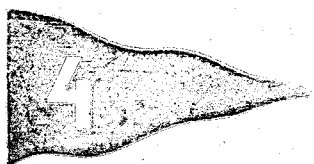


ԵՐԵՎԱՆԻ ԱՐԽԱՆՆԵՐ

Մ

1937



АПРЕЛЬ

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Советская Арктика

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ
ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

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

4 А П Р Е Л Ъ
1 9 3 7

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

Информационное сообщение об очередном Пленуме ЦК ВКП(б)	3
О. Ю. Шмидт. О наших дальнейших задачах	6
Т. А. Левичев. Некоторые вопросы советской торговли на Крайнем Севере	22
М. М. Микула. Полярные газеты рассказывают	27
 <i>ТРИ ГОДА СПАСЕНИЯ ЧЕЛЮСКИНЦЕВ</i>	
Историческая эпопея	31
А. В. Остальцев. Люди ледового лагеря Шмидта	37
Е. С. Выгодский. Челюскинцы за научной работой	43
 <i>ЛЮДИ СЕВЕРА</i>	
Борис Горбатов. Коммунисты далекого Севера	45
Александр Вольский. „Олений начальник“	51
А. А. Савельев. Женщины в Арктике	57
Александра Неронен. Об одной замечательной жизни	57
 <i>ПОЛЯРНАЯ АВИАЦИЯ</i>	
М. В. Водопьянов. На Землю Франца-Иосифа. (Окончание)	62
Арктический перелет Фариха Москва — Уэлен — Москва	74
 <i>ПО СЕВЕРНЫМ МОРЯМ И РЕКАМ</i>	
И. В. Алимов и В. В. Березин. Речной транспорт Главсевморпути в навигацию 1937 года	76
К. А. Гомоюнов. Гидрологическая съемка Карского моря	86
Г. Б. Карелин. Замерзание северного побережья в 1936 году и ледовый прогноз на 1937 год.	87
 <i>НАМ ПИШУТ</i>	
М. М. Ермолаев. Геологическая карта Советской Арктики и Субарктики	90
На острове Врангеля. (Радиограмма)	92
С. Ф. Демьянчик. Об одном неиспользованном богатстве Заполярья	94
О журнале „Советская Арктика“	95
А. В. Вольский. Мои предложения	96
 <i>ХРОНИКА</i>	
Награждение работников Главсевморпути	97
К Геологическому конгрессу	98
 <i>БИБЛИОГРАФИЯ</i>	
И. С. Гудков. Ненецкие сказки	99
В. В. Альтман. Борьба за полюсы	101
Библиография Севера	106
 <i>АРКТИЧЕСКИЙ КАЛЕНДАРЬ</i>	
Апрель	110

ИНФОРМАЦИОННОЕ СООБЩЕНИЕ ОБ ОЧЕРЕДНОМ ПЛЕНУМЕ ЦК ВКП(б)

На днях закончился Пленум ЦК ВКП(б). Пленум обсудил вопрос о задачах партийных организаций в связи с предстоящими выборами Верховного Совета СССР на основе новой Конституции. Пленум принял соответствующую резолюцию, публикуемую ниже. Пленум обсудил далее вопросы хозяйственного и партийного строительства и принял соответствующие практические решения. Пленум рассмотрел также вопрос об антипартийной деятельности Бухарина и Рыкова и постановил исключить их из рядов ВКП(б).

Подготовка партийных организаций к выборам в Верховный Совет СССР по новой избирательной системе и соответствующая перестройка партийно-политической работы

**РЕЗОЛЮЦИЯ ПЛЕНУМА ЦК ВКП(б) ПО ДОКЛАДУ т. ЖДАНОВА,
ПРИНЯТАЯ 27 ФЕВРАЛЯ 1937 ГОДА**

Введение новой Конституции Союза ССР означает поворот в политической жизни страны. Существо этого поворота заключается в проведении дальнейшей демократизации избирательной системы в смысле замены не вполне равных выборов в советы равными, многостепенными — прямыми, открытыми — закрытыми.

Если до введения новой Конституции существовали ограничения избирательного права для служителей культа, бывших белогвардейцев, бывших людей и лиц, не занимающихся общепольным трудом, то новая Конституция отбрасывает всякие ограничения избирательного права для этих категорий граждан, делая выборы депутатов всеобщими.

Если раньше выборы депутатов являлись не равными, так как существовали разные нормы выборов для городского и сельского населения, то теперь необходимость ограничения равенства выборов отпала и все граждане имеют право участвовать в выборах на равных основаниях.

Если раньше выборы средних и высших органов Советской власти были многостепенными, то теперь, по новой Конституции, выборы во все советы от сельских и городских вплоть до Верховного Совета будут производиться гражданами непосредственно путем прямых выборов.

Если раньше выборы депутатов в советы производились открытым голосованием и по спискам, то теперь голосование при выборах депутатов будет тайным и не по спискам, а по отдельным кандидатурам, выдвигаемым по избирательным округам.

Наконец, Конституцией вводится всенародный опрос (референдум).

Эти изменения в избирательной системе означают усиление контроля масс в отношении советских органов и усиление ответственности советских органов в отношении масс.

Следствием введения всеобщего, равного и прямого избирательного права при тайном голосовании будет дальнейшее усиление политической активности масс, вовлечение новых слоев трудящихся в управление государством. Тем самым диктатура пролетариата становится более гибкой, а, стало быть, более мощной системой государственного руководства рабочего класса обществом, база диктатуры рабочего класса расширяется, ее основа становится более прочной.

Чтобы встретить этот поворот во всеоружии, партия должна стать во главе этого поворота и обеспечить полностью свою руководящую роль в предстоящих выборах верховных органов страны.

Готовы ли партийные организации к такого рода руководству?

Что требуется от партии для того, чтобы она могла стать во главе этого поворота, во главе новых, до конца демократических выборов?

Для этого требуется, чтобы партия сама проводила последовательную демократическую практику, чтобы она проводила до конца во внутрипартийной жизни основы демократического централизма, как этого требует устав партии, чтобы она сама имела необходимые условия, в силу которых все органы партии являлись бы выборными, чтобы критика и самокритика развивалась в полной мере, чтобы ответственность партийных органов перед партийной массой была полная и чтобы сама партийная масса была полностью активизирована.

Можно ли сказать, что все партийные организации уже готовы выполнить эти условия, что они уже перестроились полностью на демократический лад?

К сожалению, нельзя этого сказать с полной уверенностью.

Об этом говорит имеющаяся в некоторых организациях практика нарушения устава партии и основ внутрипартийного демократизма.

Каковы эти нарушения?

Выборность партийных органов, установленная уставом партии, в ряде организаций нарушена. Установленные уставом партии сроки выборов парторганов парторганизациями не соблюдаются. Широкое распространение получила ничем не оправдываемая практика кооптации различных руководящих работников в члены пленумов райкомов, горкомов, крайкомов, обкомов, ЦК нацкомпартий.

Установленный уставом партии порядок утверждения вышестоящими партийными органами секретарей парткомитетов в ряде парторганизаций фактически превращен в назначенчество. Утверждение секретарей парткомов нередко происходит до избрания их в местных парторганизациях, а это на практике приводит к тому, что местные парторганизации не имеют возможности обсудить кандидатуру рекомендуемого работника.

Утверждение на выборных должностях и снятие с работы часто происходит в порядке опросных решений парторганов и без рекомендации новых работников пленуму партийного комитета, а также без разъяснения парторганизациям мотивов снятия того или иного партийного руководителя.

Что касается выборов парторганов, то все еще существует практика, в силу которой обсуждение списков кандидатов происходит лишь на предварительных совещаниях, советах старейшин, собраниях делегаций, причем, как правило, прения по кандидатурам на самых пленумах и конференциях не открываются, голосование производится списком, а не персонально, и,

таким образом, выборная процедура превращается в простую формальность.

Все эти факты нарушения основ демократического централизма наносят партии вред, так как они тормозят рост активности членов партии, лишают актив, имеющий особое политическое значение в жизни нашей партии, возможности участия в руководящей работе, лишают членов партии их законных прав контроля над деятельностью парторганов и тем самым нарушают правильные взаимоотношения между руководителями и партийными массами.

Яркими примерами такой практики являются вскрытые ЦК ВКП(б) за последнее время факты вопиющей запущенности партийно-политической работы в Азово-Черноморском крайкоме, Киевском обкоме и ЦК КП(б)У и других парторганизациях, выражающиеся в грубых нарушениях устава партии и принципов демократического централизма в смысле отхода от выборности парторганов и введения нетерпимой практики кооптации.

Пленум ЦК ВКП(б) подчеркивает, что примеры неправильного руководства, вскрытые в Киевском обкоме и Азово-Черноморском крае, не единичны, а присущи в той или иной мере всем краевым и областным парторганизациям.

Пленум ЦК ВКП(б) считает, что ликвидация этих и подобных им недостатков является тем необходимым условием, без которого не могут быть выполнены новые задачи партии, возникшие в связи с фактом поворота в политической жизни страны, с принятием новой Конституции и с предстоящими выборами верховных органов страны на началах всеобщего, равного и прямого избирательного права при тайном голосовании.

Необходимо, поэтому, перестроить партийную работу на основе безусловного и полного проведения в жизнь начал внутрипартийного демократизма, предписываемого уставом партии.

Пленум ЦК ВКП(б) считает необходимым осуществить и обязывает все парторганизации провести в жизнь следующие мероприятия:

1. Ликвидировать практику кооптации в члены парткомитетов и восстановить, в соответствии с уставом партии, выборность руководящих органов парторганизаций.

2. Воспретить при выборах парторганов голосование списком. Голосование производить по отдельным кандидатурам, обеспечив при этом за всеми членами партии неограниченное право отвода кандидатов и критики последних.

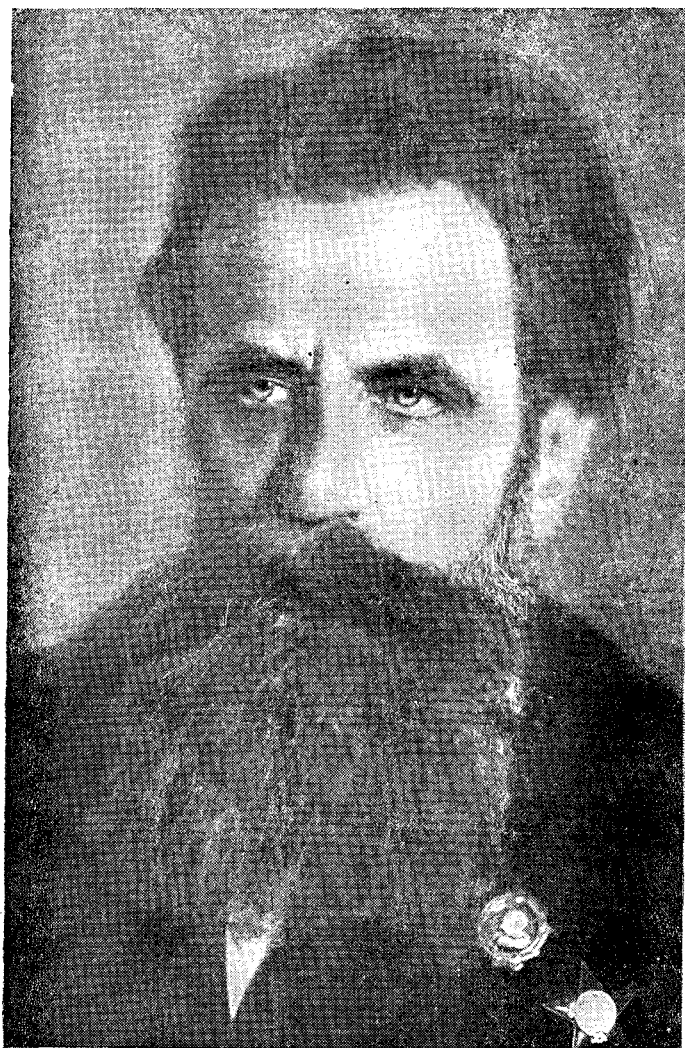
3. Установить при выборах парторганов закрытое (тайное) голосование кандидатов.

4. Провести во всех парторганизациях выборы парторганов, начиная от парткомитетов первичных парторганизаций и кончая краевыми, областными комитетами и ЦК нацкомпартий, закончив выборы не позже 20 мая.

5. Обязать все парторганизации строго соблюдать в соответствии с уставом партии сроки выборов парторганов: в первичных парторганизациях — 1 раз в год, в районных и городских организациях — 1 раз в год, в областных, краевых и республиканских — 1 раз в 1½ года.

6. Обеспечить в первичных парторганизациях строгое соблюдение порядка выборов парткомов на общезаводских собраниях, не допуская подмены последних конференциями.

7. Ликвидировать имеющую место в ряде первичных парторганизаций практику фактической отмены общих собраний и подмены общего собрания цеховыми собраниями и конференциями.



О. Ю. ШМИДТ

О НАШИХ ДАЛЬНЕЙШИХ ЗАДАЧАХ¹

1

Наша система за немного лет выросла с исключительной быстротой. Я помню, как в 1933 году (когда было образовано Главное управление Севморпути) на вопрос Наркомфина: „сколько вам нужно денег“, я, не имея ни одного сотрудника, ни одного финансиста, назвал на-глаз цифру в 40 миллионов рублей, из них 25 миллионов на капитальные вложения и 15 миллионов рублей на операционные расходы.

¹ Сокращенная стенограмма заключительного слова т. О. Ю. Шмидта на первом заседании Совета при начальнике Главсевморпути.

Это соответствовало тому, что мы освоили. В 1934 году, уже имея и финансовый аппарат и все прочее, что полагается хорошему учреждению, мы еще более точно обосновали наши проекты и получили 103 млн. руб. по бюджету. В наш оборот было дано 90 млн. руб. кредита.

Цифры нашего бюджета росли так: в 1933 году—40 млн. руб., в 1934 году—103 млн. руб., в 1935 году—251 млн. руб., в 1936 году—431 млн. руб. и в 1937 году—540 млн. руб. Банковский кредит (в 1933 году его не было за ненадобностью) в 1934 году составил 90 млн. руб., в 1935 году—160 млн. руб., в 1936 году—390 млн. руб., а в 1937 году предположительно он составит 900 млн. руб. Общее количество государственных средств, как ассигнованных нам, так и предоставленных в порядке кредита, в 1937 году подойдет к полутора миллиардам против цифры в 40 млн. руб.— всего 4 года тому назад. Рост исключительный.

У нас этот рост проходил по двум линиям. Он шел по всем отраслям, которые у нас находились в руках. Наша радиосистема сумела переработать в 1936 году огромное количество слов, примерно в сто раз больше, чем в первый год нашего существования. Растут и результаты добычи наших предприятий, растут и наши перевозки.

Мы непрерывно каждый год, а то и несколько раз в год, имели рост экстренный—передачу в нашу систему одного предприятия за другим. Нам были переданы Комсеверопуть, часть Союзпушнины, Комитет Севера, Институт народов Севера, Интегральная кооперация. Получено уведомление, что наше соглашение с правительством Якутии о передаче нам производственного треста „Тусбалык“ ратифицировано. Я не называю целого ряда более мелких организаций и предприятий, перешедших к нам. Передача нам разнообразных отраслей и предприятий является, несомненно, со стороны правительства знаком большого к нам доверия.

Правительство, очевидно, считает, что по сравнению с перечисленными организациями мы работаем несколько лучше и имеем надежду работать еще лучше, так сказать являемся организацией с перспективой. Передача нам различных отраслей—огромный знак доверия. Он подчеркнут в „Положении о Главсевморпути“—в пункте, который оговаривает наше право (а право есть и обязанность) контролировать работу других ведомств на территории Крайнего Севера. Большое доверие мы должны крепко оправдать. Мы должны работать действительно так хорошо, как от нас ожидали, передавая нам из других систем одно предприятие за другим.

Мы должны оправдать идею объединения в особый северный орган всего основного северного хозяйства и значительную долю культурных учреждений и организаций. Для этого мы должны проверить всю свою работу. Нам прежде всего нужна самокритика. Но самокритики у нас на Совете было недостаточно. Товарищи, повидимому, все-таки еще недооценивают всего значения самокритики для улучшения работы, хотя все мы стараемся быть учениками Сталина, хотя наша повседневная работа подтверждает исключительную необходимость самокритики.

Члены Совета, несмотря на высокий уровень нашего заседания, не всегда полностью учитывали высокое звание члена Совета. Член Совета является не только представителем функционального аппарата, который отчитывается за вверенную ему часть перед руководством Главсевморпути. В качестве такого представителя он может, ведь, отчи-

таться и на обычном приеме. Он может отчитаться перед общественностью. Член Совета прежде всего — надежный советчик, человек, который, исходя из своего богатого опыта и знания Севера, помогает подняться и другим. Проявляя свою инициативу, он помогает нашему общему делу. Вот в этом смысле у некоторых наших работников оказался сниженный уровень их выступлений, они сделали просто отчетные доклады по своему теруправлению и отделам, а эти отчетные доклады построили так, что только занимались констатацией фактов, выпячивая хорошие стороны и сводя на-нет самокритические выступления.

Подытоживая нашу работу, я ограничусь тем, что буду говорить не об отраслях, а об общем стиле нашей работы, об общих условиях и успехах работы во всех отраслях на нашем Севере, причем позвольте особенно остановиться на трех основных условиях.

Условие первое: знать дело в деталях и знать конкретную обстановку.

Условие второе: наладить порядок.

Условие третье: воспитать и расставить кадры.

Надо не только детально знать свое дело, но и любить его, овладевать им. Хороший пример в этом отношении показывают наши гидрографы. Хотя многое еще ими не выполнено, но работают они четко.

Материал для отрицательного примера нам был дан Архангельским теруправлением. Вы помните выступление т. Чумичкова, представителя одного из наших кораблей — „Малыгина“. Он такой эпизод рассказал:

„Связываемся с т. Кузьминым. Он нас спрашивает: „Куда вы идете?“ Отвечаем: „Идем туда-то“. Получаем приказ итти в Белушью, чтобы дать „Герцену“ уголь. Говорим, что у нас запас угля и воды на одни сутки, пытаемся объяснить это, но т. Кузьмин сказал, что мы должны подчиниться приказу, и велел итти во что бы то ни стало. Позже я узнал, что „Герцен“ ни у кого не брал угля и воды. Приказ объясняется простой прихотью т. Кузьмина“.

Знание дела у нас иногда подменяется прихотью. Жертвой прихоти, легкости дачи приказов может стать и наш славный ледокол „Сибиряков“.

Может быть не все товарищи знают обстоятельства, приведшие к аварии „Сибирякова“.

На полярной станции Озерной во время несчастного случая на охоте оказался раненым один из местных работников — Кузнецов. Нам об этом сообщили. Жизнь каждого работника нам дорога. Мы обсудили, что мы можем сделать. Выясняли возможности у авиации. Время для нее неудобное. Озерная находится на Новой Земле. В этом районе мы не имеем постоянного авиаотряда. Пробовали обращаться к исполкомовской авиации в Нарьян-Мар. Получили лишь условное обещание. Дали задание ближайшей полярной станции выйти на собаках и постараться доставить врача к больному или перевезти больного в более населенный пункт.

Естественно, Архангельск знал, что на Озерной есть больной, и т. Кузьмин во время очередного телефонного разговора мне сообщает, что „Сибиряков“ как раз шел из Мурманска в Архангельск и он приказал ему итти в Озерную за этим больным. Я ему ответил: „Подождите давать такой приказ. Пусть „Сибиряков“ идет своим путем. Мы выясним, какие у нас есть другие средства, чтобы помочь этому больному“. Вечером того же дня, прежде чем нам удалось организовать помощь, мы получили известие, что Кузнецов скончался. Я тут же говорю т. Колусову:

„Сообщите об этом немедленно Кузьмину, чтобы он ни в коем случае не посылал ледокола“. Копусов мне сообщает, что Кузьмин эти телеграммы знает. Я говорю: „На всякий случай пошлите телеграмму“. Копусов послал телеграмму, что больной умер, надобность в ледоколе отпала. Два дня эта телеграмма не попадает к Кузьмину по причинам, которые кроются в недрах Архангельского теруправления. Только на третий день Кузьмин получает эту телеграмму. Считая, что „Сибиряков“ уже дошел, он дает ему еще одну телеграмму о вывозе с Озерной больного Кузнецова. „Сибиряков“, получив телеграмму, решил итти за мертвым телом и сел на камень.

Для чего все это было нужно? При всей нашей заботливости о каждом человеке мы всегда взвешиваем момент опасности для других людей. На „Сибирякове“ были десятки человеческих жизней. Кроме команды там были пассажиры из Мурманска. Если бы Кузьмин знал дело, знал обстановку моря в это время года (если не знаешь, имей специалистов, расспроси их),—этого бы не случилось. Яркое явление администрирования, отнюдь не свидетельствующее о большой деловитости, энергии, а маскирующее полное отсутствие деловитости.

Нужно знать обстановку. Это элементарно. Нам надо знать Север, знать районы своего Севера. Начальники управлений, ответственные работники на местах резко делятся на две категории: на категорию, которая, главным образом, рассуждает, и только, и на тех работников, которые великолепно справляются со своей работой и вносят свой опыт во всю нашу работу. Без слов ясно, что вторая категория на много ценнее и не только в наших глазах, но и по всем показателям своей работы. Не даром у нас Омское теруправление может сейчас предъявить хорошие результаты своей работы. Оно у нас на особо хорошем счету. Руководство Омского теруправления действительно знает свой Север. Знают каждую точку и начальник теруправления, и начальник политотдела, и ближайшие их помощники. Может быть не каждый был на всех точках, но в совокупности они свой Север знают и представляют себе обстановку конкретно. Благодаря этому они могли показать образцы, помочь нам в разрешении общих вопросов.

Это единственное управление, где имелось значительное влияние на культуру, где был поставлен хотя и относительный контроль над другими ведомствами. Это управление, где существует твердый порядок по исполнению заданий. Одно с другим связано. Тот, кто четко выполняет задания, тот хорошо хозяйствует, у того все отрасли, в том числе и культбазы, будут в порядке. Этот охват всех отраслей работы зависит от того, насколько хозяйственник детально знает свое дело, насколько он повернулся к своей глубинке, а не только замкнулся в своем кабинете, откуда издает приказы: „ледоколу итти туда-то“.

Знать хорошо обстановку работы, это значит в первую очередь знать хорошо Север. Нам пора всерьез поставить перед собой вопрос об известном техническом минимуме по Северному морскому пути.

Можно назвать это „геоминимум“. Известный географический минимум обязателен для каждого из нас. Я думаю, что его нужно проводить как экзамен. Ничего дурного нет в том, что мы начальников теруправлений и других наших работников попросим, подготовившись в известный срок, сдать экзамен по географии и экономике Севера. К сожалению, мы очень мало сделали, чтобы помочь этому делу. До

сих пор, несмотря на ряд разговоров, не вышел сборник по Северу, который дал хотя бы сжатые цифры.

У нас нет серьезной географической литературы. Хотя мы имеем издательство, которое издает много и особенно хорошо переводит иностранцев, но оно не имеет авторов, которые создавали бы литературу, необходимую нашему, Советскому Северу. Сейчас Академия наук взялась за большое издание географии СССР. Мне по линии Академии поручили издание тома по Арктике. Это исключение было сделано для Арктики ввиду ее своеобразия, которое не укладывается в административные рамки. Мы должны издавать ряд справочников типа энциклопедии и иметь районные характеристики. Говорят, что в нашем Институте экономики Севера такие районные характеристики по ряду районов сделаны. Я очень жалею, что никто из представителей теруправлений даже не упомянул о том, в какой степени и как они пользуются этими районными характеристиками. Раз не упомянули, то значит и не пользуются ими, а если и пользуются, то, видимо, не уважают. Разве это серьезная научная работа?

Наше Плановое управление должно привлекать ученых разных отраслей для перспективного планирования. Для составления энциклопедий, сборников необходимо также привлекать отдельные группы квалифицированных работников.

Мы должны знать Север. Нам необходимо знать народы Севера и в первую очередь — соответствующие языки.

Тов. Евгеньев определенно говорил: надо заставить специалистов и всех работников изучать местный язык, начиная с начальника теруправления и кончая рядовыми работниками. Без этого вы не разрешите проблемы кадров. Не имея живого контакта с населением, мы не сможем выявить и привлекать к нашей работе наиболее способных к дальнейшему росту людей.

Сюда приехали не только начальники теруправлений, но и рядовые сотрудники. Хотя бы один из них обрадовал нас, сказал бы несколько слов на местном языке. Даже начала этого нет. Как же могло оказаться на практике такое вот элементарное непонимание ленинско-сталинской национальной политики, непонимание наших непосредственных интересов, непонимание того, какой это нам даст авторитет, какую мы завоем любовь, как мы сумеем лучше работать, зная местные языки.

Вспоминаю, как, отправляясь с „Челюскина“ на берег, чтобы договориться с чукчами о транспорте, я был выручен из тяжелого положения благодаря присутствию на нашем корабле метеорологов супругов Комовых, которые знают чукотский язык и являются настоящими работниками Севера.

Возьмем одного из замечательных начальников полярных станций т. Сидорина, знает ли он ненецкий язык? Сомнительно, а мог бы, человек он способный, с литературной складкой, ему бы это было интересно.

Кроме уговоров мы это дело поощрим и в другом смысле. Мы в принципе договорились с Наркомфином и постараемся оформить это законодательно. Точно так же, как Наркомвнешторг дает известную прибавку сотрудникам, даже рядовым, даже машинистке, если она знает немецкий язык, французский или английский, а тем более все три языка, точно так же и мы будем давать премию за знание национальных языков.

II

Нам нужно наладить порядок. Вещь как будто элементарная, но порядка у нас нет. Земля наша северная велика и, как оказывается, даже обильна, а должного порядка все-таки нет до сих пор. Но никаких варягов мы с вами призвать не можем, а сами должны, засучив рукава, наладить порядок. В нашей системе наряду с огромнейшими достижениями, которые уже отмечены, имеется и возмутительный беспорядок.

Есть ли у нас порядок в планировании?

Ясно, что освоение нового района предъявляет к качеству планирования совершенно исключительные требования. Планирование становится первым и основным условием.

Как же у нас с этим делом обстоит? Центр и места чрезвычайно плохо увязаны. Места не проявляют, как правило, инициативы в планировании, запаздывают с представлением планов. А центр делает вид, что он это давно предполагал. Получается хроническое зло: центр планирует за места, ссылаясь на то, что времени больше нет. Ничего не остается делать, как центру придумать план, вместо того чтобы уточнить и проверить присланный с места материал. Но это ничуть не оправдывает центра. Центр не принял своевременно мер к тому, чтобы воспитать местную плановую систему, поощрить ее инициативу. Нам необходимо прежде всего на каждый запрос мест, на каждое требование отвечать исчерпывающе-точно. Во-вторых, нам надо, чтобы места были информированы о наших предположениях, чтобы они знали заранее, какие у нас проблемы выдвигаются, какие за недостатком средств отодвинуты.

Из-за того, что центр не воспитал места в духе инициативы и самостоятельной проработки вопросов, из-за этого в центре происходят ошибки, бывают неувязки с местами, что приводит к изменению плана.

Огромный опыт нашего начальника Планового отдела т. Нацаренуса не должен приводить к игнорированию местного опыта. Наоборот, т. Нацаренус должен своим опытом с ними поделиться, воспитать места, а на практике это выходит не всегда так.

Много пессимизма в отношении мест. Я хочу, чтобы этого пессимизма не было, чтобы помогли местам там, где у них слабо. Кстати сказать, это относится ко всем другим начальникам управлений. У нас почему-то начальники центральных управлений не чувствуют себя ответственными за работников, которые сидят на такой же работе на местах. А они отвечают за то, как помогли работнику вырасти, какой стиль работы ему преподали. Такой стиль, что центр дает все на места, а места только охают, ахают, — это стиль неверный.

Нет элементарного порядка. Не соблюдают никаких самых элементарных законов. Я призываю к простой вещи, чтобы план составлялся в результате серьезной совместной работы центра и места, чтобы он не пересматривался в течение года, чтобы утвержденный план был законом и в центре и на местах, чтобы центр не мог его изменять по своему произволу, чтобы центр не мог дергать места, а места не вносили анархических изменений в середине года.

Еще хуже, чем с планом, у нас с финансами. Вся наша система плохо усвоила огромное значение финансового рычага, контроля рублем. Многие из нас не поняли роли денежной системы,

роли денег в период социализма. Понять, что в настоящее время денежная система, денежный финансовый порядок есть замечательнейший рычаг для того, чтобы улучшить работу, выполнять план с большей эффективностью, — этого у нас еще нет. И поэтому и порядка у нас в области финансов нет. А это же ведь элементарная вещь, что нужно иметь хорошего бухгалтера, что не нужно делать никаких расходов, которые незаконны, сверхсметны, что нельзя перебрасывать из параграфа в параграф. Это элементарная вещь.

В теруправлениях нет беспокойства об убытках, они беспокоятся только тогда, когда им дается меньшее капиталовложение. А то, что из их собственного кармана по Якутии вылетели миллионы рублей, об этом говорят в спокойном, эпическом тоне. Из-за того, что у нас в финансах беспорядок, мы сами себя режем. Мы теряем наше лицо перед другими организациями.

Настоящей проверки до сих пор нет. Невнимание к финансам в нашей системе выражается в прямом извращении сути хозрасчета, в переводе собственных средств из одних контор в другие, имеющие убыток.

Тов. Балагул говорил, что это имеет место в Якутске. Это значит, что начальник Якутского теруправления лишает себя всякого доверия в финансовом вопросе. Кто же будет хорошо работать из его сотрудников, если он сам работает на этом участке слабо. Это значит, что вы отказываетесь от одного из основных рычагов. Неправильно. Нужно это пересделать.

Пренебрежение к финансовым вопросам очень ярко проглядывает у начальника Якутского теруправления т. Лисса. Лисс дал в своем докладе такой анализ убытков, что убытки произошли „по причинам, не зависящим от него“. Как это может быть по причинам, от него не зависящим? Эти причины зависят только от нас. Те колоссальные убытки, которые имелись по Якутскому теруправлению, не могли быть от него не зависящими.

Нужно, чтобы меня правильно поняли. Действительно, в наших условиях бывают убытки, которые в данный момент являются „неизбежными“. То есть, скажем, например, сел ледокол на мель, и нам пришлось его срочно ремонтировать. Но мы должны проанализировать: а почему мы ледокол послали, как и в какой мере нужно было его посылать, почему он сел на мель? Да, морские суда пошли поздно, уже нельзя было сделать второго рейса, и отсюда как бы „неизбежно“ — убытки речного флота. Но зная капризы Арктики, зная по обстановке августа, что суда вряд ли пройдут рано, можно было заранее подумать о том, как уменьшить убытки.

Так, т. Ипатов говорит: „В этом году я получил около 600 тыс. руб. прибыли только потому, что у меня „Микоян“ с полным грузом был все время в движении, сделал 18 рейсов“. Стукатер говорит с места: „Такие чудеса могут быть только на Оби“. Ипатов отвечает ему: „Разрешите вам разъяснить, что весь секрет наших перевозок заключается в том, что мы для „Микояна“ ищем как можно больше перевозок“.

Когда видишь, что тебе угрожают убытки, прими все меры для того, чтобы их перекрыть. Иногда действительно можно сказать, что люди честно боролись, но им помешали стихийные бедствия, но ведь чаще бывает так, что скрываются за стихийное бедствие, рассуждают так: „вали все под стихийное бедствие, переписывай убытки из одной конторы в другую, все равно все будет санкционировано“. Это нехорошо, вы же себя бьете, теряете кредит, теряете авторитет и теряете возмож-

ность воспитания своих сотрудников. Фатализм какой-то здесь существует, и его нужно преодолеть.

Тем не менее, мы имеем и хорошие предприятия. Наша дальневосточная верфь работает хорошо, теперь, как нам сообщили, Придивинская верфь стала хорошо работать. У нас есть много неплохого. Возьмем Карскую операцию. Потому, что мы имеем здесь дело с иностранной валютой, люди следят за тем, где они могут получить диспач, как улучшить дело, снизить страховые ставки, ведут огромную деятельность и выходят каждый год с прибылями.

Можно выйти безубыточно. Надо доказать, что вы все сделали для того, чтобы выйти безубыточно. У меня есть полная надежда, что Красноярское теруправление может быть безубыточным.

Итак, порядок у нас должен быть и в финансах и при этом не только на местах, но и в центре.

О порядке в нашем снабжении. Арктикснаб работает лучше, чем в прошлом году. Это бесспорно. Нельзя сказать, что не снабжают, — снабжают. Нельзя сказать, что не старается Арктикснаб, — старается, а порядка нет. И очень жаль, что т. Петросян, который сумел хотя бы в суммовом выражении отправить грузы, не может проникнуться сознанием, что путь пройден большой, но еще более огромный путь впереди. Не знаю, как и каким гипнозом внушить ему чувство самокритики. Человек он умелый, горячий, может работать. А, вот, не всегда понимает, что от него требуется. Кто бы ни выступил, — сейчас реплика с места, протест. Выходит, что горячий человек в репликах, а на деле успокоился, считает, что уже хорошо. А между тем только тогда мы можем снабжать или торговать культурно, когда снабжение или торговля будет достойна нашего времени, когда все будет точно, именно в деталях.

Торговать и снабжать нельзя в суммовом выражении, а то может случиться такая скандальная вещь, как было в прошлом году — для строительства порта Диксон прислали и электромотор и генератор, но только один на переменный ток, а другой на постоянный. В суммовом выражении согласовано, но машина работать не хочет. Нельзя же в суммовом выражении решать. Именно в деталях все дело. А детали-то у нас и не удаются.

Именно мелочи нас иногда режут.

В своем сегодняшнем выступлении я меньше всего говорю о героизме. Мне кажется, что пропорция у нас между героизмом и мелочами слишком уже в сторону героизма передвинута. Геройства, геройского, славного в нашей работе не мало, но мы часто мелочами смазываем результаты этой героической работы. А из-за этого случаются прямо преступные вещи. Тов. Чваков говорит: „Гостиница в Красноярске строится в течение двух лет. Все знают, что гостиница не заканчивается потому, что нет некоторых деталей, которые в Красноярске нельзя достать при всем желании. Нами посылаются спецификации, указываем все, что нужно, но все как в пруд камень опускается“. Вот характеристика Арктикснабу. Это страшная характеристика. Гостиница, действительно, может быть закончена. Дать одну деталь — труб или радиаторов, и ее можно было бы закончить. Действительно, мелочи решают.

И это не единственный случай. Сколько у нас есть омертвленных капиталов, сколько у нас есть неудовлетворенных законных надежд наших сотрудников на жилье, сколько излишне загубленных товаров из-за того, что мелочи не завезли. Это относится и к нашей московской работе, где „Дом полярника“ на Никитском бульваре давно мог быть

закончен. Его держат какие-нибудь метлахские плитки, которые, оказывается, погубить могут дело. Это дело надо трактовать не как мелкое преступление, а как крупнейшее, приводящее к омертвлению государственных средств, к отодвиганию выполнения нашей программы.

Правильно было сказано, что контора снабжения должна быть у нас не только пассивным органом, передающим товары от промышленности на места. В таком органе не было бы особой нужды. Оправданием существования Арктикснаба будет то, что он выработает сам свой ассортимент наиболее пригодных Северу товаров, сумеет добиться производства их нашей промышленностью.

Правильно т. Янсон отметил, что давно были разговоры о полярном обмундировании. Хотел бы, наконец, чтобы на основе опыта было выработано рациональное полярное одеяние. Пусть Арктикснаб даст экземпляры новейших образцов. В этом вопросе всегда можно получить помощь, и промышленность все нам сделает, если мы ей покажем свои образцы. Это касается как полярного, так и летного обмундирования.

Не даром тт. Махоткин и Каминский указывали, что одежда, которую им дают, весит три пуда. В результате вынужденной посадки они не смогут в таком виде и в такой тяжести спастись. Куда это годится? Неужели мы не можем, если у нас нехватает своего воображения, использовать богатый опыт северных национальностей, у которых есть одежда, выработанная веками, рассчитанная на различные случаи в Арктике и на Крайнем Севере?

Это же относится и к предметам утвари.

Очень плохо у нас обстоит дело с капканами. Поэтому и т. Щетинкин мог сказать, и никто не смог опровергнуть его слов, что с капканами плохо. Он сказал: для того, чтобы поймать зверя, чтобы зверь не убежал, нужно его схватить двумя-тремя капканами.

Тов. Петросян говорил, что 200 пар какой-то обуви он дал, но ее не хотели брать. Может быть это не та обувь, которая нужна была. Надо уметь рекламировать свой товар. Торговля наша должна быть честной и внизу и наверху, и розничной и оптовой. Чтобы каждый знал точно, что он получает, чтобы он получал именно те материалы, которые он заказывал. Ведь этого у нас нет.

Я не отделяю торговли от снабжения. Специфическая проблема торговли совершенно исчерпывающе освещена в докладе т. Бергавинова и затем в прениях. Поэтому не буду говорить того, о чем уже говорилось, согласен с резолюцией, согласен, разумеется, с установкой т. Бергавинова в его докладе. Одно хотелось бы дополнить: задача, которая стоит перед нами в смысле торговли с населением, технически довольно простая. Мы знаем за эти годы, в чем мы потребность не удовлетворили. Но задача заключается в том, чтобы именно эту потребность удовлетворить. Так наши предыдущие ошибки сами помогают нам исправиться, потому что мы теперь знаем, за что нас на местах ругают. Мы именно поэтому наиболее остро видим местные конкретные потребности. От нас будет зависеть удовлетворение по номенклатуре выявленных дефицитных товаров, куда, в частности, входят такие вещи, как шерстяные ткани, которыми можно было бы заменить меховые одежды, как железо либо готовые печурки, как палаточные ткани и еще несколько хронически не завозимых на Север и очень нужных там товаров. Номенклатуру в жизни Севера, необходимую, надо выполнить. Тут скидок не может быть, все годы учебы позади, и сейчас надо по-настоящему торговать, дать населению то, что оно требует, тем более что требования известны.

Не нужно затруднять себя в торговой работе хитроумными исчислениями о покупательской способности. Товарищи еще не нащупали торговли, а начинают уже высчитывать, что национал не сможет выкупить. Начинают из головы составлять схему завоза и схему доходов.

Я хочу привести один пример, это записка т. Баевского, где исчислена покупательская способность населения ряда островов. У Баевского получился дикий разрыв — никогда населению не выкупить того, что он собирается завезти. Со свойственной т. Баевскому тщательностью им представлены шесть страниц цифр с подробными расчетами, но сама-то основа этих расчетов не верна. Прежде чем исчислить все виды дохода, Баевский произвольно скидывает округло полмиллиона рублей с пушнины, так как, видите ли, по его мнению, бывают хорошие годы по пушно-заготовкам. Полмиллион скидывается чохом, а потом на шести страницах с точностью до одного рубля идет исчисление возможных доходов и расходов. Баевский произвольно утверждает, что 30% доходов остаются в обобщественном секторе на культстроительство. Но ведь, если это даже так, то культстроительство производите вы, а не кто другой, т. е. оно тоже имеет отношение к завозу. Искусственно доказать и напугать самого себя призраками, что завозимый товар не будет выкуплен, — зачем это?

Перехожу к строительству — отрасли, где у нас тоже порядка нет. Ценой огромных усилий, повседневным участием наших лучших работников мы держим на высоте самое большое наше строительство — Мурманский завод, где пока больших нареканий нет. Но уже следующую по величине стройку — Красноярский ремонтный завод — мы сумели провалить. Перестали платить подрядчику, недоснабдили его и поставили подрядчика в невозможность выполнить обязательства. А ведь эта стройка вторая по своему значению. Что же говорить о мелких стройках?

Как это ни странно (ведь это нас самих бьет), особенно плохо с жилищным строительством. Нет такой вещи, которая бы нам так остро была нужна, как жилищное строительство. Каждый третий выступающий говорит, что плохо с жильем. Тов. Галышев произнес короткую, но очень содержательную речь о том, что ему предлагали перевести летчиков в Якутск. Однако они не могут туда ехать, так как там нет жилья. Дома заготавливались в Пеледуде, грузились на баржи, и их привозили в Якутск. После перепутали с другими лесоматериалами, затем снова перегрузили и повезли, перепутали все дома. Это позор, и за это придется отвечать.

Строительство 1936 года в Якутске было сорвано. Начальник Якутского теруправления т. Лисс молчит, — это его не касается. Строительство 1936 года долгое время не начиналось; все были „объективные“ причины: „то рабочих не было, то проекты оказались поставленными по расценкам 1935 года, а нужно было по расценкам 1936 года. Расценки же 1936 года были получены в самом конце 1936 года. Поэтому к строительству и не приступали“.

Вы знаете из доклада Лисса, что у него капиталовложения не освоены. Спор идет о том, освоены они на 7%, или на 11%. Поверим ему, что на 11%. Позорная цифра.

Голос Галышева не единственный, об этом говорили все, и моряки, и гидрографы, и прочие. Как бы наша работа улучшилась, если бы мы могли хорошие кадры закрепить, обеспечить их хорошим помещением. Государство дает нам титула. Государство дает нам деньги. Это не какая-нибудь стройка, требующая новой изобретательской мысли. Это обыкновенный якутский деревянный дом, а его умудрились не построить. Я не

знаю, что нужно сделать, чтобы спокойно на это смотреть. А здесь у т. Лисса полное спокойствие, и ничего с ним не сделаешь. Я не любитель очень сильных слов, но они невольно тут напрашиваются. Ведь это же позор для нашей системы!

Государство нам помогает в ответ на наши запросы, а мы не умеем реализовать полученные деньги. Я считаю, что строительные организации надо перестроить так, чтобы мы были на Севере единственными строителями и для нас, и для Наркомпроса, и для Наркомздрава, и для Банка (если под нашим нажимом он начнет строить), и для Нефтебита и т. д. Мы можем это сделать.

Мы все должны краснеть за те теруправления, которые не освоили строительных кредитов, не сумели организовать такой простой вещи.

Наконец — о порядке во взаимоотношениях разных наших отраслей и о совместной работе. Главсевморпуть охватывает на Севере разнообразные отрасли, и они не могут не делиться в отраслевом порядке. К большой нашей боли мы часто замечаем, что это деление, являющееся рабочим приемом, не больше, перерастает в разрыв, в грызню наших отделов внутри нашего ведомства. Происходит прямо гомерическая война. Я имею в виду не Гомера, автора Илиады и Одиссеи, а автора Войны мышей с лягушками. Воюют даже такие организации, такие наши киты, как море и авиация. Это относится к морским разведкам, о которых здесь говорил т. Алексеев, что часто нет общего языка морского командования с авиацией. Он говорил о том, что у моряков и летчиков не было должного взаимопонимания. Тут виновата не только авиация, тут и море в достаточной степени виновато. Тов. Алексеев говорит, что морские руководители не информируют о своем плане. Они тоже хотят обдумать свой план. Они хотят быть активными участниками, а не только слепыми исполнителями.

Во взаимоотношениях между радио, морем и авиацией, полярными станциями и авиацией — та же картина. До сих пор наше Полярное управление не могло определить своей практической линии.

Работа полярных станций хромает, потому что никак нельзя преодолеть установившийся трафарет и существующую рутину. Они не учитывают, что полярная станция существует для того, чтобы навигация на воде и в воздухе протекала нормально. Очень хорошо, что они дают сведения Центральному бюро погоды, но разве только для этого они нужны. Нам не надо строить полярную станцию, чтобы радиосвязь была забита одними трафаретными сводками. Сколько я ни обращался к представителям метеомысли, чтобы они показали мне переход на другой путь этой работы, чтобы они дали пример стахановца-метеоролога, перекрывающего нормы — дать меньше слов и больше качества, — я не получил ответа. Когда вылетает самолет, то не всегда эта связь организована так, что самолет мог бы получить от радиостанции, даже находящейся в ведении Управления авиации, необходимую связь.

Очень показательна в этом отношении катастрофа Куканова. Вылетел самолет Куканова: какая станция должна была следить за ним и какая станция должна была сообщить о нем? Самолет летел и разбился. Не было установлено связи, когда самолет находился в воздухе. Надо наладить работу так, чтобы точно знали о том, что самолет вылетел в такое-то место, прошел там-то и летит туда-то. Надо поддерживать периодически эту связь с судами.

Ничтожна и связь наших полярных станций с работниками наших факторий и культбаз. Это какой-то странный аристократизм. Мы, мол,

полярные станции, а рядом порт, это уже не то, и культбаза это тоже не то. Мы этот аристократизм подрежем, мы уравнием ставки: в одинаковых условиях будут получать одинаково. Одним снизим, другим прибавим.

За немногими—правда, прекрасными—исключениями, станции мало участвуют в общей жизни. Как исключение, можно привести т. Сидорина; прекрасно провели работу и он, и его врач, и ряд его сотрудников, переходя с Белого на Ямал и изучив Северный Ямал. Хорошо работали мыс Шмидта и отчасти Уэлен, но это отдельные примеры.

Нужно сделать то, о чем говорил т. Минеев: создать при факториях мастерские, которые ремонтировали бы патефоны, ружья и проч. Ведь почти всюду на полярных станциях есть механики, но все-таки этого там не делают. Делают ли это станции на Чукотке, на Сердце-Камень? Дайте примеры, кто, где чинит, опубликуйте, укажите тем, кто этого не делал. На это в целом не обращено внимания, это не стало линией полярных станций. Эту изолированность надо прекратить.

III

О кадрах. В этом вопросе опять-таки странное непонимание наших собственных интересов, начиная с того, что мы в массе своей не бережем кадров, знающих Север, что мы их теряем, даже на учет толком не умеем взять. Во время ликвидации Интеграла, сколько мы отпустили работников, знающих Север. Кое-где реагировали на это, подправили, а в большинстве реагировали спокойно: „Ну, ушли, ничего не поделаешь“.

Работник, несколько лет работавший на Севере, имеет большие преимущества перед работником, присланным из Москвы. Если он плох, надо его поправить, помочь, но у него есть чрезвычайно ценное—стаж Севера. Вместо того чтобы брать людей, которые привыкли к Северу, знают и любят его, нуждаются только в том, чтобы их подучить,—берут первых попавшихся и в большинстве случаев не первоклассных. Особенно яркое выражение того, как мы не умеем подбирать национальные кадры, дает наша работа даже в такой республике, как Якутская. Тов. Скачко правильно указал, что Якутская республика населена крупной национальностью, насчитывающей сотни тысяч человек, имеющей свою интеллигенцию, имеющей богатые кадры. А процент национальных кадров в нашей системе ничтожен. Почему?

Вот голос национала, т. Болина:

„Есть на Таймыре более сорока торговых точек, но ни одного заведующего факторией из туземного населения не найдешь, только работают кое-где помощники, да и те сплошь и рядом дрова таскают. Обратились в окружком—просили дать помощника. Дали одного товарища, помощника продавца, а потом оказывается—он под горой груз таскает“.

Когда вот так говорит национал, это переходит границу простой констатации факта, становится большим политическим сигналом. Ему обидно за своих товарищей, за свой маленький, но героический народ, которому мы обязаны всячески помочь. Поставить на дорогу—больше ничего не требуется. Многие из них потом выдающимися людьми будут.

На словах говорим об освоении Севера, а конкретно народам Севера часто не помогаем и не хотим у них учиться, а учиться есть чему. Уж торговать-то они в низовках лучше нас умеют. С политическим сознанием, с горячей любовью они торгуют со своим народом. Нам необходимо использовать эти ресурсы преданности, которые есть у национальных кадров.

А то, что мы отсюда завозим людей, приводит только к колоссальной текучести. И Бабушкин, и Козлов, и Скачко — все они говорят об одном и том же. Бабушкин предлагал готовить кадры из местных жителей, главным образом персонал для аэропортов: „Они будут работать лучше, чем работники, привозимые из центра, которые в большей части едут туда в погоне за длинным рублем“. Все мы об этом знаем, а выводов не делаем и снова завозим людей, едущих за длинным рублем.

