилькицкого, и в море Лаптевых, от кромки до кромки?

По мнению многих капитанов, это будет целесообразнее. Во всяком случае над этим вопросом надо поработать.

Касаясь действий начальника операций в западном секторе в 1937 году, нельзя не упомянуть и о том, как была проведена операция „Ермака“ для вывода из льдов каравана „Литке“, операция, которая не удалась. Она была весьма поучительной.

Приняв на Диксоне полный запас угля, 21 сентября „Ермак“ направился на северо-восток. Но вместо того, чтобы сразу идти к наиболее далеко стоящим судам каравана „Литке“, он сначала около двух суток окалывал находившихся недалеко от кромки „Русанова“ и „Сталинграда“. Не закончив этой работы, но потеряв на ней время, он, получив приказ О. Ю. Шмидта, направился к каравану „Литке“. („Русанов“ и „Сталинград“ вскоре освободились сами.) Пройдя остров Русский, „Ермак“ почему-то направился к мысу Неупокоева, хотя караван „Литке“ стоял уже у мыса Евгенова, и вскоре застрял во льдах, из которых ему удалось выбраться только спустя два дня. Освободившись отсюда, он пошел к мысу Челюскина и оттуда к мысу Евгенова. 3 октября „Ермак“ приблизился к каравану „Литке“ настолько, что

<sup>1</sup> Это предложение т. Гаккеля, как и дальнейшие, печатаются в порядке обсуждения.



оттуда был уже виден дым „Ермака“. Но неожиданно, ничего не сообщив каравану, ледокол в тот же день повернул обратно. Как оказалось впоследствии, „Ермак“ направился теперь к п/х „Володарский“, оставшему в районе мыса Челюскина от каравана „Ленина“.

Привожу мотивы, которые послужили начальнику операций для осуществления этой операции, из статьи „Решающий рейс“, напечатанной в газете „Ермака“ „Сквозь льды“ (№ 22, от 10 октября 1937 года):

„Нашему командованию стало ясно, что караван „Литке“ можно освободить только при сильных нордовых ветрах, при которых может наступить отход льда от северной части пролива. Но чтобы не терять непроизводительно драгоценного времени в ожидании благоприятной обстановки для вывода каравана „Литке“, — командование решило использовать благоприятные условия в южной части пролива Вилькицкого для вывода аварийного судна „Володарский“.

И далее:

„Проводка „Володарского“ проходила при начавшихся 7-балльных нордовых ветрах“.

Действительно, льды от каравана „Литке“ отжало, но „Ермака“ уже не было. Он ушел, выручая одно судно и обрешки на зимовку шесть кораблей.

После операции с „Володарским“ „Ермак“ снова принял полный запас угля с вызванного с Диксона п/х „Кара“ и вторично направился к каравану „Литке“. Проходя мимо острова Русского, „Ермак“ почему-то зашел на станцию и снял оттуда трех зимовщиков. Так же, как и при проводке „Володарского“ он делал то, что можно было сделать на обратном пути, и к тому же при помощи „Литке“.

Закончив и эту операцию, „Ермак“ вновь показал дым каравану „Литке“ только спустя десять суток, то есть 13 октября. Но и на этот раз он вскоре повернул к мысу Челюскина. Что же он делал 14 октября? Из № 23 той же газеты „Сквозь льды“ от 15 октября мы узнаем, что

„вчера, 14 октября, мы произвели выгрузку авиабензина, топлива и других грузов для полярной станции мыса Челюскина“.

Далее, работая только по нечетным числам, „Ермак“ показал дым каравану „Литке“ также 15 и 17 октября, а 19 числа, прекратив „операции“ и сняв часть команд с судов каравана „Литке“, направился к мысу Челюскина и далее — в Енисейский залив.

Эти действия „Ермака“ осуждены приказом начальника Главсевморпути О. Ю. Шмидта. Они признаны явно ошибочными.

Как обстоит вопрос с фрахтованием судов Морским управлением Главсевморпути? Какие суда отбираются для плаваний в Арктике? Наряду с прекрасными судами типа „Моссовета“, „Беломорканала“ и им подобными, для плаваний в арктических морях фрахтуются старые, маломощные, со слабым корпусом, сильно изношенные лесовозы и никауда не годные пароходы, вроде „Унжи“, которая по своему техническому состоянию смогла выйти из Архангельска только 22 августа вместо 20 июля, как намечалось по плану. А в результате третий год подряд срывается комплексная экспедиция на Таймырское озеро. С 30 августа по 25 сентября — почти месяц — „Унжа“ стояла на Диксоне. Дальше ее не пускали. 25 сентября она наконец получила разрешение идти дальше и самостоятельно дошла до мыса Стерлегова, куда при полном отсутствии льдов она прибыла на другой день. С этого числа по 7 октября она простояла здесь, но дальше на восток,

хотя и была чистая вода, начальник операций ее не пустил. А нужно-то было пройти всего 80 миль, где экспедиция могла выгрузиться. 7 октября „Унжу“ вернули, и она пошла на запад.

Пример с поздним выходом „Унжи“ из порта не единичен. Как правило, большинство судов вышло в арктический рейс с большим опозданием. А это обстоятельство имело больше чем в каком-либо другом году решающее значение, так как ранний период навигации был безусловно благоприятным по всей трассе, без необходимости искания новых путей.

Почему же фрахтуются такие негодные суда? Разве у нас нет подходящих судов? Конечно, суда есть. Взять хотя бы суда типа „северников“. Из всех их в навигацию 1937 года, как и ежегодно в арктической навигации, участвовали только два: „Анадырь“ и „Сталинград“. Иногда плавал и „Смоленск“.

Виновниками этого являются и работники Наркомввода. „Северники“ не плавают на Севере, а плавают там какие угодно другие суда. Плавают калеки: чинят их, штопают — без конца, даже тогда, когда они уже нагружены и отошли на рейд, а в море итти не могут.

Если обычно к началу навигации суда не готовы и уходят в рейсы с большим опозданием, то к концу навигации, невзирая на крайне поздние сроки, суда посылаются в море, в Арктику, в такие пункты, как Игарка, как будто и в самом деле арктические моря освоены уже настолько хорошо, что там „можно плавать круглый год“, как нас стали уже уверять некоторые горячие головы. Это утверждение вызвано только головокружением от успехов, которые действительно колоссальны. Такой явный перегиб привел еще к одному весьма легкомысленному выводу, что в Арктике можно плавать, например, из западных портов в Колыму и обратно в одну навигацию без зимнего запаса продовольствия и теплой одежды — даже без ватников, не говоря уже о меховой одежде. И все это несмотря на то, что начальник Главсевморпути О. Ю. Шмидт предупреждал, что „успех полярной навигации (1936 года. — Я. Г.) не дает повода к успокоению и зазнайству. Было бы очень вредно, если бы мы заявили о полном освоении Севера“.<sup>1</sup>

Несмотря на это некоторые суда отправились в рейс без зимнего запаса (например, п/х „Крестьянин“), будто бы из тех соображений, что неиспользованный зимний запас сдается обратно в попорченном виде и потому, мол, государство терпит убыток. Говорили еще: „Зачем брать запас, когда вместо этих двух-трех тонн мертвого груза можно взять полезного“. Ну, а когда капитаны, ответственные за жизнь и здоровье своих команд, возражали, то их успокаивали: „Если в случае чего понадобится зимний запас, то возьмете с ледаколов“. Такие обещания, как впоследствии оказалось, были ложными. Никакого запаса для других судов на ледаколах не было.

Без зимнего запаса продовольствия и без теплой одежды посылались суда, отправленные из Архангельска в Игарку чуть ли не 29 сентября почти на верную зимовку.

Таков наш краткий анализ совершенных в навигации 1937 года ошибок. Обязанность всех нас, полярников, моряков, внимательно их продумать, прочувствовать, с тем, чтобы они больше не повторялись.

---

<sup>1</sup> Полярная магистраль. „Бюллетень Аркт. инст.“, 1936 г., № 10—11, стр. 441—442 42 (перепечатана из „Правды“).

## ПОЧЕМУ ЗАЗИМОВАЛИ СУДА

(По радио)

Как известно, в Арктике зазимовало большое количество судов.

В чем же основные причины срыва арктической навигации?

Теперь совершенно ясно, что было вредительно сорвано снабжение углем порта Тикси, а следовательно — и всех проходящих через порт судов.

Даны неверные прогнозы ледовой обстановки в западном секторе Арктики. Для освещения ледовой обстановки работало совершенно недостаточное количество самолетов. Понятно поэтому, что даже блестящая работа одного самолета Махоткина не могла восполнить всей ледовой разведки.

Ледоколы и ледокольные суда использовались неправильно, отсутствовала даже согласованность в их действиях.

Разрешить угольный кризис можно было путем доставки угля с востока на возвращающемся незагруженном пароходе „Моссовет“, но и эта возможность также была упущена. Можно было почти полностью ликвидировать прорыв, доставив в пролив Вилькицкого в начале сентября около трех тысяч тонн угля высокого качества, имеющегося в Петропавловске на Камчатке. Но этого сделано не было.

Кроме этих причин, караван, который вел „Литке“, зимует вследствие допущения руководством западного сектора Арктики, плававшим на ледоколе „Ермак“, ряда грубейших ошибок. Во-первых, нарушено ка-

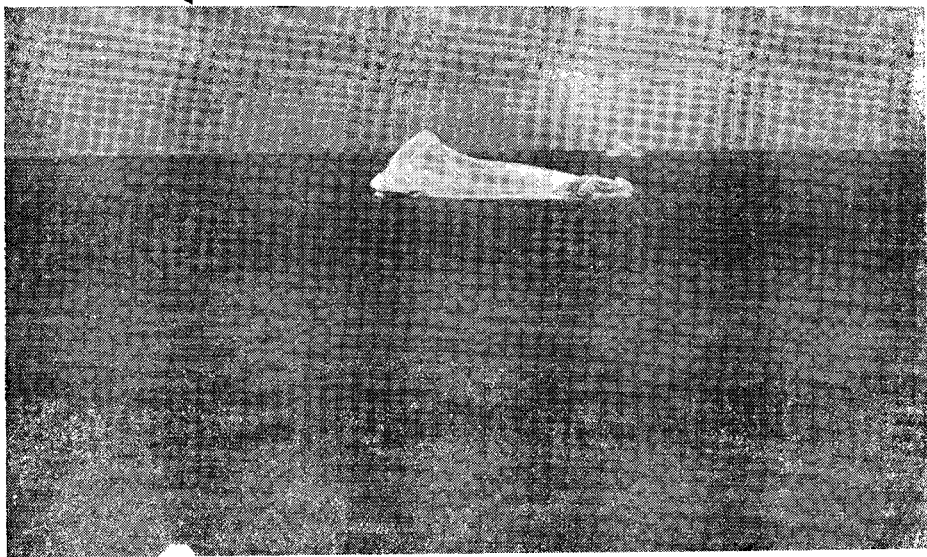
тегорическое распоряжение начальника Главсевморпути т. Шмидта об оказании немедленной помощи обезугленному каравану „Литке“; во-вторых, „Ермак“ взял на себя ряд полутных работ, что привело к чрезвычайно позднему подходу его к месту стоянки каравана „Литке“.

Недопустим был самовольный уход „Ермака“ из пролива Вилькицкого на запад 3 октября под предлогом вывода „Володарского“. Это можно было произвести после освобождения всего каравана путем присоединения его к последнему.

Возвратился „Ермак“ к каравану лишь 17 октября и оставил его на зимовку, не попытавшись форсировать двухмильную перемычку, отделявшую караван от чистой воды.

Формальное отношение „Ермака“ к своим обязанностям выразилось также в выгрузке необходимого каравану для зимовки топлива у самой кромки чистой воды на стороженный молодой лед; при первом же свежем ветре, через несколько дней после ухода ледокола „Ермак“, это топливо потонуло.

Кроме того, срыв почти законченного двойного сквозного рейса парохода „Моссовет“ явился результатом прикрепления его руководством западного сектора к обезугленному каравану; „Моссовету“ было запрещено самостоятельное продвижение на запад несмотря на настойчивые просьбы с нашей стороны.



Айсберги у острова Большевик

Фото Я. Я. Гаккеля

## ДИКСОН И ТИКСИ

## I

Расстояние от Владивостока до Мурманска Северным морским путем составляет с заходом в наши порты 6345 миль (или наикратчайшее расстояние 6185 морских миль).

На этом протяжении мы имеем несколько портовых баз, расположенных довольно равномерно одна от другой; например, Диксон — в 1080 милях от Мурманска, Тикси — в 1165 милях от Диксона и в 700 милях от порта Амбарчик в Колыме, Амбарчик — в 900 милях от бухты Провидения, бухта Провидения — в 1150 милях от Петропавловска.

Но равномерность расположения портовых баз не является еще показателем оборудованности трассы. В действительности она не оборудована.

Возьмем порт Диксон.

Диксон является поучительным примером беспланового строительства.

На Диксоне построено пять пунктов: Старый Диксон на острове со складами, силовой станцией, жилами; Новый Диксон с теми же видами построек; поселок на острове Конус; портовый поселок на материковом берегу и наконец поселок, называемый „Белушатник“.

Все эти пункты построены на расстоянии 2—4 километров один от другого.

Силовое хозяйство на Диксоне раздроблено на мелкие станции. Строили на Диксоне дорого и плохо: например, угольный ржавый причал, выстроенный в 1935 году.

Ошибки строительства следует изучить особо внимательно, чтобы их больше не повторить.

В дальнейшем Диксон должен строиться по строго разработанному плану. Все строительство надо сосредоточить в одном месте, при этом обязательно в месте нахождения радиоцентра.

В связи с ростом пассажироперевозок по Северному морскому пути Диксон должен будет в дальнейшем стать и узловым транзитным распределительным пассажирским пунктом для пассажиров, возвращающихся с полярных станций на запад и направляющихся с запада на полярные станции восточной части Карского моря и всего побережья моря Лаптевых.

Уже в настоящее время на Диксоне собирается одновременно большое количество пассажиров, ожидающих отправки на запад. В навигацию 1937 года пассажиры подолгу жили на Диксоне в тяжелых жилищных условиях, стесняя зимовщиков.

К тому же летом на полярную станцию Диксон прибывает собственная смена. Это

создает на некоторое время двойной штат, что еще больше осложняет жилищные условия.

Необходимо построить на Диксоне помещение для пассажиров, а также построить и оборудовать необходимые для обслуживания пекарню, прачечную, баню, клуб.

\* \* \*

Причально-пристанское хозяйство порта Диксон — это угольный причал на острове Конус. Однако порту приходится выполнять, помимо угольных операций и выгрузки грузов для нужд полярных станций, и другие перегрузочные операции.

Портовых складов на Диксоне нет, депонированные грузы хранятся на открытом воздухе и портятся. Например, депонированные на причале острова Конус грузы Норильстроя в 1937 году приходилось откапывать из-под снега.

Отметим незаконченность самого угольного причала, у которого нет причальных палов (кнехтов). Пароходу приходится швартоваться за прибрежные камни, что рискованно для судна.

Причала для отстоя мелких пловучих средств на Диксоне нет. Из-за этого теряют на Диксоне много пловучих средств. Например, только за навигацию 1937 года было поломано и потеряно: речниками 6 кунгасов, портоизыскательской экспедицией 3 кунгаса, портом 3 кунгаса, потоплено речниками 2 катера и т. д. Можно было бы еще перечислить ряд поломок катеров и барж.

А причал можно легко сделать — и к тому же дешево — за счет одной из речных барж, полустатонувших в бухточке Лембирово; баржу нужно только завести в летнюю бухту, где и завалить камнем.

Бункеровка всех судов, заходящих на Диксон, должна была бы производиться на угольном причале острова Конус. Однако из-за недостаточности глубин „Ермак“, „Красин“ и новые мощные ледоколы к причалу подойти не могут. Летом нужно иметь специальные портовые пловучие средства для бункеровки мощных ледоколов. В навигации 1937 года из-за их отсутствия пришлось на острове Диксона держать с углем один пароход около 15 суток.

Бункеровка ледоколов особенно осложняется осенью. Бухта Диксона зашуговывается и встает раньше, чем море. К угольному причалу грузовому пароходу дойти не под силу, а мощный ледокол к Конусу не подойдет. В результате может получиться, что в наиболее ответственный мо-

мент возвращающиеся из пролива Вилькицкого ледокоды не смогут забункероваться, даже при наличии угля на причале. Надо немедленно заняться изысканием места для устройства угольного причала, места, доступного в любое время (особенно в позднее осеннее время) для всех мощных ледоколов. Это не значит, конечно, что надо забросить дооборудование и ремонт существующего причала на Конусе. Наоборот, увеличение грузооборота по Северному морскому пути несомненно увеличит необходимость еще большей, чем сейчас, депо-нировки грузов на Диксоне. Если существующий на Конусе причал в дальнейшем приспособить исключительно для грузовых операций, все же этого не будет достаточно, и надо своевременно сделать еще морской и речной причалы и построить складские помещения. Причал для генгрузов и склады должны быть построены — и при- том быстро.

Все пловучие средства порта Диксон в навигацию 1937 года составляли: один катер 15 НР, арктического, всем так хорошо известного типа „Петушок“, и три кунгаса. Из-за отсутствия катеров не было связи морских судов с берегом. По этой же причине в навигацию 1937 года срывалась бункеровка „Ермака“, а пароходы не смогли получать своевременно распоряжения о выходе в море. Например, 4 октября необходимо было срочно помочь бедствующему речному каравану. В бухте Диксона стоял пароход „Уралмаш“, который мог бы помочь речным судам, но связь с ним установить не удалось ни путем ради, ни ка-

тером (был ветер 9—10 баллов, на „петушке“ выехать к пароходу было невозможно).

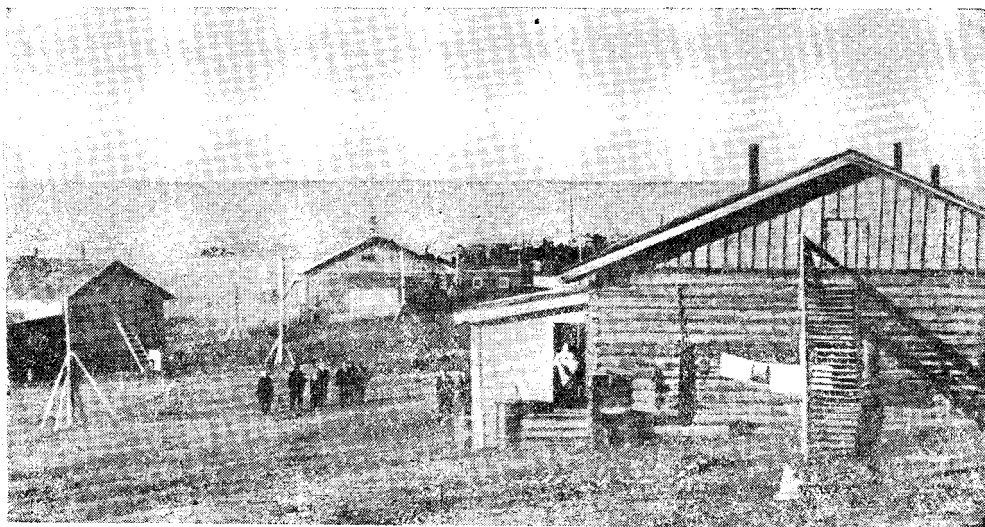
Из-за отсутствия портового буксира портовую буксировочную работу выполняли морские пароходы „Майкоп“ и „Косарев“, что опасно для морского судна.

Буксир, мореходные катеры для перевозки грузчиков, мореходный катер для буксировки, мореходные катеры для регулярной связи с судами — должны быть даны Диксону в 1938 году. Разъезды врача, поездка больных на берег, обмен корреспонденцией, систематический регулярный объезд всех судов, стоящих на рейде, — все это должно быть организовано четко, аккуратно, все это должно и может быть сделано лишь при получении мореходных катеров. Диксон по своему объему работ пережил уже период „петушков“.

До постройки нового угольного глубоководного причала Диксону необходимо дать две металлические баржи-угольщика для бункеровки глубоководных ледоколов.

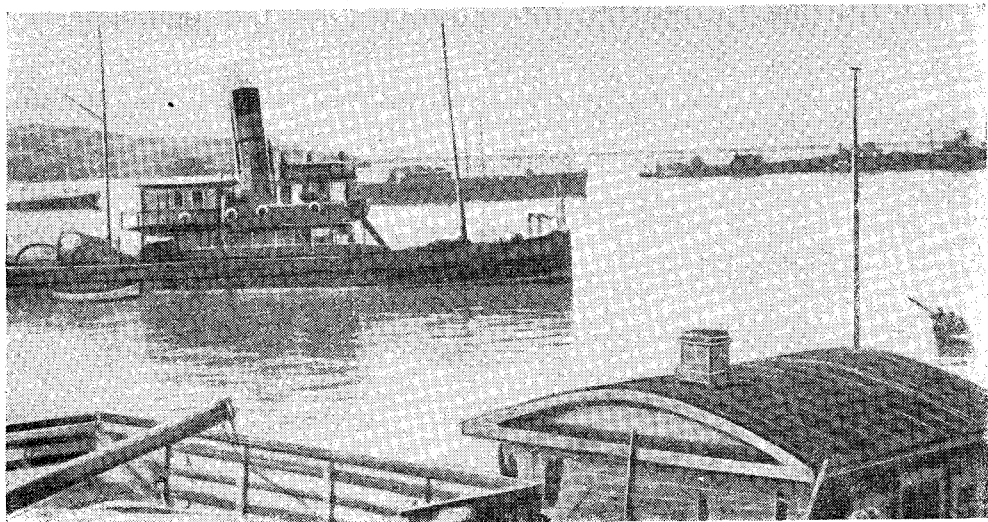
Во д о с н а б ж е н и е. Порт имеет пресную воду в достаточном количестве для полного снабжения всех базирующихся на Диксоне судов как для питания котлов, так и для питья. Однако до сих пор пароходы ходят за водой в Енисейский залив. Например, туда ходил за водой „Садко“ — это было в начале навигации 1937 года, когда не только день, но и часы решают быстроту прохождения через пролив Вилькицкого.

Также теряли время и жгли непроизводительного топлива пароходы „Володарский“, „Тобол“, „Сура“, „Уралмаш“, „Кара“, „Коса-



Порт Тикси

Фото Л. Карнеева



„Партизан Щетинкин“ в бухте Тикси

Фото Л. Карнеева

рев“ и др. Считая, что на каждый поход за водой пароход теряет сутки, получим, что за навигацию 1937 года потеряно свыше 12 судосутки, что составит около 40 000 рублей одной арендной платы плюс около 400 тонн угля.

Эти деньги можно сэкономить: нужно на Диксоне иметь металлическую баржуводянку с механизацией по подаче воды из баржи и сделать собирательный резервуар для воды на берегу.

В навигацию 1937 года ряд прибывших на Диксон пароходов требовал ремонта и подводного осмотра. Но на Диксоне сейчас нет ни водолаза, ни мастерских. Даже портовые катеры и кунгасы на Диксоне нет возможности отремонтировать.

В навигацию 1938 года на Диксон необходимо завезти электросварочную аппаратуру, водолазную станцию и построить помещения для механической, кузнечной, деревообделочной и мощной силовой.

Поскольку необходимо устройство нового глубоководного угольного причала и в связи с тем, что в ближайшие годы порт Диксон будет строиться как большой морской торговый порт, нет необходимости затрачивать сейчас большие средства на дорожную механизацию. В настоящее же время Диксону надо дать легкую, простейшую механизацию: для выгрузки угля с судов и бункеровки судов — транспортеры с самостоятельными двигателями для каждого транспортера; для подъема тяжестей — установить подъемный кран на Конусе примитивного типа тонн на 15—20; для судоподъемных средств по вытаске речных и мелких судов на берег — дать ворота дере-

вянные, слюза для вытаски судов на берег с соответствующим количеством тросов, канифас-блоков и пр. оборудования. Оборудование механической мастерской, кузницы, деревообделочной и силовой должно быть рассчитано на то, чтобы обслужить нужды полярной станции, портовых пловучих средств и мелкого неотложного ремонта морских и речных судов, а также производства временного аварийного ремонта, главным образом корпусов возвращающихся из Арктики морских судов.

\* \* \*

Пока судно в море — оно имеет связь с внешним миром, особенно через Диксон. Но стоит лишь пароходу стать на якорь в бухте Диксона, как он теряет всякую связь с внешним миром.

Связи судов с берегом в 1937 году организовать не удалось из-за отсутствия катеров; работать судам своей радиацией в бухте запрещено.

Можно было бы поправить дело путем организации регулярной информации стоящих на рейде у Диксона судов со стороны радиопередатчика Диксона, но мощный радиопередатчик не имеет рейдового передатчика, и к тому же не хватает радиостов.

Из-за отсутствия регулярной радиосвязи Диксона со стоящими в бухте судами и отсутствия мореходных катеров в навигацию 1937 года были случаи задержки выхода судов в море. Телеграммы, адресованные с материка на суда, лежали неврученными по нескольку дней на радиостанции Диксона.

Для связи с судами необходимо в навигацию

гацию 1938 года на Диксоне поставить рейдовый передатчик, обеспечив его радиостанциями. Кроме того, на острове Конус надо поставить сигнальную мачту для вывешивания сигналов о погоде и для вызова судов.

О судовых запасах на Диксоне. Идущие с запада на восток и обратно морские суда требуют, кроме пополнения бункера, также и дополнительного снабжения техническими материалами и расходными судовыми материалами, смазкой. Иногда приходится на Диксоне доснабжать морсуда и продовольствием, и одеждой, и проч. Вместе с тем на Диксоне из судового снабжения ничего нет.

Ни передача с судна на судно, ни случайное снабжение из запасов Диксона не разрешает вопроса пополнения судовых запасов, и пароходы с Диксона иногда уходят в рейс недоснабженными.

Необходимо, чтобы приходящие из Арктики суда смогли получать на Диксоне недостающие им расходные материалы, продовольствие и пр.

\* \* \*

В навигацию 1937 года в порту было несколько „автономных“ работников:

- 1) начальник порта, он же начальник острова—подчинен Полярному управлению,
- 2) представитель от Москвы, подчиненный Морскому управлению,
- 3) погрузбюро Красноярского теруправления и, наконец,
- 4) прибывший из Игарки начальник Игарского порта.

Эту „систему“, порождающую многоначалие, надо прекратить.

В навигацию 1933 года начальник порта должен быть полновластным хозяином. Ему должны быть подчинены грузчики (чего не

было в навигацию 1937 года), ему должны быть подчинены все пловучие средства порта, под его руководством должна проходить вся работа в порту. Начальник порта должен давать разрешение на выход в море морским и речным судам, чего до сих пор нет.

Погрузбюро должно действовать на началах хозрасчета и быть подчинено начальнику порта.

Грузчики должны завозиться из Архангельска. Основные квалифицированные работники портовых пловучих средств должны быть круглогодочными, могущими обеспечить ремонт пловучих средств за зиму (пловучие средства порта должны зимовать на Диксоне).

## II

Все недостатки, перечисленные по Диксону, можно в большей их части отнести и к порту Тикси.

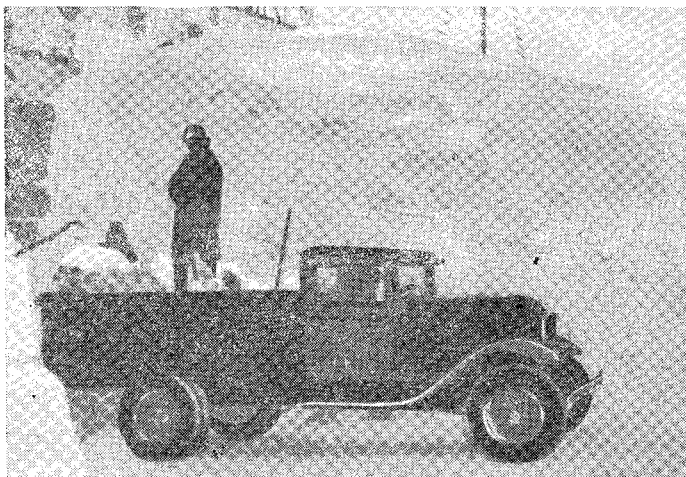
Утвержденного генерального плана порта до сих пор нет, хотя проектирование его ведется уже более трех лет.

В заливе Булункан имеется разбросанный небольшой портовый поселок, который не обеспечивает жилищной площадью всех зимовщиков. Плавающий состав зимой поэтому живет на шхунах.

Порту не уделяется совершенно никакого внимания. Например, для удобства разгрузки речных судов в порту в 1933/34 году был построен мол, который в дальнейшем проектировалось удлинить. Вместо этого удлинения не производится даже необходимого ремонта мола, что приводит к его разрушению.

Порт Тикси в ближайшие годы должен стать большим транзитным портом, депопировочной базой по снабжению всего побережья моря Лаптевых до реки Индигирки.

У занесенной снегом шхуны





Навигация в море Лаптевых, как правило, начинается раньше, чем возможен проход через пролив Вилькицкого (Шокальского), и закрывается позже, чем возможно обратное возвращение морских судов на запад через проливы.

По многолетним данным, подвижки льда в бухте Тикси начинаются в первой половине июня, замерзание бухты приходится на 1—5—10 октября („Советская Арктика“ № 5, 1936 г., стр. 46).

При наличии морского портового буксира навигационный период порта Тикси в 1938 году можно считать не менее, чем три месяца (июль—сентябрь), а при получении в 1939 году ледокола навигационный период порта Тикси может еще более удлиниться, ибо навигационный период в море Лаптевых лимитируется временем вскрытия и замерзания бухты Тикси.

Таким образом, с начала открытия навигации до прихода морских судов с запада в Тикси мы имеем в море Лаптевых навигационный период около двух месяцев, который не используется в должной мере.

Организация в дальнейшем перевозок в Тикси должна проходить с учетом максимального завоза грузов морским путем на реку Лену и другие реки, впадающие в море Лаптевых, и притом с наименьшими транспортными издержками. Это можно сделать следующим образом.

Морские пароходы, приходящие с запада обычно не ранее конца августа, а чаще всего в сентябре, выгружают в Тикси все грузы, адресованные на реки Анабар, Оленек, Лену, Яну и другие реки, впадающие в море Лаптевых, и идущие на реку Индигирку. Только часть завезенных грузов доставляется в эту навигацию каботажным флотом до этих рек и речным флотом по реке Лене вплоть до Якутска, другая же часть грузов (и притом довольно значитель-

ная) хранится в порту Тикси до навигации будущего года. С самого начала навигации эти грузы развозятся по рекам до нового прихода морских судов с запада в Тикси.

Предлагаемая нами организация завоза даст возможность использовать полностью навигационное время, увеличить использование речного флота (делать два рейса из Тикси в Якутск), использовать эффективнее каботажный флот в Тикси, который сейчас работает в среднем один месяц в году, что удорожает себестоимость перевозок (которая для каботажного флота Тикси составляла, по отчетным данным 1936 года по шхуне „Ленсовет“ 1 р. 49 к. за тонно-милю (наименьшая), а по другим еще выше (например по шхуне „Полярная Звезда“ 8 р. 32 к. за тонно-милю). Ранний подвоз грузов к устьям рек даст возможность использовать лучше речной флот, завозить глубже грузы вверх по рекам и положить конец зимовке речных судов в случайных местах.<sup>1</sup>

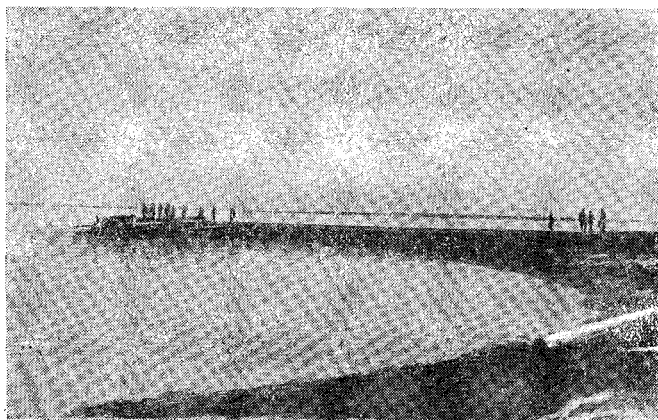
Проект порта Тикси должен быть закончен и утвержден в 1938 году.

\* \* \*

Что из себя представляет каботажный флот? Лучшие из этих судов — это 150-тонные морские деревянные шхуны типа норвежских зверобойных ботов, с большим количеством экипажа, что удорожает стоимость их эксплуатации.

Порт Тикси перерос их. Потребности рек Индигирки, Яны, Анабара, Оленека уже сейчас исчисляются в тысячах тонн, которые одни боты осилить не в состоянии. Потребности завоза на эти реки сильно растут, и кроме того нам предстоит освоить в ближайшее время ряд новых рек, впадающих в море Лаптевых.

<sup>1</sup> Это предложение т. Алимова мы считаем спорным. Редакция.



Мол в порту Тикси



Все это требует замены мелких дорогостоящих в эксплуатации ботов морскими грузовыми пароходами с небольшой осадкой, позволяющей подходить близко к устью рек. Пока же необходимо одновременно с передачей порту Тикси ледокола и портового морского буксира также передать Тикси морские лихтера с реки Оби (или Енисея), которые должны работать под буксиром ледокола в каботаже по побережью Северного морского пути от реки Индигирки до Хатангского залива, избрав базой порт Тикси.

Бункеровка судов в Тикси из-за отсутствия причала организована еще хуже, чем на Диксоне.

Уголь для бункеровки судов находится в баржах, которые приходится задерживать в Тикси подолгу в ожидании прихода морских судов.

Угля завозится в Тикси всегда ограниченное количество, в обрез, без всяких переходящих запасов.

В навигацию 1938 года в Тикси должна быть создана угольная база.

Владельцем угля в Тикси является не порт, а Водная контора Якутского теруправления; отсюда волокита при бункеровке морских судов; например, п/х „Кингисепп“ только из-за формальностей потерял в Тикси 8 часов и имел простой в ожидании бункеровки 36 часов в сентябре.

Погрузработы в порту проводила Водная контора теруправления; отсюда многоначалие, бестолковщина; терялось драгоценное навигационное время. Например, в августе на п/х „Правда“ в Тикси погрузку задержали на 8 часов. Был задержан в сентябре лишних трое суток п/х „Искра“ ввиду неорганизованности погрузбюро.

Безнаказанно прошло затопление кунгаса с чаем, а также отправление п/х „Урицкий“ без буксира барж до Хатанги, что сорвало выгрузку судов в Нордвике. Так

же безнаказанно прошло отправление речного колесного парохода „Чкалов“ в самостоятельный рейс без всякой проводки из Тикси в Колыму. „Чкалов“ был выпущен портом в море, хотя это было заведомо-вредительское дело. „Чкалов“ имел неисправную рацию, и о нем две недели не было никаких сведений.

Навигация 1938 года должна пройти под знаком единоначалия. Для этого надо подобрать соответствующие кадры, в особенности начальников портов, которые должны быть обязательно из числа водников.

Тикси имеет небольшую судоремонтную базу—мастерские, обеспечивающие текущий ремонт шхун. Но с приходом портового буксира и ледокола в Тикси эта база уже не обеспечит их ремонта, даже текущего.

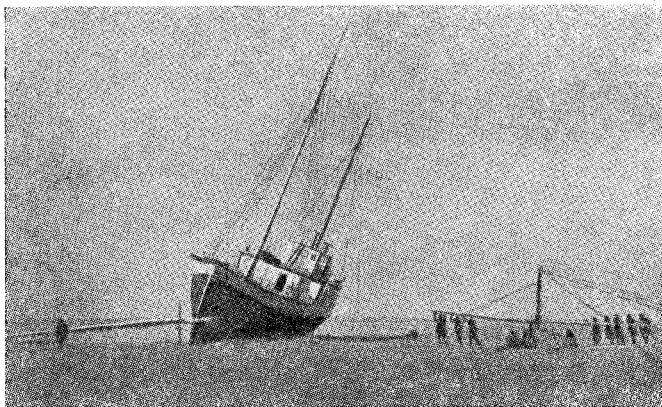
Учитывая развитие каботажного флота, а также то, что этот каботажный флот должен получать не только текущий, но и средний ремонт, необходимо срочно приступить к строительству новых ремонтных мастерских.

Механизации в Тикси нет, если не считать нескольких метров рельсов узкоколейки, проложенных по молу. Однако в Тикси механизация нужна более чем где бы то ни было, ибо триста грузчиков, работающих в порту 10—15 дней, мы вынуждены держать в течение восьми, а иногда и больше месяцев.

Поэтому, если даже перегрузочные механизмы в Тикси будут работать только во время выгрузки морских судов (а с развитием каботажных перевозок время работы перегрузочных механизмов, конечно, увеличится), то даже и в этом случае содержание механизмов оправдывает себя.

Особенно следует обратить внимание на малую и простейшую механизацию, которую можно и нужно дать в Тикси в 1938 году, не ожидая окончательного составления и утверждения технического проекта порта.

Шхуну вытаскивают на берег для ремонта (Тикси)



### III

Как обеспечивается подход морских судов к Диксону и к порту Тикси?

В 1937 году, как и в прежние годы, подходы к этим портам были обставлены хорошо. Створные знаки на подходах к Диксону, радиомаяк на Диксоне, световая обстановка на всех островах Диксона и девиационные створы в бухте Тикси и прочие навигационные ограждения обеспечивают полную безопасность при подходах к порту Диксон и порту Тикси.

Однако бар реки Пясины в навигацию 1937 года обставили с запозданием. Из-за необставленности этого бара на Диксоне простоял в самое лучшее время (в июле—первых числах августа) более 8 суток теплоход „Красноярский рабочий“. Из-за этого на вывод речных судов с реки Пясины пришлось поставить поздней осенью морской танкер „Майкоп“. В результате позднего осеннего вывода речных судов с Пясины речники потеряли и поломали довольно много барж.

