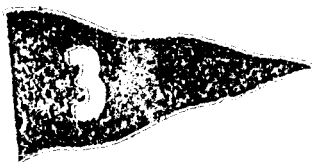


Եռօրյա Արձույն

ՀԱՅԿԱՅԻՆ ԿՈՄԻՏԵ
ԿԵՆՏՐԱԼ
ԳՐԱԴԱՐԱՆ
ԵՐԵՎԱՆ
ՀԱՅԿԱՅԻՆ ԿՈՄԻՏԵ
ԿԵՆՏՐԱԼ ԳՐԱԴԱՐԱՆ, ԵՐԵՎԱՆ

1936



МАРТ

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Советская Арктика

**ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ
ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ**

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

**3 М А Р Т
1 9 3 6**

И з д а т е л ь с т в о Г л а в с е в м о р п у т и

СОДЕРЖАНИЕ

Н. М. Янсон. Стахановцы Арктики выполняют план	3
<i>НА ПРИЕМЕ В КРЕМЛЕ</i>	
Речи гг. В. Я. Чубаря, Н. Н. Кузьмина, Ю. М. Лисса, М. П. Белоусова, М. И. Шевелева, А. Д. Алексеева, В. С. Молокова, А. Н. Остер-Волкова, В. П. Остроумовой, А. П. Михайлова, П. Н. Виханова	6
<i>НА ХОЗЯЙСТВЕННОМ И ПАРТИЙНОМ СОВЕЩАНИЯХ ГЛАВСЕВМОРПУТИ</i>	
О. Ю. Шмидт. Наши задачи в 1936 году	28
С. А. Бергавинов. Развернем стахановское движение в Арктике	44
И. О. Серкин. Об итогах проверки партийных документов	58
А. Г. Басс. Работа комсомола на Севере	62
<i>СТАХАНОВСКОЕ ДВИЖЕНИЕ В АРКТИКЕ</i>	
Н. Я. Болотников. Стахановец тундры	65
И. А. Копусов. Стахановское движение на полярных станциях	67
Б. И. Гриншпан. Стахановское движение в пушном хозяйстве	69
Виктор Ракитин. Стахановцы Омского севера	70
И. М. Суслов. Стахановское движение в гидрографии	72
<i>СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ ВСТУПИЛ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ</i>	
Э. Ф. Крастин. Накануне навигации 1936 года	74
Г. П. Осадчих. Холодеет ли Арктика	77
В. Ю. Визе. О походе на приатлантической Арктики	79
Вивиан Итин. Колебания ледовитости	80
И. А. Киреев. Экспедиция на „Малыгине“	93
<i>САМОЛЕТ И ДИРИЖАБЛЬ</i>	
М. С. Бабушкин. Арктический самолет	95
Умберто Нобиле. Дирижабль в Арктике	96
Беседа с летчиком Ю. С. Праховым	98
Беседа с Б. В. Лавровым	99
Беседа с летчиком В. Д. Волосюк	100
<i>НАМ ПИШУТ</i>	
Н. Я. Долгий. Телята, свиньи и голуби на арктической земле	101
М. Броднев. Из чума в культурное жилище	104
А. И. Федин. Овощеводство на Крайнем Севере	106
Б. Т. Семенов. Лисица Тиманской тундры	107
Н. Князев. Белая куропатка	109
<i>ХРОНИКА</i>	
В. Л. Дуговская. Вторая антарктическая экспедиция Р. Бэрда	110
Г. С. Максимов. Первое учебное плавание студентов Гидрографического института Главсевморпути	112

СТАХАНОВЦЫ АРКТИКИ ВЫПОЛНЯТ ПЛАН

Минувший 1935 год принес нам две победы: в октябре мы рапортовали о выполнении навигационного плана, в середине декабря — о выполнении годового плана полярной авиации. Одновременно выполнен план по ряду отраслей промышленности и промыслового хозяйства Крайнего Севера. По каменному углю, например (имеется в виду, главным образом, уголь шпицбергенских рудников), план выполнен на 111,5 процента. Добыча угля увеличилась на 82,3%. По плавиковому шпату план выполнен на 100% (добыто больше, чем в 1934 году, на 85,2%).