Ну хорошо, берите человека из центра, так по крайней мере используйте его по-хозяйски. Так и этого нет. По какой-то неизвестной перемене ветра (вдруг циклон с другой стороны) десятки людей отправляются обратно. Колоссальная текучесть. Потоки туда, сюда. Все это течет, и все это вызывает государственные расходы.

Тов. Серкин сказал: „У меня есть список людей, которые могли бы работать хорошо, но из-за безобразного отношения к людям, из-за неумения создать обстановку для их работы — эти люди убежали“.

Тов. Лежава-Мюрат приводил цифры, сколько отправили людей обратно, приводил цифры, как контрактованные на два года люди работают фактически год или год с третью. Потом их раньше времени отправляют назад и тысяч по двадцать каждому выплачивают. Двадцать две тысячи заплатили Коханову, — позор, который вам не удалось смыть, т. Лисс.

Человека этого незаслуженно щедро рассчитали на самых льготных условиях. Обсчитывают трудящихся, а Коханову переплатили. И вот что получается — нужных кадров мы не бережем, ненужные берем, а в итоге — колоссальная текучесть.

Это относится даже к работникам, менее подверженным упрекам на данном Совете. У т. Пошеманского дикая текучесть. Тов. Баевский свою кратковременную деятельность в Красноярске начал с того, что разогнал многих работников и ничего нового не создал.

Происходит это от того, что мы людей не воспитываем. Воспитывать, конечно, труднее, чем сменять. Частой сменяемостью людей создается видимость распорядительности, заботы о вверенном деле, когда на самом деле это на три четверти ведет к ухудшению, потому что старый работник, который уже немного дело знает, легче бы поддавался переделке. Тот, кто много увольняет, воспитывать не умеет, не берется, не уверен, что такого-то работника он сумеет научить работать. Уволить проще.

А как поступил т. Каганович, когда пришел в НКПС? Он обошелся минимумом увольнений. А в основном действовал тем, что людей воспитывал. Он в каждом работнике пробудил искру уверенности, что он может быть хорошим работником. Это очень много значит — дать человеку понять, что он может быть хорошим работником.

Мы не умеем воспитывать кадры, а между тем в основном кадры у нас неплохие. Семенчуковщина получила крепкий отпор. Когда она обнаружилась, то мы, руководители Главсевморпути, не старались это дело смазать и затушевать, мы хотели вскрыть наши недостатки и болезни, чтобы работники учились на этом процессе. Нам надо поднять бдительность и мобилизоваться, чтобы больше таких явлений у нас не было.

Мы, имея неплохие кадры в основном, не даем им расти, не помогаем им. Один из наиболее ученых капитанов — капитан Бурке — выразил желание еще учиться и по ряду отраслей пополнить свое

образование. Мы дадим ему эту возможность. Даже Бурке готов учиться. А что говорить о рядовом составе.

Плохо мы с кадрами работаем, а из-за того, что мы плохо их воспитываем, получается, что товарищей, техникой дела овладевших, технически научившихся, у нас недостаточно.

Очень крепко взялись за образование Политуправление и политотделы на местах, но должен сказать, что это дело не доведено еще до конца. Ведь верно же было указано на то, что авария Куканова произошла на фоне того, что не было воспитано чувство государственной ответственности у людей. Большие летчики не помогают меньшему выпрямиться, они считают неудобным вмешиваться в их личную жизнь. Они строят работу по стилю индивидуалистическому: „не трожь“.

Средства на кадры остаются неиспользованными, и как-то никто особого внимания на это не обратил. Тов. Стукатер говорил: „Стыдно, разве нельзя составить план для подготовки работников“. А ведь это дело легче, чем пройти Северный морской путь, чем лететь на полюс. Однако с этим делом не справились. Плохо идет у нас такой замечательный способ переквалификации кадров, как обмен опытом. Как раз тут об этом говорили тт. Бурке и Воронин. У нас нет совещаний капитанов, а они крайне нужны. Надо все аварии разбирать, не только установить виновных, но выявить прежде всего, как авария произошла, какие можно уроки извлечь из этого случая, уроки, которые нужно широко сообщать всем капитанам и особенно молодым штурманам. Этого у нас еще нет, несмотря на неоднократные указания.

Нет этого по существу и по авиации. От т. Жигалева, например, я не получил ответа, как же происходит проработка аварий, причем я имел в виду не проработку аварий здесь, в центре, а как происходит, например, у Галышева проработка красноярских аварий. Надо, чтобы эти аварии были фиксированы не только в сухом протоколе, а описаны ярко и понятно, хотя бы в виде брошюры. Лучше: мы это издадим, чем рассказы о походах. Хорошо изученная авария стоит похода. Издать книгу, чтобы у Галышева его люди изучали красноярские аварии.

При всем этом у нас все-таки растут кадры и растут выдающиеся люди, и хотя мы по стахановскому движению меньше сделали, чем нужно, однако стахановское движение у нас растет. Помните, на прошлом нашем совещании хозяйственных и партийных работников был специальный доклад об этом? Помните, как т. Бергавинов мобилизовал вас? А как вы сегодня на этом совещании отчитывались? О стахановском движении либо ни полслова, либо ни к чему не обязывающее общее заявление, что работали по-стахановски, по-большевистски.

И председатель нашего профсоюза т. Козьмин был совершенно прав, когда ко всем докладчикам обратился с упреком, что они о стахановском движении не говорят. Стахановское движение на Севере — могучий резерв, нами недостаточно используемый. Не в том дело, что нам дают цифры отдельных хороших кочегаров на ледоколах и отдельных хороших плотников на верфях. Это стахановцы, но это еще не стахановское движение. Стахановское движение мы получим тогда, когда у нас вся техника дела повысится, когда за этими передовиками пойдут другие, когда эти передовые передадут свой опыт другим, содействуя общему росту, общему подъему всей нашей системы. Тот, кто постоянно, преданно и успешно работает на Севере и передает свой опыт другим — это стахановец. А это у нас не сделано.

* * *

Два слова об оргвопросах.

У нас были перестройки, кое-что мы перестраиваем еще, но в общем, как будто, организация наша более или менее установилась. Центр и места, отраслевые управления и теруправления после большой войны, как будто, тоже более или менее притерлись. Давайте так и будем продолжать работать.

Из особенностей нашей организации очень большое значение имело образование Политуправления и системы политотделов. Пользуюсь случаем официального собрания, каким является Совет, чтобы еще раз об этом сказать. Каждый чувствует этот факт и сам. Исключительно большое значение сыграло для нашей работы согласие ЦК партии образовать у нас систему политотделов.

Политотделы — это орудие, которое трудно переоценить, ибо большую роль они сыграли и в воспитании людей, и в притоке коммунистов, и в правильной увязке политической работы на местах, и в общем духе и стиле нашей работы на Севере.

Тем печальнее и непонятнее тот факт, что в отдельных местах политотделы и управления не сумели найти общего языка и правильно расставить силы. Правда, эти случаи редки в нашей системе. У нас есть прекрасные примеры, хотя бы тот же Тобольск, где дружно и хорошо работают.

Что же нам нужно в нашей оргструктуре менять? Хотелось бы поменьше перемен и побольше стабильности в духе нашей Конституции, которая сейчас всякие скороспелые перестройки и перемены делает невозможными. Давайте побольше стабильности, и не будем постоянно изменять то, что есть. Может быть отдельные перемены придется делать, но только в крайнем случае.

Придется у нас уточнить взаимоотношения между торговлей и снабжением. Если структура торговли на местах ясна и определена, то по структуре в центре еще не ясна. Мы, руководство, не хотим оказывать давление на Совет. Мы продолжим изучение этого вопроса, потому что нынешнее разграничение никого не удовлетворяет. Нужна иная организация, и это мы уточним до конца.

По Полярному управлению часть функций, повидимому, можно передать Всесоюзному Арктическому институту: обработка метеонаблюдений; часть функций или часть станций — в Гидрометеокомитет. А поднятый аналогичный вопрос о слиянии Гидрографического управления с Полярным в том или ином виде мы подвергнем изучению. Это большой вопрос, который надо тщательно продумать, не предрешая сейчас выводов ни в ту, ни в другую сторону.

Здесь было еще выступление т. Лукашина, который говорил о необходимости превращения своего управления в хозрасчетное управление на правах треста. Это настолько назрело, что мы в ближайшее время приступим к нему, конечно, внеся вопрос на утверждение правительства.

Сводя наши организационные перестройки к минимуму, мы все-таки должны сказать, что при нынешней структуре мы не совсем научились работать. У нас оказалось некоторое неумение даже хороших работников работать с полной силой в своеобразных условиях нашей системы, своеобразных условиях Севера. Командуют по-боевому. Но это часто единственная форма руководства, а более гибкого руководства соответствующей отраслью на местах, подчиненной теруправлению, когда прямо командовать нельзя, а нужно брать своим авторитетом, своей

инициативой, тем, что своевременно поставить вопрос, тем, что дать блестящее решение вопросу, тем, чтобы мобилизовать вокруг задачи, которая сейчас стоит, — они не признают.

Полярное управление блестяще командует своими непосредственными точками, но когда дело касается точек, подчиненных не ему, например, метеостанций, подчиненных теруправлениям, оно знать не знает, словно за них не отвечает. Надо знать, что вы за это отвечаете, вы можете работника похвалить, когда следует, можете его упрекнуть, можете ему помочь, можете и обязаны ему указать, как работать. А вы этого не делаете.

Сельхозуправление до сих пор не знает, как ему быть с совхозами: либо администрировать до конца, определяя с точностью до гектара его севооборот и так далее, либо вовсе ничего не делать. А нужно поступать совсем иначе. Должны прежде всего заботиться о том, чтобы были соответствующие своему назначению отделы на местах. Должны помочь подобрать работников, воспитать их, вырастить и через них руководить.

Общий результат наших прений: мы с вами растем, ошибки, которые у нас есть, мы хотим исправить. Надо идти вперед. На прошлом героизме далеко не уйдешь. Это мы, орденоносцы, отмеченные страной, должны особенно чувствовать. Прошлое не будет считаться, будет считаться только настоящая работа, то, что мы теперь делаем. Однако это прошлое останется у нас как история, славная история, на которую мы можем оглянуться не только с чувством гордости, но и с вниманием посмотреть, чему мы обязаны успехом, что в нашей работе и в нашем стиле было тогда хорошего.

Наш героический период открытий ничего общего не имел с прожектерством. Каждый наш шаг вперед был основан на большой предварительной работе. На основе первых станций, созданных нами в далекой Арктике, мы смогли проектировать и осуществить первый сквозной проход. Несмотря на тяжелые условия, несмотря на мучительный опыт вплоть до гибели „Челюскина“, мы могли работу поставить так, что она пошла бесперебойно.

Героические открытия были не случайны, они были основаны на прочном знании и опыте. Потому мы и делали быстрые шаги вперед. Почему же мы, пройдя от этого периода героических открытий до современного периода, не можем двинуться такими же верными темпами, когда есть приобретенный опыт, есть многие прекрасные образцы у нашей страны? Почему мы должны идти неуверенно? Очевидно, мы можем выправить положение, проявив инициативу и смелость, в то же время воздерживаясь от бесплодного прожектерства.

Вы помните, товарищи, замечательные слова товарища Сталина о пафосе строительства и пафосе освоения. Страна сумела по указанию товарища Сталина пафос строительства дополнить пафосом освоения. Арктика отстает. Тот этап, который уже пройден страной в целом, для нас и наших своеобразных условий представляется очередным. Стараясь применить дух сталинских указаний применительно к нашим условиям, мы можем сказать: „Пафос открытия мы должны дополнить пафосом освоения“.

Указание товарища Сталина для нас сохранило всю свою свежесть, всю свою силу. Мы должны нашу работу довести до конца, как подобает большевикам.

Т. А. ЛЕВИЧЕВ

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ СОВЕТСКОЙ ТОРГОВЛИ НА КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ

I

Недавно закончил свои работы Совет при начальнике Главсевморпути, который подвел итоги своей деятельности на Крайнем Севере за последние годы и наметил путь дальнейших работ.

Важнейшим пунктом повестки для Совета Главсевморпути стоял вопрос о развращении культурной советской торговли на Крайнем Севере. Начальник Политуправления Главсевморпути т. Бергавинов в своем ярком докладе дал исчерпывающий анализ состояния и перспектив развития торговли на Крайнем Севере.

	1934 г.	1935 г.	1936 г.	В % к 1934 г.
Остяко-Вогульский округ	24 588,0	51 164,5	53 950,6	227
Ямальский округ	14 668,0	19 820,8	32 267,6	220
Итого по Омскому Северу	39 226,0	70 985,1	98 318,2	250

Вот характерная справка о товарах, которые совершенно не ввозились на Крайний Север до 1935 года и ввезены в 1935 году (только по Интегралцентру):

Фото-радиопринадлежности	165 тыс. руб.
Музыкальные инструменты (в том числе 1260 патефонов)	253,6 " "
Велосипеды	175,0 " "
Пишущие машинки	150 " "
Противопожарное оборудование	25,0 " "
Электроотовары	16,5 " "
Итого	966,1 тыс. руб.

Культура крепко входит в быт трудящихся Крайнего Севера. Стахановское движение проникло в тайгу и тундру. В результате резко повысилась добыча зверя, рыбы, повысилась, следовательно, и товарность хозяйства.

Рост производительности труда дает в итоге огромный рост бюджета народов Севера. Отсюда несравнимое с прошлым повышение потребления и спроса.

Характерный пример. Женщины-националки из Таймырского округа в своем письме на имя секретаря Красноярского крайкома ВКП(б) пишут: „Последнее, о чем мы хотим вам сказать, это то, что рост ма-

Неуклонный рост жилищной жизни народов Севера находит свое яркое отражение в повышении спроса и потребления товаров, как продовольственных, так и ширпотреба. Достаточно указать, что весь завоз на Север в 1936/37 году составляет 879,4 млн. руб., — увеличение в шестьдесят с лишним раз против 1926/27 года (14 млн. руб.).

Только Главсевморпуть завез в 1936 году товаров на сумму 135 млн. руб., — на 42 млн. руб. больше, чем в 1935 году.

А вот данные роста завоза товаров на Омский Север за последние три года только по Интегралкооперации¹ (в тыс. руб.).

териального благосостояния трудящихся тундры влечет за собой огромные культурные потребности. Женщины тундры хотят жить культурно, чисто и красиво одеваться. Многие женщины хотят купить хорошие кровати, швейные машины, патефоны с хорошими пластинками, шелк, хорошее сукно, хорошие ткани, швейные и суконные костюмы, джемпера, туфли, ботинки, красивую посуду, зубные щетки, зубной порошок, туалетное мыло, одеколон, помаду, крем, ибо это очень важные и нужные предметы, культурного обихода...

Однако наряду с огромными сдвигами, происшедшими на Крайнем Севере, советская торговля пока еще остается узким местом, развернута недостаточно, во многих районах товаров нехватает, при одновременном перенасыщении в других районах. Торговая сеть неблагоустроена и не отвечает сегодняшним требованиям советской культурной торговли. Недозавоз товаров в некоторые районы Севера — обычное явление.

Особенно необходимо форсировать указания товарища Сталина о развитии транспорта. „Может случиться, что товары есть, — имеется полная возможность раз-

¹ Постановлением правительства Интегралцентр ликвидирован в 1936 году, и вся торговля за 62 параллелью передана Главсевморпути.

вернуть товарооборот, но транспорт не поспевает за развитием товарооборота и отказывается везти грузы. Как известно, оно так и бывает у нас сплошь и рядом. Поэтому транспорт является тем узким местом, о которое может споткнуться, да пожалуй, уже начинает спотыкаться вся наша экономика и, прежде всего, наш товарооборот¹. Это указание товарища Сталина с особой силой звучит сейчас для торговли на Крайнем Севере, ибо здесь торговля сплошь и рядом упирается в транспорт. Товаров в нашей стране огромное количество, и в то же время торговля на Севере развита слабо, потому что транспорт не успевает развозить эти товары.

Речь, понятно, идет о внутрисеверном транспорте, ибо железнодорожный и морской транспорт со своей задачей справляются и грузопотоки по железной дороге и морем доходят до узловых баз, складов. Однако в реализующую сеть, к потребителю товары идут очень медленно. Следовательно, организовать быстрое продвижение товаров на Севере от баз в реализующую сеть — основная задача торговых организаций Главсевморпути.

Яркой иллюстрацией слабого развития транспорта на Севере служит хотя бы такой пример по Тымскому району: „Этот район, как и все районы Севера, исключительно богат пушниной, рыбой, орехами, борзой дичью, ягодой. Эти богатства не освоены, не говоря уже о лесе. Главная причина неиспользования богатств Тыма — малочисленность населения и ненадлежащая транспортировка сырья. Единственный транспорт в летнее время — катерный флот — настолько мал, что даже при нынешнем использовании богатств района на сотую часть не удовлетворяет потребностей. В весеннюю навигацию далеко в верховья Тыма заходят не только катеры, но и буксирные пароходы. В связи с этим назревает вопрос постройки плоскодонных товаро-пассажирских судов, которые бы в течение всей навигации обслуживали северные реки, — не только Тым, но и равноценные ей реки Кеть, Парабель, Васюган, где положение не лучше, чем на Тyme. Само собой разумеется, по этим рекам должен быть

увеличен и катерный флот. И чем скорее этим делом займутся судостроительные верфи Сибири, тем лучше“. („Советская Сибирь“, 25 августа 1936 года).

Освоение Хатангского бассейна также надо форсировать, ибо это разрешает проблему товароснабжения Таймыра, главным образом Хатангского и Авамского районов, куда систематически товары недозавозятся. Обследования рек Попигай и Хеты показывают возможность здесь катерного судостроения.

В верховья Анадыря (Чукотка) также по вине транспорта товары систематически недозавозятся. Здесь необходимо иметь свой речной катерный флот (1—2 катера по 25 HP), который заменит дорогой олений транспорт.

Недозавоз на Чукотку товаров в последние годы вошел в систему. В 1935 году недозавоз муки составлял 56%, круп 67%, кондитерских изделий 68%, консервов 48%.

И в то же время нередки случаи затоваривания.

В Авамском районе Таймырского округа в 1935 году излишек муки дешевых сортов превышал годовую потребность района в два раза. В 1934 году Обрыбспроснаб в Шурышкарском районе имел запас овсяной крупы на шесть лет. В кооператив Остяко-Вогульск был завезен сотнями килограммов бисера, тогда как этого бисера не хватало в других районах Севера.

В торговых организациях Енисейского Севера запасы прошлых лет муки и крупы превышают потребность в два с лишним раза (Таймырский, Эвенкийский округа и Туруханский район).

На примере Красноярского Севера можно проследить по заводу 1936 года, как неравномерно и неправильно распределяются товары по отдельным округам и районам. Возьмем, к примеру, дробь. В Туруханский район дробь завезено 46% к плану, в Игарский район 100%, в Эвенкийский округ 170%, в Таймырский 76,7%. Или возьмем капканы: на Игарку капканов завезено 215% к плану, в Туруханский район 22%, в Эвенкийский округ 27%, в Таймырский 1,1%. Прочие охоттовары: на Игарку 111%, в Туруханский район 85%, в Эвенкийский округ 159%, в Таймырский округ 81%.

Вот показатели по другим товарам в процентах к плану:

Районы	Культ- товары	Трикотаж	Обувь кожаная	Чай	Сахар	Кондитер- ские изд.	Овощи
Туруханский	80	126	95	80	103	96	179
Эвенкийский округ	123	81	93	90	132	85	76
Таймырский округ	83	92	55	112	104	87	61
Игарка	61	203	136	118	125	114	81

¹ И. Сталин, „Вопросы ленинизма“, изд. 10-е, стр. 577.

Словом, нет товара, который бы завозился в строго выдержанном плане.

В результате обычное явление: в одном районе избыток товара, а в другом его нехватает.

Весь груз для Авамского и Хатангского районов Таймырского округа задержался в 1936 году на Пясино. Нужно 12 000 оленей, чтобы перебросить этот груз. Идет переброска грузов самолетами.

В 1935 году караван в составе трех судов с восемью баржами с грузами для Якутии замерз у устья Лены в районе местечка Тур. Груз был доставлен тракторами на расстояние 1560 километров.

Из практики работы прошлых лет, — писал окринтеграл из Эвенкийского округа, — мы имеем целый ряд недочетов по нашей системе, а именно: неудовлетворение спроса населения, узкий ассортимент завозимых товаров, низкое качество товаров*.

Больше того, Чрезвычайный Съезд советов Туруханского района, состоявшийся в ноябре 1936 года, в своем постановлении записал: „в настоящее время (ноябрь 1936 г.) в районе отсутствует организация свободной советской торговли. Пушконтора Главсевморпути занималась по сути дела не свободной торговлей, а товарообменом на пушнину, вследствие чего население во II и III кварталах было не удовлетворено товарами первой необходимости“.

Совершенно правильно поэтому в постановлении Совета Главсевморпути отмечается, что: „Планирование завоза и заброски товаров в торговые точки часто проходит без учета местных запросов и нужд населения (по ассортименту и качеству), и тем самым сводят это важнейшее дело к формальным „среднезвешенным“ подсчетам“.

Нередки случаи нарушения цен, обмевивания, обещивания, что является вопиющими фактами бюрократического извращения советской торговли. Например, в Байките было обнаружено, что торгующие организации нарушали политику цен, преискурентов цен в магазинах нет, весы и гири неправильны, клеймения 1931 года, хлеб плохого качества. Цены на масло, рыбу, мясо незаконно повышены. Местные накидки достигают: кондитерские изделия — 93%, хлопчатка — 43%, швейные изделия — 41%, трикотаж — 34%, кожанобувь — 28%, резинобувь — 12%, мыло туалетное — 21%.

Торгуют плохо, население товарами не удовлетворяется. Пора с этим покончить и подобрать кадры, способные выполнять указания партии о советской культурной торговле.

Надо приветствовать постановление Совета Главсевморпути о посылке группы квалифицированных работников в торговую сеть на Крайний Север.

II

Состояние торговых помещений во многих районах Севера нуждается в коренной реконструкции и капитальном ремонте. Например, по Ямальскому округу, в Ныде, в центре района, имеются два магазина — один площадью 8 кв. метров, а другой 16 кв. метров, обслуживающий, примерно, 1000 человек местного населения. На фактории Паули в 1936 году из-за отсутствия складов испорчено продуктов на сумму 58 000 руб.

На фактории Седай-Харбат арендуется барак у Рыбтреста, в нем размещены магазины, пекарни, чайная и квартиры. Торговля в таких условиях немыслима. Из-за отсутствия складов — ежегодная порча продуктов. За два года испорчено продуктов на 60 000 рублей.

Характерно сообщение Ямальского окрвнуторга о Тазовском районе: „Наличие построек в Тазовском кооперативе не обеспечивает развертывания торгово-заготовительной работы. В Хальмер-Седе, т. е. в районном центре Тазовского района, имеются две торговые точки... Первое помещение имеет размер 12 кв. метров, слишком низкое, и все имеющиеся в этом ларьке товары сбиты в одно место, в силу чего нет никакой возможности развернуть более или менее культурную торговлю. Второе помещение, где обслуживаются националы, это темное складское помещение, без окон и печей, размером 12 кв. метров. Здесь товары находятся в ящиках, имеются лишь две полки“.

Аналогичная характеристика состсяния торговой сети дается по многим районам Крайнего Севера.

В Авамском районе оборудование торгово-заготовительных пунктов обычно состоит из одного дома и одного амбарсклада на каждом пункте, со штатом в 1—2 человека.

По такому огромному району, как Туруханский, всего за последние два года (1935—1936) было вложено в капитальное строительство торговой сети 20 000 руббелей, причем израсходовано было лишь 10 000 руб. ввиду позднего получения средств. Естественно поэтому, что складское хозяйство и торговая сеть не обеспечивали даже минимальной потребности.

Таково наследство, полученное Главным управлением Севморпути от Интегральной кооперации, ныне уже ликвидированной.

* * *

Сейчас трудно себе представить не только город, но и село без хлебопекарен. В области хлебопечения Советский Союз, по совершенству и мощности хлебозаводов, стоит на первом месте в мире. Правда, будучи впереди в области механизации хлебопечения, мы отстаем от Америки в области ассортимента и качества хлеба. Да и

потребление фабричного хлеба у нас ниже, нежели в Америке. В то время как в Америке фабричным хлебом пользуется $\frac{3}{4}$ населения, у нас только пока еще менее $\frac{1}{8}$. Если у нас теперь сравнительно выросло число хлебопекарен во всех местностях Советского Союза, то их производственная мощность, зачастую и ассортимент выпечки хлебной продукции не удовлетворяют потребности.

Особенно это надо отнести к Крайнему Северу, где хлебопечение находилось до последнего времени в „первобытном“ состоянии. Между тем нигде так не ощущается необходимость форсирования строительства соответствующих хлебопекарен, как на Севере. В самом деле, какой смысл завозить кондитерские изделия, сушки, бублики на Север, на десятки тысяч километров по железной дороге, водным путем, на оленях, терпеть убытки от порчи в пути, когда незначительные затраты по капитальному вложению позволят на месте в хороших хлебопекарнях выпекать все эти необходимые продукты, освободят транспорт от завоза и дадут потребителю свежие хлебные продукты в необходимом ассортименте. Само наличие этой продукции в хлебопекарнях освобождает промышленников Севера от необходимости затрачивать непроизводительный труд на выпечку хлеба у себя дома и тем самым повышает производительность труда не только самого промышленника, но и всей его семьи.

Развитие хлебопечения на Крайнем Севере — важная задача торговых организаций. Эта задача тем более актуальна сегодня потому, что состояние хлебопечения там находится на низком уровне — как по количеству выпекаемой продукции, так и по ассортименту.

Возьмем данные по Обскому и Енисейскому бассейнам. Как здесь обстоит дело?

В Омской области в Остяко-Вогульском и Ямальском округах имеется всего 125 хлебопекарен, причем по Ямальскому округу число хлебопекарен возросло с 19 в 1934 г. до 54 в 1936 году.

Приводим данные, характеризующие производственную мощность этих хлебопекарен по Обскому Северу (только по 6. Интегралцентру) (см. на правой колонке табл. по Остяко-Вогульскому округу).

По Ямальскому округу всего пекарен 54, с мощностью 54,1 тонны в сутки.

Достаточно посмотреть на эти цифры, чтобы видеть все несовершенство производственной мощности этих хлебопекарен. В то время как в Самаровском районе шесть пекарен располагают мощностью 10,9 тонны в сутки, в Березовском районе тридцать пекарен — 6,1 тонны в сутки. Очевидно, что в Березовском районе пекарни ниже критики.

Примитивность хлебопекарен показывает следующее сообщение из Ямальского округа. Член президиума Ямальского окрисполкома

По Остяко-Вогульскому округу

Районы	Число хлебопекарен	Мощность в тоннах	Выпечка в тоннах	
			1935 г	1936 г.
Самаровский . . .	6	10,9	4013,7	4313,7
Березовский . . .	30	6,1	2215,7	2375,7
Ларьякский . . .	6	0,7	267,3	305,3
Шурышкарский . .	9	2,4	889,6	929,5
Кондинский . . .	3	1,3	470,9	570,9
Сургутский . . .	17	3,6	1301,5	1431,5
Итого . . .	71	25	1168,6	9926,6

т. Ершов, обследовавший хлебопекарни, пишет: „Особенно неблагоприятно положение в Ямальском районе, это в области хлебопечения и содержания муки: все пекарни не соответствуют предъявляемым санитарным условиям, а некоторые, надо прямо сказать, находятся в безобразном состоянии. В Новом Порту в пекарне Рыбснаба, в Яр-Сале в пекарне Интегралкооперации — грязь, в помещениях пекарен живут семьи пекарей, мимо пекарен носят нечистоты, вход разрешается всем и каждому. В Хе пекарня стоит на болоте, хлеб не выкидает. В Новом Порту выстроили такую пекарню, что врач не дал согласия на ее открытие. Все это приводит к выпечке недоброкачественного хлеба... На фактории Сарато Ямальского округа пекарня выпекает в день 300 килограммов, а потребность населения 500 килограммов в сутки. Поэтому приходится в зимнее время доставлять хлеб из Обдорска до 300 километров санным путем. То же самое в Ныдинском райкооперативе, где пекарня мощностью 400 килограммов в сутки, а потребность в хлебе восемьсот килограммов“.

Необходимость развития хлебопекарного дела на Севере очевидна. Чрезвычайный съезд советов Туруханского района в своем решении (октябрь 1936 года) записал: „Во избежание ежегодного завоза из Красноярска в район сушки и сухаря, порчи его в пути, в 1937 году обеспечить строительство двадцати типовых пекарен, своевременно подготовить кадры. Организовать при всех пекарнях района выпечку хлебобулочных изделий“.

Форсировать строительство хлебопекарен на всем Крайнем Севере — такова еще одна из основных задач развертывания торговли на Крайнем Севере. Совет Главсевморпути принял решение: „Уже с 1937 года сеть хлебопекарен расширить, внедряя в наиболее крупных местах выпечку сложных и слоеных сортов хлеба“.

* * *

В нашей стране, где промышленность и торговля служат народу, где торговля подчинена одной цели — удовлетворению потребностей трудящихся, все запросы потребителя должны быть удовлетворены возможно более полно и всесторонне, ибо „надо, наконец, понять, что товары производятся в последнем счете не для производства, а для потребления“.¹

Одним из путей содействия развитию товарооборота и удовлетворения запросов трудящихся Крайнего Севера является также и посылочная торговля.

Действуют несколько организаций посылочной торговли („Книга почтой“, „Посылгосторг“ и „Посылкоопторг“). Работа этих организаций не получила еще достаточного развития.

Очевидно, что на Крайнем Севере посылочная торговля безусловно должна и может сыграть огромную роль в розничном товарообороте. Для этого у нас имеются все данные. В самом деле, что мешает организации посылочной торговли при наличии авиации, которая на Севере все более и более завоевывает себе место в общей системе транспорта и связи. Именно там, где авиация твердо укрепились, можно смело организовать посылочную торговлю.

Посылочная торговля вполне может и должна выполнять заказы покупателя на недостающие в районах Севера товары. В связи с организацией при Главсевморпути специального отдела торговли работникам этого отдела необходимо серьезно подумать о посылочной торговле.

Нет нужды доказывать, что хорошо поставленная реклама, рассылка образцов товаров и иллюстрированных прейс-курантов, стандартные бланки-конверты, заказы с адресом должны сыграть роль проводников товаров в массы.

Не только в Москве, Ленинграде, но и в Омске, Красноярске, Архангельске, Якутске и других центрах необходимо организовать базы посылочной торговли. Многие товары, начиная от мелких промысловых и культтоваров (патефоны, пластинки), трикотажа, белья и кончая разборным стулом, столом и даже разборной кроватью, могут быть, безусловно, введены в оборот посылочной торговли.

Самое главное в этом — опытные, добросовестные работники, точность и аккуратность в выполнении заказов.

* * *

Ликвидация Интегралцентра и передача всей торговли за 62-й параллелью Главсевморпути обязывают нашу систему в самое ближайшее время выполнить указание пар-

тии и правительства о развертывании советской культурной торговли на Севере.

Постановка этого вопроса на Совете Главсевморпути и вынесенные практические решения — часть задачи. Необходим систематический контроль за выполнением решений Совета.

Решения Совета Главсевморпути обязывают провести в жизнь ряд важнейших мероприятий.

В области транспорта — пересмотреть график завоза товаров на Крайний Север водным путем. Сосредоточить все грузы к началу водной навигации на отправочных базах, пристанях. Увеличить мелкий речной флот на всех водных бассейнах Крайнего Севера. „Теперь же приступить к созданию в каждой торговом теруправлении десятков единиц мелкого речного флота (катеры, илимки и т. д.) для продвижения товаров к притокам магистральных рек“. Организовать систематическую заброску портативных товаров при помощи авиации, организовать в виде опыта в ряде торговых контор Главсевморпути (Владивосток, Красноярск, Иркутск, Омск, Архангельск) посылочную торговлю.

В области товарозавоза — расширить ассортимент завозимых товаров и увеличить завоз товаров минимум в два раза. Увеличение должно идти главным образом по линии завоза галантереи, обуви, кожтоваров, культтоваров, медикаментов, готового платья и белья, посуды, кондитерских изделий, табачных изделий, трикотажа, цветных шерстяных, шелковых и бумажных (бумага, байка, фланель) тканей, для чего торговый отдел входит в Наркомторг с заявками на необходимые товары, понятно, руководствуясь заявками мест. Особое внимание необходимо обратить на специальную тару для Севера, ибо вследствие плохой тары порча товаров достигает больших цифр.

В области торговой сети — приступить к строительству универмагов в крупных национальных районах и складов-баз, в масштабах применительно к каждому в отдельности району, исходя из его перспектив хозяйственного развития. Произвести необходимый ремонт торговой сети и приспособление ее к открытой свободной торговле, оборудовать в местах сдачи продукции охотниками сеть буфетов, чайных, организовать широкое культурное обслуживание покупателей (реклама, плакаты). Расширить сеть разъездных лавок, ларьков, в особенности по обслуживанию кочевого населения.

Обеспечить ассигнование средств на строительство хлебопекарен с расчетом обязательной постройки хлебопекарни при каждой фактории и с обязательной выпечкой широкого ассортимента хлебных и кондитерских изделий. Оборудовать необходимое количество разъездных пекарен для

¹ И. Сталин, Вопросы ленинизма. Изд. X, стр. 574.

кочевого населения и разъездных хлебных ларьков по обслуживанию ближайших стойбищ.

Надо забросить на Север необходимое количество технического инвентария для торговли (весы, гири, ножи, инструмент для вскрытия тары, доски и др.). Торговые организации должны ввести единое внешнее оформление лавок, магазинов Главсевморпути (вывески и пр.), соответствующее сегодняшним задачам торговли.

Совместно с райвнуторгами в крупных районах Севера намечено организовать колхозную торговлю, ярмарки и обслуживание населения (буфеты, чайные, культурная работа, радио и др.).

В целях изучения покупательской способности населения и спроса, во всех торговых территориальных конторах Главсевморпути организуются конъюнктурные наблюдения.

Конторы должны создать свою корреспондентскую сеть.

Надо обеспечить подготовку торговых кадров при всех территориальных торго-

вых конторах Главсевморпути и более решительное выдвижение работников-националов на торговую работу. Поставлен перед соответствующими организациями вопрос о посылке примерно 50—60 партийцев и 250—300 комсомольцев на Север.

В целях борьбы с хищениями, бесхозяйственностью, растратами вводятся в штат территориальных контор Главсевморпути по 2—4 инспектора-ревизора, которые обязаны обследовать состояние торговли в одном из районов их деятельности.

Для того чтобы освободить транспорт от завоза предметов, которые можно производить на месте, совместно с окружными районными исполкомами намечается план практических мероприятий по развитию местной промышленности, производства необходимой продукции — предметов широкого потребления.

Осуществление всех этих мероприятий даст возможность широко развернуть советскую культурную торговлю на Крайнем Севере.

М. М. МИКУЛА

ПОЛЯРНЫЕ ГАЗЕТЫ РАССКАЗЫВАЮТ

До создания политотделов система Главсевморпути не имела ни одной печатной газеты. Кое-где на полярных станциях выходили стенные газеты. Сейчас, после двух лет политотдельской работы, система Главсевморпути имеет 23 печатных газеты и свыше 200 стенных.

Игарская газета „Большевик Заполярья“ (издается за полярным кругом) выходит ежедневно с тиражом в 4000 экземпляров. Создана газета „Чукотский полярник“ в Анадыре. Выходят печатные газеты „Полярная звезда“ на острове Диксона, „Стахановец Арктики“ в Тикси (устье реки Лены), „Полярная кочегарка“ на советской концессии Шпицбергена в Баренбурге.

В навигацию 1936 года в Карском и Баренцевом морях, в Чукотском море выходили на ледоколах „Ермак“ и „Красин“ печатные газеты „Сквозь льды“ и „Красинец“. Речную навигацию 1936 года обслуживали печатные газеты на теплоходах „Микоян“ (Обь), „Пятилетка“ (Лена), „Красноярский рабочий“ (Пясины и Енисей). Выездная редакция на пароходе „Герцен“ (Карское море) посетила фактории и зимовки Новой Земли. Организуются первая тундровая печатная газета „Правда тундры“ в Яр-Сале.

Созданы 9 политотдельских печатных газет. На каждой полярной станции регулярно выходит своя стенная полярная газета.

Работа на море, в воздухе, на полярных станциях, на Большой земле (как называют полярники Арктику огромную территорию Советского Союза и в том числе весь его Крайний Север) ярко показана в многочисленных изданиях полярной печати.

Производительно работать — культурно отдыхать. Создать в Арктике и на Крайнем Севере такие условия работы и отдыха, чтобы они ничем не отличались от условий любого другого района Советского Союза. Упорно продолжать борьбу за освоение Северного морского пути, Северной воздушной магистрали, борьбу за развертывание культурной советской торговли на Крайнем Севере, за подъем культуры и благосостояния народов Крайнего Севера, связанных братскими неразрывными узами с многонациональной семьей Советского Союза. Эти лозунги лежали в основе всей работы полярной печати. И здесь нельзя не отметить хорошей работы многих наших печатных и стенных полярных газет.

Знатный человек Северного морского пути, известный стахановец-полярник, капитан ледокола „Ермак“ т. Воронин писал в газете „Сквозь льды“:

„На „Ермаке“ оборудовано говорящее кино, есть отдельная радиостанция для приема сообщений ТАСС. Печатная газета будет знакомить нас со всеми событиями, происходящими в СССР и за рубежом. Мы будем дышать одним воздухом с нашей

страной... Судовые радисты должны сообщать в издаваемую на „Ермаке“ газету все новости о достижениях социалистической стройки, чтобы каждый ермаковец чувствовал ответственность перед родиной и не отставал от рабочих-стахановцев, творящих чудеса в нашей стране“. (Сквозь льды“, № 1, ледокол „Ермак“, Северное море, у берегов Норвегии).

Газета выбрасывает лозунг: „Предстоящий рейс „Ермака“ должен стать стахановским рейсом“. Этот лозунг вскоре был подхвачен полярными моряками краснознаменного „Литке“, „Ленина“ и других ледоколов, с большевистским упорством форсировавших льды Карского моря в тяжелых условиях 1936 года.

Полярники советских ледоколов не чувствовали себя одинокими в Арктике. Уже в следующем номере газета „Сквозь льды“ перелаивала всему полярному коллективу моряков во главе с т. Крастиным и т. Ворониным полное глубокого теплого чувства сообщение:

„Трудящиеся Якутии с чувством глубокого уважения следят за каждой морской митей, которую вы отвоевываете от суровой природы и с каждым годом приближаете одну из богатейших северо-восточных республик — Якутскую АССР к общим темпам развития нашего великого могучего Союза ССР... Ваша работа в суровых полярных широтах, направленная на хозяйственно-культурный подъем Якутии — подлинный документ той дружбы народов СССР, которую осуществляет наша партия во главе с великим Сталиным. Счастливый, успешный путь. Представитель правительства Якутской АССР Рин М. Д. 14 июля 1936 года“.

И газета отвечает: „Мы, ледоколы, под руководством испытанного ледового капитана Воронина сумеем с честью выполнить возложенное на нас задание. Каждый из нас уверен, что это будет именно так“.

„Ермак“ идет севернее Маточкина Шара. Зимовщики увозят с собой пачку номеров газеты „Сквозь льды“. Перед этим гости-ненцы смотрят звуковую картину „Мы из Кронштадта“ радостно улыбаются в ответ, когда кто-либо из моряков „Ермака“ спрашивает гостей: „Нравится ли вам эта картина? На „Ермаке“ развешивается партийно-массовая работа, организуются различные кружки.

В 13 часов 15 минут 22 июля героический экипаж „АНТ-25“, следуя по Сталинскому маршруту, преодолел туманы, арктический циклон и ураганные ветры, по распоряжению т. Орджоникидзе закончил свой перелет.

Об этом немедленно узнают полярные моряки „Ермака“. Об этом пишет газета „Сквозь льды“, в подзаголовке которой читаем: „Карское море. Северная широта 73°40'. Восточная долгота 62°00'“. В этом

же номере газеты (№ 4) была помещена радиограмма из Амдермы, рассказавшая о том, как полярные радисты обслуживали героический перелет „АНТ-25“.

Произведя ледовую разведку в районе островов „Известий ВЦИК“ — Исаченко, „Ермак“ пошел навстречу каравану, с которым встретился 9 августа. На корабле общественно-политическая жизнь бьет ключом. Между другими новостями дня ермаковцев находим: „В шахматном турнире, организованном культсектором судового комитета, принимают участие десять человек. Впереди идут тт. Еремин и Яковлев, набравшие по четыре с половиной очка из пяти, и т. Рухман, имеющий пять очков из семи“.

В номере от 25 августа газета „Сквозь льды“ помещает передовую „Правды“ от 20 августа: „Раздавить гадину“. В редакцию, узнаем мы из газеты, продолжают поступать резолюции собраний, происходивших на судах экспедиции в связи с раскрытием контрреволюционного заговора троцкистско-зиновьевской банды убийц. Ледокол „Ермак“ находится в Карском море. Северная широта 75°18'. Восточная долгота 87°48'.

Полярные коллективы „Ермака“, „Ленина“, „Володарского“, „Сталинграда“ живут одной жизнью со всем Советским Союзом. 31 августа газета „Сквозь льды“ помещает передовую статью „Славная головщина“, посвященную стахановскому движению. Газета „Сквозь льды“ дает портреты знатных стахановцев „Ермака“ — тт. Воронина, старшего механика Малинина, машиниста 1-го класса Девятко, кочегара 1-го класса Тараска, старшего электрика Хеммала и других. На следующий день выходит № 12 газеты „Сквозь льды“, посвященный 22 Международному юношескому дню, причем газета опять дает ряд портретов знатных комсомольцев „Ермака“. „Ермак“ находится на рейде острова Диксона.

Номер 15 газеты „Сквозь льды“ выходит уже в море Лаптевых. Пролив Вилькицкого пройден. После упорной и настойчивой борьбы с тяжелыми льдами и туманами ледоколы „Ермак“ и „Ленин“ провели караван грузовых судов в море Лаптевых. Газета пишет: „Сталинград“ и „Крестьянин“, пополнив бункера в Тикси, пойдут на восток, „Игарка“, „Беломорканал“ и „Моссовет“ после разгрузки в Тикси будут проведены „Ермаком“ обратно на запад... Ледокольный флот находится на 76°58' северной широты и на 115°50' восточной долготы. Общеобразовательная учеба продолжается с большим успехом на всех судах. На „Ленине“ 25 человек малограмотных проходят десятичные дроби, русский язык, географию, начальную элементарную физику и химию. Группа кружка по ликвидации неграмотности добилась больших успехов. Большинство слушателей было совершенно-

безграмотно, часть товарищей умела читать, но не умела писать. Сейчас все они пишут, читают, решают задачи с трехзначными числами на четыре действия арифметики. Помполит ледокола „Ленин“ — Виханов“.

„Ермак“ идет обратно. . . На „Ермаке“ в гостях — полярники мыса Челюскина, самой северной точки Европейско-Азиатского континента.

Неприветлива здесь природа — кругом одни камни, кое-где покрытые низкорослыми, худосочными мхами. Невзрачные желтые маки, растущие на Диксоне и Новой Земле, среди этой растительности показались бы роскошными цветами.

Но и на этой голой земле живут люди, идет ни на минуту не прекращающаяся работа. Гидрологи собрали богатейший материал. Их работы велись на участке протяжением в 750 километров. Гидрографы провели съемочные работы от мыса Челюскина до бухты. Собраны ценные научные материалы по аэрологии, метеорологии, магнитологии, актинометрии и проч.

Зимовщики отремонтировали дома, привели в порядок станцию, замостили каменными плитами 150-метровую дорогу от станции к месту разгрузки. Заготовили 135 кубометров плавника. За зимний сезон зимовщики добыли свыше сотни шкурок песца и убили пять медведей. Из старой смены остались зимовать на третий год семь человек“ („Сквозь льды“, № 16, 20 сентября 1936 года).

Ледокол „Ермак“ возвращается обратно. „Арктическая навигация подходит к концу. Благодаря дружной ударной работе берега и судовых команд, суда, несмотря на все трудности работы в Тикси, были разгружены в рекордно короткие сроки, быстрее, чем было предусмотрено в планах. . . Возврат ленских судов, обеспечивающих Якутскую республику необходимым снабжением, несмотря на исключительно неблагоприятный в ледовом и метеорологическом отношении год, является крупным достижением моряков-полярников. . .“ Так пишет газета „Сквозь льды“ в № 18, от 1 октября. Победному завершению арктического рейса 1936 года посвящает свой стих работник парохода „Володарский“ т. Гамулюнас:

Ни туман, ни непогода
Помешать не могут нам. . .
Для якутского народа
Груз доставит караван. . .
И в родной вернувшись город,—
Имя Ленина ему, —
Часто в дружеской беседе
Вспомним мы про Колыму. . .

В № 20 „Сквозь льды“ начальник Морского управления Главсевморпути т. Э. Ф. Крастин уже сообщает об итогах арктической навигации. Результаты работы являются крупным достижением в области ос-

воення Северного морского пути. Тяжелые препятствия, чинимые мореплавателям и летчикам природой в Арктике, остаются, но при правильной организации работы, при ударной стахановской работе они вполне преодолимы.

„Большим достижением в этом году явилось то, что мы, полярники, нашли и освоили хороший путь архипелагом Норденшельда. Этот путь в дальнейшем намного облегчит плавание по Северному морскому пути в западном секторе“ (В. И. Воронин, „Сквозь льды“, № 20).

Газета подводит итоги и проделанной культурной работы.

„Свыше ста выступлений провел духовой оркестр „Ермака“. . . В результате — 58 разнообразных произведений“.

„92 человека занимались в различных кружках. . . 31 — в школах, общеобразовательной и для малограмотных“.

„69 человек занимались в кружках технического искусства. Из них — 24 в кружке для машинистов, 30 — кочегаров и 15 для матросов“. . .

„В ермаковском звуковом кино перебывали команды почти всех судов и зимовщики всех полярных станций западного сектора Арктики. . . Работала судовая библиотека, струнный оркестр, театральные кружки. . . Два раза в день радиопередателю передавал сообщения ТАСС. . . Были проведены три литературных передачи“.

Газета делает вывод, с которым трудно не согласиться:

„С такой командой, с таким руководством ледоколу „Ермак“ не страшна суровая Арктика“. . .

Непреодолима Арктика?

На Диксоне издается радиогазета. Четыре бригады театральных работников: Большого театра, Малого театра, Заполярного театра и Консерватории обслужили тысячи полярников и зимовщиков Арктики и Крайнего Севера. Жадно тянутся народы Крайнего Севера к большой советской культуре.

На полуострове Ямал, на северо-восточной его стороне, фактория Дровяная, посещаемая коренным населением Ямала — ненцами-кочевниками. На острове Белом (к северу от Ямала) — полярная станция „Остров Белый“, также посещаемая ненцами. На фактории Дровяная — стенная газета „Маяк Ямала“, на острове Белом — стенная газета „За стахановскую станцию“. Перед редакциями обеих газет большой вопрос: как привлечь кочевников-ненцев к участию в газете. Создается институт устных корреспондентов. Ненец рассказывает. Его слова записывают и освещают в газете (на ненецком и русском языках). Работа не пропадает даром. Ненцы Санер Солиндер, Манз Езынги, Някочче Езынги, Сюнзоко Тусида становятся активными сотрудниками газеты „Маяк Ямала“. Газета теперь

ставит вопрос о премировании лучших своих корреспондентов. В числе премии (учтено желание премируемых) — медные чайники, цветное сукно, именные трубки и пр. В результате работы газеты острова Белого „За стахановскую станцию“ два ненда выдвинуты учениками на полярную станцию. Этот пример показывает, понятно, лишь очень маленький кусочек той работы, которая сейчас проводится в тундре. Читая газеты острова Врангеля, Уэлена, Анадыря, игарскую газету „Большевик Заполярья“, видишь, воочию убеждаешься в росте культуры забытых при царизме народов Севера,

В тундре растет число школ, больниц, общежитий, культурных чумов, чайных и пр. Растет и множится стахановское движение. Ленинско-сталинская национальная политика изменила лицо тундры.