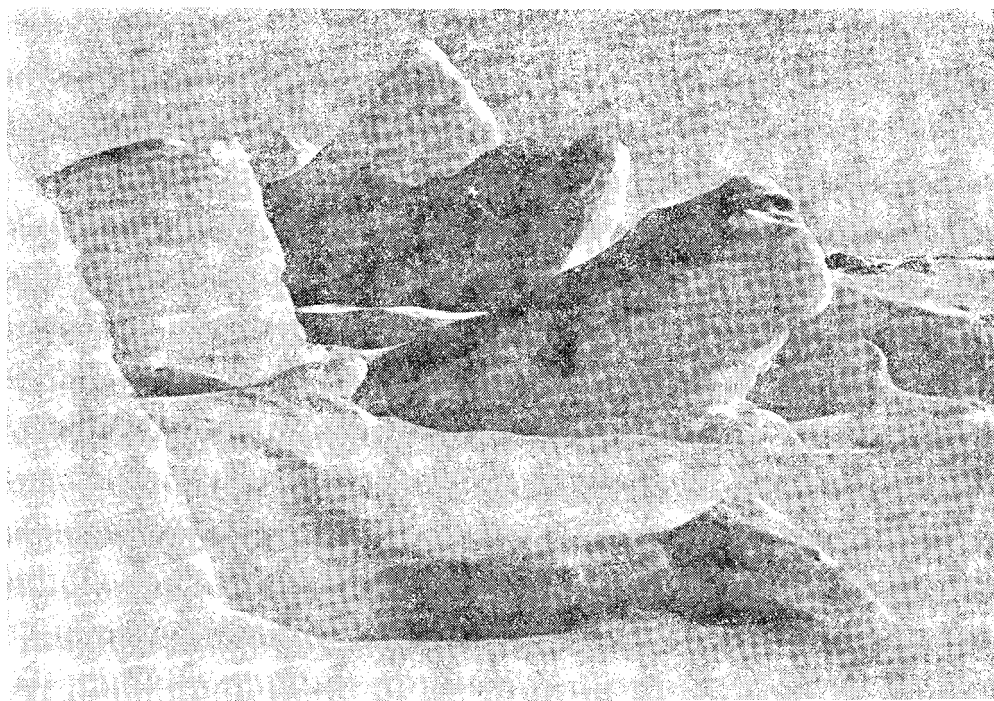
Лоцманская служба на Енисее не обеспечена судами. Лоцманские суда „Штурман“ и „Широта“ для работы осенью

слабы. Два сравнительно лучших судна—п/х „Фарватер“ и „Циркуль“—не успевают своевременно выполнять все задания по обстановке. Из-за отсутствия лоцсудов доставка лоцманов от Усть-Порта до Гольчихи в 1937 году была затруднительна и занимала 4 суток. При ветре 5—6 баллов лоцманские суда уже ходить не могли. В навигацию 1937 года использовали деревянные боты „Сталинец“ и „Лаптев“ в качестве лоцсудов осенью при условиях шуги и ледохода, что совершенно недопустимо.

Партия и правительство возложили на Главсевморпуть „проложить окончательно Северный морской путь... содержать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути“.

В навигацию 1938 года мы обязаны обеспечить плавание по Северному пути, чтобы оно было безопасно и укладывалось в сроки, указанные графиком.

Создание резервных угольных баз, оборудование и снабжение портов, пополнение флота гидрографии и улучшение лоцмейстерско-гидрографической службы—все это должно обеспечить безопасность плавания.



Льды полярного бассейна

А. Л. МАЗО и Ц. Б. БРУК

## ИТОГИ ТОРГОВОГО СОВЕЩАНИЯ

### I

В январе 1938 года происходило торговое совещание работников торговли и снабжения Главсевморпути. На этом совещании были заслушаны доклады начальника Арктикснаба т. Куликова и начальника Торгового отдела т. Мазо.

Мы хотим осветить в настоящей статье наиболее актуальные вопросы, затронутые на торговом совещании.

Торговые конторы теруправлений начали свое существование с конца 1936 года. До этого в районах деятельности Главсевморпути торговли, по существу, не было, а проводились товарообменные операции пром-конторами Главсевморпути и факториями Интегралсоюза.

Только с выделением хозрасчетных торговых контор (с конца 1936 года) в районах деятельности Главсевморпути начинается открытая советская торговля. 1937 год, таким образом, — первый год открытой советской торговли на Крайнем Севере, базировавшейся на завозе 1936 года, когда фактически спрос населения не изучался.

Завоз фондируемых товаров в 1937 году повысился на 12%. Рост сравнительно небольшой, но структурно завоз улучшен: хлопчатка, шерстяные ткани, трикотаж, обувь кожаная, швейные изделия и резиновая обувь завезены в 1937 году на 40% более, нежели в 1936 году.

Правда, один завоз товаров еще не определяет правильного снабжения населения этими товарами. Важно довести этот товар до потребителя, и притом по правильным ценам.

Некоторое улучшение по доставке товаров в глубинную сеть мы, несомненно, имеем. По Якутии, например, мы в 1937 году ряд районов снабдили лучше, полнее; притом, не ожидая зимнего пути, доставку товаров производили летом, водой. Эта заброска грузов была произведена из Тикси за счет зимовочного запаса. Было завезено около 2,5 тыс. тонн прод- и промтоваров на Яну и Индигирку. Районы Усть-Янский, Верхоянский, Аллаиховский, Абыйский, Момский получили необходимые товары и имеют возможность широко развернуть советскую торговлю. Кроме этих районов, были в значительной мере обеспечены приморские наслег Анабарского и Оленекского районов, а также полностью доставлены водой товары на Ляховские острова, остров Бегичева и остров Котельный. Умело использовали мелкий флот Тиксинского порта, несколько морских шхун, из которых „Смольный“ успел сделать несколько рейсов.

Крайне ограниченный мелкосидящий речной флот не дал возможности сделать больше по доставке товаров в глубинные торговые пункты по разным боковым рекам.

Несмотря на отдельные улучшения, уже сейчас ясно, что некоторые районы опять будут недоснабжены необходимыми товарами. Так, например, в Оймеконский район (Якутия) Якутская контора не доставит всех товаров из-за недостатка оленей как в Охотском, так и в Оймеконском районах.

В плохом положении находится и Хатангский район (Авамо-Хатангская тундра) Енисейского Севера. По условиям навигации доставить грузы в Синдаско (Хатангский залив) для дальнейшего следования водой в глубинные пункты района оказалось невозможным. Следовательно, и в этом году мы вынуждены в Хатангский район грузы доставлять оленьим транспортом из Крестов и залива Кожевникова. Это не обеспечит потребность района, не говоря уже о том, что доставка товаров оленями связана с большими накладными расходами.

Все возрастающая потребность Крайнего Севера, рост его населения вызывают необходимость увеличивать завоз товаров на Крайний Север из года в год. Следовательно, возрастают и внутрирайонные перевозки. При сегодняшнем состоянии транспорта на Крайнем Севере неизбежно получается разрыв между грузопотоком и основным сегодня видом транспорта — оленьим транспортом, который должен весь этот поток грузов развезти в разные районы, в глубинку.

Возрастающая масса завозимых товаров в значительной своей части поэтому оседает на внутрирайонных перевалочных базах и своевременно не доходит до потребителя.

Создается явно нетерпимое положение. Поэтому торговое совещание считает необходимой постройку мелкосидящего катерного, „москитного“ флота с тем, чтобы освоить северные реки, в том числе боковые реки, и основную массу товаров таким образом доставлять в районы и глубинные пункты речным путем.

Мы имеем уже положительные результаты применения на некоторых участках в зимних перевозках механизированного транспорта (Якутия). Важно закрепить эту практику, расширить ее применение и в первую очередь по направлению Охотск — Оймекон, Килыгир — Верхоянск, куда мощные тракторы „ЧТЗ“ уже направлены.

## II

Второй, не менее важный вопрос — это ассортимент завозимых товаров. Право на предварительные заказы промышленности, предоставленное нашей системе, не использовалось Арктикснабом и торгконторами. Зачастую на Север попадает так называемый „средний“ ассортимент товаров, вырабатываемый для всего Союза. Известно, что это не всегда соответствует вкусам и потребностям народов Крайнего Севера. Так, например, на Обском Севере какой-либо голубой ситец или сатин в цветах у коренного населения спросом не пользуется. Наркомвнуторг прикрепляет торгконторы зачастую не к выходным, а к местным базам промышленности по месту нахождения торгконтор (Красноярск, Тобольск, Владивосток, Иркутск). Обычно на этих базах выбора товаров нет. К этому следует добавить, что фонды до сих пор Наркомвнуторгом выделялись с опозданием, обычно в летние месяцы, когда навигация в полном разгаре; приходилось поэтому брать „что

дадут" и завозить иногда и неходовой на Крайнем Севере ассортимент товаров. Так, например, в 1937 году мы на Обский Север отправили пальто с рыжими воротниками, так как на Тюменской базе Белгосшвейсбыта не оказалось других. Отказаться от завоза этих пальто нельзя было, так как это означало бы оставить Север вовсе без теплых пальто. То же получилось и с хлопчаткой. Дали хлопчатку нескольких неподходящих для Севера расцветок.

Результаты: справедливое нареkanie населения и медленный сбыт остродефицитных товаров.

Среди охотничье-промыслового населения Крайнего Севера вырос спрос на шелка и особенно на шелковые платки, к которым население издавна привыкло. И все же на протяжении ряда лет платки эти на Север не завозились. То же в отношении цветного приборного сукна, которое является необходимой принадлежностью национального костюма.

Чумовые печи, крайне необходимые на Крайнем Севере, вовсе не завозились в прошлые годы также из-за невыделения фондов. Между тем вопрос об обеспечении печками — это не только большой хозяйственный, но и политический вопрос. Это также вопрос сохранения высокого качества пушнины.

Все эти и другие крайне необходимые товары нам требуются в небольших количествах и при удовлетворении ими Крайнего Севера никаких затруднений в Союзе не вызовут. Для народов же Севера товары эти повышают их культуру и быт.

Для национального населения Крайнего Севера важно завозить шитую национальную одежду, так как националы не умеют ее хорошо шить. Наша Омская контора организовала пошивку готового туземного платья для Обского Севера. По общепризнанному положению — из получаемой хлопчатки разрешается перешить на готовое платье только 5%. Омский облвнуторг оказался настолько консервативным, что не разрешил торгконторе перешить более 5% хлопчатки, несмотря на то, что это способствовало бы удовлетворению потребностей и росту культуры народов Крайнего Севера.

Для улучшения ассортимента завозимых на Крайний Север товаров торговое совещание считает необходимым провести большую работу по составлению и оформлению предварительных заказов промышленности, а для этого необходимо изучить спрос населения. Необходимо получить товары, которые требуют предварительной расфасовки, в основном в первом и частично втором кварталах, кроме ДВК, которому все 100% должны быть отгружены не позднее января. Это даст возможность отгружать товар на места не случайным ассортиментом, а предварительно его расфасовать, учитывая запросы мест.

Необходимо добиться прикрепления нас по основным товарам к выходным, а не к территориальным базам промышленности и, что самое главное, создать такие товарные базы в Торговом отделе Главсевморпути, где был бы достаточный запас товаров, куда могли бы приезжать районные работники Крайнего Севера и отбирать те товары, которые нужны. Последнее коренным образом разрешит вопрос полного удовлетворения ассортимента спроса местного населения.

Не меньшим злом является неумение наших работников регулировать выпуск товаров и внедрять товары — в особенности новые — в торговую сеть.

Значительная часть наших торговых работников по получении товаров нового завоза немедленно выпускает весь запас в магазины и рас-

продает их, не приноравливаясь к моменту ухода и прихода национального населения из кочевья.

Между тем совершенно очевидно, что в условиях Крайнего Севера, где завоз осуществляется один раз в году и в течение года запасы не могут пополняться, требуется особенно продуманный план регулирования выпуска товаров со складов в магазины и лавки. Необходимо наиболее дефицитные товары выпускать к периоду наибольшего спроса охотничье-промыслового населения, к периоду откочевывания на промысла и возвращения населения с охоты и промысла.

Исключительно плохо продвигают товары нового ассортимента, например новые виды консервов, пищевые концентраты, очень ценные в условиях Севера благодаря своей портативности, транспортабельности, витаминности и прекрасным вкусовым свойствам.

Очень плохо мы продвигаем такие нужные товары как национальную литературу, культтовары, музинструменты и т. д., несмотря на то, что, в связи с огромным ростом культурности и зажиточности народов Крайнего Севера, спрос на культтовары большой. Эти товары в значительных размерах оседают на перевалочных базах, на магистрали, по пути следования, и до глубинки часто доходят лишь остатки.

Мало сделано для организации надлежащего обслуживания кочевого населения во время сезонных закупок товаров в нашей торговой сети. Между тем наличие при наших лавках соответственно оборудованных красных чайных дало бы нам возможность удовлетворить национальное кочевое население не только потребительскими товарами, но также временным отдыхом и культурным развлечением (шашки, шахматы, литература, патефон, радио) и превратить эти чайные в очаги культурно-просветительной работы на Крайнем Севере.

### III

Теперь о ценах. До навигации 1937 года положение было такое: торгконторы и снабконторы теруправлений отправляли товар на места по ценам промышленности. Розничная цена устанавливалась на местах; крайне сложная система ценообразования, дифференцированные гужнадбавки по каждому в отдельности району при условии, когда директивные материалы на места почти не поступают и на местах нет квалифицированных работников по ценообразованию, приводили к массовому искривлению цен и к переборам с потребителя. Так, например (по данным Госинспекции), по Игарке в 1937 году за 5—6 месяцев наша система перебрала с потребителей около 320 тыс. рублей. При обследовании Обского Севера выяснилось, что шелк продавался с накидкой в 90% вместо 25%; в Якутии 1000 шт. пистонов продавались по 70 руб. вместо 7 рублей.

Всем этим искривлениям способствовали дифференцированные гужнадбавки, которые по Якутии, например, по разным районам выглядели на одни и те же товары таким образом: шелковые изделия имели гужнадбавки от 3,2 до 15,7%, трикотаж от 3,4 до 14%, силикаты от 42,8 до 177,6%, керосин от 196 до 533%.

Вредители, „работавшие“ в нашей системе по ценообразованию, запутали цены (Иркутск, Омск) и дезорганизовали этот важнейший участок.

Совнарком СССР постановил ввести единые гужнадбавки по каждой области, краю и республике, что по существу означало введение единой розничной цены на товары на Крайнем Севере. Кроме того Торговым отделом был установлен в 1937 году порядок, по которому в роз-

ничную сеть товары отгружались с перевалочных баз исключительно в розничных ценах.

Но так как единые гужнадбавки введены с некоторым опозданием (постановление Совнаркома вышло в конце мая), то торговые конторы не сумели быстро перестроиться, часть товаров была отгружена по промышленным ценам, и потребовалась дополнительная выписка счетов в розничных ценах в самый разгар навигации.

Ни Торговый отдел, ни торгконторы не сумели в достаточной степени наладить выпуск счетов в розничных ценах системы. В результате ряд товаров отправлен на места в неправильных ценах: например, та часть товаров, которая отправлялась в Якутию через Иркутск, то же — по Чукотке. Только теперь принимаются меры по выправлению розничных цен на товары, отгруженные в навигацию 1937 года.

Искавление цен особенно наблюдалось по Чукотскому Северу. Оно является отражением того извращения цен, которое прежнее руководство НКВТ и НКФ внесли в вопросы ценообразования по всей Камчатской области.

Работу Торгового отдела по введению единой розничной цены на Крайнем Севере можно будет считать законченной только тогда, когда одновременно с отгрузкой товаров будут следовать счета в розничных ценах, а в каждый ящик будет вложен упаковочный ярлык с указанием содержимого и розничных цен каждого товара.

Для обеспечения этого мероприятия торговое совещание считает необходимым подготовить и переподготовить работников, непосредственно занимающихся ценообразованием; переподготовить руководителей торговых контор и баз по вопросам ценообразования (чтобы не передоверять и не отдавать на откуп этот важнейший участок работы случайным работникам), организовать контроль розничных цен со стороны общественности на местах и издание ценников по продовольственным товарам и по основным промтоварам.

Надо помнить, что вопрос цен — это вопрос большого хозяйственного и политического значения.

#### IV

Одним из крупнейших недостатков в нашем завозе являются негодная тара и плохая упаковка. Несмотря на опыт работы и специальное решение Совета при начальнике Главсевморпути (в январе 1937 года) о необходимости приспособить тару и упаковку отправляемых товаров к условиям транспортировки и хранения на Крайнем Севере — положение с тарой и упаковкой до сих пор безобразное.

Кирпичный чай отгружается в обыкновенных ящиках, часто неполноценных, из сырого материала, с трещинами и притом без всякой укупорки внутри, даже без пергаментной обертки.

Сахар, мука высшего сорта, манная крупа — зачастую отгружаются в ординарных мешках, не предохраняющих этот ценный товар на пути следования. Обычно в условиях Крайнего Севера до доставки товара в торговую сеть он претерпевает 7—10 перевалок (выходная база, порт отправления, порт назначения, речные перевалки, гужевые перевалки).

Исключительно плохо упаковываются товары, отправляемые базами Арктикснаба (Москва, Свердловск, Ленинград). Имели место и акты преступного характера, граничащие с вредительством, как, например, отгрузка сухофруктов в бочках из-под свежей замазки, предварительно не очищенных, отправка стеклянной посуды навалом в вагонах.

Вопрос приспособления всей тары (и упаковки) к условиям Крайнего Севера требует специальной его постановки перед промышленностью. Арктикснаб, а также Торговый отдел еще не взялись за это по-настоящему.

Несмотря на чрезвычайно тяжелое состояние торговоскладской сети, мы в 1937 году освоили капстроительство, примерно, на 30—35%. Срыв капстроительства, кроме нашего неумения работать, также вызван поздним предоставлением фондов, задержкой в изготовлении смет, чертежей, проектов и отсутствием внимания к этому делу со стороны начальников торговых контор.

Однако и при сегодняшнем состоянии торговой сети мы имеем все возможности поставить на Крайнем Севере культурную советскую торговлю. В самом деле, разве требуются капиталовложения для того, чтобы убрать пыль и грязь с полок и стоек, чтобы эти же стойки и полки покрасить, покрыть чистой материей, аккуратно расположить товар в таком виде, чтобы потребитель мог производить отбор нужных ему товаров? Для этого требуются не капиталовложения, а советское, культурное отношение и любовь к делу, уважение к потребителям и к своему труду.

## V

Для торговой системы на Крайнем Севере качество кадров — это более острый вопрос, нежели на ином другом участке работы.

Мы имели — и еще сейчас имеем — в своей системе ряд проходимцев, неразоблаченных еще чуждых нам людей, пьяниц и разгильдяев. Проникновение этой скверны в состав наших торговых работников объясняется зачастую „методом“ подбора людей по признаку кумовства, артельности, собутыльников. Так, например, Якутская торговая контора на должность начальника кадров подбирает некую Гиджинскую (муж которой осужден), политически чуждого нам человека. Приглашение такого „испытанного“ работника обошлось в 10 тыс. руб., и только благодаря нашему вмешательству она не была допущена к работе.

По Обскому Северу в качестве начальника горторга в Салегард посылается некий Иванов, кум-приятель б. начальника Омского теруправления. Не успел он еще там „акклиматизироваться“, как был снят с работы и разоблачен как враг народа.

В Салегарде руководство окружной конторы за год сменилось 5 раз.

В конечном итоге это бесцеремонное отношение к кадрам обошлось нашей системе и государству в большую сумму. Кроме того, эта „система“ разлагает и демобилизует аппарат, так как такие „руководители“ еле успевают оформлять акты сдачи-приемки дел, не приступая по существу к работе.

Для обновления и укрепления торговых кадров в 1937 году из Москвы было послано в торговую систему значительное количество комсомольцев и коммунистов. В 1937 году партийно-комсомольская прослойка в торговой системе Главсевморпути утроилась. Задача торговых контор — правильно руководить этими новыми силами, повседневно помогать им в оперативной практической работе с тем, чтобы не только наладить настоящую свободную культурную торговлю, но и подготовить культурную смену этому составу из местного населения.

Коренизация торговой системы исключительно важное мероприятие. Необходимые для этой цели средства отпускаются торгконторам в достаточном количестве. Требуется лишь добросовестное, внимательное



отношение к этому со стороны руководителей торгконтор. В 1938 году учатся около 750 работников торговой системы Главсевморпути, из них около 250 националов. Торговое совещание считает необходимым на Обском Севере создать специальный учебный комбинат, организовать специальные курсы для переподготовки разных категорий основных работников торговой сети.

Горячей дискуссии подвергся вопрос структуры торговых и снабженческих организаций Главсевморпути.

Основное в организационном вопросе сводится к тому, что торговое совещание, отмечая обезличку, безответственность и запутанность в структуре торговой системы, считает необходимой реорганизацию торговых органов Главсевморпути.

Предполагается Торговый отдел реорганизовать в хозрасчетное Торговое управление, осуществляющее закупку и отправку на Крайний Север торговым организациям продовольственных и промышленных товаров широкого потребления, руководящее торговой политикой, ценообразованием, ведающее планированием и регулированием.

Нынешние заготснабконторы в Мурманске, Архангельске и Владивостоке будут переданы Торговому управлению, реорганизованы в качестве его оптово-закупочных баз.

Торговые конторы теруправлений, с одной стороны, подчиняются теруправлению, с другой — выполняют директивы Торгового управления и являются его местными филиалами.

Арктикснаб остается хозрасчетной конторой по снабжению системы оборудованием, стройматериалами, техническим снаряжением и вещевым довольствием.

Эти организационные мероприятия устраняют лишние посреднические звенья, ликвидируют обезличку, устанавливают единое руководство и перестраивают работу по-новому в соответствии с требованиями партии и правительства.

Сейчас дело исключительно за нами, за всеми работниками торговой системы снизу доверху.

П. Г. КУЛИКОВ

## АРКТИКСНАБ

Снабжение Арктики и районов Крайнего Севера, проводимое Арктикснабом Главсевморпути, растет из года в год. Это видно из следующей таблицы:

	1935 г.	1936 г.	1937 г.
Всего завезено (в млн. руб.)	140,0	257,4	333,8

1936 год дает увеличение на 183,9%, 1937 год на 233,4%.

Удельный вес товаров, идущих для развития торговли, составляет примерно  $\frac{3}{4}$  общего товарооборота Арктикснаба.

Из года в год значительно уменьшается доля продовольственных товаров и увеличивается роль товаров промышленного значения, товаров для широкого потребления.

Это видно из следующей таблицы:

Годы	Продтовары	Промтовары	Всего
1935	64,4	8,4	72,8
1936	57,5	14,2	71,7
1937	53,6	21,3	74,9

Рост по товарам ширпотреба идет, главным образом, за счет товаров промышленного значения (хлопчатобумажным тканям, трикотажным изделиям, обуви, разной посуды, культтоваров, литературы и музыкальных инструментов). Завоз по этим товарам за последние 2 года вырос в  $1\frac{1}{2}$  — 2 раза.

Договорные обязательства Арктикснаба с торговыми конторами теруправлений в количественных показателях были в основном выполнены по всем основным потребителям. Так, например, за 1936 год договорные обязательства выполнены на 105,4%, а в 1937 году на 100,7%.

Однако было бы совершенно неверно делать отсюда вывод о хорошей работе Арктикснаба. Недостатков у нас немало.

Товары Арктикснаб отправляет не в должной таре. От длительной транспортировки она разваливается и товары портятся.

К этому следует добавить плохую упаковку, небрежный отбор товаров по разнарядкам; зачастую упаковывается товар, который не подлежал отгрузке.

Товары нередко отгружаются недоброкачественные. Например, Красноярскому теруправлению отправлены чемоданы с браком от 15% и выше. Якутское теруправление получило сухофрукты в бочках, не очищенных от замазки.

Документы по отправленным товарам оформляются небрежно; часто имеет место неправильная заадресовка грузов. Счета высылаются покупателям несвоевременно, записи в них не четкие, пишутся карандашом, так что разобрать невозможно; отсюда большие недоразумения и конфликты с покупателями.

Имеются случаи, когда суммы в счетах неправильно подсчитываются. Это осложняет взаимоотношения Арктикснаба с потребителями.

Нередки случаи, когда Арктикснаб своевременно не отгружает товары в соответствии с договорными условиями; отсюда запоздание получения товаров на местах.

Особенно следует отметить недостатки товарного и финансового планирования, которое находилось в плену у разоблаченных врагов народа.

Вредители проводили в Арктикснабе разрыв товарного планирования от финансового, практиковали бесконтрольность по выполнению планов, по заготовке и реализации.

Это привело к затовариванию против установленных лимитов.

Затоваривание создало в Арктикснабе в IV квартале 1937 года тяжелое финансовое положение. Арктикснаб не в состоянии был развернуть свою работу по заготовкам товаров на 1938 год и, главным образом, для своевременного завоза в дальневосточном направлении, куда отгрузка товаров должна быть обеспечена в первом квартале 1938 года.

Намеченные мероприятия по ликвидации последствий вредительства в Арктикснабе проводятся в жизнь с недостаточными темпами, и затоваривание имеется и на сегодняшний день.

Наряду с недостатками работы Арктикснаба следует указать на недостатки, имеющиеся в торговых конторах.

Торговые конторы теруправлений зачастую не знают своих собственных требований, обусловленных в их планах и договорах, заключенных с Арктикснабом, и без основания отказываются от отгруженных им товаров. Иркутская торговая контора, например, упорно отказывалась от обуви (600 пар), отгруженной ей Арктикснабом по договору. Только после длительной переписки и после проверки Торговым отделом договора в Иркутске убедились, что они неправы.

Арктикснаб по плану Торгового отдела отправил эмалированную посуду Омской торговой конторе. Последняя отказалась ее получить, мотивируя, что посуда не нужна и по плану, якобы, не требовалась. Несмотря на вмешательство Торгового отдела, Омская контора задерживала платеж поставщику. Когда же Арктикснаб распорядился отгрузить посуду Красноярску, тогда посуда оказалась нужной, и счет поставщику был немедленно оплачен.

Торговые конторы плохо знают потребности населения, а отсюда в течение года отказываются от одних товаров, требуют других. Якутская торговая контора отказалась от товаров на 475 тыс. руб. Якутское же теруправление требовало от Арктикснаба 282 тонны живого скота, а взяло только 37 тонн.

Красноярская торговая контора после составления плана и заключения договора в середине 1937 года дополнительно требует 60 тонн животного масла, 30 тонн макарон, 13 тонн кирпичного чая, 200 тонн жмыха.

Допустима ли такая система работы? А она, к сожалению, характерна для всех торговых контор теруправлений.

Как правило, теруправления, в частности торговые конторы, несвоевременно платят за полученные товары не только Арктикснабу, но и по счетам поставщиков. Это срывает своевременный завоз товаров.

Еще хуже обстоит дело с заявками торговых контор на товары. В приказах по Главсевморпути даются исчерпывающие указания о форме, качественных требованиях и сроках представления заявок. На 1937 год срок представления заявок приказом по Главсевморпути был установлен 1 ноября 1936 года. Этого приказа ни одна торгконтора не выполнила.

На 1938 год установлен срок представления заявок также 1 ноября 1937 года, и также ни одна торговая контора не представила в сроки специфицированных заявок, а если и представила, то с большим опозданием, меняя их по несколько раз.

Так, например, Владивостокская торговая контора представляла заявки 4 раза: 3, 7, 10 и 15 октября, все они неполны и дефектны. В конце ноября представители Владивостокской торговой конторы привезли новые заявки, исключаящие все предыдущие. Такое же положение и в других торговых конторах.

Неполучение в срок обоснованных и продуманных специфицированных заявок (с учетом, конечно, товарных остатков) не дает и не может дать возможности ни Арктикснабу, ни Торговому отделу в полном объеме поставить требования перед поставщиками, а частые изменения заявок и договоров не дают уверенности не только Арктикснабу, Торговому отделу, но и, главным образом, не дают уверенности поставщикам, что

от торговых организаций системы Главсевморпути не последует нового изменения их планов.

Отсюда недоверие к нашим планам-заявкам, к нашим запросам на товары. Все эти недостатки есть результат нашей плохой работы, результат недостаточной бдительности — враги народа в Арктикснабе, теруправлениях делали свое гнусное вредительское дело.

Приведенные выше недостатки в известной степени являлись также следствием организационных неувязок между Торговым отделом и Арктикснабом. Поэтому назрел вопрос о реорганизации Торгового отдела и Арктикснаба таким образом, чтобы отделить торговлю от снабжения оборудованием, техноматериалами и вещевым довольствием предприятий системы.

На базе Торгового отдела и отделов Арктикснаба, проводящих завоз продовольствия товаров широкого потребления и культтоваров, намечается организация хозрасчетного Торгового управления, на которое предполагается возложить руководство организацией советской торговли на Крайнем Севере, планирование, финансирование и учет, непосредственное выполнение организационно-подготовительных и транспортно-экспедиционных операций по отправки товаров местным торгконторам.

За Арктикснабом должно остаться снабжение предприятий Главсевморпути оборудованием, техноматериалами и вещевым довольствием для производственно-эксплуатационных целей. На него же нужно возложить планирование и контроль потребности завозимых материалов.

Намеченная реорганизация требует своего быстрого разрешения. Такая система обеспечит изжитие имеющихся недостатков и установит четкую ответственность за своевременное обеспечение торговой сети товарами в необходимом ассортименте, а также — за снабжение техноматериалами предприятий системы Главсевморпути.



Девушки в национальных костюмах, сшитых в местной иввийной мастерской (Обский Север)

## КАК ТОРГУЕМ НА КРАСНОЯРСКОМ СЕВЕРЕ

Рост культурно-житочной жизни национального населения Крайнего Севера с каждым днем увеличивает его покупательскую способность, предоставляя широкое поле деятельности советской торговле.

И все же, несмотря на исключительную политическую важность последней, Красноярская торговая контора и ее торговая сеть до сих пор работали совершенно неудовлетворительно. Плохо развернута торговая сеть, аппарат значительно засорен людьми, не заслуживающими доверия, растратчиками и классово-враждебными элементами, капитальное строительство 1937 года сорвано, нет контроля и руководства периферией, ассортимент товара не соответствовал спросу населения, имеются большие убытки из-за вредительского планирования завоза товаров.

## Плохой завоз товаров

Торговым отделом Главсевморпути план завоза товаров на Красноярский Север на 1937 год был определен в 63,3 млн. рублей. Крайплан утвердил эту же сумму завоза, но в другом ассортименте, а заявки мест были составлены на сумму 66,3 млн. руб. и также в ином ассортименте.

План выполнен в 1937 году по продовольственным товарам на 110%, по промтоварам на 87%. Но за этим почти выполнением плана по процентам скрываются вопиющие безобразия и вредительство.

Старое, вредительское руководство торговой конторы сознательно допустило три плана товарозавоза (план Торгового отдела Главсевморпути, план президиума Крайисполкома и заявки мест). Не говоря уже о том, что ни один из этих планов не был правильным, выполненный завоз не соответствует ни одному из этих планов.

Торговый отдел принял к исполнению заявки мест, не завизированные местными советскими органами. Все последующие изменения и коррективы, которые работники мест потом вносили, показывают, что заявки не соответствовали фактической потребности, а торговая контора просто суммировала эти заявки, не исправив их. Например, по первоначальному заказу Туруханская контора просила 2 тонны сахара, а в момент отгрузки выяснилось, что ее потребность в сахаре составляет 9 тонн. Подкаменная Тунгуска требовала 78,5 тонны муки, и лишь за два дня до отхода парохода ей дополнительно догрузили 72 тонны, чем обеспечили действительную потребность населения. Дополнительная отгрузка муки была произведена благодаря сигналу продавца магазина и бухгалтера Туруханской райконторы об угрозе недозавоза муки.

Договор с Арктикснабом был заключен только в пределах плана, утвержденного центральным Торговым отделом, что заранее обрекло заявки мест на невыполнение. По некоторым товарам договор с Арктикснабом даже не обеспечивал выполнения плана завоза, утвержденного центральным Торговым отделом. Например, сухих фруктов вместо 94 тонн по плану этого отдела — в договоре оговорено только 50 тонн, при острой потребности в этом товаре; трикотажа вместо плана завоза на 808 тысяч рублей — предусмотрено только на 681 тыс. рублей, то же по кожтоварам и мехизделиям. Так как внеплановое приобретение этих товаров невозможно, план завоза был невыполнен по таким важным для Севера товарам, как кожтовары, мехизделия, трикотаж. Кроме того, полученные товары не соответствовали ассортименту.

При распределении товаров по районам также вредили, одних товаров завозили с запасом на два с половиной года, а в других товарах, наоборот, ощущался острый недостаток. В Дудинку завезено 1000 метров шелка, которые лежат уже несколько лет, в Эвенкийский округ завезено на 3—4 года спирта, а ряда необходимых товаров (валяная обувь, галоши, железные печи) — завезено недостаточно.

В Игарку в Усть-Порт завезены совершенно негодное мясо и десятки тонн копченой колбасы. Эта колбаса не продавалась в течение трех лет и пришла в негодность.

На завозимые товары обычно цены сразу не указывались, и поэтому товаропродукты или по несколько месяцев не продавались, или продавались по повышенным ценам. Таким путем в 1937 году только по трем районам перебрали с населения более 180 тысяч рублей. Имеются переборы с населения также за счет недовеса, так как весовое хозяйство торговой системы находится в плохом состоянии; весы и гири неклеимые.

Погрузка товаров производилась в угольные, грязные баржи. Масло, сыр, кондитерские изделия при порче тары смешивались с листовым табаком и приходили в полную негодность, мешки с мукой рвались и подмачивались.

Из-за этой безобразной организации перевозок, из-за порчи и уничтожения грузов в пути, Торговая контора терпела большие убытки (около 500 тыс. рублей).

## Когда отгружать товары?

По притокам реки Енисей проходит около 45% всего завоза товаров на Красноярский Север. К этому следует добавить не менее трех процентов товарозавоза для

снабжения различных экспедиций и рыбо-караванов. К открытию навигации 1937 года всего товаров должно было поступить не менее чем на 21 млн. рублей. Красноярская база должна была обеспечить поступление этих товаров в первом же квартале. Однако, по договору с Арктикснабом, руководство торговой конторы согласилось на поступление товаров в первом квартале только на 13 млн. руб., а фактически поступило товаров еще меньше—всего на 5,5 млн. рублей. Недозавоз первого квартала был перенесен на второй квартал. В результате возможность нормальной погрузки товаров на суда во время их отстоя не была использована. Переработка товаров (расфасовка, укупорка, маркировка) всей своей тяжестью легла на апрель и половину мая, что совпало с временем погрузки товара. Поэтому не весь полученный товар успевали вскрывать и проверять, а переправляли в низовки лишь по документам поставщика. Это создало путаницу в ассортименте, привело к хищениям, виновников которых установить теперь трудно.

К сроку выхода первых приточных караванов (31 мая) было погружено только 66% грузов. Запоздалый выход караванов повлек за собой только по одному Чунскому району переплату за простой в сумме 40—50 тыс. рублей. К моменту прихода каравана Верхняя Тунгуска начала уже мелеть, и поэтому илимки нельзя было загружать на полную норму. За счет этой неполной загрузки илимок также пришлось переплатить 140—150 тысяч рублей. Кроме того, вследствие окончательного наступившего мелководья около 100 тонн грузов застряло на перевалочной базе Мирюга.

В 1938 году необходимо организовать поступление товаров на красноярские склады в первом квартале не менее, чем на 32 млн. рублей. Тогда все тяжеловесные товары можно будет погрузить на суда в период отстоя, а промтовары успеем проверить и расфасовать в соответствующем ассортименте и количестве для каждой торговой точки.

Неправильно был организован завоз в 1937 году и в Хатангский район, в результате чего имеем убытки на сотни тысяч рублей. Все товары, предназначенные для Хатангского района, нужно поставлять в бухту Синдаско, откуда их легко перебросить на катерах по Хатанге до основных торговых пунктов. Старое же руководство заключило договор с Моруправлением на переброску груза только до залива Кожевникова, а доставка оттуда до Синдаско и Хатанги была поручена по договору Нордикстрою.

Договор с Нордикстроем оказался невыполнимым, и весь груз остался в бухте Кожевникова. Этот груз перебрасывался гужом, что дало убытков до 700 тысяч рублей.

В 1938 году необходимо весь товар завозить морским путем непосредственно в бухту Синдаско. Возможность этого мероприятия подтверждают материалы портоизыскательской экспедиции т. Смирнова.

### **Вниманию договорной кампании**

Почему первый квартал 1937 года был сорван? Весь северный завоз проходит через Арктикснаб. Для обеспечения своевременного поступления товаров на склады Красноярск, а также своевременных морских отгрузок, договор с Арктикснабом должен быть заключен не позже начала первого квартала. Однако в 1937 году договор был заключен только 16 марта, то есть в конце первого квартала. Это, естественно, помешало торговой конторе получить необходимое количество товаров в первом квартале. Кроме того, Арктикснаб получает комиссионное вознаграждение на сумму спущенного наряда, независимо от выполнения этого наряда. Поэтому Арктикснаб был заинтересован только в спуске нарядов, но не в фактическом их выполнении. Торговая контора оплачивала Арктикснабу комиссионные за товары, которые поставщиком фактически не были выданы.

Большинство договоров не обеспечены вследствие их недоброкачественности, не указаны технические условия и оговорены жесткие и односторонние обязательства в пользу поставщика. Договорная кампания, кроме того, была затянута до мая.

В результате несерьезного отношения старого руководства торговой конторы к этой важнейшей хозяйственной кампании по ряду договоров были приняты явно невыгодные для торговой конторы условия, не обеспечивающие ее интересов.

Что нужно делать для того, чтобы эти безобразия больше не повторялись?

Необходимо добиться прямых договоров между Арктикснабом и промышленными главками. Сроки поставки товаров необходимо специально оговорить в договорах с поставщиками. Комиссионные вознаграждения нужно выплачивать только при фактическом выполнении нарядов, причем дифференцировать наложение Арктикснаба на товары, получаемые в плановом порядке и закупаемые вне плана. Кроме того, необходимо установить одинаковые размеры санкций, в случае невыполнения договора, для обеих договорных сторон.

### **Как строили?**

Вся работа по капитальному строительству носит явно вредительский характер. Титульный список изменялся в году несколько раз, и лишь в октябре 1937 года его окончательно утвердили. Поэтому Промбанк неоднократно снимал с кредитования объекты строительства. Кроме того, они не

обеспечивались стройматериалами, так как своевременно не была дана заявка на эти материалы.

Возьмем, например, стройку гаража на 14 машин в Красноярске. Автопарк конторы насчитывает 24 машины, и все они стоят под открытым небом. Кредиты на постройку гаража были спущены только в ноябре. Когда же поступили кредиты, то выяснилось, что использовать их нельзя, так как своевременно не дали заявок на строительные материалы.

Что же касается строительства на периферии, куда проектировалось вложить в 1937 году 884 тыс. руб., то руководство этим строительством сводилось лишь к раз-ассигнованию и спуску кредитов. Стройки местами проводились по усмотрению совершенно несведущих людей. В результате здания пекарен в Байките и Туре построили на слабом грунте, они покосились и покособились и требуют перекрытия. Склад на Большом Пороге не соответствует техническим требованиям; хотя все эти здания однотипные и несложные, руководство все же не обеспечило их стройки типовыми проектами и сметами.