План по промышленности в целом выполнен на 102,9% (по сравнению с предыдущим 1934 годом увеличение на 211,4%).

План недовыполнен по рыбе, лесной промышленности и по речному судостроению.

Также недовыполнен план по капиталовложениям и по труду. По труду выполнило план одно лишь Управление полярной авиации. Это управление постаралось иметь меньше людей, чем полагалось, сэкономило фонд зарплаты, зато подняло среднюю ставку и тем самым создало лучшие материальные условия своим работникам.

У нас еще очень много недостатков и недочетов. Одним из основных недостатков является дороговизна нашей работы. Слишком дорого мы работаем. Развертывая стахановское движение, мы сумеем снизить себестоимость и выполнить план 1936 года.

В 1935 году правительство ассигновало на наши капиталовложения около 100 миллионов рублей. В 1936 году мы получаем 170 миллионов рублей. Надо гордиться тем, что партия и правительство уделили нам такое внимание. Мы находимся на первом месте по процентному увеличению капиталовложений. Одновременно увеличился в этом году в два с лишним раза и наш финансовый план.

Мы должны расчетливо и экономно расходовать отпущенные нам средства. В 1936 году необходимо выполнить правительственную директиву — снизить на 11% расходы по строительству.

Как же мы распределяем правительственные ассигнования?

Львиная доля средств пойдет на судостроение (70 272 тыс. руб.) и в первую очередь на ледоколостроение. Затем идут расходы на строительство судоремонтного завода и верфей (29 213 тыс. руб.), из которых 27 млн. рублей пойдут на самый крупный объект нашего строительства, на жемчужину нашего хозяйства — Мурманский судоремонтный завод.

Крупная сумма затрачивается на жилищно-бытовое строительство — (7174,5 тыс. рублей).

Мы дадим Советской Арктике 4 новых ледокола типа „Красин“, два электро-дизель-моторных ледокола (на 2 тысячи индикаторных сил больше „Красина“) и два улучшенных по сравнению с „Челюскиным“ ледокольных парохода под названием „Севморпуть“.

Вырастет новый большой судоремонтный завод в Мурманске. Новая угольная база на острове Диксона, гидроавиобаза в Красноярске, радиостанция в Архангельске, радиозузел в Игарке, Белогорский лесокombинат в Омском территориальном управлении, Енисейский и Ленский затоны, Дом полярника в Москве, горно-рудный комбинат в Амдерме; ряд северных машино-промысловых станций (в Яр-Сале, Омской области, в Булуне, Якутской АССР, в бухте Провидения).

Как же разворачивается в учреждениях и предприятиях Крайнего Севера одно из мощнейших орудий выполнения планов — стахановское движение?

Наши политотделы на местах проделали значительную работу. Так, например, Красноярский, Омский, Архангельский политотделы созывали слеты стахановцев и организовывали людей для работы по-стахановски.

Однако не везде еще разъяснена самая **сущность стахановских методов работы — перевыполнение технических норм**. По сообщению Обдорского политотдела, председатель месткома судовой Козлов и парторг Анисимов вообще отказались поощрять стахановское движение. Они объявили, что у них стахановцев нет, тогда как кузнецы верфи Чалин и Заровнятных выполнили программу свыше чем на 400%. Чалин перевыполнял ежедневные задания почти в 4 раза. Он изобрел шляпочно-болторезный станок, который дает возможность делать не 80 болтов в смену, а 300—400 болтов.

В Тобольском затоне стахановец-кузнец Забалуев заработал 86 рублей за смену. Техническое руководство, вместо того чтобы поставить его за пример, стало подумывать как бы снизить зарплату.

На Мурманском судоремонтном заводе, после того как бригада стахановцев-грузчиков перекрыла нормы на 300%, нормировщик эти нормы начал „исправлять“. Вместо 40 рублей, которые приходились на каждого человека, он им дал по 15 рублей. Только благодаря вмешательству парторга, это головоутиение было отменено.