„Наш Советский Север приобщен к счастливой, зажиточной и культурной жизни народов, населяющих СССР. Грамотность и культура продвигаются в самые отдаленные уголки Севера, где раньше хозяйничали богатеи да шаманы, а верховную власть осуществляли грубые, тупые держиморды — пристава и урядники“, так говорят делегаты-националы Эвенкии, Таймыра и Туруханска, знатные люди II краевого Красноярского чрезвычайного съезда

советов В. Чапагырь, Васса Лампай, Мамаев, Баякин и др.

В прошлом население Эвенкийского округа было поголовно неграмотно. Сейчас в округе работают 14 школ-интернатов, 4 неполных средних школы и красные чумы. Для национального актива создана совпартшкола. Созданы 7 стационарных больниц. В округе работают 10 радиостанций. Наряду с другими народами нашей страны эвенки горячо обсуждали проект Сталинской Конституции и выслали десятки предложений и добавлений к проекту.

Северный морской путь, проложенный в ледяных морях по инициативе великого Сталина, обеспечил неуклонный рост благосостояния и подъем культуры всех народов Крайнего Севера.

Смерть побеждала жизнь кочевий,
Пока на белый остров не пришел
Могучий,

Добрый,
Мудрый

Человек.

Это был великий вождь народов...

Самый мудрый человек на свете —

Великий Сталин...

Он смерть похоронил в пещере

И жизнь посеял в тундрах Гыдоямо...

(Из песни ямальских ненцев)



Здание кают-компании на Старом Диксоне

Три года спасения челюскинцев

ИСТОРИЧЕСКАЯ ЭПОПЕЯ

Поход „Челюскина“ вошел в историю освоения Арктики событием выдающимся. Челюскинцы олицетворили своим непревзойденным героизмом отвагу и смелость, умение в самых тяжелых условиях бороться и побеждать. Передовые качества советских людей, непреклонную волю к победе, преданность своей родине продемонстрировал коллектив челюскинцев перед всем миром.

Событие это—не эпизод. Поход „Челюскина“ знаменует собой одно из звеньев огромной работы, последовательно и систематически проводимой большевиками в Советской Арктике, на далеких северных окраинах нашей страны.

Вспомним общеизвестный поход „Сибирякова“ в 1932 году, впервые в истории заверченный по Северному морскому пути в одну навигацию. Поход „Сибирякова“ послужил большим толчком к дальнейшим работам в Арктике. Как известно, после похода „Сибирякова“ по инициативе тов. Сталина было создано Главное управление Северного морского пути.

Поход „Челюскина“ закрепил и продолжил опыт предыдущего похода „Сибирякова“. Он полностью разрешил поставленную задачу, еще раз подтвердил проходимость Северного морского пути, значительно расширил наши познания Арктики, углубил опыт.

„Из опыта плавания „Челюскина“,—писал Отто Юльевич Шмидт,—совершенно ясно, что наличие в восточной части океана мощного ледокола (аналогично наличию „Красина“ в 1934 году на западе) обеспечило бы выход „Челюскина“ до наступления зимы. Увеличение нашего ледокольного флота и правильная расстановка ледоколов на всех участках пути—ближайшая наша задача. В навигационном смысле рейс „Челюскина“ значительно углубил наш опыт, а также дал ряд ценнейших указаний о правильной конструкции пароходов для Арктики... Научная работа, проведенная на всем пути большим и очень квалифицированным коллективом ученых, дала ценнейший материал... На примере летчиков и челюскинцев наша родина увидела себя, увидела мощь своей техники, рост своих сил, огромные возможности, которыми обладают люди, воспитанные коммунистической партией“.¹

Три года прошло с тех пор. За это время страна советов гигантскими шагами продвинулась вперед. Самым ярким подтверждением того, что уже достигнуто под руководством партии трудящимися нашей страны, является Сталинская Конституция.

Большая работа проделана за это время и в Советской Арктике. Сталинское указание об освоении и развитии Северного морского пути неуклонно претворяется в жизнь. Экспедиции прошлых лет—„Седова“, „Сибирякова“, „Челюскина“, „Литке“ и др.—позволили в 1934 году

¹ Поход „Челюскина“. Изд. редакции „Правды“, том I, стр. 46—48, 1934.



Герой Советского Союза
М. Т. СЛЕПНЕВ

широко поставить разведывательную работу по освоению морей Арктики. Следующий, 1935 год вошел в историю как год нормальной эксплуатации северных морей, что в свою очередь привело в 1936 году к эксплуатации всего Северного морского пути.

Арктическая навигация 1936 года проведена успешно. И это несмотря на исключительно тяжелые ледовые условия. Чем же показательна проведенная работа в навигацию 1936 года?

По северным морям в прошлую навигацию плавало 160 судов, из них 14 судов совершили сквозные рейсы (в 1935 году сквозным рейсом прошло лишь 4 корабля). Всего перевезено 271 100 тонн грузов (по сравнению с 1933 годом больше на 99,3% и по сравнению с 1935 годом на 18%). 136 100 тонн грузов в 1933 году и 271 100 тонн в 1936 году — вот один из сравнительных итогов, свидетельствующий о несомненном росте транспортной работы в Арктике. И так по всем почти другим



Герой Советского Союза
В. С. МОЛОКОВ

основным показателям. Достаточно привести еще показатели полярной авиации — в 1933 году налет — 512 часов и в 1936 году — 12 900 часов, — чтобы показать, насколько успешно идет освоение ранее совершенно неизведанных районов Арктики. С моря, с суши, с воздуха исследуют Арктику испытанные полярники во главе с О. Ю. Шмидтом.

Созданные на местах политотделы Главсевморпути во главе с Политуправлением еще более укрепляют работу в Арктике, сплачивают воедино многотысячный коллектив работников Севморпути, воспитывают кадры партийных и непартийных большевиков Севера. Этот новый фактор в жизни полярников трудно переоценить. Он целиком себя оправдал.

1937 год является годом дальнейшего увеличения объема транспортной работы. План морских перевозок намечен в размере 351 800 тонн грузов — на 80 700 тонн больше, чем в прошлую навигацию.



Герой Советского Союза
Н. П. КАМАНИН

Нет нужды приводить все показатели по другим объектам.¹ Но и одни эти показатели достаточно ярко говорят о том, насколько далеко продвинулось преобразование Арктики после челюскинской эпопеи. Поход „Челюскина“ открыл новые возможности в освоении Арктики, показал дальнейший путь движения вперед на базе развития Великой Северной морской магистрали, внедрения новой техники.

106 300 тысяч рублей затрат на транспортное строительство в 1936 году и 19 800 тысяч рублей затрат на одно лишь строительство ледоколов в 1937 году — вот что дает возможность двинуть быстрыми тем-

¹ Они подробно приведены в докладе заместителя начальника Главсевморпути т. Янсона на первом заседании Совета при начальнике Главсевморпути. См. стенограмму доклада Н. М. Янсона, опубликованную в „Советской Арктике“, № 2 за 1937 год.



Герой Советского Союза
М. В. ВОДОПЬЯНОВ

пами дальнейшее освоение Арктики с учетом достигнутого опыта предыдущими экспедициями и в частности героическим походом „Челюскина“.

За три года после челюскинской эпопеи значительно выросла техника. Выросли люди, стоящие во главе ее. Выросли челюскинцы, работающие сейчас на различных участках научной, хозяйственной, партийной и общественной работы.

Незабываемы образы Героев Советского Союза—Молокова, Водопьянова, Леваневского, Каманина, Ляпидевского, Слепнева, Доронина.

Полярные летчики после челюскинской эпопеи достигли ряда новых побед в освоении воздушных путей Арктики и Крайнего Севера. Известные арктические перелеты Чкалова, Молокова, Леваневского, Водопьянова, Фариха и др. знаменуют собой новый этап борьбы за освоение Великого Северного воздушного пути.

Публикуемые ниже материалы о челюскинцах сегодняшнего дня показывают, что нет такой области работы Главсевморпути, в которой бы не участвовали челюскинцы. Научная работа челюскинцев — гидробиолога П. П. Ширшова, гидрографа Я. Я. Гаккеля, гидрохимика П. Г. Лобзы, гидролога П. К. Хмызникова и многих других — насыщена плодотворным стремлением обобщить полученные во время похода „Челюскина“ научно-исследовательские материалы и на основе этого двинуть науку дальше на службу практики.

Челюскинец, ледовый капитан, трижды орденоносный В. И. Воронин, командуя лидером морских операций в Карском море — ледоколом „Ермак“, как бы олицетворяет в сегодняшнем дне героическую работу экипажа „Челюскина“ в прошлом. Он прекрасно понимает, что значит носить имя челюскинца. Он образцово выполняет большие трудоемкие работы, связанные с проводкой судов в ледовых условиях Арктики.

Опытный полярный радист, челюскинец Э. Т. Кренкель, челюскинцы — инженеры П. Г. Расс, Н. К. Матусевич, В. В. Иванюк, челюскинцы — метеорологи Комовы и многие десятки челюскинцев других специальностей — все это люди, преданные порученному делу, любящие Арктику, отдающие изучению ее все знания, всю свою энергию. Одни из них — научные работники Арктического института, другие — мореплаватели, третьи — зимовщики полярных станций, четвертые — инженеры-строители, пятые — административно-хозяйственные работники и т. д., — все они ведут большую работу в Арктике.

Звание „челюскинец“ — высокое звание. Челюскинцев знает вся страна. И это не случайно. Челюскинская эпопея знаменует собой пример такого героизма, который живет в сердцах миллионов трудящихся нашей страны. Народы Советского Союза, народы Крайнего Севера, оглядываясь на пройденный путь, подводят итоги огромных успехов. Они — эти успехи — четко выражены в великой Сталинской Конституции, имеющей всемирное историческое значение. Челюскинская эпопея в итогах побед занимает по праву выдающееся место. Она живет в сегодняшних героических буднях многомиллионного народа нашей родины.



Белый
медвежонок
(Северная Земля)

А. В. ОСТАЛЬЦЕВ

ЛЮДИ ЛЕДОВОГО ЛАГЕРЯ ШМИДТА

Нам знакома печальная судьба многих полярных экспедиций, предпринимавшихся капиталистическими странами. Мы знаем, каково „внимание“ к ним со стороны капиталистических правительств.

Но у нас, в нашей стране, гибель „Челюскина“ отдалась электрическим током в сердцах всего многомиллионного народа. Ведь люди „Челюскина“ были плотью от плоти, кровью от крови нашей великой родины.

И вот, по воле великого вождя, чья горячая любовь и забота о людях известны всему миру, к далекой льдине потянулись нарты, двинулись пароходы, полетели самолеты.

Страна ждала... Но это не было пассивное ожидание или обывательское любопытство. Тысячи предложений о мерах спасения наводнили Правительственную комиссию и Управление Главсевморпути.

Сотни людей стремились отдать свои силы, знания и жизнь для спасения своих братьев. Родина верила в спасение своих сынов и напряженно ждала.

Тем временем на льдине постоянные опасности, напряженность обстановки и необходимая в это время организованность крепили людей, спаивали железный коллектив.

Руководитель советских полярников Отто Юльевич Шмидт своим непоколебимым авторитетом, своей стальной волей организовывал людей, бодрил их своим примером мужества, стойкости и выдержки.

Люди на льдине работали не покладая рук, учились, повышали свой культурный уровень, служа всему миру образцом большевистской монолитности...

И вот, они среди нас. Челюскинцы, на год оторванные от Большой земли, вновь заняли свои места в великой семье трудового народа.

Отто Юльевич Шмидт, работая все с той же неослабной энергией, отечески заботится о челюскинцах, помогая своими советами, заботясь об их судьбе.

В Главсевморпути нет ни одной серьезной экспедиции, в которой бы не принимали участие челюскинцы.

15 челюскинцев сейчас успешно учатся в академиях, втузах, летных школах и других специальных и высших учебных заведениях.

Г. Дурасов, матрос 1 класса, успешно заканчивает Военно-транспортную академию.

В. Задоров, бывший кочегар и машинист, секретарь партийной организации на „Челюскине“, заканчивает Судостроительный институт.

Машинист и секретарь комсомольской ячейки А. Опокин успешно кончает Ленинградский кораблестроительный институт.

Комсомольцы „Челюскина“ машинист С. Фетин и кочегар В. Громов (участник похода „Сибирякова“) учатся в Николаевской школе морских летчиков Главсевморпути.

Метеорологи супруги Комовы, проведя двухгодичную стахановскую зимовку на о. Белом и работая по своей основной специальности в Главсевморпути, учатся в Московском гидро-метеорологическом институте.



Герой Советского Союза
Н. В. ДОРОНИН

Любимец пионеров, весельчак Саша Погосов, комендант ледяного аэродрома лагеря Шмидта, работает сейчас комендантом Московского аэродрома Главсевморпути и весной будет зачислен в Николаевскую школу морских летчиков.

Механики Т. Колесниченко и М. Филиппов успешно закончили Ленинградский кораблестроительный институт.

Комсомолец кочегар К. Кожин учится в Транспортной академии.

Радист В. Иванюк, участник многих полярных экспедиций и зимовки на островах Ляховских, сейчас студент Ленинградского электротехнического института.

Герои Советского Союза А. Ляпидевский и И. Доронин — слушатели-отличники Военно-воздушной академии.

Челюскинцы принимают активное участие в строительстве нашего социалистического отечества.



Герой Советского Союза
С. А. ЛЕВАНЕВСКИЙ

Лучший ледовый капитан страны, трижды орденосный Владимир Иванович Воронин — капитан „Сибирякова“ и „Челюскина“ — сейчас командует образцовым ледоколом „Ермак“, лидером ежегодных успешных морских операций в Карском море и проливе Вилькицкого.

Испытанный полярник Э. Кренкель после челюскинской эпопеи построил полярную станцию на мысе Оловянном (Северная Земля), откуда совершил перелет на острова С. Каменева, где восстановил одну из наиболее северных полярных станций, временно законсервированную два года назад. В начале этого года он готовился к участию в одной из серьезнейших экспедиций в область полярного бассейна.

Известный полярный летчик М. С. Бабушкин, принимавший в 1935 году участие в высокоширотной экспедиции на ледоколе „Садко“, сейчас руководит Оперативным сектором Управления полярной авиации и, тренируясь на самолетах, также готовился к серьезным полетам в этом году.

Радист Сима Иванов, участник известных перелетов Героя Советского Союза М. Водопьянова, закончив подготовку на летнаба, готов к полетам этого года.

Старший механик Н. Матусевич, дублер старпома В. Павлов и инженер П. Расс работают в Ленинграде в Комиссии Главсевморпути по наблюдению за постройкой новых мощных ледоколов.

Врач К. Никитин после челюскинской эпопеи был главным врачом Главсевморпути, а затем врачом краснознаменного комсомольского ледокола „Красин“, во время экспедиции последнего на о. Врангеля, где добровольно остался на двухгодичную зимовку.

Машинист „Челюскина“ Л. Мартисов, вернувшийся из ледового лагеря, окончил Институт инженеров водного транспорта и сейчас работает главным инженером Морского отдела Архангельского территориального управления Главсевморпути. Под его непосредственным наблюдением ремонтируется наш ледокольный флот.

Научный сотрудник „Челюскина“ геолог В. Рыцк сейчас на далеком Севере возглавляет геолого-астрономическую экспедицию в бассейне реки Яны.

Я. Гаккель, участвовавший в исторической экспедиции на „Сибирякове“ и других экспедициях по Северу, сейчас работает научным сотрудником Арктического института.

Дважды орденоносец П. Ширшов, гидробиолог „Челюскина“, работая в Арктическом институте, усовершенствовал несколько гидрологических приборов и в этом году деятельно готовился к серьезнейшей экспедиции.

Гидрохимик „Челюскина“ т. Лобза Параскева Григорьевна руководит в настоящее время гидрохимической лабораторией Арктического института.

Инженер-физик И. Факидов участвовал в экспедиции 1935 года на ледоколе „Садко“ и сейчас руководит гидрофизическими работами Арктического института.

Ехавшая в качестве пассажира на „Челюскине“ Д. Васильева ныне работает сотрудником Картографо-геодезического отдела Арктического института.

Гидрограф П. Хмызников, принимавший ранее участие в исследовании рек Севера — Лены, Оленека, Яны и других, теперь работает начальником сектора навигационных характеристик Гидрографического управления Севморпути.

Зоолог В. Стаханов, который в результате жизни на льдине потерял ногу и сильно подорвал свое здоровье, сейчас после длительного лечения стремится к своему любимому делу и скоро будет работать по специальности в Арктическом институте.

Челюскинцы И. Баевский, Копусов, Бобров, Прокопович, Гордеев, Сергеев, Марковы, Бармин, Гудин, Шпаковский, Валавин и многие другие работают в системе Главсевморпути во всех его многообразных звеньях — плавают на ледоколах, летают на самолетах, ведут научные работы, учатся, руководят отдельными отраслями хозяйства, строят новые промышленные предприятия Севера и т. п.

Кочегар „Челюскина“, член партии И. Румянцев, участвовавший еще в 1918 году в экспедиции Вилькицкого на ледоколе „Вайгач“, теперь руководит работой крупнейшего в Советском Союзе Владивостокского порта.

Секретарь экспедиции, писатель С. Семенов работает заведующим Пушкинским заповедником.



Герой Советского Союза
А. В. ЛЯПИДЕВСКИЙ

Спецкор газеты „Известия“ Б. Громов и фотограф П. Новички — их подписи мы часто встречаем на страницах нашей центральной печати.

Кинооператор А. Шафран, заснявший фильм о походе „Челюскина“ и его гибели, в прошлом году принял участие в одной из самых блестящих морских экспедиций Главсевморпути.

Нельзя без волнения говорить об этих людях сталинской эпохи.

Те, кто спасал челюскинцев, еще раз показали всему миру, на что способны большевики.

Герой Советского Союза В. С. Молоков, ныне командир Московского особого отряда Главсевморпути, в прошлом году совместно с начальником Политуправления Главсевморпути т. С. А. Бер-

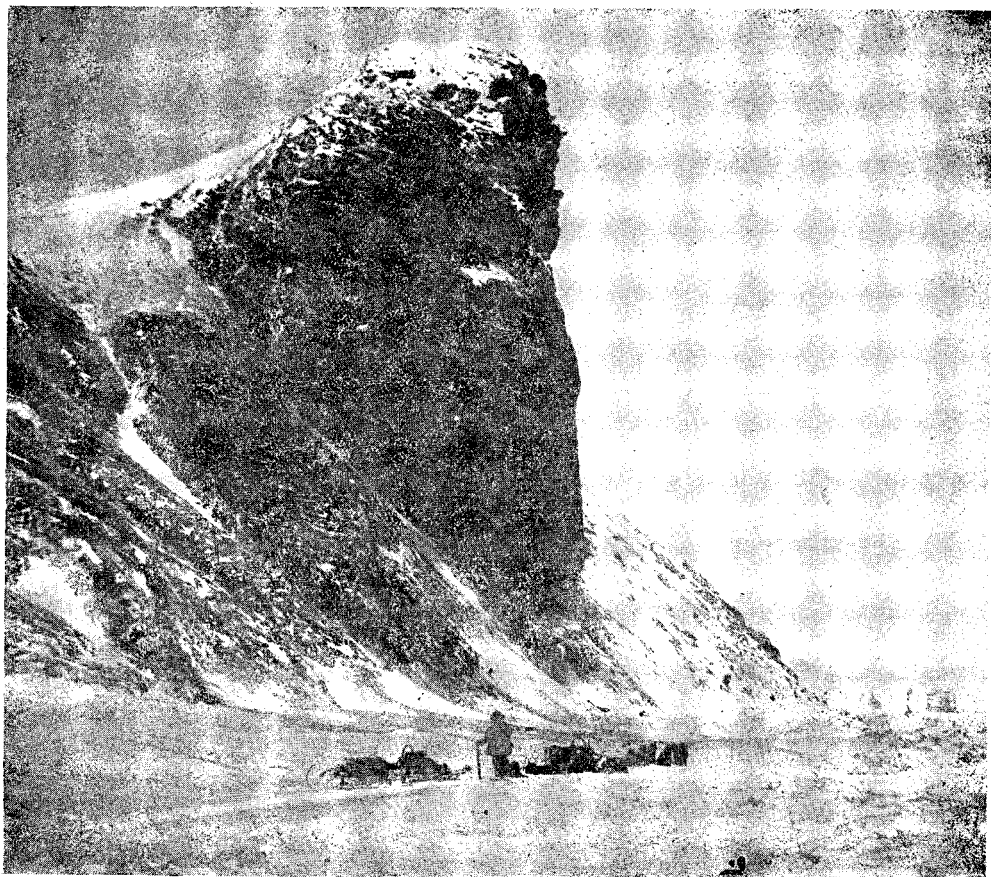
гавиновым совершил беспрецедентный по протяженности и трудности перелет из Москвы через неисследованные и обширные пространства Якутского и Дальневосточного Севера, вдоль всей трассы Северного морского пути, и финишировал на Москва-реке.

Герой Советского Союза С. А. Леваневский, тоже в прошлом году, первый проложил трансарктическую трассу между СССР и США, совершив перелет из города Сан-Франциско в Москву.

И, наконец, Герой Советского Союза М. В. Водопьянов совершил два смелых перелета в зимнее время: Москва—Земля Франца-Иосифа—Москва и Москва—мыс Шмидта—Москва. В начале этого года он деятельно готовился к дальнейшим полетам по освоению полярных областей.

Слава и честь сынам нашей великой родины, гордо несущим сталинское знамя коммунизма!

Спасибо любимому Сталину, воспитавшему героическое поколение!



Утес „Большевик“ (остров Врангеля)

ЧЕЛЮСКИНЦЫ ЗА НАУЧНОЙ РАБОТОЙ

Три года прошло со времени челюскинской эпопеи. Награжденные орденами, окруженные любовью и заботой родины, члены славной семьи челюскинцев вернулись к своим делам, чтобы с новыми силами продолжать общепользную работу.

За это время наша страна проделала огромный путь. Вместе со всей страной и со всем советским народом росли и участники славной эпопеи. В Ленинграде и в Архангельске, в Москве и на Чукотке, на дрейфующих льдах Полярного бассейна и на теплых морях каждый из них укрепляет свою родину.¹

* * *

Гидробиолог П. П. Ширшов во время плавания на „Челюскине“ производил наблюдения над составом и распределением фитопланктона по всему пути — от Баренцова моря до Берингова пролива, изучая во время дрейфа сезонные изменения планктона. Впервые наблюдения над планктоном производились в открытом море в зимних условиях. Результаты этой работы выражены в статье „Опыт определения продуктивности фитопланктона по фотосинтезу“, законченной в декабре 1934 года.

Летом 1935 года во время экспедиции на „Красине“ в Чукотском море Ширшову удалось провести большое число количественных наблюдений над планктоном с помощью впервые примененного в широком масштабе метода определения количества фитопланктона по хлорофилу. Взятие проб и наблюдения производились во время многочисленных передвижений „Красина“, одновременно занимавшегося проводкой судов, и тут же обрабатывались.

В результате интенсивной работы был собран обширный материал, позволивший окончательно установить самую тесную зависимость качественного и количественного состава планктона от состояния ледового покрова моря. Уже к приходу во Владивосток была закончена статья „Планктон как индикатор ледового режима моря“, напечатанная в сборнике научных результатов экспедиции.

После возвращения Ширшов занялся детальной обработкой всех материалов, собранных на „Красине“. Эти материалы, а также то, что было собрано во время экспедиций предшествующих лет, легли в основу обобщающей работы „Сезонные явления в жизни фитопланктона полярных морей в связи с ледовым режимом“, законченной в 1936 году. Значение этой работы в том, что она обосновывает возможность применения фитопланктона в качестве надежного показателя ледового режима моря.

В 1935 году Ширшов получил звание кандидата биологических наук по разделу ботаники.

В начале 1936 года Ширшов проделал большую работу по организации снаряжения для будущих научных исследований — по гидрологии, гидробиологии и метеорологии. Много времени ушло на поиски материалов, необходимых для изготовления приборов, на консультацию по вопросу о выборе наиболее рационального типа приборов для экспедиции, изучение опыта прежних экспедиций. В июле гидрологические приборы были в основном готовы, и Ширшов ездил испытывать их на Черное море на больших глубинах.

* * *

Я. Я. Гаккель занимался в экспедиции на „Челюскине“ гидрографическими работами. Все собранные материалы, в частности определения положения корабля и астрономические определения, производившиеся во время дрейфа и пребывания в лагере Шмидта, были спасены.

Вплоть до 1935 года Гаккель занимался обработкой этих материалов. В 1935 году он участвовал в сквозном плавании Мурманск — Владивосток на пароходе „Ванцетти“ в качестве гидролога и гидрографа, производя наблюдения как глубоководные, так и над поверхностным слоем моря. Одновременно сверх плана производились и гидрографические работы — морской промер и наблюдения над поведением магнитного компаса.

В 1936 году Гаккель идет гидрографом в новую экспедицию — высокоширотную — на „Садко“. Основной задачей поставлен морской промер Баренцова и Карского морей, опись средней и юго-восточной частей Земли Франца-Иосифа и ледовые наблюдения над поведением магнитного компаса. Наблюдения эти, важные в навигационном отношении, имеют большое практическое значение, так как выяснение причин отклонения магнитной стрелки, достигающего на северных широтах иногда 50—60°, до сих пор почти не производилось.

К настоящему времени закончены как обработка материалов, собранных на „Челюскине“ и „Ванцетти“, так и работа о проходимости льдов судами в морях Арктики.

Во время плавания часто приходится заниматься фотографией льдов и береговых очертаний для гидрографических работ. Помимо фото, являющихся пособием для исследовательской работы, Гаккель занимался во время экспедиций и художе-

ственной фотографией. В январе 1937 года его работа получила и здесь признание: на фотовыставке ленинградских мастеров ему была присуждена вторая премия.

* * *

Гидрохимик П. Г. Лобза закончила институт перед плаванием на „Челюскине“. В экспедиции ее темой было исследование гидрохимических процессов, происходящих в морской воде. Работы велись по изучению солёности и щёлочности воды, изучению кислородного режима. За время дрейфа изучался рост и химический состав льда.

Материал по льду имеет большую ценность. Взамерзающих разводах лед нарастал почти на глазах, и по мере его нарастания отбирались пробы для полного химического анализа; сам океан служил естественной лабораторией, лучшей нельзя было и желать. Было собрано 113 проб льда различного возраста. Подобные исследования велись только экспедицией Э. В. Толя, но полного анализа не делал и он.

Все эти проблемы чрезвычайно важны для изучения методов борьбы со льдами: чтобы побеждать лед, надо знать его физико-химическую природу. Анализы погибли, но все журналы наблюдений за химическим составом льда и воды Прасковье Григорьевне удалось спасти. По этим материалам она написала статью „Физико-химические наблюдения над льдами в Чукотском море“.

Следующей ее работой была „Щёлочность воды в северо-восточной части Карского моря и химическая характеристика воды в Карском море“, составленная на основе обработки гидрохимических образцов; работа эта печатается в „Трудах Арктического института“.

В 1936 году Лобза снова идет в плавание на судне „Нерпа“ в юго-западную часть Карского моря и собирает обширный гидрохимический материал. Большая часть собранного материала, в частности о кислородном режиме, щёлочности и активной реакции воды, будет закончена обработкой к началу навигации 1937 года.

П. Г. Лобза руководит гидрохимической лабораторией Арктического института. За три года лаборатория значительно выросла и занимается сейчас углубленным изучением вод Полярного бассейна.

Помимо большой научной работы, коммунистка Лобза живет интенсивной партийной жизнью, выполняя обязанности пропагандиста.

* * *

П. К. Хмызников плавал на „Челюскине“ в качестве гидрографа и гидролога,

изучая режим вод и навигационные условия на трассе Северного морского пути. По возвращении он был назначен заведующим гидрометеорологической частью Гидрографического управления Главсевморпути, развернутой позже в сектор навигационных характеристик.

В 1935 году Хмызников плавал в Карском море на гидрографическом судне „Шторм“. В 1936 году участвовал в экспедиции на „Седове“, исследовавшей архипелаг Норденшельда. За последнее время закончил несколько научных работ, в числе которых — „Описание плаваний судов в море Лаптевых и в западной части Восточно-сибирского моря с 1878 по 1935 годы“ и атлас реки Яны. Вместе с Широковым написал книгу для массового читателя — „На Челюскине“.

* * *

Золотыми буквами вписана эпопея „Челюскина“ в книгу борьбы и побед советских полярников, и где бы ни работали челюскинцы — в системе ли Главсевморпути или других организациях — их жизнь неразрывно связана с освоением Арктики. То, что пережито во время исторического дрейфа и в легендарном лагере Шмидта, не забывается. И совершенно понятен волнующий интерес каждого челюскинца к продолжающейся эпопее преобразования мертвых в прошлом ледяных пустынь Арктики в развивающийся Советский край.

Рост и дальнейшее выдвижение челюскинцев должны проходить при неослабной поддержке и товарищеском внимании Главсевморпути и его местных организаций. Еще в 1934 году, через несколько месяцев после возвращения челюскинцев, начальник Политуправления Главсевморпути С. А. Бергавинов в речи о задачах политотделов сказал:

„Таких людей надо знать персонально, взять их на учет, хотя бы они работали уже и не у нас. Надо добиваться, чтобы все эти люди были закреплены в нашей системе, чтобы те, которые от нас ушли, вернулись обратно“.¹

Указание С. А. Бергавинова остается в силе и сейчас. Челюскинцы — золотой фонд советских полярников. Ими гордится родина. Она помнит обращенные к ним слова приветствия товарищей Сталина, Молотова, Ворошилова, Куйбышева, Орджоникидзе и Кагановича: „Уверены... что в историю борьбы за Арктику вы впишете новые славные страницы“.

¹ Сборник „За освоение Арктики“. Л. 1935, стр. 31.

БОРИС ГОРБАТОВ

КОММУНИСТЫ ДАЛЕКОГО СЕВЕРА

I

Наума Пугачева, секретаря райкома партии Чаунской губы, никак не упрекнешь в том, что он не знает всех своих коммунистов в лицо. О каждом из них он расскажет подробно во всех деталях; кто как и чем живет, кто сейчас где кочует, как охотится, как работает.

Мы спросили его: сколько коммунистов в районе? Он полез было за списком, потом, усмехнувшись, махнул рукой и начал наизусть считать всех — и членов, и кандидатов, и сочувствующих, и комсомольцев. Всего в районе... семь коммунистов. Они наперечет.

Пугачев сказал нам, смущенно улыбаясь:

— Конечно, армия у меня небольшая. Но ничего, работаем.

А территория района огромна. На тысячи километров раскинулась тундра голая, бескрайная, и по ней кочуют целые селения, артели охотников, стада оленей. Вместе с ними кочуют и районные работники. На обледенелых нартах, в брезентовом балке, поставленном на полозья, проходит жизнь коммуниста Севера.

Перелет Героя Советского Союза т. Молокова в прошлом году дал возможность близко ознакомиться со всеми важнейшими партийными организациями далекого Севера. Начальник Политуправления Главсевморпути т. Бергавинов и его спутники сумели во время перелета провести проверку и обмен партдокументов, проверить работу политотделов и участвовать в партийных собраниях. Яркая, богатая и кипучая партийная жизнь далекой окраины Советского Союза развернулась перед нами.

Мы встречались с секретарями райкомов, парторганами, коммунистами-одиночками. Мы бывали в маленьких факториях, далеких зимовках, районных центрах. Мы видели и территориальные партийные организации и политотдельские. Часто Молоков сворачивал с большой воздушной дороги, чтобы залететь еще в один отдаленный район.

Районный центр — это десяток домиков да две-три-пять яранг оседлых чукчей или два-три чума оседлых ненцев, долган. Районные работники редко сидят здесь. Тут нечего делать. Надо ехать в тундру к кочующим, разъяснять им декреты правительства, рассказывать о жизни Большой земли, следить за ходом охоты и промысла, решать большие и малые дела тундры.

Дел много. Охотники жалуются на факторию, потрясают старыми ружьями, требуют патронов. Женщины показывают пригоршни денег, целые сундуки дензнаков. Они богаты, хотят покупать, но товары плохо завозятся в тундру.

Подходит учитель кочевой школы, жадно спрашивает о новостях. Потом говорит:

— Вы привезли учебники?

Хорошо, если можно обрадовать его, снять с нарт мешок с книгами, газетами и отдать ему. Газеты промокли, но учитель подсушит их на костре и в долгие зимние ночи станет читать охотникам, объясняя незнакомые слова. И отзвуки далекой канонады испанских сражений будут звучать у костра Авамской тундры.

От стойбища к стойбищу бредет на собаках и оленях коммунист-политотделец, секретарь райкома, учитель, врач, охотовед, кооператор.

Коммунист Севера. У всех есть дело до него. Все рады поговорить с ним, послушать его, особенно, если он знает чукотский, ненецкий и корякский язык или сам, что теперь уж не редко, является чукчей, ненцем, юкагиром.

Большой и полной жизнью живет сейчас советская тундра. Жадно прислушивается она ко всему, что происходит на Большой земле. Во время процесса над бандой троцкистских террористов коммунисты полярных станций, на культбазах, факториях, всюду, где есть радио, установили между собой дежурство у радиоприемника.

Дежурные слушали и записывали материалы процесса, текст обвинительного заключения, речь прокурора, передовые „Правды“.

Не всегда была хорошая слышимость. Дежурным приходилось плотно прижиматься ухом к репродуктору, ловить, разбирать далекие звуки, и тогда казалось, что слышат они взволнованное биение сердца родины, и их сердца бились в лад со всем народом нашей страны гневом к кровавым убийцам, любовью к партии и Сталину.

А через час на доске кают-компаний уже висели свежие, только что принятые по радио материалы процесса, люди толпились около них, а пропагандисты неслись уже на оленях в тундру рассказывать, разъяснять.

Районные и партийные собрания бывают не часто. Коммунисты съезжаются со всех концов тундры кто на оленях, кто на собаках, кто пешком, если летом — то на вельботах или легких байдарках из моржевой кожи. Едут долго, и собрания, пленумы райкома и рика начинаются только тогда, когда все съедутся. Собрание тянется день-два-три. О многих вопросах говорят здесь. Дела тундры тесно сплетаются с делами страны.

Поездка на пленум в округ, а тем более в область — целое событие, сопряженное со многими трудностями и занимающее пять-шесть месяцев.

Весной прошлого года секретари райкомов Чукотки были вызваны в Петропавловск на Камчатке. Им пришлось преодолевать разлившиеся реки, проваливаться в воду среди тающих льдин, много идти пешком. В маленькой фактории Майна-Пыльгин на берегу моря они целый месяц ждали какого-нибудь случайного парохода. Наум Пугачев предлагал пуститься в плавание на вельботе через океан. Это была безумная затея, она выражала всю глубину нетерпения уставших в ожидании людей. Наконец пришел пароход.

А попав в Петропавловск, долго ждали обратной оказии. И секретарь Корякского национального округа всерьез начал опасаться, что ему в этом году не удастся попасть обратно в свой район. Мы встретились с ним в Петропавловске. Был август, начинались осенние штормы, а он все еще не знал, как уехать.

II

Появление политотдельцев на Севере круто изменило весь ход общественной жизни. Все больше и больше стираются грани между условиями жизни здесь и на Большой земле. Полярный круг перестает быть роковой чертой, отделяющей „дикий“ Север от культурной магистрали.

Удивительно высоко выросла сеть печатных газет Арктики. Еще в 1935 году их почти не было. Типография на 73-м градусе северной широты казалась чудом. А сейчас мы читали свежие, пахнувшие типографской краской номера местных газет и на Диксоне, и на Анадыре, и в Амдерме, и на Командорских островах. На караване барж, плывущих по Лене, выходит своя печатная газета. На ледоколе, штурмующем десятибалльный лед, стучит типографская машина.

Куда бы ни прилетели, мы всюду встречали политотдельцев. Они проникали в самые отдаленные зимовки. Они плыли на зверобойных шхунах, баржах, лихтерах. С караванами брели по глухим рекам. Летели на самолетах. Начальники политотделов возили с собой целую партийную „канцелярию“: учетные карточки, бланки, новые партдокументы, специальные чернила, печать.

Такая же канцелярия была и у нас на самолете. В самые глухие углы Арктики, куда не могли проникнуть начальники политотделов, пробивались мы на самолете. А если не удавалось самолетом, то всеми мыслимыми средствами транспорта. Мы долго пытались пробиться к вечно скрытым в тумане Командорским островам на Тихом океане. На самолете нам это не удалось, — помешал туман. Тогда пустились в путь на тральщике „Буревестник“. Ползли со скоростью 5—6 миль в час. Ночью накрыл туман, пришлось идти тихим ходом.

Весь следующий день блуждали в тумане. Осторожно продвигались вперед. Капитан нервничал. Он впервые плавал в этих водах, но знал об изобилии здесь подводных камней. Где-то близко был берег. Появились крикливые топорки — птицы с яркокрасными клювами, похожими на клюв попугая. Попались котики. Вынырнул и блеснул фонтаном кит. Берег был близко. Но где?

Мы сгрудились на капитанском мостике, не моряки, не исследователи, не зверобои. Можно смело сказать, ни одна экспедиция не плыла в этих широтах с такой целью, как наша. Мы плыли на тральщике, но не собирались ни тралить рыбу, ни бить зверя, киты и касатки могли свободно кувыркаться в воде. Мы не собирались ни открывать новых земель, ни описывать старые.

Ради двенадцати коммунистов-алеутов далеких Командорских островов, отрезанных океаном от родины, было предпринято это „экзотическое“ плавание на шатком тральщике. Ради этих двенадцати большевиков пустился в рискованный рейс начальник Политуправления Бергавинов и его помощники. Мы везли с собой самый ценный груз, какой только можно представить: новые партийные билеты достойным коммунистам дальнего Севера.

Эти двенадцать человек нетерпеливо ждали Бергавинова на туманном берегу острова Беринга. Они съехались сюда со всех сторон. Одни с острова Медного на рыбацкой моторке, другие с котикового лежбища — на собаках. Взволнованно всматривались они в туман. Этот день был самым значительным днем в их жизни.

— Нелюдимо наше море, день и ночь шумит оно, — сказал нам, печально усмехаясь, директор Командорского зверосовхоза Элеш, когда мы высадились, наконец, на песчаный и пустынный берег острова.

Через два часа после приезда Бергавинов приступил к проверке, а затем и к обмену.

Партийная организация Командорских островов одна из самых старых на Дальнем Востоке. Когда в 1921 году на Приморье хозяйничали японцы-оккупанты, а на Камчатке свирепствовали белогвардейские банды, — здесь, на отрезанных от внешнего мира крошечных островках сколотилась маленькая, но дружная группа коммунистов-алеутов. Слово Ленина дошло сюда через океан. Оно прошло японские штыки, белогвардейские нагайки, пулеметы оккупантов. Маленький большевистский островок тонул в чужом враждебном океане.

Но передовые люди малочисленного народа алеутов держались стойко. Слишком хорошо знали они цену старому миру.

Хищники истребляли эту народность так же, как истребляли все вокруг себя — ценного зверя, рыбу, жизнь. Убегал зверь, оскудевала земля, исчезала жизнь всюду, где ступала нога хищника, в каком бы виде он ни являлся: в виде ли русско-американской компании, в виде ли отечественного купца Чурина или в виде японского „культурного“ зверопромышленника.

Племя алеутов вымирало. Уже оставались считанные люди. Население спаивалось, заражалось болезнями, растрчивало свою национальную культуру, обычаи, поэзию, даже язык.

Сами идеологи колонизации вынуждены были в своих книгах смущенно признаваться, что „русские пришельцы испортили добрые нравы алеутов“.

Революция спасла алеутов от гибели. Это они чувствуют, понимают. Большевики принесли с собой на острова новую культуру, возродили национальную.

Сейчас на Командорских островах расцветает богатое пушное хозяйство. Черные котики, голубые песцы, камчатский бобр образуют ценнейшие пушные стада, за ними заботливо ухаживают. На островах появились школы, больница, кино. Выходит своя печатная газета. Алеуты с гордостью говорят о своей молодежи, которая учится в Петропавловске. А два молодых парня-алеута, впервые в истории народа, даже плавают добровольцами на военных сторожевых кораблях и берегут родную Камчатку.

Есть на Командорах и клубы. В одном из них и проводили мы обмен партийных документов. Электричества не было, нефть вся вышла, — и нам пришлось работать ночью при керосиновых лампах. У некоторых алеутов не оказалось фотографий для партбилетов, но и это препятствие удалось немедленно устранить: фотолюбители изготовили карточки. Один алеут пришел фотографироваться со всей семьей — женой и детьми. Он никак не соглашался сниматься один и не понимал, почему нельзя в кругу семьи, с которой он всегда живет дружно и в добром согласии. Пришлось фотографировать всю семью, затем отделять из общего снимка.

Регистрационные анкеты алеуты заполняли сами. Все они грамотны. Знают алеутскую и русскую письменность. Читают газеты, учатся в кружках.

Замечательные люди этого исключительно интересного народа проходили перед нами. Среди них есть уже свои организаторы, хозяйствен-

ники и руководители. Константин Зайков, помощник директора зверосовхоза, успел подучиться в Петропавловской совпартшколе. Он неплохо разбирается в делах страны. Регулярно читает книги.

Он сидел перед нами в отличном сером костюме, вязаной шелковой рубашке с галстуком и неторопливо, вдумчиво отвечал на вопросы Бергавинова.

Его сменил старый алеут-зверобой Степан Ладыгин. Много рассказал нам Ладыгин о прошлом родных островов. Никогда, ни разу не выезжал он за пределы острова. Здесь родился, здесь живет. Он бил зверя и для купца Чурина и для американцев, но об этом времени у него осталась крепкая и недобрая память. Теперь он помолодел. Все есть у него сейчас — грамота, сила в руках, зоркость глаза, умение владеть моторкой. Он лучший стахановец зверосовхоза. Молодежь учится у него. Есть дом, в котором можно отлично жить, дети учатся в школе. Чего нехватает Ладыгину?

— Учиться бы надо больше, — говорит он. — Мало, мало учусь я однако. Еще что? Вот компаса нет. Был старый и разбился. А как плавать без компаса?

Бергавинов подарил ему замечательный заграничный компас. Это была награда за стахановскую работу зверобоя.

Но еще большей наградой для старика был новый партийный билет. Ладыгин взял билет дрожащими от волнения руками. Он хотел что-то сказать и не мог. И еще долго стоял он у стола, осторожно прижимая билет к сердцу.

Смущенный вошел Иосиф Ножилов, член партии с 1921 года. Он волновался и путался в словах. Тихий, застенчивый и робкий, он показался нам отсталым и политически неграмотным.

Уже после обмена мне пришлось побывать на котиковом лежбище. Я приехал сюда на собаках, сделав восемнадцать километров по болотистой тундре. Я зашел в караульный дом, или, как его здесь называют, „караульную юрташку“. Меня поразила чистота домика. На столике лежали книги и газеты. Я заметил „Историю партии“ Кнорина. Кое-кто сидел с книгами.

— Читаете? — спросил я алеутов.

— Да, как же.

— Все понятно?

— Не все. Ножилов придет, объяснит.

И рассказали мне о своем бригадире Ножилове, о том, какую масовую политическую работу ведет он в своей бригаде. Этот самый тихий, застенчивый, отсталый на вид человек.

Два коммуниста не могли явиться на обмен партдокументов — Яковлев и мать Ножилова, старуха: они лежали в постели — болели. И Бергавинов решил проводить обмен партдокументов у них дома. И вся канцелярия пошла за Бергавиновым. Когда еще удастся забрести сюда политотдельцам. Так и прошел у постели больных этот небывалый обмен партдокументов.

Коммунисты далеких Командорских островов раньше даже, чем коммунисты Петропавловска на Камчатке, раньше многих центров Дальнего Востока получили новые партбилеты.

Полярную ночь 1936 года все коммунисты Арктики встречали с новыми партбилетами. Весь процесс обмена, а кое-где одновременно и проверки проведен в течение короткой навигации 1936 года. И несмотря на необычайно тяжелые условия перелета, работу ночью в неприспо-

собленных помещениях, при керосиновых лампах, на-ходу, вернее — на-лету, ни один партдокумент не был испорчен нами.

Коммунист Севера! В этом понятии скрыто так много. Один на тысячи километров тундры, он представляет здесь собою партию, советскую власть, Большую землю. Он должен уметь сам немедленно решить любое дело, ответить на любой вопрос. Посоветоваться не с кем; он один, нет под рукой справочника да и политической литературы, газет, книг часто нет. А жизнь каждый день громоздит перед нами вопросы один сложнее другого.

На Севере нужны крепкие, стойкие, грамотные большевики.

Такие есть. Таких немало. Прекрасных организаторов, честных, мужественных большевиков видели мы на Севере. Волковой на Чукотке, Пугачев на Чаунской губе, Антипов на Командорских островах — это крепкий, деловой народ.

Парторга Казанского эскимосы острова Врангеля зовут наш „ата“ — наш старик, наш отец. Его любят, уважают, ему верят.

Парторг Гобис, отзимовавший на Нордвике зиму в тяжелейших условиях, а затем еще зиму на Диксоне, снова вернулся на Диксон. Встречать его вышли все зимовщики.

— Гобис вернулся, дядя Ваня вернулся! — восторженно кричала молодежь.

А Гобис, только что переживший пожар на море, весело улыбался в ответ. Он плыл сюда на пароходе „Десна“, в море начался пожар на судне, и Гобис оставался на нем последним, хотя команду высадили на берег. Так и не сошел, пока он да оставшиеся люди не ликвидировали пожар.

Но наряду с такими много и случайных, слабых, неграмотных. Политическая неграмотность многих коммунистов Севера потрясающая. Здесь же она особенно нетерпима.

Подбирают работников на Север все еще легкомысленно. Нельзя держать секретарем райкома коммуниста, который, как Пьяных — секретарь Хатанги, пьяный бегал по селу с наганом. Парторг зимовки на Уэлене Семенов не выдержал пробы Севером, стал пить, потерял авторитет среди зимовщиков.

Съездившийся, жалкий, пришибленный, сидел он на партийном собрании и, спрятав лицо в коленях, слушал, как „крыли“ его товарищи.

А кроют здесь яростно, страстно, крепко. Рука партии чувствуется и здесь, далеко за Полярным кругом. Некоторым людям на Севере казалось, что они безраздельные князья здесь, что нет над ними ни власти, ни суда, ни критики. Бывший начальник Нордвика Девяткин долго самодурствовал на зимовке. Он потрясал своей седой головой, орденом на груди, партийным стажем и сам вершил суд и расправу. Но когда на партийном собрании прорвалась ярость масс и гневные, взволнованные люди стали безжалостно крыть его и буря рук поднялась за исключение его из партии, — не выдержал Девяткин и как ребенок разрыдался.

Подбирая людей на Север, нужно помнить о трудных условиях работы там. Крепкие люди нужны. Слишком много „романтиков“, „экзотиков“, случайных людей стремится на Север. Люди с „разбитыми сердцами“, спасаясь от неудач, семейных драм, служебных и партийных неприятностей, идут на Север „забыться“, отдохнуть, блеснуть подвигом. Такие люди вредны. Больше чем когда-либо нужны сейчас Северу крепкие и, главное, дельные большевики-хозяйственники, организаторы, руководители.

Пробирается на Север и враг. Отступая перед победоносным движением социализма, спасается он на Север. География отступления врага — это в то же время география освоения Севера. Враг отступает все дальше и дальше по мере освоения белых пятен, по мере продвижения большевиков. Сейчас враг прижат уже к самому морю. Он пробирается в глухие уголки, особенно излюбив торговую систему Севера.