Что надо делать по капитальному строительству? Прежде всего нужно своевременное утверждение титульного списка. Не менее 50% всего строительства надо сдать Севенстрою. Необходимо добиться стройфондов и заключить договоры с Архангельской стройконторой Главсевморпути на постройку двух складов, чайной и жилого дома, с расчетом, чтобы постройки были доставлены морским путем в начале 1938 года.

### Готовить кадры

Отдел кадров краевой конторы не знает, с кем он работает. Кадры подбирались из людей, которые вместо проведения культурной советской торговли умышленно извращали ее, обмеривая, обвешивая национальное население и расхищая социалистическую собственность.

Таковы, например, продавец Кучумдэксской лавки Попов, продавец лавки Чермоды Минаев и другие.

В своих издевательствах над национальным населением особенно отличился заведующий факторией Кучумдэк Савельев. Он спаивал националов спиртом, держал в магазине собак, которые уничтожали и портили продукты.

Впоследствии Савельев, похитив 27 тыс. руб., скрылся. В настоящее время Савельев осужден на 10 лет. Таких возмутительных, преступных фактов можно привести много.

Кредиты, отпущенные на подготовку кадров на 1937 год (710 тыс. руб.), не использовали. Это не случайно: руководители-вредители были заинтересованы в развале торговли на Севере.

В 1938 году необходимо проверить работающих и наладить курсовые мероприятия по подготовке и переподготовке торговых кадров из состава национального населения.

### Оздоровить финансовый учет

Учет и отчетность Красноярской торговой конторы — в особенности в торговых отделениях — поставлены плохо и фактически отсутствуют. Не только бухгалтерский отчет, но и оперативные данные опаздывают на несколько месяцев и теряют всякую ценность.

Баланс за первое полугодие 1937 года составлен только в ноябре. Взаимные расчеты не выверены с 1936 года. Сведения о товарных остатках нереальны (Эвенкия третий раз меняет свои данные).

Финансовая дисциплина совершенно отсутствовала. Колоссальный рост дебиторской задолженности, рост хищений и растрат (за 9 месяцев 1163 тыс. руб.), большие подотчетные суммы (остаток подотчетных сумм на 1 ноября 340 тыс. руб.), практика отпуска товаров без денег, то есть скрытое кредитование, и ряд других аналогичных преступных фактов показывают, как преступно хозяйничали вредители.

Вследствие плохой организации финансового хозяйства, а также плохого руководства и контроля — торгконтора убыточна.

Разрыв в оборотных средствах, невыполнение плана реализации, рост дебиторской задолженности и убыточности привели к тому, что у торговой системы из квартала в квартал просроченная задолженность банку, которая приносит дополнительные убытки (уплата процентов по просрочкам). Мы уже не говорим о том, что вследствие просрочек банк прекращает кредитование, и даже при наличии свободных лимитов контора не может получить ссуду. Отсутствие учета, без которого банк отказывается кредитовать контору, еще более усугубляет это дело.

Как ликвидировать последствия вредительства в области финансов и учета?

Прежде всего надо укрепить систему высококвалифицированными счетными и плановыми работниками. В ближайшее же время провести ревизии, инвентаризации на месте, особенно в Эвенкийском и Таймырском торговых отделениях. Выявить расчеты и установить их реальность. Ликвидировать дебиторскую и кредиторскую задолженность. Прекратить отпуск товаров без оплаты и укрепить финансовую и сметную дисциплины, дав жесткие указания низовке и привлекая к ответственности за их нарушение.

Проведя эти мероприятия, мы оздоровим Красноярскую торговую контору и сделаем ее способной организовать советскую торговлю на Енисейском Севере.

## НАЛАДИТЬ КУЛЬТУРНУЮ, СОВЕТСКУЮ ТОРГОВЛЮ

За последние два года торговля на Обском Севере значительно улучшилась по сравнению с прошлыми годами. Расширилась сеть торговых точек, увеличился завоз, улучшились качество завозимого товара и ассортимент его.

Но, несмотря на эти улучшения, наша торговля еще не полностью удовлетворяет возросшие требования народов Севера.

Главное в развитии советской торговли на Севере — завоз товаров, осуществляемый раз в году, во время навигации.

На 1937/38 год Омским теруправлением завезено товаров на 37 797,5 тыс. руб., что составляет 98% плана.

Недовыполнение в 2% произошло из-за недозавоза некоторых товаров по вине Арктикснаба и его поставщиков. Товарные фонды вместо первого квартала были выделены Омской торговой конторе во втором и третьем кварталах. Некоторые поставщики (Хлопкопром, Белшвейсбыт, Роскожобувсбыт и др.) неаккуратно выполняли свои обязательства. Товары поступали на базы конторы вплоть до закрытия навигации, и некоторые из них уже нельзя

было доставить в торговые точки водным путем.

Переброску товаров пришлось производить гужом по зимнему пути, что значительно увеличило расходы.

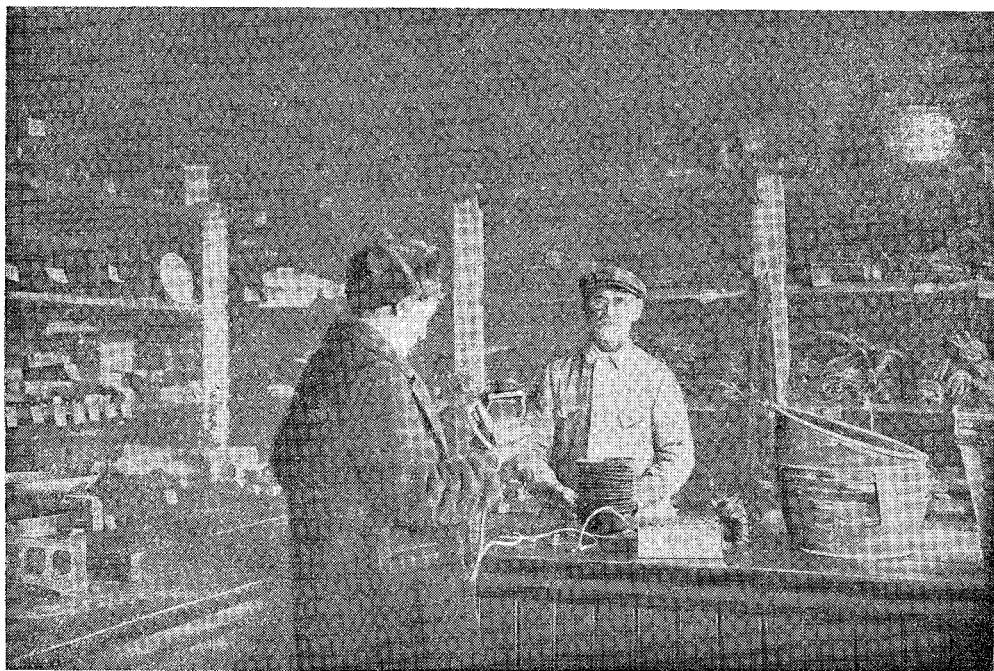
Часть грузов, во время доставленная, из-за плохой работы Н.-Иртышского пароходства на пристани лежала от 1 до 3 месяцев. Отсутствие у нас достаточного количества мелкого речного флота сильно осложняет работу по заброске товаров.

Товарные фонды неоднократно уменьшались уже во время завоза, когда 50% товаров было уже отгружено на места. Это привело к неравномерному распределению товаров между местами и к сильным отклонениям от окончательного плана.

Четыре раза менялся также и порядок кредитования. Это так запутало расчеты, что они распутываются по сие время.

Чрезвычайно неудачной оказалась форма счета-прейскуранта, разработанная Торговым отделом.

Осложнения с завозом произошли по вине Торгового и Финансового отделов Главсевморпути, а также Арктикснаба.



Железо-скобяной ларек (Салегард)



Ассортимент завоза 1937 года значительно улучшен по сравнению с 1936 годом. Так, например, завезен довольно разнообразный ассортимент хлопчатобумажных тканей, много трикотажа, вся обувь на кожаной подошве.

Значительно больше завезено музыкальных инструментов, спортивных товаров, литературы. Завезены свежие фрукты.

Нами была организована пошивка готового платья национального северного кроя. В местных артелях и колхозах было изготовлено и завезено большое количество шепяных и металлических товаров местного значения, не изготовляющихся промышленностью. Была организована также выделка чумовых печей.

Но наряду с улучшением завоза мы получили неудовлетворительный ассортимент швейных изделий Белшвейсбыта. Запоздали макаронные изделия. Мало получено сахара в пачках. Беден ассортимент кондитерских товаров. Совершенно не получены какао и шоколад. Мало папирос высших сортов. Недостаточен ассортимент сухофруктов.

Кроме того недозавезены: сгущенное молоко, копчености, мясо, огурцы, фототовары, радиотовары и т. д.

Попрежнему плохо положение с тарой. Много товаров приходилось перетаривать. В результате плохой тары и упаковки то-

вар портится, а иногда и совсем приходит в негодность. У Арктикснаба тара хуже, чем у других поставщиков.

Путаница адресов назначения, скверная выписка счетов—вот болезни Арктикснаба.

Крупнейшим недостатком в работе торговой конторы Омтеруправления является невыполнение розничного товарооборота, он выполнен только на 93%. Это — результат неудовлетворительного учета покупательной способности населения. Торгуем мы еще плохо и не удовлетворяем требований культурной, советской торговли.

Нашими дефектами являются также плохая расфасовка, отсутствие контроля за поставщиками, за качеством отгружаемых товаров; план завоза не увязан с остатками и со спросом потребителя, потому и завозятся ненужные товары.

Все эти дефекты в 1938 году необходимо ликвидировать.

Розничная сеть торговой конторы Омского теруправления состоит из 125 магазинов, лавок и ларьков. В это число входят 24 разъездных ларька. По сравнению с 1936 годом сеть выросла на 20 точек, главным образом за счет разъездных ларьков.

Техническое состояние торгсети (особенно складов) оставляет желать много лучшего. Лавки, склады, пекарни в боль-



Дежурный магазин (Белогорье)

шинстве случаев занимают тесные, непригодные помещения.

Пополнение лавочного и складского фонда идет очень медленно, из-за незначительного капиталовложения. Строим мы, к тому же, плохо и дорого. Сроки строительства наша стройконтора систематически срывает.

У торговой конторы имеется большой перерасход по издержкам обращения и внеплановые убытки в результате плохой приемки имущества Интеграла.

В результате плохого подбора кадров (главным образом, доставшихся по наследству от Интеграла), плохого состояния учета, отсутствия контроля по торговой сети — выявлено растрат на сумму в 1135,7 тыс. руб.

Чтобы ликвидировать это позорное явление, мы проводим ряд мероприятий.

Прежде всего мы занялись чисткой торговой сети от морально разложившихся и классово-чуждых элементов, затем укрепили ее за счет присланных комсомольцев; провели курсы счетоводов, приняли меры к улучшению учета и усилили ревизионную работу.

Но с кадрами впереди еще предстоит большая работа.

Для подготовки кадров из состава местного населения нами создана школа торгового ученичества, в которую принят 31 чел. На 10-месячные курсы в Ленинград послано 8 чел. Проведены курсы счетоводов и пекарей; создан институт учеников-практикантов.

Мы наметили провести в 1938 году еще ряд курсовых мероприятий, которые укрепят

наши кадры здоровыми, преданными делу людьми, в первую очередь за счет народностей Севера, прослойка которых еще очень мала.

В 1938 году мы должны обеспечить завоз товаров, удовлетворяющий спрос потребителей как по количеству, так и по ассортименту. Для этого нужно лучше использовать централизованные фонды и организовать самозакупки и децентрализованные заготовки. Начать подготовку к завозу необходимо немедленно же (подбор кадров, подготовка складской площади, обсуждение ассортиментных планов завоза на местах, подготовка тары, упаковочных материалов и т. д.).

Мы должны полностью использовать средства, отпущенные на капитальное строительство, тщательно подготовившись к строительству — заранее обеспечить проекты, сметы, стройматериалы, рабочую силу.

Для своевременной развозки товаров торговой конторе необходимо иметь свой мелкий катерный флот.

Проводя курсовые мероприятия, мы должны добиться в ближайшее время увеличения в аппарате торговой сети прослойки коренного национального населения.

Торговой конторе нужно добиться своевременного отпуска ей фондов, наладить бухгалтерскую отчетность. Для этой цели подберем проверенных, знающих свое дело счетных работников.

Задача торговых работников — в ближайшее время ликвидировать имеющиеся прорывы и создать на Севере культурную, советскую торговлю.

## ГОЛОС С МЕСТ

(Обзор радиোগрам)

Редакцией журнала „Советская Арктика“ получено несколько радиোগрам с различных торговых пунктов Главсевморпути. Во всех радиোগраммах ставится вопрос о неудовлетворительном заводе товаров, не обеспечивающем спроса и покупательной способности населения.

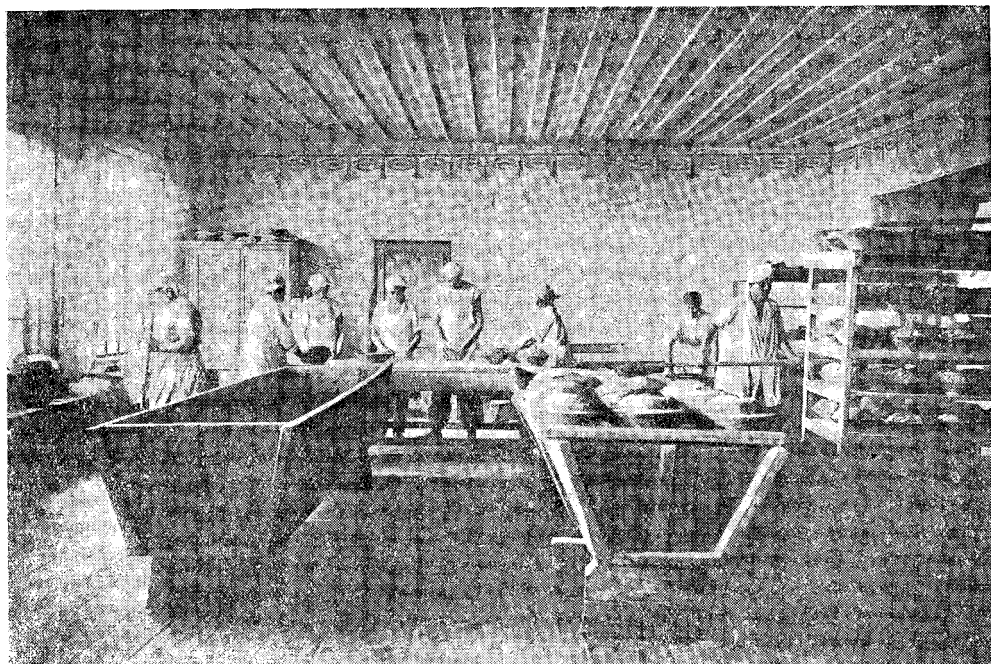
С факторин Дровяной сигнализируют о недостаточном заводе таких товаров, как плиточный чай, табак, ножи, различные инструменты, предметы домашнего обихода и т. п. Завторг т. Пономарев указывает на механическое распределение Плановым отделом товаров по торговым точкам, не считаясь с запросами населения. На некоторые товары, к тому же, базами не были присланы прейскуранты, и поэтому товары нельзя было опускать покупателям.

Из универсама поселка Лугового

жалуются на недосылку таких товаров, как часы, трикотаж, обувь. Кроме того, в 1937 году из-за большого разлива воды многие грузы, шедшие в Луговое, выгружались на соседних пристанях за 7—8, а иногда и за 40 километров. Гужевыми перевозками этих грузов универмагу нанесены большие убытки.

Грузы, шедшие на Хатангу морским путем, из-за срывов сроков погрузки на речные баржи задерживались в пути и также не дошли до торговых точек. Таким образом снабжение товарами национального населения Хатангского района было неудовлетворительно. Качество некоторых товаров не соответствовало запросам потребителей.

Из Нумги сообщают, что многие ходовые товары сильно были урезаны по количеству, а неходовые, наоборот, увеличи-



Тестомесильный цех хлебопекарии (Салегард)

чены. Например, недостаточно завезено хлопчатобумажных тканей, в то время как перезавезено грубошерстного сукна. Мало завезено трикотажа, галантереи и других товаров. Завезено недоброкачественное сливочное масло, сельди и другие продукты.

Картофель и другие овощи завозились в последнюю очередь и вследствие морозов не дошли 120 километров до места назначения.

Взросший спрос населения не изучен и поэтому во многом не удовлетворен.

На отдельные товары цены были завышены.

Во всех радиogramмах указывается на плохое оборудование и скверное качество построек торговых и складских помещений. В Хатанге, например, торговым работникам приходится работать на сильном морозе, в скверных условиях. Товары на складах Нумги портятся из-за того, что крыши текут, в щели набивается снег.

Торговые работники на местах не обеспечены нормальными жилыми помещениями, им приходится жить в землянках или в чумах.

К подбору кадров для торговых пунктов руководство относилось несерьезно; поэтому довольно часты случаи растрат, оперативные и бухгалтерские учеты запущены, имеются большие дебиторские задолженности и т. д.

Из Нумги сообщают о нескольких растратчиках (завмаг, завстоловой и др.), которые до сих пор не привлечены к ответственности.

Улучшение советской торговли на Севере зависит, прежде всего, от нормального завоза товаров, который удовлетворял бы все запросы местного населения; от подбора честных и знающих торговых и счетных работников, которые бы были заинтересованы в развертывании советской торговли и правильном ее проведении.

Для нормальной работы торговых точек их необходимо обеспечить хорошими торговыми и складскими помещениями, в которых бы товары не портились.

Необходимо усилить также контроль над работой торговых и счетных работников, а также обеспечить им нормальные материальные и жилищные условия.

## УДОВЛЕТВОРИТЬ СПРОС НАСЕЛЕНИЯ ЧУКОТКИ

Шелагское отделение Чукотского треста Глассевморпути обслуживает население Шелагского национального совета, Чаунского района. Население, состоящее из 123 человек, живет в 19 ярангах: 5 яранг кочующих, а 14 расположены по берегу моря; хозяева их являются членами Шелагского товарищества им. Стаханова. Все население, обслуживаемое отделением, почти не имеет оленей и занято охотой на пушного и добычей морского зверя.

Товароснабжение за два года моей работы было крайне неудовлетворительно. Шелагское отделение получало товар со складов фактории из Певека и поэтому целиком зависело от фактории. Недостаток товаров в отделении оба года отмечался именно в пушной сезон, когда у охотников повышенный спрос на товары.

Как в сезон 1935/36 года, так и в сезон 1936/37 года фактория часто из полученных товаров ничего не выделяла для отделения или выделяла в таком ограниченном количестве, что этого товара хватало только на один-два месяца. Например, в 1935 году отделению не дали керосина, приходилось брать его заимообразно у полярной станции и очень урезать потребителя-охотника. Между тем керосина в Певеке было очень много и могло хватить на несколько лет.

Отделение было недоснабжено также сахаром, сливочным маслом, сгущенным молоком и т. д. Все это приходилось брать на полярной станции.

В 1936 году эта картина повторилась в более резкой форме: опять совершенно не было выделено для отделения керосина, ваты, некоторых видов кондитерских изделий, сукна, резиновой обуви, консервов и т. д. Крайне недостаточно было завезено сахара, мясных консервов, готовой одежды, мануфактуры, папирос и т. п.

Причина такого „снабжения“ товарами в основном заключалась в том, что руководил факторией и распределял товары некий Шилакин — человек, морально разложившийся. По специальности он сортировщик пушнины и совершенно незнаком с вопросами заготовок и советской торговли.

В недоснабжении некоторыми товарами, кроме фактории, виноват еще и Чукотский трест: ряд товаров, несмотря на заявки фактории, не высылался. Например, в 1936 году факторией совершенно не получены: топоры, нартовые оборудования, железные

лопаты, охотничьи ножи, никелированная посуда, катушки ниток и другие товары, необходимые для местного населения.

Поступающий на Чукотку товар не всегда доброкачественен. Например, однопружинные капканы № 2 так плохи, что охотники совершенно их не берут, и они лежат на складе отделения. Совершенно негодными оказались два ящика сливочного масла „высшего сорта“, которое не было спрессовано.

Цены на товар меняются очень часто: например, за 2 года цена на кирпичный чай № 52 менялась несколько раз: вначале он стоил 4 р. кило, затем 4 р. 85 к., потом вновь наценили до 6 р., а в марте 1937 года цена его стала 7 р. 70 к. за кило; мыло хозяйственное стоило 1 р. 55 к. кило, потом 2 р. 35 к., 7 р. 98 к., 4 р., а в марте 1937 года цена его стала 2 р. 40 к. за кило. Таким образом, без переоценки не был продан почти ни один вид товара.

В этой „чехарде цен“ на товары виноваты Чукотский трест и Арктикснаб во Владивостоке, которые не установили единых цен на Чукотке.

Наряду с недоснабжением нужно отметить переснабжение отделения некоторыми видами товаров. Например, в отделении имеется на 20 лет лаврового листа, присланного факторией в 1936 году.

Карабины в 1935 году были присланы факторией без патронов; поэтому ни один из них, конечно, не был продан. В 1936 году к ним прислали всего 800 штук патронов. Это количество не могло удовлетворить потребности даже трех охотников.

В общем отделение почти все время работало с недостаточной нагрузкой и из-за отсутствия самых необходимых товаров часто вызывало недовольство охотников.

Более активные охотники зарабатывают крупные суммы и могут на них покупать не только продукты питания и охотприпасы, но и европейскую одежду, предметы бытового обслуживания, музыкальные инструменты и т. д. К сожалению, Шелагское отделение не могло удовлетворить всех потребностей таких зажиточных охотников, и последние вынуждены ездить покупать товары в Певек.

Это показывает, что фактория еще не сумела в достаточном количестве удовлетворить спрос охотника — местного жителя.

Все эти недостатки в снабжении необходимо устранить в ближайшее же время.

**М. В. ВОДОПЬЯНОВ**

Герой Советского Союза

## **СНОВА НАД ПОЛЮСОМ**

### **I**

25 августа 1937 года три воздушных корабля стартовали из Москвы на поиски экипажа Леваневского. Спасательная экспедиция отправилась почти в том же составе и на тех же машинах, которые уже однажды побывали на Северном полюсе.

Все корабли были оборудованы лучшими аэронавигационными приборами.

На каждом самолете было три радиостанции: мощная всеволновая, запасная и станция с ручным приводом. Они обеспечивали бесперебойную связь с землей.

Наш флагштурман, Иван Тимофеевич Спирин, разработал новые методы самолетовождения в полярных сумерках и полярную ночь. В частности, он составил график-монограмму астрономических определений места по звездам, таблицы для ориентировки по луне и специальные карты-схемы для полетов севернее острова Рудольфа. Этот график значительно сократил время, затрачиваемое в полете на обычные астрономические вычисления.

Для поисков самолета Леваневского во время полярных сумерек мы взяли с собой осветительные ракеты, которые могут гореть 3—4 минуты и освещать довольно большую территорию.

Участники экспедиции были обеспечены полугодовым запасом продовольствия, подогревательными лампами для приготовления пищи, ружьями, шелковыми палатками, нартами, лыжами, надувными лодками-клипперботами.

Нам предстоял небывалый в истории мировой авиации арктический перелет в тяжелых зимних условиях.

\* \* \*

Полярный день близился к концу. Арктика встретила нас циклонами, метелями, туманами.

В Амдерме свирепствовал 8-балльный шторм. Шел дождь. Слоистые облака нависли над самой землей.

Архипелаг Франца-Иосифа был затянут густым туманом и сплошной облачностью.

Потянулись томительные дни ожидания. К синоптику Дзержевскому без конца приставали, просили „дать погоду“ для дальнейшего полета.



М. В. Водопьянов в кабине самолета

Но благоразумие одержало верх. В такую погоду пытаться сесть на ледяной купол острова Рудольфа — бессмысленный риск.

Участники экспедиции коротали время, в который раз проверяя материальную часть.

Только 2 сентября вылетели мы из Амдермы. Пересекая Новую Землю, мы попали в очень тяжелые условия. Облака прижимали нас к земле. Почти непрерывный дождь и снег осложняли управление самолетами.

Мы пробовали пробиться вверх, но корабли моментально подвергались обледенению.

После мучительной борьбы с непогодой нам пришлось взять курс на мыс Желания.

Шли низко над горами: машину сильно болтало. Видимость по горизонту не превышала двухсот метров.

„Как бы не проскочить мимо“, подумал я.

Но флагштурман экспедиции Спирин привел нас точно на мыс Желания. Скоро мы увидели домики, радиомачту и памятник Ленину.

Начальник станции мыс Желания т. Никитин, узнав, что мы изменили маршрут, распорядился подготовить аэродром.

Мы были приятно поражены, увидев посадочные знаки и зажженные костры.

Последние дни перед нашим прилетом на мысе Желания шли непрерывные дожди. Как только мы сели, колеса самолетов увязли в грунте. Пробовали дать полный газ, но машины так и не сдвинулись с места.

На другой день, вооруженные кирками и лопатами, мы вместе с зимовщиками принялись вытаскивать завязшие в грязи самолеты. Надо было во что бы то ни стало перетянуть их на сухой пригорок.

Это был настоящий аврал! Машины подымались домкратами, под колеса подводились доски. Пришлось рыть канавки, чтобы проложить для колес дорожки.

Работали под дождем и снегом. До вечера удалось перетащить на пригорок только два самолета.

На другой день погода не улучшилась. К 12 часам дня мы, мокрые и усталые, перетащили последний самолет на сухое место.

Все три корабля — в полной готовности к вылету. Мы по очереди дежурили на аэродроме, ожидая, когда откроется купол над островом Рудольфа.

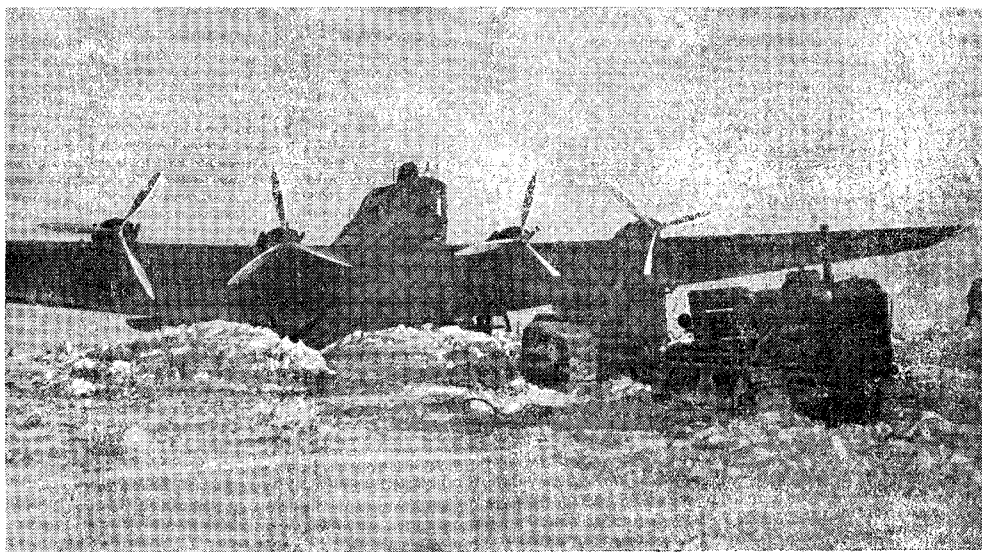
Густые туманы попрежнему плотно закрывали Землю Франца-Иосифа. Исключительно неблагоприятная метеорологическая обстановка мешала нашему продвижению на Север.

На мыс Желания надвигались низкие черные облака. Надо было скорее вырваться на остров Рудольфа, иначе мы могли застрять здесь надолго.

Наконец, после нескольких дней ожидания, самолеты один за другим снялись с деревянного настила...

После двухчасового полета мы подошли к Земле Франца-Иосифа.

Флаградист Иванов принял радиограмму от начальника зимовки острова Рудольфа т. Либина: „Над Рудольфом низкая облачность. Купол закрыт“.



Самолет Водопьянова на Рудольфе



Пробиваемся вперед и ищем места для посадки. Над Рудольфом нас встретили мокрый снег и туман. Тяжелая темносиняя масса закрывала купол.

Прошли бредущим полетом вдоль низкого восточного берега. Оказалось, что он весь изрезан глубокими трещинами.

Снова поднялись в облака, но просвет на Рудольфе так и не удалось поймать.

Повернули в бухту Тихую. В это время Мазурук радировал: „Плато Тихой закрывает редкий туман“.

Восточная часть острова Карла-Александра была открыта. При обследовании мы убедились, что она совершенно непригодна для посадки. Зато рядом лежащий остров Райнер оказался великолепным естественным аэродромом. Этот остров почти круглой формы. Из центра его до самой воды со всех сторон тянутся пологие склоны, покрытые ровным льдом.

Мы благополучно произвели посадку и рассчитывали через несколько часов добраться до Рудольфа. Однако погода не улучшалась.

Около 3 часов ночи открылся купол острова Рудольфа, но в это время остров Райнер был окутан сплошным туманом. Прояснилось на Райнере — закрылся Рудольф.

Пятьдесят километров! Казалось — рукой подать, но пока это маленькое расстояние было непроходимым.

Около четырех суток прожили мы на острове Райнера. Туман был настолько густой, что мы боялись отходить от палаток.

Жизнь на необитаемом острове протекала нормально. Члены экипажа жили в палатках, спали в меховых мешках. Горячие завтраки, обеды и ужины готовились на примусах. Часто на флагманском корабле заводили патефон, и участники экспедиции слушали музыку.

На другой день после нашей вынужденной посадки на острове Райнере Мазурук вылетел из бухты Тихой к нам на помощь.

Прошло три часа, а Мазурука нет. С того момента, как он поднялся в воздух, мы связи с ним не имели. Запросили Рудольфа. Но Мазурука и там не было. В Тихую он тоже не вернулся. Мы забеспокоились о его судьбе.

Больших усилий стоило нам добраться до Рудольфа. Трое суток подогревали моторы. Механики работали, не отходя от самолетов. Наконец, нам удалось вырвать момент, когда одновременно открылись купола Райнера и Рудольфа.

Первый поднялся в воздух флагман. Через 15 минут при свете костров я сел на аэродром Рудольфа. Вскоре прилетели Молоков и Алексеев, а утром вернулся на Рудольф и Мазурук. Оказалось, что он сидел на том же острове Райнера, только с другой стороны. Мы из-за густого тумана не видели друг друга.

## II

Через два дня все машины были подготовлены к полету за полюс.

По плану три корабля должны были летать на поиски, а четвертый оставаться в резерве на острове Рудольфа. Мы рассчитывали в первую же летную погоду тщательно обследовать предполагаемый район вынужденной посадки Леваневского.

20 сентября утром Мазурук вместе с синоптиком Дзердзеевским вылетел на разведку.



Через два часа должны были стартовать и другие самолеты. 83° северной широты оказался густой плотный туман. Появилась облачность. Пробиваясь дальше, Мазурук наткнулся на сплошной фронт облаков и тумана. Ему пришлось вернуться на Рудольф.

Много дней воздушные корабли неподвижно стояли на куполе. Ночь с каждым днем становилась все длинней и темней. В первой половине октября — последний заход солнца. В конце этого месяца наступает полярная ночь.

Все же старт приходилось откладывать. Нельзя лететь на перегруженных машинах в хаосе облаков и тумана. „Спланировать“ хорошую погоду для полета за полюс и обратно было нелегко, ведь даже для пятнадцатиминутного путешествия с острова Райнера на Рудольф нам пришлось выжидать погоду около четырех суток.

Командование решило послать на розыски пока один флагманский самолет. На Рудольфе оказалась всего одна пара лыж, а оторваться от аэродрома на колесах было невозможно, ждать же, пока ледокол подвезет лыжи для остальных машин, — слишком долго. Весь состав экспедиции энергично помогал готовить машину к этому сложному полету.

Колеса заменили лыжами, очистили корабль от снега. Это была сложная задача: только успевали смести снег с передней части крыльев, как ветер вновь и вновь покрывал их снежной пеленой. Но в конце концов люди, вооруженные метлами, щетками, а главное терпением — победили.

\* \* \*

7 октября в 3 часа ночи трактор, взяв на буксир наш флагманский самолет, подвел его к месту старта. Тяжело набирая скорость, машина поднялась в воздух. На борту самолета со мной находились: начальник экспедиции Шевелев, флагштурман Спирин, бортмеханики Бассейн, Петенин, Морозов и радист Иванов.

Вылетели мы до рассвета. Погода была хорошая. Но Арктика готовила нам „сюрпризы“. На широте 84° началась облачность, сначала высокая, затем постепенно снизившаяся до 100 метров.

Чтобы не терять из виду льды, мы шли под облаками. Курс держали по гирокомпасу, так как магнитный компас работал плохо. Однако Спирин великолепно ориентировался. Когда его спросили о путевой скорости, он уверенно ответил:

— Через пять часов — полюс!

Чем дальше, тем неумолимее надвигались на нас туман и облака. Видимость скверная. Ледяные поля постепенно затягивались туманом и тоже сливались с низко идущими облаками.

Мы перешли на бреющий полет. Высотомер показывает 40 метров. Мелькают черные полосы разводий. Я присмотрелся. Льдин, годных для посадки, не видно, вынужденная посадка грозила бы катастрофой.

Бассейн нагнулся ко мне и крикнул в ухо:

— Осторожнее! Смотри, за лед зацепишь!

— Успокойся, не зацеплю, — ответил я, а сам подумал, что долго лететь вслепую на перегруженной машине — нельзя. Случайный ропок, скрытый сумерками, может привести нас к гибели.

Поверхность льда продолжала напоминать ночную тундру. Все слилось в один темносерый фон.

Неожиданно прекратилась связь с радиостанцией острова Рудольфа. Я заявил Иванову, что если он быстро не наладит радиосвязь — придется возвращаться обратно...

Через полтора часа мы снова принимали радиogramмы Рудольфа.

Долетели до 89 параллели. Погода стала еще хуже. Темно. Я вопросительно взглянул на летчика Тягунина.

— При такой низкой температуре обледенение нам не грозит. Значит, лететь можно. В крайнем случае прорвемся вверх.

Мы продолжили пробиваться к сердцу Арктики.

Вскоре показалось черно-голубое небо, а еще через несколько минут мы увидели яркую, красочную картину: справа небо бело-розовое, окрашенное заревом уходящего зимнего солнца, а слева оно попрежнему черно-голубое — мрачное и жуткое!

В 8 часов 34 минуты я крепко пожал мужественную руку летчика Тягунина. Под нами был полюс!

В этот раз он нам достался неизмеримо труднее, чем в первый.

Начались поиски экипажа Леваневского. Все прильнули к окнам и люкам. Каждый был точно проинструктирован, куда ему смотреть. В мутных сумерках жадно ищущие глаза ежеминутно видели силуэт самолета, но когда подлетали ближе, оказывалось, что это обман зрения.

Мы летели зигзагами. Спирин несколько раз менял курс. Но скоро сплошной туман прекратил наши поиски.

Не желая уходить из предполагаемого района посадки „Н-209“, мы еще раз изменили курс на 90° вправо. Однако туман закрывал все дороги. Летать дальше было бессмысленно. Мы повернули на Рудольф.

Шли в сплошной облачности. Глухо доносились сигналы маяка. Звезд не было видно. Солнце не показывалось. Определились по гироскопическим компасам...

Начало светать.

Мы наткнулись на облачность причудливой формы. Пытаясь ее перелететь, поднялись до 3200 метров, но и на этой высоте — облака.

Через три часа показалось бледное солнце. Оно еле-еле просвечивало сквозь облачную дымку.

По мере приближения к Рудольфу солнце становилось все ярче и ярче. Неожиданно мы вырвались из облаков и увидели ясное синее небо. Позади остался гигантский облачный обрыв.

В 13 часов 10 минут мы сели на купол Рудольфа.

Наши поиски экипажа Леваневского не увенчались успехом.

Сильный туман помешал нам обследовать весь район, где возможна посадка „Н-209“.

Но усилия всех членов экспедиции, готовивших полет за полюс, не пропали даром.

Этот полет доказал, что на наших кораблях, с нашим оборудованием, с нашими людьми — мы можем летать в высоких широтах Арктики не только днем, но и в полярных сумерках и в полярную ночь.

---



**Я. Д. Мошковский**  
перед отлетом на  
Северный полюс

Капитан Я. Д. МОШКОВСКИЙ

## **ЗА ШТУРВАЛОМ САМОЛЕТА<sup>1</sup>**

### **Старт на Север**

Гул шестнадцати моторов разрывает тишину аэродрома. Последние минуты прощания с родными, друзьями, товарищами. Расходимся по своим местам.

По трапу я взбираюсь в „чрево“ корабля. Люк захлопывается. Командир самолета „СССР-Н-169“ Илья Мазурук проходит к штурвалу. Сквозь застекленную стену штурманской рубки я вижу, как стартер поднял свой белый флаг, и головная машина „СССР-Н-170“, пилотируемая Героем Советского Союза Водопьяновым, отрывается от земли. Я отмечаю время — 12 часов 23 минуты.

Затем наступает наша очередь. Мы отрываемся нормально. Почти одновременно с нами взлетает машина Василия Сергеевича Молокова „СССР-Н-171“, на борту которой находится начальник экспедиции на Северный полюс товарищ О. Ю. Шмидт. Уже с воздуха мы видим, как последним стартует А. Д. Алексеев на „СССР-Н-172“.

Мы идем кильватерным строем с приблизительно равными интервалами между самолетами. Условия для полета в строю не очень благоприятные: низкая облачность, скверная видимость, местами мы проходим снегопад, туманы. На всем протяжении пути — резкий порывистый ветер, болтанка.

<sup>1</sup> Автор этого очерка т. Я. Д. Мошковский принимал участие в экспедиции на Северный полюс. Постановлением правительства награжден Орденом Ленина. В качестве командира воздушного корабля принимает участие в розысках самолета „Н-269“.

Очерк публикуется в литературной обработке Н. А. Подорольского.

Тем не менее корабли хорошо держат строй. Большинство пилотов полярной авиации привыкло ходить в одиночку, автономно, и сейчас им на ходу приходится переучиваться. Справедливость требует отметить, что проделывается это довольно успешно.

Вся эскадра в целом точно соблюдает маршрут, прочерченный нашим главным штурманом по карте. Идем прямо, как по линейке. Флагштурман у нас Иван Тимофеевич Спирин! Трудно было бы найти более подходящего человека для сложной и ответственной роли проводника нашей эскадры.