Начальник Арктикснаба, когда его спросили, есть ли у него стахановцы, отвечал, что у него есть только стахановские методы работы — они заключаются в том, что „сотрудники могут вне плана доставать железо, сталь и т. д.“ Это, конечно, извращение стахановского движения.

Несомненно, что среди работников Севера и у того же Арктикснаба есть настоящие стахановцы.

В Архангельске есть бондарная мастерская, где бригада Черноудова из месяца в месяц перевыполняет нормы и повышает свои заработки. Муж и жена Файзулины, землекопы, работают в одной бригаде на Красноярском авиогидрострое. Они из месяца в месяц перевыполняют план до 240%. Как это им удается? Оказывается, они переделали тачку и переместили центр тяжести. Это дало им возможность положить на тачку в полтора раза больше груза. В апреле Файзулины заработали по 200 рублей, а в октябре уже по 700 рублей.

Разве мало у нас таких Файзулиных? Развяжите их инициативу, стимулируйте ее материально, и тогда вы увидите еще большие чудеса.

Замечательный опыт Донбасса — родины стахановского движения — мы распространили и на Шпицберген. Часть шпицбергенских руководителей долгое время не понимала сущности стахановского движения. Они опирались на свои комплексные бригады и противопоставляли их стахановским. В определенный момент, когда на рудниках существовали более низкие формы организации труда, комплексные бригады были прогрессивным явлением, но коль скоро появились другие методы,

которые дают лучшие результаты, нужно было немедленно перестроиться. Комплексная бригада — это похоже на артель грузчиков, работающих в три смены и весь заработок складывающих в „одну фуражку“ и делящих его поровну, т. е. полная уравниловка. Конкретно: первая смена нарубила 170 тонн, вторая — 90 тонн и третья — 80 тонн, но заработок складывается вместе и делится только по квалификации среди рабочих. Это, конечно, находится в противоречии со стахановскими методами. Стоило только ликвидировать эту „фуражку“, как дело изменилось к лучшему. В то время, как отдельные навалотбойщики зарабатывали по 15—16 рублей за смену, другие стали зарабатывать по 67—70 рублей.

Сейчас мы установили на Шпицбергене всесоюзный рекорд. Навало-отбойщик Лохман отбил и навалил на конвейер 124,8 тонны угля, т. е. значительно перекрыл достижения Донбасса. Недавно Лохман, получивший звание первого мастера забоя советского рудника, превысил норму на 980%.

Примеры такого трудового героизма множатся. Мы имеем стахановцев и среди моряков.

Нужно только смелее переходить к пересмотру тех норм, которые существовали до сих пор. Надо постепенно давать нагрузку механизмам, т. е. поступать так, как поступают силачи-физкультурники — они тренируются, чтобы потом поднимать по 7 пудов.

Мало еще практически сделано по стахановскому движению нашими летчиками. Владея прекрасными кадрами, полярная авиация должна в самый кратчайший срок стать во главе этого движения. Пример Бузаева и Николаева, опровергнувших невозможность зимних полетов, должен быть подхвачен нашими воздушными стахановцами.

Даже самые дальние полярные станции сейчас включились в стахановское движение. На мысе Челюскина бортмеханик Игнатьев подготавливает самолет к полету в самых трудных зимних условиях всего за 40 минут.

Не отстают и промысловики. В Эвенкийском округе по некоторым станциям норма сдачи пушнины — 700 рублей на охотника. Охотники Дмитрий и Александр Панкагырь сдали пушнины на 3500 рублей каждый. Есть охотники, которые перевыполнили нормы на 335%.

О чем же говорят все эти примеры? О том, что правильно развернутое стахановское движение в условиях Крайнего Севера может дать стране колоссальный резерв.

Нам предоставлены все возможности для выполнения плана 1936 года. Каждому из нас остается только совершенствоваться в технике порученной ему работы. Если все задания мы сумеем ясно себе представить и реализовать их на базе стахановских методов труда, тогда мы сможем рапортовать нашей партии и правительству — нашему великому и любимому вождю тов. Сталину о новых, больших достижениях по освоению богатств Севера.

Стахановцы Арктики выполняют план.