Немало врагов разоблачил обмен партийных документов, проведенный т. Бергавиновым во время перелета.

На самых далеких позициях Советского Союза, в Арктике должны стоять самые надежные, самые преданные, самые верные большевики.

Ряды большевиков Севера скоро пополнятся новыми людьми. Прием в партию открывает доступ туда лучшим людям народов Севера, народов, возрожденных революцией, — чукчам, алеутам, ненцам, эскимосам, юкагирам.

АЛЕКСАНДР ВОЛЬСКИЙ

„ОЛЕННЫЙ НАЧАЛЬНИК“

Человек этот крепко дружит с тундрой. Жизнь его романтична так же, как известного таймырского следопыта Никифора Бегичева. Но Никифора толкала на Север, в полярную пустыню страсть неведомых исканий, а Ермолай Дмитриевич Коробейников человек земли. Большевик. Организатор.

Он родился в Енисейске, в городе хорошо известных тундре живоготов Сотникова, Аболакова, Серебренникова, на которых бесприсветно батрачили отец, братья и сестры Ермолая Коробейникова.

Он видел лобное место на площади в Красноярске, где царские палачи всенародно засекали до смерти сибирских бунтарей. Он видел российскую дорогу кандалников, по которой царские штыки гнали в тайгу и тундру гордых, никакими пытками не сгибаемых людей.

Кое-что довелось слышать и ему от тех людей, что шли по Сибирскому тракту из глубины российских революционных подполий в казематы Александровского централа или в одиночные избушки Минусинска, Курейки и Туруханска.

Когда над Сибирью поднялось зарево великого восстания, а по магистрали с запада на восток устремились эшелоны интервентов, Ермолай Дмитриевич с гранатами за поясом ушел в тайгу и там с партизанской вольницей давил поодиночке „гадов“.

Потом все с теми же партизанскими отрядами он снарядил флот с самопалами и музейными пушками, „флот“, — каких было много в то время на окровавленных реках нашей страны. Он громил колчаковщину, выхлестывая свою ярость в смелых набегах, в какой-то степени воспроизводивших легенды сибиряков об удали героев времен Ермака.

А из тайги вернулся Ермолай Дмитриевич человеком совсем другого закала. „Партия“ — это было уже завоеванное и осмысленное чувство, которое он нес в своем партизанском сердце, как знамя на поле боя.

Партия в 1920 году приняла бойца. И вот с партийной путевкой полуграмотный Ермолай Коробейников на одном из енисейских пароходшек добрался до Дудинки.

Что здесь творится? В тайге все было ясно. А здесь, в тундре? Враг наверняка есть и тут, но как его распознаешь? И что такое тундра? Геолог Урванцев давно уже бродит под Норильском и землю эту понимает чувством пытливого искателя сокровищ. Ну, а ему, впервые пришедшему в тундру, как понять эту старую российскую колониальную пустыню, чтобы и здесь, в вечной мерзлоте и „полярном безмолвии“, зазвучали дерзновенные человеческие слова?

Да, он сибирский партизан, он пережил горечь военных неудач и радость побед. Он знает вкус классовой борьбы и цену человеческой жизни. У него коренастая фигура бойца. Внимательно прищуренный взгляд. Сильный, властный голос. Крепкие мускулы. Но хватит ли всего этого для тундры?

На оленях по застругам Ермолай Коробейников двинулся в глубины неизведанной жизни. Именно в глубины, в массы. Большевик, поднятый массами и прошедший с ними суровую школу борьбы, знал силу этой связи.

В массы — значит в чумы, на стойбища кочевников тундры. Ермолай Коробейников добрался из Дудинки до Волочанки. Стал прислушиваться к речам националов. Была в нем одаренность сибиряка — нутром угадывать главное в вещах и явлениях, ту неосягаемую характерность, которую человек рядовой не всегда замечает. Было в нем умение слушать и понимать мысли и чувства массы.

Язык тундры он, Ермолай Коробейников, заметил, был немногословен и прост, как весь быт, как весь уклад и экономика чумов. Но вот классовое расслоение и классовая борьба? Тут нужно подумать.

В этот год на станке Волочанка он организовал первую в тундре лавку интеграла. Пусть чумы живыми глазами видят, какая есть советская власть.

Были эти годы куда тяжелее, чем те, проведенные в таежных лесах. Каждый фунт хлеба стоил стране неимоверного напряжения и усилия. А здесь, в тундре, цены ему не было, потому что раньше в редкие месяцы купецкие аргиши¹ возили в тундру хлеб, все больше водку или побрякушки, на которые выменивался за полцены песок.

Мука, сушка, сахар, кирпичный чай — это и была реальная программа, за которую бился в тундре Ермолай Коробейников. Зимней тропой олени тащили из Дудинки в Волочанку тяжелые коробейниковские аргиши. Олени захлебывались кровью в пурге и падали от изнеможения. Гонщики радовались неистовству этого человека, вступающего в бой с лютой пургой, человека отчаянной смелости, человека, умеющего подчинять своей воле и вести за собой.

Вот такой именно и нужен тундре!

* * *

1930 год. Коллективизация. Остатки разбитых на магистрали белогвардейцев с кулаками и шаманами затаились в тундре. Ведут подрывную, провокационную работу.

В тот год однажды Ермолай Димитриевич с Владимиром Степановым — директором Потаповского оленсовхоза — и одним комсомольцем поехал на оленях к „Ушкан-сопке“, к авамским ненцам. Что за хай там подняло кулачье?

Винтовки они оставили в санках, на караул поставили комсомольца, а сами в чум вошли. Они хотели „говорку держать“, когда сзади набро-

¹ Обоз из оленей.

сились подосланные кулачем бандиты. Не уследил комсомолец. Загляделся на одного из бандитов, что играючи хитренько набрасывал маут¹ на хорей.² Сзади схватили его другие и обезоружили. Привязали всех троих плашмя к нарте и погнали оленей к безымянному тундровому озерку. Тут оставили связанных пленников одних. Куда они денутся? Разве что волки нападут или занесет пурга? Ну и пусть. Бандиты обсуждают с главарем своим, какой суд придумать этим троим, если останутся живы.

Уехали.

Пурга крутила снежным валом вокруг пленников. Коченели стянутые маутом руки и ноги. Но у Ермолая руки крепкие, партизанские.

— Не спи, Володька! Уснешь — замерзнешь. Я действую, слышишь? ?
Пожалуй, удастся освободить руки.

Он ломал тело, извивался, как акробат в паутине веревок, нечеловечески напрягал мускулы и задышался в пурге. Руки он все-таки развязал. Освободил товарищей.

Они пошли по голой тундре, не зная, куда итти. На какие-то сутки, случайно, встретили промышленника.

¹ Аркан для оленей.

² Длинный березовый шест для управления оленьей упряжкой.



Е. Д. Коробейников (Волочанский оленсовхоз Главсевморпути)

В то время не было человека, который бы не знал в лицо Ермолая. Промышленник угадал его, усадил на санки, и в чуме, отпоив горячим чаем, вернул жизнь.

Классовая борьба. Она и здесь оплачивается кровью, как в тайге, хотя приемы ее многообразней и сложнее.

* * *

Партия послала Ермолая Коробейникова на другой участок — в Потаповский оленсовхоз. Культурно вести оленнее хозяйство — это значит все выше подымать экономику тундры, все сильнее ускорять процессы ее преобразования.

Ермолай Коробейников — директор Потаповского оленсовхоза.

Директор!

Отделанный под красное дерево кабинет. Собственный „Ройльс“ с устремленной вперед собакой на радиаторе. Озабоченные секретари с пухлыми папками всевозможных дел. Приемная с очередью посетителей. Не так ли?

Нет, не так. В маленькой, забитой пургой избушке на Потаповском яру приютилась канцелярия Ермолая Коробейникова. Строго говоря, он не любит эту канцелярию. Едва ли у него есть собственная записная книжка. И это не от невежества, а от того, что память у Ермолая крепкая и свое хозяйство он знает отлично. Собственного „Ройльса“ у Ермолая Димитриевича тоже нет, но и не нужен он здесь, в тундре. Какие механические силы заменят ему четверку любимых оленей, которые безошибочно проносят его по застругам пуржистой тундры днем и ночью?

Оленсовхоз. Это значит крупное поголовье оленей. Как говорят зоотехники — „культурное воспроизводство молодняка“. Транспортные операции в зимнее время.

В Потапово иногда наезжало нетерпеливое начальство, теребило директора:

— Послушайте, Коробейников, где же ваши олени?

— Олени? Олени будут, — с ироническим смешком отвечает директор.

Он по журналам, по отдельным разрозненным книжонкам собирает крупницы опыта Аляски и потом в чумах, на кораллях толкует с пастухами, как хорошо было бы применить у себя американский способ этого самого воспроизводства молодняка. И пастухи его понимают, — ну, как не понять человека, который ночует с ними вместе и ест из одного ковша, носит биргья,¹ расшитый сакуй,² бакари.³ Умеет маутом ловить даже необъезженных оленей и гнать их по тундре каким угодно галопом. Умеет разговаривать в чуме на родном, понятном языке, хорошими простыми словами.

Он строг. Требователен. Но и чуток к запросам. Он знает жену и детей каждого пастуха тундры по имени и отчеству. Оттого в Потапове сколотилась первая на Севере бригада эвенков-пастухов. Это Николай Николаевич Куропатов, это Иван Захарович Мельков, это Савелий Константинович Столыпин и Михаил Ямкин — знаток незримых тундровых троп. Ведь надо же было убедить всех их оставить свое бродяжничество и служить — честно, добросовестно служить — делу совхоза.

¹ Пыжиковая шапка.

² Верхняя одежда без застежек.

³ Оленьи сапоги.

Сейчас уже и начальство успокоилось, потому что в Потаповском совхозе около 2 тысяч всяких там важенок, сыриц, хоров, быков и намнюков.¹ Сейчас Потаповский совхоз один из лучших на Таймыре по образцовому ведению хозяйства. А сколько болезненно-бессонных полярных ночей провел директор в тундре; сколько раз, стиснув зубы, трясаясь на санке, он думал, что это, пожалуй, последний рейс и, если изменит чутье передового оленя, — значит, ему не разорвать сумасшедшего кольца пурги.

Сейчас уже стало совершенной истиной, что нужно держать оленей обособленными табунами, скажем, штук по пятьсот, потому что бойкий олень выбивает ягель² по краям табуна, отжимая смиренного в серединку. Но ведь нужно было заметить это и различить бойкого оленя от смиренного.

Сейчас уже можно быть спокойным за потаповских оленей — они никуда не уйдут, потому что, как говорит Ермолай Димитриевич, они родились на этой земле, ее чувят и никогда не изменят ей.

В историю партийной организации Таймыра входит и кусок личной биографии Ермолая Коробейникова. Не было съездов или конференций, на которых в президиуме не возвышалась бы крепкая, коренастая фигура легендарного „оленного начальника“, как называет его тундра.

Он всегда в пути, всегда в движении. От чума к чуму, от стойбища к стойбищу несутся санки с беспокойным директором.

Однажды он долго разыскивал во второй оленсовхоз на Таймыре — Волочанский. Директор летел на самолете, ехал верхом на оленях, плыл на лодке, пока не настиг аргишащий совхоз на реке Хете в районе Хатанги. Он взялся привести в порядок этот совхоз, потребовал из Игарки плотников, бухгалтера, зоотехника, а пока их не было — совмещал все эти профессии, до конца оставаясь партийным бойцом.

И надо было страстись однажды беде, хотя как сказать, — беда это или удача...

Величайшая святыня у ненцев — „ледовка“, кладбище. На „ледовку“ с трупом умершего хозяина друзья и родственники несут его боевые тундровые доспехи — чум, одежду, все санки с богатством. Здесь же на „ледовке“ закалывают лучших хозяйских оленей. Не кладбище, а инвентарный склад!

Поколения с трепетным страхом слушали шаманские мистерии о том, что ежели тронуть вещи „ледовки“, — тебя постигнет страшная кара шайтана. Кочевники воспитывались на этих страхах. И вот Бэту — пастух оленсовхоза, бедовый парень — однажды ночью взял отличнейшие санки с „ледовки“, так велико было искушение.

Узнало об этом кулачье с шаманами. Что Бэту? Не стоит он один шаманской мести. Трудно ли уничтожить человека в тундре? Шаманы направили ярость свою на совхоз. Эго был удобный случай расквитаться с ним за все обиды прошлых поражений, да кстати и оленному начальнику напомнить бои под Волочанкой.

„Погибнет кошунственный Бэту, и пропадут все совхозные олени“. Тундра шопотом передавала эту страшную весть и с ужасом ждала расплаты.

Многие пастухи, растревоженные заклинаниями шаманов, ушли из совхоза. Даже Бэту покидала храбрость.

¹ Разновидность оленей.

² Тундровый мох, которым питается олень.

Что делать? Поражение в совхозе нанесет удар всему делу в тундре.

Ермолай Димитриевич бессменно дежурил возле табунов с верными пастухами своими.

Была полярная ночь. Однажды Бэту не выдержал, — плача он прибежал к начальнику: „Там, где ледовка, он видел мертвеца — хозяина санки. Хозяин идет прямо на табун в окружении огней. Горе, горе бедному Бэту!“

— Подожди же, не хлюпай! Бегите вдвоем да остановите оленей, а то разбегутся!

Табуны носились по ягельнику, взбешенные необычайным видением. Ермолай Димитриевич с карабином в руках пошел навстречу „восставшему из мертвых“ хозяину санок. Их разделял взбитый оленьими копытами голый кусок тундры. Осторожным, крадущимся шагом поединка они сближались. Человек с карабином неожиданно остановился и припал на колено. В морозном воздухе сухо треснул затвор.

Привидение явно остолбенело.

„Ага, стерва, боишься?“

Человек с карабином почувствовал, что его уже не знобит. Он вскинул карабин — для эффекта — над головой, а потом больно вдавил его в плечо.

— Н-ну?!

Привидение закачалось, потом стремительно повернуло обратно и, разбросав головешки, бросилось бежать, спотыкаясь о заструги. Человек с карабином, громко рассмеявшись, пустил вдогонку пулю.

Следующей ночью Ермолай Димитриевич весь олений табун окружил кострами, чтобы оградить расстроившееся воображение своих пастухов, а сам поехал на стойбища рассказывать о поединке с „привидением“.

В тундре слух бежит, как поземка, впереди человека. Событие прошлой ночи уже разнеслось по всем чумам. Ермолая Димитриевича в чумах встретили с радостью освобожденных пленников.

Через несколько дней друзья и родственники забрали с „ледовки“ все санки, одежду и остальные вещи, — зачем, мол, зря им пропадать! Через несколько дней в совхоз вернулись все пастухи, а потом объявился и фокусник с привидением...

* *

Проездом в совхоз Ермолай Димитриевич аккуратно заезжает на факторию у Боганиды-реки. Его встречает соскучившейся улыбкой сестра Евдокия. Ну, что она? Много ли прошла по книжке Ингулова? А каковы успехи ее ученика, ненца Момде Кинте?

Они толкуют за чаем в уютной, аккуратно выбеленной комнатке фактории о новостях обновляющейся тундры. Но иногда Евдокия тревожно заглядывает на брата:

— Седина у тебя прибавилась, Ермолай. Ты ведь устал как, проси отпуск.

— Седина, — повторяет Ермолай Димитриевич, задумчиво, но без всякой тревоги. — Что ж, пора и седине, но я не сдамся. Внучат недурно бы посмотреть, это — да!

И тогда два коммуниста — брат и сестра Коробейниковы — вспоминают о далеком городе Енисейске и об этих вот днях борьбы.

Нет, Ермолай Димитриевич Коробейников не сдастся!

А. А. САВЕЛЬЕВ

ЖЕНЩИНЫ В АРКТИКЕ

Наряду с созданием нормальных культурно-бытовых условий на зимовках растут и общее количество женщин-полярниц. В 1934/35 году их зимовало всего 16 человек; в 1935/36 году 52 человека; в 1936/37 году их имеется уже 71 чел., что составляет 10,7% от общего количества зимовщиков.

На зимовках женщины ведут ту же работу, что и мужчины, не редко выполняя ее не только не хуже, а даже лучше мужчин.

Сейчас женщины работают на 26 полярных станциях: на Диксоне их 10 человек, на Анадыре 6, на Тикси 7, на Тихой 5, на о. Белом, Матшаре, Юшаре по 3 человека, на мысе Челюскина 2, на Врангеле 3, Уэлене 4, Ванкареме 1, Провидении 1 и т. д.

Женщины главным образом работают метеорологами, радистами и радиотехниками, врачами, гидрологами и т. п.

По отзывам многих начальников полярных станций, это прекрасные работники, четко и быстро справляющиеся с порученной им работой.

Одна из всех женщин, зимующих на полярных станциях, работает механиком радиостанции. Это — Галина Бетхер, зимующая уже второй год в бухте Провидения.

Она родилась в 1913 году в городе Ядрине, Татарской республики, в семье рабочего. В 1929 году Бетхер закончила школу-семилетку и поступила на курсы слесарей, а затем шоферов, которые успешно закончила в том же году.

Трудовые навыки и пролетарскую закалку она получила на крупнейших предприятиях нашей страны. Почти в течение 3 лет она работала слесарем в Харькове на заводе

„Серп и Молот“, Здесь она вступила в комсомол.

После повышения своей квалификации на специальных курсах Галина Бетхер 2 года работает слесарем на Харьковском паровозостроительном заводе им. Коминтерна. Затем она в Москве поступает на курсы по подготовке полярных работников. Эти курсы она окончила одной из лучших, на круглые пятерки, и уехала механиком в бухту Провидения.

У комсомолки Бетхер двигателя работают всегда исправно. Ни одного перебоя в машинах за два года ее работы не было. Кроме того она строго следит за экономией горючего, прекрасно понимая, как трудно завозить горючее в Арктику.

Всегда и во всем строгая к себе, она так же требовательно относится и ко всему коллективу зимовщиков. Ее авторитет хорошей полярницы держится высоко.

Наряду с своей служебной работой Бетхер на зимовке проводит большую общественную работу и постоянно учится и совершенствует свои знания.

Но Галина Бетхер не единственная хорошая полярница. Мы ее взяли просто как пример. Такими же работниками являются гидрометнаблюдатель на полярной станции Анадырь, член ВКП(б) т. Пустова я, на Тикси — Исламова, Чинарьян, на Диксоне — Соколова, на острове Белом — врач т. Умова, т. Булычева и многие другие.

Наших героических женщин-полярниц не могут испугать ни трудности зимовок, ни полярная ночь и морозы. Они работают и преодолевают все трудности наравне с мужчинами.

АЛЕКСАНДРА НЕРОНЕН

ОБ ОДНОЙ ЗАМЕЧАТЕЛЬНОЙ ЖИЗНИ

26 января 1937 года исполнился год со дня трагической гибели советского полярного летчика, старшего работника военной авиации Карла Густавовича Неронен.

Мне хочется поделиться воспоминаниями о прекрасном пилоте, стойком большевике, скромном и простом человеке.

Цель моих воспоминаний — рассказать об одной замечательной жизни человека великой эпохи.

* * *

На берегу моря ослепительно белый в солнечных лучах, красивый город. Прямые

чистые улицы. Аккуратно подстриженные газоны и деревья скверов. На перекрестках улиц, в центре площадей, у церквей и правительственных зданий спокойные своим сытым равнодушием полицейские. Это стражи порядка и чистоты „священных“ основ столичной маленькой буржуазной Финляндии — Гельсинки.

Но порядок и чистота только в центральной, самой лучшей и богатой части города, где „изволит“ проживать „господин буржуа“. На окраинах нет ни прямых улиц, ни подстриженных газонов, ни строгой симметрии площадей. Там нет ничего такого, что бро-

сается в глаза в центре, за исключением разве... церквей и полицейских.

Там на кривой улице предместья финской столицы, в маленьком убогом домишке, в семье столяра Густава Неронен в 1893 году и родился его сын Карл.

С двенадцати лет Карлуша начинает зарабатывать свой кусок хлеба. Старше этого возраста было уже стыдно оставаться „на шее“ родителей. Первым „предприятием“, в эксплуатацию которого попал труд маленького Неронен, была булочная.

Всякий труд в старое время был тяжким и подневольным, но этот, в качестве „мальчика“ в булочной, был особенно тяжелым. Обычно такого труда подростки не выдерживали, надрывались, и ранний туберкулез в скоротечной форме снимал с поля жизни свою жертву. Но молодой Неронен был от природы крепок, он выдержал.

В 1905 году четырнадцатилетний пролетарий попадает учеником в слесарную мастерскую и после упорных и долгих усилий, сопровождавшихся бранью и „колотушками“, получает наконец то, что в наши дни называется первичной квалификацией слесаря. Но с этой квалификацией юноша Неронен приобретает еще „кое-что“.

Напряженная и политически сложная обстановка первой русской революции. Карлуша читает газету, знакомится через товарищей с нелегальной литературой и наступившее вслед за революцией тяжелое время реакции встречает уже убежденным и пылким сторонником социал-демократической партии.

Настает 1910 год. Этот год рождает в мыслях молодого Неронен упорное, хотя еще тайное желание стать авиатором. В число кумиров встают первые авиаторы: бр. Райт, Блерио, Фарман, Попов, Ефимов, Уточкин.

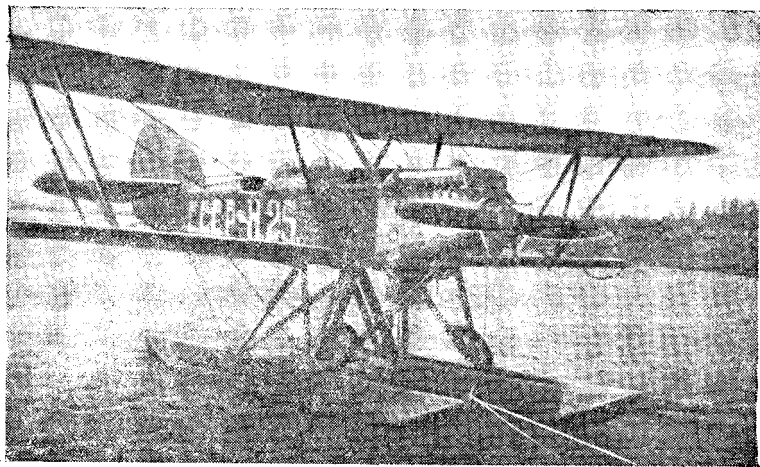
Последующие годы, разделяющие обе русские революции, любознательный и способный Неронен проводит в учебе. Он много работает, еще больше занимается. Безошибочно угадывая великое будущее техники, он практически совершенствуется, постепенно осваивая одну за другой трудные профессии моториста, механика и шофера.

Иногда Карл Густавович рассказывал мне, как трудно жилось ему в это переходное время. Но ни бесправное положение, ни одиночество незаурядного человека не сломили его крепкой воли. Наоборот, все это воспитало в нем мужество и точность профессионала, приучило к упорному регулярному труду, а главное—укрепило его веру в революцию.

Так к началу 1917 года из белокурого и голубоглазого финского паренька Карлуши выковался мастер своего дела, сознательный пролетарий Карл Густавович Неронен.

Великую Октябрьскую революцию Карл Неронен встретил с большой радостью. Спокойная веселость и природная жизнерадостность—прекрасные человеческие качества, которые всегда таились в сердце Карла Густавовича,—теперь получили свое применение в жизни. Тяжелые, тоскливые годы царского рабства окончились навсегда.

Революция застала К. Неронен в Финляндии. С первых же дней он принял в ней горячее и самое непосредственное участие. Организация власти финских советов, формирование первых красногвардейских отрядов, неустанная агитация среди финского пролетариата выдвинули его в ряды передовых и сознательных бойцов революции. Но, как известно, финская буржуазия, бесильная противостоять диктатуре пролетариата, обратилась за помощью к германскому империализму. Наемные, до зубов вооруженные полки в союзе с буржуазией, фин-



Самолет³, Н-25*

ской белой гвардией, воцарили белый террор. И Карлу Неронен вместе с преданными революции товарищами пришлось бежать. Бежали при помощи русских коммунистов через Финский залив в Кронштадт, бежали на катерах и торговых судах.

Перед победившим российским пролетариатом стояли грандиозные задачи. За их успешное разрешение русские рабочие и крестьяне несли ответственность перед всем миром.

В 1918 году К. Г. Неронен вступает в Петроградскую финскую авиационную организацию, которая направляет его в школу морских летчиков в Самару. Таким образом у него начинается служба в Рабоче-крестьянской Красной армии.

* *

Служба в Красной армии началась у К. Г. Неронен в очень трудное время. Гражданская война надвигалась грозовой тучей, и приходилось начинать учебу, буквально не выпуская винтовки из рук. Ведь доблесть и боевая слава красных курсантов того времени не сказка, а прекрасная героическая быль. Сегодня рабочие и крестьяне — курсанты занимались в школах, осваивая необходимую военную науку, а завтра занимали уже участок боевого фронта и наравне с остальными частями Красной армии давали сокрушительный отпор врагу. Послезавтра были опять в школах и продолжали курс.

Так учился Карл Неронен. Так за время учебы сражался он и на фронтах. На восточном (чехословацком) ставил он на реке Волге с пароходов заградительные мины, на северо-западном (юденинском) забрасывал белобандитов бомбами с самолетов.

Но мало было опыта и учебы, мало настойчивости и воли, — нужно было особое летное призвание, чтобы учиться в те годы владеть в воздухе старыми машинами. Вспоминая это время, Карл Густавович всегда говорил мне, добродушно улыбаясь:

— Мы летали тогда на „гробах“, а не на самолетах. Учиться было не легко. Но советская власть требовала кадров. Надо было трудиться.

В этот период времени К. Неронен успешно заканчивает Самарскую авиационную школу и школу высшего пилотажа в Москве. Радостная мечта безрадостной юности становится жизнью.

Гражданская война победоносно закончилась. Началось мирное строительство. Был 1921 год. Карл Неронен служил в г. Архангельске в гидроразведывательном авиаотряде. В это время он получил из далекой Финляндии весточку. Она не была радостной, она опечалила молодого пилота. Вот что было написано в этом письме: „Отец ваш, Густав Неронен, умер, замученный бело-гвардейцами в концентрационном лагере“.



К. Г. Неронен

До 1923 года К. Неронен служит в г. Архангельске. Суровый северный край покоряет его. Здесь находит свою родную стихию будущий полярный летчик.

Из Архангельска К. Неронен переводится в петроградский разведывательный авиаотряд и затем переходит в истребительный отряд. В это время зарождалась наша авиационная промышленность. Осваивалась новейшая техника.

Время службы в авиации с 1925 по 1928 год было для Карла Густавовича временем усовершенствования и превращения в пилота современности, на базе последних успехов мировой авиатехники. На место „дряхлах стариков“ вставали машины самых новых и самых устойчивых конструкций. Упорно и настойчиво учился К. Неронен.

Мне вспоминается пример разумного бесстрашия, который показал Карл Густавович, скромно и просто, во время отрядного авиапраздника 10 августа 1927 года.

В числе пяти самолетов, взвившихся над аэродромом, была и машина Неронен за № 2. Самолеты, набрав высоту и отделившись друг от друга, приступили к показу фигур высшего пилотажа. Все как будто бы шло хорошо. Мертвые петли чередовались со „штопорами“, „пикирование“ с „бочками“. Машина Карла Густавовича находилась в стороне, она не отставала от других в фигурах, и я, что вполне есте-

ственно, с сильно бьющимся сердцем следила за ней. Вдруг она, сделав крутой поворот, резко пошла на посадку.

Мы, жены советских летчиков, достаточно хорошо разбирались в оценке полетов. Потому я не без волнения заметила, что мотор самолета К. Нер не перестал работать. Конечно, я была не первая. Срочно готовилась двинуться к предполагаемому месту посадки „скорая помощь“. Друзья, товарищи, знакомые тоже заволновались. Машина в это время, планируя, попрежнему шла на посадку в дальний участок аэродрома.

Проходили мгновения, казавшиеся часами. „Скорая помощь“ уже умчалась. Внимание всего аэродрома было обращено на машину мужа. Видно было, что она как будто бы приземлилась, потом сделала какой-то нелепый прыжок и застыла на месте, слегка накренившись. Медицинский персонал окружил самолет. Через несколько минут „скорая помощь“ катила обратно. Видно было, что у самолета копошилась знакомая фигура. От сердца отлегло.

После уже Карл Густавович рассказал нам все. Оказалось следующее: испортился мотор, грозила катастрофа, надо было идти на посадку, но фетер относил машину в сторону. Мгновенно встала задача: спасти или себя, или машину. Так же мгновенно она была и решена: спасти то и другое. Опыт и хладнокровие пришли на помощь. Дело пошло на лад. Но уже приземляясь, Карл Густавович увидел перед собой широкую канаву. Ветер отнес машину слишком далеко. Машина должна была пострадать. Последняя попытка: Неронен хватается за рычаг. Вывезет... Не вывезет... Самолет тяжело прыгает через канаву. Все в порядке...

Этот, со стороны как будто бы ничего не представляющий, скромный эпизод доказал, что опыт и разумное бесстрашие имеют первое место в общем мастерстве наших летчиков.

В 1928 г. К. Неронен был перевелен в Оренбургскую школу летчиков, где он занял должность инструктора.

Неронен был опытным инструктором. Сколько отличных пилотов разлетелось из Оренбурга по Советскому Союзу, унося в себе часть выверенного мастерства, строгой ответственности за материальную часть и напряженной воли своего учителя. Сколько отсталых, уже отчисленных учеников, попав в опытные руки скромного, внимательного инструктора, терпеливо выращивались в незаурядных военных пилотов.

Инструкторская работа способствовала окончательному превращению К. Неронен в подлинного и разнообразного специалиста летного дела высокой квалификации.

За это время (в 1930 году) К. Неронен вступил в ряды коммунистической партии Ленина—Сталина. Но это было, так сказать, официальное оформление Карла Густавови-

ча, так как он давно уже был беспартийным большевиком, партбилет которого заменяли непреклонный революционный ум и преданное диктатуре пролетариата сердце.

В 1933 году, благодаря своим настойчивым просьбам, Карл Неронен переводится в гражданскую авиацию на ответственнейшую летную работу в суровую Арктику. Этот период занимает не менее важное и не менее почетное место в его жизни.

* * *

Богатства Севера нашей родины неисчислимы. Бездорожье затрудняет реализацию этих богатств и быстрейшее приобщение трудящихся Севера к социалистической культуре. Вот почему партия и правительство призвали нашу советскую авиацию изучать, искать новые пути сообщения на Севере.

Так писала правительственная газета.

— Изучать, искать новые пути...

Такова была задача, столь близкая сердцу Карла Густавовича. Так началась его работа в Арктике.

Первое время К. Неронен совершал на самолете „Н-25“ регулярные рейсы по трассе Красноярск—Дудинка—остров Диксона на Карском море.

Неронен был на посту сложной, еще экспериментальной работы. Здесь нужно было преодолевать каждый метр воздушных пространств, ставить в них невидимые для глаз, но заметные для тонкой памяти вехи, приучать себя и машину бороться с препятствиями, иметь спокойное, мерное и выверенное, как мотор самолета, сердце.

День за днем, неделя за неделей хладнокровным напором и опытным вождением самолета изучались и побеждались десятки, сотни, тысячи километров дорог и тропинок великого воздушного Северного пути. Сквозь снежные бури и замораживающую стужу полярных дней Карлом Неронен было налетано 70 000 километров. Все глубже и глубже проникала советская полярная авиация, руководимая Главным управлением Севморпути, в непокорную Арктику, изучая и осваивая великий авиапуть.

В 1935 году по заданию партии и правительства Главным управлением Севморпути был организован большой опытный перелет: Москва—бухта Тикси. Перелет этот был начат из Москвы выдающимся полярным летчиком орденоносцем В. Л. Галышевым. В Иркутске к нему присоединился самолет Карла Неронен.

Общее протяжение пути Москва—бухта Тикси было 10 500 километров. От Якутска до Тикси—46°0. Вот как описал этот перелет сам Неронен в правительственных газетах:

„3 марта авиавзено летчика Галышева вылетело из Якутска в бухту Тикси. До бухты нам нужно было пройти 4600 километров по пути, который в зимнее время до нас не прошел ни один самолет. Через час 20 минут после старта мы снизились

на озере возле угольных копей Сангар-Хая. Задержка здесь до 4 марта по техническим причинам привела к потере пяти дней, в течение которых, не переставая, бушевала суровая пурга.

Только 9-го, когда наконец улеглась надоевшая пурга, нам удалось вылететь в Жиганск, сделав на прощанье круг над памятником советским героям — летчикам Кальвину и Леонгарду, погибшим здесь 5 лет назад при попытке проложить зимний авиануть в бухту Тикси. Вспомнились дружеские встречи с Кальвием, безгранично любившим суровый Советский Север, вечно увлеченным борьбой с полярной стихией, прокладывающим новые пути для советских самолетов, не умеющих отступать перед трудностями.

Мы расстаемся с героями и ложимся в курс. В середине пути пересекаем полярный круг, проходящий у острова Аграфены. 11 марта мы пытались пробиться сквозь туман в Булун, но нас встречали неудачи. Только 14 марта мы снизились в Булуне и, наконец, 15-го в полдень мы взяли старт последнего воздушного „перелета“. 45 минут лета через Хараулахский хребет — и мы входим в бухту Тикси. Снимаемся на лед залива Сого. Здесь на льду у самолетов была незабываемая встреча с зимовщиками, мужественно перенесшими жестокую полярную ночь.

Но мы спешим и в заливе Сого находимся только час. Вновь приближается неотвязная пурга. Надо во-время вернуться. Торопливо сдаем почту, расстаемся со своим пассажиром, забираем в свою очередь корреспонденцию от зимовщиков на Большую землю — друзьям, товарищам, женам, матерям — и летим в Булун, 18 марта снова в Якутске. 22 старт полета в Иркутск.

Первый раз я летел по течению реки Лены от самых ее истоков до бухты Тикси. К тому же я летел на машине, которую начал осваивать только в этом перелете. Мне удачно удалось завершить маршрут прежде всего благодаря тому, что я летел в группе такого прекрасного летчика, старейшего работника на Лене, каким является Виктор Львович Галышев.

В прошлом году я работал на Енисейской линии, летая из Красноярска до Дудинки и до о. Диксона. Величественная красавица река Лена, могучая тайга, перспективы большой и напряженной работы по созданию новой линии из Якутска в Тикси заставили меня полюбить реку Лену, привыкнуть к ней. Здесь — за 62-й параллелью — непочтатый край работы для полярной авиации. Я буду рад, если окажусь полезным, смогу по-большевистски выполнить поставленные задачи в налаживании регулярных самолетных рейсов из Якутска до Тикси*.

Перелет был, таким образом, успешно завершен. Создана была новая авиалиния Якутск — бухта Тикси. Участники перелета пилоты гг. В. Л. Галышев и К. Г. Неронен и бортмеханики гг. А. П. и В. П. Демидовы получили благодарность от ЦИК и СНК Якутской АССР.

Все это далось не легко. Потребовалось очень много предварительного труда и опыта. От учебных полетов до инструктажа в авиашколе, от искалеченных старых „Фарманов“ до новеньких, испытанных „туполевских“ конструкций, от просторов южных степей и теплого Черного моря до морозного Заполярья и вечно скованного льдом Карского моря. Семьдесят тысяч километров воздушного пути соединили Самару, Москву, Ленинград, Оренбург, Севастополь, Красноярск, Якутск, остров Диксона и бухту Тикси. Это — профессиональный шестнадцатилетний летный стаж полярного пилота Карла Густавовича Неронен.

За это время страна социализма, под мудрым руководством любимого вождя народов товарища Сталина, превратилась в богатейшее и передовое в мире государство трудящихся.

* * *

Настал 1936 год. Один из лучших полярных летчиков К. Г. Неронен попрежнему служит в Главсевморпути, продолжая свою успешную и трудную работу в Советской Арктике. Но частью побежденная, суровая Арктика продолжала сопротивляться человеку. Она цеплялась за каждую его ошибку, за крохотную неполадку, за редкий, нелепый случай.

Ошибок и неполадок у Карла Неронен не было и не могло быть, но подвернулся именно редкий, нелепый случай.

26 января 1936 года на пути из Якутска в Иркутск, между местечками Грузновка и Устькутом самолет Карла Неронен „Н-6“ неожиданно попал в полосу сплошной темноты. Потребовалась вынужденная посадка в условиях непроходимой тайги и ненастной погоды. Несмотря на невозможное, самолет приземлился, врезавшись передней своей частью в густой лес. Спасая пять человек пассажиров и груз, пилот Неронен должен был пожертвовать собой.

Так скромно и просто, так же, как жил, — умер этот самоотверженный человек.

— Полярную авиацию постигла большая потеря, — писала газета „Советская Якутия“: — трагически погиб смелый полярный летчик К. Г. Неронен.

Будем же всегда вспоминать тернистый, полный трудностей воздушный путь этих замечательных людей — наших полярных летчиков, которые сумели привести нашу советскую авиацию к сегодняшним, потрясающим весь мир победам.

М. В. ВОДОПЬЯНОВ

Герой Советского Союза

НА ЗЕМЛЮ ФРАНЦА-ИОСИФА¹

Бухта Тихая

21 апреля оба самолета моего звена благополучно спустились на лед бухты Тихой — в конечном пункте нашего перелета.

Обе машины исправны, люди здоровы.

Отто Юльевич Шмидт, бесконечно радую нас своим вниманием, прислал из Москвы радиogramму:

„Бухта Тихая.

Водопьянову. Махоткину.

Шлю самый сердечный привет дорогим друзьям — славным героям-летчикам и всему экипажу звена. Вся страна следит за вами с вниманием и любовью. Радуюсь за новый большой успех.

Шмидт“.

У нас были все основания к тому, чтобы с гордостью заявить: перелет завершен успешно. Впервые в истории самолеты пересекли с юга на север Новую Землю, пересекли Баренцево море и достигли Земли Франца-Иосифа.

Но мы не забывали, что перед нами стоят еще две — пожалуй, не менее сложные — задачи: полеты над Землей Франца-Иосифа и возвращение в Москву. Но выполнить их было уже не так трудно. Теперь мы хорошо знали местные условия и научились приспосабливаться к ним или использовать их в своих целях, смотря по обстановке.

Может показаться странным, что советские острова до сих пор носят имя последнего австрийского императора. Этот парадокс имеет свою историю, но не историческое оправдание. Северный архипелаг с большим правом может носить имя русского революционера и ученого П. Кропоткина, чем австрийского императора.

В конце семидесятих годов прошлого столетия, когда самым северным островом ученые всего мира считали Новую Землю, а в высоких широтах Арктики западнее Новой Земли еще никому не удалось побывать,

секретарю русского Географического общества П. Кропоткину было поручено составление плана большой полярной экспедиции. Скоро план был готов, но осуществить его так и не удалось. Министерство финансов отказалось ассигновать нужные суммы, и проект был похоронен. Такие случаи были обычными в царской России.

Работая над планом высокоширотной экспедиции, Кропоткин пришел к выводу, что „к северу от Новой Земли... должна существовать земля, лежащая под более высокой широтой, чем Шпицберген. На это указывало неподвижное состояние льда на северо-запад от Новой Земли, камни и грязь, находимые на плавающих здесь ледяных полях, и некоторые другие мелкие признаки“. Кропоткин был настолько уверен в своем теоретическом предвидении, что открытие неизвестной миру земли ставил одной из задач своей неосуществившейся экспедиции. „Эта экспедиция, — писал он в проекте, — могла бы сделать также попытку добраться до большой неизвестной земли, которая должна находиться не в далеком расстоянии от Новой Земли“.

Как и следовало ожидать, гениальные теоретические расчеты П. Кропоткина блестяще подтвердились на практике. Через несколько лет австрийские полярные путешественники Карл Вейпрехт и Юлиус Пайер случайно натолкнулись на землю, существование которой было предсказано Кропоткиным. Именно случайно: ко времени своего открытия путешественники второй год дрейфовали на своем „Тегетгофе“, вмерзшем в мощный тринадцатиметровый лед, и, по выражению самого Пайера, „из свободных исследователей моряков сделались пассажирами льдины“.

Обстоятельства же, при которых была открыта до тех пор неизвестная земля, лучше всего свидетельствуют о случайности этого открытия. „С грустной покорностью воле судьбы, — писал в своем дневнике Пайер, — приходилось нам встретить вторую зиму без всяких результатов и провести ее под страхом быть ежеминутно раздавленными льдами, как вдруг совершенно неожиданно

¹ Окончание. См. №№ 2—3 „Советской Арктики“ за 1937 г.

и о наше положение изменилось. Давно уже вступили мы, плыва на льдине, в такую область, которой человеческий глаз еще не видел. Тщетно искали, не откроется ли нам какой-нибудь неведомый берег. 31 августа (1872 года. — М. В.) совершенно неожиданно увидели мы приблизительно на расстоянии 26 километров выплывающую из тумана по направлению к северу возвышенную землю. Казалось, что южная линия этой земли тянется под 80° северной широты. Одновременно с этим мы увидели впервые вокруг себя огромное число ледяных гор...

При таких обстоятельствах был открыт огромный архипелаг, названный Пайером Землей Франца-Иосифа. Кропоткину оставалось только отметить с нескрываемой горечью: «Земля, которую мы провидели сквозь полярную мглу, была открыта Пайером и Вейпрехтом...»

За полстолетие, с 1873 года, на Землю Франца-Иосифа было снаряжено около 150 экспедиций. Чуть ли не все страны мира делегировали сюда своих представителей. Здесь побывали и норвежцы, и русские, и англичане, и американцы, и австрийцы, и немцы, и французы, и итальянцы. Однако большинство экспедиций носило не научный, а промысловый характер. Множество белых медведей, моржей, морских зайцев и другого зверя как магнитом притягивало к Земле Франца-Иосифа хищников и любителей легкой наживы.

Советский Союз первым начал планомерное научное исследование архипелага. Из полтораста экспедиций, побывавших там, только семнадцать преследовали научные цели, и двенадцать из них были снаряжены нами. Одно это давало право присоединить Землю Франца-Иосифа к территории нашей родины. В 1923 году над архипелагом был поднят советский флаг, а в 1929 году экспедиция О. Ю. Шмидта положила начало освоению архипелага: в этот год на одном из островов Земли Франца-Иосифа — на острове Гукера — был сооружен первый дом и оставлены первые зимовщики. Советская зимовка в бухте Тихой существует до сих пор. Она и оказала нам теплую, гостеприимную встречу.

Бухта Тихая находится в северо-западной части острова Гукера, занимающего центральное место в архипелаге, и вдается в него почти на 2 километра. С севера, востока и юга ее защищают скалы высотой до 170 метров с нагроможденными на них ледниками. Это самое красивое место из всех, которые нам пришлось видеть за Полярным кругом в течение месяца своего перелета. В особенности хороши бухта и остров в полярный день, когда яркооранжевое солнце светит круглые сутки. Вода, лед, базальтовые скалы, двухметровая громада Рубини-Рок, вздымающаяся из воды прямо перед зимовкой — все это переливается на солнце всевозможными цветами и оттенками.

В 1929 году в бухте Тихой было организовано самое северное в мире поселение зимовщиков. Впоследствии здесь была создана научно-исследовательская станция Главного управления Севморпути, проводящая научную работу, имеющую немаловажное значение для изучения климата всего СССР.

С каждым годом рос объем научной работы на Земле Франца-Иосифа. Росло количество зимовщиков. Росла зимовка. И теперь даже как-то странно называть зимовкой этот полярный «городок». Правда, его население состоит всего из 22 человек, но зато живут они настоящей городской жизнью. Во всем, даже в мелочах, сказывается советский стиль, сталинская забота о человеке. Здесь, на 80° северной широты, создано все, чтобы облегчить существование советским людям в суровых условиях Арктики.

Дома зимовки построены прочно, добротно. Здесь давно позабыли о «полярной экзотике», о наспех сколоченных темных хибарках, обогреваемых костром или примусом, о вечном холоде и сырости, о спальных мешках. Здесь каждый зимовщик имеет отдельную комнату с электрическим освещением и телефоном. К услугам зимовщиков уютная, светлая столовая, чистая баня. В свободное время все собираются в большой общей комнате, называемой традиционно «кают-компанией». Репродуктор доносит сюда музыку из Москвы. Здесь есть богатая библиотека, шахматы, пианино, звуковая киноустановка. Мы просмотрели там много хороших фильмов, в том числе «Три песни о Ленине».

Пока находишься в помещении, ничто не напоминает о полярной зимовке. Но стоит выйти «на улицу» — и Арктика дает себя знать: тут и там развешены шкуры убитых медведей; леденящий кровь ветер валит с ног; грозен и величествен вид знаменитой скалы Рубини-Рок, вершина которой вечно закрыта рваными клочьями облаков.

Зимовщики хорошо обеспечены питанием. У них имеется скотный двор, где находятся 20 свиней и корова. В складе лежат штабеля окороков, всевозможные сорта копченых колбас, рулетов, консервов. Есть мука, сахар, сыры, конфеты, шоколад, какао, кофе, виноградные вина. Запасов здесь на несколько лет.

Никогда в истории полярных исследований научные работники не смели даже мечтать о таких условиях жизни и работы в Арктике. Только наша страна может создать такие условия, при которых люди забывают, что тысячи километров отделяют их от ближайшего населенного пункта, не говоря уже о культурных центрах.

Приехав сюда из Москвы, люди ни в чем не чувствуют ограничений, ни в чем не изменяют своим привычкам. Мы, например,

свежие люди на зимовке, и то чувствовали себя здесь как дома. И в этом заслуга зимовщиков. Они так сумели организовать культурную работу, что совершенно забыла о суровой Арктике.

Начальник зимовки товарищ Битрих вместе со своей женой уже не первый год зимует в Тихой. Год тому назад у них здесь родилась дочка, названная в честь Арктики Севериной. Крепкая, жизнерадостная девочка — любимица всего поселка. Спустя несколько дней после нашего прибытия, население зимовки увеличилось еще на одного человека: у товарища Битриха родился сын. Это радостное событие взволновало все население поселка. Мы несколько дней с упоением спорили о том, какое имя дать этому самому молодому в мире полярнику. Я предложил окрестить его... Айсбергом. Предложение было дружно отвергнуто. До нашего отлета этот трудный вопрос так и не был решен.

Неплохо чувствуют себя и «коренные жители» бухты Тихой — белые медведи. Они до сих пор не научились бояться людей. Научному работнику Никольскому удалось приручить двух медвежат. Не так давно один из медвежат заскучал, перестал есть и выл, держась лапами за морду. Врач зимовки смекнул, что у медвежонка не все ладно с зубами. Он заглянул ему в пасть и действительно обнаружил больной зуб. Зуб вырвали, и медвежонок ожил: стал есть и резвиться вместе с собаками. Подросших медвежат недавно выпустили на волю.

Так живут зимовщики в бухте Тихой. Их быт мало чем отличается от быта трудящихся нашей родины, живущих на Большой земле. И за материнскую заботу о себе они платят самоотверженным трудом. Зимовщики влюблены в свое дело, готовы работать круглые сутки, чтобы лучше выполнить поставленные перед ними задачи. А задачи сложны и многообразны. Зимовка находится на расстоянии всего тысячи с небольшим километров от сердца Арктики — Северного полюса. Здесь заготавливается погода для всей территории Советского Союза. Систематические же научные наблюдения в высоких широтах имеют колоссальное значение.

Метеорологические наблюдения в бухте Тихой ведут супруги Поздныш. Какая бы погода ни была, — ясное солнце, или пурга, или шторм, — каждый час нужно побывать на метеостанции, записать показания термометров и отсчеты многих других приборов, составить сводку и передать ее на радию. Два человека круглый год несут круглосуточную вахту. И не было еще случая, чтобы запоздала очередная сводка. Товарищи Поздныш кроме сводок успевают еще вести дополнительные наблюдения и систематизировать материалы для климатической характеристики Земли Франца-Иосифа.