До Вологды полет проходит сравнительно легко, хотя из-за низкой облачности приходится держаться на высоте до 300 метров.

В 14 часов 27 минут мы проходим Вологду. Эскадра оставляет этот старинный город справа. За Вологдой облачность увеличивается. С трудом пробиваемся сквозь сплошной туман и снегопад. Летим под крышей облаков, снижаясь временами до ста метров. Моментами появляются признаки обледенения. Пленка льда затягивает стекла кабины. Впрочем, исчезает она так же быстро, как и появляется.

Прошло уже почти пять часов, как мы вылетели из Москвы. Скоро, по моим подсчетам, должен быть и Архангельск. Наконец, погода несколько улучшается, облачность уходит вверх, и мы можем подняться до 500 метров.

Так и есть—вот, извиваясь, пошла снежная лента Северной Двины. Мы меняем курс и уходим вправо от реки и Архангельска. Уже в полете выяснилось, что Архангельский аэродром раскис и не может принять тяжелых кораблей.

17 часов 30 минут. Вот и Холмогоры, у которых нам предстоит совершить посадку. Без труда находим посадочную площадку, наспех оборудованную на холмогорских лугах. Горят костры. С воздуха различаю стоящий на земле самолет Головина, вылетевший из Москвы раньше нас, и чей-то „У-2“.

Первым идет на посадку наш флагман. Внимательно слежу, как садится Водопьянов, подымая тучи снега. Все в порядке. Следом за Водопьяновым садимся мы. Мазурук сбавляет газ. Вираж. Земля.

Первый этап нашего путешествия к Северному полюсу закончен!

Мы прилетели в Холмогоры 22 марта и просидели здесь из-за плохой погоды больше недели, пока погода не изменилась и не позволила нам продолжить путь.

Ранним утром 30 марта мы все были уже на ногах. Изводившая нас оттепель кончилась. Было морозное солнечное утро. Впервые повеяло настоящим Севером. Теперь бы только, не теряя времени, в воздух!

Всеобщий аврал. Мы получаем последние указания командования. Один за другим начинают вертеться винты, и только на самолете Молокова не ладится запуск одного из моторов. Проходит двадцать минут, полчаса. Не желяет заводиться молоковский мотор. Приходится выключать свои моторы и нам, чтобы зря не палить бензин. Бортмеханики волнуются, чувствуя, что время идет и вылет задерживается. Деятельное участие в исправлении мотора принимает Папанин, мастер на все руки. Наконец, мотор укрошен.

Самолеты выруливают на старт. Взлетная дорожка предусмотрительно выутюжена тяжелым челябинским трактором. Уже полдень. Снег на поверхности снова подтаял, но наши перегруженные машины взлетают прекрасно. Первым отрывается от земли наш самолет, затем взлетают флагман, Молоков и Алексеев.

12 часов 30 минут. Все корабли в воздухе. Четверть часа мы ходим по кругу над Холмогорами, проверяя работу моторов, после чего ложимся на курс. Флагманский радист Иванов устанавливает связь с Москвой. В Москве следят за нашим полетом.

От Холмогор я лечу уже в качестве второго пилота „СССР-Н-169“. Самолет имеет двойное управление. Я занимаю в кабине правое место.

Путь лежит на северо-восток, на Мезень. Лес редет, и под нами, сколько видит глаз, простирается дикая мертвая тундра. Местами снежную равнину прорезывают неведомые нам, не нанесенные ни на какую карту речки и речушки. Нигде не видно признаков человека. Все это залито потоками солнечного света.

Так проходит первый час полета. Погода начинает портиться, солнце скрывается за ширмой облаков. Облака густеют, тучи обкладывают горизонт. Становится холодно и неприятливо.

...Уже давно прошли Мезень. Второй час полета на исходе. Однообразная картина понемногу приедается, и я начинаю изредка поглядывать на Мазурука.

Он сидит молчаливо и неподвижно, весь поглощенный наблюдением за стрелками многочисленных приборов, за горизонтом. Изредка, когда порыв ветра сбивает нас с заданного курса, он „дает“ то правую, то левую ногу, и нос корабля послушно уходит то вправо, то влево. Сейчас Мазурук пристально вглядывается в какую-то черную полосу на горизонте.

— Вода! — наклонясь ко мне, кричит, чтобы заглушить рев мотора, Мазурук. — Море!

— Верно, — утвердительно киваю я головой.

Спустя несколько минут мы летим уже над Чешской губой. Широкий залив, глубоко вдающийся в сушу, почти свободен ото льда. Отсюда до Нарьян-Мара уже совсем недалеко.

Погода все ухудшается. Начинает болтать. Облака спускаются почти до земли. Иванов на флагмане, связавшись по радио с Нарьян-Маром, принял отсюда сводку о плохой погоде. Вторая и третья сводки не лучше. В Нарьян-Маре снежная буря, видимость тридцать метров, посадка невозможна. Затем сводки начинают улучшаться.

Еще двадцать минут, и мы над дельтой Печоры. С воздуха четко видны какие-то суда, вмерзшие в лед реки, штабеля пиленого леса, геометрически прямая шеренга деревянных домов. По всем данным — Нарьян-Мар. Мы делаем круг и идем на посадку.

Сели на Печору. Ледяной аэродром оказался замечательным — ровный, широкий. Нас радостно встречают экипаж Головина, местные власти, корреспонденты.

Расстояние от Холмогор до Нарьян-Мара, равное 680 километрам, мы покрыли в 2 часа 50 минут со средней путевой скоростью 241 километр в час.

## Прощай, Большая земля!

Из Нарьян-Мара нам удалось улететь лишь 12 апреля. Накануне весь остаток дня мы работали у моторов. Проверили жиклеры. Сменили свечи. Дюйм за дюймом прошупали все внутренности мотора. Залили в баки еще две бочки грозненского бензина и в восемь часов вечера, невероятно усталые, легли спать.

В 2 часа ночи проснулись от громкого стука в дверь. Прибежал запыхавшийся Папанин:

— Скорее, браточки, вылетать надо. Надвигается горячий циклон. Все на аэродроме растает!

Мы мчимся к самолетам.

В 5 часов 42 минуты улетел Головин. К вылету готовы и все остальные корабли. Крутятся винты. Экипажи на своих местах.

Первым вырывается на старт „СССР-Н-170“. Водопьянов начинает разбег у самой границы аэродрома, пробегает из конца в конец все поле, но не отрывается от земли.

Полный штиль. Мягкий подтаявший снег. Лыжи прилипают к земле. Максимальная скорость при взлете 60—65 километров. Конечно, этого мало!

Водопьянов идет на повторный разбег. Мы видим, как машина, точно живая, напрягает все силы к прыжку. Мысленно представляем себе Водопьянова и Бабушкина, застывших у штурвалов в волевом усилии. Тот же результат, что и при первой попытке взлететь.

Упорство Водопьянова известно всем. Он делает третью, четвертую, пятую, шестую попытку. Шесть раз пробегает машина весь аэродром. Тот же эффект.

Водопьянов выключает моторы.

В это время приходит первая радиограмма с самолета Головина. Головин сообщает: „Все в порядке. Погода отличная“.

Командование принимает решение: если удастся оторваться хотя бы двум машинам, то они должны лететь „на пару“, не дожидаясь остальных.

Теперь получаем приказ вылетать мы. В 7 часов 28 минут Мазурук начинает разбег. Полное повторение „программы“ Водопьянова. В 7 часов 42 минуты мы возвращаемся на свое место и выключаем моторы.

Нет, вылететь с полными баками горючего, очевидно, сегодня нам не удастся.

Объявляется приказ Отто Юльевича: слить по четырнадцать бочек бензина, оставить в баках по 4700 литров и лететь не на землю Франца-Иосифа, а на Маточкин Шар.

Аврал. Нужно дорожить каждой минутой времени. Катаем железные бочки, пристраиваем шланги.

Отто Юльевич напоминает механикам:

— Только, пожалуйста, сливать бензин по-честному. А то ведь известно, что у каждого из вас есть неучтенный запас горючего „на всякий случай“.

В полчаса вся операция закончена. Каждый из кораблей стал легче на несколько тонн. Все 16 винтов снова превратились в сверкающие круги. Флагман идет на взлет. У всех одна и та же мысль: „Не успеет оторваться, не успеет оторваться“.

Опасения, увы, оправдались. Водопьянов идет на повторный разбег.

Десять секунд... двадцать секунд... тридцать секунд... Казалось, целую вечность бежит машина по снежному полю... Пятьдесят секунд... Семьдесят секунд...

Неужели, опять неудача? На семьдесят пятой секунде самолет делает какое-то неуловимое движение и отрывается от земли.

За Водопьяновым взлетает Молоков. Восемьдесят секунд разбега — и „СССР-Н-171“ отрывается. Ура! Две машины уже в воздухе! Теперь бы только нам и Алексееву не подкачать.

В 10 часов 39 минут Илья Мазурук начал разбег. На сорок пятой секунде земля провалилась под нами и мы, набрав высоту и сделав круг в воздухе, аккуратно пристроились справа от флагмана.

Прощай, Нарьян-Мар! Прощай, Большая земля!

... Как описать это замечательное чувство спокойной и радостной уверенности, которое возникает у летчика, когда моторы работают как часы и даже мысли не возникает о том, что они могут сдаться?

Четыре тысячи лошадиных сил стремительно влекут наш самолет вперед, и, кажется, ничто не может прервать этот замечательный бег к заветной точке, где сходятся 360 меридианов.

Спустя четверть часа после того, как мы поднялись с аэродрома в Нарьян-Маре и подошли к самолету Водопьянова, мы легли на курс. Все шло по заранее намеченному плану. Слева от нас в дымке идет флагман. Слева от флагмана—Молоков. Отстал от нас еще на взлете лишь Алексеев. Ему не удалось сразу оторваться от земли, и он был вынужден повторить разбег, а затем мы потеряли его из виду.

Мы идем на высоте 900 метров. В 11 часов 2 минуты на высоте 1350 метров мы вошли в облака, и флагманский самолет сразу скрылся от нас в густом молочном тумане. Спустя две минуты мы пробili облачность, и на высоте 1450 метров над нами ослепительно засияло солнце и заголубело небо. Как давно мы не видали такого солнца и такого неба!

Мы продолжаем набирать высоту. По альтиметру уже—2100 метров над уровнем океана. Под нами—сплошной белоснежный ковер облаков, невольно вызывающий в памяти картину хлопкового поля. Ни единого просвета в этом безбрежном покрывале, укутавшем от нас весь мир. Термометр на плоскости показывает 10° мороза, но мы не ощущаем и признаков холода, может быть потому, что тепло и радостно на душе от прекрасной погоды, от уверенной и четкой работы моторов, от того, что мы успешно продвигаемся вперед, от того, что мы молоды и, нужно надеяться, еще много больших дел ожидает нас впереди.

Мы идем над Баренцовым морем. Моря, собственно говоря, не видно, и мы судим об этом только по штурманским расчетам. Затем облака начинают редеть, появляются окна, и наконец в первый раз далеко внизу мы увидели воду.

Вскоре облачность пропадает совсем и мы идем уже над открытым морем. Сколько хватает глаз, темная вода вперемежку с чешуей битого льда, и только дуга горизонта стягивает этот беспредельный разлив.

Второй час полета был на исходе, когда вдалеке мы увидели белоснежные берега Новой Земли. Этот остров, изрезанный бухтами и бухточками, мы пересекли от берега до берега с юго-запада на северо-восток. Выйдя к Карскому морю, покрытому тонким прозрачным льдом, мы переменили курс и, следуя вдоль восточных берегов Новой Земли в северном направлении, ждали с нетерпением момента, когда покажется Маточкин шар.

В 14 часов 35 минут открылся Маточкин шар. Мы увидели узкий извилистый пролив, разделяющий остров на две части и давший свое имя полярной станции „Маточкин Шар“. Мы увидели зимовку с мачтами радиостанции, большой аэродром, расположенный на льду пролива с хорошими подходами к нему, и самолет Головина, уже стоящий на аэродроме.

Флагманский самолет сел первым. Тормозной парашют „СССР-Н—170“, который до сих пор причинял мне (как отвечавшему за парашют-

ное хозяйство) одни только хлопоты и огорчения, в первый раз „сработал“ почти исправно. Вторым сел Молоков, третьим снизился наш самолет. Алексеев прилетел спустя лишь сорок минут. Весь путь он прошел в одиночку.

Маточкин Шар — место необычайной, редкой красоты. Выйдя из самолета, несмотря на усталость, я не мог налюбоваться прекрасным в своей суровости ландшафтом.

## Курс на Рудольф

Утром 18 апреля синоптик экспедиции Б. Л. Дзержевский сообщил, что на Земле Франца-Иосифа наконец установилась хорошая погода и можно вылетать.

У нас, как на зло, при ясном солнечном небе — восьмибалльный ветер, задувающий примусные лампы для подогрева моторов, срывающий чехлы с радиаторов.

Уверенности в том, что удастся улететь сегодня, у нас нет, но мы все же начинаем готовить машину: на Севере нужно дорожить каждым часом хорошей погоды.

В хвосте „СССР-Н-169“ устроена „кухня“. В баке, подвешенном к шпангоутам фюзеляжа, на огне специальной лампы подогревается антифриз — незамерзающая жидкость, заменяющая на наших самолетах воду для охлаждения моторов. Сейчас — до полета — этот антифриз имеет обратное назначение: способствовать быстрейшему разогреву моторов. Постепенно температура антифриза доходит до ста градусов.

К 14 часам дня ветер начинает как будто утихать. Пожалуй, и впрямь лампы будут работать и удастся запустить моторы. Укутывая примусы щитами от задувов ветра, мы начинаем греть моторы.

Лучше всего идет дело на флагмане и у Мазурука. Уже к 15 часам на „СССР-Н-170“ и „СССР-Н-169“ завертели моторы. Хуже дело идет на алексеевской машине „СССР-Н-172“, куда я переведен вторым пилотом. Машина не имеет антифризной лампы, и моторы приходится разогревать одними примусными лампами.

Мы торопимся во-всю, чтобы не отстать от других машин. В спешке у нас загорается чехол правого мотора. Мы быстро ликвидируем это маленькое недоразумение и одновременно со всеми выруливаем на старт.

Первым, как всегда, в 19 часов 35 минут стартует Водопьянов. Он делает широкие круги над аэродромом, поджидая в воздухе остальные машины, затем взлетают Мазурук и Молоков. Вот уже вся тройка в воздухе, ложится на курс и скрывается из виду. При первом взлете левый мотор у нас „не забрал“, и мы, зарулив чуть ли не до мыса Входного, делаем повторный разбег.

В 20 часов 2 минуты оторвались, наконец, и мы. Остальных самолетов уже не видно нигде. Что ж, найдем дорогу и своими силами. Ложимся на курс и начинаем набирать высоту.

Я сижу в штурманской рубке на радиопередатчике „Луче“. Пробую вызвать флагмана, но пока безрезультатно. Безуспешны и попытки штурмана Волкова связаться по другой рации.

А скучно лететь в одиночку! Наш четырехмоторный корабль кажется совсем ничтожной пичужкой, затерявшейся в грозном безмолвии равнодушной стихии.

Мы идем по восточному берегу Новой Земли, держа курс на север. Появляются облака, которые все сгущаются по мере того, как мы



продвигаемся вперед. Продолжаем набирать высоту, и на уровне 2300 метров летим уже в ослепительном блеске солнца над сплошной пеленой облаков при температуре двадцать градусов ниже нуля.

В 20 часов 45 минут открылся полуостров Крашенинникова. Здесь мы меняем свой курс. Отсюда, следуя по меридиану Рудольфа, не сворачивая ни вправо ни влево, мы выйдем прямо на цель.

Полет над облаками продолжается. Временами мы поднимаемся еще выше, до 2500 метров. Под нами Новая Земля, которую снова предстоит пересечь. На исходе первого часа полета второй пилот Козлов замечает три точки на горизонте.

— Самолеты! — взволнованно кричит Козлов.

Все повеселели. Алексеев прибавил обороты моторам. Начинаем догонять ушедшие вперед корабли. По „Лучу“ связываемся с флагманом. Передаем просьбу уменьшить скорость эскадры, чтобы дать нам возможность пристроиться и пойти вместе. В 22 часа 7 минут догнали самолеты и пошли строем по установленному порядку: слева от флагмана Молоков, справа — Мазурук и Алексеев. Сбавили было высоту, но облачность снова подымается, и мы забираемся повыше. Сейчас высота 1900 метров.

22 часа 27 минут. Под нами сплошная облачная пелена. По расчетам штурмана Волкова, мы уже давно оставили Новую Землю и сейчас идем над Баренцовым морем.

Наступает астрономическая ночь, солнце ушло под облака, но все залито белым молочным светом. Я свободно веду свои записи в штурманской кабине. Странно подумать, что где-то в Москве сейчас ночь, горят фонари и люди ложатся спать.

Высота уже 2300 метров. Самолеты идут не шелохнувшись, точно зачарованные. Слышно ровное, спокойное дыхание моторов. Закутанные в меха, плечом к плечу, молчаливо сидят у штурвалов пилоты. Напряженно прислушиваясь к биению пульса моторов, бодрствуют на своих ответственных постах механики. Обложившись картами, счетными таблицами, в пронизанной светом остекленной кабине ведут математические вычисления воздушные навигаторы-штурманы.

Четыре советских воздушных корабля величественно плывут по небу. Незримыми нитями связаны они между собой. Между ними не прекращается оживленный разговор. Каждые четверть часа флагман заботливо опрашивает корабли по радио:

— Все ли в порядке? Как идут дела?

И получает неизменный ответ:

— Все в порядке.

Самолеты уверенно продолжают свой путь.

В 22 часа 53 минуты далеко на горизонте, там, где небо сливается с безбрежной пеленой облаков, показалась золотая полоска. Сначала она блеснула лишь на миг и сейчас же скрылась, потом снова появилась, стала ярче и шире, и мы увидели, что это было солнце. В то же время под нами разошлись облака, и в просветах показалось море, покрытое крупным льдом. Это было Баренцево море.

Солнце становится все больше и больше, и вот уже все залито солнечным желтым светом, и луна, появившаяся ненадолго слева, бледнеет и тает в яркой голубизне неба.

23 часа 35 минут. Мы уже слышим радиомаяк Рудольфа, хорошо различаем его сигналы „А“ и „Н“. Стрелка радиокompаса указывает точно курс на остров Рудольфа.

0 часов 4 минуты. Флагман только что получил сводку погоды с Земли Франца-Иосифа и передает ее нам. На Рудольфе штиль. 24° мороза. Видимость пятьдесят километров.

0 часов 27 минут. На горизонте в дымке показывается гористый берег какого-то острова. Я слышу, как флагман вызывает „СССР-Н-171“, на борту которого находится Отто Юльевич, и поздравляет его с Землей Франца-Иосифа.

„Отто Юльевич! Справа земля Вильчека. Скоро Рудольф“!

Через несколько минут мы находимся уже над островом Галля. Час уходит на то, чтобы пересечь архипелаг. В 1 час 55 минут открывается остров Рудольфа. С воздуха отлично видны — зимовка, мачты радиостанции и аэродром. Настоящий аэродром с тракторами, вездеходами, посадочными знаками и „колбасой“ ветроуказателя.

## Полюс

21 мая с острова Рудольфа вылетел на север флагманский самолет экспедиции с Отто Юльевичем на борту. Самолет достиг точки полюса и благополучно опустился на льдину. Очередь была за нами. Мы ждали благоприятной погоды для того, чтобы вылететь к месту посадки флагмана.

Утром 25 мая нас разбудил М. И. Шевелев.

Дул сильный ветер. Низкие облака окутали весь остров Рудольфа, но на полюсе установилась хорошая погода — светило солнце на безоблачном небе, ветер затих. Был отдан приказ греть моторы.

В 14 часов 15 минут я вылетел с синоптиком экспедиции Б. Л. Дзержевским на легком самолете „У-2“ с целью произвести высотную разведку погоды. На высоте 900 метров я вошел в облака, на 1350 метров пробил облачность. Вверху над Рудольфом все было уже чисто и ясно, и только далеко на севере, примерно на 85—86 параллели, виднелась гряда облаков. Набрав по вертикали 3000 метров, я пошел на снижение. В 15 часов 15 минут я приземлился почти у самых дверей здания полярной станции.

В последней радиограмме Отто Юльевич сообщал, что „погода на полюсе изумительная“. Это сообщение прозвучало уже почти как приказ вылетать. Упустить такую погоду было невозможно. Дзержевский, однако, все еще сомневался, как бы по дороге нас не застиг циклон, и Шевелев решил еще раз проверить погоду.

В 17 часов 20 минут по приказу М. И. Шевелева вылетел на разведку в направлении полюса летчик Крузе на самолете „П-5“. Он сразу вошел в облачность, пробил ее и, продвигаясь над облаками, достиг 84-й параллели. Тут облачность кончилась, дальше все было ясно.

Корабли стоят на аэродроме с работающими моторами. „У-2“ поддерживает непрерывную связь между зимовкой и аэродромом.

Тракторы выводят корабли на старт. В 23 часа 15 минут ушел в воздух флагманский самолет „СССР-Н-171“, пилотируемый В. С. Молоковым. В 23 часа 40 минут стартовали мы. При взлете у нашего „СССР-Н-171“ хлопал левый внутренний мотор, но под горку мы оторвались. Как взлетал Мазурук, я уже не видел.

Почти от самого Рудольфа начиналось ясное, безоблачное небо. Мы шли в зоне радиомаяка на высоте 1300 метров. Поочередно с командиром А. Д. Алексеевым мы вели наш воздушный корабль. Штурман Жуков, отлично ориентируясь, поддерживал связь с Рудольфом. Меха-

ники Сугробов, Гинкин и Шмандин настороженно прислушивались к работе моторов. В штурманской кабине вместе с Жуковым находился корреспондент „Известий“ Виленский.

Через час после вылета мы увидели впереди и выше нас флагмана. Он делал большие круги в воздухе, то удаляясь от нас, то возвращаясь обратно. Очевидно, он поджидал нас и Мазурука. Сделав еще один круг и увидев нас, флагман лег на курс, подбавил газу и вскоре исчез из виду.

Мы шли без особых приключений. Стояла ясная, солнечная погода. Видимость была прекрасная. Под нами простирались необозримые ледяные поля, рассеченные узкими длинными трещинами. Проходил час за часом. Картина оставалась неизменной. Все так же светило солнце и тянулся далеко внизу застывший ледяной океан.

В 6 часов 35 минут мы прошли над полюсом. Если бы не штурман Жуков, доложивший об этом событии по внутреннему телефону командиру, мы, увы, ничего бы и не заметили.

Впрочем, торжественную часть программы нам пришлось сократить до минимума и заняться своими прямыми обязанностями. Рудольф передал нам приказ Шевелева: во избежание лишней траты горючего на поиски самолета Водопьянова сесть, точно определиться и установить радиосвязь для перелета к зимовке Папанина. Таким образом, нам предстояло сейчас подыскать подходящую площадку и постараться благополучно сесть на нее.

Мы без особого труда выбрали льдину, сбросили дымовую ракету для определения направления ветра и на моторах отлично сели. Аэродром оказался превосходным; ровный толстый лед, укутанный полуметровым покрывалом из снега.

Мы находились на полюсе!

В продолжение шестидесяти дней мы стремились к заветной точке, где пересекаются все меридианы земли. Наконец мы достигли этой точки.

Через два часа после благополучной посадки нашей на льдину Жуков связался с радиостанцией Рудольфа. Рудольф сообщил, что Молоков сразу нашел лагерь и присоединился к Водопьянову; где Мазурук — неизвестно, так как с ним прерзалась связь, а нам предстоит при первой возможности перелететь в лагерь.

## В лагерь Папанина

К полудню погода начала портиться. Пошел крупный снег. Задул порывистый ветер. Мы зачехлили моторы и легли спать в самолете. В спальном мешке было тепло, темно и уютно.

После постоянной сутолоки и вечного напряжения, царившего на Рудольфе, с каким-то особенным удовольствием ощущались тишина и спокойствие льдины. Эту тишину нарушали лишь завывания ветра за стеной нашего металлического ковчега и ровное гудение примусов, обогревавших наше временное жилье.

С того момента, как мы опустились на льдину, прошло уже более двенадцати часов. Вдвоем с Виленским мы принялись готовить обед. Мы сварили гороховый суп и поджарили сосиски, а затем вскипятили чай. После этого мы разбудили остальных членов экипажа и пообедали.

После обеда занялись личными делами. Жуков открыл „почтово-телеграфное агентство“ и объявил о приеме телеграмм на материк.

К полуночи погода улучшилась. Ветер утих. Сквозь разрывы облаков показалось солнце. Мы с Анатолием Дмитриевичем обошли аэродром. Площадка показалась нам вполне пригодной для взлета, и мы полагали, что на следующее утро мы присоединимся к своим товарищам в лагере.

Но с утра было снова пасмурно. Видимость несколько улучшилась только к полудню. Алексеев отдал приказ греть моторы. Зашумели мощные примусные лампы. Жуков передал в лагерь, что мы скоро вылетаем.

Вдвоем с Алексеевым мы еще раз, на всякий случай, осмотрели площадку. Несколько ропаков показались нам подозрительными. Два из них срубили, пользуясь примитивными инструментами, которые были в нашем распоряжении, третий выкрасили в красный цвет, чтобы он при взлете был лучше заметен.

Мы опасались того, что машину будет трудно стронуть с места. Приготовили домкраты для подъема машины, вырубили во льду заблаговременно лунки для домкратов. Но заревели моторы, и машина, против нашего ожидания, легко сама сдвинулась с места.

Мы зарулили против ветра, Алексеев дал полный газ, самолет пошел на взлет и на скорости в семьдесят километров врезался в громадные двухметровые ропаки.

Нам нехватало площадки для разбега. То, что мы не разбили машину, можно объяснить только чудом. Самолет клюнул на нос и с противным скрежетом остановился.

Мы выскочили из кабины и осмотрели наш корабль. Все было цело, и только в хвостовой части фюзеляжа мы обнаружили две вмятины. Мы снова уселись на свои места, и Алексеев дал газ. Но и на этот раз оторваться нам не удалось.

Трижды Алексеев делал попытку взлететь, и трижды проклятые ропаки преграждали нам путь.

Мы выключили моторы. Что делать? Для того чтобы очистить площадку от ропаков, потребуется не один день напряженной работы всего экипажа, а нас ждут в лагере с нетерпением.

Из чехла, разрезанного на куски, и папанинской доски мы наделали флажков. Алексеев и Виленский, выбрав самую большую площадку, разметили этими флажками аэродром. Срубили еще один самый „ядовитый“ ропок и снова пошли на взлет.

Алексеев сидел у штурвала, я стоял на сиденьи второго пилота справа и одновременно следил за лыжей, чтобы по ней определить момент отрыва, за флажками и за ропаками впереди нас. У последнего — восьмого — флажка, перед самыми ропаками машина с трудом оторвалась от земли, и мы не перелетели, а скорее переползли через широкую трещину, оказавшуюся под нами во льду.

Да, это был взлет...

К лагерю нас привел радиокompас. Перелет не продолжался и полчаса. Площадка открылась издалека. Сначала мы увидели самолеты, освещенные солнцем, затем мачты радиостанции Кренкеля и, уже очутившись над лагерем, — суевившихся внизу людей. Получив по радио указания Шевелева о посадке, мы пошли на снижение.

Ласково светило солнце, на душе было спокойно и радостно.

Мы обошли лагерь. Они успели тут выстроить целый город. Аэродром разбит по всем правилам авиационной техники. Аккуратно по линейке стоят три больших самолета. Около них розовеют палатки. Ветровой двигатель заряжает аккумуляторы. Высятся мачта антенны.

Кренкель построил во льду радиостанцию с машинным отделением. Ледяной дом покрыт моим тормозным парашютом с флагманского самолета. Парашют при посадке флагмана сработал хорошо и открылся нормально, но оборвался, и Папанин приспособил его в качестве крыши для рации.

Не теряя лишнего времени, мы приступили к разгрузке корабля...

## В обратный путь

5 июня прилетел в лагерь последний самолет — Мазурука, а 6-го ранним утром, после торжественного открытия дрейфующей станции „Северный полюс“, мы попрощались с Папаниным, Кренкем, Ширшовым и Федоровым.

— До свидания, братки! До скорой и счастливой встречи!

В 3 часа 30 минут флагман двинулся с места. В течение семи минут все четыре корабля были в воздухе. Мы взлетели последними. Легко оторвавшись от земли, „СССР-Н-172“ сделал последний круг над зимовкой, сразу пробил облака, затянувшие небо к моменту отлета, и ушел вверх. Флагман лег на курс, к нему подтянулись остальные самолеты, и эскадра пошла строем.

Мы шли над пеленой облаков, на уровне 1900 метров. Временами сквозь разрывы в облаках виднелись ледяные поля. Термометр в пилотской кабине показывал 0 градусов. Было солнечно и тепло.

В 6 часов 58 минут Шевелев передает нам:

— 85-я параллель!

Это означает, что надо пробивать облачность и садиться. По нашим подсчетам, у нас нехватало горючего до Рудольфа, и было решено сесть на подходящую льдину, ожидая, пока горючее не будет привезено нам с острова Рудольфа.

Широкими кругами мы идем на снижение. Флагман, Молоков и Мазурук продолжают свой путь на Рудольф.

Мы вошли в облака на высоте 1400 метров. Сразу самолет начал обледеневать. На высоте 800 метров мы выскочили из облаков и не обрадовались.

Было пасмурно, и скверная видимость затрудняла выбор площадки. Тщательно осмотрев несколько площадок, Алексеев остановил свой выбор на льдине, поверхность которой показалась ему наиболее приемлемой. Определив силу и направление ветра по дыму сброшенной на лед ракеты, Алексеев повел самолет на посадку.

Машина долго бежала по полю. Выбранная Алексеевым льдина оказалась, к счастью, прекрасным аэродромом. Наш первый бортмеханик Сугробов сообщил, что в баках осталось всего 250 литров бензина. Ну, значит, во-время сели!

Я вышел из кабины и посмотрел на часы. Было 8 часов 10 минут утра. Жуков принялся за установку антенны, и уже в 9 часов с Рудольфом была налажена связь. Остальные самолеты благополучно высадились на острове. Отто Юльевич сообщил, что Головину отдан приказ вылететь к нам и доставить 1300 литров бензина. Вместе с Головиным летят штурман Ритслянд и радист Стромилов. Следовательно, можно спокойно ждать. Найдут!

В течение следующего дня погода значительно улучшилась. Жуков наладил отличную телефонную связь с Рудольфом, и мы уже несколько раз разговаривали с эскадрой. К микрофону подходили Отто Юльевич,

Водопьянов, Догмаров. В 19 часов 30 минут мы слушали организованный для участников экспедиции концерт из Москвы, затем транслировались Ленинград и Киев. Отто Юльевич передал, что Головин уже греет моторы. Затем погода снова ухудшилась и в течение 8 июня менялась чуть ли не десять раз, но под конец дело пошло на лад, и ярко засияло солнце.

К вечеру 8-го установилась летная погода. С Рудольфа передали, что Головин готовится к вылету. Действительно, в 10 часов 45 минут далеко на горизонте показался самолет Головина, благополучно снизившийся неподалеку от нашего самолета.

Головин привез для нас в баках своего самолета горючее. Повар с острова Рудольфа Курбатов позаботился погрузить в самолет Головина и свежий хлеб, холодец и всякую другую снедь.

В течение нескольких часов горючее из баков корабля Головина перекочевало в бидоны, а затем в баки нашего самолета, после чего Головин поднялся и улетел, а в 0 часов 38 минут, легко оторвавшись от земли, стартовали и мы. Радиомаяк и компас работали отлично. Мы уверенно шли на Рудольф.

Купол Рудольфа был затянут пеленой тумана, но внезапно туман разошелся, и мы увидели внизу аэродром, самолеты и зажженные для нас костры.

Спустя несколько минут нас обнимали товарищи. С почетом нас повели домой. Ужинали за настоящим большим столом в кают-компании. Все еще не верилось, что под ногами твердая почва. Мы трижды садились на лед и трижды взлетали со льда, наши ледяные аэродромы дрейфовали в различных направлениях, ежесуточно меняя свои координаты. Я задал Отто Юльевичу вопрос:

— Отто Юльевич, а не дрейфует ли и наш остров?

— Ну на этот счет можете быть вполне спокойны.

— Значит, теперь не нужно определяться?

— Не нужно, — отвечает Отто Юльевич, улыбаясь.

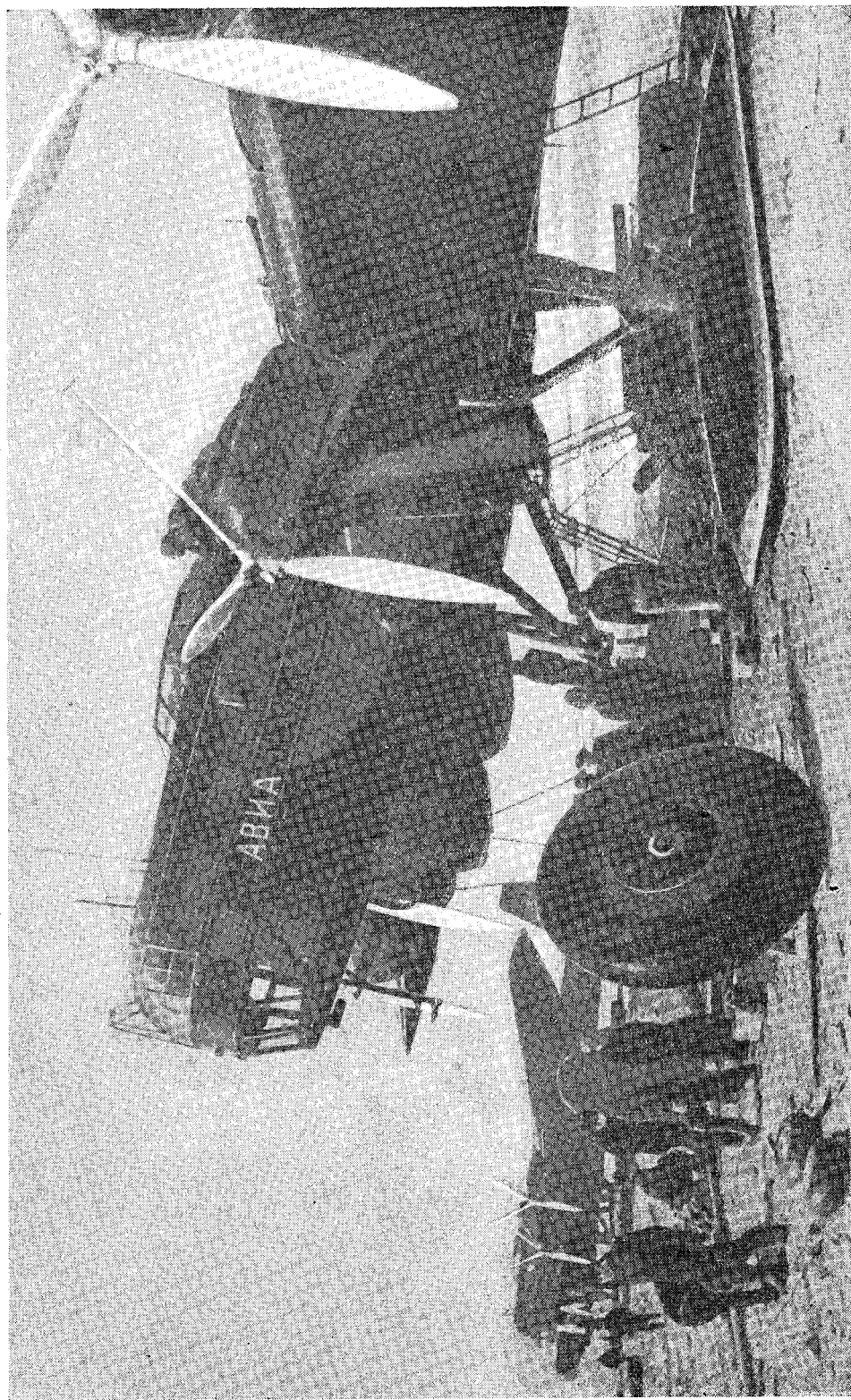
Полярная операция была закончена.

## **Возвращение на Большую землю**

Быстро наступало полярное лето. Мы стремились поскорее, пока не стаял снег на Рудольфе и в Амдерме, возвратиться на Большую землю. Но погода, как на зло, снова вмешалась в наши расчеты, и вылет откладывался со дня на день. Синоптик экспедиции Дзержевский день и ночь сидел над метеорологическими картами и сводками, но сведения, приходившие от метеостанций по трассе нашего полета, были неблагоприятны. Наконец, к утру 15 июня погода по трассе остров Рудольфа — Амдерма улучшилась, но местный туман, окутавший купол на острове Рудольфа, где был разбит аэродром, делал взлет почти невозможным.

Старт был расположен, как полагается, против ветра и шел под гору. Гора круто спускалась к морю и кончалась обрывом. Преодолеть такой старт, когда пилот из-за тумана ничего не видит перед собой впереди, было почти невозможно.

В 5 часов утра мы все были на аэродроме. Мазурук на вездеходе, по поручению Отто Юльевича, снова осмотрел старт, вернулся и доложил, что под уклон видимость несколько лучше и, пожалуй, взлететь удастся. Водопьянов также высказался за взлет.



Менюет лыжи на колеса (Амдерма)

Разошлись по самолетам. Флагман пошел на старт. Трижды разбежался Водопьянов, но липкий мокрый снег действовал как тормоз, и самолет не мог набрать нужной скорости. Наконец Водопьянову удалось разогнать машину, он вырвался вперед и скрылся в тумане под уклон. Момента отрыва мы не видели, но решили — очевидно, взлетел. Было 8 часов 15 минут утра.

На старт пошел Молоков, за ним Головин. Когда обе машины скрылись из глаз, двинулись мы. С трудом стронувшись с места, пристально вглядываясь в молочную мглу, Алексеев разгоняет машину. С каждой секундой стрелка указателя скорости все сильнее уходит вправо, еще мгновение — и никакая сила не будет в состоянии нас остановить. И вдруг, с ходу Алексеев разворачивает машину обратно — на снегу под уклоном стоит с выключенными моторами самолет Молокова и рядом с ним машина Головина. Как мы впоследствии узнали, у Молокова на взлете перегрелись моторы.

Где же Водопьянов?

Как бы отвечая на этот вопрос, низко над нами в тумане — мы не видим, а только слышим его — проносится флагман. Звук моторов затихает, потом совсем прекращается. Улетел.