На приеме в Кремле

25 января 1936 года работники Главсевморпути были приняты в Кремле заместителями председателя Совета Народных Комиссаров Союза ССР—тт. Чубарем В. Я. и Антиповым Н. К. и секретарем ЦК ВКП(б) т. Андреевым А. А.

В составе делегации, численностью около 60 человек — хозяйственники, партработники, летчики, полярные моряки.

Тт. Чубарь, Андреев и Антипов были встречены бурными аплодисментами собравшихся, переходящими в овацию, и криками „ура“ в честь тов. Сталина и руководителей партии и правительства.

Речь В. Я. Чубаря

Совещание работников Главсевморпути по хозяйственным и партийным вопросам дало возможность вам обсудить много актуальных проблем предстоящего года и позволило обменяться опытом работникам, разбросанным по далеким краям этой отрасли нашего социалистического строительства.

Поскольку продуктивность вашего совещания начнет быстро сказываться на работе, правительство и партия будут иметь возможность следить за дальнейшим вашим продвижением и окажут повседневную оперативную поддержку в вашей работе.

Мы на сегодняшнем совещании послушаем только часть работников, и по их информации я, т. Антипов и т. Андреев проинформируем руководителей нашей партии и правительства с тем, чтобы работу в области Арктики поднять на более высокий уровень и ту реорганизацию, которую провели по решению партии, для того, чтобы повернуть работу Главсевморпути на хозяйственные рельсы, на выявление новых ресурсов и использование их для социалистического строительства и те задачи, которые поставила партия и правительство перед вами, — решать еще более успешно, чем это было до сих пор.

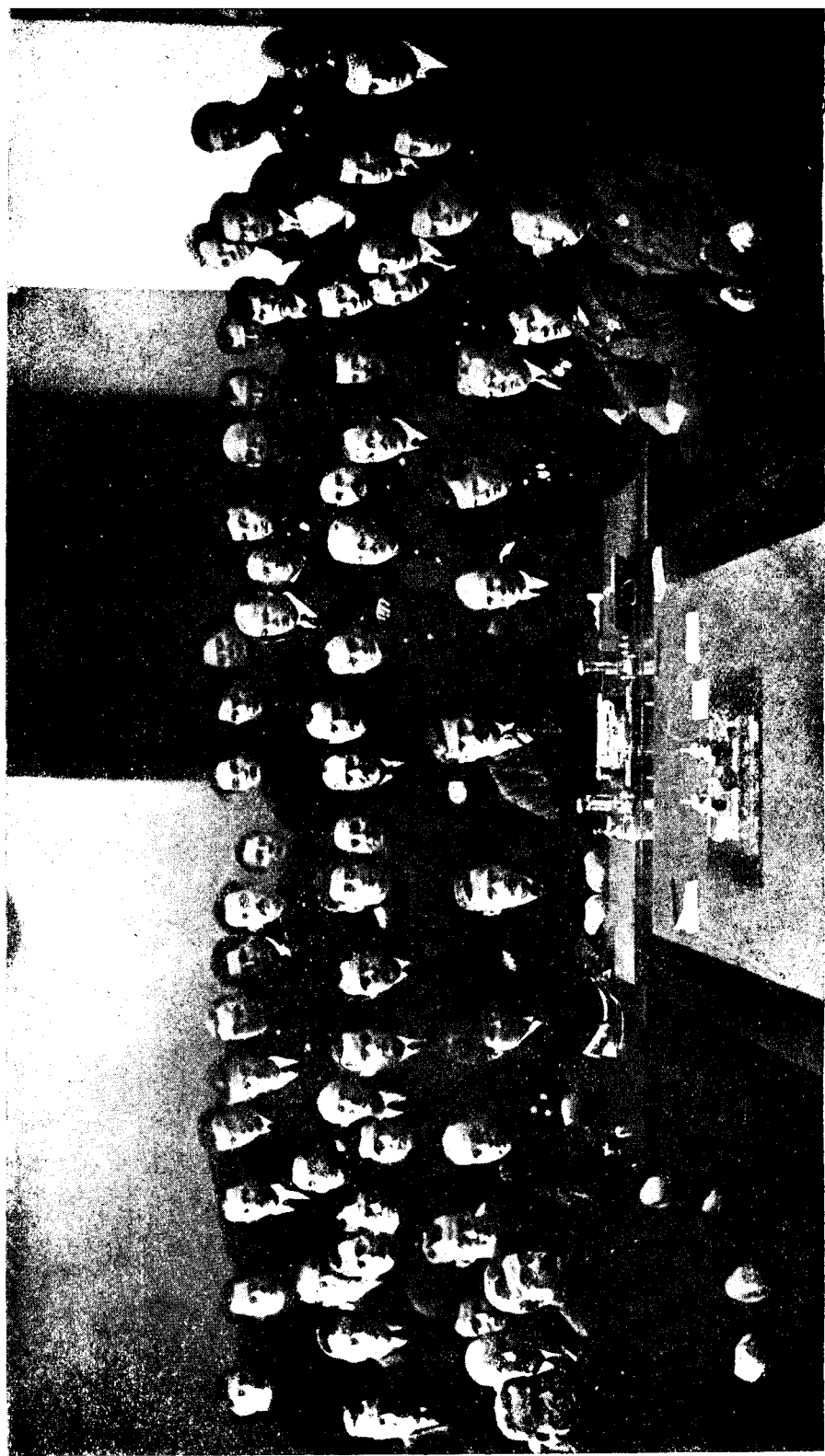
Разрешите перейти к заслушанию товарищей.