Но метеорология только одна часть многообразной и сложной научной работы зимовщиков. Не менее важны наблюдения за земным магнетизмом. Ведь бухта Тихая находится ближе всех других зимовок к магнитному полюсу. Богато оборудованный магнитный павильон построен здесь только в 1931 году. С тех пор в нем изо дня в день ведутся наблюдения. Руководит ими энтузиаст своего дела старший магнитолог т. Никольский, добровольно зимующий в Тихой уже три года. Ему помогает младший магнитолог т. Голубева.

Изучение явлений, характеризующих земное магнитное поле, кроме научного интереса, имеет большое практическое значение и в авиации, и в мореходстве. Тем более, что с осени 1934 года магнитологи Тихой по своей инициативе проводят дополнительную обработку материалов наблюдений с целью выяснения периодичности магнитных бурь. Оказалось, что в районе Земли Франца-Иосифа магнитные бури достигают такой силы, что стрелка компаса отклоняется до шести градусов в ту и другую сторону. Я, как летчик, предпочел бы попасть в пургу, но только избежать подобной, незаметной для глаза и слуха бури.

Товарищи Бурчановская и Синцова занимаются изучением теплового и светового баланса Земли Франца-Иосифа. Они кропотливо, час за часом, определяют и записывают, сколько тепла и света приносится солнцем на безлюдные островки и моря Заполярья и сколько излучается обратно в мировое пространство. Их наблюдения в ближайшем будущем сыграют немаловажную роль в освоении Арктики.

Я подробно расспрашивал всех зимовщиков об их наблюдениях, с уважением осматривал многочисленные приборы, помогающие им вести свою кропотливую незаметную, но так необходимую науке работу. Больше всего по сердцу мне пришлось работа аэрологов Канаки, Лядоховича и Калейского. В родную стихию попал! И техника их мне родная и понятная: стоят в ангаре миниатюрные самолеты „У-2“ и „Ш-2“, облетающие вдоль и поперек всю Землю Франца-Иосифа, лежат сморщенные до поры до времени радиозонды и шары-пилоты.

— Высота стратосферы, — сказал мне товарищ Канаки, — у нас колеблется между семью и десятью тысячами метров.

— Вот хорошо! — сейчас же одобрил я и подумал о стратопланах, которые в недалеком будущем помчатся из Москвы через Землю Франца-Иосифа, через Северный полюс — в Америку.

Аэрологи бухты Тихой за 1935—1936 годы выпустили 75 радиозондов, пробуравили небо Арктики — высоты в 22 километра, с точностью установили, что температура стратосферы над ледяным безмолвием достигает 73 градусов по Цельсию, но чаще

всего держится на уровне минус 50—55°. Это — для будущего, для стратопланов. Но они приготовили подарки и для настоящего, для нас — полярных летчиков. По их наблюдениям выходит, что характерной особенностью Арктики является прямо-таки неожиданная здесь приземная инверсия, т. е. с повышением высоты до известных пределов повышается и температура. Глубина инверсии доходит до 5—7°. Например, температура воздуха у земли минус 80 градусов, а на высоте 1500—2000 метров — минус 15—13°. И все 75 зондов дали одинаковые отсчеты. Этот вывод аэрологов меня обрадовал и лишний раз убедил в правильности моей теории: зимой в Арктике надо летать по верхам, на высоте 2000—2500 метров, а не мучиться, не рисковать собой и машиной в слепых полетах, как поступает большинство полярных летчиков.

Двадцать два зимовщика в бухте Тихой. И у каждого свои интересы, свои приборы, своя работа, свои выводы. Глаза советских людей, усиленные в миллионы раз точнейшими приборами, пытливо вглядываются в Арктику, ни на минуту не прерывая наблю-

дения. И под пристальным взглядом одна за другой раскрываются ее вековые тайны, решаются ее вековые загадки. Каждый час гудят антенны радиостанции — каждый час сводками наблюдений отчитывается зимовка о своей работе перед родиной.

Дальше на север — к полюсу

Мы уже второй день в бухте Тихой. Приступаем к подготовке дальнейших перелетов. Механики возятся у моторов, а мы — летчики, штурман и радист — засели над картами в кают-компании. Просматриваем оборудование и снаряжение, изучаем маршруты с навигационной точки зрения. В высоких широтах магнитные компасы дают большие отклонения, нередко вводя в заблуждение не только летчика, но даже и опытного штурмана. Малейший недосмотр, и курс потерян, самолет уходит в неизведанные пространства, выбраться откуда стоит больших трудов. У нас еще свежи в памяти рассказы магнитолога Никольского и его помощники. Стараемся сделать из их рас-



Экипаж самолета „И-127“. Слева направо: бортмеханик Ф. И. Бассейн, М. В. Водопьянов и радист С. А. Иванов

сказов все возможные практические выводы и убить самую возможность неприятного блуждания.

Наши самолеты прошли около 4,5 тысячи километров каждый. И прежде чем приступить к выполнению второй задачи нашего перелета — к разведочным полетам над архипелагом, машины нужно было тщательно осмотреть. Понятно, что мой самолет вследствие вынужденной посадки на Земле Грэм-Белля пострадал больше, и 23 апреля, когда машина Махоткина была готова к полету, моя еще приводилась в порядок.

Я предполагал, что в разведочные полеты мы вылетим в составе звена. Задержка моего самолета спутала все карты. Погода же в Арктике еще более склонна к измене и перемене, чем сердце широко известной ветреной красавицы из оперы Верди. С этим нужно было считаться, и так как 23 апреля день оказался летным — пришлось разрешить Махоткину вылететь самостоятельно.

План разведочных полетов мы составили раньше, мы должны были долететь до самой северной оконечности архипелага — до острова Рудольфа, отсюда вылететь на землю Грэм-Белля, на место моей вынужденной посадки, нанести на карту маленький островок, который мы там заметили и которого до сего времени на карте не было, и вернуться обратно в Тихую. Во время полета по этому маршруту нам предстояло сделать несколько десятков фотоснимков, выяснить состояние льдов в бесчисленных проливах между островами архипелага и, сравнив расположение островов с картой, по возможности — исправить ее. Теперь вся задача ложилась на плечи Махоткина и его экипажа.

Получив задание, Махоткин вылетел. Нивость откуда взявшийся туман принудил его скоро ни с чем вернуться обратно. И в этом не было ничего удивительного. Трасса каждого полета в высоких широтах полна всяких неожиданностей. Арктика — это какая-то непрерывно действующая фабрика туманов. При одной температуре воздуха туман бывает над чистой водой, при другой температуре над льдами, а вода открыта и видна сверху, при третьей — туман держится на островах и ледниках. И буквально считанными бывают те дни в году, когда и вода, и лед, и земля свободны от тумана. Нам ничего не оставалось делать, как запастись терпением и дожидаться одного из „считанных дней“.

Мой самолет готов — остановка за погодой. Тяжелые облака плотно закрыли небо и накрепко приковали нас к Тихой. Конечно, такая погода не удержала бы нас от обыкновенного полета. Но в том-то и дело, что нам предстоял полет не обыкновенный, а разведочный. Нам нужна была совершенно ясная погода и хорошая видимость.

Подходящая погода установилась только 26 апреля, и я отдал приказ о вылете звена.

Маршрут разведки оставался прежним. Ведущим должен идти самолет Махоткина — у него на борту Аккуратов, которому предстояло провести все наблюдения над местностью.

Скоро моторы весело закрутились, и Махоткин стал выруливать на старт. Недалеко от берега возвышался ропака. Опасаясь столкновения с ним, Махоткин чуть-чуть свернул в сторону и попал правой лыжей в занесенную снегом трещину... Лыжа провалилась. Мы вместе с зимовщиками бросились на помощь. Самолет вытащили и установили на безопасном месте, но лететь он не мог: сломался конец крыла.

Мне жаль было упустить хорошую погоду, и я решил лететь один. Тяжело нагруженная машина пробежала не меньше 700 метров по льду бухты и только потом нехотя пошла в воздух. Набрав высоту, я взял курс на остров Рудольфа. Часы на доске приборов показывали двенадцать дня. Ветер дул в спину. Скорость самолета доходила до 200 километров в час.

В начале полета наша рация работала исправно. Это особенно важно. Нам необходимо держать непрерывную связь с бухтой Тихой и каждую минуту знать, какая там погода. Все шло хорошо, и впереди уже стали вырисовываться очертания острова Рудольфа, когда я получил тревожную записку от Иванова. „Рация вышла из строя, — писал он. — Связи нет. Не пойму, в чем дело. Для ремонта необходима посадка“.

После блестящего начала полета записка Иванова подействовала на меня, как гром с ясного неба. Но делать нечего: надо принимать какое-то решение, тем более, что справа под крылом уже расстилается остров Рудольфа. Я легко узнаю знакомые по картам очертания бухты Тешли. На берегу ясно видны три домика и какое-то полуразрушенное строение. Вспоминаю, что один из этих домов построен американской экспедицией Циглера — Болдуина, которая побывала здесь в 1904 году. Эта экспедиция, стоившая огромных денег, должна была обследовать острова Земли Франца-Иосифа и достигнуть Северного полюса. Она не выполнила ни одной из поставленных перед нею задач. Достигнув острова Рудольфа, члены экспедиции — норвежцы и американцы — повздорили и ни с чем вернулись обратно в Америку. Два другие дома построены нашими зимовщиками в 1932 году, во время проведения второго Международного полярного года. Зимовщики провели на острове Рудольфа один год, после чего зимовка была законсервирована.

На юг от зимовки, на леднике, заметное ровное место, на которое, по моим расчетам, можно сесть. Но садиться с такой нагрузкой опасно, можно сломать лыжу.

Погода исключительно хороша. Видимость не менее ста километров. Мотор работает прекрасно. Оценив все это, я ре-

шил лететь дальше на север, ознакомиться с ледовой обстановкой от острова Рудольфа до 83—84° северной широты и, израсходовав на это часть горючего, тем самым уменьшить нагрузку самолета. Тогда можно будет смело садиться в бухте Теплиц и исправлять закапризничавшую радию.

Набрав 1300 метров высоты, я взял по компасу курс строго на север. Всего 700 километров отделяло меня от места, к которому несколько веков подряд стремятся все исследователи Арктики, — от Северного полюса. Со скоростью 170 километров в час моя машина приближалась к нему...

Внизу развевалась видимая на многие десятки километров вперед и по сторонам величавая картина нетронутых и нехоженных вековых льдов. Кое-где громоздились целые полосы торосов. В этих местах лед казался искрошенным и изломанным, будто его пропустили сквозь гигантскую мясорубку. Иногда гряды торосов отдаленно напоминали застывший путь ледокола неправдоподобных размеров. То там, то здесь над ледяной равниной гордо подымались красивые айсберги самых причудливых форм. От них по безлине снега далеко тянулись четкие фиолетовые тени.

Показались небольшие разводья, но скоро пропали. Чем дальше на север — тем ровнее становилась ледяная пустыня, исчезали гряды торосов, заметно редели горы айсбергов.

Как зачарованный, я смотрел на эту картину изумительной силы и спокойствия, стараясь запомнить ее всю до мельчайших деталей...

Внезапный толчок в плечо и громкий, заглушающий привычный шум мотора и крик на ухо вызвали меня из очарования. — Земля скрывается, пора возвращаться! — крикнул Бассейн.

На обязанности механика в этом полете лежало следить за оставленным островом Рудольфа. Теперь Флегонт напоминал о данном ему поручении. Его крик означал, что если мы будем медлить с возвращением — берег скроется и нам будет стоить больших трудов вновь обнаружить его.

Возвращаться не хотелось. И я не сделал бы этого, если бы на борту моего самолета был штурман. С помощью аэронавигационных приборов мы могли бы определить снос, внести поправки в компасный курс и в случае нужды определить местонахождение самолета. Но штурмана у меня не было. Оставалось только одно: вернуться на остров Рудольфа, что я и сделал.

Через час с минутами я вышел на восточный берег земли. Слева, далеко впереди, нетрудно было заметить остров Белая Земля. Невольно вспомнилась ее история. В 1895 году Фриц фон Нансен покинул на 86° сев. шир. свой вмерзший в льды «Фрам» и вдвоем с матросом Йогансенем

пытался пешком дойти до заветного полюса. Скорее он убедился, что из этой попытки ничего не выйдет, и вынужден был повернуть на юг. После долгих блужданий взорам путешественников предстали очертания занесенной снегом неизвестной земли. Нансен нанес открытую им землю на карту и, приняв две возвышенности за два самостоятельных острова, назвал их в честь жены и дочери островами Евы и Либ, а так как они на значительное расстояние отстояли от других островов архипелага, то дал им еще одно общее название: Белая Земля. Тридцать с лишним лет полярники были уверены, что Белая Земля состоит из двух островов. В 1932 году, во время второго Международного полярного года советскому профессору Н. Н. Зубову на моторно-парусном боте «Книпович» удалось впервые в истории обогнуть с севера неприступную иногда даже с юга Землю Франца-Иосифа и побывать на Белой Земле. Профессор Зубов установил, что здесь только один остров, состоящий из двух возвышенностей, разделенных глубокой ложбиной, создающей впечатление двух островов. Впечатление еще более усиливается тем, что на восточном склоне западной возвышенности сквозь лед чуть проглядывают вершины скал...

На восток от острова Рудольфа тянулась полоса открытой воды, шириной километров в тридцать, а за ней опять бесконечные льды.

Не удовлетворяясь полученными наблюдениями, я несколько раз обошел остров, внимательно изучая его с воздуха. В мозгу привычно отметилось: «На восточном берегу Рудольфа, начиная от мыса Флигели и кончая мысом Габельмана, ледники вполне пригодны для посадки и взлета. Правда, имеется большой наклон, но он не мешает посадке. Морской берег не очень обрывист. Особенно хорошие условия для посадки в проливе Неймайера».

Покончив с осмотром, я обогнул остров с южной стороны и пошел к знакомым домикам. Теперь самолет облегчен и можно сесть. Сделав круг, я проверил площадку и с некоторым волнением направил самолет к земле...

Оставив под присмотром Иванова самолет с работающим на малых оборотах мотором, мы с Бассейном пошли посмотреть, в каком состоянии находятся дома и что в них есть. В другое время Иванов вряд ли согласился бы на такое «самопожертвование», но теперь он был рад, что мы оставили его в покое: радию надо было починить во что бы то ни стало.

Первое, что мы увидели, был огромный сарай. Он, повидимому, когда-то был крыт брезентом, но время сделало свое дело — брезент сгнил, и его по частям сорвало ветром. На решетчатом скелете крыши кое-где болтались жалкие доскутья. Из-под

снега торчали разбитые ящики и несколько деревянных бочек. В ящиках еще сохранились круглые банки консервов и квадратные банки с пеммиканом. Банки прожгавели, и консервы испортились. Сарай, как видно, служил складом экспедиции Циглера—Болдуина и, судя по остаткам, очень богатым складом.

Недалеко от сарая — деревянный дом. Около него множество медвежьих следов; мы заглянули в окно. Внутри дома лед доходил почти до потолка: за 30 лет в нем образовался настоящий ледник.

Ниже к берегу расположены хорошо сохранившиеся строения нашей зимовки: дом и склад.

Мы зашли в склад. Дверь была не заперта и даже не занесена снегом. Мы ее легко открыли, удивляясь, как до сих пор сюда не проникли арктические „мародеры“ медведи. Впрочем, у склада они побывали не раз, оставив глубокие следы зубов и когтей на прочной двери. Почему же они не добрались до содержимого склада? Ответ на этот вопрос нашел наблюдательный Бассейн: дверь открывалась не внутрь склада, не от себя, а на себя. Видимо, у лакомок нехватило соображения на то, как справиться с дверью, силе же она не поддавалась.

В складе оказалось много всякого добра. К потолку подвешено несколько окороков и связки копченой колбасы. На полках, как в хорошем универсальном магазине, в образцовом порядке разложены коробки с гильзами и порохом, банки с конфетами, бутылки с клюквенным экстрактом, спички и т. д. В общем — с таким запасом продовольствия мы втроем безбедно прожили бы здесь не меньше года. Если еще вспомнить о медвежьих следах, то легко догадаться, что мы не испытывали бы недостатка и в свежем мясе.

Осмотрев склад, мы направились к дому. Его дверь не поддавалась нашим усилиям. Вероятно заколочена. На ступеньках лежал колокол. Бассейн ударил им в дверь раза два. Звону получилось много, а толку мало. Признав себя побежденными, мы обошли домик кругом и обнаружили окно, забитое фанерой. Я легко оторвал фанеру. Нашим взорам представилась маленькая, совершенно пустая, закопченная комнатка.

На этом наше обследование кончилось. Захватив из склада на память коробку конфет и две пачки спичек, мы вернулись к самолету. Представьте себе наш ужас: мотор не работал! Иванов объяснил это так: температура воды стала подниматься, и он, боясь наделать неприятностей, выключил мотор. Я облегченно вздохнул. Внешняя температура всего 6° ниже нуля, а в радиатор налита незамерзающая смесь. Значит, выключив мотор, Иванов поступил вполне правильно. Иначе кто знает, что могло случиться.

С помощью пускового моторчика „Бристоль“ нам удалось почти моментально запустить еще не успевший остыть мотор.

Через несколько минут покинули остров Рудольфа. Иванов испытал свою рацию и тут же связался с бухтой Тихой. Оттуда сообщили: „Погода испортилась, видимость 3 километра, облачность 200 метров“...

„Плохо, — подумал я. — Как будем садиться?“

Тут мне пришла в голову счастливая мысль: попросить к аппарату Махоткина. Он, как летчик, лучше чем кто-либо сумеет определить, с какой стороны выгоднее подойти к бухте. Махоткин посоветовал идти со стороны Британского канала. После этого стало как-то спокойнее на душе.

На высоте 1500 метров прошли остров Джексона. Внизу стаями ходят разорванные облака, временами скрывая собой очертания островов: над одним из них самолет внезапно бросило вниз. Я почувствовал, как ослабло управление. Скорость со 180 упала до 140 километров. Самолет перешел в пикирующее положение. Скорость сразу прыгнула до 220 километров. Несколько секунд — и я вновь почувствовал нагрузку на руль. Положение восстановлено, но самолет потерял 300 метров высоты. Вероятно машина попала в сильный нисходящий поток при встречном ветре. Больше ничем такой неприятный бросок объяснить нельзя.

Почти сразу же за Джексоном оказался остров Карла-Александра. На нем — сплошной ледник. Я летел, глядя в лед в многочисленные острова и островки, то-и-дело попадавшие на пути, и все больше и больше убеждался в правильности первого вывода: Земля Франца-Иосифа имеет массу естественных аэродромов. И самый плохой из них — в бухте Тихой. Она еще может служить стоянкой для морских судов, так как к ней легко подойти с юга, где каждое лето складывается довольно сносная ледовая обстановка для навигации. Но как авиационная база бухта Тихая не выдерживает критики. Для будущих полетов на Землю Франца-Иосифа, — а судя по темпам, с которыми наша страна осваивает Арктику, они не замедлят, — летчиком придется оборудовать себе собственную базу. И остров Кетлица, пожалуй, самое подходящее место.

В одно из окон между облаками я заметил остров Гукера и по льду около бухты Тихой. Убрал газ и стал снижаться. На аэродроме выложен посадочный знак. Около него дежурил сам начальник зимовки т. Битрих.

Сел благополучно.

Всего я летал 6 часов, из них 45 минут провел на острове Рудольфа.

По нашим расчетам, мы поднялись до 83°45' сев. шир., но доказать этого нельзя: у нас не было приборов, и мы не могли определить астрономическим путем точки, которой нам удалось достичь. Пришлось

рассчитывать только по времени и скорости полета, а это не совсем надежный метод.

Пока мы летали, зимовщики втащили самолет Махоткина в ангар и вместе с борт-механиком Ивашина приступили к ремонту. Через несколько дней ремонт был закончен. Могу засвидетельствовать, что отремонтированное крыло выглядело не хуже, чем новое.

В восьмидесяти километрах от бухты Тихой

Погода нас больше не баловала. Наступила полярная весна с ее непрерывными и непроглядными туманами. Температура резко подскочила вверх и уже редко опускалась ниже 2 градусов мороза. Подули южные ветры. Каждый день в бухте Тихой ломало лед. Наш аэродром понемногу выносило в Британский канал. Вода подошла к старому айсбергу, который два года сидел на мели. В одну из ночей айсберг раскачал волной и вынесло в море.

С каждым днем росло беспокойство моего экипажа. Аэродром быстро уменьшался в размерах. Раньше, вскоре после моего удачного полета на 83° сев. шир., мы строили радостные перспективы, с нетерпением ждали улучшения погоды, чтобы вылететь вместе и достигнуть 85°. Потом прибавилось беспокойство за состояние аэродрома. В самом конце апреля мы уже разыскали маленькую площадку на льду бухты, поближе к берегу. Нельзя сказать, что мы ударились в панику. На плохой конец у нас в запасе есть ледниковое плато острова Гукера. Правда, плато возвышается на 150 метров над уровнем моря, и мы плохо себе представляли, как можно втащить туда самолеты, но все же возлагали на него много надежд.

В хлопотах и беспокойствах быстро пролетело время. Наступил радостный празд-

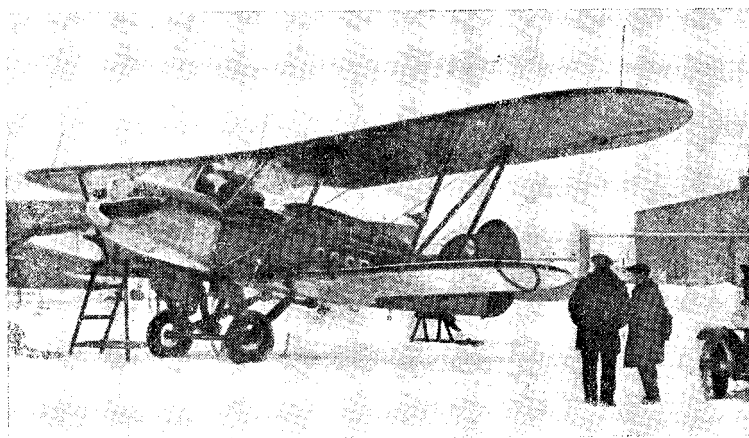
ник — Первое мая. На Большой земле его называют не только „днем международной солидарности трудящихся всего мира“, но и праздником „свободы, весны и цветов“. Весна пока нам не принесла ничего кроме неприятностей, а о цветах и думать нечего. Земля острова Гукера была еще плотно укутана тяжелым снегом. Цветы — замечательные яркие полярные маки — здесь расцветают только в июле, и то всего на несколько часов.

Вместе с зимовщиками мы дружно встретили великий пролетарский праздник. Тяжелые клочья тумана, холодный блеск айсбергов и треск ломаемого ветром аэродрома не нарушили праздничного настроения. Слушая радио, мы перенеслись мысленно на Красную площадь и представляли себе несокрушимый поток военных машин, проходивших перед трибунами и мчавшихся над ними по воздуху. Прислушиваясь к передаче с Красной площади, мы ощущали всем своим существом мощь нашей родины, силу единой воли к победе. И на душе становилось теплее, радостнее.

Свежий ветер, посетивший бухту 1 мая, окончательно лишил нас аэродрома. Бухта вскрылась. Лед взломало и вынесло в море. Стало ясно, что пора оставить мысль о полете в высокие широты и подумать о том, как бы отсюда выбраться в обратный путь. При всей нашей изобретательности, втащить самолеты на плато не удалось. Пришлось искать новый аэродром на узкой полосе берегового припая.

Только 5 мая Махоткину посчастливилось найти небольшую площадку. В середине площадки громоздились торосы, и их нужно было убрать. С помощью аммонала это нам удалось сделать довольно быстро. Тем не менее площадка была плохим аэродромом, взлететь с нее можно только с ветром одного направления.

9 мая подул подходящий ветер. Получили погоду из Русской Гавани, с мыса



Самолет М. В. Водопьянова „Н-127“

Желания и Маточкина Шара. Везде ясно. В бухте Тихой погода тоже вполне подходящая. На смежных островах держался местный туман, но он не мешал: нам предстояло лететь не над островами, а над морем.

В 11 часов утра с большим трудом удалось оторваться от своего „аэродрома“. Махоткин пошел впереди, я за ним.

С тех пор как мы летели сюда — ледовая обстановка изменилась коренным образом. Теперь под нами расстиралась чистая вода. Лыда не видно до самого горизонта.

Мы отошли уже километров 80 от бухты, как вдруг на моем самолете сильно затрясло мотор. Казалось, что он вот-вот вырвется из рамы. Случилось что-то серьезное, а под нами вода.

Я повернул к ближайшему к нам острову Мак-Клинтока. Прилагаю все усилия к тому, чтобы как-нибудь дотянуть до острова.

Запахло гарью. Первым стремлением было выключить мотор: каждую минуту мог возникнуть пожар. Как я этого не сделал, какая магическая сила удержала меня, — до сих пор понять не могу. И теперь благодарю себя за это. С выключенным мотором я наверняка не дотянул бы до острова...

Мотор тянул чуть-чуть, давая всего 1000—1100 оборотов. Но все-таки тянул и дотянул до района, из которого, пользуясь запасом высоты, можно было свободно спланировать без работающего мотора на один из островов архипелага. Высоты же у нас оставалось еще около 1500 метров.

Запах гари усиливался, но мотор не загорался. Я решил тянуть до последнего, взяв направление на бухту Тихую, чтобы потом, после вынужденной посадки, меньше идти пешком. Со скоростью, едва доходящей до 130 километров, мой самолет медленно продвигался вперед. Высота таяла с каждой минутой. Осталось всего 800 метров, когда впереди показался остров Гукера.

„Надо попытаться дотянуть до Тихой, — подумал я. — Может не развалится мотор, выдержит рама...“

Иванов связался с Тихой и сообщил зимовщикам об аварии. Оттуда передали, что посадочный знак выложили в начале площадки.

Не надеясь на запас высоты, я стал обходить остров Гукера с правой стороны — там ближе. И когда впереди показалась бухта, моя машина располагала всего тремястами метров. Но теперь это было уже не страшно: у меня хватило высоты даже для того, чтобы сделать два круга и внимательно изучить сверху очень плохую площадку. Зрение у меня хорошее, и я с воздуха наметил место, где самолет должен коснуться лыжами снега. Планируя, я рассчитывал посадить его прямо на полотно буквы „Т“.

Метрах в пятидесяти от цели машина начала терять скорость и проваливаться. Я добавил газа, последний раз рванул

машину, предохраняя ее от сильного удара.

Сел благополучно. Стал рулить к стоянке. Вижу — один из зимовщиков что-то крикнул, показывая назад. Я никак не мог понять, что он хотел этим сказать. Может у моей машины сломалась кость или подкостыльная лыжа? Чтобы узнать, в чем дело, пришлось остановить самолет и вылезть из кабины. Взглянув назад, я увидел, что самолет Махоткина стоит вверх хвостом. Из помятой, с разбитыми стеклами, кабины вылезали поцарапанные товарищи. Один, другой, третий.

Значит, все живы.

— Что случилось?

— А я знаю? — ответил Махоткин вопросом на вопрос. — Давай вместе посмотрим.

Мы подошли к его самолету, уткнувшемуся носом в лед, и внимательно осмотрели его. Разбит в шепки винт, помято и в нескольких местах проломлено верхнее крыло, сломана стойка центроплана, поломаны лыжи. Рядом — виновник аварии, небольшой рокак. Его-то и не заметил Махоткин при посадке на неровный аэродром. Самолет зацепил за рокак левой лыжей и перевернулся...

Уяснив причины и последствия аварии Махоткина, перешли к моей машине. Там, раскрыв все, что можно раскрыть, в моторе копались Бассейн. Стали вместе искать причины аварии мотора. Она скоро нашлась и оказалась совершенно неожиданной: в одном из цилиндров оторвалась небольшая деталь клапана, отбила другую, обе они пробили насквозь поршень, и вся эта металлическая рухлядь провалилась в картер. От этого мотор потерял большую часть своей мощности. Гарью же пахло потому, что из дефектного цилиндра выбрасывало масло в глушитель, и на глушителе оно горело.

— Ну как, Махоткин? — спросил я, когда обе машины были осмотрены.

— Плохо, — сознался он. — На моем самолете не годится мотор. Мой самолет можно ремонтировать, но здесь этого ремонта скоро не сделаешь.

— Остается одно, — заключил я, — из двух самолетов делать один. Моя машина исправна. Возьмем с твоей машины мотор...

Я невольно умолк. Мне было неловко сказать товарищу, проделавшему со мной тяжелый путь от Москвы до Земли Франца-Иосифа, то, что сказать было необходимо. Он понял меня и сам закончил мою мысль:

— Придется тебе, Михаил Васильевич, одному в Москву возвращаться.

Я молча пожал ему руку.

Механики работали круглые сутки. Через двое суток на моей машине стоял новый мотор...

Дождавшись хорошей погоды — 13 мая, приняв на борт четвертого человека —

штурмана Аккуратова, я стартовал с остатков аэродрома в бухте Тихой на мыс Желания. Товарищи Махоткин и Ивашина получили предписание остаться в Тихой до прихода первого ледокола. Им было поручено, используя имеющиеся на зимовке самолеты „У-2“ и „Ш-2“, провести ряд научных работ, в частности — широкое исследование режима льдов, окружающих Землю Франца-Иосифа, полеты с метеорологами для изучения метеобстановки и условий полетов и т. д.

В Москву

Мы покинули бухту Тихую при ясной солнечной погоде. Перелет начался спокойно. Но скоро, как вестники грядущих битв с коварной Арктикой, впереди показались облака. Возникая недалеко от южной оконечности Земли Франца-Иосифа у острова Сальма, они шли прямо на нас, низко нависая над черными волнами Баренцева моря.

„Довольно мучиться,—подумал я, заметив облака.— Испытаем-ка мой метод!“

Слой облаков оказался толстым, но я легко пробил его и пошел вёрхом. И не пожалел об этом. Лететь было очень хорошо, спокойно. Через каждые 10—15 минут в облаках попадались окна, через которые вполне можно было определить характер льдов, расстилавшихся под нами. Сначала мы видели чистую воду, потом стали попадаться небольшие льдины. И только через три часа полета, зная, что скоро Новая Земля, я нырнул в одно из окон и пошел под облаками.

В 11 часов 50 минут „Н-127“ благополучно сел на аэродроме мыса Желания.

Зимовщики так же радостно встретили нас, как и несколько недель тому назад. Я немного поругался с радистами за небрежность с радиомаяком. Но правду говорят, что время лучший целитель. После истории с маяком, стоявшей нам пяти суток вынужденной посадки, прошел почти месяц. Острога события сгладилась. К тому же я был убежден, что т. Безменов сам переживает не меньше нас. Он „покаялся“, и на этом неприятный разговор и кончился. Больше того — т. Безменов и другие зимовщики мыса Желания пригласили меня вечером участвовать в первой полярной радиоперекличке.

Вечером прошла радиоперекличка, организованная по инициативе начальника зимовки т. Никитина. Прекрасная инициатива! Не говоря уже о том, что перекличка внесла много оживления в жизнь обитателей десятка зимовок, она лишний раз продемонстрировала исключительное значение радио для Арктики, высокое качество наших полярных радиостанций, высокий класс овладения техникой со стороны полярных радистов.

Пользуясь двусторонней радиотелефонной связью между зимовками, т. Никитин договорился с островом Уединения, бухтой Тихой, Русской Гаванью, Маточкиным Шаром, комсомольской зимовкой на Вайгаче, с бухтой Варнека, Юшаром, с островами Каменева и арктическим радиоцентром на острове Диксона, — словом, почти со всеми зимовками, обслуживающими наш перелет, что 13 мая ровно в 20 часов я перед микрофоном радиции мыса Желания сделаю доклад о своем перелете.

Ровно в 20 часов вся зимовка собралась в радиорубке. В репродуктор послышались возгласы:

- Уединение слушает!
- Русская Гавань готова!
- Все зимовщики Матшара у репродуктора!
- Слушаем!..
- Готовы!..

Я начал доклад о своем перелете Москва—Земля Франца-Иосифа. Мне доставляло огромное удовольствие рассказывать о перелете тем людям, от внимания и самоотверженной работы которых во многом зависел его успех, лично поблагодарить их за все сделанное для меня и моего звена. Как и все летчики, я не совсем верил в надежность радиосвязи и все беспокоился: слышат ли меня зимовки? Каково же было мое удивление, когда после того, как я кончил доклад, со всех сторон Арктики, если так можно выразиться, посыпались вопросы. Варнек спрашивал, доволен ли я его сводками. Уединение интересовалось, когда мы будем в Москве. Русская Гавань попросила рассказать, что случилось с Махоткиным и почему он не возвращается в Москву вместе со мной. Комсомольцы с Вайгача без обиняков требовали сообщить точно, когда, на каких самолетах я полечу на Северный полюс и кто из летчиков пойдет со мной. Юшар отказался от своего права задавать вопросы и выразил уверенность, что скоро увидит меня и мой экипаж на своем аэродроме. В общем радиоперекличка скоро превратилась в оживленную товарищескую беседу. Зимовщики задавали десятки вопросов, и я тут же отвечал на них, совершенно позабыв, что мои собеседники отделены от меня сотнями километров ледяной пустыни или открытого полярного моря.

Неизмеримо велики сила и значение радио в Арктике.

На другой день, забрав почту, мы вылетели в Матшар.

Весна уже давала себя чувствовать. На Матшаре аэродром обледенел и стал настолько жестким, что при посадке у нас сломалась подкостыльная лыжа вместе с костылем. Пришлось заняться ремонтом, который задержал нас на три дня. Хорошо хоть — здесь нашлись некоторые запасные части к моему „П-5“.

17 мая, заменив, наконец, злополучный костыль, мы покинули зимовку на Матшаре и через три с половиной часа спустились у зимовки Югорский Шар. Пробыли мы там всего несколько часов. Погода торопила, торопил и Нарьян-Мар. Там снега уже не было, и нас могли принять на лыжах только на лед реки Печоры. И этот аэродром доживал последние дни.

Приняв почту и пушнину, мы распростились с зимовщиками, вылетели в дальнейший путь и в тот же день благополучно опустились в Нарьян-Маре.

В эти дни здесь, в тундре, в столице Ненецкого национального округа, проходила граница весны. Аэродром превратился в болото. Нас усадили на чистый лед Печоры. С этого „аэродрома“ с одинаковым трудом можно было подняться и на лыжах, и на колесах. Но мы знали, что южнее уже на лыжах не сядешь. Поэтому в Нарьян-Маре сменили лыжи на колеса и запросили Архангельск, Котлас, Вологду — смогут ли они принять нас.

Ответ задержался. Воспользовавшись свободным временем, я зашел в школу, проверил, сдержали ли ребята слово, данное мне полтора месяца назад. Уже по тому, как встретили, я понял, что школьники свое слово сдержали. Один из пионеров сказал:

— Мы, товарищ Водопьянов, учимся на „отлично“. Отметки „неуд“ у нас ни у кого нет!

Вечером в клубе я рассказал трудящимся нenan о том, как и зачем мы летали на Землю Франца-Иосифа. После моего выступления молодая студентка совпартшколы попросила от имени ненецкой молодежи передать привет любимому вождю народов — товарищу Сталину. Ее слова утонули в дружной овации.

Получил радиограмму из Вологды. Аэропорт сообщал, что он примет самолет на колесах с условием посадки строго в ограничители. Аккуратов подсчитал расстояние. Оказалось — по прямой до Вологды 1250 километров — семь с небольшим часов полета. Кажется, что здесь трудного — пролететь тысячу километров над материком, после того как пролетел пять с лишним тысяч километров над Арктикой. Однако, на этом участке пути нам пришлось пережить больше, чем в тот день, когда мы на последней капле бензина прилетели в бухту Тихую...

... 20 мая в 7 часов утра, загрузив полностью баки горючим, мы поднялись со льда реки Печоры. Сесть обратно на этот „аэродром“ с такой нагрузкой и на колесах невозможно. Поднявшись, мы вынуждены были лететь до Вологды, несмотря ни на что.

Конечно, менее опасно было бы лететь через Архангельск, но там аэродром раскис, и садиться на колесах мы могли только в Вологде.

По моим расчетам, горючего у нас было на восемь с половиной часов полета. Его вполне хватило бы, если бы по трассе стояла хорошая погода. Но нам все время мешал сильный встречный ветер, значительно сокращавший скорость нашего самолета. У реки Мезень, судя по количеству израсходованного бензина, я уже знал, что за восемь с половиной часов до Вологды не долететь...

Под нами тянулась сплошная тайга. Сверху хорошо видно, как между деревьями разлилась вода. Многочисленные болота этих мест, вобрав в себя воду стаявшего снега, вышли из берегов, превратив всю тайгу в сплошное болото. Вынужденная посадка здесь равносильна посадке в море. Если бы после такой „посадки“ каким-нибудь чудом мы и остались живы, все равно из болот не выбраться...

Через семь часов полета мы вышли на железную дорогу. Внизу изредка стали попадаться небольшие поля. Машину качало.

Мы в воздухе уже восемь часов. Горючего должно остаться всего на полчаса полета, а до Вологды лететь значительно больше. А тут еще прервалась связь с землей.

Из Нарьян-Мара мы вылетели при температуре 2° ниже нуля. Час тому назад термометр показывал 18° тепла. Мотор стал греться. Вода в нем вот-вот закипит. Пользуясь болтанкой и особенно каждым восходящим потоком, я стал рывками набирать высоту, не добавляя оборотов мотору. Таким способом с большим трудом удалось наскрести 1200 метров. Там все же холоднее, и вода в радиаторе стала остывать. Опасность перегрева мотора ликвидирована, и я вздохнул свободнее.

До Вологды осталось 70 километров, а мы в воздухе уже восемь с половиной часов. Роковой срок! Только благодаря тому, что я не раз пользовался высотным газом, с помощью которого уменьшал расход горючего, у нас еще есть бензин. Но на сколько его хватит? Много ли я сэкономил? Сказать трудно: бензиноуказателя на машине нет...

Последние минуты полета держали всех нас в сильном напряжении. Каждую минуту мог кончиться бензин и остановиться мотор. Но мотор крутится, а Вологда все ближе, ближе... И когда впереди уже показался аэродром, путь преградило последнее препятствие — болото.

Его нетрудно было обойти, но я боялся, что на обход нехватит горючего, и полетел прямо.

Выдержав марку и, как ни в чем не бывало, сделав круг над аэродромом, я посадил свой самолет точно в ограничители. У товарищей лица расплылись в широкие улыбки. Смолк мотор. В баках звенела гулкая пустота...

Задание выполнено

Днем 21 мая между Вологодой и Москвой наш самолет впервые в этом году попал в сильный дождь. За два месяца мы настолько привыкли к пурге и снежному шторму, что теплый весенний ливень казался неправдоподобным.

В 6 часов 30 минут вечера колеса нашей машины коснулись Московского аэродрома. Большой арктический перелет Москва — Земля Франца-Иосифа — Москва благополучно завершен. Мой метод выдержал труднейшее испытание: весь путь от бухты Тихой до Москвы я прошел на высоте 2000—2500 метров, затратив на него восемь дней, считая три дня, потраченные на смену сломавшегося костыля в Матшаре. От Москвы же до Тихой мы летели ровно в три раза больше — двадцать четыре дня.

Задание партии и правительства выполнено. Перелет завершен. Какую же роль он сыграл в великом деле освоения Арктики?

На этот вопрос мне хочется ответить словами Отто Юльевича Шмидта. В день нашего возвращения в Москву, отвечая на подобный вопрос корреспондента „Правды“, он сказал:

„Перелет Водопьянова завершает славный период в освоении Севера советской авиацией. Начиная с 1924—1925 годов советские летчики, продвигаясь все дальше на север, блестяще овладели искусством корабельной разведки с самолета (Бабушкин), освоили сначала Карское море (Чухновский), Чукотку и Якутию (Кальвица, Галышев, Леваневский, Слепнев и другие), Таймырский полуостров вплоть до мыса Челюскина (Алексеев, Молоков), затем Северную Землю (Алексеев, Линдель).

Наконец, в этом году Водопьянов и Махоткин впервые в истории пересекли Ба-

ренцово море и достигли Земли Франца-Иосифа. После полета Водопьянова мы можем смело сказать, что нет больше такого места в Советском Союзе, куда бы не долетали советские самолеты.

Важно также отметить, что перелет Водопьянова совершен в зимних условиях, когда на Севере еще свирепствуют морозы.

Наряду с ледоколом, самолет стал важнейшим средством изучения и освоения Севера. Полет т. Водопьянова через Баренцово море от Новой Земли до Земли Франца-Иосифа и обратно дает нам точную картину состояния льдов в этом труднодоступном районе Ледовитого океана. Эти наблюдения явятся главнейшей основой для предсказания ледовой обстановки в предстоящую навигацию и помогут нам правильно планировать трудные операции сквозного плавания по Северному Ледовитому океану.

Полет Водопьянова, особенно посещение им острова Рудольфа — самого северного из островов архипелага Земли Франца-Иосифа — и проникновение дальше на север, за 83 градуса послужили великолепной тренировкой для экипажа. Сейчас мы уже достаточно вооружены, чтобы подготовить изучение центрального полярного бассейна, вплоть до Северного полюса. Это нам необходимо, так как оживленная навигация по Ледовитому океану требует точных знаний о движении льдов, возникновении циклонов и других явлениях на всем его пространстве.

Нельзя не радоваться тому, что перелет совершен на нашей испытанной советской машине „П-5“, показавшей свои прекрасные качества при спасении челюскинцев“.

раскнутые на огромном пространстве необъятного нашего Крайнего Севера и Арктики.

Полет этот является выдающимся по одному тому, что он покроет в зимних условиях за 120 летних часов 20 тысяч километров пути, из которых добрая половина пути приходится на места, где еще никогда не было зимой самолета. Не малая часть маршрута будет покрыта также и в тех местах, где самолеты не были даже летом.

Самолет „Н-120“ — испытанная советская машина. Она имеет два мотора „М-17“. Самолет установлен на лыжи, покрытые нержавеющей сталью, и оборудован соответствующими аэронавигационными приборами.

Среди приборов самолета выделяется гиромагнитный компас. Он позволяет летать самолету в любой метеорологической обстановке почти без отклонения от курса.

На самолет установлена и радиостанция.

Важнейшим делом нашей авиации в первую очередь является освоение территории больших арктических перелетов 1937 года. За последние три года усилия авиации Главсевморпути были сосредоточены на двух задачах. Первая — освоить воздушный путь во всех районах Севера. Вторая задача — летать в Арктике зимой так же уверенно, как летом. Настоящий полет Фариха имеет целью завершение обеих задач, т. е. покрыть всю Арктику, и притом зимой. Маршрут Фариха, протяжением около 20 тысяч километров, намеренно выбран по самым тяжелым холодным местам земного шара и в самое холодное время года. В особенности труден участок от Якутска до Берингова пролива. Этот арктический перелет явится проверкой материальной части нашей авиации и качеств советских летчиков. Недаром вся страна проявляет к полету т. Фариха исключительное внимание“.

АРКТИЧЕСКИЙ ПЕРЕЛЕТ ФАРИХА МОСКВА — УЭЛЕН — МОСКВА

9 февраля текущего года на Центральном московском аэродроме был дан старт зимнему арктическому перелету.

Из кого состоит экипаж самолета?

Самолет „Н-120“ ведет известный полярный летчик-орденоносец Ф. Б. Фарих. Вторым пилотом летит летчик майор В. А. Пацинко. Штурман самолета т. Штепенко. Механики — тт. Чагин и Демидов. Кроме того, в перелете участвуют помощник начальника Политуправления Главсевморпути т. Басс, специальный корреспондент „Правды“ т. Шаров и кинооператор.

Какова цель этого выдающегося перелета? Вот как оценивает перелет сам Фарих:

„Мы уверенно начинаем наш перелет. Мы убеждены в том, что по путям, где впервые полетим зимой, скоро наши летчики поведут самолеты регулярных рейсов. Наша роль быть разведчиками, испытателями новых воздушных дорог. Я помню, что в 1932 году полет на Вайгач был делом крупнейшего масштаба. Сейчас — это будни. Так будет и с трассой нашего полета“.

По какому маршруту совершается зимний арктический перелет Фариха?

Москва — Свердловск — Омск — Новосибирск — Красноярск — Иркутск, вот первая часть перелета. Протяжение его около 5 тысяч километров. Этот путь — уже

освоенная трасса. Советские летчики несколько лет подряд летают здесь с почтой и пассажирами.

Далее от Иркутска маршрут самолета — по Лене до Якутска. Это — одна из самых тяжелых авиалиний. Но и здесь полярные летчики летают много лет, линия также освоена и изучена.

От Якутска самолет Фариха летит по курсу Оймякон — Среднеколымск и далее на Марково — Анадырь. Путь до Оймякона, как известно, уже покрыт в свое время Героем Советского Союза летчиком Дорониным и полярным летчиком Галышевым. Но дальше до Среднеколымска и Марково — Анадырь не летал еще один самолет. Полет по этой трассе Крайнего Севера сопряжен с большими трудностями. Здесь низкая температура. Известно, что в данном районе полета температура падала иногда до 70 градусов. Такие условия затрудняют ориентировку в связи с образующимися туманами. Самолет встречает здесь также сильно пересеченную местность.

От Анадыря самолет Фариха летит к Уэлену — самой крайней северо-восточной точке границы нашей родины. Здесь памятные места — события недалекого прошлого, когда наши советские пилоты брали штурмом Арктику, пробиваясь к героическому лагерю Шмидта.

Аэропорт сообщает, что он примет самолет на колесах с условием посадки строго в ограничитель. Аккуратов подсчитал расстояние. Оказалось — по прямой до Вологды 1250 километров — семь с небольшим часов полета. Кажется, что здесь трудного — пролететь тысячу километров над материком, после того как пролетел пять с лишним тысяч километров над Арктикой. Однако, на этом участке пути нам пришлось пережить больше, чем в тот день, когда мы на последней капле бензина прилетели в бухту Тихую...

... 20 мая в 7 часов утра, загрузив полностью баки горючим, мы поднялись со льда реки Печоры. Сесть обратно на этот „аэродром“ с такой нагрузкой и на колесах невозможно. Поднявшись, мы вынуждены были лететь до Вологды, несмотря ни на что.

Конечно, менее опасно было бы лететь через Архангельск, но там аэродром раскис, и садиться на колесах мы могли только в Вологде.



Здесь. Токмовой срок. Только самолет. тому, что я не раз пользовался высотным газом, с помощью которого уменьшал расход горючего, у нас еще есть бензин. Но на сколько его хватит? Много ли я сэкономил? Сказать трудно: бензиноуказателя на машине нет...

Последние минуты полета держали всех нас в сильном напряжении. Каждую минуту мог кончиться бензин и остановиться мотор. Но мотор крутится, а Вологда все ближе, ближе... И когда впереди уже показался аэродром, путь преградило последнее препятствие — болото.

Его нетрудно было обойти, но я боялся, что на обход нехватит горючего, и полетел прямо.

Выдержав марку и, как ни в чем не бывало, сделав круг над аэродромом, я посадил свой самолет точно в ограничитель. У товарищей лица расплылись в широкие улыбки. Смолк мотор. В баках звенела гулкая пустота...

От Уэлена самолет поворачивает на запад и летит вдоль побережья Чукотского моря до мыса О. Шмидта над скалистыми, обрывистыми берегами, отвесно спускающимися к морю. Путь труден. Он требует большого опыта и мастерства в самолетовождении. Известно, что в этом районе (лагуна Амгуэма) погибли американские летчики Борланд и Эйельсон. Они, пробиваясь сквозь непогоду, налетели на прибрежную скалу.

От мыса Шмидта самолет летит к острову Врангеля. Остров этот на северо-востоке Союза — самый крайний. Там зимуют наши зимовщики, вместе с ними живут наши братья эскимосы и чукчи. Туда к ним летит экипаж самолета Фариха, чтобы обслужить один из самых ответственных участков Советской Арктики.