Спустя полтора часа над аэродромом вновь раздается гудение мотора, и флагманский самолет в непроглядном тумане совершает неподражаемую посадку. Отто Юльевич настоял на возвращении, увидев, что остальные самолеты не взлетели.

Погода становится все хуже и хуже. Между тем, из Амдермы приходит радиограмма: „Аэродром тает ежечасно. Прилагаем все усилия, чтобы, подвозя снег из окрестностей, сохранить его еще на тринадцать-четырнадцать часов“.

Это — последняя надежда улететь. Если не удастся — ожидание до осени.

Весь день механики не отходили от самолетов. Разогревали моторы, запускали их, потом выключали моторы, закрывали их чехлами. Потом снова разогревали, и так далее. Ждали погоду.

Наступил вечер. Усталый и голодный, я забрался в крыло нашего самолета и уснул. Разбудил меня неистовый крик: „Запускай моторы!“ По тону приказа я понял, что это означало — лететь. Еще не совсем страшнув с себя сон, я мигом очутился у штурвала. Моторы уже работали. Выглянув из кабины, я увидел, что кругом прояснилось и горизонтальная видимость улучшилась.

Знакомый шум мотора „М-11“ заставил меня поднять голову. Это возвращался „У-2“ из разведки. Мазурук вышел на плоскость самолета и соскочил на снег.

— Кругом ясно. Можно лететь.

На этот раз порядок взлета изменен. Первым ушел в воздух Молоков. За ним пошли мы.

Резко развернувшись у зимовки по направлению к глетчеру, Алексеев повел машину под уклон. Стрелка указателя скорости скачет по циферблату. С каждой секундой мы несемся все быстрее и быстрее по дорожке, завершающейся обрывом.

Восемьдесят ... Сто ... Сто двадцать ... На этой скорости машина должна оторваться от земли. Но самолет с адской силой прижимает к снегу, он с воем несется к обрыву и не отрывается.

Сто тридцать ... Сто сорок ... Сто пятьдесят ...

„Если машина в ближайшие секунды не оторвется, это будет для экипажа последним взлетом“, мелькает в моем мозгу.



Конечно, машина взлетела. Потому что, если бы она не взлетела, эти строки вряд ли могли бы увидеть свет.

Мы скользнули над обрывом и повисли в воздухе.

Сразу вошли в облака. Чтобы встретиться с остальными самолетами, надо было пробить облачность. На высоте 500 метров мы выскочили из облаков. Самолет облило солнечным светом. Нас уже поджидал Молоков. Тут же крейсировал „СССР-Н-166“ Головина. Водопьянова еще не было, он должен был стартовать последним, а самолет Мазу-рука было решено оставить на острове Рудольфа „дежурить“.

Мы кружились над облаками на одном месте, ожидая, пока не вылетит флагман. Наконец, „СССР-Н-170“ вынырнул из облаков. В 20 часов 30 минут мы легли на курс.

От острова Рудольфа до Амдермы, где нам предстояло совершить посадку, нас отделяло расстояние в 1450 километров. Мы должны были пересечь весь архипелаг Франца-Иосифа с севера на юг, Баренцево море, Новую Землю, Карское море и, оставляя справа остров Вайгач, выйти на Амдерму. Такой большой участок без посадки мы должны были преодолеть впервые за всю экспедицию.

Через 1 час 10 минут эскадра, пройдя архипелаг, была над островом Сальм, и мы пошли над Баренцевым морем.

В кабине было неприятно тепло. Термометр показывал 5 градусов выше нуля. Спасая глаза от потоков солнечного света, я натянул очки со светофильтром.

Предсказания Дзержинского были правильны. Вверху над облаками оказалась отличная погода. Мы шли на высоте 1300 метров. Чередуюсь с Алексеевым — час он, час я, — мы вели самолет.

Прошел мой час. Алексеев выпрямился и положил руки на штурвал, а я ловлю себя на том, что мне смертельно хочется спать. Однообразие картины действует усыпляюще. Сказываются и две ночи, проведенные перед вылетом без сна.

Штурману Жукову по радио удалось связаться с Вайгачом. Мы летим, и нас слушают все полярные станции. Слушает Диксон, Маточкин Шар, Югорский Шар, мыс Желания.

В 23 часа 25 минут на горизонте показались горы Новой Земли. Мы все еще идем над облаками. В 23 часа 55 минут мы подошли к Новой Земле, и здесь у кромки ее, на траверзе островов Горбовых, облачность кончилась. Я вытащил фотоаппарат, невольно залюбовавшись изумительной картиной Новой Земли, освещенной полуночным солнцем.

Это были совершенно неповторимые сочетания форм и оттенков, превосходящие самую необузданную фантазию театрального декоратора. Вряд ли кто-нибудь мог остаться равнодушным к этой замечательной игре красок и линий. Скалы, нагроможденные одна на другую в каких-то сумасшедших сочетаниях, пылали, загораясь в солнечных лучах. Сонливость моя мигом прошла, и я, не удержавшись, прощелкал всю пленку до конца.

О часов 35 минут. Наступил новый день — 16 июня. Мы уже пересекли Новую Землю и выходим к Карскому морю. На десятки километров вперед расстилается изумрудная поверхность, совершенно очистившаяся от льда. Глаз, привыкший к утомительной белизне, с удовольствием воспринимает зеленую свежесть весеннего моря.

Мы спускаемся к югу вдоль берегов Новой Земли и подходим к Маточкину Шару. Погода точно по заказу, и только у мыса Мень-

шикова появляется волнистая облачность. До сих пор мы шли на высоте 2000 метров. Облака заставляют нас снизиться до 800 метров.

Продвигаясь вдоль берега, мы подходим к Карским Воротам — проливу, отделяющему Новую Землю от острова Вайгача. Пролив свободен от льда, и нам придется пересечь его над сплошной водой. Хорошо, что мы уверены в наших моторах и не допускаем и мысли о том, что они могут нас подвести.

Мы уже над проливом. Вдали показался Вайгач. 3 часа 0 минут. Мы пересекли Карские Ворота и приближаемся к Вайгачу.

Остров Вайгач. Нас сразу прижало к воде. Напряженно слушая точки и тире радиомаяка, на высоте 200 метров мы идем к Югорскому Шару. Это — узкая полоска воды, отделяющая остров Вайгач от материка.

Облака спускаются все ниже и ниже. Нас все неумолимее прижимает к воде. Корабль идет уже на высоте пятидесяти метров над морем. Самолеты Водопьянова, Молокова и Головина исчезают из виду. Туман обволакивает нас со всех сторон. Море потеряло свой радостный ярко-зеленый цвет. Солнце еле-еле пробивается через тяжелые облака. Мы идем бреющим полетом в тумане, как бы скользя над водой. Свинцовая вода вызывает у меня мысли о том, как неприятно было бы сейчас выкупаться в этой ванне.

3 часа 30 минут. Мы уже прошли Югорский Шар и пробираемся вдоль материкового берега. Летим над водой и льдом попеременно. Видимости попрежнему нет.

4 часа 5 минут. Мы увидели тундру, песчаную косу, какие-то деревянные строения. Да ведь это Амдерма!

Работа летчика, по существу, не так уж и сложна. Полетал, полетал и сел.

Сесть. Сказать хорошо. А как сесть? Неужели эта узкая полоса снега — аэродром?

Самолеты кружат над Амдермой. Выбора нет. Надо садиться. Пошел на посадку Головин. За ним Молоков и Водопьянов. Что же, пойдем и мы.

Чтобы сохранить снеговую дорожку шириной в 60 метров, — рассказывали нам потом, — приходилось искусственно подсыпать снег. Его подвозили из окрестностей. Снег таял, его подбрасывали снова. И так до самого момента появления самолетов над Амдермой.

Мы шли на посадку последними. На дорожке, шириной немногим больше размаха крыльев наших самолетов, уже стояли самолеты Водопьянова, Молокова и Головина. Они занимали добрую половину дорожки. В довершение всего — боковой ветер.

Алексеев сделал последний заход и ведет машину на посадку. Если бы не этот „СССР-Н-171“, левая плоскость которого совсем нехстати загораживает нам дорогу! Я положил руку на аварийный контакт. „Все может быть“, думаю я, вспоминая известные мне случаи пожара машин при столкновении с самолетом в воздухе или ударе о землю.

Сейчас лыжи нашего самолета коснутся земли. Я ударяю по аварийному контакту. Мы стремительно проносимся мимо стоящих на земле самолетов. С невероятной, снайперовской ловкостью Алексеев благополучно посадил машину.

С. НАГОРНЫЙ

## ОБ ЭКСПЕДИЦИИ Г. Я. СЕДОВА

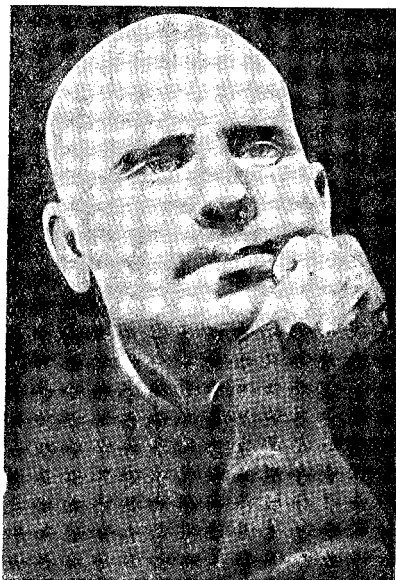
### I

Прошло, быть может, всего несколько дней после того, как „Святой мученик Фока“, истерзанный и наполовину сожженный в собственной топке, пристал к Архангельской пристани, и память об экспедиции лейтенанта Седова к Северному полюсу казалась уже забытой. Несколько коротких телеграфных сообщений, скандальные заметки в „оппозиционных“ газетах, не вызвавшие никакого отзвука, и — все...

Это было в 1914 году, в начале войны, и никому не было дела до гибели отважного путешественника, а тем более — до тех постыдных для правительственных кругов и „патриотической общестственности“ обстоятельств, которыми сопровождалась первая русская экспедиция на Северный полюс. Два года отсутствовала экспедиция, и на материке толком ничего не знали о „Св. Фоке“ (радиостанции у Седова не было). Когда же этот „Мученик“ вернулся и стало известно, что погибли Седов и Зандер, что едва спаслись от гибели остальные, — никто не помянул добрым словом смелого сына родины, никто не позаботился о вернувшихся.

21 августа 1914 года начальник Главного гидрографического управления генерал-лейтенант Жданко сообщал в Главный морской штаб;

„Исполняющий обязанности начальника экспедиции старшего лейтенанта Седова ветеринарный врач, коллежский ассессор Кушаков всеподданнейше донес его императорскому величеству, что старший лейтенант Седов 20 февраля текущего года скончался и погребен на южной оконечности Земли кронпринца Рудольфа. О вышеизложенном Главное гидрографическое управление доводит до сведения Главного морского штаба“.<sup>1</sup>



Г. Я. Седов

<sup>1</sup> Морской архив, № 9712.

Все приведенные в статье документы, выдержки из судового журнала „Фоки“, из дневников и писем — публикуются впервые. Исключение составляют отрывок из рапорта

„Довести до сведения“ — этой канцелярской бюрократической формулой исчерпался интерес царских чиновников к смерти лейтенанта Седова.

Матросы „Фоки“ долгое время не получали следуемого им жалованья. В Архангельске они буквально голодали, как будто здесь было продолжение зимовки на Земле Франца-Иосифа.

Пресловутый „комитет“, патронировавший экспедицию, откrestился теперь от этого предприятия, вокруг которого им была начата в 1912 году сенсационная шумиха, принесящая много вреда Седову и его делу. Характерно, что, ничем не помогая уцелевшим участникам экспедиции, „комитет“ с большой деловитостью позаботился доставить в Петербург все шкуры убитых в экспедиции медведей, которые были розданы сановным любителям.

„Комитет“ состоял из представителей националистической шайки, группировавшейся вокруг „Нового времени“; во главе его были М. Суворин, П. Балашов и ряд членов Государственной думы. Известный в высших сферах великосветский жулик капитан П. Белавенец подвизался в роли ученого секретаря „комитета“.<sup>1</sup> Этот морской офицер, фальсификатор и „историк“, немало нагрел руки на Седовской экспедиции. Где уж тут было до обязательств перед матросами „Фоки“!

Профессор Визе рассказывает, какой ответ получил он в Морском министерстве, когда поднял вопрос об издании и использовании богатых материалов научной работы Седова и его спутников. Ему заявили, что никого в министерстве результаты исследований на Новой Земле и Земле Франца-Иосифа не интересуют, что никому они не нужны.

Правительство заботилось, главным образом, о том, чтобы всячески подчеркнуть свою непричастность к печально завершившейся экспедиции. Когда отец Седова, азовский рыбак Яков Евтеев Седов, подал прошение в Морское министерство о пенсии за погибшего сына, то был сочинен следующий документ:

Министерство Морское  
Главное Гидрографическое  
Управление  
В Петрограде  
3 августа 1916 г.  
№ 5404

*Атаману Ново-Николаевской станции,  
Таганрогского округа области Войска Донского.*

Канцелярия Главного гидрографического управления, по приказанию его высокопревосходительства г. начальника управления, просит Вас объявить проживающему на хуторе Кривая Коса Якову Евтееву Седову, что Морское министерство не имело и не имеет никакого отношения к полярной экспедиции, снаряженной Особым Комитетом, под председательством М. А. Суворина (Петроград, Эртелев пер., д. № 6), которому и направлено прошение Седова от 25 июля с. г. о назначении ему пенсии за погибшего сына, лейтенанта Седова.

Расписку Якова Седова в объявлении ему вышеизложенного канцелярия просит прислать ей.

Заведующий канцелярией,  
коллежский асессор (подпись)<sup>2</sup>

Седова, а также приказы по экспедиции, которые были напечатаны в 1918 году в „Записках по гидрографии“.

<sup>1</sup> Между прочим, единственные „научные“ заслуги этого дельца заключались в исследовании под названием „История Российского государственного флага“. Он же умудрился как-то представить Николаю II в качестве якобы обнаруженной им картины XVII века грошевый лубок на тему избрания на царство Михаила Романова. Подделка прошла, Белавенец получил награду.

<sup>2</sup> Морской Архив, № 9712.

Сохранилась и расписка отца Седова, которую озаботилась получить канцелярия Гидрографического управления:

„1916 года августа 14 дня содержание предписания Министерства морского, Главное гидрографическое управление от 3 августа с. г. за № 5404, мне объявлено, Яков Седов, неграмотный, а за него, по его личной просьбе, расписался Михаил Демендеев.

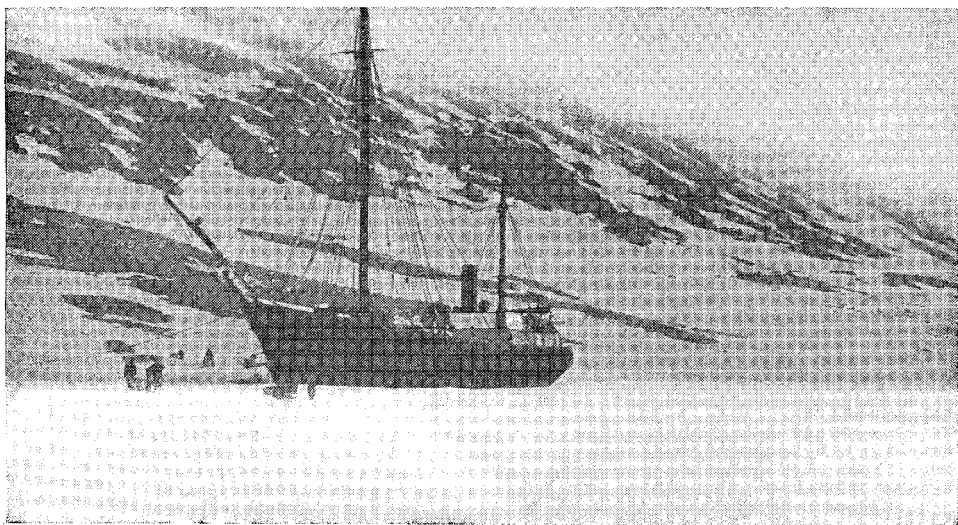
Объявлял Кривокосский хут. атаман *Нефедов*“.

Так Морское министерство царской России расписалось в своем равнодушии и враждебности к памяти начальника первой русской экспедиции к полюсу.

С тех пор прошло свыше двадцати лет. Советский народ, с большевистской энергией осваивающий Арктику, возродил для истории имя Георгия Яковлевича Седова. Этим именем был назван один из первых ледокольных пароходов нашей арктической флотилии.

К сожалению, у нас нет до сих пор работы, с полнотой рисующей историю экспедиции на „Св. Фоке“. Имеется лишь одна книга, посвященная эпопее Седова. Это книга Н. Пинегина, участника экспедиции (Н. Пинегин, В ледяных просторах, 1933 г.). Она грешит многими недостатками, а главное — значительными умолчаниями. Легко доказать это на нескольких примерах.

В конце августа 1913 года в экспедиции Седова произошло событие большой важности. Это было через год после отправления из Архангельска. Год прошел трудно, принес много разочарований и был полон опасностей. Седов предполагал еще в 1912 году попасть на Землю Франца-Иосифа, но тяжелые ледовые условия и опоздание с выходом из-за хозяйственных неполадок привели к тому, что „Фока“ зазимовал на Новой Земле, у Панкратьева полуострова. Непредвиденная зимовка значительно истощила материальные ресурсы экспедиции и сильно утомила людей. Но вот лед, сковывавший деревянный корпус „Фоки“, вскрылся. „Фока“ вышел из берегового льда, дошел до меридиана мыса Флора и повернул на север. Седов вел свой корабль к Земле Франца-



„Фока“ в бухте Тихой в 1914 году

Иосифа. „Фока“ бился среди ледяных полей, которые все более и более спланивались. Седов несколько дней почти не сходил с мостика. Топливо на „Фокe“ иссякало. Его осталось только на двое суток хода. Лды все упорнее преграждали путь на север. Не повернуть ли назад, на юг, не уйти ли домой?

Для Седова двух мнений на этот счет не существовало. И не только потому, что этот человек не любил отступать от трудностей, отказываться от раз принятых, обдуманых и взлелеянных планов. Седов помнил, каких трудов и мытарств стоила ему организация экспедиции, и знал, что другую ему не дадут наладить.

В одном письме 1913 года он писал:

„Как видите, мы в 1912 году не попали на Землю Франца-Иосифа, а нашли себе тихую пристань на Новой Земле. Я это отчасти предвидел, но рвался в рейс потому, чтобы скорее избавиться от тех мучений, которые я переносил от окружающих. Для меня было бы уже пыткой остаться дома до 1913 года. Кроме того, кто знает, мои враги сумели бы за это время победить меня и отнять у меня родное мое, мной созданное дело“...

Тем более должен был Седов остерегаться возвращения с полупути, потому что оно было бы равносильно отказу — навсегда — от „родного дела“.

Но помимо этого Седов несомненно верил в возможность достичь Земли Франца-Иосифа, произвести там научные наблюдения и вернуться в Архангельск через год. И, наконец, он хотел во что бы то ни стало сделать попытку достижения Северного полюса, а для этого следовало попасть на Землю Франца-Иосифа. С надеждой и волнением следил он за медленным движением ледяных полей, заставляя „Фоку“ то лавировать между ними, то бить их „грудью“.

Но не все думали так, как Седов. В „Судовом журнале“ экспедиции мы читаем следующее:

„Сегодня, 29 августа 1913 года, после полудня офицерский состав экспедиции решил спросить у г. начальника экспедиции разъяснения о дальнейшем следовании экспедиции. После краткого совещания было решено через вахтенного начальника передать г-ну начальнику следующее:

„Офицерский состав экспедиции покорнейше просит Вас сообщить ему о Ваших дальнейших планах касательно следования экспедиции на Каре Флога, а именно: имеются ли какие-либо данные или расчет, что судно дойдет до Земли Франца-Иосифа; если нет — предполагаете ли Вы, покинув судно, дойти пешком или местами водой до этой земли и перезимовать там. В последнем случае офицерский состав просит разъяснить: на какой запас теплой одежды экспедиция может рассчитывать, а также на какой запас провианта она может рассчитывать во время зимовки на Земле Франца-Иосифа?

Со своей стороны офицерский состав экспедиции позволяет себе выразить следующее единогласное мнение: экспедиция в данное время располагает топливом в лучшем случае на двое суток хода судна, если будет сожжено все, что можно... Офицерский состав считает достижение Земли Франца-Иосифа этим рейсом судна очень мало вероятным. Судно вернее всего будет затерто льдами...“

Если судно дойдет до Земли Франца-Иосифа,

„то и в данном случае удачный исход зимовки является очень сомнительным...“

Далее:

„тем паче должна отпасть всякая мысль о прямой цели экспедиции: достижении Северного полюса“.

В итоге офицерский состав предлагал: „взять курс на зюйд“! Иначе говоря — домой!

Можно представить себе, как тяжело было Седову выслушать это заявление от своих спутников. Ему предлагали отступление, ему с при-

мерным единодушием (которое, вообще говоря, было довольно редким гостем в кают-компаниях „Фоки“) высказывали доводы сугубого благоразумия, как будто бы он сам не знал, что угля мало и теплой одежды недохватка!

Седов приказал идти не на зюйд, а на север, и оказался, вопреки всему, прав в своем решении. Известно, что „Св. Фока“ не только достиг Земли Франца-Иосифа, но и вернулся назад с богатыми материалами научных наблюдений.

Кроме того, Седов в случае возвращения не мог рассчитывать на новую экспедицию. Если бы он вернулся, экспедицию ждали не сочувствие, не помощь, а одиночество, насмешки и забвение. Если бы он вернулся, ему бы не дали возможности возобновить попытку. А исследование полюса было делом его жизни. Он не мог отступить.

То, что заявление было сделано официально, через вахтенного, что Седов приказал его занести в „Судовой журнал“, — свидетельствует о значении этого события в жизни экспедиции. В этот же день Седов сделал в собственном личном дневнике запись, исполненную горечи и грусти:]

„Сегодня офицеры мне поднесли хороший подарок: заявили через вахтенного начальника, чтобы вернуться обратно (подчеркнуто Седовым дважды, что показывает, какой нелепой и удивительной казалась ему подобная мысль. — С. Н.) Меня это сперва очень удивило, а потом и огорчило, именно то, что пришлось им отказать в этом“.

В книге Н. Пинегина по поводу этого эпизода сказано весьма глухо. Решительного требования повернуть назад как будто и не было. Был якобы, разговор на тему об опасности для „Фоки“ дрейфа во льду и — все. И это, конечно, не случайно.

## II

Большой интерес представляет вопрос об отношениях, сложившихся между матросским и командным составом экспедиции.

Нам, свидетелям трудов и побед, совершаемых большевистски спаянными коллективами советских полярников, многое в быту участников Седовской экспедиции кажется просто диким!

Вот, например, маленькая деталь: матросы Линник и Пустошный, взятые Седовым в полную партию, в день отправления в поход „сидели за общим столом в кают-компаниях“. Этот невероятный для существовавших тогда кастовых традиций факт даже специально отмечается в „Судовом журнале“.

В книге Н. Пинегина — не случайно, по-нашему — просто обойден вопрос об отношениях между матросами и командным составом. Конфликтов как будто бы и не бывало. А в действительности они были. Мы приведем лишь два любопытных эпизода из жизни экспедиции.

Известно, с какой поспешностью приходилось Седову подбирать личный состав. При этом было совершено немало ошибок, но самой крупной несомненно было согласие Седова принять на должность врача и завхоза рекомендованного ему профессором Бунге некоего ветеринара П. Кушакова. По всем данным, в том числе и по собственному „дневнику“ Кушакова („Записки по гидрографии“, т. 42), это был законченный черносотенец и карьерист. Сам Седов, в дошедших до нас письмах и дневниках весьма сдержанно и по большей части одобрительно отзывавшийся о своих спутниках, дважды с необычной резкостью характеризует Кушакова. В письме от 19 августа 1912 года:

„Со мной на вахте Кушаков. Надоел он мне своей разнузданностью, хвастливостью и вообще фамильярностью...“

В дневнике 16 ноября 1913 года:

„П. Г. К. (Павел Григорьевич Кушаков. — С. Н.) уж очень несносный человек...“

Это, между прочим, опровергает мнение о какой-то якобы существовавшей политической близости Седова к Кушакову.

Перед нами документ, рапорт П. Кушакова начальнику экспедиции, поданный 14 января 1914 года в бухте Тихой:

„Сего числа во время дежурства я услышал сильный шум и крик в командной столовой. Подходя к последней, я услышала голос матроса Линника, ругавшегося бранными и непристойными словами, кричавшего: „Я иду к полюсу, рискую жизнью, а потому не буду есть всякой дряни“.

...Несмотря на вторичное приказание замолчать, матрос Линник в присутствии всей команды, все больше и больше повышая голос, начал наносить мне оскорбления словами, упрекая в том, что я являюсь злом экспедиции, мешаюсь не в свое дело, обманываю всех и т. д.

...Находя настоящий поступок матроса Линника, а также и ряд других его поступков с тенденцией возмутить всю команду, постоянные порицания и сквернословие по адресу всех начальствующих лиц экспедиции, не исключая и Вас, а также полное нежелание подчиняться не только основным требованиям закона, но и требованиям Ваших приказов — в высшей степени не дисциплинарными, губящими дело экспедиции, связанное с достоинством всей страны, честью русского имени и русского флага, — прошу Вас о предании матроса Линника суду.

Дежурный вахтенный начальник П. Кушаков“

Этот случай произошел в январе 1914 года, за две недели перед отправлением полюсной партии. Линник был одним из двух матросов, согласившихся идти с Седовым пешком на полюс. Но рапорт был подан, ему нужно было дать ход. Седов назначает дознание и поручает его Н. Пинегину. Все свидетели стычки показывают, что виновным в деле был, конечно, не матрос Линник, а сам Кушаков, кричавший Линнику — „Сволочь, морду разобью“, на что тот отвечал:

— Сейчас вы меня ругаете, а у берлоги кричали: „Линник, спаси!“ и ноги я вам оттирал, когда сидели в палатке в мороз...

Седов, как и следовало ожидать, оставил рапорт Кушакова без последствий. Немногим более чем через месяц Седов умер на руках матросов, со словами:

— Линник, Линник, поддержи!

А еще через полгода произошло другое событие на „Святом Фоке“ с участием тех же лиц, но гораздо более драматическое. Мы вынуждены пользоваться косвенными сведениями об этом факте. В 1912 году в Архангельске вышла книжка В. А. Симановского „Экспедиция Г. Я. Седова к Северному полюсу“. Эта брошюра описывает вторую зимовку и возвращение „Св. Фоки“, по всей вероятности, со слов матросов экспедиции. Вот, что мы здесь находим:

„... 28 июля один из членов экспедиции ударил матроса по лицу... За ужином команда обсудила инцидент, и наотрез все отказались от подчинения членам экспедиции, когда от команды потребовали спустить стеньгу...“

На палубе была вся команда, на мостике — члены экспедиции. Ударивший матроса стоял на юте...“

На вопрос вахтенного начальника Пинегина, чего требуют матросы и когда они приступят к работе, Линник отвечал:

„— Первое — хотим обращения, которому всех вас учил покойный начальник, и наказывайте заслуживающих наказания. Если не согласны... мы судно бросаем и в боте идем к Новой Земле. Компас нас доведет, а там мы дома!...“



В газете „Архангельск“ за 23 сентября 1914 года была напечатана заметка о „Св. Фоке“. В ней сказано, между прочим, следующее:

„Обострения отношений между кают-компанией и кубриком (после смерти Седова. — С. Н.) привели к тому, что однажды Кушаков ударил матроса Линника в зубы. Этот случай вызвал страшное возмущение всей команды, которая заявила свой решительный протест против кулачной расправы“.

Очевидно речь идет об одном и том же эпизоде. Это второе свидетельство уже не внушает сомнений, так как оно находится в номере газеты, вышедшем в Архангельске через три недели после прибытия „Фоки“, т. е. тогда, когда вся команда находилась в этом городе и могла подтвердить или опровергнуть такое сообщение.

Нечего уже и говорить, что в книге Н. Пинегина не упомянут ни одним словом ни первый, ни второй эпизод.

Невольно приходишь к выводу, что Н. Пинегин — спутник Седова и автор единственной книги о нем — сознательно смягчает одни события и вовсе утаивает другие. Не вдаваясь в разгадывание мотивов, побуждающих Н. Пинегина так исказить историю экспедиции Седова, укажем лишь, что это делается им не вполне „бескорыстно“: в книге Н. Пинегина выигрывает в сравнении с истиной одна только фигура автора!

Следует предполагать, что такой факт, как бунт матросов, был в свое время зафиксирован в „Судовом журнале“ „Фоки“. На беду, том журнала, который относится к последним месяцам экспедиции Седова, по чьей-то небрежности или умыслу затерян или скрыт.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> В 1927 году второй и третий томы „Судового журнала“ были В. Ю. Визе переданы в Полярный кабинет Ленинградского университета. В настоящее время третьего тома нет.  
*Редакция.*



Команда „Фоки“ у Новой Земли пробивает канал для прохода судна

В сообщении Симановского обращает на себя внимание выражение Линника:

— Хотим обращения, которому вас учил покойный начальник!

Эти слова бросают свет на личность Георгия Яковлевича Седова. Должно быть, это был человек справедливый, прямой, чуткий в отношениях с подчиненными. Но нельзя представлять Седова слабохарактерным и мягкотелым. В этом смысле чрезвычайно интересна одна запись в его дневнике. Это было во время второй зимовки экспедиции. Продовольственные запасы иссякали, каждый грамм питательных продуктов — на счету. Понятно, как важна дисциплина в расходовании продуктов при условиях, в каких была экспедиция. Между тем, не все с этим хотели мириться, не все согласны были сдерживать собственный аппетит. Мы уже писали, как поспешно (чуть ли не в 24 часа) комплектовалась команда „Фоки“. В команду попали и шкурники. В этот день Седов записал в своем дневнике:

„Сегодня опять обнаружилось воровство. Замечены негодяи в команде, которые из кладовой крадут, отмыкая замок отмычкой, спирт, молоко, какао и проч. После молитвы говорил по этому поводу с командой и предупредил, что пойманного вора убью на месте для блага всех остальных... Ужасно, до боли расстроился“.

Сознательная часть команды наверняка одобрила такую угрозу со стороны Седова, и мы видели, что эта и другие строгости не мешали матросам вспоминать впоследствии добрым словом „обращение покойного начальника“.

### III

Почему погиб Седов?

Нетрудно увидеть какую-то обреченность в его поведении. Седов отправился в экспедицию открывать Северный полюс вопреки желаниям правительства, наперекор всему — и карканью официальных ученых ворон, и насмешкам так называемых деловых людей. Но на смерть погнали его они же, чьи ненавистные голоса он слышал за тысячу верст, когда шел, спотыкаясь, больной, с опухшими ногами, почти в бреду, за собачьей упряжкой на север. Недаром он так спешил, зная, что, как ни плохо подготовлена экспедиция в 1912 году, — откладывать нельзя, нужно вырваться с тем, что есть, потому что в будущем году может и этого не быть. Его называли авантюристом и выскочкой. Ему отказывали в ассигнованиях. Он вынужден был метаться из Москвы в Архангельск и из Архангельска в Петербург, покупая собак, подбирая научный состав, выклинивая деньги. Никто не помогал ему. Впервые об экспедиции он заговорил в марте, а выход ее был назначен на июнь — такие темпы казались безумными!

9 марта 1912 года Седов подал рапорт начальнику Главного гидрографического управления, в котором писал об экспедиции на полюс:

„... Человеческий ум до того был поглощен этой нелегкой задачей, что разрешение ее, несмотря на суровую могилу, которую путешественники по большей части там находили, сделалось сплошным национальным состязанием. Здесь, помимо человеческого любопытства, главным руководящим стимулом еще безусловно являлись народная гордость и честь страны. В этом состязании участвовали почти все культурные страны, включительно до Японии (к Южному полюсу) и только не было русских, а между тем горячие порывы у русских людей к открытию Северного полюса проявлялись еще во времена Ломоносова и не угадали до сих пор...“

Через восемь дней группа из 51 члена Государственной думы во главе с лидером так называемой национальной партии П. Балашевым

внесла в думу „законодательное предположение“ об отпуске 50 тысяч рублей в распоряжение морского министерства „для воспособления устраиваемой Седовым экспедиции“. Бюрократическая машина завертелась. Председатель Совета министров граф Коковцев запрашивает у морского министра заключения по делу. Поскольку речь идет об отпуске денег в распоряжение министерства, — министр с готовностью выражает сочувствие. Он пишет:

„... имею честь довести до сведения Вашего превосходительства о моем полном сочувствии идее экспедиции старшего лейтенанта Седова, при условии достаточного снабжения экспедиции...“

Но одновременно он приказывает создать комиссию. Этот ареопаг, в котором председательствовал генерал-лейтенант Вилькицкий и деятельное участие принимал Колчак — будущий „верховный вешатель“, устраивает Седову строгий экзамен и спешит скомпрометировать „выскочку из простых рыбаков“, признав его проект „недостаточно обоснованным“. С каким-то злорадством эта комиссия нащупывает слабые места в плане Седова, тщательно подчеркивает неосведомленность Седова в некоторых вопросах, иезуитски выражает сочувствие идее как таковой и... хоронит весь проект по первому разряду. Естественно, государственная казна после этого закрылась перед Седовым.

В „Особый журнал Совета министров“ было записано 17 мая 1912 года постановление „по законодательному предположению 51 члена Государственной думы об отпуске из государственного казначейства средств на организацию экспедиции к Северному полюсу“. Министры решили:

„... по удостоверению заинтересованных ведомств, изложенные в записке 51 члена Государственной Думы соображения об условиях практического осуществления обсуждаемого путешествия представляются недостаточно обоснованными, причем вообще намечаемая экспедиция лейтенанта Седова носит несколько непродуманный характер... Совет министров признал, что... правительству, через представителя морского ведомства, следует высказаться за отклонение сего предположения“.

Газета „Новое время“ вела кампанию за экспедицию. Почему? Суворинской шайке нужна была свежая патриотическая сенсация. Чуть не каждый день в „Новом времени“ печатались заметки, статьи и корреспонденции об экспедиции. Сотрудники Суворина, можно сказать, из кожи лезли, с настоящей любовью, мозолящей глаза, твердя о „русском духе“, о „национальном чувстве“, о „славе русского флага“, который-де необходимо укрепить на полюсе. Эти старания лишь повредили делу Седова. Попытка возбудить широкое общественное сочувствие к экспедиции на полюс была обречена на неудачу уже потому, что она исходила от „Нового времени“ — газеты продажной, черносотенной, ненавистной для всей трудовой и мыслящей России.<sup>1</sup> „Помощь“, которую оказало Седову „Новое время“, только скомпрометировала его замысел в глазах широких общественных кругов. Кадетская, либеральная печать („Речь“, „Архангельск“) заняла по отношению Седова почти враждебную позицию. Экспедиция Седова не могла получить поддержки народных масс, угнетенных помещичье-капиталистическим режимом царской России. Напо-

<sup>1</sup> В 1912 году Ленин писал: „Новое время“ Суворина на много десятилетий закрепило за собой это прозвище „Чего изволите?“ Эта газета стала в России образцом продажных газет. „Нововременство“ стало выражением, однозначным с понятиями: отступничество, ренегатство, подхалимство. „Новое время“ Суворина — образец бойкой торговли „на вынос и распивочно“. Здесь торгуют всем, начиная от политических убеждений и кончая порнографическими объявлениями“ (т. XXX, стр. 192—193).

мним еще, что ее формирование пришлось на 1912 год, год Ленского расстрела, нового революционного подъема.

В трагедии Седова, этого честного патриота своей родины, отважного сына народа, значительную роль сыграло именно то, что он оказался в 1912 году в плену у „нововременцев“.

Жалкие пожертвования, регистрировавшиеся в „Новом времени“, лучше всего характеризуют ту обстановку равнодушия и враждебности, в которой шли сборы на экспедицию. Пожертвования были большей частью так мизерны, что казались выражением насмешки и издевательства. Офицерское собрание армии и флота прислало 75 рублей 05 коп. На „общем собрании Русского общества любителей мироведения“ было собрано „среди любителей мироведения и их гостей“ — 14 рублей.

В журнальной статье невозможно описать все мытарства Седова. Достав с большими трудностями радиотелеграфный аппарат, Седов так и не получил радиста—аппаратуру пришлось оставить в Архангельске. Судовладелец Дикин буквально накануне отправления неожиданно отказался вести „Фоку“ и снял почти всю команду. Какие-то купцы снабдили Седова солониной, оказавшейся впоследствии порченной. Другие продали ему заведомо негодных собак. Седов видел, как плохо снаряжена экспедиция. Но мог ли он остаться, отложить ее?

14 августа 1912 года экспедиция Седова вышла из Архангельска на Север, к полюсу.

Без малого через год — 18 июня 1913 года — особым приказом Седов подвел итоги работ экспедиции во время зимовки на Новой Земле.

„... Подвести итог, — писал Седов, — произведенной нами работе тем более приятно, что в ней сделаны некоторые открытия несогласия с существующими картами, и нам, участникам первой русской экспедиции к Северному полюсу, таким образом достался счастливый жребий внести исправление в существующую веками неверную карту Новой Земли.“

Таким образом наша экспедиция, не задаваясь будущим, уже сделала кое-что для науки. Впереди — поход к Северному полюсу. Это задача экспедиции вторая, задача, так сказать, идейная, связанная с именем русского человека и честью страны. Поэтому надеюсь, что мы и в этом походе покажем свое усердие, мужество и отвагу и так же, с победой, выйдем из него...”

В дневнике Седов высказался об итогах первой, непредвиденной зимовки так:

„Нет худа без добра. Мы зазимовали на Новой Земле и сделали большую научную работу по многим отраслям науки. Все очень усердно работали, начиная с меня и кончая последним матросом...”

Почти через три месяца — 8 сентября — на месте новой зимовки „Св. Фоки“, на Земле Франца-Иосифа, в бухте, названной Седовым Тихой, он фиксирует условия похода с Новой Земли, того героического похода, некоторые обстоятельства которого мы отмечали выше.

„Сего числа, — пишет Седов, — судно экспедиции „Михаил Суворин“<sup>1</sup> окончательно стало на зимовку на Земле Франца-Иосифа под  $80\frac{1}{3}^{\circ}$  северной широты и  $53^{\circ}$  восточной долготы от Гринвича. Больших трудностей стоило старому, дряхлому судну добраться до этих широт, тем более что на пути в Баренцовом море встретилось им столько льду, сколько ни одна экспедиция, кажется, не встречала его (пояс, шириною в  $3\frac{1}{2}^{\circ}$ ), а если прибавить сюда весьма ограниченный запас топлива и довольно малую скорость судна, то можно сказать смело, что наша экспедиция поистине совершила подвиг. Здесь наш труд, здесь наш и отдых. Поход к полюсу — дело маленькое, — дело подавно победимое...”