Речь Н. Н. Кузьмина

(Начальник Архангельского территориального управления Главсевморпути)

Мы к своей работе отнеслись довольно самокритически. Еще до хозяйственного совещания мы определили ее так: работа плавсостава, работа наших кораблей, капитанов и моряков была прекрасна, хороша,

Все речи даются по сокращенной стенограмме.



Работники Главсевморпути на приеме в Кремле 25 января 1936 года

и нам нужно брать с нее пример, а о работе нашего берегового состава было сказано, что она очень плоха. Тем не менее, все наши корабли выполнили все планы. Мы не сумели только выполнить план по песцу.

По оленесовхозам мы сумели в 1935 году впервые выйти не плохо. Так, поголовье нашего оленьего стада в совхозах до забоя было на 38% выше, чем у колхозников и единоличников. Надеемся, что в 1936 году сумеем дальше развивать стадо с тем, чтобы обеспечить наши острова мясом из оленьих совхозов. Нам необходимо еще организовать совхоз по производству картофеля. Это основные задачи, которые стоят перед нами на 1936 год.

Я хотел бы заострить внимание, главным образом, на тех вопросах, которые для нас являются узкими. В 1935 году мы перевезли 7,5 тыс. тонн. На 1936 год думаем перевезти около 50 тыс. тонн.

Возникает вопрос, где мы должны строить причалы: в Мурманске или в Архангельске? Перевозка из Ленинграда у нас составляет 30%, а остальные 70% грузов идут из разных мест Союза вплоть до Туркестана. Железнодорожная перевозка из Ленинграда в Мурманск на 10 рублей дороже, чем из Ленинграда в Архангельск. В среднем около 28 рублей на тонну придется переплачивать, если возить в Мурманск.

Чубарь.— Разве существующих причалов недостаточно?

Кузьмин.— Нет, недостаточно. Второй вопрос. Мы считаем, что можно перевозить грузы по Баренцову морю и Карскому из Архангельска на баржах. Идут разговоры о том, что можно возить баржу за ледоколом по 3—5 миль в час, а тут можно вести 9-мильным ходом.

Антипов.— Можно за буксиром, не обязательно за ледоколом.

Кузьмин.— У нас буксиров нет. Перед нами стоит вопрос, как возить баржу. Нам нужно делать баржи. Я ставлю этот вопрос для того, чтобы правительство нам помогло.

Бергавинов.— Ты скажи, как Вайгач поднимали.

Кузьмин.— Мы должны дать 14 тыс. тонн флюорита. С применением стахановских методов товарищи начали перевыполнять задания по бурению и по разработке пластов. Задача, поставленная правительством относительно 14 тыс. тонн, будет перевыполнена.

Бергавинов.— Это новый рабочий район, выросший на пустом месте.