Остров Врангеля имеет богатую насыщенную борьбой за его освоение историю. Имена наших выдающихся полярных исследователей Ушакова, Минеева и других, прозимовавших здесь подряд несколько лет, являются символами героизма, отваги, настойчивости и упорного труда, вложенного в освоение этого острова. В прошлом году сюда прилетали Герой Советского Союза Молотов и начальник Политуправления Главсевморпути Бергавинин. Несмотря на свою отдаленность, остров Врангеля за последнее время ежегодно посещается нашими славными полярными летчиками.

От острова Врангеля самолет Фариха летит на Колыму, затем — вдоль побережья Восточносибирского моря до бухты Тикси и далее через Нордвик до мыса Челюскина. По всему этому пути в зимнее время еще никто не летал. С точки зрения самолетовождения он представляет большой интерес.

С мыса Челюскина самолет летит по маршруту остров Диксона — остров Белый — остров Вайгач — Архангельск — Москва.

Как видно из маршрута, экипаж самолета посетит многие города, поселки и зимовки, раскинутые на огромном пространстве необъятного нашего Крайнего Севера и Арктики.

Полет этот является выдающимся по одному тому, что он покроет в зимних условиях за 120 летних часов 20 тысяч километров пути, из которых добрая половина пути приходится на места, где еще никогда не было зимой самолета. Не малая часть маршрута будет покрыта также и в тех местах, где самолеты не были даже летом.

Самолет „И-120“ — испытанная советская машина. Она имеет два мотора „М-17“. Самолет установлен на лыжи, покрытые нержавеющей сталью, и оборудован соответствующими аэронавигационными приборами.

Среди приборов самолета выделяется гиromагнитный компас. Он позволяет летать самолету в любой метеорологической обстановке почти без отклонения от курса.

На самолет установлена и радиостанция.



Летчик Ф. Б. Фарих

С помощью ее можно поддерживать в полете двухстороннюю связь.

Самолет имеет специальный лот, который при прикосновении с землей на незначительной высоте (30 метров) дает предупредительный сигнал.

Теплые застекленные кабины самолета дают возможность экипажу работать в нормальных условиях.

Оценивая этот перелет, О. Ю. Шмидт отметил, что „полет Фариха открывает серию больших арктических перелетов 1937 года. За последние три года усилия авиации Главсевморпути были сосредоточены на двух задачах. Первая — освоить воздушный путь во всех районах Севера. Вторая задача — летать в Арктике зимой так же уверенно, как летом. Настоящий полет Фариха имеет целью завершение обеих задач, т. е. покрыть всю Арктику, и притом зимой. Маршрут Фариха, протяжением около 20 тысяч километров, намеренно выбран по самым тяжелым холодным местам земного шара и в самое холодное время года. В особенности труден участок от Якутска до Берингова пролива. Этот арктический перелет явится проверкой материальной части нашей авиации и качеств советских летчиков. Недаром вся страна проявляет к полету т. Фариха исключительное внимание“.

И. В. АЛИМОВ и В. В. БЕРЕЗИН

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ ГЛАВСЕВМОРПУТИ В НАВИГАЦИЮ 1937 ГОДА

I

Дореволюционные учебники географии почти все в один голос говорили примерно следующее: хотя Азиатская часть Российской империи и обладает мощными большой протяженности реками, но меридиональное направление рек, впадающих в холодный, скованный льдами Северный ледовитый океан, не позволяет использовать огромные речные просторы.

Большевики изменили не только лицо необъятной страны, они изменили и географические понятия: холодные воды скованных льдами морей регулярно бороздят советские корабли, а невыгодное меридиональное направление рек Азиатской части СССР стало выгодным, ибо по этим рекам вглубь страны идут грузы, привезенные Северным морским путем, а обратно идут первые образцы неисчерпаемых богатств.

Освоение Северного морского пути является базой для освоения всего Советского Севера: „Мы правильно выбрали то звено, за которое надо ухватиться, чтобы подойти к Северу. Это основное звено — Северный морской путь... Мы имеем возможность, начиная с морского пути, продвинуться по речным путям, поднять естественные производительные силы, обеспечить хозяйственно-культурный рост населения“ (О. Ю. Шмидт).

Если вспомнить, что освоение Севера — как хозяйственное, так и культурное — идет вслед за транспортом, то становится ясной та теснейшая и прямая зависимость всей работы по освоению Севера от развития транспорта.

Речные пути являются естественным продолжением Севморпути. Чтобы достигнуть глубинного пункта назначения, груз должен пройти не только море, но и речной участок.

Наиболее важными речными артериями, впервые освоенными судоходством в 1936 году, были реки Яна (от устья до Верхоянска 870 километров), Индигирка (от устья до Крест-Майора 800 километров), Подкаменная Тунгуска (от Б. Порты до зимовья Камо 585 километров). Население радостно встречало пароходы. Очевидцы рассказывают, что „местное население приезжало за сотни километров, чтобы полюбоваться на сталинский подарок — диковинную машину, которая сразу везет столько грузов, сколько не смогут перевезти за год все олени района“.

Если сравнить протяженность эксплуатируемых речных путей судами Главсевморпути в навигацию 1936 года, то увидим, что транспортными судами освоены следующие расстояния (в километрах).

Теруправления	1935 г.	1936 г.	В %
Красноярское теруправление	4690 ¹	7150	152,5
Из них:			
Енисей с Енисейским заливом	2759	2759	100
Притоки Енисея	561	2859	509
Морское плавание транс. судами	420	420	100
Пясины с притоками	950	1112	117,2
Якутское теруправление	6137	8928	145,5
Из них:			
Лена	2812	4031	143,5
Яна	—	872	—
Индигоирка	—	650	—
Морское плавание	3375	3375	100
Омское теруправление			
Иртыш и Обская губа с выходом до Диксона .	3931	3931	100
Диксон—Пясины	—	750	—

Таким образом, навигация 1936 года принесла дальнейшее значительное расширение сети речных путей, эксплуатируемых флотом Главсевморпути. Протяженность речных путей в 1935 году составила 11 013 километров, в 1936 году 16 214 километров,—рост на 47%.

Если к этому прибавить, что Главное управление Севморпути осуществляло каботажи между устьями отдельных рек (частично речными судами, не приспособленными к морскому плаванию) на протяжении свыше 4,5 тыс. километров, то общая сеть водных путей, эксплуатировавшихся водными конторами теруправлений, составит свыше 20 тыс. километров.

Характерно сравнение эксплуатируемых водных путей средствами Наркомвода и Главсевморпути на одноименных бассейнах (в километрах):

Енисейское пароходство Наркомвода	6130	
Водная контора Красноярского теруправления		
Главсевморпути	7150	(117%)
Ленское пароходство Наркомвода	4650	
Водная контора Якутского теруправления Глав-		
севморпути	5552	(119%)

Благополучный морской переход слабых по своему креплению речных судов в реки Яну и Индигоирку и успехи освоения этих рек в ту же навигацию дают все основания полагать, что план Главсевморпути по освоению в 1937 году рек Анабары, Оленека, Хатанги и пополнению флота реки Яны будет теруправлениями выполнен.

Несмотря на такую развернутую программу освоения новых рек, все же следует признать, что развитие речного транспорта на Крайнем Севере, по сравнению с хозяйственным и экономическим развитием, отстает от

¹. В статье „Наш речной флот“ („Советская Арктика“, № 5 1936 года) показано 4820 километров вместо 4690, указанных сейчас, что произошло потому, что в 4820 километров было включено 130 километров морского плавания, где исключительно работал промысловый флот, который в 1936 году был выделен из ведения водной конторы.

потребности. Это объясняется крайне медленным пополнением речного самоходного флота. За все время существования Главсевморпути промышленность сдала для пополнения речного флота всего только пять пароходов общей мощностью 1350 инд. сил.

Не менее важным вопросом являются типы судов, которые строит промышленность. Для работы в низовьях мощных сибирских рек нужны крупные тяговые единицы. Такого флота промышленность не строит. Это в свою очередь отрицательно влияет на работу Главсевморпути.

* * *

Переходя к перевозкам, совершенным флотом Главсевморпути по речным бассейнам в 1936 году, следует отметить, что в общем речной транспорт с планом не справился.

План перевозок в навигацию 1936 года отдельными теруправлениями выполнен в следующих размерах:

Теруправления	Тонно/км в миллионах				Тонн в тысячах			
	План 1936 г.	Выполнение	% выполнения	В % к 1935 году	План 1936 года	Выполнение	% выполнения	В % к 1935 году
Омское	87,0	91,0	104,5	125,5	51	57,6	113	116,2
Красноярское	133,5	100,3	75,0	166,1	108,0	70,4	65,2	165,6
Якутское	48,0	31,5	65,7	88,7	46,5	29,4	63,3	87
Всего	268,5	225,8	84,0	127,7	205,5	157,4	76,5	125,3

Таблица показывает, что план выполнен и перевыполнен только одним Омским теруправлением. Красноярское теруправление плана не выполнило, хотя дало значительный прирост по сравнению с навигацией 1935 года, а Якутское теруправление, не выполнив план, не достигло даже результатов 1935 года. Объяснение этому находим прежде всего в невыполнении измерителей работы флота Якутского и Красноярского теруправлений.

Теруправления	Измерит. в тонно/км на 1 НР за навигацию				Примечание
	План	Выполнение	% выполнения	1935 г. к 1936 г.	
Омское	54000	64200	118,8	147,5	Измеритель по Красноярскому теруправлению дан только по одному Енисею
Красноярское	34120	31780	93,3	106,0	
Якутское	18225	12620	69,2	78,5	

* * *

Как уже сказано выше, наиболее удовлетворительно работало Омское теруправление, которое не только выполнило, но и перевыполнило план перевозок. Выполнение плана было не случайным явлением, а результатом хорошей работы коллектива прежде всего теплохода „Микоян“. Вод-

ная контора Омского теруправления добилась не только бездефицитной, но и прибыльной работы. Это было достигнуто в первую очередь настойчивой борьбой за план. Это должно стать задачей всех речников Главсевморпути в 1937 году.

Приведем характерную динамику роста перевозок Омского теруправления, а также роста транспортного буксирного флота (в процентах):

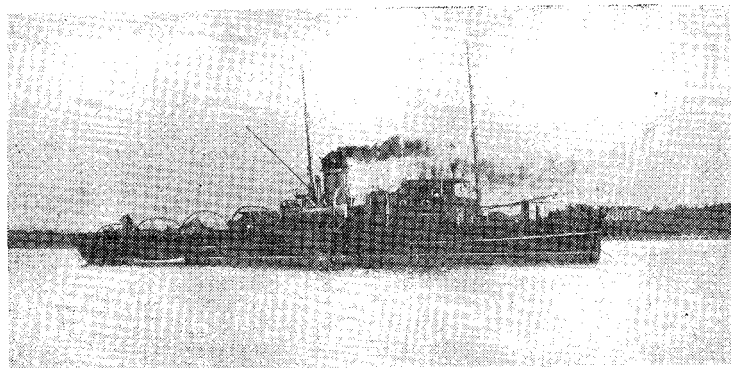
Показатели	1935 г.	1936 г.	1937 г. план
Тонно/км	100	125,5	146,8
Мощность флота	100	100	107,5

Приведенные цифры показывают рост почти в полтора раза при почти не меняющейся мощности флота. Однако, даже столь интенсивная эксплуатация имеющейся тяги не удовлетворяет быстро оживающий Тобольский Север. Не случайным является тот факт, что Омское теруправление не расширяет эксплуатируемых речных путей: оно с трудом справляется с обслуживанием тех участков, эксплуатация которых протекает уже давно. Растущая промышленность Севера (в частности Белогорский комбинат, в ближайшем будущем вступающий в строй) еще больше осложнит положение с флотом.

* * *

Флот Красноярского теруправления в навигацию 1936 [года попал в исключительно тяжелые условия.

Центром работы в истекшую навигацию были перевозки по Пясине для Норильскстроя. Тяжелые ледовые условия на участке остров Диксона—устье Пясины предопределили исход Пясинской операции: почти в течение всего августа этот участок был покрыт 6—10-балльными льдами; в результате речной караван, в большей своей части не приспособленный не только к работе во льдах, но и вообще в морских условиях, попал на Пясину с запозданием на 19—25 дней. На морском участке имелось несколько серьезных аварий с выводом из строя работы нескольких барж. Опоздав прибытием на Пясину, флот упустил благоприятные горизонты воды и столкнулся с резким мелководьем.



Теплоход „Пяти-
летка“ на Лене

Сравнительные горизонты за 1935 и 1936 годы по водомерному посту у устья реки Черной дают следующую картину:

Горизонт на	1 августа	1936 г.	был ниже горизонта	1935 г.	на	140 см
"	"	15 сентября	"	"	"	68 "
"	"	30 сентября	"	"	"	11 "

На Пясинском озере резкое падение глубин реки вызвало возникновение значительного течения; глубина озера резко упала: там, где в предыдущие годы были глубины в 8—9 метров, стало 1—2 метра.

Беспрерывные посадки на мель из-за мелководья, стоянки под перекатами, расчалки возов, паузка тоннажа и т. д. — все это крайне замедляло движение. В результате Норильскстрою было доставлено только 27% запланированных грузов, а подавляющая часть остальных грузов вместе со всем флотом, работавшим на Пясине (за исключением теплохода „Красноярский рабочий“, хотя и поломавшего винт, но вышедшего на р. Енисей), зазимовала на Пясинском озере.

Значительная аварийность флота на участке остров Диксона — устье Пясиной еще раз показала необходимость срочного создания специального флота для этого участка, приспособленного к морским перевозкам.

Крупным затруднением в работе Красноярского теруправления в 1936 году являлась исключительная недисциплинированность клиентуры в части предъявления груза: вместо обусловленных по договору 84,5 тыс. тонн груза клиентура предъявила всего 57,8 тыс. тонн. Наиболее неаккуратным клиентом был Норильскстрой, предъявивший вместо обусловленных по договору 63,2 тыс. тонн всего только 36,9 тыс. тонн.

Руководство водной конторы Красноярского теруправления слабо мобилизовало клиентуру и не сумело восполнить непредъявление груза одними клиентами за счет других.

Как одну из положительных сторон работы Енисейской водной конторы Красноярского теруправления отметим значительную работу на притоках Енисея:

Название реки	Количество перевезенного в 1936 г. груза в тоннах
Пит	2308
Подкаменная Тунгуска	872
Нижняя	2827
Елагуй	169
Турухан	55
Бахта	65

Однако работа на притоках Енисея также крайне затруднена недостатком мелкосидящей и мощной тяги.

Важнейшим недостатком работы всех водных контор Главсевморпути (в том числе и Красноярской) является небрежное отношение к подбору кадров и большая текучесть кадров.

* * *

Хуже всех в навигацию 1936 года работала водная контора Якутского теруправления, хотя в работе водной конторы были и достижения: удачно проведенные переводы пароходов на Яну и Индигирку, доставка 4600 тонн груза, прибывшего морским путем, в ту же навигацию до Якутска.

Остановимся на основных недостатках работы Якутской водной конторы, которые должны служить поучительным уроком для других водных контор.

Первый и основной недостаток — это отсутствие какого-либо внимания к обеспечению участков кадрами. Достаточно указать на тот факт, что само руководство водной конторы за 17 месяцев менялось 22 раза (!). Совершенно очевидно, что когда каждый из руководителей водной конторы сидел на работе в среднем по 23 дня, никакого разговора об ответственном руководстве работой не могло и быть, а отсюда и резкое невыполнение плана перевозок. Аппарат водной конторы в 1936 году, да и сейчас еще значительно засорен, случайные люди, совершенно незнакомые с речным транспортом, — нередкое явление в аппарате конторы.

Гигантские масштабы работы на Севере, особое внимание, уделяемое партией и правительством к людям, привлекли на Советский Север много честных работников страны. Но наряду с честными тружениками на Север иногда просачиваются авантюристские элементы. Нет ничего опаснее, когда эти элементы попадают на ведущий участок работы Севера — водный транспорт. Это обязывает нас быть особо бдительными при подборе кадров. Однако должной бдительности, в особенности у Якутского теруправления, еще нет: пьянка на судах, невыходы на вахту, самовольные уходы с вахты, аварии по халатности и разгильдяйству, случаи хищения грузов — все это имеет место на речном транспорте Якутского теруправления.

Итоги такого хозяйствования в первую очередь сказались на использовании самоходного флота:

	1935 г.	1936 г.	
	Выполн.	План	Факт. вып.
Ходовое время паротеплоходов (в % к экспл. периоду)	43,2	52,3	27,6
В том числе с грузом	32,6	39,2	25

Таким образом в 1936 году три четверти навигационного времени флот ничего не делал. Использование самоходного флота в 1936 году ухудшилось даже по сравнению с 1935 годом.

Речной транспорт Главсевморпути работает на хозрасчете, однако Якутское теруправление — единственное, которое ежегодно по речному транспорту дает миллионные убытки.

Основными причинами, порождающими убытки, являются: частая сменяемость руководителей водной конторы, которая создала безответственность в финансовой работе; вредная мелочная опека, ненужное вмешательство в оперативную работу со стороны руководства теруправления, что не создавало нормальных условий работы как хозрасчетной организации.

Эта система работы привела к тому, что управляющий Якутской конторой Госбанка был вынужден поставить вопрос перед Якутским теруправлением, что такие методы работы „совершенно уничтожают всякую тень хозрасчета и самостоятельности конторы. Все это создает

неуверенность и неустойчивость в хозрасчетных единицах и приводит к подрыву их финансового состояния". Выводом из этого письма служит заявление, что „контора Госбанка будет вынуждена прекратить кредитование“.

Грузовая документация, какой-либо порядок выдачи грузов отсутствовали: не принадлежащими Якутскому теруправлению грузами последнее командовало как хотело. Так, например, в навигацию 1936 года Якутским теруправлением были взяты около 400 мест не принадлежащих ему грузов, причем в числе этих грузов были спирт, консервы, сливочное масло, кондитерские изделия и другие грузы, которые имелись у самого теруправления. Примером плохой постановки документации является тот факт, что в навигацию 1936 года в Булуне, Жиганске и Сангархае было выгружено свыше 1500 мест бездокументных грузов. Вредная практика выдачи грузов в пути без документов приводит к миллионным убыткам, она создает безответственность и способствует хищению грузов.

Об отношении водной конторы Якутского теруправления к хищениям и борьбе с ними ярко говорит протокол заседания претензионной комиссии от 4 января 1936 года. Констатируя недостачу топоров, шапок, металлической посуды, фотоаппаратов и других не подвергающихся утруске и усушке грузов, этот протокол только констатирует правильность претензии клиентуры и необходимость оплаты претензий, но ни звука не говорит о том, как найти эти грузы или лиц, их похитивших, кого привлечь к ответственности.

В итоге, по далеко еще не полным сведениям, теруправление уплатило в 1936 году по претензиям клиентуры за недостачу и порчу грузов свыше 1,5 млн. рублей.

Не менее показательными примерами можно охарактеризовать отношение Якутского теруправления и к сохранности флота.

Трюмы барж никогда не моются, в результате у барж постройки 1934 года появился грибок, все копани с большой синевой, вид набора у этих барж такой, как будто они работают 7 — 8 лет и даже более. В Якутске под самым носом конторы были обсушены грузившиеся летом для Нордвика баржи „Анабар“ и „Хатанга“, в результате лес остался на баржах, а для Нордвика лес пришлось срочно изыскивать. Послав баржу „Анабар“ в сентябре 1936 года с грузом в устье Алдана, руководство о ней забыло, баржа осталась зимовать на плесе. По прямой небрежности водной конторы баржа № 53, поставленная в небезопасное место в устье Алдана, затонула во время шторма весной 1936 года. По халатности водной конторы баржа, арендованная у Ленгоспара, все лето стояла в Якутске без работы, хотя Ленгоспару платили аккуратно арендную плату всю навигацию. „Щетинкин“ не успел выйти весной из затона, как потерпел аварию во льдах (пароход во льдах совершенно к работе непригоден).

Такие примеры не единичны.

Никакого расследования и наказания виновных в подобных случаях теруправление не производило, вопреки приказам Главсевморпути.

Состояние самоходного флота также не блестяще. „Щетинкин“ три года работает с непригодными винтами, сильно снижающими эффективность его работы, однако теруправление ничего не предпринимает к замене винтов. До сентября не думали о ремонте флота, и лишь в конце сентября занялись подготовкой затона Хатыстах к приему судов (а другого места для судоремонта, кстати сказать, и нет, так как в Жатайскую протоку до ее углубления ставить суда нельзя). В результате,

когда пришел караван с моря, оказалось, что команду размещать негде, ремонтная база не готова к судоремонту.

Следует надеяться, что суровое предупреждение, сделанное руководством Якутского теруправления т. О. Ю. Шмидтом, и ряд организационных мероприятий позволят выправить работу водной конторы Якутского теруправления в 1937 году. Вдумчивое отношение к подбору людей, постоянная проверка их на работе, железная дисциплина должны стать одним из основных законов работы на Севере.

II

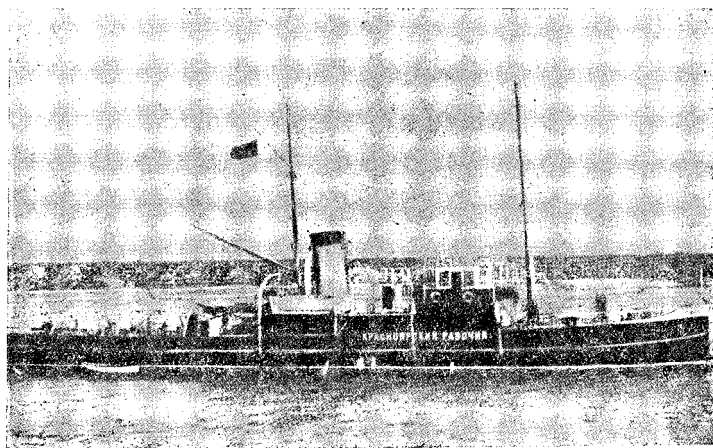
В навигацию 1937 года надо осуществить следующие основные задачи: расширить сеть эксплуатируемых водных путей (в частности судоходства на Хатанге, Анабаре, Оленеке); максимально уплотнить работу флота; повести жесткую борьбу за плановую себестоимость, борьбу со злостными аварийщиками, борьбу за сохранность грузов в пути и доставку его до грузополучателя в полной сохранности.

Наметки плана перевозок 1937 года представляются в следующем виде:

Теруправления	т/км продукц. в млн.		Грузооборот в тыс. т	
	План 1937 года	% плана 1937 г. к вып. 1936 г.	План 1937 г.	% плана 1937 г. к вып. 1936 г.
Якутское теруправление	73,8	231	68,4	226,0
Омское	105,2	111,7	68,0	118,2
Красноярское	69,84	77,0	65,0	92,5
Итого	228,8	105,3	201,4	128,3

Несмотря на незначительное пополнение флота, все же общие предварительные наметки плана перевозок 1937 года говорят о дальнейшем росте.

Теплоход „Красно-
ярский рабочий“
на р. Енисее



План работ 1937 года складывается, исходя в основном из следующих положений.

По Якутскому и Омскому теруправлениям увеличение грузооборота в первую очередь объясняется повышением измерителей работы флота, главным образом увеличением процента ходового времени.

По Красноярскому теруправлению план 1937 года будет меньше выполнения 1936 года, несмотря на некоторое пополнение тяги и тоннажа. Это результат оставления на зимовку в Пясине трех пароходов и $\frac{3}{4}$ всего тоннажа, причем лучшего тоннажа, большегрузового, пригодного к плаванию в низовьях Енисея и Енисейском заливе. Особенно сказался на уменьшении перевозок недостаток тоннажа на Енисее, где остался тоннаж исключительно речной, малой грузоподъемности, не имеющий права выхода в Енисейский залив. В результате этого пароходы, зимующие на Енисее, будут работать не с полной загрузкой.

В 1937 году все так же будет остро стоять вопрос с судоремонтными базами на речном транспорте.

В 1936 году уже надо было производить капитальный ремонт корпусам пароходов „Красноярский рабочий“, „Эвенки“, „Сплавщик“, „Лесник“ в Красноярском теруправлении; капитальный ремонт „Щетинкина“ в Якутском теруправлении и „Разведки“ в Омском теруправлении.

Ни в одном теруправлении нет своей сколько-нибудь оборудованной судоремонтной базы.

В 1936 году утверждено проектное задание по Подтесовскому затону (Красноярское теруправление), к весне 1937 года будет готов проект, но намечаемая сумма капиталовложений на строительство затона не обеспечивает должного разворота работ и, в частности, не предусматривает отпуска средств на постройку дамбы. Поэтому Подтесово не сможет служить базой для безопасного отстоя судов в зиму 1937/38 года.

Так же остро с судоремонтной базой обстоит дело в Якутском теруправлении.

Необходимо заняться подработкой вопроса о судоремонтноотстойных базах на вновь освоенных и осваиваемых в 1937 году реках — Индигирке, Яне, Анабаре, Оленеке и др.

В 1937 году надо обратить особое внимание на путевое хозяйство и на гидрографические работы на реках Севера.

До сих пор мы еще не имеем паспорта реки Лены, не знаем точно скоростей ее течения. Атлас реки Яны, как показал опыт прохода п/х „Сысыл-Сысы“, требует корректировки.

Результаты изыскательских работ, которые производились на ряде рек, где-то находятся в дебрях учреждений. Например, Арктический институт производил мензульные съемки в 1935/36 г. на Анабаре, но материалов у оперативников нет.

На Оленеке была съемка тт. Чехановского и Суслова, а о судоходности реки не знаем. Плохо также знаем Алазею и другие большие реки Севера. На реках Яне и Индигирке еще не выбрано места для отстоя и судоремонта — изыскания отстают от жизни.

Необходимо, с одной стороны, усилить изыскательскую работу на реках Севера и, с другой, подтолкнуть проектно-изыскательские учреждения, ускорить выпуск в свет своих трудов для практических работ.

* *

Как на важнейший момент, предопределяющий работу флота Главсевморпути в 1937 году и последующие годы, следует указать на решение правительства, возлагающее на Главсевморпуть развертывание советской торговли на Севере. Расширяющийся товарооборот требует не только расширения сети эксплуатируемых водных путей, а следовательно и увеличения флота, но и потребует культурной, быстрой, добросовестной перевозки грузов, т. е. более четкой организации речного транспорта, создания пристанского, складского хозяйства и др.

Север начинает жить культурной и зажиточной жизнью. Глубоко был прав О. Ю. Шмидт, когда на Совещании работников системы Главсевморпути в январе 1936 года сказал: „Огромной радостью является для нас появление первых пароходов на Хатанге, Индигирке, но учтите: пока на какой-нибудь Яне не было никакого парохода, местные люди кричали, а как только появится первый пароход, немедленно будут требовать второго, третьего — край оживает“.

Так и получилось, в частности, на реке Яне: в 1936 году дали впервые один пароход, в 1937 году дается второй, мощностью вдвое сильнее первого, и все же заявки на перевозки по Яне, которые сейчас уже имеются и которые вновь дополнительно поступают, превышают возможности перевозки.

Еще более ярким примером этому является Колыма, где в сутки, как говорил т. Бергавинов, прибывает столько груза, сколько было перевезено в этот район за целое столетие до Октября. Быстрый темп хозяйственного и культурного развития Советского Заполярья предъявляет повышенный спрос на товары: с появлением пароходов (например, из Верхоянска) стали поступать требования на такие товары (особенно культтовары), которые никогда туда не завозились.

В свете этого теперь особенно имеет силу указание О. Ю. Шмидта: „Нельзя, чтобы речной транспорт отставал, а факт, что он отстаёт, и в соответствии с этим и порядка на речном транспорте меньше и кадры хуже“.

Именно теперь речной транспорт грозит стать тормозом всей работы Главсевморпути: десятки рек ждут судов, поступают основательные и законные требования об увеличении завоза, о введении в эксплуатацию новых водных путей. Советская торговля на Севере требует форсированного расширения грузооборота.

Требуется немедленно разрешить вопросы механизации погрузочных работ, проведения нормирования судоремонтных работ, паспортизации транспортного хозяйства, провести мероприятия по модернизации существующего флота, перестройке зарплаты, подготовке национальных кадров для флота и т. д., — даже исправление ошибок 1936 года позволит значительно улучшить и удешевить работу уже существующего флота и поднять слабо еще развитое стахановское движение на речном транспорте. Параллельно с этим нужно добиться строительства флота для рек Севера в нужном размере и необходимых типов.

Это позволит еще более ускорить хозяйственное и культурное освоение необъятного Советского Севера.

К. А. ГОМОЮНОВ

Начальник Карской
гидрологической экспедиции

ГИДРОЛОГИЧЕСКАЯ СЪЕМКА КАРСКОГО МОРЯ

Карской гидрологической экспедицией Арктического института в навигацию 1936 г. была произведена сплошная гидрологическая съемка¹ юго-западной части Карского моря, т. е. того водного пространства, которое заключено между восточным берегом Новой Земли — с запада, полуостровом Ямал и Обь-Енисейским побережьем — с востока и линией от мыса Желания до острова Диксона — с севера. Съёмкой была охвачена водная площадь 290 000 кв. километров, пройдено пространство свыше 6 300 миль. Съёмка производилась по сетке квадратов со стороною, равной двум гра-

¹ Гидрологической съёмкой называется способ площадных исследований морских водоемов, при осуществлении которого водное пространство покрывается географической сеткой прямолинейных фигур — так называемых квадратов со стороною определенной длины. Гидрологическая съёмка по сравнению со способом рекогносцировочных маршрутных исследований так называемых гидрологических резервов является более совершенным методом исследования морских пространств.

дусам по долготе и полградусу по широте, т. е. в среднем, в линейных единицах около 30 миль дайною.

Работы начались 5 августа, закончились 8 октября. Характер этих работ — изучение рельефа дна, его геологического строения; исследование температурного состояния, плотности и других физических свойств морской воды; исследование планктона с целью изучения взаимодействия вод Атлантического океана, Полярного бассейна, рек Оби и Енисея с водами самого Карского моря; изучение бентоса с целью учета количественного распределения организмов морского дна, особенно там, где они являются объектами питания промысловых животных.

В продолжение всего рейса велись круглосуточные метеорологические наблюдения для обслуживания Бюро погоды.

Для производства работ было использовано зверобойное судно „Нерпа“, имеющее 30 метров в длину и водоизмещение в 30 тонн. Судно было соответствующим образом приспособлено и оборудовано, в частности имелись приспособления для установки на якорь на больших глубинах.

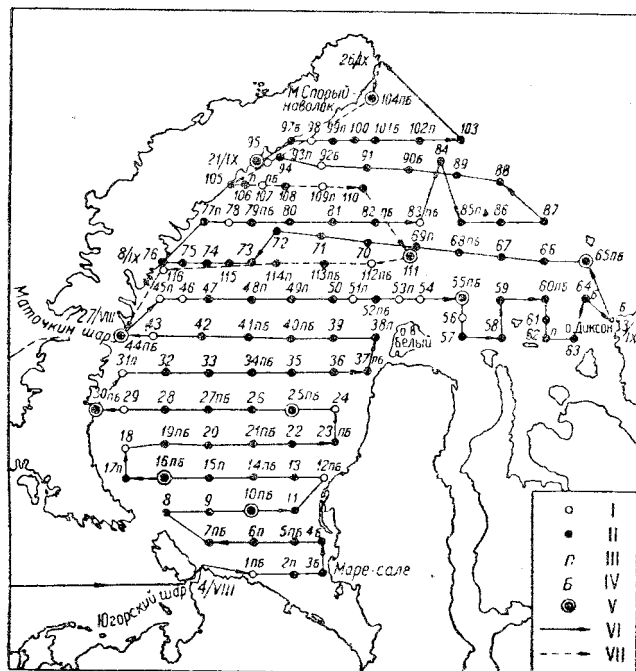


Схема выполненных работ Карской гидрологической экспедиции 1936 года.

I — гидрологическая станция;
II — гидрологическая станция с грунтовыми работами;
III — планктоническая станция;
IV — бентоническая станция;
V — суточная станция;
VI — путь вперед;
VII — путь назад

Общее количество участников экспедиции 27 человек, из них научного персонала 10, экипажа судна 17.

Среди приборов, применявшихся в советской гидрологической практике, впервые, был донный мареограф¹ советской конструкции системы проф. Шулейкина-Кузнецова и импортный батометр.²

Гидрологическая съемка, кстати сказать, осуществлялась для Карского моря впервые.

Результаты проделанной работы по изучению рельефа дна весьма существенно дополняют наши сведения о рельефе этой части Карского моря. Промерами заполнено два белых пятна, расположенных вдоль Новой Земли: первое между $71^{\circ}15'$ и $72^{\circ}20'$ с. ш. и второе между $74^{\circ}15'$ и $75^{\circ}15'$ с. ш. Поднятые со дна 198 монолитов грунта позволяют исчерпывающим образом осветить геологическое строение верхних горизонтов морского ложа, 116 гидрологических станций (из них 10 круглосуточных) дают совершенно новый материал о „климатическом“ режиме вод и позволяют построить карту течений. Около 6000 проб воды подробно осветят химическое состояние вод и влияние на них рек Оби и Енисея. 54 планктонических и 45 бентонических станций вместе с имеющимися уже у Арктического института материалами позволят точно очертить границы проникновения атлантической и полярной фауны и окончательно решить вопрос о характере взаимодействия этих водоемов с Карским морем.

Особую ценность приобретают данные по температуре и солености поверхностного слоя воды, имеющие большой навигационный интерес, потому что эти данные были

получены при наличии свободной от льда поверхности моря и не искажены влиянием воды от тающего льда.

К августу лед частично уже успел растаять; большей же частью он был отжат устойчивыми юго-западными ветрами в северо-восточную часть Карского моря, где создались, наоборот, очень трудные ледовые условия. Нами лед был встречен только в самом начале августа у восточного побережья Байдарачьей губы и в районе Маре-Сале; занимал он столь ничтожную поверхность, что не оказал сколько-нибудь существенного влияния на гидрологический режим моря.

Наличие свободной от льда поверхности моря позволило проследить распространение обь-енисейских вод далеко на северо-запад от устьев этих рек. В районе мыса Спорый Наволок (самая север-восточная часть Новой Земли) эти воды были встречены во второй половине сентября на расстоянии, не превышающем 50 миль от берега.

Напор обь-енисейских вод в первой декаде сентября был настолько значителен, что на расстоянии 50—75 миль к северу от острова Белого нами было зарегистрировано поверхностное течение на северо-запад со скоростью около 0,6 узла.

Весьма интересные результаты дали метеорологические материалы, собранные экспедицией. Оказалось, что лето прошлого года было более теплым, чем обычно в юго-западной части Карского моря, что благоприятно отразилось на устойчивости ветрового режима, приведшего к полному очищению этой части моря от льда.

Г. Б. КАРЕЛИН

ЗАМЕРЗАНИЕ СЕВЕРНОГО ПОБЕРЕЖЬЯ В 1936 ГОДУ И ЛЕДОВЫЙ ПРОГНОЗ НА 1937 ГОД

Наблюдения полярных станций Главсевморпути показывают следующую картину замерзания прибрежной части северных морей осенью 1936 года (см. таблицу на стр. 88).

¹ Донный мареограф служит для непрерывной регистрации колебаний уровня воды вдали от берегов и опускается прямо на морское дно.

² Батометр — прибор, служащий для извлечения воды с любой глубины. В данном случае имеется в виду пятиметровый батометр, употреблявшийся немецкой атлантической экспедицией 1925—1927 годов для особо точных химических работ на экспедиционном судне „Метеор“.

Замерзание, начавшись в нескольких центрах, последовательно распространялось от них дальше, захватывая соседние участки побережья. Так, от пролива Вилькицкого замерзание распространилось на юго-запад до мыса Стерлегова; от Диксона на северо-восток тоже до мыса Стерлегова; от устья Лены — в двух направлениях: на запад к Нордвигу и на восток к проливу Лаптева и Колыме, откуда замерзание шло дальше на восток до Чукотского моря. Новоземельское побережье к середине января еще не замерзало (явление, со времени существования станций ни разу не наблюдавшееся).

В общем, замерзание в 1936 году произошло позднее, чем в 1935 году, за исключением нескольких пунктов

Станции	Появление сала	Появление за- берегов	Первое полное замерзание
Бухта Тихая .	14/XI	—	26/XI
Мыс Желания	13/XI	К январю не замерзло	
Мыс Выходной Югорский	16/XI	т о ж е	
Шар	5/XI	—	8/XII
Остров Белый .	16/XI	—	25/XI
Остров Дик- сона	10/X	12/X	12/X—14/X
Мыс Стерле- гова	26/X	—	2/XI
Остров Рус- ский	20/XI	7/X	21/X
Мыс Челю- скина	3/X	7/X	14/X
Мыс Оловян- ный	—	—	6/X
Острова „Ком- сомольской Правды“ . . .	—	—	12/X
Остров Встреч- ный	10/X	29/X	3/XI
Бухта Нордвик	10/X	10/X	1/XI
Бухта Тикси .	—	—	12/X
Мыс Шала- урова	30/XI	—	12/X
Острова Мед- вежьи	—	—	19—21/X
Мыс Шелаг- ский	—	—	19/X
Мыс Бил- лингса	15/XI	28/XI	20/X
Мыс О. Шмид- та	25/XI	14/X	5/XI
Остров Вран- геля	25/XI	25/X	11/XI
Мыс Сердце- Камень	5/X	—	25/X
Мыс Уэлен . . .	—	—	1/XI

в восточной части Чукотского моря, что объясняется повышенными температурами воздуха в конце истекшего лета, отмечаемыми почти по всему побережью (в восточной части Чукотского моря картина обратная).

Многие участки побережья замерзли в присутствии старого льда, оставшегося с лета. Очень возможно, что это обстоятельство неблагоприятно отразится на состоянии ледового покрова весной 1937 года, так как старый двухгодовалый препятствует быстрому разрушению вновь образовавшегося одногодовалого льда.

Наличие старого льда является признаком ухудшения ледо-

вых условий в 1937 году в северной части Карского моря, восточной части Восточносибирского моря и в Чукотском море. За это же говорят и другие гидрологические и метеорологические признаки (ожидание сравнительно холодного начала зимы и холодной весны, некоторое, хотя и временное, понижение температуры Гольфстрима и др.). Есть основание предполагать, что ледовые условия в навигацию 1937 года на указанных участках Северного морского пути будут сравнительно неблагоприятны. Что касается морей Гренландского, Баренцова, юго-западной части Карского моря, моря Лаптевых и западной части Восточносибирского, то здесь ожидать значительного ухудшения ледовых условий по сравнению с 1936 годом не приходится.

Предварительный ледовый прогноз на 1937 год характеризуется следующими данными.

Гренландское море

Осенние температурные разрезы 1936 года показали продолжение прогресса вод в высоких широтах и значительное уменьшение льда.

Есть основание предполагать, что эти явления будут иметь место и в 1937 году, вследствие чего ледовые условия в Гренландском море будут благоприятны.

Баренцово море

Температура воды в Баренцовом море, имеющая сильнейшее влияние на его ледовитость, по Кольскому меридиану и в районе Земли Франца-Иосифа летом 1936 года была ниже соответствующих температур ряда прошлых лет. Хотя это понижение носит, повидимому, временный характер, все же оно отразится на ледовых условиях северной части Баренцова моря в 1937 году в неблагоприятную сторону, вследствие чего их можно ожидать благоприятными лишь до известной степени. Во всяком случае, достижение на судне мыса Желания возможно в середине июля, а Земли Франца-Иосифа — во второй половине июля.

Карское море

Замерзание Карского моря осенью 1936 года произошло в присутствии старого льда; это обстоятельство способствует более мощному развитию ледового покрова. Есть основания предполагать, что теплый (сравнительно) осенний период закончится мощным вторжением антициклональных масс в начале зимы и весной, каковое обстоятельство особенно неблагоприятно отразится на ледовых условиях северо-восточной части моря. Поэтому можно ожидать, что ледовые условия северо-восточной части Карского моря будут неблагоприятны, а юго-западной части благоприятны лишь до из-

вестной степени. Пролив Вилькицкого вскрывается в конце августа.

Море Лаптевых

Северная часть моря Лаптевых имеет те же самые признаки ухудшения ледовых условий, что и северная часть Карского моря (запасы старого льда, холодная весна), и поэтому их можно ожидать сравнительно неблагоприятными, но не настолько, чтобы значительно затруднилось прохождение судов.

В южной части моря ледовые условия ожидаются близкими к нормальным.

Восточносибирское море

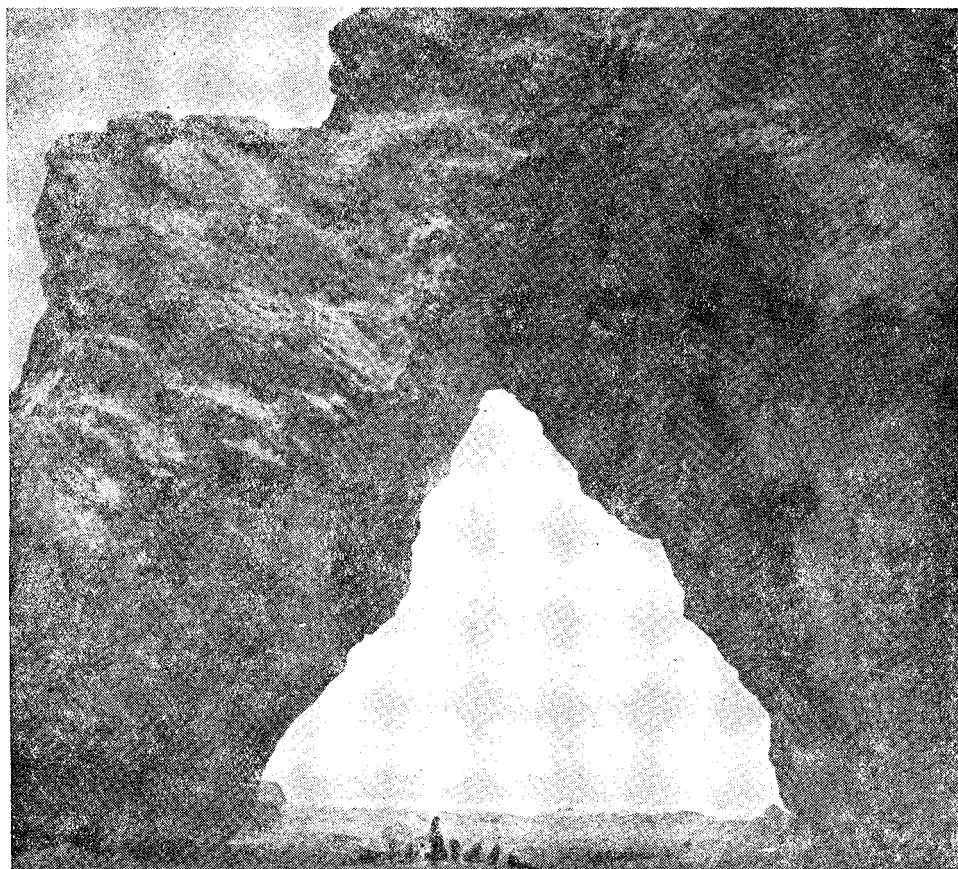
Положение кромки льда в западной части моря будет, повидимому, подвержено тенденции к передвижению к югу, замечавшейся здесь с 1934 года, и будет близким к средней норме, так что большого влияния на продвижение судов колебаниями ледовитости оказано не будет.

В восточной части моря замерзание осенью 1936 года произошло в присутствии старого льда. Кроме того, здесь, начиная с 1934 года, имеется тенденция к ухудшению ледовых условий. Эти обстоятельства, в связи с ожидаемой холодной весной, говорят за то, что ледовые условия летом 1937 года в восточной части моря будут значительно тяжелее 1936 года, а вскрытие произойдет позднее. Район у мыса О. Шмидта окажется практически доступным, вероятно, лишь с августа.

Чукотское море

В западной части Чукотского моря, как и в соседнем Восточносибирском море, можно ожидать колебания ледовитости от сравнительно неблагоприятных до малоблагоприятных, т. е. значительного ухудшения ледовых условий по сравнению с 1936 годом.

По восточной части моря, прилежащей к Берингову проливу, в настоящее время данных не имеется.



Птичья скала (остров Врангеля)

М. М. ЕРМОЛАЕВ

ГЕОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА СОВЕТСКОЙ АРКТИКИ И СУБАРКТИКИ

В 1925 году Геологическим комитетом была издана первая сводная карта Азиатской части Союза ССР. На этой карте, представлявшей собою итог геологических знаний того времени о Союзе, на северо-востоке и севере его располагалось большое белое пятно неисследованных областей.

С тех пор эта область — арктическая и субарктическая зона СССР — оказалась настолько исследованной, что Геологический отдел Арктического института смог в 1936 году приступить к составлению ее геологической карты.

Советская Арктика пережила три этапа исследований. Первый из них характеризуется собиранием отрывочных данных по геологии, первым ознакомлением с огромным геологическим комплексом. По накоплении этого предварительного материала возникли некоторые гипотезы о геологических проблемах, что вызвало переход ко второму периоду, а именно — к практическому изучению. Этот период характеризуется развитием все более и более густой сети геологических маршрутов, направленных на исследование отдельных частей нашей территории.

Особенно крупным достижением этого периода является окончательное выяснение орографии Дальнего Востока и появление первых тектонических схем для таких мест, как Таймыр, Сибирская платформа и северо-восток Азии. В то же время геологические проблемы конкретизировались и потребовали от исследователей Советской Арктики изменения метода дальнейшей геологической работы. Так совершился переход от маршрутных работ к площадным геологическим съемкам и к исследованиям геологосъемочного и геологопоискового характера.

Но наши знания о территории Советской Арктики все еще достаточно скромны: пространство ее покрыто геологопоисковыми работами (площадного типа) лишь на 5,8 — 6,0%. Тем не менее богатство геологического материала, его разнообразие и содержание потребовали подведения итогов уже на этой ступени наших знаний.

Таким итогом является наша геологическая карта. Масштаб ее 1 : 2 500 000. Она

была составлена коллективом¹ молодых геологов Арктического института, причем работа по составлению распределялась между отдельными местами следующим образом:

1. Карта Тимана, Урала, Пай-Хой — составлена С. Волковым и Н. Яшук.

2. Карта Свальбарда и Новой Земли — составлена М. Ермолаевым.

3. Карта Земли Франца-Иосифа — составлена Т. Спжарским.

4. Карта Обь-Енисейской низменности — составлена В. Сакс.

5. Карта Енисейско-Ленской области и Северной Земли — составлена Г. Моор.

6. Карта Новосибирских островов — составлена М. Ермолаевым.

7. Карта Лено-Инди́гирского района — составлена В. Лазуркиным и Т. Спжарским.

8. Карта Инди́гирско-Колымского района — составлена А. Васьевским и Л. Снятковым (трест Дальстрой).

9. Карта Чукотского округа и Анадырского края — составлена В. Сакс.

Геологическая карта отображает не только фактическое знание геологии Арктики; в ней находит свое отражение также целый ряд рабочих гипотез; кроме того, она отображает структуры и процессы формирования наиболее важных толщ. Поэтому для исследователя, который будет пользоваться ею, необходимо знать степень достоверности геологического содержания карты. Для того чтобы осуществить это, Арктический институт одновременно составил монографию, посвященную изученности Советской Арктики, и специальную карту к ней. Этот кропотливый труд, объем которого около 40 печатных листов, был выполнен также коллективом геологов Арктического института во главе с И. П. Атласовым.