<sup>1</sup> Переименованный „Св. Фока“.

2 февраля 1914 года из бухты Тихой Седов отправился в свой долгожданный и оказавшийся роковым поход к полюсу.

Пользуясь записями в „Судовом журнале“ „Фоки“, можно проследить не только ход болезни Седова, но и то, какую отвратительную роль играл в этой драме проходимец Кушаков. Он был прямо заинтересован в уходе Седова с полюсной партией, так как мечтал остаться за начальника экспедиции. С этой целью он всячески преуменьшал серьезность болезни Седова. На страницах „Судового журнала“ развернулась своеобразная полемика.

19 декабря В. Ю. Визе записывает в журнал:

„... У начальника экспедиции сегодня утром внезапно обнаружились в резкой форме признаки сильного ревматизма в ногах“.

20 декабря запись геолога Павлова:

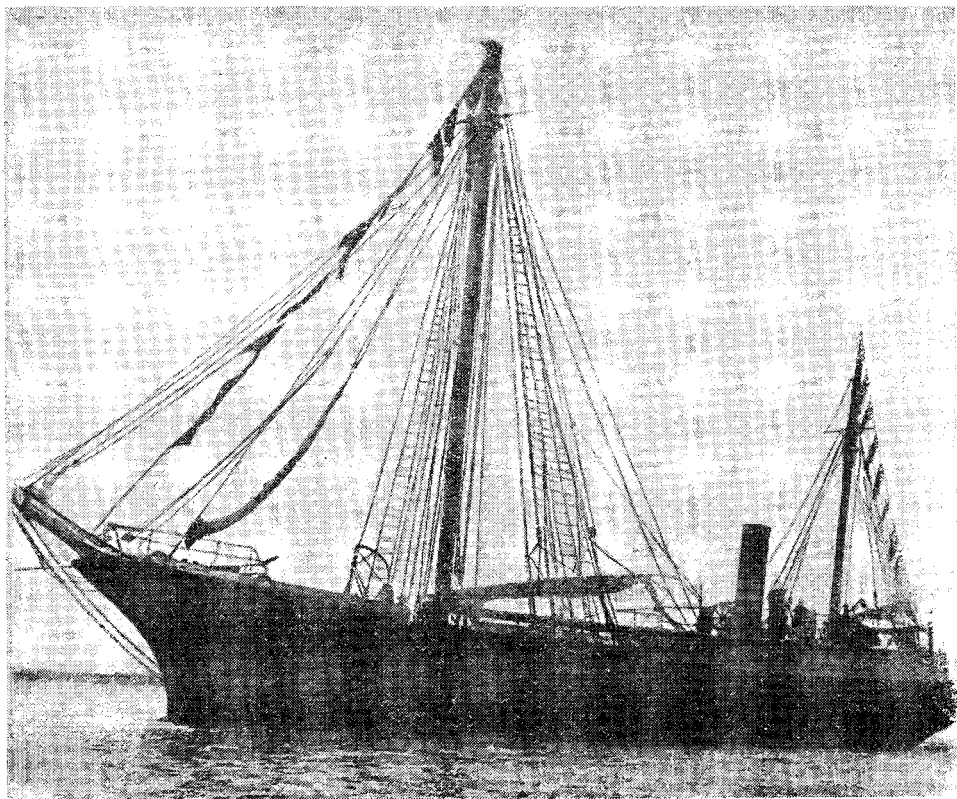
„У заболевшего нач-ка экспедиции Седова слегка повышенная температура, замечается простуда и ревматические боли в обеих ногах, наряду с этим упадок сил...“

Первая оптимистическая запись Кушакова на следующий день:

„У нач-ка экспедиции боли в ногах уменьшились“.

25 декабря Павлов опять отмечает:

„Недомогание и упадок сил“...



„Фокa“ в момент возвращения в Архангельск

Очередной вахтенный — Кушаков, и он категорически утверждает: „Начальник экспедиции чувствует себя гораздо лучше“.

И так до самого дня отправления. Если Визе и Павлов два дня подряд пишут, что Седов в постели, улучшения здоровья нет, то Кушаков обязательно отметит: „нач. экспедиции с каждым днем поправляется“.

10 января Кушаков записал:

„... совершенно поправился, здоров, и завтра начнет выходить из каюты“, очевидно дав, как врач, такое разрешение.

13 января. Нач. экспедиции почувствовал сегодня боль в ногах, вследствие чего пролежал день в постели. Визе“.

20 января Кушаков, обозлясь, должно быть, лаконически утверждает: „Он совершенно здоров“. А 1 февраля, накануне отправления Седова в поход на полюс, вахтенный начальник записывает: „у него распухли ноги“.

Недаром Линник назвал Кушакова „злом экспедиции“.

Дневник Седова за те месяцы, которые предшествовали походу на полюс, дает представление о внутренней драме этого человека, преданного до последнего вздоха своей идее. Мы приведем лишь краткие выдержки:

10 декабря:

„Среди команды и офицеров началась какая-то общая слабость и уныние. Я тоже это чувствую, имею на деснах несколько красноватых пятен, не зачатки ли цынги? Доктор смазал иодом. Приказал давать офицерам и команде моржа в пищу из собачьего запаса“.

11 декабря:

„... скорей бы уж итти к полюсу, пока здоровы, а то, чего доброго, еще заболеешь серьезно. Что-то плохо самочувствие...“

12 декабря:

„Сегодня просил Владимира Юльевича Визе примириться с тем, что ему нельзя итти вместе со мной к полюсу, так как он нужен очень на судне для научных работ экспедиции. Он для пользы дела охотно согласился“.

18 декабря:

„В полдень я почувствовал сильную боль в ноге, едва могу наступать...“

20 декабря:

„Совсем разбиты ноги ревматизмом.

По определению врача — простуда. Слегка повышена температура и кашель...“

26 декабря:

„Грустно на душе, а на дворе еще грустнее: ветер то наметет, то затихнет. Темно, беспросветно. Читаю Гюго „Отверженные“. Переживаю страдания Жан-Вальжана. Здоровье мое ухудшилось. Сажу и лежу, запершись у себя в каюте...“

30 декабря:

„Неужели я не выздоровею к походу к полюсу?... Выступать нужно 1 февраля, т.е. через месяц. Лучше бы уж потом заболеть. Все к походу, хотя бедно, но приблизительно уже готово“.

25 января:

„Заготовляю бумаги Кушакову, которого я оставляю за начальника. Пишу приказы и письма домой. Все это может быть посмертное“

Итак, 2 февраля, в сопровождении матросов Линника и Пустошного, Седов двинулся пешком на север.

В этот день он издал два приказа (№ 2 и № 3). В первом из них он передает „командование экспедицией со всеми законными правами и обязанностями... Павлу Кушакову“. Приказ этот дополнен подробной инструкцией, в которой Седов с удивительной заботой указывает, что следует делать, как вести научную работу, когда и как отправляться домой, что оставить на месте зимовки и т. д. В заключении инструкции сказано:

„10. По приходе в Россию не беспокойтесь ходатайствовать о посылке за нами судна, так как это будет напрасная трата средств, ибо, если нам будет суждено уцелеть, то мы и самостоятельно доберемся домой.

11...

12. Одной из главных ваших задач является внимательная забота о здоровье и сохранности жизни людей экспедиции, благополучный исход чего послужит большой пользой для дела и высокой наградой для всех“.

Второй приказ относился ко всем участникам экспедиции. Приводим из него выдержки:

„Итак, сегодняшний день мы выступаем к полюсу: это событие и для нас и для нашей родины. Об этом дне уже давно мечтали великие русские люди — Ломоносов, Менделеев и другие. На долю же нас, маленьких людей, выпала большая честь — осуществить их мечту и сделать посильное идейное и научное завоевание в полярном исследовании на гордость и на пользу нашего отечества.

„Пусть же этот приказ, пусть это, может быть, последнее мое слово послужит Вам всем памятью взаимной дружбы и любви. До свиданья, дорогие друзья!“

В „Судовом журнале“ „Св. Фоки“ сохранилось описание дня отправления полусной партии. Описание сделано вахтенным начальником, которым был в этот день В. Ю. Визе.

„В начале 10 часов г. начальник экспедиции, — писал Визе, — вышел на воздух, с целью рассмотреть, каков путь для партии... Через полчаса начальник экспедиции вернулся на судно. Он жаловался на боль в ногах при ходьбе и на сильную одышку. Бледность его лица также сильно бросалась в глаза...“

После прочтения вахтенным приказов, Седов

„обратился... с речью, которую не мог некоторое время начать из-за душивших его слез... Он горячо благодарил одного члена кают-компаний, „товарища“, как он выразился, который просил его, ввиду неудовлетворительного состояния здоровья, отложить выход полусной партии...“

И далее:

„Великому моменту не соответствовало лишь настроение, которое у большинства было подавлено, главным образом, вследствие болезни г. начальника...“

Итак, Седов был болен уже тогда, когда только отправлялся в свой двухтысячекилометровый поход к полюсу.

Как мог человек такого практического ума, как Седов, надеяться на успех своего предприятия, когда простой расчет ресурсов (он шел на полюс с продовольствием, достаточным только на поход в одну сторону) абсолютно ясно показывал беспочвенность этой надежды? Все было против похода на полюс. Но Седов все-таки пошел.

Что же это, каприз, упрямство, легкомыслие?

Н. Пинегин, ссылаясь на слова Седова, пишет в своей книге, что Седов пошел к полюсу потому, что верил в свою звезду. Удовлетвориться этим обывательским объяснением — значит ничего не понять в драме Седова. Возможно, что Седов действительно так говорил. Такие заверения, должно быть, нужны были для его спутников, чтобы разогнать в них „слабость и уныние“, о которых писал Седов в своем дневнике. Можно даже сказать, что это был обычный прием Седова в трудные для экспедиции минуты. Вот пример:

„Публика приходит в отчаяние, да и сам я, признаюсь, в душе не весел, хотя за команду игриво покрикиваю и подбадриваю“ — писал Седов в письме к жене 23 августа 1912 года.

Так мог говорить Седов своим спутникам, но так не можем объяснять его гибель мы, если только хотим стать выше обывательской точки зрения.

В действительности, когда Седов, вопреки доводам рассудка, наперекор предостережениям спутников, все ж таки пошел на Север — то это был акт отчаяния. Седов знал: возврата нет. Ничем другим нельзя объяснить его поведение.

Это было самоубийство. Петербург морского министерства и нововременских „патриотов“ толкнул его на гибель, заранее обрек его смерти. Подлую роль сыграл в этом деле карьерист-черносотенец Кушаков.

Мы, конечно, не можем оправдать человека, бесполезно пошедшего на смерть. Тем более должен быть осужден Седов — начальник, обрекавший так бессмысленно на огромную опасность своих верных спутников — Линника и Пустошного. Но мы обязаны понять, что не мелочное самолюбие, не суетное понятие о „чести“ руководили Седовым. Это было отчаяние человека, не видевшего больше путей для реализации избранного им высокого дела.

Седов шел столько, сколько позволяли ему его ослабевшие силы, пока не упал. Болезнь мучила его с первых же дней похода, но он скрывал это от своих верных спутников. Нельзя без волнения читать строки, написанные его дрожащей рукой в дневнике, когда вокруг маленькой палатки ревели, при тридцатипятиградусном морозе, злая арктическая стужа.

По какой-то необъяснимой причине до сего времени в печати ни разу не был воспроизведен дневник Седова за последние дни его жизни — дни похода к полюсу.

Тетрадь эта — прекрасный памятник человеческого героизма и самоотверженности. Мы рады возможности привести ее здесь полностью.<sup>1</sup>

#### IV

#### Последние страницы дневника Седова

*Воскресенье, 2 февраля*

С утра тихо, пасмурно, температура —13° Ц, ночью выпал глубокий снег. Несмотря на это, у нас к отходу все готово. Свету нет, жертвую кинематографом.

В 10 ч. отслужили обедню. Прочли мои приказы, говорили речи: я, доктор и боцман Лебедев. Я, доктор и многие другие прослезились. В 11 сели за стол позавтракать. В 12 ч. при темп. —20° и ветре NO/3 под пушечные выстрелы отвалили от судна к полюсу. Свету мало, удалось лишь снять с нас фотографии. Провожали нас верст пять вся здоровая команда и офицеры. Сначала дорога была плохая, но зато собакам помогла команда, а затем дорога улучшилась, а в конце Гукера встретили огромные ропаки, через которые пришлось переправляться, благодаря наступившей темноте, с большим препятствием. Нарты опрокидывались, и люди падали. Я с большими ногами полетел несколько раз. Пройдя около 8 верст, за темнотой остановились ночевать в проливе за Гукером в 4 ч. дня. На ночь всех собак привязали, кроме трех надежных, чтобы не ушли и чтобы не подпустили медведя, это „Разбойник“, „Ободрыш“ и „Труженик“. Штиль. Морозу около 25°. Собак не кормили, сами же пили только чай. В палатке хорошо, тепло, только ноги мои меня беспокоят.

<sup>1</sup> Пользуемся случаем для того, чтобы выразить признательность В. В. Седовой — вдове героя-полярника, сохранившей все его письма и дневники и любезно предоставившей нам их для опубликования.



*Понедельник, 3 февраля*

В 9 снялись с лагеря, дорога скверная: выпало много снега, и нарты врезаются в него, собаки еле тащат. Подвигаемся тихо, тормозом является также 3 нарта, которая без человека. Холод собачий — 35°, при этом ветерок прямо в лоб. В Британском канале снял айсберг-арку, видели свежий медвежий след, который шел с севера на юг. В 4 ч., пройдя около 12 верст, остановились ночевать у Кетлиц-ланд. Здесь бросили пару лыж, ветр. рубашки и другие ненужные вещи. Собакам дали сала медв., но они отказались его есть. Некоторых собак страшно бьет холод. Мы-то боремся, а собакам беда, берем бедняг в палатку. Ноги мои поправляются, слава богу.

*Вторник, 4 февраля*

В 9 снялись. Эту ночь „Мальчика“ „Пирата“ отогревали в палатке. Перед запряжкой три собаки удрали: „Пират“, „Мальчик“ и „Ободрыш“, едва поймали. Сколько хлопот с этими собаками! Под утро задрали „Волка“, если бы не выскочил Линник и не отбил, то задрали бы. Полдень, чудная красная желанная заря. Дорога несколько лучше — снег утрамбовало. Собаки идут хорошо, хотя третий день ничего не едят, сало медвежье есть отказались, сегодня дали по галете, съели. Прошли верст 15, остановились ночевать у N конца Кетлиц-ланд. Сегодня было здорово холодно. Я шел в рубашке, сильно продрог. Спасаемся примусом, жжем керосину около 2 ф. в день. Это вдвое больше положенного, но я надеюсь в Теплиц-бае керосин пополнить. Ропаков много. Сегодня беру в палатку на ночь 4 собаки: „Куцого“, „Мальчика“, „Пирата“ и „Пана“. Все время дует N ветер, буквально обжигает лиц, того и смотри отморозит щеки. Морозу 36°. Собакам в морду ветер тоже очень чувствителен; несмотря на работу, все-таки они мерзнут в пути, а на стоянке и говорить нечего.

*Среда, 5 февраля*

В 9 снялись. „Пан“, конечно, отогревшись в палатке, удрал на промысел, поймали его только в пути, за что получил хорошую дерку. Сегодня прошли тоже около 15 верст и остановились ночевать у K. Richthofen, по пути встретили два старых медвежьих следа. Стали попадаться трещины и полыньи, покрытые уже толстым солончаком. Море Королевы Виктории темное, вероятно там вода или большие полыньи, покрытые солончаком. Держусь ближе к берегу, по крепкому льду, но зато здесь много ропаков. В общем сегодня дорога выпала отвратительная: много рыхлого снега и ропаков. К вечеру потянул ветер из пролива, было адски холодно, а я умудрился и сегодня шагать в рубашке, ибо в полушубке тяжело. Продрог снова, в особенности замерзла холка, спина и плечи. Кашляю, тяжело очень при большом морозе дышать на ходу, приходится глубоко вытягивать в грудь холодный воздух, боюсь, чтобы не простудить легкие. Ноги мои заметно поправляются, опухоль сходит, ребята мои настроены хорошо, охотно идут вперед. Собаки пока держатся все, даем по  $\frac{3}{4}$  ф. галет. Отогреваем некоторых в палатке. „Волк“ болен. Спасаемся драгоценным примусом и мешком. Ужасно расходует керосин: более 2 ф. в день.

*Четверг, 6 февраля*

В 9 $\frac{1}{2}$  двинулись дальше. Дорога отвратительная: ропаки, рыхлый снег, встретили в сажен 10 полыньню, которая достаточно вымерзла, чтобы мы ее свободно перешли. У меня опять заболели ноги и усилился бронхит. Итти очень трудно, дышать еще труднее, но тем не менее прошли около 15 верст и в 4 ч. остановились на ночевку у мыса Эрмитаж. Идем тихо, но что же делать, зато идем вперед. Сегодня снилась Веруся, да спасут ее боги. Я совсем болен, но духом не падаю.

*Пятница, 7 февраля*

Сегодня Линник случайно поднял нас в 3 ч. утра; так как мы перележали все бока, то охотно все выползли из мешка, согрели чай и сидели с примусом до 7 $\frac{1}{2}$  утра, когда сравнительно светло, запрягли собак и в 8 $\frac{1}{2}$  следовали дальше. Сегодня тер. миним. показал — 40°, Ц. Дорога сегодня была ужасно мучительная: ропаки и рыхлый глубокий снег, откуда он взялся, неизвестно, да и плюс к этому — 35° мороза и ветер O/4, как раз в правую скулу. Страшно тяжело было итти, а в особенности мне, больному. Собаки-бедняжки не знали, куда свои морды прятать. Очень ходко на холоде идут, но стоит только стать, как сейчас же роют себе ямки и прячутся туда от холода. От 2 до 4 была выюга, это окончательно нас убило, мы едва подвигались вперед. Я все время оттирал лицо и все-таки не усмотрел, как немного отморозил нос. В 4 ч. стали лагерем у мыса Fisher, пройдя и сегодня, несмотря ни на что, около 14—15 верст. На ночь 5 собак беру в палатку.

*Суббота, 8 февраля*

Сегодня выехали позднее обыкновенного, около 9 $\frac{1}{2}$  ч. утра. Я долго возился с лечением ранок на руке, которые я получил от примуса, и на ногах в шагу, которые

натор брюками. Одел другие брюки, почувствовал облегчение. Ночью была вьюга, 5 собак ночевали в палатке. Мешок местами уже обледенел, спать было холодно. Простыня внутри мешка здорово холодит, потеет, замерзает и т. д. Думаю ее в Теплиц-бае выкинуть. Встретили много больших ропаков и глубокий снег, но в общем сегодня была дорога сносная, попадались солончаковые поля. Одно было ужасно скверно, это NNW/2 ветер в лидо при  $-35^{\circ}$  морозу. Я окончательно простудил себе грудь. Бронхит меня давит, не могу отдышаться, под вечер страшно лихорадит, едва отогрелся на примусе. Ах дорогой, дорогой спаситель наш примус! Собак сильно бьет мороз. Кормили их досыта по 1 ф. и более галет. Прошли около 15 верст и остановились в 4 ч. ночевать за островом Мария-Елизавета.

*Воскресенье, 9 февраля*

Сегодня с утра „Варнак“ устроил себе праздник. Убежал в ропаки, а затем преспокойно конвоировал нас по курсу до обеда, после полудня его удалось поймать и запрячь. Сегодня было хотя и много градусов мороза, но ветру было мало и двигаться было сравнительно тепло. Снялись по обыкновению в 9 утра и, пройдя около 15 верст, в  $3\frac{1}{2}$  ч. стали ночевать у зимовья Нансена. Ропаков было мало, но рыхлого снегу уйма, так что в общем дорога была тяжелой. Я до того заболел бронхитом, что не мог идти. Шел вперед Линник, а я сидел на нарте, в которую подпрягли двух лишних собак. Этой же нартой я с трудом управлял. Мне дышать совсем трудно на морозе за работой, Боже, неужели я не поправлюсь до Теплиц-бая! Не то скандал. Сегодня вечером чай с ромом. Примус меня очень спасает. Было 4 чистилки, а осталась только одна, три сломали. Уж очень они плохие, а без них худо, оставшуюся берегу, как свой глаз. Собаки сильно работают. Кормим их досыта, по фунту и более галет. Ночью мерзлячек беру в палатку.

*Понедельник, 10 февраля*

В 9 двинулись дальше. Я до того оказался слаб и болен бронхитом, что не мог 10 шагов пройти вперед. Сидел опять на нарте. Адски промерз, так как был одет для ходу. Кажется, еще больше усилил простуду, ибо стала болеть грудь и все ниже в правой стороне, страшно лихорадит. Дорога была скверная, и я все-таки был принужден управлять своей нартой, был настоящим мучеником. Едва дотянул до 4 часов, когда остановились ночевать у К. Климентса. Сейчас в палатке при огне очень дурно себя чувствую. Ужасно боюсь, чтобы не получить воспаления легких. Здесь встретили немного воды и айсберги плавающие, тюленьи продушины стали попадаться по тонкому льду. Одна сейчас в 5 саж. от палатки. Тюлени сопят и страшно волнуют собак, вероятно всю ночь бедняги не будут спать. У Пустошного шла кровь ртом и носом. У Линника сильно ноги мерзли. Сегодня был особенно холодный день.

*Вторник, 11 февраля.*

Сегодня снялись из-за моей болезни в 10 ч. утра. Я оделся в пимы и полюсный костюм и ехал на нарте, как баба, дорога была вся в ропаках, и только под вечер встретился солончак. Собаки с утра все сильно дрожали и везли плохо и только под вечер разошлись. Встретили песцовый след. У Линника шла носом кровь, у Пустошного до того ноги замерзли, что он по дороге вынужден был одеть пимы и в них идти. В 4 ч. стали на ночевку, пройдя около 15 верст, у Земли Александра. Сегодня была такая заря, что в ней казалось почти солнце. Виден уже Теплиц-бай. Я лучше чувствую себя, ибо был тепло одет и все время сидел на нарте спокойно.

*Среда, 12 февраля*

Сегодня снялись в 8  $\frac{3}{4}$  утра. Холод стоял адский, при  $35^{\circ}$ , ветер в 3 балла и метет снег. Это самый холодный день. Я еду больным в полюсном костюме, как чучело, и все-таки прозяб, дорога отвратительная: масса ропаков, приходится проводить по одной нарте, целое мученье, собаки очень мерзнут и плохо везут. Встретили свежий медвежий след и много следов песцовых, слева кажется недалеко вода, за туманом ее не видно, отогревали „Арестанта“. Линник подморозил на ногах большие пальцы. Прошли около 15 верст и остановились в 4 ч. ночевать уже у Земли Рудольфа. Сегодня был минимум  $-42^{\circ}$ . Сейчас дует балла на 4 Ost. Палатку изрядно треплет, мы же как цыгане сидим вокруг примуса.

*Четверг, 13 февраля*

13 число неудачное, как вообще. Снялись в 9 и пошли в тумане (идет снег), дорога тяжелая, собаки еле везут, ничего не видно. Забрели в какой-то пролив, между островками, но только не в Теплиц-бай, хотя он уже чувствуется близко. После 2-х разъяснело, сделался чудный теплый день, но дорога тяжелая: снег и ропаки, тащимся дальше по курсу. В океане видно воды много, ибо видать черное небо. Встретили зайца у лунки, не подпустил на выстрел, сполз. В 5 ч. остановились ночевать, кажется у Земли Рудольфа, трудно с уверенностью судить, так как в этом месте карта страшно не верна. Посмотрим, что покажет завтрашний день. Вечером пришел медведь к палатке, огромный, собаки его погнали. Я, несмотря на болезнь, пошел с Линником на собак

лай. Пройдя кое-как около 2 верст, мы нашли медведя сидящим в лунке, окруженного собаками. Я несколько раз стрелял в него с аршинного расстояния, но ружье так замерзло, что не дало ни одного выстрела. Когда пошли мы, разочарованные, назад, то я уже двигаться из-за болезни не мог. Пришлось остаться с собаками сторожить медведя, а Линник пошел за нартой. Вскоре медведь выскочил из лунки и побежал на SW, собаки за ним. Через два часа меня нашла нарта и привезла как труп в палатку. Здоровье свое ухудшил, а тут еще нужно залезть в замерзший обледенелый мешок.

*Пятница, 14 февраля*

Сегодня в 9 часов потащились дальше. Снег, туман, ничего не видать, собаки не везут — караул. Протащились около 3—4 верст и стали лагерем. У группы маленьких островков между Землями Рудольфа и Александра (у С. самого N), к W и N вода, дальше ничего не видно. Буду здесь стоять лагерем, пока не дождусь ясной погоды. Здоровье мое очень скверно, вчерашний медведь ухудшил его. Кончился пуд керосина, начали другой.

*Суббота, 15 февраля*

В 10 ч. утра ясно, морозу 30° градусов. Пошли через проливы к Земле Рудольфа, которая ясно была видна, пройдя около 1½ верст, наткнулись на сплошной, тонкий (1 вер.) солончак. Взошли первой нартой на него (льдинкой), а она и провалилась, вместе с ней и собаки, люди держались свободно. С большим трудом вытащили нарту назад, ничего не подмочив, так как каяк великолепно плавал. Остановились здесь же ночевать и ждать, пока достаточно замерзнет пролив. Сегодня у воли видели стада тысячные птиц: люмсы и кайры. Я ужасно разбит болезнью. Сильнейший бронхит, болит горло, и опухли ноги. Лежу все время в мешке, настоящий мученик.

*Воскресенье, 16 февраля*

Сегодняшний день сидели у пролива и ждали, пока он замерзнет. А он не замерзает — и только, видно здесь большое течение. Люди ходили версты три-четыре к середине пролива и встретили там открытую широкую воду. Птиц и зверья менее. Завтра думаем тащиться на восток, может быть там обойду воду.

Болен я адски и никуда не гождусь. Сегодня опять мне будут растирать спиртом ноги. Питаюсь только одним компотом и водой, другого ничего душа не принимает. Конечно, съел бы яичко, сметанки, жареного цыпленка, даже чашку кислой капусты. Но где все это?

Увидели выше гор впервые милое, родное солнце. Ах, как оно красиво и хорошо! При виде его в нас весь мир перевернулся. Привет тебе, чудеснейшее чудо природы. Посвети нашим близким на родине, как мы ютимся в палатке, как больные, удрученные под 82° С широты.

*Понедельник, 17 февраля*

\* \* \*

На этой дате дневник Георгия Яковлевича Седова обрывается. Через три дня — 20 февраля — он умер.

В последние дни похода Седов уже не мог идти сам. Он сидел на нартах, привязанный к ним, чтобы не упасть. В руке он держал компас. Часто он терял сознание, а приходя в себя, проверял — держат ли матросы курс на север. Он боялся, не повернут ли они на юг, домой. Он не хотел возвращаться даже и тогда, когда его губы в забытии шептали: „Все пропало“... До последнего вздоха он не думал об отступлении и умер, так и не повернув назад.

Тело Седова погребено на острове Рудольфа. Здесь, где оборвался жизненный путь человека, построен ему достойный памятник — советская полярная станция-база, с которой стартовали на полюс большевики — русские люди, наученные партией Ленина — Сталина не останавливаться перед трудностями, ломать все препятствия на пути к намеченной цели.

Завоевание Арктики стоило не мало жертв. Во имя науки, во имя победы человечества над природой гибли люди, исполненные благородства, отваги и мужества. Но не было смерти более трагической, чем смерть Георгия Седова.

Седов погиб как герой за дело освоения Арктики.

**Н. Ф. ПУГАЧЕВ**

секретарь райкома ВКП(б)

## **ЧАУН СТАЛ ПЕРЕДОВЫМ РАЙОНОМ**

Чаунский район находится за полярным кругом. Он один из самых отдаленных районов на Дальнем Востоке. В прошлом это один из наиболее отставших районов во всем Чукотском округе. Царское самодержавие, проводя свою империалистическо-угнетательскую политику на Чукотке, обрекло чукотские народности на вымирание.

Мрачные морские берега, вековые льды, мороз, пурга. Хилые кочевые яранги, каменный молоток, примитивный лук и стрела, шаманство, патриархальщина, насильственный сбор ясака, миссионер, американский и русский купец — вот он, старый Чаунский район!

Только советская власть освободила Чукотку от вековой тьмы. Чаунский район является сейчас частью нашей великой Советской страны.

\* \* \*

Немного истории.

На грузовом пароходе „Лейтенант Шмидт“ 30 июня 1933 года мы выбыли из Владивостока на Север, а 10 августа 1933 года прибыли в Чаунскую губу и высадились на берег, на полуострове Певек. Один домик фактории, землянка да две яранги стояли на нем.

В этот же день состоялось первое партийное собрание, на котором и был избран райком ВКП(б).

Дул ветер, колючими крупинками сыпал снег, белели вершины гор, бушевало море. День и ночь шла работа — выгружали товаро-продукты для фактории, выгружали прибывшую культбазу.

Негде жить. Плохо знаем друг друга, совсем не знаем района, не знаем нравов, обрядов и обычаев коренных жителей, не знаем чукотского языка, нет переводчиков, нет в районе ни одного грамотного человека. По существу нет райисполкома, нет нацсоветов.

Троцкистско-бухаринские вредители, белогвардейцы, кулаки, пробравшиеся до этого на Север, всячески издевались над чукчами, насиловали чукчанок, спаивали чукоч спиртом, делали самовольные наценки на товары и продукты, оставляли население голодать и в то же время гноили белую импортную муку и другие товаро-продукты.

Чтобы настроить население против советской власти, они насильно объединяли его в артели, „обобществляли“ все: яранги, собак, нарты, капканы, ружья и т. д. Понятно, на деле никаких артелей и не было.

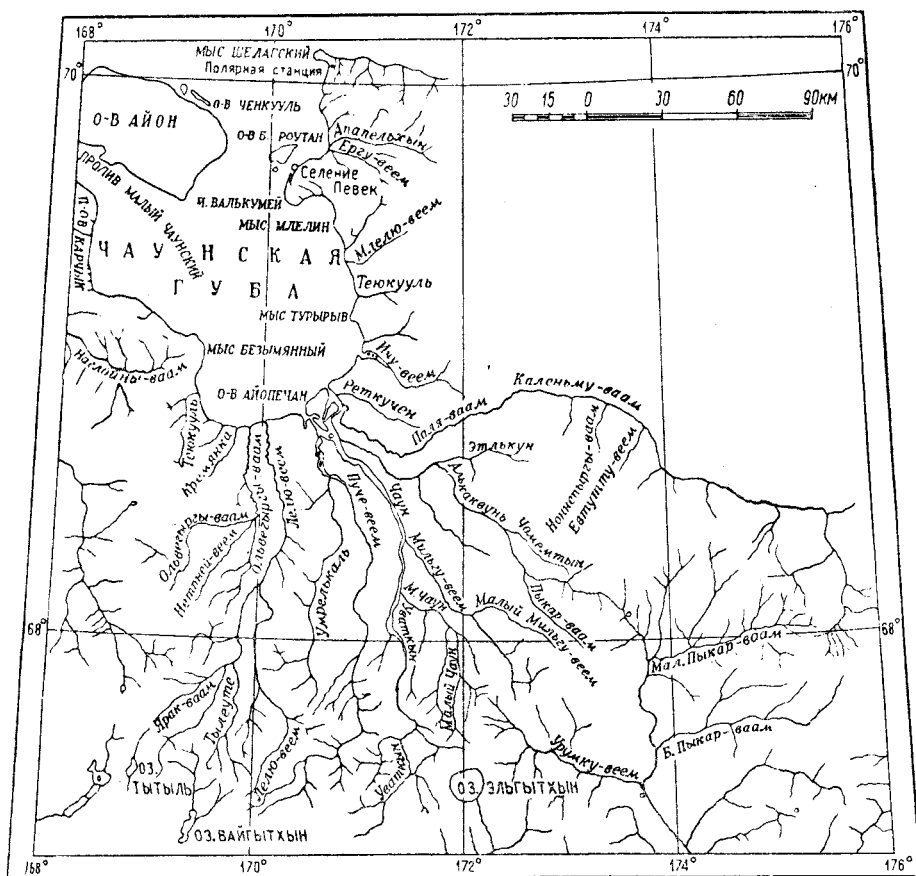
Ясно, что от новой партийной организации требовалась огромная работа. Рассказать и показать на практике, что такое советская власть, Коммунистическая партия, что такое ленинско-сталинская национальная

политика — вот та задача, которую поставил райком с первых дней своей работы. Потребовались сотни индивидуальных и групповых бесед, десятки собраний, подкрепляемых практическими действиями, для того чтобы завоевать на свою сторону трудящихся чукок.

На первом же заседании райкома были распределены люди по участкам. Кто на байдаре, кто на собаках, кто на оленях, а кто и пешком отправились они на свои места и приступили к работе.

„После восьми собраний и сорока индивидуальных бесед, — информирует член партии т. Давиденко, — мне удалось организовать из 9 хозяйств товарищество по совместной рыбной ловле и совместной охоте на пушного и морского зверя. Для товарищества нужны лодка и невод“.

Мы своими силами сделали лодку, сплели невод и послали этому товариществу. Тов. Давиденко год жил в этом товариществе без выезда. Он практически помогал товариществу: учил членов его читать и писать, рассказывал им про советскую власть, вместе с ними ловил неводом рыбу, после улова помогал распределять его по количеству и качеству труда, здесь же он подготовил 4 учеников в школу, он же организовывал стройку землянок: ходили собирать по берегу моря лес, выброшенный волнами, тесали его и сами строили избы.



Карта Чаунского района

„Четыре землянки и одна рубленая изба уже построены, — писал Давиденко в очередной информации, — вешала забиты рыбой“.

Много чукоч приходило потом смотреть колхозные землянки и особенно рубленую избу чукчи — председателя товарищества т. Укульхина. Они обходили вокруг этой избы и одобрительно шупали ее за углы руками.

Коммунисты товарищи Архинчеев и Тывлянто за два месяца работы в Эльвунейском нацсовете организовали и значительно укрепили национальный совет. Член партии Абрамова работала в этом кочевом совете семь месяцев без выезда. Она научила членов нацсоветов читать и писать, она организовала кочевую школу и успешно учила в ней детей кочевников.

Коммунистки Натта Абрамова и Катя Пугачева организовали работу среди певекских женщин-чуканок, — организовали их в женскую пошивочную бригаду. Член партии т. Мельников участвовал в организации и укреплении Певекского товарищества и нацсовета. Коммунисты Петров и Егюшин и другие практически помогли в организации и в укреплении нацсовета и товарищества на мысе Шмидта. Товарищи Тывлянто, Архинчеев и Гапич участвовали в организации и укреплении Ичунского кочевого совета и товарищества.

Члены райкома ездили на собаках и оленях по необозримой горной тундре, по кочевым стойбищам, рассказывали о советской власти, о ленинско-сталинской национальной политике, о Сталине, Ворошилове, Калининне, Молотове, Кагановиче.

\* \* \*

Теперь половина населения района объединилась в товарищества по совместному выпасу оленей, совместной охоте на морского и пушного зверя. Национальные советы — крепкие органы пролетарской диктатуры.

Школы выросли с двух (в 1932/33 году) до 11 (в 1936/37 году), количество учащихся детей с 21 чел. соответственно выросло до 100 чел.

Если раньше взрослые совсем не учились и не было ни одного грамотного человека в районе из коренных жителей, то в 1936/37 году уже училось в ликбазе 134 чел. коренных жителей.

У нас не было врачей, теперь есть их пять; у нас не было больницы, теперь есть; у нас не было медпунктов, теперь их три.

Раньше было лишь три торговых точки, теперь их шесть; не было в продаже печеного хлеба, теперь хлеб выпекается и продается в пяти пунктах.

У нас не было радиостанций, мы сидели по 8—10 месяцев без всякой связи не только с краем, но даже с округом, теперь у нас семь радиостанций.

У нас было на весь район два маленьких домика, в которых помещались фактории, а теперь у нас больше сорока домов.

Чукчи не имели представления об электричестве, а сейчас в пяти пунктах района зажглись лампочки Ильича. У нас не было мастерских, теперь они есть в пяти пунктах.

В 1933 году было всего в районе около 300 ездовых собак, а теперь их 1500, а количество оленей за этот же период увеличилось с 50 000 до 80 000 голов.

За этот же период выросли новые люди из коренных жителей Чукотки. Делаю сравнение с 1933 годом. Тогда завмагазинов и продавцов не было, теперь их шесть человек — все чукчи-комсомольцы. Ликвидаторов

неграмотности не было, теперь их восемь — все также чукчи-комсомольцы. Мотористов не было, теперь их пятнадцать. Не было подготовленных председателей национальных советов, теперь их восемь, и председателей товариществ одиннадцать человек. Подготовлено и работают старшин катеров два, председатель и зам. председателя рика, два инструктора рика, райсудья, секретарь РК ВЛКСМ, райпионерработник, два секретаря нацсоветов, на охоте и выпасе оленей — сорок бригадиров-чук и т. д. В районе выпускается десять стенгазет и одна многотиражка, в них участвует более ста тридцати постоянных рабкоров русских и чукоч. Комсомольская организация увеличилась в пять раз; пионерорганизации не было, теперь она объединила пятьдесят человек. Мопровская организация насчитывает двести человек, Осоавиахим — сто пятьдесят.

Мы не знали чукотского языка. Теперь мы его изучили, и все доклады, беседы проводятся на чукотском языке. Мы изучили экономическую и социологическую сторону района, быт, нравы, обычаи. Мы значительно изучили топографию (строение поверхности), гидрографию (реки и озера), климат, растительность, геологическое строение, полезные ископаемые и трассовые условия.

Наш Чаунский район — интересный и привлекательный своими богатствами. Здесь в большом количестве обитают различные породы рыб, есть гуси, утки, растут дикие ягоды — брусника, морошка, голубица, летом — грибы, дикий лук и щавель. Водятся олень, морж, нерпа, песец, лисица, бурый и белый медведь, горностаи, евражка, изредка росомаха.

У района богатые перспективы. В недалеком будущем задымят трубы местной промышленности.