Кузьмин.— На Новой Земле у нас население небольшое, около 1000 человек. Часть местного ненецкого населения ведет оленеводство, и, кроме того, мы ловим там рыбу.

В 1935 году у нас был план перевозок в 40 тыс. тонн, а в 1936 году придется перевезти 107 тыс. тонн и вывезти из Амдермы 14 тыс. тонн флюоритов. Архангельские перевозки должны обеспечивать Кольский полуостров, Новую Землю, остров Шпицберген. Что касается Новой Земли, то мы там ведем ловлю песка — 2500 шкур, тюленя (небольшой береговой бой).

Чубарь.— План производства на 1936 год вам доведен?

Кузьмин.— Доведен. По вопросу о Новой Земле возникает такой вопрос. Нужно, чтобы там удешевили продажу муки. Там продают муку по ценам не хлебопечения, а торговли, забывая о том, что там торговля мукой пока не может быть.

Стахановское движение у нас развернулось в разных местах. На кораблях при перегрузке угля до стахановского движения мы грузили около 9 тонн в час. Стахановцы во главе с т. Колясниковым расставили свои силы в море и при перегрузке с иностранных кораблей сумели разгружать 20 тонн в час. Правильной расстановкой сил ста-



В. Я. Чубарь

хановцы добились таких результатов даже там, где нет механизации. Например, токарь-бондарь Черноудов сделал чертеж своей мастерской, продумал, куда нужно положить материал и какого человека надо куда поставить, и добился того, что то количество бочек, которое нужно было делать в 7 дней, он сделал за 3 дня. Прокофьев — кузнец, который раньше делал 150 болтов при 3 нагревах, теперь делает 400 болтов при одном нагреве. Один рабочий у нас придумал станок, который делает расточку пил в два часа вместо десяти часов.

В ближайшее время мы проводим электрический ток, который даст нам возможность больше механизировать работу, и мы процентов на 15 сократим стоимость благодаря рационализаторским предложениям и правильной расстановке сил.

Антипов. — Какой процент из всего морского флота находится у вас?

Кузьмин. — Ледокольных пароходов 75%, грузовых пароходов у нас нет.

Речь тов. Ю. М. Лисса

(Начальник Якутского территориального управления)

В 1933 году в порт Тикси было завезено 3 тыс. тонн морским путем. В 1935 году — 13 тыс. тонн, а в 1936 году мы ожидаем 20 тыс. тонн. Эти грузы мы возим вверх по Лене. Для этого у нас имеется собственных два мощных парохода, один в 1400 сил и другой в 800 сил. Нашей тяговой силы на сегодня недостаточно для того, чтобы везти грузы вверх по Лене.

Нужно сказать, что мы еще полностью Ленкой не овладели. В 1933 году было завезено 3 тыс. тонн, в 1934 году — 4 тыс. тонн, а в 1935 году — 8 тыс. тонн, но завести в Якутск удалось только 1 тыс. тонн.

Почему не завозили? Я думаю, что кроме объективных причин, которые заключаются в том, что в этом году перед выходом нашего флота из Тикси разразился шторм, задержавший флот на 9 дней (мы из бухты Тикси вместо 3-го вышли только 13 сентября; задержка на 9 дней имеет большое значение), затем обычное похолодание, шуга наступила не в конце октября, как всегда, а похолодание началось в конце сентября, — имеются и субъективные причины: слишком много времени тратится на простои, перегрузку, капитаны проявляют недостаточную маневренность, недостаточно заботятся...

Чубарь. — Сколько времени тратится на погрузку и разгрузку?

Лисс. — Мы разгружаем не только в бухте Тикси, но и по дороге, забираем по пути рыбу. Мы 8 тыс. тонн завозим в пункты до Якутска, а в самый Якутск только 1 тыс. тонн.

Чубарь. — Что-то такое неладно с маневренностью. Из-за каких-то 100 пудов задерживаетесь по суткам. Очевидно, работаете не по-стахановски. Ленским флотом мы каждый год занимаемся и топчемся все на месте.