Наконец, для тех, кто занимается хозяйственным освоением Заполярья, не ме-

¹ Общее руководство лежало на авторе статьи, являющемся ответственным редактором и входившем в главную редакцию карты вместе с Р. Л. Самойловичем, Н. Н. Урванцевым, А. А. Петренко и Т. П. Спжарским. *Ред.*

нее важно знать распределение полезных ископаемых в пределах его, а для тех, кто хотел бы построить широкие прогнозы по металлогении и вообще по полезным ископаемым, необходимо, чтобы такая карта полезных ископаемых имела хорошую геологическую основу. Желая удовлетворить и этим требованиям наших геологов-практиков, Арктический институт одновременно составил монографию по полезным ископаемым Советской Арктики. И эта работа, объемом около 35 печатных листов, была выполнена коллективом молодых геологов и горняков Арктического института под общим руководством профессора С. С. Смирнова и Н. Н. Урванцева.

Нашу геологическую карту следует рассматривать, во-первых, как часть большой общей работы по составлению геологической карты Советского Союза и, во-вторых, как часть большой работы по геологии Советской Арктики, в состав которой, кроме монографии и карты геологического строения, входят монографии и карты полярных ископаемых и геологической изученности.

Наша карта вносит много принципиальных изменений в прежние геологические представления. Отметим наиболее важные из них.

I. Отделение Урала от Пайхойско-Новоземельской системы.

Подробные исследования стратиграфии Пайхойско-Новоземельской системы доказали отделение ее от Урала, что являлось парадоксальным с точки зрения установившихся геологических традиций. Вскоре это подтвердилось сборами геоботанических экспедиций, работавших на востоке северного Урала, доставивших материал из этой области. Оказалось, что кристаллическая полоса Урала отходит здесь на восток, а не продолжается в Пай-Хой, как это рисовали на прежних картах. Это и было изображено на нашей карте еще летом 1936 г. Работами геолога А. В. Хабакова окончательно доказана правильность этого предположения и указан характер перехода от одной складчатой системы к другой.

Это геологическое открытие имеет важное практическое значение, так как с несомненностью доказывает, что металлогения Урала отлична от металлогении Новоземельско-Пайхойской системы, со всеми вытекающими отсюда последствиями.

II. Установление молодого возраста надвиговых структур Таймырской складчатой зоны.

Исследования Н. Н. Урванцева на Таймыре и Северной Земле, автора — на Новой Земле и в Карском море доказывают, что в древних сооружениях, окружающих Карское море, недавно происходили новые движения, в том числе Таймырский надвиг, который был еще в 1928—1929 годах обнаружен здесь Н. Н. Урванцевым. В связи с этими же нарушениями стоит появление

молодых гранитов на Таймыре и Северной Земле. На последней Н. Н. Урванцев обнаружил олово, связанное с этими гранитами. В свете новых данных этот факт заслуживает особого внимания, так как появление здесь оловоносных гранитов совпадает с Верхоянской складчатостью, для которой как раз характерно появление олова в генетической связи с молодыми гранитами. Такая точка зрения дает возможность предположить оловоносность и тех пермских гранитов, которые открыты П. И. Мутафи в устье реки Пясны.

III. Установление постепенного омолождения угленосной толщи реки Лены, в направлении с юга на север.

Истинный возраст Ленской угленосной толщи являлся издавна наиболее спорным вопросом геологии Восточной Сибири. В настоящий момент можно считать установленным, что отложение углей на юге, в пределах Вилюя, началось несколько раньше. При дальнейшем же отступании юрского моря на север, вдоль окраины Сибирской платформы, в этом понижении продолжалось углеобразование по меньшей мере вплоть до нижнего мела включительно, а может быть и до верхнего мела, в районе Нордвика.

Интересно отметить, что это касается, вероятно, и Тунгусского угленосного бассейна, образование которого на юге началось вероятно в нижнем карбоне, а на севере — после нижней пермы или во второй ее половине.

IV. Особенно велики успехи наших геологических знаний на восток от реки Лены. Здесь наиболее важным является выделение области распространения так называемого „Верхоянского комплекса пород“. Под этим названием мы подразумеваем очень мощную песчано-сланцевую серию пород пермского, триасового и нижнемелового возраста. В области распространения этой серии пород в послепалеозойское время действовали энергичные горообразующие процессы. К какому именно времени относится эта „орогеническая фаза“, сложившая в причудливые складки весь северо-восток Азии, — нам еще не ясно, но важно отметить, что в один из циклов складчатости произошло внедрение гранитов в толщу Верхоянского комплекса. Эта „встреча“ Верхоянской толщи с молодыми гранитами всюду сопровождается оловянным оруденением, точнее — появлением целого сложного комплекса полезных ископаемых, среди которых наиболее интересны олово и золото.

После нанесения на карту пород Верхоянского комплекса стало ясно, что оруденение Верхоянья, оловянные месторождения Чукотки (мыс Певек) и забайкальская оловоносность — проявление одного и того же металлогенического цикла, т. е. явления, обладающие генетической связью.

Этот взгляд позволяет нам сделать много плодотворных обобщений, результаты которых должны сказаться уже в ближайшие годы.

Эти несколько примеров демонстрируют глубину тех изменений, которые произошли в наших взглядах на структуру хорошо известных геологических сооружений (Урал—Пай-Хой), на распространение молодых движений (Таймырский надвиг и т. д.), на стратиграфию угленосных толщ (Ленский бассейн) и, наконец, на металлогению (Верхоянье), но, конечно, ими не исчерпываются те достижения геологии Советской Арктики, результатом которых является геологическая карта.

Работы впереди еще много. Достаточно отметить четыре крупных проблемы, к ре-

шению которых мы только приступаем. Во-первых: как сопрягаются Уральская и Таймырская складчатые системы? Во-вторых: что представляет собою Полярный океан как геологическая структура? В-третьих: что представляет собою в геологическом отношении обширная область, расположенная в нижнем течении рек Колымы и Индигирки? И, наконец, в-четвертых, совершенно белым пятном остается для нас Коряцкий хребет.

А ведь это только часть тех задач, которые стоят перед геологами, изучающими Арктику, и нам всегда следует твердо помнить, что перед нами лежит огромная территория, 80% которой ждут исследования.

НА ОСТРОВЕ ВРАНГЕЛЯ

(Передано по радио)

Эскимосы острова Врангеля через факторию сделали заказы на различные товары, и станция передала эти заявки в Москву.

Но наша работа с местным населением этим не ограничивается. Открыли школу-интернат. Дети живут и учатся в высоких светлых помещениях, покрашенных масляной краской, теплых, освещенных электричеством; одежды они в европейскую одежду, обеспечены нательным и постельным бельем. Питаются дети вместе со всеми зимовщиками.

Эскимосский и русский язык, арифметику, рисование, музыку, пение, физкультуру, естествознание преподают в школе-интернате педагоги с высшим образованием, четверо из них члены партии.

На острове существуют также школа и кружки для взрослых эскимосов. В результате обучения в них эскимоска Таслекак уже сама передает метеосводку по радио, а Токко почти самостоятельно ведет работу гидронаблюдателя.

С целью развития и укрепления советской торговли мы перешли к продаже товаров населению за наличный расчет, отказавшись от авансирования товарами. Мы выдали авансы наличными деньгами под контрактацию пушнины. Это поможет населению организовать и контролировать свой бюджет.

Весной организуем выставку-смотр результатов охоты на песца и медведя.

Весной же проведем курсы мотористов-охотников, курсы повышения охотничьей квалификации, а также общей грамотности. После сезона охоты включим еще несколько эскимосов в ученичество при станции.

Многие эскимосы хотят, чтобы на остров приехали их родичи. В навигацию 1937 года

это необходимо сделать, причем богатства острова обеспечат зажиточную жизнь и вновь приезжающим охотникам.

Если в эту навигацию на остров завезут вездеход, наша маневренная способность по обслуживанию всех районов острова сильно увеличится, и мы сможем чаще посещать население всех районов, оказывать помощь и содействие и в то же время проводить исследовательскую работу.

Научно-исследовательские работы по геологии мы ведем в двух направлениях: геологопоисковые и геотопографические. Исследованы реки Клер, Красной глины, Наша, Сомнительная, Мамонова, Гусиная, Красный флаг, Северная, Медвежья и др., а также весь южный и восточный берег острова, частично его центр в горах.

Проверкой партдокументов на острове обнаружен скрывший свое кулацкое происхождение гидролог Круглов. От работы он отстранен. Неподходящим работником оказался также аэролог Зайцев. Таким образом остров остался без гидролога и аэролога, но, несмотря на это, только группой метеорологов мы выполним не суженный, а расширенный план этих работ. По аэрологии произведено 46 наблюдений при помощи шаров-пилотов, в том числе в полярную ночь. Против прошлого года уже имеем перевыполнение на 208%.

Гидрологом в прошлом году до января не было проведено ни одной станции как по определению температуры на глубинах, так и по течению. В этом году мы уже провели три полусуточных станции на юго-западе Роджерса и две в районе мыса Гавай.

Постоянно ведутся наблюдения над температурой поверхности воды и ледовые наблюдения.

Начиная с 15 ноября прошлого года, у нас беспрерывно работает мареограф конструкции механика полярной станции Семенова. В 1935 году мареограф начал работать только 25 января. Такие же семеновские мареографы готовим к установке на северо-востоке острова в районе косы Бруч, а также на юго-западе мыса Блоссом.

* * *

Вне плана ведем исследовательскую работу по биологии — биопромысловую и по акклиматизации и использованию домашних животных на острове.

Подготавливаем ряд мероприятий по сохранению песка и улучшению качества. По медведю — разделяем точку зрения Минеева и считаем, что необходимо сократить охоту на него.

Ведем наблюдения над свиньями, а также над молочным скотом. Свиньи, бывшие здесь в прошлые две зимы, якобы цынговали. Мы считаем, что это была не цынга, а рахит поросят. Кроме того свирепствовал ревматизм из-за неправильного ухода.

Сейчас у двух маток имеются поросята. Как взрослые, так и молодые — все выглядят хорошо. Основной наш недостаток — не имеем зимнего выгула, который надо организовать.

Наблюдаем оригинальные случаи появления поросят-уродов с лишними передними ножками. Большинство таких поросят мы препарировали в спирте, одного поросенка бережем живым и привезем в Москву, как экспонат.

Две дойных коровы, несмотря на холод и ночь, увеличили удой молока. Одного из завезенных на мясо быков мы использовали в качестве производителя.

На остров должны быть завезены олени. Нами исследованы местная кормовая база, подножный корм, ягель и другие разнотравы. Часть оленей будет использована на транспорте. Одним из положительных факторов для оленеводства на острове является отсутствие волков. Если при перевозе сюда олени пройдут тщательную ветеринарную обработку и карантин, то они здесь обеспечены также от всяких эпидемий.

На будущий год сюда должны завезти теплично-парниковое хозяйство. Для теплиц будет использована даровая энергия ветра. Имея ветродвигатель, мы сможем эту дешевую энергию использовать также для освещения поселка, для токарного станка, для предоставления всем зимовщикам горного солнца и для электростиральных аппаратов.

Горным солнцем и электростиркой мы уже и сейчас пользуемся от лишней энергии нефтяного двигателя „Урал“.

Темпы жизни острова Врангеля растут с каждым днем. Это характеризует хотя бы радиообмен: при т. Ушакове радио еще не было, при т. Минееве только начало развора-

чиваться. В семенчуковский период работа была сорвана. Радиообмен в сентябре 1935 года — 10 201 слово, в сентябре 1936 года — 18 300, почти 180%; октябрь — 110%, ноябрь — около 200%.

При т. Ушакове был один жилой дом, один склад; при т. Минееве добавились дом, склад и баня; в 1934 году построили еще два дома, склад, скотный сарай; в 1935 году расширили скотный сарай и склад; в 1936 г. добавилось два дома и снова расширили скотный сарай.

Роджерс выглядит сейчас настоящим поселком, притом освещенным электричеством.

В 1936 году нам было послано два рубленых домика и один фанерный, однако последний не прибыл. Семенчук, будучи на Врангеле, преступно устроил под одной крышей радиостанцию, кухню и столовую, что в пожарном отношении очень опасно. Считая необходимым избавить радиостанцию от такого опасного соседства, мы решили два привезенных жилых дома переконструировать на один большой, где поместили столовую, кухню и школу.

На острове зимуют два строителя строительной конторы и двое рабочих, хорошо знающих строительное дело. Мы организовали бригаду строителей, разработали с ними план зимней стройки.

Не имея строительного материала, мы для этого использовали бывшие у нас дрова — толстый кругляк, который делили пополам и отесывали. Из этого материала, фактически внутренних ресурсов, мы сделали дом в 11 метров длины. Из таких же плах увеличили на целую треть наш скотный сарай. Это было выполнено каюром станции Романовым. Бригада строителей делала только квалифицированную плотничью работу, а подвозку материала и прочую работу взял на себя весь коллектив зимовщиков.

Мы доказали, что, несмотря на пургу и морозы, в широтах Врангеля, при полярной ночи, можно проводить строительство. В стахановскую пятидневку строители дали в среднем 175% выработки против плана, а один день даже 225%, несмотря на 35-градусные морозы. Достигнуто это правильной расстановкой сил и организацией работы. Строительная площадка во все часы работы освещалась электричеством.

Другие участники во время стахановской пятидневки также дали хороший производственный эффект, например, механическое отделение 160%.

До начала навигации мы решили своими силами перенести в другое, более удобное место дом, построенный Ушаковым, а также воздвигнуть каменное здание, для которого строительный камень, глину и песок мы нашли поблизости.

Результаты стахановской работы говорят о высоком моральном уровне коллектива;

все учатся, работают кружки самообразования, кружок радио, кружок изучения мотора, кружок танцев и другие. Все охвачено политучебой. Регулярно принимаем и читаем вслух сводки ТАСС. Изучали доклад товарища Сталина, речи Молотова и Литвинова на VIII Чрезвычайном съезде советов. Сталинскую Конституцию прорабатываем не только на станции, но также с эскимосами в юртах, выезжая

в поселки. Проводим доклады о международном положении.

Одним словом, живем полной жизнью советского коллектива.

С нами непосредственно поддерживают связь инициаторы-пионеры стахановского движения: Алексей Стахабов, Мирон Дюканов, Машуров и другие.

Нач. острова Н. Я. Долгий-Рапопорт

С. Ф. ДЕМЬЯНЧИК

ОБ ОДНОМ НЕИСПОЛЬЗОВАННОМ БОГАТСТВЕ ЗАПОЛЯРЬЯ

Далекий Таймырский полуостров изобилует естественными богатствами. Здесь обнаружены запасы угля, никеля, графита. Реки и озера богаты ценной рыбой. Пушные богатства Таймырского полуострова велики и разнообразны: песец белый и голубой, лисица, горноста́й, росомаха, волк, белка, дикий олень. На Таймырском полуострове заготавливается высокосортная кость мамонта. Все эти виды богатств Таймыра так или иначе учтены и частично уже эксплуатируются на внешнем и внутреннем рынке.

Наряду с ними имеется колоссальный „золотой фонд“ естественных ресурсов, который почему-то упущен из виду или же недооценивается. Это — дичь, дикий гусь, лебедь, утки разных видов и пр., которые прилетают весной на Таймыр и миллионами заполняют его реки и озера.

Кочевое местное население всю весну и лето до глубокой осени питается почти исключительно дичью, которую оно добывает самым примитивным образом. Во время линки гуся и лебедя местное кочевое население бьет эту дичь палками, луками, добывает сетями тысячи штук ежедневно. Спрашивается, неужели при таком изобилии различной дичи нельзя или нецелесообразно организовать заготовку ее и консервирование?

Еще большее значение, чем мясо, имеют шкурки птичьей дичи. Ведь это то же мягкое золото, которое только из-за неповоротливости и спячки местных организаций пропадает зря.

В Авамском районе обитает водоплавающая птица — гагара, шкурка и оперение которой отличаются замечательной художественной окраской, шелковистостью и крепкой мездрой, легко поддающейся выделке.

Гагара часто попадает в сети, но промышленники ее выбрасывают. Шкурка гагары может быть использована на дамские воротники, отделку платьев и различные меховые изделия. И несомненно и на внешнем рынке и у нас в Союзе шкурка гагары имела бы очень большой успех.

Не меньшую ценность представляет шкурка лебедя, покрытая густым белым пухом с мягкой, но крепкой, прекрасно выделяемой мездрой.

Шкурка лебедя по размеру довольно велика, больше каракулевой шкурки. Выделанные шкурки лебедя чрезвычайно красивы, нежны и привлекательны своей изумительной белизной и легкостью. Они могут идти на украшение дамского и детского платья.

Можно остановиться еще на так называемом морском гусе, красивое оперение которого может быть использовано на самые различные изделия.

Само собой разумеется, что нужно знать, как снимать с туши эти шкурки, как их обезжиривать и упаковывать. Впоследствии, если заготовка птичьей шкурки будет утверждена и одобрена, то следует, пожалуй, издать специальную брошюру о всех правилах работы с птичьими шкурками.

Птичьи шкурки могут дать нашей стране дополнительное количество валюты, вместе с тем они могут улучшить бюджет и материальное положение местного кочевого населения.

Будучи по профессии меховщиком, я собираю образцы различных птичьих шкурок, выделяю их сам и делаю из них меховые изделия для образцов. Когда я закончу свою работу, я постараюсь наглядно доказать, какой ценный ресурс представляют шкурки северных птиц.

О ЖУРНАЛЕ „СОВЕТСКАЯ АРКТИКА“¹

В парткабинете Красноярского политотдела Главсевморпути состоялось совещание актива читателей по вопросу о работе и дальнейших задачах журнала „Советская Арктика“.

В совещании приняли участие заместитель начальника политотдела т. Гришанов, т. Котков, т. Миссан, редактор газеты „Большевик Арктики“ т. Кузьмицкий, от транспортной конторы т. Мельников, от авиамастерских т. Кучинский, от коллектива графитной фабрики т. Шишков, от торговой конторы парторг т. Петров, представитель журнала „Советская Арктика“ т. Подорольский.

Тов. Миссан в своем выступлении указал на то, что журнал, орган Главного управления и Политуправления Севморпути, приобрел большую популярность среди работников нашей системы.

К журналу „Советская Арктика“ прислушиваются, белую с голубым вымпелом обложку журнала ждут и на зимовках, и на предприятиях Красноярска. Журнал своим содержанием безусловно завоевал симпатии работников Севморпути. Но все же мы должны отметить отдельные недостатки в работе журнала, исправление которых существенно необходимо.

Прежде всего, нет в журнале низовой корреспондентской сети, недостаточно материалов с мест. Отсюда недостаточное освещение периферии, особенно отдаленной.

О том, насколько сильно потребность читать постоянное руководящее издание Главсевморпути, свидетельствует полный охват подпиской на журнал всех наших коллективов в 1933 году.

К сожалению, Издательство не справилось с задачей своевременной и аккуратной рассылки журнала подписчикам в истекшем году. На этой почве было немало досадных недоразумений, которые в этом году не должны иметь места.

Инженер Кучинский (авиамастерские): — О внешнем оформлении журнала можно дать положительные отзывы: хороший шрифт, отличная бумага, неплохие иллюстрации.

Что же касается содержания, то, несмотря на обилие отделов, мы, работники полярной авиации, не находим многих интересующих нас вещей. Так, например, мало в журнале отведено места вопросам в технике авиационного дела. Этот отдел, по моему, надо в журнале создать.

Н. Кузьмицкий (редактор газеты

„Большевик Арктики“): — Журнал „Советская Арктика“ должен особенно бороться за то, чтобы статьи и материалы, в нем помещаемые, были оперативны.

В номере 10 „Сов. Арктики“ помещена статья начальника пясинских операций В. Добровольского о наметках и планах навигации 1936 года, написанная в чрезвычайно приподнятом тоне. Этот номер журнала мы читали тогда, когда вся общественность красноярских предприятий Севморпути обсуждала уже результаты пясинских операций, закончившихся, как известно, очень неудачно (внеплановой зимовкой большей части каравана) и принесших большие убытки.

Необходимейшие материалы проведенного в январе 1936 года совещания политработников и хозяйственников Севморпути опубликованы только в мартовском номере, а мы их читали в июне.

Создание журналом корреспондентских постов на местах несомненно будет способствовать оживлению работы. Очень важным явился бы для нас отдел обмена опытом работы наших теруправлений, политотделов и политотдельской печати.

Здесь, несомненно, для журнала найдется богатый материал, который путем критики поможет нам изживать наши недостатки, путем показа лучших сторон — поставить работу Севморпути на местах на более высокий уровень.

Инструктор политотдела тов. Котков: — Журнал „Советская Арктика“, подводя итоги полугодичной работы, несомненно имеет большие достижения. В целом ряде статей руководителей Севморпути, виднейших полярников, дана правильная и полная картина перспектив нашего хозяйства и огромных задач, связанных с успешным освоением великого Северного морского пути.

На 1937 год мы предъявляем к нашему журналу требования большего показа жизни наших предприятий, наших зимовок, лучших людей — стахановцев производства.

Недостаточно освещались на страницах „Советской Арктики“ вопросы советской торговли на Севере, приобретающей теперь колоссальное значение в деле поднятия культурного уровня народностей, населяющих Крайний Север.

Политработники ждут от журнала большего внимания и к вопросам политмассовой работы на местах.

Совещание закончилось выступлением т. Гришанова, призывавшего политработников, пилотов, стахановцев предприятий принимать самое деятельное участие в журнале „Советская Арктика“.

¹ Перепечатано из газеты Красноярского политотдела Главсевморпути „Большевик Арктики“, № 4 за 1937 г.

МОИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Регулярно читая журнал „Советская Арктика“, интересуясь освещаемыми вопросами, я хотел бы внести ряд предложений, которые, на мой взгляд, еще более улучшат качество журнала.

Очень хорошо делает редакция, что из номера в номер дает художественные очерки о жизни и быте народов Севера, их хозяйстве и культуре, очерки о людях. Но этого еще недостаточно. На мой взгляд, литературный отдел надо поставить шире, многообразней и целеустремленней.

Мы приближаемся к XX годовщине Октября — величайшей исторической дате. Весь Советский Союз будет отмечать ее как всенародный праздник освобождения от капиталистического рабства, праздник торжества социалистического строя.

Нужно ли доказывать, что народы Крайнего Севера в большей степени, чем другие, два десятка лет тому назад испытывали на себе свирепый режим колониального грабежа и самого разнузданного насилия. Об этом времени в массе националов тундры сохранилось много печальных песен, пословиц, поговорок, легенд.

С другой стороны, реальные успехи кропотливой и упорной работы советской власти на Крайнем Севере вызвали в народах, населяющих его, очень красочные, живые, образные песни и сказания про новую жизнь. Тундра об этом поет и рассказывает полным голосом.

Прошлой зимой, проехав санным путем весь Таймырский полуостров от Дудинки до Хатанги, я многие из них слышал и записал. Особенно много поют и рассказывают в тундре про Ленина и Сталина.

Но беда в том, что эти песни и сказания, как правило, не записывают на факториях, зимовках. Заведующий факторией, обремененный, правда, многими хозяйственными заботами, не считает это дело важным и нужным и относится к нему просто равнодушно. Не всегда дооценивает этот чрезвычайно важный участок работы и политотдел. Между тем деятельность Главсевморпути за полярным кругом настолько сейчас углубилась и приняла разносторонние формы, что вопрос о сборе фольклорного материала, о поощрении и развитии этой области народного творчества уже не может считаться второстепенным. Настало время воспитать Джамбулов и Сулейманов Стальских среди певцов и сказителей Крайнего Севера.

Если взяться за это дело, то к XX годовщине Октября будем иметь богатейший материал, показывающий дни радости освобожденных от рабского ярма народов Севера. Для журнала „Советская Арктика“ это

имеет особенную ценность. Мне кажется, журналу „Советская Арктика“ во всяком случае должна принадлежать роль застрельщика в сборе фольклора, подчиненной определенной идее.

Большую роль могут сыграть в этом деле работники политотделов Главсевморпути. Политотделы могут систематически записывать песни и сказания о старой и новой жизни в тундре.

Надо добиться, чтобы каждая полярная газета ввела отдел сбора фольклора к XX годовщине Октября и оперативно освещала на своих страницах эту работу, показывая лучших организаторов, печатая лучшие образцы записей и т. д.

Редакции журнала, на мой взгляд, надо установить связь с отдельными авторами, работающими на периферии и самотеком ведущими сбор фольклора. Полезно было бы привлечь к этой работе и студентов Института народов Севера.

В каждом номере журнала должно быть отведено место для освещения фольклора.

Дальше. Журнал, по-моему, должен больше, систематически печатать библиографические сведения о вышедших в издательстве Главсевморпути и в других издательствах книгах о Севере. Рекомендовать достойные из них. Взять под суровую критику пошленькую халтуру, часто проникающую в книги под маркой „истинного Севера“.

Несколько слов о вопросах культурного и национального строительства в тундре. Этот вопрос буквально не должен сходить со страниц журнала. Хорошо было бы дать серию очерков-статей о колониальной политике царского правительства на Крайнем Севере. У нас мало знают об этом, плохо представляют царский произвол в тундре и не всегда умеют сопоставить то новое, что уже имеется в тундре, с тем, что было. А такое сопоставление совершенно необходимо во всей нашей практической и пропагандистской работе на Крайнем Севере.

А. В. Вольский

ОТ РЕДАКЦИИ

Помещая выше предложения читателей (см. „О журнале „Советская Арктика“ и письмо т. Вольского), редакция считает, что внесенные предложения в основе своей правильны и заслуживают внимания. Редакция обращается к читателям с просьбой прислать свои предложения и замечания с тем, чтобы редакция имела возможность более полно учесть требования нашего читателя и улучшить качество журнала.

НАГРАЖДЕНИЕ РАБОТНИКОВ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

Центральный Исполнительный Комитет Союза ССР в своем постановлении от 25 февраля 1937 года награждает орденами „за настойчивость и преданность при выполнении важнейшего задания в северных морях“ 331 человека, в том числе 139 работников Главсевморпути.

По Главсевморпути награждены орденом Ленина 5 человек: капитан ледокола „Литке“ Ю. К. Хлебников (ранее награжден орденом Трудового красного знамени), начальник Управления морского и речного транспорта Э. Ф. Крастин, полярный летчик, командир сводного отряда ледовой разведки А. Д. Алексеев (ранее награжден орденом Трудового красного знамени), заслуженный ледовый капитан П. Г. Миловзоров (ранее награжден орденом Трудового красного знамени), капитан парохода „Анздырь“ А. П. Бочек.

Награждены орденом Трудового красного знамени: начальник Главсевморпути О. Ю. Шмидт (ранее награжден орденами Ленина и Красной звезды), капитан ледокола „Ермак“ В. И. Воронин (ранее награжден орденом Ленина и Красной звезды).

Награждены орденом Красной звезды 20 человек: ледовый капитан Н. М. Николаев (ранее награжден орденом Ленина), капитан ледокола „Красин“ М. П. Белоусов, начальник Гидрографического управления Главсевморпути, начальник экспедиции на „Седове“ П. В. Орловский, заведующий радио на ледоколе „Литке“ Е. Н. Гиршевич (ранее награжден орденом Трудового красного знамени), помполит ледокола „Литке“ И. Г. Федоров, капитан танкера „Лок-Батан“ Г. Г. Кучеров, командир самолета „Н-10“ М. И. Козлов (ранее награжден орденом Трудового красного знамени), командир Чукотского авиаотряда М. Н. Каминский, командир самолета „Н-29“ И. И. Черевичный, начальник полярной станции острова Диксона Г. Н. Боровиков, старший механик ледокола „Литке“ Ф. Ф. Лиходеев, старший кочегар ледокола „Литке“ И. А. Корольков, старший механик ледокола „Ермак“ К. П. Малинин, парторг острова Диксона И. И. Гобис, 1-й бортмеханик самолета „Н-26“ К. П. Сугробов, летчик самолета на борту „Литке“ П. Г. Головин, капитан ледокола

„Седов“ Д. И. Швецов, капитан танкера „Майкоп“ К. А. Зайцев, начальник полярной станции мыса Челюскина Л. В. Рузов, капитан ледокола „Ленин“ А. К. Печуро.

Награждены орденом Знак почета 112 человек, в том числе: старший помощник капитана ледокола „Литке“ С. В. Губин (ранее награжден орденом Красной звезды), 2-й помощник капитана А. А. Гнузев, 3-й помощник капитана К. К. Бызов, 4-й помощник капитана А. И. Ожогин, 2-й механик ледокола „Литке“ Н. Г. Бочурко, 3-й механик Н. А. Полянский, 4-й механик В. Ф. Донаусов, радист ледокола „Литке“ Л. С. Столыпин, старший электрик И. Р. Липницкий, боцман А. Р. Куронтев, матросы 1 класса ледокола „Литке“ А. М. Мезенцев, И. А. Лодкин, старшие машинисты ледокола „Литке“ М. А. Ситилин, В. Д. Иванов, В. М. Рогов, машинисты 1 класса ледокола „Литке“ В. И. Зелянин, Е. И. Елисеев, Г. И. Ревин, мастер кладовой ледокола „Литке“ И. В. Черемный, кочегары 1 класса ледокола „Литке“ В. Т. Окулов, А. В. Уткин, Д. Н. Яковлев, К. И. Дорохин, С. И. Богачев, Н. А. Андреев, В. И. Абрамовский, А. Д. Вронченко, П. М. Спиридонов, кочегары 2 класса ледокола „Литке“ П. Г. Горячев, Н. И. Яндовский, А. Н. Соколов, М. И. Сараев, повар ледокола „Литке“ К. Ф. Поповчев, повар П. М. Быстров, камбузник Г. Ф. Подчайнов, буфетчица А. А. Щипунова, уборщицы М. Ф. Прудова и А. Ф. Шайтанова, матрос 1 класса ледокола „Литке“ П. А. Юдин, секретарь экспедиции ледокола „Литке“ Н. Ф. Федоров, врач экспедиции Л. Ф. Лимчер (ранее награжден орденом Трудового красного знамени), синоптик экспедиции К. А. Радвиллович (ранее награжден орденом Трудового красного знамени), инженер по судовым механизмам А. С. Колесниченко (ранее награжден орденом Красной звезды), бортмеханик самолета на борту „Литке“ В. И. Камразе, кинооператор М. А. Трояновский (ранее награжден орденом Трудового красного знамени), электрик ледокола „Литке“ Д. Ф. Харитонов, плотник А. А. Казенюк, палубный кладовщик В. И. Левицкий, спецкор газеты „Правда“ при экспедиции, много раз бывавший в полярных экспедициях, М. Э. Зингер и др.

К ГЕОЛОГИЧЕСКОМУ КОНГРЕССУ

В июле 1937 года в Москве откроется XVII сессия Международного геологического конгресса. Впервые на этом конгрессе будет поставлена тема о геологии Арктики и Антарктики.

Вводный доклад об изучении Советской Арктики сделает академик О. Ю. Шмидт.

С докладом об изучении геологии Арктики выступит директор Всесоюзного Арктического института профессор Р. Л. Самойлович. Кроме того, будут сделаны доклады: о металлогении северо-востока профессором С. С. Смирновым, о металлогении и геологическом строении Енисейско-Ленской области доктором геологических наук Н. Н. Урванцевым и о геологическом строении северо-востока Азии профессором С. В. Обручевым.

Будет демонстрироваться коллективная научная работа: геологическая карта Совет-

ской Арктики, составленная коллективом молодых геологов Всесоюзного Арктического института во главе с М. М. Ермолаевым при участии Т. Н. Спижарского, Г. Г. Моора, В. Н. Сакса, В. М. Лазуркина, С. Н. Волкова и других.

Активное участие в работе конгресса примут молодые советские геологи: так, В. А. Вакар выступит с сообщением о вулканическом цикле Колымского края, М. М. Ермолаев прочтет доклад о геологическом строении Арктики (по геологической карте) и доклад о современном оледенении. По теме „Геология Арктики“ советскими геологами заявлено 17 докладов.

На подготовительную работу по арктической секции конгресса Главным управлением Севморпути ассигнованы соответствующие средства.



„Литке“ во льдах (1936 г.)

И. С. ГУДКОВ

НЕНЕЦКИЕ СКАЗКИ

„Ненецкие сказки“. Собрал Вячеслав Тонков. Предисловие проф. В. Г. Тан-Богораза. Редакция и обработка В. С. Сидоренко. Иллюстрации художника Н. А. Фурсей. Севкрайгиз. Архангельск, 1936 г., стр. 225. Тираж 10 000 экз. Ц. 2 р. 40 к., переплет 1 р. 20 к.

Ненецкий фольклор — это история ненецкого народа, которую не хотели показывать широким слоям населения буржуазные исследователи, апологеты панфинизма, расовой теории. Систематическое собрание и изучение богатого ненецкого фольклора началось только при советской власти.

Инициатором и руководителем этого дела являются Северный краевой комитет партии и Ненецкий окружком ВКП(б). 21 апреля 1936 года последним было вынесено специальное постановление „О сборе фольклора и развитии ненецкой художественной самодеятельности“, ¹ где четко сформулированы значение фольклора в развитии ненецкой письменности и его историческая актуальность в наши дни.

„Ненецкие сказки“ надо признать удачной книгой. Это — первый сборник, посвященный ненецкому фольклору. В нем собраны 27 эпических произведений ненецкого народного творчества, записанных от десяти сказителей и певцов-ненцев, жителей Новой Земли, Большой Земли, Малоземельской тундры, острова Колгуева и Пустозерья (Ямальского округа).

„Ненецкие сказки“ показывают, как богат по форме и содержанию фольклор ненецкого народа.

В сказках ярко отражена экономика ненецкого народа, его промыслы — охота, рыболовство, оленеводство; его жизнь, быт и борьба, национальный гнет и бесправие, темнота и бескультурье до революции.

Художественная ценность ненецких сказок неоспорима. Помещенные в сборнике эпические сказания отличаются высокой поэтичностью, богатством образов, взятых из жизни ненцев и северной природы.

„Снег, как шкура белого оленя“ (стр. 63).

¹ См. газету „Нарьяна Вындер“ (г. Нарьян-Мар), 27 апреля 1936.



„Стрелы, как снег, посыпались“ (стр. 56).
„Как морская пена, снег пушистый выпал“ (стр. 69).

В ненецком фольклоре употребляются традиционные словесные формулы, зачины, концовки, эпитеты и сравнения, встречающиеся в фольклоре многонациональных народов Крайнего Севера (сказочные законы повторения, гиперболизация).

Устная эпическая поэзия (не говоря уже о других видах) отзывчива на современность. Великая Октябрьская революция внесла мощную оживляющую струю в ненецкий фольклор, а развитие коллективных форм общежития на Крайнем Севере углубило и расширило это направление.

Чаще всего старые эпические сказания ненцев заново переосмысливаются, в интерпретации сказителей они получают новую направленность, так как в старое словесное полотно произведения вплетаются новые

образы, слова и пр., отражающие мирозерцание передовых слоев ненецкого народа. В результате получается новое произведение, идеологически отличное от старого.

В данных эпических сказаниях мы видим, что произведения, говорящие о родовой и племенной борьбе, дополняются борьбой против классового неравенства.

В сказании „Вылка сильный“ говорится: „Мою добычу — 10 000 оленей — мы по всем беднякам разделили. Жить стали все хорошо. Так богачи грабили наше добро. Так бедняки воевали с богатыми“ (стр. 59).

Или в песне „Харючи“ звучат такие слова: „У племен-народов бывала дружба. Только с богатыми дружба не бывало“ (стр. 79).

Носителями и творцами фольклора являются передовые ненцы, национальная ненецкая интеллигенция (Тыко Вылка, И. Ф. Тайбарей, Ульяна Ледкова, С. П. Наготысай), активно борющаяся за социализм. Современность проникла и в песни-импровизации ненцев, показывающие успехи советской власти на Крайнем Севере.

Когда-то в полярном море,
Когда-то в полярном море
Мы мозолили мясные ладони.
Когда-то при царской власти,
Когда-то при царской власти
Ненцы под гнетом жили.
При нашей советской власти,
При нашей советской власти
Мы без всяких весел
Ездим по полярному морю.
При нашей советской власти
Нам, ненцам, хорошо,
Нам, ненцам, хорошо (стр. 37—38).

А вот песня, сложенная на смерть Сергея Мироновича Кирова (не вошедшая в рецензируемый сборник и взятая нами из другого источника). Смерть великого трибуна, большевика Кирова, от руки продажных наемников из троцкистско-зиновьевской шайки — агентов Гестапо — для ненцев была великим горем.

... В ночь великого молчания
Много горя, мало слов.
В ночь великого молчания
Ненцы плачут у костров.¹

С художественной стороны книга оформлена хорошо. Н. А. Фурсей дал неплохую супер-обложку. Яркие силуэтные иллюстрации, взятые из жизни и быта ненцев. Единственным недостатком оформления книги является плохое качество бумаги.

В конце сборника удачно составлены „примечания“ ненецких бытовых слов и терминов, мифологических имен и названий, употребляемых в книге.

¹ А. Алдан, Киров в песнях народов СССР, „Литературная газета“, 1 декабря 1936 г., № 67 (630).

Текстам сказок предпослано удачное предисловие проф. В. Г. Тан-Богораз „Ненецкие поэмы и сказки“.

Вводная статья В. Тонкова „Ненецкий эпос“ дает поверхностное историческое освещение ненецкого народного творчества и совершенно обходит поэтико-художественную значимость эпоса и сказок. Вводная статья собирателя страдает упрощенностью в выводах, потому что автор исходил из материалов одной только ненецкой народности, не привлекая фольклора других национальностей. В этом сказывается консерватизм фольклористов.

В. Тонков правильно замечает, что „хитрость и лукавство весьма редкая черта в характере ненцев... Сказку „Хитрый Нардалико“, — пишет составитель, — мы дали, как весьма редкую сказку“ (стр. 37), но он не вскрывает ее генезиса. При внимательном чтении мы узнаем, что сказка „Хитрый Нардалико“ представляет собою контаминацию двух сказочных сюжетов: 1) русского — как цыган обманул трех попов, и 2) остяцкого — как Ичечокко обманул купца Кольсэ (см. М. Ошаров, Северные сказки, Новосибирск, 1936 г., стр. 134—139).

В ненецкой сказке преобладает закон триальности и семиричности (путешествие длится три зимы, у отца имеется три сына, Тонкий Вылка стреляет три дня, Тасынею советуют три советника, на Мандо одевают три ряда кольчуг, стрел выпускают семь штук, едут семь дней, лук в семь сажень, а нож — семи четвертей, и т. д.).

Теоретический интерес сказочных законов повторения чрезвычайно значителен для фольклористики, а В. Тонков молчаливо обходит этот факт.

Вызывает много сомнений термин „обработка В. С. Сидоренко“, тем более, что ни редактор, ни составитель не объяснили, как необходимо понимать их „обработку“ фольклорного материала.

К недостаткам сборника необходимо отнести и то, что составитель ограничился лишь краткими биографическими сведениями о певцах и сказителях и не дал им творческой характеристики.

В сборнике встречаются опечатки, начиная с титульного листа (напечатано О. О. Фурсей, нужно читать Н. А. Фурсей; на стр. 16 вместо „в XIV веке“ — следует читать „в XVII веке“ и т. д.), небрежное цитирование источников, которое снижает научную ценность этого исключительно интересного издания.

Несмотря на отмеченные нами недостатки, „Ненецкие сказки“ являются положительным сборником, из которого читатель почерпнет основные сведения о богатстве фольклора ненцев. Надеемся, что это будет не последнее издание.

БОРЬБА ЗА ПОЛЮСЫ

(Обзор литературы)

Задача освоения трансарктических транспортных магистралей взаимно связана с задачей изучения Северного полюса, и многие экспедиции, не ставившие себе целью достижение полюса, на деле способствовали последующим экспедициям к нему.

Сильный толчок экспедициям к Северному полюсу дали многочисленные экспедиции середины XIX века, снаряжавшиеся на поиски англичанина Джона Франклина, направившегося в 1845 году к берегам Северной Америки на судах „Эребус“ и „Террор“. Не найдя никого из франклиновских спутников, некоторые из участников спасательных экспедиций тем не менее сделали ряд ценных наблюдений. Знания о полярных странах обогатились новыми сведениями, интерес к полюсу возрос. В то время многими учеными поддерживался взгляд, будто бы в районе центрального полярного бассейна есть свободное от льдов полярное море, согреваемое одной из ветвей Гольфстрима и, очевидно, легко проходимое. В тот же период, незадолго до экспедиции Джона Франклина, Джеймс Росс, отправившийся на север вместе со своим дядей Джоном Россом впервые на колесном пароходе „Виктория“, открыл магнитный полюс.

Долго длился спор о существовании предполагавшегося свободного для плавания полярного моря, но еще больше времени и усилий потребовало разрешение другой, выдвинутой в те же времена задачи, — достижение Северного полюса.

На кораблях, специально приспособленных к плаванию среди льдов, на запряженных собаками нартах, на воздушном шаре, дирижабле, аэроплане, на подводной лодке, делая многочисленные наблюдения, борясь с природными препятствиями, напрягая все силы, стремились ученые к притягательным точкам полюсов, в которых сходятся все меридианы.

При этом обращает на себя внимание особенность, характерная для научной деятельности в условиях капитализма: борьба ученых за овладение тайнами природы сплошь и рядом приобретала характер борьбы со своим же собратом — ученым. Не товарищеская помощь и взаимная поддержка в работе, отличающие людей социализма, проявлялись здесь, а, наоборот, погоня за рекордом, желание во что бы то ни стало опередить соперника-конкурента и первому побывать на полюсе. От этой атмосферы не смогли уйти даже такие выдающиеся исследователи, как Амундсен, Скотт, Пирс.

В нашей литературе, изданной за последние годы, есть ряд научно-популярных книг, излагающих историю проникновения к полюсам вообще. Есть немало книг и об отдельных исследователях и их путешествиях, нередко написанных самими руководителями или участниками экспедиций. Займемся сначала первыми, т. е. общими пособиями.

Нужно отметить научно-популярную работу директора Всесоюзного Арктического института Главсевморпути проф. Р. Л. Самойловича — „Путь к полюсу“ (2-е изд. ВАИ, Л., 1933, 64 стр., 1 р.). В небольшой книжке сосредоточен богатый фактический материал о всех экспедициях к Северному полюсу. В книге рассказано и о тех экспедициях, которые не имели в виду достижения полюса, но тем не менее сыграли большую роль в подготовке походов к полюсу. Наряду с описанием путешествий и критическим разбором различных способов продвижения к полюсу автор освещает отношение советских исследователей к вопросу о завоевании полюса. Он пишет: „Советские полярные исследователи не стремятся своей исследовательской деятельностью устанавливать какие-либо рекорды, перед ними стоит тяжелая, но вместе с тем возвышенная задача — освоить, изучить самые отдаленные, самые недоступные полярные страны с тем, чтобы вовлечь их в великую социалистическую стройку нашего Союза“. Книга иллюстрирована фотографиями и большой картой Арктической области с указанием маршрутов главнейших экспедиций.

Александровский А. и Матвеева П. — „Борьба за полюсы земли от Нансена до наших дней“. Популярные очерки с 30 иллюстрациями и 2 картами в тексте (Л., 1928, 118 стр., 75 к.).

Назначение этой книжки — дать рассказ о том, что представляют собой полюсы, какими целями задавались полярные экспедиции, как проходили важнейшие из них, чего они достигли и т. д. Имея в виду малоподготовленного читателя, знакомого лишь с начальной географией и самой общераспространенной научной терминологией, книга отличается легкостью и занимательностью изложения. Наряду с изложением разных научных взглядов, разбором географических полярных карт, ознакомлением с важнейшими географическими явлениями полярных стран, читатель найдет повествование о ярких фактах, которых

так много в деятельности путешественников. Чтобы полнее рассказать о путешествиях к полюсам, авторы, считаясь с небольшими размерами книжки, держались только в рамках полярных экспедиций новейшей истории, начиная с экспедиции Фритюфа Нансена в 1893—1894 годах и первой воздушной экспедиции Андрэ.

Альман А. — „Борьба за Северный и Южный полюс“. Перевод М. П. и М. А. Дьяконовых по датскому изданию, проредактированному полярным исследователем Петером Фрейкеном (Л., 1930, 243 стр.).

Написанная не менее живо, чем предыдущая, эта книга — обстоятельная строго-научная работа, знакомящая с важнейшими экспедициями к полюсам земли. Отличие книги А. Альмана от книги А. Александровского и П. Матвеевой состоит в том, что Альман начинает изложение с главы о первых путешествиях к северу вообще, знакомя таким образом читателей с исторической подготовкой походов к полюсу, начавшейся еще в IV веке до нашей эры. Кроме того, данная книга больше предыдущей и по своему объему. Ни иллюстраций, ни карт в ней, однако, к сожалению, нет.

Пименова Э. К. — „Завоевание полюсов“ (Л., 1930, 240 стр., 2 р. 10 к.).

Автор рассказывает о самих путешествиях, без серьезных попыток выявления научной стороны дела и обобщения достижений тех или иных исследователей. Довольно красочно описываются детали путешествий, подробности из быта путешественников и народов Севера, с которыми полярникам приходилось соприкасаться. Книга может быть использована начинающим читателем.

Дьяконов М. А. — „Путешествия в полярные страны“. Под ред. проф. В. Ю. Визе (3-е, дополненное изд. Всесоюзного Арктического института, Л., 1933, 208 стр., с иллюстр. и картой, 2 р. 50 к.).

Эта книга — общая работа о полярных путешествиях, в которой отдается значительное предпочтение северному полушарию. Она содержит, естественно, и описание экспедиций к полюсам. В ней популярным языком и с необходимыми подробностями рассказывается о всех сколько-нибудь выдающихся экспедициях в Арктику, начиная с самых ранних времен и кончая советскими исследованиями. В книге нет излишних рассуждений, но вместе с тем она не представляет собой голого описания тех или иных событий из истории изучения северных стран: она умело связывает историю отдельных экспедиций с общими историческими условиями, сопровождавшими научную, промышленную и т. п. деятельность в Арктике. К книге приложен большой библиографический указатель главной литературы по исследованию полярных стран на русском языке.

Эббель Б. и Войтинская Н. „На Север!“ История полярных экспедиций от дальних времен до наших дней.

Книжка, подобно предыдущей, посвящена истории полярных экспедиций вообще и касается экспедиций к полюсам в меньшей части изложения. Но и в этих пределах собран большой материал, начиная с первых попыток продвижения к полюсу и кончая неудачным полетом дирижабля „Италия“. Написана увлекательно. Есть фотоиллюстрации и карта северной полярной зоны.

Нельзя не отметить пользующейся заслуженной известностью и научно-популярной работы проф. В. Ю. Визе — „История исследований Советской Арктики“ (Архангельск, Севкрайгиз, 3-е изд., исправленное и дополненное, 1935, 247 стр., с иллюстр. и картой, 5 р.). Вышла новым изданием в Издательстве Главсевморпути. „Моря Советской Арктики“. Само заглавие книги указывает на то, что походы к полюсу не занимают центрального места в изложении. Но книга прекрасно помогает связать в представлении читателя в единое целое задачу освоения Советской Арктики с задачей достижения и изучения Северного полюса.

* * *

Перейдем от общих работ к книгам об отдельных путешественниках и их походах к полюсам.

Наиболее ранней из крупных экспедиций к Северному полюсу была продолжительная австро-венгерская экспедиция Карла Вейпрехта и Юлиуса Пайера (1872—1874). Она очень живо описана в книге Юлиуса Пайера — „725 дней в льдах Арктики“ (Главсевморпуть, Л., 1935, 302 стр., 9 р.). Экспедиция не достигла полюса, но ей довелось открыть группу островов, известных ныне под именем Земли Франца-Иосифа. Чтение описаний странствования деревянного парового судна экспедиции „Тегетгоф“, его ледового плена в условиях постоянной в течение 130 суток угрозы быть раздавленным, трехмесячных скитаний по льду и т. д. захватывает. Хорошо изданная книга, богато иллюстрирована.