Успехи работы зависят от живых людей. В наших условиях тот учитель хорош, который не только учит детей, но и наряду с этим учит взрослых, внедряет в гущу населения новые навыки советской работы, новую, социалистическую культуру. Не тот завкультурбазой хорош, который замыкается в узкие рамки культработы, а тот, кто не оторван от действительной жизни, от местных коренных жителей — от советов и товариществ. Тот завфакторией хорош, который умеет не только торговать, но и наряду с советской торговлей готовит новые кадры торговых работников из коренных жителей, кто крепко связан с местными людьми, кто учит людей и помогает им. Не тот начальник экспедиции или полярной станции хорош, у которого „все в порядке“, „выполняются планы“, а тот, у которого наряду с выполнением планов коллектив по-большевистски сплочен и постоянно работает над поднятием культурно-политического уровня местного коренного населения, помогает школе, нацсовету. Даже у хороших работников не будет успеха в работе, если они не знают чукотского языка; изучение чукотского языка — обязательное условие для всех наших работников.

\* \* \*

И еще один вопрос — о красной яранге и кочевой школе для северных кочевых районов.

В 1932/33 году Чаунский райисполком впервые попытался в своем районе организовать кочевую школу. Для этой цели он командировал учителя в тундру в одно из стойбищ. Учитель завербовал одного ученика и стал с ним заниматься. Прошло четыре дня. Стойбище снялось и откочевало. Учитель остался один. С большим трудом он добрался обратно к райисполкому. Это дало повод отдельным руководителям

рика утверждать, что кочевая школа никакой пользы не даст, что нужно строить стационарные школы, интернаты, вербовать детей в тундре, привозить в школу и учить.

Но в дальнейшем оказалось совсем не так, как думали некоторые „работники“. У нас в районе две береговых школы, в которых учится 21 ученик, из них ни одного кочевника. Ясно, что в этих условиях нужно было организовать красную ярангу и кочевую школу. Собрали по этому вопросу ряд собраний чукоч и в беседах установили, что красную ярангу и кочевую школу организовать все же можно. Так в декабре 1933 года организовалась впервые в Чаунском районе красная яранга. В нее были посланы: краевед, член ВКП(б) с высшим образованием; консультант-переводчик, кандидат в члены ВКП(б); беспартийный учитель, хорошо знающий чукотский язык, и врач. Эти четыре человека откочевали с красной ярангой в тундру. Несмотря на отдельные недостатки, красная яранга оставила после себя хорошие результаты: три ученика научились писать, читать, члены кочевого совета также подучились, усвоили задачи кочевого совета и стали объединяться в простейшее товарищество по совместному выпасу оленей. Практика показала жизнеспособность красной яранги, кочевой школы, и поэтому уже в 1934 году мы организовали в Эльвунейском кочевом совете три кочевых школы, в Усть-чаунском — одну кочевую школу и в Ичунском кочевом совете также одну кочевую школу.

Кроме того, был послан ряд товарищей на постоянную работу в тундру. Организовали передвижную мастерскую. Эта мастерская кочевала от одного стойбища к другому: чинила винчестеры, капканы, кастрюли, котлы, чайники. Врач осматривал больных, оказывал медпомощь. Проработав так 2—3 месяца в тундре, товарищи приехали в район на пленум рика с богатым материалом, отчасти изучив чукотский язык. Кочевники и береговые чулки в своих выступлениях на пленуме выражали глубокую благодарность за оказанную им помощь.

— Двенадцать школ теперь у нас в районе и сто тридцать человек учащихся, — говорил кочевник т. Ранавкав, — а в 1932/33 году было только две береговых школы с двадцатью одним учеником. Теперь я другой человек. Я хочу все делать так, как говорит Ленин и Сталин.

— Если бы царская власть осталась, то мы вымерли бы, как вымерло когда-то племя шелаги и сааси, — говорил т. Атык.

— У нас школа хорошо работает, — говорил преднацсовета т. Чемкель, — пятнадцать учеников наберем сами с председателем товарищества Нинекаем, ездили по вербовке детей в школу, сами отремонтировали школу, теперь просим, чтобы нам больницу еще маленькую построили на Биллингсе, а то плохо без врача.

Здесь же товарищи рассказывали, как враждебные элементы пугали детей русскими учителями, говоря: „если учителя придут, убегайте в тундру к оленям, иначе вам учителя уши отрежут“. И дети, увидев приближающихся учителей, с криком убегали в стойбища, в ущелье гор, прятались, спасая себе уши. Учтя эту подрывную работу классового врага, в летний период, когда кочевники выкочевали на морской берег, мы организовали в их стойбище детскую площадку, обеспечили детей продуктами питания и обмундированием. Прошло лето, начался набор учеников в школу. Мне с учителем пришлось быть на вербовке учеников в школу в этом стойбище. Как дружелюбно встретила нас детвора — каждый спешил высказать свое желание ехать в школу.



Ичунская кочевая школа существует уже четвертый год и теперь добилась, что в ней учатся постоянно восемь человек детей и пять — десять человек взрослых. Кочевая школа, красная яранга имели и имеют большое значение в тундре. Без систематической работы в тундре не могло быть и речи об успешной коллективизации, об укреплении товариществ, об укреплении кочевых советов, о поступлении детей кочевников в школу, интернат и т. д.

Понятно, что кочевая школа и красная яранга — совершенно необходимые мероприятия на сегодняшний день.

В ближайшей перспективе мы наметили организовать в районе пятнадцать школ и охватить ими не менее четырехсот человек учащихся. Особое внимание уделяем привлечению в школы учеников школьного возраста и взрослых из тундры — из среды кочевников. В каждом нацсовете намечено организовать красную кочевую ярангу, при которой кочевая школа будет вести учебу, политпросветработу и заниматься ликвидацией неграмотности, помогать в работе нацсовета, товарищества, помогать комсомолу, пионерской организации.

*М. И. РОХЛИН*

## ПЕРВЫЙ ОЛОВОРУДНЫЙ РАЙОН НА ЧУКОТКЕ

### I

В 1936/37 году Чаунская геологопоисковая экспедиция Арктического института производила поиски оловорудных месторождений по восточному побережью Чаунской губы Восточносибирского моря, от южной оконечности Певекского полуострова до побережья.

Что представляет из себя этот район?

Он расположен в 400—500 км к востоку от устья реки Колымы и легко достижим Северным морским путем. В частности, путь из Владивостока, при ледовых условиях, подобных ледовым условиям 1936 и 1937 годов, легко может быть проделан за 20—25 суток. Не представит особых трудностей и путь с запада, особенно при условии обеспечения его ледоколами.

К берегу Певекского полуострова, на котором расположен районный центр — с. Певек — и ряд оловорудных месторождений, пароход подходит на 200—250 м. Наличие здесь закрытого рейда создает благоприятные условия для погрузочно-разгрузочных работ, производство которых невозможно лишь в сравнительно редкие дни особенно сильных штормов. Этот факт имеет очень большое значение, так как исключает необходимость крупных портовых работ. Последние всегда связаны с значительными расходами, и в ряде случаев, как это имеет место в Якутии, на несколько лет оттягивают эксплуатацию месторождений.

В этом отношении менее благоприятно положение второго участка оловорудных месторождений — бассейна реки Куйви-веем, где наиболее глубокий выход имеется лишь

к открытому морю. Подходы к берегу на этом участке еще не изучены. Очередная задача для этого участка — произвести промеры подходов к берегу и построить дорогу от месторождений к морю по долине реки Куйви-веем. Производство этих работ не потребует больших затрат и может быть закончено весьма быстро.

Лес в районе месторождений отсутствует. Некоторым подспорьем, как топливо и отчасти как строительный материал для мелких деревянных построек, может служить плавник, имеющийся в прибрежной полосе ряда участков Чаунской губы и на острове Раутане. Кое-какое значение как топливо, возможно, будет иметь и торф, наличие которого обнаружено в ряде мест. Пока торфяные месторождения совершенно не изучены. При развитии же в районе добывающей промышленности потребуются большое количество топлива для удовлетворения бытовых нужд населения поселков. Целесообразно поэтому испытать торф в качестве топлива и, если теплотворная способность последнего окажется достаточной, разведать месторождения его. Возможно, удастся организовать снабжение углем из Зырянского каменноугольного месторождения, расположенного в среднем течении Колымы. Уголь можно будет спускать вниз по Колыме, а затем морем доставлять в Певек.

Местные строительные материалы представлены сланцами, песком и глиной. Сланцы, благодаря их способности легко раскалываться на плиты, могут быть использованы для кладки складских и служебных помещений. Для строительства могут быть

использованы цемент и глина, которые имеются в ряде мест. Но разведкой их, к сожалению, никто не занимается.

Для обогащения руд<sup>1</sup> на месте добычи, повидимому, придется пользоваться морской водой.

Пресная вода в достаточном количестве в течение круглого года имеется лишь на полуострове Певек, — источником ее является непромерзающее до дна пресное озеро. В большинстве других мест летом источниками пресной воды являются мелкие речки, зимой же пресную воду для бытовых целей приходится топить из снега. Экономически операция эта весьма невыгодна, — она слишком трудоемка, требует затраты значительных количеств топлива. Когда в районе разовьется добывающая промышленность, уместно будет поставить вопрос о сооружении искусственных водоемов или об опреснителях.

Населен район весьма слабо. Вдоль берега имеется несколько мелких поселений луораветланов (чукоч) — охотников, да в тундре изредка встречаются иногда еще более мелкие стойбища оленных луораветланов. Отсюда ясно, что основные кадры рабочих, особенно на первое время, должны завозиться из других районов Союза.

Главным богатством района являются его недр — в первую очередь руды металлов, а из них — олова.

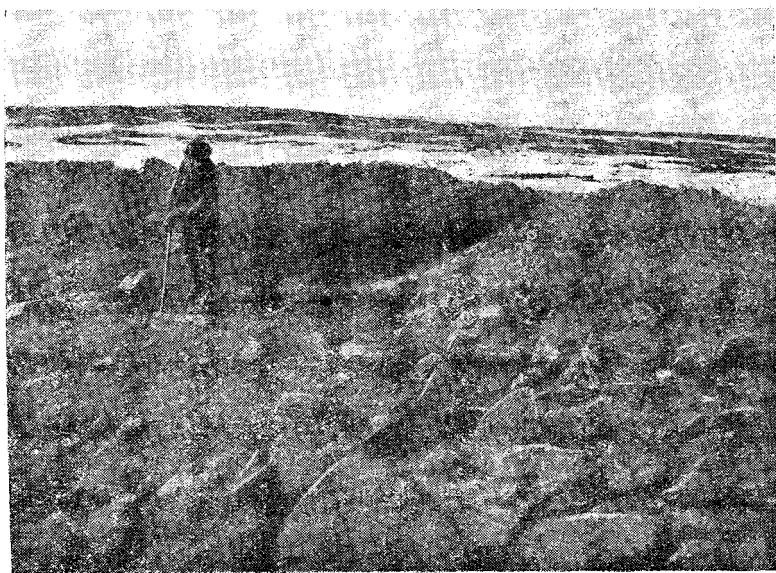
<sup>1</sup> Обогащением называют искусственное отделение породы от руды пустой, т. е. не содержащей полезных составных частей.

## II

В геологическом отношении район представлен песчаниками и сланцами. Доктор геологии, профессор С. С. Смирнов считает, что эти породы аналогичны верхоянской песчано-сланцевой толще, среди которой в ряде других мест обнаружено присутствие оловорудных месторождений.

В ряде мест эти породы прорваны массивами гранитоидов. Судя по данным наших полевых исследований, следует думать, что все наблюдаемые поля гранитоидов представляют собой верхние части одного или весьма немногих больших гранитоидных массивов. Процессы разрушения, непрерывно действующие на дневной поверхности, уничтожили мощную толщу осадочных пород, некогда покрывавшую гранитоиды, и вскрыли пока лишь верхние части этих массивов. Благодаря этому для нас стали доступны и те оловорудные месторождения, которые связаны с гранитоидами, так как они группируются именно около верхних частей массивов последних. Следуя классификации известного американского исследователя рудных месторождений Эммонса, мы считаем, что чаунские массивы гранитоидов находятся в акро- или эпибатолитовой стадии эрозии,<sup>1</sup> и, когда они находятся в этих состояниях, около них наиболее часто удается обнаружить оловорудные месторождения. Об этом весь

<sup>1</sup> Т. е. степени обнаженности в результате разрушения покрывающих их пород.



**Канавные работы**

(Фото М. Рохлина и М. Молдавского)

ма убедительно говорит опыт геологических работ в других районах Союза и в других странах.

Многие оловорудные месторождения располагаются в непосредственной близости или даже во внутренних частях гранитоидных гребней, вдающихся в осадочные породы. Опыт ряда мировых оловорудных районов, например Корнуэллса,<sup>1</sup> также свидетельствует о преимущественном расположении оловорудных месторождений внутри и вблизи гранитоидных гребней. Этот факт имеет исключительно важное поисковое значение, так как позволяет быстро выявить перспективные участки, заслуживающие детального обследования.

Есть основания предполагать, что подобная зависимость имеет место и в других оловорудных районах Советской Арктики.

В осадочных породах Чаунского района установлено большое количество мелких тектонических зон — смятий, мелких сбросов и проч. Многие из них вмещают оловорудные тела. Этого не следует забывать нашим геологам, очень часто, к сожалению, увлекающимся лишь грандиозными тектоническими нарушениями и забывающим, что последние-то как раз, в противоположность мелким, в большинстве случаев бывают безрудными.

Для Чаунского района установлено преимущественное развитие оловорудных месторождений на сланцевых площадях (по

сравнению с песчаниковыми). Это положение находит себе подтверждение и в других оловорудных районах Союза.

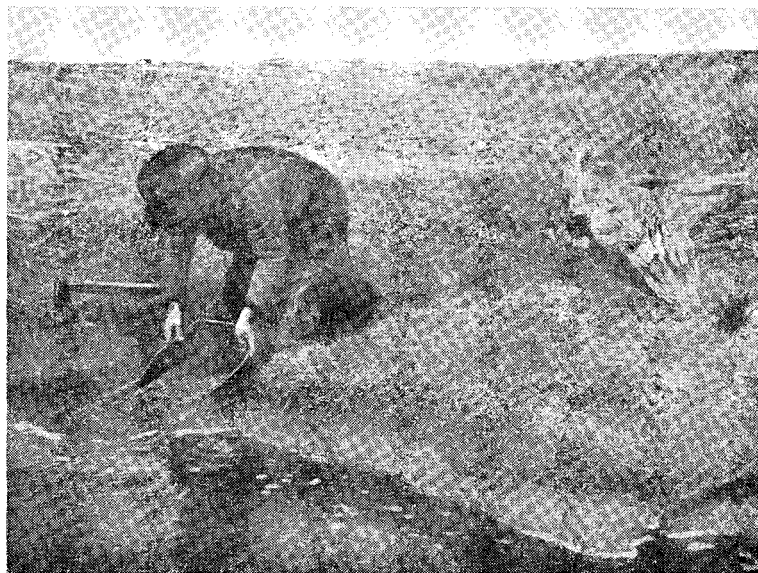
При составлении геологической карты было установлено отсутствие рудных месторождений во внутренних частях гранитных массивов, поперечник которых превышает 5 км. Такая закономерность установлена и в других оловорудных районах мира. Это обстоятельство позволяет исключать из подробного обследования подобные „бесплодные“ участки и, наоборот, детализовать перспективные приконтактные зоны.

### III

Чаунская геологопоисковая экспедиция Арктического института является первой, занявшейся изучением рудоносности Чаунского района Чукотского национального округа. В течение года здесь были выявлены месторождения ряда металлов. Среди них наибольшее внимание заслуживает олово, промышленное значение которого может считаться доказанным. Всего пока обнаружено три участка оловорудных месторождений: гора Певек и гора Яндра-Паак на Певекском полуострове и бассейн р. Куйви-веем.

Гора Певек расположена в южной части Певекского полуострова. Высота ее достигает 600 м. Вершина горы сложена гранитоидами, к подножию сменяющимися песчаниками и сланцами, причем на западном склоне горы преобладают сланцы, на восточном — песчаники.

<sup>1</sup> Район крупных медно-оловянных месторождений в Англии.



**Отмывка  
сланца**

(Фото М. Рохлина,  
М. Молдавского)

Оловорудные месторождения участка горы Певек расположены главным образом на западном—преимущественносланцевом—склоне ее в непосредственной близости к контакту сланцев и гранитоидов, во всяком случае не далее 400 м от него в области экзоконтакта и эндоконтакта.<sup>1</sup>

Все оловорудные месторождения представляют собой трещинные жилы, нередко весьма протяженные, при значительной местами мощности. Простираются оловорудных жил обычно близко к меридиональному с отклонениями до 30° в обе стороны.

Минералогический состав оловорудных месторождений весьма прост: жильные минералы представлены кварцем и турмалином;<sup>2</sup> рудные — касситеритом, обычно довольно крупнозернистым; в некоторых жилах и свалах — арсенопиритом и пиритом.<sup>3</sup> Распределение касситерита в жилах неравномерное, причем нередко как совершенно пустые участки, так и очень богатые гнезда. Такой простой минералогический состав делает сравнительно легко разрешимой проблему обогащения оловянных руд участка горы Певек.

На восточном склоне горы Певек, где наиболее широко развиты песчаники, встречаются лишь весьма немногочисленные свалы сравнительно убогих оловянных руд.

Кроме оловянных руд, на участке горы Певек обнаружены в небольших количествах также медные, свинцовые, цинковые и др. руды.

У западного подножия горы Певек береговая линия расположена в непосредственной близости к контакту сланцев и гранитоидов, так что часть продуктивной оловорудной зоны экзоконтакта расположена под водой. Разрушение морским прибоем этих месторождений, а также ореолов<sup>4</sup> оловорудных жил, залегающих в береговом обрыве, освободило большое количество касситерита. Разрушенный до состояния мелких песчинок, он перемешался

с массой песка, образовавшегося при разрушении осадочных пород и гранитоидов,—так образовалась морская россыпь касситерита.

Кроме касситерита, ценными минералами являются содержащиеся в россыпях в небольших количествах шеелит-вольфрам, содержащий минерал, и монацит, содержащий редкие земли и элемент торий. В днугу морская россыпь тянется на несколько тысяч метров, ширина ее превышает сто метров. Подобный тип месторождений обнаружен в СССР впервые. Он представляет большой интерес, так как, по видимому, содержит большие, по сравнению с другими известными россыпными месторождениями, запасы металла.

\* \* \*

Гора Яндра-паак является северной возвышенностью Певекского полуострова. Высота ее 300 м. Вершина и склоны сложены сланцами, и лишь на террасе, находящейся на склоне горы к морю, имеются свалы гранитоидов.

В сланцах, в пределах экзоконтактной зоны массива гранитоидов, обнаружено большое количество кварцево-арсенопиритовых жил. Длина отдельных жил нередко весьма значительна, мощность же невелика. Простираются колеблется от СЗ 330° до СВ 15°, падение близкое к вертикальному. Жилы все четковидные, с многочисленными пережками.

Жильные минералы представлены кварцем, рудные — арсенопиритом и, очень редко, пиритом, сфалеритом и галенитом.

С поверхности наблюдаются типичные железные шляпы, сложенные лимонитом, скородитом и бедантитом.<sup>1</sup> Изредка, по видимому, встречаются также медная зелень и синь.

Касситерит, как это часто бывает и в других сульфидных месторождениях, настолько мелок, что макроскопически устанавливается очень редко. Во всяком случае в начале присутствия олова в рудах горы Яндра-паак было установлено нами с помощью спектроанализа.<sup>2</sup> Лишь в свалах наиболее богатых руд удалось обнаружить макроскопически видимый, но все же очень мелкий касситерит.

Большинство жил горы Яндра-паак характеризуется небольшим содержанием олова. Однако уже сейчас можно выделить не-

<sup>1</sup> Контакт называют геологическую границу разнородных пород. Эндоконтакт — близкая к контакту внутренняя область гранитоидного массива. Экзоконтакт — сланцевая область, близкая к контакту.

<sup>2</sup> Турмалин в этих месторождениях весьма своеобразен и нередко простым глазом в сплошных скоплениях трудно отличим от сланцев.

<sup>3</sup> Касситерит, или оловянный камень, — минерал, представляющий соединение олова с кислородом. Арсенопирит — соединение мышьяка с железом и серой. Пирит — соединение железа с серой.

<sup>4</sup> Ореолы называются участки наносных образований, залегающие над рудным телом и содержащие — правда, в очень небольших количествах — те же полезные ископаемые, что и в рудном теле.

<sup>1</sup> Сфалерит — соединение цинка с серой; галенит — свинца с серой; скородит и бедантит — мышьяк, содержащие минералы; лимонит — соединение железа с водой. Три последних минерала образуются при изменении на поверхности, под влиянием воздействия кислорода и влаги воздуха на сульфиды — арсенопирит, сфалерит и др.

<sup>2</sup> Подробнее о спектроанализе см. ниже.

сколько жил, которые по содержанию олова да, и по размерам, пожалуй, не уступят имтанджинским.<sup>3</sup>

На участке горы Яндра-паак имеются также мелкие полиметаллические — свинцово-цинково-медные месторождения, располагающиеся дальше от контакта, чем кварцево-арсенопиритовые.

На северном склоне горы Яндра-паак среди свалов гранитоидов, в непосредственной близости к контакту их с сланцами, обнаружено несколько обломков богатых сурьмяных руд, позволяющих рассчитывать на наличие здесь сурьмяных жил.

Для полноты характеристики рудных богатств участка горы Яндра-паак следует упомянуть о находке знака золота в речных наносах у подножия юго-восточного склона горы и о наличии вблизи этого места электромагнитных аномалий, повидимому вызванных залегающим на глубине сульфидным телом, возможно также оловосодержащим.

\* \* \*

Река Куйви-веем впадает в Восточносибирское море приблизительно в 35 км к востоку от мыса Шелагского.

Район бассейна реки Куйви-веем сложен обычного типа осадочными породами, в нескольких местах прорванными небольшими массивами гранитоидов, повидимому так же, как и на Певекском полуострове, представляющими собой наиболее высокие части единого большого массива.

<sup>1</sup> Имтанджинское оловорудное месторождение расположено в Якутии; открыто оно достаточно давно и разведывается уже в течение нескольких лет.

На этом участке обнаружено большое количество линий оловорудных свалов, отвечающих жилам, многие из которых являются промышленными. По минералогическому составу среди этих месторождений можно наметить следующие типы: кварцево-сульфидно-касситеритовый, кварцево-касситеритовый, кварцево-турмалиново-касситеритовый и оловоносные грейзены. Во всех месторождениях, как это вообще характерно для олова, наблюдается неравномерное распределение касситерита: наряду с богатыми участками нередко встречаются и пустые. Кроме того, здесь обнаружен вольфрамит.<sup>1</sup>

Масштабы оловоносности бассейна реки Куйви-веем уже при настоящем состоянии исследования превосходят таковые Певекского полуострова. В то же время есть основания рассчитывать на расширение этого оловорудного района за счет соседних участков.

Шлиховое опробование рыхлых образований, проведенное в бассейне реки Куйви-веем, в ряде мест показало высокое содержание касситерита. Нередко наряду с касситеритом в небольших количествах присутствуют шеелит и монацит.

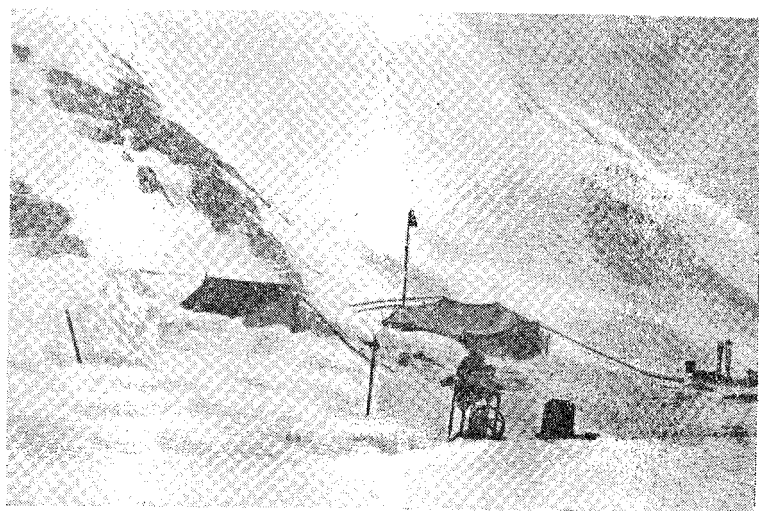
Для полноты характеристики металлогении района следует отметить наличие пирротиновых жил в береговом обрыве вблизи мыса Шелагского, иногда с убогим халькопиритом<sup>2</sup> и оловом и кварца с очень убогой вкрапленностью вольфрамита и моли-

<sup>1</sup> Вольфрамит — соединение вольфрама с железом и кислородом.

<sup>2</sup> Халькопирит — минерал, представляющий собой соединение меди, железа и серы.

Лагерь геологопоискового отряда под обрывом горы Певек

(Фото М. Рохлина и М. Молдавского).



бденита<sup>1</sup> в районе, что к юго-западу от реки Куйви-веем. В пределах этого же района в речных наносах установлено присутствие заметных количеств касситерита.

\* \* \*

Вышеизложенным исчерпываются сведения о месторождениях олова в пределах более или менее полно исследованных районов. В то же время имеются данные о наличии оловянных руд и в других участках Чаунского района, находящихся в значительном удалении от Певекского полуострова. Так, например, в шлихах, взятых по долинам рек, текущих с горы Нейтлин, расположенной километрах в 25 к юго-западу от Чаунской культбазы, установлено присутствие значительных количеств касситерита.

Из района бухты Нольде председатель Чаунского рика И. Рентьургин доставил нам образец руды с неплохим содержанием олова.

Учитель Рольтенват из верховьев реки Мледю-веем доставил экспедиции небольшой кусок кварца с охрами и обильной вкрапленностью мелких кристаллов касситерита.

Геолог нашей экспедиции М. Молдавский во время стоянки парохода „Свердловск“ у острова Четырехстолбового (из группы Медвежьих островов) в русле речки вблизи полярной станции отмыл два шлиха — в обоих содержится касситерит.

Наконец, геолог В. Вакар установил присутствие небольших количеств касситерита в аллювии рек Островновского района.

Этим пока исчерпывается список мест находок оловянных руд в Чаунском районе и в других местах, сходных с ним по геологическому строению. Несколько особняком стоит лишь река Алькаквунь. Геологическое строение ее участка еще неясно.

#### IV

В результате наших работ в пределах Чаунского района Чукотки открыта крупная оловорудная провинция, по площади развития оловянного оруденения могущая быть поставленной в один ряд с крупнейшими оловорудными провинциями мира. Площадь территории, в крайних точках которой отмечено оловянное оруденение, составляет тысячи квадратных километров. В то же время Чаунский оловорудный район имеет весьма определенные шансы на расширение за счет необследованных и неудовлетворительно обследованных территорий.

Необходимо и в дальнейшем продолжать геологопоисковые и разведочные работы в районе. Они должны пойти по двум направлениям: разведочные работы с

целью организации рудников на базе уже известных месторождений Певекского полуострова и бассейна реки Куйви-веем и поисковые работы, которые должны быть поставлены на наиболее доступных участках, расположенных близко к Северному морскому пути.

Опыт работ нашей экспедиции интересен тем, что уже в процессе полевых работ была произведена промышленная оценка района и установлена необходимость разведки уже открытых месторождений и продолжения поисков в определенных участках. Это оказалось возможным благодаря применению наряду с обычными геолого-поисковыми операциями новых методов работ.

Нами применялся спектральный анализ. Основан он на применении спектрографов с кварцевой, силивиновой или стеклянной оптикой.<sup>1</sup>

Методика этого анализа заключается в следующем. Тонко размельченным материалом пробы заполняется канал положительного угла угольной вольтовой дуги. Через оптическую систему спектрографа на обычной фотопластинке фиксируется спектр пламени при горении этой дуги. Температура его настолько высока, что весь материал пробы испаряется. Раскаленные пары дают спектр, в котором появляются линии, соответствующие элементам, содержащимся в материале пробы. Известно, что спектр каждого элемента состоит из определенных линий, не повторяющихся в спектрах других элементов. По появлению тех или иных линий в спектре и по их интенсивности устанавливается количественное содержание того или иного элемента в пробе.

Производительность спектроанализа исчисляется до 50 анализов на прибородень. Исключительная ценность этого метода заключается в том, что он применим в полевых условиях. В нашей экспедиционной лаборатории за год было произведено почти 8000 количественных анализов на олово. Лишь благодаря наличию полевой спектроаналитической лаборатории нам удалось своевременно установить присутствие „невидимого“ олова в рудах горы Яндра-паак и удалось провести станнометрическую съемку. Результатом ее применения явилось, в частности, открытие морской россыпи касситерита.

Применялась также станнометрическая съемка. В наносах над оловорудными месторождениями или в непосредственной близости к ним содержится повышенное количество касситерита, поступаю-

<sup>1</sup> Молибденит—соединение металла молибдена с серой.

<sup>1</sup> В прежние годы приборы эти ввозились из-за границы. В настоящее время наши заводы выпускают спектрографы с силивиновой оптикой, заменяющие заграницные с кварцевой.

щего из механически разрушающейся головы жилы. Эта методика съемки предусматривает возможность производства массового анализа проб и поэтому стала осуществимой лишь после разработки спектрального анализа на олово.

В целях поисков оловорудных месторождений этим методом с небольшой глубиной — до 20—30 см — берутся пробы наносов, весом 100—400 г, анализируемые в дальнейшем спектральным методом. В местах повышенных содержаний олова в наносах коренные породы вскрываются канавками.

Опыт применения станнометрической съемки в Чаунском районе дал положительные результаты. Именно с его помощью была обнаружена морская россыпь, выявлены ряд жил на горе Яндра-паак, перспективные участки на горе Певек и в бассейне реки Куйви-веем, в пределах которых позже удалось обнаружить оловорудные жилы и свалы.

Довольно близко к этой методике стоит шлиховое опробование. Однако, несмотря на то, что шлиховое опробование давно применяется в практике геологоразведочных работ, многие геологи пользуются им нерационально. Следует всегда помнить, что шлихи, взятые в долинах мелких рек и ручьев, дают гораздо больше материала для заключений, чем шлихи, взятые в долинах больших рек. И второе — шлихи следует брать не ниже головки конуса выноса,<sup>1</sup> так как достаточно крупные зерна касситерита отлагаются полностью в пределах первых сотен метров его. Подтверждение этим двум положениям мы находим как в непосредственных полевых наблюдениях, так и в соответствующих математических расчетах.

В практике наших работ мы пользовались также микромагнитной съемкой и электроразведкой по методу индукции.

Настоятельно может быть рекомендовано комплексное применение спектроанализа, станнометрической съемки и разных видов геофизических методов.

В части горных работ следует отметить применявшиеся нами при проходке канав

взрывные работы с подготовкой зарядных скважин пожарами нефти. Применение пожаров нефти для проходки зарядных скважин позволило поднять производительность канавных работ с 0,6 куб. м на человека-смену почти до 2 куб. м, а у инициаторов этого рационализаторского мероприятия забойщиков-стахановцев И. Т. Назарова и Д. Ф. Суханова до 2,5 куб. м.

Но и этим мы не ограничивались. В зимние месяцы, когда сотрудники экспедиции более или менее постоянно проживали на базе, у нас работали технические кружки под руководством специалистов. Программы были построены так, чтобы дать рабочим знания, позволяющие вести самостоятельные работы, типа американского проспекторства. Внимание уделялось основам минералогии, петрографии и геологии. Полнее давались сведения из области учения о рудных месторождениях, выделялись вопросы, имеющие практическое значение.

В результате проведенных таким образом курсов, после соответствующих непродолжительных работ совместно с геологами, трем наиболее успевавшим рабочим поручали самостоятельные проспекторские работы, завершившиеся открытием ряда оловорудных свалов.

Районный съезд советов, комсомольские собрания, конференцию учителей и частные встречи с местными жителями мы систематически использовали для популяризации среди местного населения задач экспедиции и для привлечения его к сбору рудного каменного материала в разных участках района. Луораветланам (чукчам) мы показывали образцы руд, поясняли признаки, по которым можно отличить руду от пустой породы. Они доставили нам свыше сотни рудных проб и образцов, из которых два, доставленные Рентьургиним и Рольтенватом, были с хорошим содержанием олова.

Освоение Чаунских оловорудных месторождений является нелегкой задачей. Несомненно, эта работа потребует затраты значительных материальных и денежных средств, сил и энергии. Но несомненно также и то, что все это будет сторицей окуплено, когда возникнут в этом богатом крае предприятия добывающей промышленности.

<sup>1</sup> То есть того места, где водный поток выходит из гор и долина его резко расширяется.

## ЗДРАВООХРАНЕНИЕ НА ЧУКОТКЕ ТРЕБУЕТ ПОМОЩИ

От Уэлена до мыса Шмидта и от Уэлена до бухты Преображения — чукотская территория довольно густо населена луораветланами (чукчами), отчасти юитами (эскимосами) и русскими.

Какая же медицинская сеть имеется на этом пространстве?

На мысе Шмидта работает врач полярной станции без среднего и младшего медперсонала; другой врач в некоторые годы бывает в Уэлене со штатом „сам-один“. В заливе Лаврентия есть единственная больница Главсевморпути. В Чаплино имеется медпункт, а в бухте Провидения — врач полярной станции.

Ясно, что всего этого крайне недостаточно. По мнению врачей, совершенно необходимо иметь медпункты с двумя стационарными койками и квалифицированными фельдшерами: в Ванкареме, Колючине, Сердце-Камень и в самом большом эскимосском селении на Чукотке — Наукане. Эти медицинские пункты должны быть под систематическим наблюдением врачебных пунктов: Ванкарем — под наблюдением врача полярной станции мыса Шмидта (200 километров), а остальные три пункта под наблюдением врачебного участка Уэлен.

В Уэлене должен быть врачебный пункт — больница с пятью койками, врачом, средними и младшими медицинскими работниками.

При такой сети можно обслужить больных реальной стационарной помощью и в большей степени, чем в настоящее время, избавить женщину от родов в антисанитарных условиях яранги.

Базисной больницей должна быть больница Чукотской культбазы в заливе Лаврентия с несколькими врачами и зубо-врачебной помощью. Зубной врач может обслужить выездами все указанные медицинские пункты.

При больнице Чукотской культбазы и в заливе Лаврентия необходимо иметь два санитарных самолета „У-2“. При наличии самолетов население, начиная с мыса Шелагского, острова Врангеля, мыса Шмидта до залива Лаврентия и на юг от бухт Преображения и Провидения, будет в сфере влияния больницы Главсевморпути в заливе Лаврентия.

Вопрос о самолетах твердо диктуется жизнью. За последние годы не было случая,

чтобы самолет, находящийся в районе Уэлена, не был с эффектом использован для санитарных целей. Всегда, если имелась хоть малейшая возможность, наши советские летчики охотно помогали населению Советской Чукотки, — например, тт. Молоков, Леваневский, Водопьянов, Куканов, Каминский и другие. Все они, выполняя основные задания, вылетали для переброски больных и врачей в больницу залива Лаврентия. Именно таким путем больница приняла больных националов с острова Врангеля, Певека, мыса Шмидта, бухты Провидения, не говоря уже об Уэлене и др. „ближайших“ — на самом же деле далеких — мест Чукотки. Санитарного самолета при больнице нужно добиться в ближайшее время.

Также необходимо завести для медицинских участков стандартные бревенчатые постройки, с оборудованием и достаточным медикаментозным снабжением, а также штатом медработников.

Во всех лечебных и санитарных учреждениях далеких окраин ежегодно ощущается острый недостаток квалифицированного среднего медицинского персонала. Сестру с общим семилетним образованием, окончившую нормальный техникум, мы можем получить как редкое исключение, не говоря уже о фельдшере, фельдшерике-акушерке и аптечном работнике. В большинстве случаев мы имеем сестер с 6- или 3-месячной подготовкой, в медицинском отношении почти неграмотных.

Такое небрежное и недопустимое отношение — раньше Комитета Севера в Москве и Владивостоке, а теперь Владивостокского территориального управления Севморпути — к подбору средних медицинских помощников ведет к тому, что врачи вынуждены заниматься работой среднего медперсонала, естественно оставляя пробел в врачебной работе. Врачи поэтому полностью применить свои знания и опыт не могут. Не малой помехой этому являлось на Чукотке и безответственно относящееся к постановке медицинского дела руководство культбазы.

Все эти недостатки надо немедленно устранить. Необходимо создать на Чукотке прочную медицинскую сеть, обеспечить ее полностью штатом медицинских работников нужной квалификации.



В. А. КАРПАТОВ

## ПЕРЕСТРОИТЬ РАБОТУ МУЗЕЯ АРКТИКИ

Вся наша страна интересуется Арктикой; поэтому не удивительно, что музей Арктики в Ленинграде посещает большое количество народа. В музей приходят педагоги, географы, школьники, студенты, идут широкие массы, интересующиеся Арктикой. Все они хотят получить исчерпывающий материал по исследованию Севера, узнать новое.

Но, к сожалению, этого исчерпывающего материала они в музее еще не найдут... Чтобы не быть голословным, пройдемся по его залам.

Прежде всего мы входим в центральный зал музея. Перед нами сферическая рельефная карта северной части земли, наглядно представлена вся Арктика до шестидесятой параллели. В макетах неплохо показаны образование ледников и птичий базар (работа художников Платунова и Цепалина). Слева — макет тундры. Из витрин смотрят песец, тюлень, россомаха, горностай, лемминг, тарбаган, суслик. Этим ограничена фауна Арктики.

Переходим к экспедициям. Одним мазком дан Пифей. Его первая в истории попытка проникнуть в Арктику, как известно, не увенчалась успехом.

Недостаточно материала о плаваниях в арктических морях викингов и норманнов, установивших торговые отношения с населением Кольского полуострова.

Новгородская и московская колонизация Севера также мало отражена.

Великая Северная экспедиция, возглавлявшаяся Берингом, должна быть показана гораздо полнее. Это крупнейшая экспедиция Петровского времени. Из реликвий имеются только нож Прончищева, деревянные чашки и карта на атласе 1745 года.

Все путешествия Виллема Баренца отражены в пяти-шести гравюрах. Кроме того выставлены ваза, гарпун, черепок от подсвечника, петля от сундука и голландский башмак на деревянной подошве.

Имеется макет зимовки Дмитрия Лаптева и копия карты Харитона Лаптева. Но если посетитель заинтересуется мысом Дежнева — то о нем здесь он не найдет мате-

риала. Между тем, казак Дежнев первым обогнул Чукотский полуостров и прошел Берингов пролив задолго до самого Беринга. Совершенно не отражена деятельность известных русских полярников — Челюскина, Литке (имеются только портреты), Крузенштерна, Толля. Многие русские исследователи незаслуженно обойдены музеем.