После этой экспедиции в 1875 году известный шведский ученый Норденшельд прошел на маленьком китобойном судне „Прэвен“ („Попытка“) к устью Енисея. Тремя годами позже он совершил свое известное путешествие на пароходе „Вега“, пройдя, после тяжелой зимовки у берегов Восточной Сибири, Северо-восточным путем. Но понадобился еще не один десяток лет, чтобы большевики на ледоколе, носящем имя Сибирякова, прошли Северо-восточным проходом в одну навигацию, без зимовок. Книга А. Норденшельда — „Плавание на „Веге““ выпущена Издательством Главсевморпути.

Когда Норденшельд отправлялся в 1878 году на север, он намеревался осенью быть в Японии. Но „Вега“ зазимовала, и вестей от Норденшельда не было. Это естественно вызвало тревогу, и в 1879 году на поиски Норденшельда отправился американский пароход „Жаннета“ под начальством Джорджа Де-Лонга. После двухлетнего дрейфа „Жаннеты“ во льдах, в 1881 году она была раздавлена. 32 участника экспедиции, возглавляемые Де-Лонгом, отправились пешком по льду к сибирским берегам, до которых было около 1000 километров. В результате этого трагического похода уцелело всего лишь несколько человек. Дневник, письма Де-Лонга, газетные сообщения, сообщения участников экспедиции и другие материалы были в свое время изданы в Америке женой погибшего отважного полярника. Они собраны в выпущенной Издательством Главсевморпути книге Де-Лонг Джордж — Плавание „Жаннеты“. (сокращенный перевод с английского Г. Б. Кричевского, Л., 1936, 459 стр., с иллюстр. и картами, 10 р. 50 к.).

Три года спустя после гибели „Жаннеты“ гренландские рыбаки нашли на льдине некоторые вещи, несомненно принадлежавшие участникам экспедиции Де-Лонга. Было ясно, что льдина с вещами принесена от берегов Восточной Сибири к гренландским берегам морским течением, проходящим с востока на запад через арктические воды. Исходя из того, что это течение должно проходить через полюс или по крайней мере вблизи его, молодой тогда норвежский исследователь Фритъоф Нансен решил соорудить корабль, который выдержал бы давление льдов, и войти на нем во льды восточнее Берингова пролива. Нансен полагал, что льды в течение двух-трех лет продрейфуют его судно через полюс к Гренландии. Этот „проект самоубийства“, как называли тогда план Нансена, был осуществлен им: летом 1893 года он пустился в путь на судне „Фрам“ („Вперед“). Расчеты Нансена оказались не совсем верны, но ему удалось, покинув корабль и идя пешком по ледяному полю с другом Иогансеном, достигнуть 86° северной широты, не дойдя до полюса всего 228 миль.

В свое время на русском языке было одновременно выпущено несколько изданий с описанием этого замечательного путешествия — Ф. Нансен — „Среди льдов и во мраке полярной ночи“ (также под другими названиями). Однако, много лет эта книга не переиздавалась на русском языке. Издательство Главсевморпути приступило к изданию восьмитомного собрания сочинений Фритъофа Нансена. В это издание включено, разумеется, и описание плавания „Фрама“.

Между походом „Фрама“ и трагической экспедицией Де-Лонга, в 1881—1884 годах была совершена американская экспедиция

на Землю Гранта, причем большая часть экипажа умерла с голоду. Книгу ее начальника Адольфа Грили (умершего в 1935 году) — „Три года в Арктике“ (Главсевморпуть, Л., 1935, 340 стр., 8 р. 50 к.) трудно читать без волнения. Она отлично выясняет читателю разницу между условиями, в какие ставит исследователя капиталистическая система, с одной стороны, и страна победившего социализма — с другой. Книга помогает восстановить портрет самого Грили, который, будучи энтузиастом-ученым, вместе с тем оставался начальником экспедиции буржуазной страны и держался принципов палочной дисциплины.

Следующую смелую попытку достижения Северного полюса, попытку достижения его на воздушном шаре, сделав в 1897 году шведский инженер Соломон Андрэ. Только в 1930 году норвежская экспедиция Элиассена нашла на одном из небольших островов между Шпицбергом и Землей Франца-Иосифа останки смелого исследователя и его друзей, потерпевших катастрофу. На основании найденных записей участников экспедиции написана книга — „Гибель экспедиции Андрэ. На „Орле“ к полюсу“. Перевод М. П. и М. А. Дьяконовых с норвежского издания, с послесловием проф. Р. Л. Самойловича (Л. — М., 1931, 272 стр., 4 р. 10 к.). Однако, эти интереснейшие документы недостаточно обработаны, содержат много специального материала и для чтения трудны. Поэтому более широкому кругу читателей следует рекомендовать написанную на ту же тему популярную книжку Д. Южина — „Полет Андрэ“ (М. — Л., 1931, 88 стр.). Она, правда, снабжена меньшим количеством фотоснимков, чертежей и схем, сделанных членами экспедиции, но читается значительно легче.

Открытие Северного полюса связано с именем Фредерика Кука и Роберта Пири. Книга Кука у нас не издана, и отдельных книг о нем на русском языке нет. Зато в 1935 году впервые переиздана большая книга Роберта Пири — „Северный полюс“ (Главсевморпуть, Л., 1935, 240 стр., 7 р.), излагающая ход его экспедиции в 1908—1909 годах. Книга читается с большим интересом и, кроме описаний планов Пири, самих походов, отдельных моментов, любопытна еще и тем, что позволяет ознакомиться с физиономией типичного буржуазного исследователя-рекордсмена, каким оставался Пири, несмотря на его несомненные заслуги перед наукой.

Книга Н. Пинегина — „В ледяных просторах“ (2-е изд., исправленное и дополненное. Издательство писателей в Ленинграде. Л., 1935, 306 стр., 2 р.) посвящена одной из последних дореволюционных экспедиций к Северному полюсу (1912—1914 годы). Автор является непосредственным участником путешествия. В книге показаны дея-

тельность так печально закончившейся экспедиции Георгия Седова к Северному полюсу, жизнь Седова и его спутников в тяжких условиях Новой Земли и Земли Франца-Иосифа, борьба с коварной природой, воздвигавшей неожиданные препятствия. Наряду с этим книга дает представление о той обстановке общественного равнодушия, в которой протекала работа научных экспедиций до революции. Правильно отмечается в книге, что условия бюрократической царской России как бы наперед предопределяли гибельный исход каждой новой попытки исследователей-одиночек.

Не успела вернуться экспедиция Седова, как в путь отправилось другое русское судно „Св. Анна“ под командой И. Л. Брусилова (1912). Окончилась эта экспедиция еще более печально, чем Седова. Из спутников Брусилова уцелело лишь двое. Дневник одного из них — штурмана Альбанова — и положен в основу книги — „Затерянные во льдах“ (Всесоюзный Арктический институт, Л., 1934, 282 стр., 5 р. 50 к.). Это очень интересная и легко читающаяся книга. При обработке записей Альбанова для большей доступности опущены метеорологические и иные сведения, которые были бы небезынтересны нашим полярникам, но неуместны в книге, предназначенной для неспециалистов.

В то время, когда экспедиции Седова на „Фоке“ и Брусилова на „Св. Анне“ находились в своих странствованиях, отправляясь в поход, продолжавшийся пять с половиной лет, канадская арктическая экспедиция Вильяма Стефансона, описанная им в объемистой, щедро иллюстрированной книге — „Гостеприимная Арктика“ (Главсевморпуть, Л., 1935, 514 стр., с иллюстр. и карт., 14 р.). „Она во многом отличается от описаний других полярных путешествий, — справедливо отмечает в предисловии к ней проф. В. Ю. Визе. — Изложенная чрезвычайно простым и бесхитрым языком, при полном отсутствии напыщенных описаний природы (чем грешат многие полярные авторы), она читается с громадным интересом, заражая читателя тем энтузиазмом, которым горел Стефансон, когда он в течение пяти с половиной лет на практике пытался доказать правильность своей теории „гостеприимной Арктики“.

Непосредственным дополнением к книге Стефансона является книга капитана Роберта Бартлетта — „Последнее плавание „Карлука““ (Главсевморпуть, Л., 1936, 191 стр., с иллюстр. и карт., 6 р.). Плавание „Карлука“ было частью той же Канадской арктической экспедиции 1913—1918 годов. Эта книга в отличие от книги Стефансона представляет куда меньшую ценность со стороны популяризации научных знаний, но правдиво рассказанная повесть Бартлетта особенно интересна, если

вспомнить, что „Карлук“ погиб в тех же местах и от тех же причин, что и „Челюскин“, только дальнейшая судьба экспедиции была иной. Читатель встретит знакомые всей стране Уэлен, мыс Сердце-Камень и названия других пунктов, столь близких нам по челюскинской эпопее. Но насколько различны развязки экспедиций двух стран, чьи противоположные социальные системы испытывались на одном и том же отдаленном участке полярных пустынь!

Особняком стоит сравнительно недарная попытка плавания под полярными льдами с помощью подводной лодки, совершенная американцем Губертом Уилкином вместе с выдающимся норвежским геофизиком, широко известным в частности в нашем Союзе, Харальдом Свердрупом и рядом лиц при капитане Денехоуере, сыне штурмана „Жаннеты“. Эта попытка описана Харальдом Свердрупом в книге — „Во льды на подводной лодке“ (авторизованный перевод с норвежского М. А. Дьяконова, с предисловием проф. В. Ю. Визе, изд. 4-е, „Молодая Гвардия“, Л., 1925, 138 стр., с иллюстр., чертежом и картой, 1 р. 25 к.). Подводная лодка „Наутилус“ до полюса не дошла, достигнув, однако, к северу от Шпицбергена 81°59'.

Следует особо сказать о Руале Амундсене, имя которого можно упомянуть с одинаковым правом, говоря и о Северном и о Южном полюсах, ибо этот знаменитый исследователь был единственным (вместе со своим другом капитаном Вистингом, кто побывал на обоих полюсах. К сожалению, об Амундсене у нас нет еще большой общей работы, которой он заслуживает. Недавно Учпедгиз в „Библиотеке по географии средней школы“ выпустил маленькую, но занимательную и дающую представление о жизни и путешествиях Амундсена книгу Александра Дейча — „Амундсен“ (М., 1936, 126 стр., 1 р. 10 к.). Наиболее полной является книга самого Амундсена — „Завоевание полюсов“ (М., 1928, 232 стр., 1 р. 50 к.). Она содержит ряд очерков Амундсена и выдержек из его книг о разных походах. Другая его книга „Завоевание Южного полюса“ (М., 1924, 451 стр., 2 р. 75 к.) рассказывает об экспедиции Амундсена к Южному полюсу, совершенной им на нансеновском „Фраме“ в 1910—1912 годах. Книга Амундсена — „Моя жизнь“ (Л., 1930, 206 стр., 1 р. 40 к.) в большей части посвящена полету дирижабля „Норвегия“ через Северный полюс в 1926 году. Тот же перелет через Северный полюс описан отдельно в книге Амундсена и Эльсворта (при участии и других авторов) — „Перелет через Ледовитый океан“ (Л., 1927). О более раннем его перелете (1925 год) есть его же книга „По воздуху до 88° северной широты“ (Л., 1926, 275 стр., с иллюстр.). Эта книга

переиздается Издательством Главсевморпути, выпускающим собрание сочинений Амундсена в пяти томах.

* * *

Раздел литературы об экспедициях к Южному полюсу значительно беднее раздела литературы о походах на Север. Это объясняется, главным образом, тем, что путешествий в Антарктику было значительно меньше, чем в Арктику. К тому же, естественно, интерес нашей страны в большей степени направлен к Северному полюсу, чем к Южному. Но все же наиболее интересное из мировой литературы об экспедициях к Южному полюсу переведено на русский язык.

Общей литературы мы касаться не будем, так как она приведена в начале нашего обзора, где указаны книги, описывающие завоевание обоих полюсов. Назовем книги об экспедициях в Антарктику, начиная с похода Шеклтона, положившего по существу начало серьезному изучению южных полярных областей.

Шеклтон Э. — „В сердце Антарктики“. Перевод с англ. П. Ю. Шмидта (Главсевморпуть, Л., 1935, 429 стр., с иллюстр. и картой, 11 р.).

Заслуги Эрнста Шеклтона в Антарктике справедливо сравниваются с заслугами Фридриха Нансена в северной полярной зоне. Книга же его о путешествии к Южному полюсу в 1908—1909 годах в некотором отношении, пожалуй, представляет больший интерес, чем Нансена о „Фраме“: мы имеем в виду высказываемые Шеклтоном взгляды о полярном снаряжении, в отношении которого он ввел много новшеств. Эти нововведения не ограничиваются тем, что он сделал интересный опыт применения лошадей и автомобиля в полярном походе. Вопросы о снаряжении затрагиваются автором неоднократно на протяжении книги. И в отношении изложения и в смысле практического характера книга сходна с самой лучшей стороны с уже знакомой нам работой Стефанссона. Основному тексту предпослана статья Г. Р. Милля, знакомящая с другими экспедициями Шеклтона. Книга оригинально оформлена.

„Дневник капитана Скотта“ (Всесоюзный Арктический институт, Л., 1934, 330 стр., 6 р. 75 к.).

Не менее отчетливо, чем в книге Роберта Пири, выступает в этой книге облик полярного исследователя — представителя капиталистической страны, в данном случае Англии. Достигнув Южного полюса (1912 год), Роберт Скотт узнает, что его опередил Амундсен, и сокрушается в дневнике над „бедным обиженным английским флагом“. Но, пожалуй, еще более выразительным для обрисовки обстановки, в которой буржуазные исследователи изучали Арктику и Антарктику, являются заключительные строки дневника этого вер-

ного слуги английского империализма, самоотверженно гибнущего в ледяной пустыне: „Ради бога не оставьте наших близких!“

Более доступным для неподготовленного читателя является переложение дневника Р. Скотта и других материалов экспедиции в книге Н. Е. Шаховской — „Последнее путешествие капитана Скотта“ (М., 1934, 197 стр., 2 р. 40 к.), к тому же во много раз более иллюстрированное, чем самостоятельное издание дневника.

В тот же период, что и Скотт, к Южному полюсу направилась австралийская экспедиция 1911—1914 годов, очень подробно и интересно описанная в книге ее руководителя Дугласа Моусона — „В стране пурги“ (Главсевморпуть, Л., 1935, 439 стр., 11 р.). Перед экспедицией Моусона не стояла задача открытия Южного полюса, на котором незадолго перед тем побывали Амундсен и Скотт, а в экспедиции Шеклтона, не дошедшей до полюса на незначительное расстояние, Моусон участвовал сам. Задача состояла в исследовании возможно большей части антарктического побережья, простирающегося приблизительно на две тысячи миль с востока на запад. Экспедиция должна была также проделать ряд исследований в районе между Австралией и ее субантарктическими владениями.

Нужно сказать, что Моусону, в отличие от большинства буржуазных путешественников, чужд дух рекордсменства. Его книга о путешествии, проходившем в тяжчайших условиях, потребовавших немало мужества, не только занимательна, но и глубоко научна. Неслучайно американец Бэрд, отправляясь в свои знаменитые полярные полеты, по его собственному признанию, много руководился сведениями, полученными из книги Моусона. Сама же авиационная экспедиция Ричарда Бэрда (1928 год) описана им в 16 главах большой книги — „Над Южным полюсом“ (Главсевморпуть, Л., 1935, 470 стр., 12 р.). Бэрд широко применил новейшую технику. Самолеты, автосани, аэрофотосъемка, радио — вот что отличает его экспедицию и заставляет практиков-полярников онестись к ней с особенным вниманием. Но автор умело прячет за общими описаниями результаты практического опыта, которые могли бы пригодиться кому-нибудь, кроме него, так тщательно хранящего свои „производственные секреты“. Наряду с новой техникой Бэрд применил также новый принцип работы, вытекающий из того, что достижение полюса не является самоцелью, а лишь частью задачи, в которой на первом плане стоят такие вещи, как аэрофотосъемка и всевозможные наблюдения. Книга Бэрда будет с большим интересом читаться в нашей стране, идущей впереди стран капиталистического мира в деле изучения Арктики вообще и в организациях полярных перелетов в частности.

БИБЛИОГРАФИЯ СЕВЕРА¹

Общие вопросы освоения Арктики и Крайнего Севера

Шмидт О. Ю. Наши задачи в 1936 году. Доклад на совещании хозяйственных работников системы Главсевморпути 13 января 1936 года. Л., Изд. Главсевморпути, 1936. Стр. 28.

Бергавинов С. А. Стахановское движение в Арктике и наши задачи. Доклад на партийном совещании работников Арктики и Крайнего Севера 16 января 1936 года. Л., Изд. Главсевморпути, 1936. Стр. 32.

Мелехов А. П. Стахановские методы на судах Арктики. М., изд. газ. „Водный транспорт“, 1936. Стр. 38.

Сибирцев Н. и Итин В. Северный морской путь и Карские экспедиции. Пред. и ред. Б. В. Лаврова. Новосибирск, Зап.-Сиб. крайиздат, 1936. Стр. 229.

Совещание хозяйственных работников системы Главсевморпути 13—15 января 1936 года. Стенографический отчет. Изд. Главсевморпути, 1936. Стр. 224.

Плавания. Экспедиции. Зимовки

Бартлетт Р. Последнее плавание „Карлука“ (Канадская Арктическая экспедиция 1913 года). Л., Изд. Главсевморпути, 1936. Стр. 191.

Берг Л. С. Открытие Камчатки и экспедиции Беринга (1725—1742). Л., Изд. Главсевморпути, 1936. Стр. 411.

Васильев В. Н. От ледовой Арктики до знойных Кара Кумов. (В сборнике: „Экспедиции Академии наук СССР 1934 года“ М.—Л., изд. Академии наук СССР, 1936.)

Визе В. Ю. Владивосток—Мурманск на „Литке“. Л., Изд. Главсевморпути, 1936. Стр. 151.

Визе В. Ю. Моря Советской Арктики. Очерки по истории исследования. Л., Изд. Главсевморпути, 1936. Стр. 493.

Воробьева О. А. Вглубь Ловозерских тундр. (В сборнике: „Экспедиции Академии наук СССР 1934 года“ М.—Л., изд. Академии наук СССР, 1936.)

Геррит де-Фер. Плавание Баренца. (Перевод с латинского проф. А. И. Малеина.) Л., Изд. Главсевморпути, 1936. Стр. 108.

Громов Б. В. Гибель Челюскина. М., Гослитиздат, 1936. Стр. 377.

Де-Лонг Д. В. Плавание „Жаннеты“ (Сокр. перевод Г. Б. Кричевского, предисловие П. Орловского). Л., Изд. Главсевморпути, 1936. Стр. 459.

Экспедиция к Северному полюсу в 1879—1881 гг.

Дейч А. И. Амундсен. Жизнь и путешествия. (Библиотека по географии для средней школы.) М., Учпедгиз, 1936. Стр. 215.

Дмитриев Н. В. Кольское Заполярье и Печорская тайга. (В сборнике: „Экспедиции Академии наук СССР 1934 года“ М.—Л., изд. Академии наук СССР, 1936.)

Есипов В. К. Петр Пахтусов (под редакцией А. И. Толмачева). Архангельск, Севкрайгиз, 1936. Стр. 73.

Экспедиция на Новую Землю.

Лавров Б. В. Первая Ленская. Очерки о первом караване судов, прошедших через Северный Ледовитый океан к устью реки Лены. М., изд. „Молодая гвардия“, 1936. Стр. 286.

Минеев А. И. Пять лет на острове Врангеля. Л., изд. „Молодая гвардия“, 1936. Стр. 444.

Зимовки 1929—1934 гг.

Норденшельд А. Э. Плавание на „Вега“. Пер. со шведского А. Бонди под ред. В. Ю. Визе. Т. I и II. Л., Изд. Главсевморпути, 1936. Стр. 479 + 503.

Пинегин Н. В. Записки полирника. Архангельск, Севкрайгиз, 1936. Стр. 328.

Воспоминания о походах в Арктику в дореволюционное и советское время. Рихтер З. В. В снегах Эльбруса. Вольдах Арктики. За полярным кругом. М., Гослитиздат, 1936. Стр. 349.

Экспедиция ледореза „Литке“ на остров Врангеля. Поездка по Кольскому полуострову.

Смирнов В. Путиами Ионессы. Шлюпочный поход комсомольцев-водников Красноярск—Диксон. Красноярск, Крайиздат, 1936. Стр. 45.

Эль-Регистан. Необычайное путешествие. Предисл. Героя Советского Союза В. С. Молокова. М., изд. „Молодая гвардия“, 1936. Стр. 191.

Перелет Москва—Диксон зимой 1935 г. Яковлев А. С. Жизнь и приключения Роальда Амундсена. М.—Л., Детиздат, 1936. Стр. 184.

Климатология

Материалы для климатологии полярных областей СССР. Выпуск I. Рязанцева З. А. Климат о-ва Диксона. (Труды Арктического института, том 46. Геофизика, под общ. ред. проф. А. В. Вознесенского). Л., Изд. Главсевморпути, 1936. Стр. 70.

Материалы для климатологии полярных областей СССР. Выпуск II. И. Л. Русинова и М. А. Давыдова. Северная Земля. (Труды Арктического института, том 55. Геофизика, под общ. ред. проф. Л. Ю. Визе.) Л., Изд. Главсевморпути, 1936. Стр. 83.

Метеорологические наблюдения. Бухта Тихая (Земля Франца-Иосифа). Зимовка 1931/32 г. (Главная Геофизическая обсерватория. Сектор полярных и высокогорных наблюдений Инст. климатологии.) Л., ред.-изд. отд. ЦУЕГМС, 1936. Стр. 45.

¹ Составил Н. А. Подорольский.

Покровская Т. В. Климатические данные для Северного морского пути за навигационный период по экспедиционным и стационарным наблюдениям. Л., Изд. Главсевморпути, 1936. Стр. 76.

Аэрография

Обручев С. и Салищев К. Чукотская летная экспедиция 1932—33 гг. Предисловие Я. С. Эдельштейна, введение С. Обручева. Труды Арктического института, Л., Изд. Главсевморпути, 1936. Стр. 184.

Аэрографический очерк Чукотского края. Северное побережье Охотского моря (наблюдения во время полета от Аяна до Камчатки). Объяснительная записка к карте Анадырского края.

Гидрография. Гидрология

Дополнения к материалам по лоции прибрежной зоны моря Лаптевых от устья реки Лены до мыса Челюскина и Восточносибирского моря от устья реки Колымы до устья реки Лены. Сост. Л. Н. Надеевым, А. Э. Розенталь и В. Д. Григорьевым (Гидрогр. управление Главсевморпути). Л., Изд. Главсевморпути, 1936. Стр. 41.

Исследования морей СССР. Статьи И. В. Максимова и П. К. Хмызничкова, под редакцией проф. К. М. Дерюгина (Труды Государственного гидрологического института). Л., ред.-изд. отдел ЦУЕГМС, 1936. Стр. 285.

Гидрологические работы в проливе Карские Ворота летом 1932 и 1933 гг. Зоопланктон южной и юго-восточной части Карского моря.

Лоция Карского моря. Часть III. Обь-Енисейский район. (Гидрографический отдел УМС РККА и Гидрографическое управление Главсевморпути.) Л., изд. Гидрогр. отдела УМС РККА, 1936. Стр. 268.

Максимов И. В. Материалы к изучению приливов арктических морей СССР. Выпуск II. (Труды Всесоюзного Арктического института, том 52. Гидрология, под общ. ред. проф. В. Ю. Визе.) Л., Изд. Главсевморпути, 1936. Стр. 80.

Материалы по лоции Южно-Таймырского водного пути. Сост. Д. А. Богдановым, К. А. Фрейманом и Ю. М. Петранди (Гидрографическое управление Главсевморпути.) Л., Изд. Главсевморпути, 1936.

Молодых И. Ф., Герасимов А. С., Ксенофонтов Г. В. Описание карты района рек Колымы и Индигирки. Редакция проф. К. Н. Миротворцева. (Наркомвод СССР. Материалы по исследованиям рек Колымы и Индигирки, вып. VII.) Иркутск, 1935. Стр. 105.

Научные результаты экспедиции на „Сибирякове“ в 1932 году. Вып. II. Статьи Л. О. Ретовского, Е. Ф. Гурьяновой, Н. И. Тарасова, З. Г. Щедриной,

А. Ф. Лактионова, И. Л. Русиновой, В. И. Влодавец. (Труды Арктического института, том 33.) Л., Изд. Главсевморпути, 1936. Стр. 85.

Исследования фауны и полярных морей СССР. Гидрохимические наблюдения на „Сибирякове“. Магнитные наблюдения на „Сибирякове“.

Описание маяков, маячных огней, освещаемых бучей и знаков берегов Белого моря. Исправлено по 30 апреля 1936 года. Л., изд. Гидрографического отдела УМС РККА, 1936. Стр. 219.

Описание маяков, маячных огней, освещаемых бучей и знаков Северного Ледовитого океана. Моря: Баренцево, Карское, Лаптевых, Восточносибирское и Чукотское. Исправлено по 1 июня 1936 года. Л., изд. Гидрографического отдела УМС РККА, 1936. Стр. 305.

Сведения о состоянии льда у берегов Советской Арктики за зиму 1933—34 гг. (Труды Арктического института, том 45. Гидрология.) Л., Изд. Главсевморпути, 1936. Стр. 56.

Сергиевский Б. А. Гидрографические исследования юго-восточной части Карского моря. Обь-Енисейский район (Труды Гидрографического управления Главсевморпути.) Л., Изд. Главсевморпути, 1936. Стр. 416.

Справочник по водным ресурсам СССР. Том XVI. Лено-Енисейский район. Вып. I. Под ред. В. М. Радевича. (Государственный гидрологический институт.) Л., ред.-изд. отд. ЦУЕГМС, 1936. Стр. 891.

Таблицы времени и высот полных и малых вод на 1936 год. Северные моря. Введение Н. Владимировского. Л., изд. Гидрогр. отдела УМС РККА 1936. Стр. 106.

Таблицы времени и высот полных и малых вод по Северному морскому пути на навигацию 1936 года. (Гидрографическое управление Главсевморпути.) Л., Изд. Главсевморпути, 1936. Стр. 142.

Геология. Палеонтология

Инструкция по производству геологических и геологопоисковых работ в Арктике. (Всесоюзный Арктический институт.) Л., Изд. Главсевморпути, 1936. Стр. 48.

Кропоткин П. Н. История геологического и географического исследования Охотско-Колымского края и верховьев реки Индигирки. 1890—1934 (Гострест Дальстрой. Материалы по изучению Охотско-Колымского края. Серия I—Геология и геоморфология. Вып. 2.) М.—Л., ОНТИ, 1936. Стр. 37.

Материалы по геологии и петрографии Новой Земли. Сборник статей И. Ф. Пустовалова, Б. В. Милорадович и Н. Н. Мутафи (Труды Аркти-

ческого института, том 38. Геология.) Л., Изд. Главсевморпути, 1936. Стр. 152.

Геологический очерк западного побережья Новой Земли от Русской Гавани до залива Иностранцева. О находке нефти на северной оконечности Новой Земли. Геологический очерк северо-восточного побережья Северного о-ва Новой Земли. Материалы к петрографии осадочных пород Карского побережья от мыса Желания до залива Витней.

Соболев В. С. Петрология траппов Сибирской платформы (Труды Арктического института, том 43. Геология, под общ. ред. проф. Заварицкого.) Л., Изд. Главсевморпути, 1936. Стр. 224.

Фауна Новой Земли и Хараулахского хребта. Сборник статей Н. С. Воронец и Б. В. Мидорадович (Труды Арктического института, том 37. Геология.) Л., Изд. Главсевморпути, 1936. Стр. 82.

Фауна Тимана и Колымско-Индигирского края. Сборник статей. (Труды Арктического института, том 30. Геология.) Л., Изд. Главсевморпути, 1936. Стр. 136.

Янишевский М. Э. Грантолиты Новой Земли (Труды Арктического института, том 25.) Л., Изд. Главсевморпути, 1936. Стр. 55.

Почвы и растительность

Косинская Е. К. Десмидиевые водоросли из Арктики. (В сборнике „Споровые растения“, М.—Л., изд. Академии наук СССР, 1933.)

Мазыро М. М. Почвы Хибинских тундр. Часть I. (Труды Совета по изучению производительных сил Академии наук СССР.) М.—Л., изд. Академии наук СССР, 1936. Стр. 68.

Перфильев И. А. Флора Северного края. Часть 2—3. Двудольные (Труды Северного бюро Полярной комиссии Академии наук СССР.) Архангельск, Севкрайгиз, 1935. Стр. 397.

Полынцева О. А. Почвы тундр. (В сборнике: „Экспедиции Академии наук СССР за 1934 год“. М.—Л., изд. Академии наук СССР, 1936.)

Савич Л. И. Мхи архипелага Франца-Иосифа, Северной Земли и о. Визе, собранные В. П. Савичем во время полярной экспедиции 1930 года на ледоколе „Седов“. (В сборнике „Споровые растения“. М.—Л., изд. Академии наук СССР, 1936.)

Торфяные болота Крайнего Севера и Азиатской России (Краткие итоги торфяных экспедиций) Сборник статей под. ред. И. Е. Белокрытова и М. И. Нейштадт. М.—Л., ОНТИ, 1936. Стр. 139.

Материалы по торфяным болотам Енисейского Севера, нижнего течения Оби, северной части бассейна реки Печоры и Кольского полуострова.

Хозяйственное освоение Крайнего Севера. Растениеводство

Быковский В. Я. Овощеводство на Крайнем Севере. Краткое руководство для Мурманского округа и близких по условиям районов (всесоюзный институт растениеводства. Полярная станция.) Л., изд. Всесоюзной академии с.-х. наук им. В. И. Ленина, 1936. Стр. 80.

Давыдов Д. И. Агроправила по возделыванию картофеля на Крайнем Севере (Всесоюзный институт растениеводства. Полярная опытная станция.) Л., изд. Всесоюзной академии с.-х. наук им. В. И. Ленина, 1936. Стр. 15.

Проблемы растениеводства Крайнего Севера. Сборник статей К. А. Флексбергера, М. И. Смирновой, В. И. Разумова, Д. Д. Ромащенко, З. А. Чижевской (Всесоюзный институт растениеводства. Труды по прикладной ботанике, генетике и селекции. Серия 15-я, № 5. Северное земледелие.) Л., изд. Всесоюзной академии с.-х. наук им. В. И. Ленина, 1936. Стр. 96.

Пшеницы за полярным кругом. Хибинь, как естественная лаборатория для изучения физиологического развития растений. Сравнительно анатомическая характеристика льнов, выросших в условиях Крайнего Севера. Культура льна на болотных почвах Крайнего Севера. Конопля на болотных почвах Севера Карельской АССР.

Рыболовный и зверобойный промыслы

Вишняков П. Речное рыболовство. Руководство для колхозов, рыболовческих бригад и артелей (по рекам Оби и Иртышу). Новосибирск, Зап.-Сиб. крайиздат, 1936. Стр. 29.

Клумов С. К. Распределение белухи на Европейско-Азиатском Севере. (Труды Полярной комиссии Академии наук СССР, выпуск 27.) М.—Л., изд. Академии наук СССР. Стр. 71.

Клумов С. К. Добыча и первичная обработка белухи на Севере и Дальнем Востоке. М.—Л., Пищепромиздат, 1936. Стр. 104.

Лопарев П. И. О рыбном садовом хозяйстве Обско-Иртышского Севера. Тобольск, изд. Обско-Тазовской научной рыбохозяйственной станции ВНИРО, 1936. Стр. 62.

Охотничий промысел

Михель Н. М. Инструкция для сбора материала по биосъемке и биосиноптика в охотопромысловом хозяйстве Севера. (Всесоюзный Арктический институт.) Л., Изд. Главсевморпути, 1936. Стр. 32.

Проблемы питания на Севере

Витамины и витаминизация. Сборник статей под ред. проф. А. А. Шмидт (Труды Всесоюзного научно-исследовательского витаминного института НКПищепрома СССР, том 1, вып. 2.) Л., Пищепромиздат, 1936. Стр. 223.

Строительство

Временные строительные правила применительно к условиям Крайнего Севера, в частности по Ямалскому округу. Разработаны госстройконтролером техникум Садовниковым М. А. Сале-Хард, изд. Исполкома Ямалского национального округа, 1936. Стр. 14.

Экономика районов

Синельников С. М., Селезнев С. А., Евдокимов А. А. Северный край. Экономико-географический очерк под ред. председателя Севкрайплана Н. Г. Рослова. Архангельск, Севкрайгиз, 1936. Стр. 143.

История

Алексеев М. П. Сибирь в известиях западноевропейских путешественников и писателей. Введение, тексты и комментарии. Том I, часть II (вторая половина XVII века). Иркутск, Крайгиз, 1936. Стр. 150.

Колониальная политика Московского государства в Якутии XVII века. Сборник документов. Труды научно-исследовательской ассоциации Института народов Севера им. П. Г. Смидовича и Историко-археографического института Академии наук СССР. Л., изд. Института народов Севера им. П. Г. Смидовича, 1936. Стр. 281.

Этнография. Фольклор

Авдеев И. И. Песни народов Манси. Под общ. ред. И. Н. Попова. Омск, Омгиз, 1936. Стр. 125.

Князев В. В. Избранные частушки Северного края. Предисловие В. Беляева. М., Гослитиздат, 1936. Стр. 92.

Островских П. Е. Ненцы. (Библиотека по географии для начальной школы.) М., Учпедгиз, 1936. Стр. 40.

Коничев К. Северные частушки. Архангельск, Севкрайгиз, 1936.

Ошаров М. Северные сказки. Новосибирск. Зап.-Сиб. краевое изд-во, 1936. Стр. 269.

Сборник материалов по эвенкийскому фольклору. Составила Г. М. Василевич (Научно-исследовательская ассоциация Института народов Севера им. П. Г. Смидовича. Труды по фольклору, выпуск 1.) Л., изд. Института народов Севера им. П. Г. Смидовича, 1936. Стр. 290.

Тонков В. А. Ненецкие сказки. Предисловие проф. В. Г. Тана-Богораза, редакция и обработка В. С. Сидоренко. Архангельск, Севкрайгиз, 1936. Стр. 224.

Якутский фольклор. Тексты и перевод А. А. Попова, лит. обработка Е. М. Тагер, общ. ред. М. А. Сергеева, вступит. статья акад. А. Н. Самойловича. М., изд. "Советский писатель", 1936. Стр. 319.

Языковедение

Прокофьев Г. Н. Самоучитель ненецкого языка. (Научно-исследовательская ассоциация Института народов Севера им. Смидовича.) М. — Л., Учпедгиз, 1936. Стр. 184.

Шнейдер Е. Г. Краткий удгейско-русский словарь с приложением грамматического очерка. (Научно-исследовательская ассоциация Института народов Севера им. П. Г. Смидовича.) М. — Л., Учпедгиз, 1936. Стр. 146.

Художественная литература

Гольдберг И. Г. Простая жизнь. М., Гослитиздат, 1936. Стр. 213.

Рассказы об эвенках.

Мионов А. Е. Чукотские новеллы. Архангельск, Севкрайгиз, 1936. Стр. 97.

Соколов-Микитов М. С. Белые берега. Архангельск, Севкрайиздат, 1936. Стр. 228.

Соколов-Микитов М. С. Новая Земля, Земля Франца-Иосифа, Северная Земля, Шпицбергенские очерки.

Шергин Б. В. Архангельские новеллы. М., "Советский писатель", 1936. Стр. 190.

Научно-фантастические романы

Верн Жюль. Путешествия и приключения капитана Гаттераса. Примечания и послесловие директора Всесоюзного Арктического института проф. Р. Л. Самойловича. Перевод под ред. М. А. Дьяконова. М. — Л., изд. "Молодая гвардия", 1936. Стр. 445.

Обручев В. А. Земля Санникова. Л. — М., Главная редакция научно-популярной и юношеской литературы, 1936. Стр. 316.

АПРЕЛЬ

1934

Исполняется третья годовщина спасения чeliusкинцев. 13 апреля 1934 года самолетами Каманина, Водопьянова и Молокова были доставлены в Ванкарем последние шесть чeliusкинцев: заместитель начальника экспедиции А. Бобров, капитан В. Воронин, радисты Э. Кренкель и С. Иванов, механик А. Погосов, боцман А. Загорский.

Как известно, в первых числах апреля начались интенсивные полеты в лагерь Шмидта, — это после того, как летчик А. Ляпидевский около месяца тому назад (5 марта) вывез первых 12 чeliusкинцев — отважных женщин героического лагеря и их детей.

* * *

2 апреля. После длительного ожидания благоприятной погоды оставили лагерь летчик М. Бабушкин с бортмехаником Г. Валавиным. Они вылетели на самолете „Ш-2“, находившемся ранее на „Челюскине“.

О цели своего полета чeliusкинец-летчик М. Бабушкин пишет так:

„Штаб чрезвычайной тройки в Ванкареме волнуется. Приготовленный аэродром часто портит пурга. Высокие бугры снега мешают посадке самолетов, можно поломать шасси, лыжи... По настроению, которое создалось в Ванкареме, и по общему ходу дела чувствуется, что там, на центральной базе, куда должны слетаться самолеты и откуда они будут совершать полеты в лагерь Шмидта, не хватает человека, знакомого с летным делом. Начальник лагеря Отто Юльевич Шмидт предлагает мне вылететь в Ванкарем и помочь штабу в его работе“.

После ремонта самолет „Ш-2“ поднялся в воздух и благополучно долетел до Ванкарема. „Нас встречал весь чукотский поселок, — пишет Бабушкин. — Чукчи были несказанно рады. Их труды не пропали; самолет сел на их аэродром. Через 15 минут получаю восторженную радиограмму. Весь лагерь в восторге. Нас поздравляют с удачным полетом“.

* * *

7 апреля. Утром всему лагерю Шмидта стало известно, что три самолета летчиков Слепнева, Каманина и Молокова после посадки в Ванкареме вылетят в лагерь.

Над лагерем взвился к небу столб дыма — знак местонахождения чeliusкинцев. Вот вдаль показалась еле заметная точка. Значит, лагерь найден. Еще несколько минут, и над заготовленным аэродромом, нарушив арктическую тишину, пролетела стальная птица. Самолет сделал несколько кругов, не решаясь сесть: ветер сносил его в сторону. Наконец — последний круг. Вот лыжи коснулись площадки, но... что это случилось с машиной? Самолет подпрыгнул и опять устремился вперед к концу площадки. Там ропаки — неизбежная авария. Гряда торосов преградила путь. Самолет вдруг остановился, накренившись на левое крыло.

Чeliusкинцев охватила тревога: „Что, если авария привела к гибели людей, к поломке машины?“ Но люди остались невредимыми. Из кабины самолета вышли Г. А. Ушаков и пилот Слепнев. Чeliusкинцы горячо встретили дорогих гостей.

Самолет Слепнева после некоторого ремонта повреждений, полученных при посадке, мог через несколько дней вылететь обратно в Ванкарем.

Через час на аэродром лагеря благополучно снизились самолеты Молокова и Каманина „Р-5“. Они, не задерживаясь, вылетели обратно в Ванкарем с партией чeliusкинцев. В этот день из лагеря было вывезено еще 5 чeliusкинцев: зоолог В. Стаханов, радист В. Иванюк, кочегар С. Киселев, повар Н. Козлов, матрос Н. Ломоносов.

В этот же день оставшийся в лагере Г. А. Ушаков сделал чeliusкинцам доклад о XVII партийном съезде. Лагерь Шмидта был в курсе всех событий.

* * *

10 апреля. Этот день в отличие от предыдущих ознаменован новым событием. Летчики Каманин, Молоков и Слепнев смелыми полетами прорвали фронт арктической погоды. Они вывезли со льдины в Ванкарем 23 человека, в том числе уполномоченного Правительственной комиссии Г. А. Ушакова. В этот день летчик Молоков сделал три рейса и один вывез 14 человек.

Вот имена вывезенных в этот день людей: моторист А. Иванов, механик А. Пионтковский, ст. механик Н. Матусевич, печник И. Николаев, плотник В. Баранов.

кочегар Я. Сергеев, фотограф П. Новицкий, повар Ф. Сергеев, матрос Г. Мосолов, зав. факторией Е. Прокопович, кочегар Г. Ермаков, штурман Б. Виноградов, плотник П. Сорокин, кочегар А. Агафонов, матрос А. Харкевич, кочегар Е. Марков, зам. нач. экспедиции И. Баевский, писатель С. Семенов, плотник А. Шуша, печник Д. Березин, машинист Л. Мартисов, геолог В. Рыцк.

С этого знаменательного дня началось регулярное воздушное сообщение между лагерем Шмидта и мысом Ванкарем.

* * *

11 апреля. Один за другим чередовались полеты отважных сынов нашей родины — полярных летчиков. Лагерь Шмидта начал сокращаться с заметной быстротой. Одна за другой вычеркивались фамилии челюскинцев из списка очередности эвакуации. В этот день летчики Каманин и Молоков сняли со льдины уже 35 челюскинцев. Летчик Молоков сделал вместо трех рейсов (10 апреля) четыре рейса и вывез один 20 челюскинцев. Новые имена спасенных стали мгновенно известны всей стране: плотник Н. Кулин, плотник П. Воронин, повар Ю. Морозов, кочегар Б. Кукушин, плотник Ф. Скорцов, нач. полярной станции П. Буйко, машинист А. Апокин, плотник В. Голубев, матрос Г. Баранов, механик Ф. Тойкин, машинист В. Бармин, инженер П. Расс, инженер В. Ремов, матрос А. Мионов, биолог Л. Белопольский, аэролог Н. Шпаковский, кочегар В. Паршинский, кочегар И. Румянцев, кочегар М. Бутаков, инженер-физик И. Факидов, кочегар А. Ульянов, механик П. Петров, журналист Б. Громов, машинист И. Нестеров, кинооператор А. Шафран, пекарь В. Агапитов, подрывник В. Гордеев, геодезист В. Васильев, кочегар В. Громов, плотник Д. Кудрявцев, кок А. Зверев, кочегар И. Мальховский, врач К. Никитин, плотник А. Юганов.

В этот же день, 11 апреля, на самолете Молокова был вывезен по распоряжению Правительственной комиссии тяжело заболевший начальник экспедиции Отто Юльевич Шмидт.

* * *

12 апреля. В ледовом лагере Шмидта находилось лишь 28 челюскинцев. Но вот их стало еще меньше. Летчиками Каманиным, Водопьяновым и Дорониным были вывезены в этот день 22 челюскинца: метеоролог Н. Комов, матрос В. Синцов, печник М. Березин, гидрограф П. Хмызников, художник Ф. Решетников, уборщик В. Лепехин, пом. капитана В. Павлов, служитель К. Кожин, гидрограф Я. Гаккель, гидробиолог П. Ширшов, машинист С. Фетин, матрос М. Ткач, механик М. Филиппов, матрос А. Лесков, машинист В. Задоров, матрос Г. Дурасов, пом. завхоза А. Канцин, механик В. Гуревич, пом. капитана С. Гудин, штурман

М. Марков, механик А. Колесниченко, зам. нач. экспедиции И. Копусов.

На льдине осталось 6 челюскинцев — капитан А. Воронин, радисты Э. Кренкель и С. Иванов, механик А. Погосов, боцман А. Загорский во главе с заместителем начальника экспедиции А. Бобровым.

* * *

13 апреля. В лагере 6 челюскинцев. В палатках горят фонари, зажжены примусы. Идут последние приготовления оставшихся людей к последнему перелету. Вот как описывает последние часы пребывания на льдине капитан Воронин: «Я зажег примус, вскипятил чаю, вымыл посуду, и все аккуратно прибрал, оставив в палатке по морскому обычаю запас продовольствия и вещей, необходимых человеку, который бы вдруг оказался заброшенным на эти льдины. Мне хотелось, чтобы лагерь Шмидта, даже покинутый его обитателями, не был похож на хаотические лагеря иностранных экспедиций, какие мне приходилось видеть хотя бы на острове Рудольфа в 1929 году».

Раннее утро. На рассвете радисты сообщили радостную весть о том, что прилетят в лагерь три самолета.

Последние минуты. Вот загудели моторы самолетов. Это летят все те же отважные соколы — летчики Молоков, Водопьянов, Каманин...

Со льдины сняты последние 6 челюскинцев. Самолеты поднялись в воздух, делая прощальные виражи над историческим лагерем. Внизу видны флажки аэродрома и развевающийся флаг.

Через 50 минут самолеты прилетели в Ванкарем. Лагерь Шмидта больше не существовало.

* * *

14 апреля. Правительственная комиссия во главе с. Куйбышевым опубликовала рапорт ЦК ВКП(б) — тов. Сталину, СНК СССР — тов. Молотову об окончании операции по спасению челюскинцев.

* * *

19 апреля. В "Правде", в передовой "Блестящая победа" было отмечено следующее:

"Великая война на Северном Ледовитом океане закончилась блестящей победой большевиков. Большевики победили в этой войне потому, что на их стороне была мощная современная техника и высшее командование страны могло сразу же своими собственными средствами сосредоточить необходимые для отпора силы.

Большевики победили потому, что в этой войне они проявили сочетание американской деловитости с революционным размахом, показали замечательное искусство организации и пламенный энтузиазм.

Большевики победили потому, что по первому требованию они могли мобилизо-

вать в указанном месте столько бойцов-героев, сколько их было необходимо.

Большевики победили потому, что ломающимся льдам могли противопоставить свою несокрушимую спайку, свою революционную цельность, свое стальное единство.

Ляпидевский, Леваневский, Молоков, Каманин, Слепнев, Водопьянов, Доронин показали чудеса героизма, показали, на

что способен стосемидесятимиллионный народ, когда встанет вопрос о защите его родины*.

* * *

В оставшиеся дни апреля челюскинцы совершили большой поход на собачьих нартах по Северной Чукотке от Ванкарема до Уэлена, покрыв 500 километров пути.

ПОПРАВКА

В № 12 „Советской Арктики“ за 1936 год опубликована статья В. М. Пономарева — „Горячие источники Чукотского полуострова“. Не по вине автора из статьи выпала ссылка на источники, которые использованы им в обзоре горячих источников. Приведенная в опубликованной статье ссылка на материалы Отдела фондов Горно-геологического управления Главсевморпути не является исчерпывающей.

Редакция разъясняет: работа по исследованию горячих источников на Чукотке производилась Арктическим институтом Главсевморпути. В качестве материалов для

обзора автором использованы статьи сотрудников Арктического института и Горно-геологического управления: Ф. Головачева — „Минеральные источники юго-восточной оконечности Чукотского полуострова“; А. Никольского — „Термы Чукотки“; М. Рябкина — „Нешкенский горячий источник“; В. Андрианова и Ф. Головачева — „Краткие предварительные данные о геологическом строении юго-восточной части Чукотского полуострова“; И. Исакова — „Материалы по полезным ископаемым Чукотского полуострова“. Отзыв, который воспроизведен в статье, даны профессором Л. Вейнгеровым.

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА НА 1937 ГОД

на ежемесячный политико-экономический иллюстрированный журнал, орган Главного управления Северного морского пути при СНК СССР и Поль управления ГУСМП

Советская Арктика

Подписная плата: на год — 18 руб., на 6 месяцев — 9 руб.

Цена отдельного номера 1 р. 50 к.

Подписку и деньги на авляйте по адресу:

Ленинград, Просп. Октября, 7/9

Сектору распространения Изда. льства Главсевморпути

Редакционная коллегия:

Г. А. Ушаков (ответственный редактор)

А. А. Догмаров

М. Н. Боначер (зам. ответственного редактора)

Адрес редакции:

Москва, улица Горького, 5. Тел. 4-35-95.

Технический редактор Ю. А. Таубер

Сдано в набор 19 февраля 1937 г.

Бум. 70×108 см. 7 печ. л.

Уполн. Главлита № Б-13073.

3½ бум. л.

Зак. 497

10½ авт. л.

Изд. № 22

Подписано к печати 25 марта 1937 г.

120 000 тип. зн. в бум. л.

Тираж 10 000 экз.

Типография „Коминтерн“. Ленинград, Красная ул., 1

Цена 1 руб. 50 к.