О первой экспедиции Норденшельда свидетельствует только астрономический знак-столб, привезенный с мыса Челюскина капитаном Ворониным.

Бегло показаны экспедиции к Северному полюсу Нансена, Андрэ, Пири. Еще слабее показаны походы к Южному полюсу Амундсена, Скотта, Шеклтона.

Очень мало материала посвящено Макарову и постройке „Ермака“. Посетитель ничего не узнает об участии Д. И. Менделеева в постройке этого ледокола. А между тем, из недавно найденных в архиве великого химика материалов известно, что Менделеев принимал непосредственное участие в создании ледокола. Во время первой экспедиции на ледоколе „Ермак“ Менделеев был назначен заместителем начальника экспедиции по научной части, и только в самый последний момент адмирал Макаров отстранил Менделеева.

В 1901 году Менделеев разработал проект нового ледокола и обратился с докладной запиской к тогдашнему министру финансов Витте с просьбой разрешить ему новую экспедицию в Арктику.

Эти идеи великого русского ученого никакого отражения в работах музея не получили.

Далеко не полно показана экспедиция к Северному полюсу Г. Я. Седова. Кроме его портрета, выставлены только вахтенный журнал экспедиции, предварительный отчет участника экспедиции В. Ю. Визе и рапорт дежурного вахтенного начальника на „Св. Фоке“ Кушакова начальнику экспедиции Седову по поводу недовольства матроса Линника.

Где-то должны быть еще два судовых журнала. Почему музей не занимается их

поисками? Имеются дневники, письма. У вдовы Г. Я. Седова хранится карта залива Веры. Карта эта была сделана самим Седовым, который назвал залив в честь своей жены. К сожалению, музей ничего не предпринял, чтобы приобрести эти материалы.

Большой интерес представляет вахтенный журнал ледокола „Садко“, пробовавший семнадцать лет под водой. Но кроме истлевших страниц хотелось бы видеть хотя бы отрывки, перепечатанные и удобочитаемые.

Экспедиция Брусилова на „Св. Анне“ представлена только выпиской из судового журнала.

Вместо рукописи Русанова мы нашли под стеклом записку: „взята для научной работы“. Но научная работа по-настоящему еще не ведется. В музее имеются только четыре штатных научных сотрудника, которые едва справляются с текущей работой.

После экспедиции Седова работа в Арктике была прервана империалистической войной. В 1920 году, после изгнания интервентов из Мурманска и Архангельска, экспедиционная работа в Арктике возобновилась.

В музее отмечена работа краснознаменного ледокола „Красин“ по спасению неудачной экспедиции Нobile на дирижабле „Италия“. Бегло показан поход „Сибирякова“ в 1932 году.

Сравнительно полно представлен поход „Челюскина“, его гибель, жизнь на льдине и спасение челюскинцев героями-летчиками. Но этот раздел мог бы быть еще полнее. Например, музей до сих пор не приобрел ни одного экземпляра газеты „Не сдадимся“, выпускавшейся в лагере Шмидта. (Один экземпляр ее имеется в Парке культуры и отдыха им. Горького в Москве, второй — хранится у одного инженера-челюскинца.)

Довольно поверхностно отражены экспедиция на „Литке“ 1934 года и высокоширотная экспедиция на „Садко“ 1935 года.

Большое развитие полярных станций также не нашло исчерпывающего отражения в работе музея.

Недостаточно уделено внимания экспедиции О. Ю. Шмидта на полюс и дрейфующей станции „Северный полюс“. Кроме карты дрейфа, выставлена для обозрения шелковая палатка, обслуживавшая экипаж самолета „Н-172“ во время пребывания на полюсе. В этой палатке жил Герой Советского Союза летчик Алексеев. Выставлены также авиасекстан, при помощи которого впервые в истории был определен Северный полюс; печь для подогревания моторов, меховая одежда летчиков, горные ботинки, фетровые сапоги (сделанные по специальному заказу Папанина) и матрац, надуваемый воздухом.

Исключительное значение северной полярной авиации музеем показано слабо.

К портретам героев-летчиков не даны даже их краткие биографии.

Исторические перелеты Героев Советского Союза Чкалова и Громова, покрывшие всемирной славой советскую авиацию, также мало отражены в работе музея.

Посетитель останавливается у портретов полярных капитанов — победителей льдов. Он хочет знать их биографии, их работу, но все это отсутствует.

Для посетителя представляют интерес и официальные документы. Однако музей с трудом получает эти документы от Главсевморпути. Чтобы получить приказ об организации дрейфующей 56-й полярной станции, пришлось специально посылать человека в Москву. О 57-й полярной станции, организованной на островах Де-Лонга, в музее пока ничего нет. Наряду с показом прошлого Арктики важно отражать и настоящее — идти в ногу с жизнью.

К достижениям музея нужно отнести хорошо выполненные электрифицированные карты, показывающие развитие полярных станций.

Неплохо обставлен горно-рудный отдел. Довольно полно показаны образцы угля Баренцбурга, Печоры, Новой Земли, флюорита из Амдермы, Вайгача, Нордвика. Менее полно представлен Чукотско-Анадырский край.

Скуп показан моржовый и тюлений промыслы, рыболовство, оленеводство. Мало отражено охотничье хозяйство.

Отсутствуют макеты или диаграммы, в которых была бы показана работа олене-промысловых станций, производственно-охотничьих станций и т. д. Между тем охота является одним из решающих факторов в экономике Крайнего Севера.

Бегло показана работа факторий, культурбаз. Мало отражено национальное и культурное строительство Крайнего Севера. Почти не показан рост коллективизации в Заполярье. Совершенно не отражены этнографические особенности народов Крайнего Севера.

Интересны художественные чукотские изделия из моржовой кости и панно студентки Института народов Севера М. Терентьевой „Ненецкое кочевье“.

Но в целом отдел искусства необходимо расширить.

Совершенно не показано геологическое прошлое Арктики. Существует гипотеза, что Аляска была когда-то продолжением Чукотского полуострова. Но эта гипотеза, связанная с образованием Берингова пролива, никакого отражения в работе музея не получила.

Недавно найдена кинопленка об экспедиции Г. Я. Седова. В 1938 году фабрикой „Союзтехфильм“ эта пленка будет отпечатана и смонтирована, и музей сможет демонстрировать перед зрителями фильм об экспедиции Седова.

Арктический музей в Ленинграде располагает совершенно непригодным для него помещением — зданием бывшей старообрядческой церкви. Теснота в этом помещении не стимулирует развертывания работ.

Несмотря на это при плане в 34 тысячи посетителей, музей в 1937 году пропустил более 48 тысяч человек.

Хотя музеем и ведется работа над материалом для научного обоснования экспозиции, но работа эта еще далеко недостаточная.

Ни один иностранный исследователь не

проделал столько работы в Арктике, сколько сделали советские полярники. Музей должен наглядно показать все эти достижения и преобразования, достигнутые в Советском секторе Арктики.

Надо по-настоящему поставить научную работу, заняться поисками материалов, которые разбросаны по всем уголкам нашей страны. Надо полнее показать советские экспедиции, достижения советской власти на Крайнем Севере, шире показать искусство и рост двадцати шести народностей, населяющих наш Крайний Север.

*А. В. ВОЛЬСКИЙ*

## ТАКИЕ ЛИ ВЫСТАВКИ НАМ НУЖНЫ?

Выставка Главсевморпути, открытая в Московском парке культуры и отдыха под лозунгом „Освоение Арктики“, заслуживает большого внимания. Ее посещает много тысяч человек.

Отвечает ли выставка тем требованиям, которые поставлены перед ней?

Первый отдел выставки — исторический. Мы видим портреты известных исследователей Арктики — Норденшельда, Русанова, Нансена, Амундсена, Толля, Седова. Видим фотографии парусных судов, на которых первые завоеватели Севера бесстрашно двигались во льды Арктики. Есть портреты современников — Шмидта, Водопьянова, Молокова, Папанина и др.

Но достаточно ли показать в историческом отделе только это?

Когда мы говорим „Арктика“, то подразумеваем не только льды Полярного бассейна, но и всю территорию за полярным кругом, что составляет одну четвертую территории Советского Союза. Тут материи и реки, озера и горы, леса и тундры, звери, человек тундры. К сожалению, кроме исследователей Арктики, мы в историческом отделе выставки ничего этого не видим.

Выставка не показывает колониального рабства, которое господствовало на территории Арктики в царское время. Исключили целую эпоху с ее поголовной безграмотностью и повальными эпидемиями при царизме. Исключили, наконец, ясак, манивший в тундру прожженных дельцов и прохвостов, искателей легкой наживы и грабежа. Ясак вверг народы тундры в бедствия, затормозил культурное развитие тундры на столетия. И первое слово советской власти было: „Долой ясак!“ Оно стало лозунгом действий для всей бедноты и середняцких хозяйств в тундре. И вот на выставке нет ни одного звука об этом.

За историческим — идет отдел морской службы. После парусных шхун, после „Мод“ и „Фрама“ мы видим наши советские ледоколы, прорубившие Северный

морской путь из Европы в Азию. Видим макет „Красина“. Здесь же под стеклом стоит макет „Садко“, который тоже назван ледоколом, хотя это по существу ледокольный пароход. Всеобщее внимание привлекает макет в одну сотую натуральной величины ледокола „Иосиф Сталин“. Этот корабль, выходящий с Балтийского судостроительного завода, отличается от остальных большей мощностью и технической оснащенностью. Особенно интересны три морских гидроплана, стоящих на палубе.

У макетов разгораются споры. Одни утверждают, что в носу у ледокола расположен прибор, напоминающий молот, который на макете не виден. Другие, с более пылкой фантазией, говорят, что под дном ледокола расположена особая конструкция пилы, которая, когда нужно, просовывается и режет лед. Постановка дела на выставке такова, что „за всеми справками нужно обращаться к консультантам“, как гласит объявление. Однако один консультант не всегда на месте, и не всегда находятся инициативные люди, прибегающие к его помощи, так что большинство посетителей отходит от макетов с чувством неудовлетворения. Чего бы проще — проводить по образцу всех музеев и выставок организовывать консультацию, когда подбирается соответствующий контингент посетителей. Этого руководители выставки, к сожалению, не проводят.

Переходим к следующему отделу — авиации. Север трудно сейчас представить без самолетов и летчиков.

Вывешена фигурная диаграмма, показывающая, как самолет побеждает полярные пространства. Оказывается, от Красноярска до Дудинки езды: на лошадях 40 суток, на пароходе — 9 суток, а на самолете 10 часов полета, — показаны лошадь, пароход и самолет. Такие диаграммы запоминаются лучше десятка карт и статей. Они выразительны.

Здесь же стоит доска приборов трехмоторного самолета. Видимо, доска должна

показать сложность самолетовождения в условиях Арктики, но это разберут только специалисты. Рядовому же посетителю указатели скоростей, горизонты и альтиметры ничего не говорят.

Вот и весь отдел авиации.

Можно ли его назвать исчерпывающим? Есть как будто и то и это, а главного не чувствуется — акцентировки, разъяснения, почему авиация является у нас сильнейшим оружием освоения Арктики (огромные пространства, бездорожье и так далее), как мы пользуемся им, какая разница между работой полярной авиации и Гражданского воздушного флота.

Отлично смотрится объемный макет полярной станции, сделанный в нише под стеклом. Никаких объяснений такой макет не требует. Перед посетителем целая панорама, и он вполне реально видит, что такое полярная станция.

Макеты факторий Главсевморпути, представленные на этой выставке, также хороши. Показаны настоящие люди, в натуральную величину, в настоящих сакуях. Они приехали на факторию. Один из промышленников вошел в лавку фактории, где на стене висят портреты Ленина и Сталина. Продавец показывает промышленнику товары. Рядом с лавкой другой промышленник выбирает книги у культиурника. Вдали виднеется экран для демонстрации кинофильмов. Все это хорошо, правдиво. Но плохо, что не с чем это сравнить. Когда мы говорили о слабости исторического отдела, мы имели именно это в виду. Сила воздействия выставки — в сравнениях, в контрастах, а их-то на этой выставке нет.

Человек нашей страны разносторонне грамотен. Он много читает, всем интересуется. Когда он идет на выставку, он хочет посмотреть то, чего еще не видел, сравнить, прикинуть, как это выглядит в общегосударственном масштабе. Сберечь, сохранить в своей памяти или в записной книжке разительные контрасты, которые ему пригодятся где-нибудь в докладе, в научном труде или на производстве.

На выставке по освоению Севера не показан выдающийся представитель животного мира — олень. Олень — это пища, полярная одежда и средство передвижения для человека тундры. Чем больше оленей, тем успешней пушной промысел, тем зажиточнее жизнь. А вот на выставке по освоению Севера нет ни одного звука об олене.

Возле оленя хочется видеть чум, рядом с чумом — балок, чтобы посетитель выставки имел представление о том, как жили люди тундры раньше и как живут теперь. Балки сыграли революционизирующую роль в тундре. Балок — это лицо новой тундры. Известно, с какой ненавистью относятся к балку классово-враждебные элементы — кулаки, шаманы и их приспешники. Кулаки видят в балке наступление новой жизни в тундре,

утверждение социалистических форм хозяйства, против которых они ведут подрывную работу. А вот на выставке по освоению Арктики нет ни одного намека на балок.

Возле собачьей упряжки происходит диалог:

— Пять собак везут.

— Не пять, а больше.

— Где же больше, когда тут пять?

— У них нехватило. И санки другие прицепили.

— А эти какие?

— Это олени. Они тяжелые. Для собак санки легкие и низкие бывают. Я видел...

Что возразить этим двум собеседникам? Осведомленность их гораздо выше, чем у устроителей выставки. Вот и тут напутали — санки пристегнули не те, собак впрягли не столько, сколько нужно.

Вообще выставка пестрит „досадными опечатками“. В историческом отделе красуется надпись:

„И все же, несмотря на подчас невероятно тяжелые условия работы, дореволюционные исследователи сделали многое, и об этом нужно знать советскому читателю“.

Организаторы выставки, видимо, списали это изречение прямо из книги, не потрудившись даже перефразировать его: для посетителя выставки, а не читателя.

На диаграмме, висящей в отделе авиации, Дудинка почему-то оказалась в Енисейском заливе. На карте воздушных путей Арктики совершенно нет одного из крупных населенных пунктов Арктики — города Игарки.

Диаграмма в отделе полярных станций утверждает, что в 1937 году в Арктике 56 полярных станций, хотя в свое время весь Советский Союз был оповещен, что на острове Генриетты организована 57-я полярная станция.

На одной из подставок — этикетка: „Рыбы, встречаемые в Арктике“. А рыбы на выставке никакой не показано.

В отделе завоевания полюса висит старая „карта экспедиций, направляющихся на поиски экипажа Леваневского“. Эти экспедиции давно уже возвратились, и другие там работают, а карта висит без изменений. Организаторы выставки, повидимому, не следят за текущими событиями.

Особого внимания заслуживает система выставки, ее характер. Она более картографична, нежели показательна. Всюду развешены оперативные хозяйственные карты. Есть подробная карта морских и речных путей сообщения с подробным обозначением баз. Есть карта воздушной связи всего Севера. Есть схема радиостанций, с излишне-подробным обозначением, сколько у нас на Севере радиостанций первого и второго класса, где и как они расположены, как действуют, где строятся новые. Есть добросовестная карта ископаемых на Севере. Если этого мало — тут же в отделе

минералов услужливо вам показывают в абсолютных цифрах, сколько запасов той или иной руды на Севере по сравнению с запасами всего Советского Союза, анализы некоторых драгоценных руд.

Сегодня Арктика перестала быть экзотическим уголком для путешественников. Вся Арктика представляет собой общегосударственный народнохозяйственный комплекс. Раз так, мы должны уметь хранить государственную тайну, оберегать ее от диверсантов, троцкистско-бухаринских шпионов.

Мы не против карты вообще. По середине выставки расположен, например, макет полушария. Он медленно вращается, схематически показывая путь ледоколов, самолетов и как располагаются зимовки по берегу Ледовитого океана. Массовый посетитель, тот, на которого должна быть рассчитана выставка, доволен, — он видит, что действительно одна четвертая территории Советской страны призвана к жизни. Но мы решительно против экспонирования карт служебных, оперативных.

Выставка Главсевморпути в Парке культуры является неудачной попыткой показать нашему народу труды по освоению Арктики. Она составлена недобросовестно из случайно подвернувшихся под руки материалов. Она отклоняется от принципа наших выставок — быть выразительным средством воздействия, организации масс, средством пропаганды и разъяснения политики партии на том или ином участке. Она не отвечает познавательным целям, которые себе ставит подобная выставка.

Нам выставки нужны. Нам нужна постоянно действующая стационарная выставка не только в Москве, но и в Обдорске, в Игарке и во всех полярных городах. Нам нужны передвижные выставки в балках для тундры. Известно, что у националов тундры особенно развито зрительное восприятие. Речь беседчика для него порой малопонятна, газета не всегда доступна, а вот макет, картина, выставка — произведет на него неотразимое впечатление.

Нам выставки нужны, но они должны быть, как правило, целеустремленны и пропитаны партийностью.

## СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В 1938 ГОДУ НА КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ

Сельхозуправлением Главсевморпути намечено провести в 1938 году на Крайнем Севере большое строительство научных учреждений, опытных станций, опорных пунктов, новых совхозов, ферм и питомников.

В Игарке создается комплексный научно-исследовательский институт полярного земледелия, животноводства и промыслового хозяйства. Деятельность этого института будет охвачен весь Крайний Север, начиная от Мурманска и кончая Чукоткой. Сеть опытных станций и опорных пунктов будет работать под руководством института.

В Мурманске и в Нарьян-маре создаются опытные станции по оленеводству. По Омскому Северу организуются три опытных овоще-животноводческих станции: Салегардская, Ямальская и Березовская, и одна оленеводческая в Ныдо, с бактериологическим отделением по борьбе с копытной.

На Красноярском Севере создаются Таймырское опытное овоще-животноводческое хозяйство и опорные пункты в Туре, Туруханске и в Байките.

На Якутском Севере будут созданы Момская опытная станция и целый ряд опорных пунктов: Жиганский, Верхоянский, Родчевский и Булунский, причем на последнем опытном пункте будут проводиться работы по овощеводству, оленеводству, рыбному и охотничьему промыслам.

На Дальнем Востоке организуются Анадырская опытная станция и два опорных пункта: Анадырский и Марковский.

Кроме научных учреждений, на Севере в 1938 году будут созданы 4 новых совхоза — Амдерминский овоще-животноводческий совхоз, Белогорский овоще-животноводческий совхоз, Саккырырский оленеводческий совхоз, овоще-животноводческий совхоз при Нордвикстрое — и животноводческая ферма в Байките.

Организуются 8 новых МПС: Новоземельская, Березовская, Байkitская, Туруханская, Усть-Енисейская, Хатангская, Берхоянская и Уэленская.

Создаются новый питомник ездовых собак на Чукотке и целый ряд питомников оленегонных лаек при следующих оленеводческих МПС: Петруньском, Ныдинском, Нижнеколымском и Анадырском оленеводческих и при Ярсалинской, Байkitской, Туруханской, Хатангской, Булунской и Момской МПС.

На Енисее в 1938 году будет вестись подготовка к строительству пловучего рыбоконсервного завода, который должен работать непосредственно вблизи рыбных промыслов.

Сельхозуправлением в 1938 году вводится на Севере ряд новых сельскохозяйственных культур; кроме того на местах из акклиматизировавшихся культур будут выводиться новые, наиболее устойчивые сорта.

Намечается завоз новых пород скота.

## МОРСКИЕ ВОДОРОСЛИ — КОРМ ДЛЯ ПУШНЫХ ЗВЕРЕЙ И ДОМАШНИХ ЖИВОТНЫХ СЕВЕРА

Салегардская звероферма Главсевморпути для питания своих зверей завозит с юга корнеплоды и сухие фрукты и почти не использует местных кормов, а именно: ягоды, мхи, мясо белухи, отходы рыбного и охотничьего промыслов, водоплавающую дичь и т. д.

Ни звероферма, ни Салегардская промыслово-биологическая станция Всесоюзного Арктического института не занимаются вопросами местного кормодобывания, в то время как ферма должна быть показательно-племенной для колхозного звероводства.

В районах деятельности Главсевморпути — на Кольском полуострове, на Новой Земле, в Баренцовом, Белом, Карском и других морях — имеются колоссальные запасы морских водорослей, которые могут быть прекрасным кормом для домашних животных и зверей, разводимых в неволе.

Во Франции так называемый „варек“, т. е. морские водоросли, выброшенные штормом на берег, собираются и заготавливаются в сушеном виде на зимний корм для скота. Это — высококачественный корм.

Кроме Франции, водоросли употребляются на корм скоту в Японии, Китае, Англии, Шотландии, Ирландии, Норвегии, Америке и других странах.

У нас в некоторых районах Дальневосточного края водоросли „морская капуста“ (*Laminaria japonica*) и другие также начали употребляться на корм скоту и как лекарственные средства от разных заболеваний.

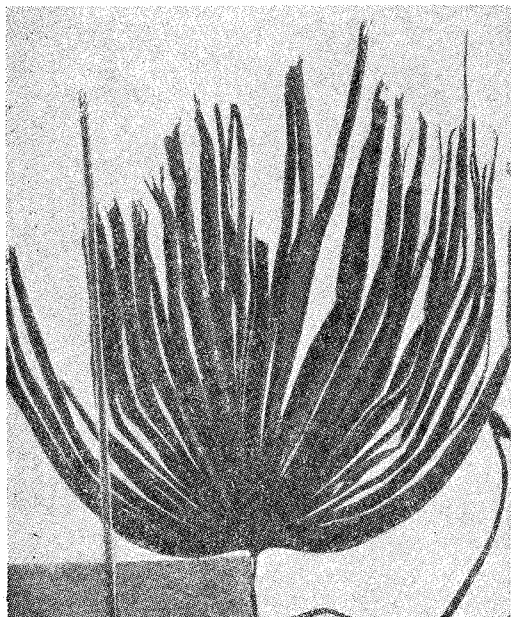
Домашние животные на Кольском полуострове часто пасутся на водорослях, выброшенных штормом на берег, или во время отлива сами срывают их со дна моря в полосе отлива.

На острове Кильдине водоросли поедают не только домашние животные, но и голубые песцы.

При анализе желудков голубых песцов на Командорских островах, производившемся для изучения питания голубого песца на воле, было установлено, что 20% вскрытых желудков были наполнены морской капустой.

В северной части Карского моря в одной из бухт были найдены валы выброшенных водорослей, и поблизости был убит белый медведь, желудок которого оказался также наполненным этими водорослями.

Таким образом, мы считаем установленным, что животные и звери в естественных условиях поедают морские водоросли. Видовой состав их следующий: *Laminaria japonica*, *Laminaria digitata*, *Alaria*, *Asco-*



Водоросли *Laminaria digitata* (слева) и *Laminaria saccharina* (справа)

*phyceum nodasus* (водоросли свиней), *Fucus vesiculosus*, *Fucus inflatus*, *Fucus serratus*. Красные водоросли: *Rhodymenia palmata* (овечья водоросль), *Chondurus*, *Chorda filum*, *Polysiphonia arctica*, *Polysiphonia fastigiata*, *Polysiphonia urceolata* и др.

Последние три вида водорослей заготавливаются у нас на Мурмане в сушеном виде на зимний корм скоту.

Водоросли *Laminaria saccharina*, хотя количественно и преобладают в выбросах моря, но животными не поедаются.

В Кольском зверосовхозе и в совхозах Дальневосточного края водоросли вводились в рационы корма для пушных зверей (серебристо-черным лисицам, голубым песцам, норкам и др.), как витаминно-минеральная добавка, не более 3—5 г на голову. А можно было бы целиком растительную группу в рационе заменить водорослями.

Водоросли как корм для сельскохозяйственных животных испытывались в СССР несколькими научно-исследовательскими учреждениями: Всесоюзным институтом животноводства в Москве, Детскосельской зоотехнической лабораторией в Ленинграде, Северо-Научно-исследовательским институтом молочного хозяйства в Архангельске, Соловецкой сельскохозяйственной зональной станцией, Хибинской опытно-комплексной сельскохозяйственной станцией и др. Все они получили положительные результаты. По опытам Института молочного хозяйства подопытные коровы поедали в сутки до 18 кг водорослей. Предварительная подготовка водорослей заключалась лишь в том, что их промывали в пресной воде для удаления из них едко-соленого вкуса. У коров на водорослевом рационе отмечалось повышение удоя.

По средним коэффициентам переваримости было получено, что в 100 кг сушеных водорослей заключается 28,37 кг крахмальных эквивалентов, 3,77 кг переваримого белка при 20,44% воды.

В звероводстве водоросли как кормовой продукт испытывались на острове Кильдине в 1932 году. Молодняку голубого песца, содержащемуся в вольерах, давали в корм следующие морские водоросли: *Laminaria digitata*, *Polysiphonia arctica*, *Polysiphonia urceolata*, *Rhodymenia palmata* и др.

В рационе корма водоросли полностью заменяли овощную группу, т. е. у щенка в возрасте от 2 до 3 месяцев 3% от всего корма составляли водоросли, а в возрасте 4 месяцев и больше — 5%. Им давали водоросли, промытые в пресной воде и пропущенные через мясорубку в смеси с другими продуктами.

Щенки голубого песца, содержащиеся на водорослевом рационе, развивались лучше, чем щенки, которые не получали водорослей.

Морские водоросли по общей питательности и по коэффициентам переваримости близки к хорошему луговому селу.

На Севере можно составлять кормовой рацион для домашних животных и зверей из соединения морских водорослей с рыбными отходами или другими белковыми концентратами. Химический состав золь водорослей показывает хороший набор минеральных солей и хорошее соотношение фосфорной кислоты к кальцию, калию и натрию.

Заготовку водорослей для корма животным лучше всего производить со второй половины июля, так как весной, осенью и во время плодоношения (июнь — половина июля) процент иода в водорослях повышается.

Собранные водоросли сначала нужно промыть в пресной воде, у *Laminaria* отрезать стволы и высушить развешенными под навесами или на солнце, разложенными на земле. Водоросли необходимо охранять от дождя, так как дождевой водой вымываются минеральные и питательные вещества.

Домашнему скоту водоросли нужно давать в измельченном и запаренном виде, а для пушных зверей водоросли следует опускать на один момент в горячую воду, пропускать через мясорубку и смешивать с другими кормами. Запарка водорослей необходима ввиду их сильной гигроскопичности и жесткости.

В наших оленеводческих хозяйствах, в частности на Дальнем Востоке, надо поставить опыты по кормлению водорослями также пятнистых оленей. Северные олени очень хорошо поедают морские водоросли.

## **„ТВОРЧЕСТВО НАРОДОВ СССР“<sup>1</sup>**

Это — богато, художественно изданная книга о творчестве народов Советского Союза. Она составлена из песен, сказок, пословиц и поговорок 35 народов, раскрепощенных Великой Октябрьской социалистической революцией.

Ряд лет материалы этой книги собирали по деревням, станицам, аулам, кишлакам, поселкам и стойбищам люди различных профессий — учителя и агрономы, политработники и журналисты, писатели и краеведы. Было собрано свыше 600 печатных листов. Из них только 30 листов типичных и ярких образов фольклора вошли в книгу.

Вдохновителем ее был А. М. Горький, видевший в народе неисчерпаемые родники художественного творчества.

„Не следует забывать, что на всем пространстве Союза социалистических республик быстро развивается процесс возрождения всей массы трудового народа „к жизни честной — человеческой“, к свободному творчеству новой истории, к творчеству социалистической культуры“, говорил Алексей Максимович на съезде советских писателей в 1934 году.

Книга „Творчество народов СССР“, выпущенная редакцией „Правды“ к XX годовщине Октябрьской революции, и является отражением быстро развивающегося процесса возрождения всех народов СССР.

Царское правительство, опустошив до крайности Север, было вынуждено послать в 1901 году в низовья Енисея и Оби специального уполномоченного Маркграфа для „изучения вопроса оживления и колонизации северо-запада Сибири“. Разоренные стойбища немцев, узнав о целях приезда „просвещенного колонизатора“, наотрез отказались везти его вглубь тундры. Впрочем, Маркграф удовлетворился первыми впечатлениями для того, чтобы сделать наглый и безграмотный вывод:

— Народа в тундре никакого нет. Незначительные поселения дикарей не могут быть признаны народом, — единственное

средство оживить Север — это переселить туда поморов.

Если бы спросили у Маркграфа, поют ли „тунгусы“ и „самоеды“ песни, есть ли среди них сказители и острословы, Маркграф пришел бы в священный ужас. А народ пел, творил, из глубины веков нес свое самобытное искусство, только его не признавали, его мяти и душили.

Иное дело теперь. „Эвенк любит свою суровую страну не меньше, чем узбек — роскошные сады своей республики. Все стало милым в природе с тех пор, как советская власть изменила общество. И об этом с благодарностью поют, декламируют, рассказывают на всех языках общей нашей родины“,<sup>1</sup> — говорится в предисловии книги.

Радостно творчество народов нашей страны. Все, чем славится раскрепощенная жизнь, все, чем богат день нашей родины, все это вдохновляет, рождая звонкую песню, умный сказ, меткое слово поговорки.

В книге наряду с песнями, стихами и сказками приведено и творчество изобразительное. Мы видим прекрасный гобелен, вытканый житомирскими ковровщицами, изображающий товарища Сталина среди народа. Узбекские „сюзанз“ (вышивки национального образца) и ашхабадские ковры. Батальное полотно сражения красных рыцарей с врагами, выполненное оригинальной кистью палешан, и нежные прозрачные краски художников Мотеры в картине „Выходной день“. Рядом с образцами тонкой работы вологодских кружевниц даны вышивки по коже колхозниц Узлена. Тобольские резчики по кости вырезают факторию Главсевморпути, а холмогорцы из села Ломоносовка, Архангельской области, — трубку с головой оленя и белым медведем, украшенную характерной вязью и очень массивную. Ненцы — большие ценители таких трубок.

Уважение человека тундры к искусству в свое время подметил американский делец Свенсон, подвизавшийся на северо-востоке Сибири. Он широко использовал эту черту для своих торговых целей.

<sup>1</sup> „Творчество народов СССР“, стр. IX.

<sup>1</sup> Издание „Правды“, под редакцией А. М. Горького, Л. З. Мехлиса, А. И. Стецкого. М., 1937 год.



Работа чукчей-костерезов в те годы расценивалась как экзотический сувенир. Какой-нибудь знатный путешественник или торговец приобретал у чукчи фигурку оленя, гагары, нерпы с единственной целью удивить друзей.

Но вот в книге показана резьба на моржовом клыке, выполненная мастерами-резчиками Чукотки. Весь клык тонко награвирован различными эпизодами из колхозной жизни. Можно часами рассматривать и восторгаться этой работой творческой мысли и талантливой руки. Костерезы Чукотки в наше время завоевали не меньшую славу, чем холмогорцы или тобольцы. А иганасане отлично чеканят медные украшения для детских люлек и трубок. Девушки же якутки и эвенки — непревзойденные мастерицы вышивания бисером.

Четвертый раздел в книге «Творчество народов СССР». Первый раздел — «Ленин». От края и до края земли это имя служит знаменем. Его несут все народы. «Ленинская правда» называется белорусская сказка, а с ней переключается эвенкийская сказка «Теперь в тайге светло». Это — умный и образный рассказ об эвенке Долбонэ, который наконец увидел в тайге свет. Это — повесть о гонимом народе, который своими путями пришел к пониманию пролетарской революции и по-своему увидел гения ее — «Владимира», то есть Владимира Ильича Ленина (в тундре и тайге почитаемые люди вообще зовутся только по имени).

«Сколько народу в тайге? Столько, сколько звезд на небе. Если завидовать каждому — жили посохнут. А если жить вместе, как Владимир говорит, — хорошо выйдут»...

Сказка эта заканчивается так:

«Темный был Долбонэ, злой, —  
Владимир в тайгу ум принес»...

Русские и украинцы, грузины и узбеки, азербайджанцы и чеченцы, каждый народ по-своему, на родном языке выражает любовь к человеку, освободившему их от рабства. Буряты поют:

Усталого, падающего коня  
Паровоз от ярма избавил,  
Задавленного богачом бедняка  
Большевик от ярма избавил».

И тут же в книге приводится песня эвенков:

Вот за горами рассвело,  
Ночь убавляется теперь.  
Вот подымается эвенк,  
Вот рукавицы он надел.  
Вот на все стороны глядит,  
Вот он на горы поглядел,  
Вот свое солнце видит он.  
Вот — это Ленина лучи,  
Вот — это партия его!»

Следующий раздел в книге посвящен продолжателю ленинского дела — Сталину. Насколько велика любовь народов к вождю, показывают эпитеты и сравнения, рассыпанные повсюду в песнях и сказках. Казахи сравнивают товарища Сталина с утром, которое встает над миром. Лезгины — с маяком в море. Украинцы — с ясным месяцем. Таджики — с орлом, парящим в небе.

Славятся своими легендами саами. В книге помещена одна из них, она называется «Сталин знает»:

«Знаем! Сталин в Москве,  
Сталин знает о нас,  
Он желает нам доброй удачи.  
Будем делать, что он велит,  
Будем жить, как он говорит,  
Будем Сталина слушать, —  
Он наш друг и отец.  
Будь здоров, дорогой!»

Переключаясь со многими другими песнями народов тундры, эта песня о друге и отце Сталине выражает безграничную преданность вождю и сознание, что путь, намеченный вождем, — это путь «доброй удачи», как выражаются охотники тундры о каждом успешном деле.

Существование ленинско-сталинской национальной политики партии в том и состоит, что она, эта политика, уничтожила посеянный паризмом между народами антагонизм, разобщенность, вражду и недоверие. Интересы страны стали общими и одинаково близкими для всех народов, населяющих ее. Никто не безучастен к тому, что является общегосударственным делом. С первых дней революции эта линия стала ведущей в поведении трудового народа нашей страны. Японских и иных интервентов на Дальнем Востоке одинаково били как русские, так и якуты, ненцы, эвенки — партизаны.

В разделе книги о гражданской войне приводятся очень характерные песни и частушки. От популярной красноармейской «Смело мы в бой пойдем» до казахской песни о Фрунзе. От русских сказов о легендарном Чапалае до украинской песни про Щорса.

Тут же помещена нанайская песня:

«Все нанай! Загоритесь гневом!  
Помогайте!  
Против белых загоритесь гневом!  
Красным помогайте!»

Глубокий интернационализм народов нашей страны выражается и в любовном отношении к могущественной и непобедимой Красной армии. В книге собраны частушки и песни о Красной армии, которые распевают буквально вся страна. «Каховка», «Полюшко», «Бейте в небо, самолеты», «Конная Буденного». И рядом с русской дальневосточной сказкой «Как охотник Федор японцев прогнал» — саамский стих «Если будет война»:

„Если Сталин и Ворошилов скажут:  
пришла война,  
И враги захотят нашу землю отнять, —  
все пойдем воевать.  
Винтовки возьмем, стрелять начнем,  
... тундру свою защитим...  
Мы повезем на оленях пушки, снаряды,  
пищу.  
Олень нам поможет мясом и шкурами.  
Мы со своими оленями поможем Красной  
армии.  
Белых врагов победим.  
Мы защитим нашу землю, наши озера,  
наших оленей“.

В будущей схватке капитализму придется столкнуться с несокрушимой силой Советского Союза, силой, собранной в кулак от белорусских полей до Тихого океана, от полярных морей до гор Кавказа.

В последнем разделе книги „Советская страна“ собраны частушки, поговорки и песни обо всем, что волнует аулы и кишлаки, поселки и стойбища.

Вот гневные строки мордовской песни, проклинающей убийц Сергея Мироновича Кирова; вот — напевное „грузинское чонгури“, прославляющее счастливую жизнь. Вот русские „Частушки о летчиках“:

„Эх, у нас и летчики,  
Летчики-молodчики!  
Всю страну прославили,  
Челюскинцев доставили!

Я закрою печь заслонкой,  
Чтоб пирог румянился.  
Мне, молоденькой девчонке,  
Водопьянов кланялся!

Мое сердце ранено  
Летчиком Каманиным.  
Эх, попасть бы среди льдин,  
Да чтоб вылетел один!

Мне сегодня сон приснился,  
До чего приятный сон!  
В меня Молоков влюбился —  
Зовет ехать на Диксон!

Наши летчики-герои!  
Что ни день, то слышим:  
Коккинаки взял высоко,  
Алексеев выше!“

И вот эвенкийская песня о найденном счастье:

„Легкой нартой  
Еду я зверовать,  
Олени хрустят суставами,  
Крепкая дорога — хороший наст.  
Большая тайга — колхозная,  
Высокие гольцы<sup>1</sup> — колхозные,  
Чистые мари<sup>2</sup> — колхозные,  
Деревянные дома — колхозные“...

Приобщенный большевиками к жизни Крайний Север населен многими народностями. Осваивая этот край, изучая особенности каждого района Севера, мы должны с большой тщательностью изучать и собирать ценный фольклор. Это, как учит книга „Творчество народов СССР“, есть не только этнографическая, но и политическая задача.

Некоторые арктические газеты взяли за эту работу. „Ударник Арктики“, например (Тобольск), завел специальный отдел „Фольклор“, в котором печатаются образцы народных произведений. Стали появляться песни и сказки и в других наших северных газетах. Но этого еще недостаточно.

Мы должны дело поставить так, чтобы каждый работник, едущий в тундру, считал бы своим долгом записывать песни и сказания, меткие пословицы и поговорки народов тундры. Мы должны помочь им систематизировать эти записи, чтобы обогатить ими наши, не очень богатые познания о народах тундры.

К этому призывает и книга „Творчество народов СССР“.

„Собирание и популяризация лучших образцов фольклора, — говорит она, — пока еще находится в резком противоречии с тем размахом, который народное творчество приняло после Великой социалистической революции“.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Гольцы — голые холмы или горы с редкой растительностью у подножья.

<sup>2</sup> Мари — болотистые равнины, поросшие мелким кустарником.

<sup>3</sup> „Творчество народов СССР“, стр. XI.

Адрес редакции:

Москва, улица Коминтерна, 4/7. Тел. 4-35-95

*Редакционная коллегия*

Технический редактор Ю. А. Таубер

Сдано в набор 19 января 1938 г.

Бум. 70 x 103 см. 8 пс<sup>4</sup> л.

Уполн. Главлита №—Б 39076

4 бум. л.

Заказ № 281.

12½ авт. л.

Изд. № 8

Подписано к печати 3 марта 1938 г.

120000 тип. зн. в бум. л.

Тираж 10000 экз.

Типография „Коминтерн“, Ленинград, Красная ул., д. 1.