Лисс. — В текущем году должны быть освоены новые реки — Яна и Индигирка, куда мы пустим по одному пароходу в 150 и 300 сил. В этом году впервые по Индигирке будет провезено до 300 тонн.

В 1935 году началось строительство в Якутске большого радиоцентра в 15 киловатт, который должен быть закончен в 1936 году. Кроме того, в 1936 году мы намечаем другие строительные работы —



А. А. Андреев

баржестроение, начинаем катеростроение. Недостаток заключается в том, что нам нужны газогенераторные моторы, так как завозить жидкое топливо очень дорого. Кое-что мы получили, но далеко недостаточно.

У нас имеются два крупных оленесовхоза. В каждом имеется по 16 тыс. оленей. Выход составил до 3 тыс. голов, которые были переданы колхозам и факториям. Эти совхозы должны быть разукрупнены, так как территория, которую они обслуживают в настоящее время, слишком велика. В этом году должен быть принят нами зерноживотно-водческий трест с тремя большими совхозами. Якутское правительство собирается нам передать рыбные промыслы бухты Тикси.

В 1935 году, впервые за много лет, был выполнен план IV квартала по пушнине. Мы получили пушнины в среднем за год на 3142 тыс. рублей, и на будущий год намечается еще бо́льшая программа.

Мы должны развить добычу угля. У нас имеется уголь на двух шахтах. В 1935 году было намечено добыть 25 тыс. тонн, на 1936 год намечается 35 тыс. Добыча угля должна быть механизирована.

Янсон.— Сколько вы добываете?

Лисс.— 20 тыс. тонн. Недовыполнение программы в 1935 году объясняется отсутствием детонаторов и другого оборудования. Уголь залегает неглубоко.

У нас имеется два рудника, в одном нам нужно добыть 10 тыс. тонн, в другом — 25 тыс. тонн. У нас на Кандалакском руднике можно добывать сколько угодно угля и без особых трудностей, но уголь недоброкачественный, он может идти только на коммунальные услуги, и самым лучшим способом для его дальнейшего развития было бы брикетирование, что мы и хотим начать в этом году, испробуем, какие результаты это даст. Тонна угля сейчас стоит там 14 рублей.

В 1936 году мы должны строить здания и развернуть строительство особенно на Крайнем Севере. Сейчас вопрос ставится так, что строительство мы должны вести не только для наших непосредственных хозяйственных задач, но якутские организации предлагают строить и для Наркомпроса, и для Наркомздрава.

В 1936/37 году нужно будет развернуть работу по большому завозу товаров. Если в 1935 году было завезено промтоваров на 22—30 млн. рублей, то в 1936 году нужно завезти на 50 млн. рублей, а если присоединить завоз Интегралсоюза, то нужно будет завезти товаров миллионов на 70 и нужно будет суметь продать их в порядке свободной торговли.

Больше всего нам нехватает рабочих, главным образом плотников. Среди якутов есть немало плотников, но они заняты у себя, особенно летом. Для радиоцентра нам предоставили возможность набирать рабочих даже в страдную пору. Для угольной промышленности нам нужны простые чернорабочие, которых можно скоро обучить.

Дальше, мы должны развешивать баржестроение. В 1936 году мы должны выстроить 11 тыс. тоннажа, более 6 тыс. тонн крупного тоннажа и остальное — мелкий тоннаж для Индигирки и небольших операций. Затем катеростроение, которого у нас в прошлом году совершенно не было и которое в этом году должны поставить. Нам нужны небольшие катера в 60 и 24 сил.

Надо несколько развить добычу соли для местных нужд. Мы добываем всего 1 тыс. тонн соли. Это не очень много, но завезенный килограмм соли стоит 1 р. 50 к., а килограмм соли, добытой на месте, обходится значительно дешевле. У нас есть кемпендяйская соль, но

добыча ее слишком затруднена, ибо ее нужно везти на Виллой, потом поднять вверх до Лены и затем везти по Лене. Транспорт поедает огромные средства.

Речь М. П. Белоусова

(Капитан ледокола „Красин“)

Прежде всего разрешите от энтузиастов освоения Севера, от комсомольского коллектива „Красина“ передать вам привет. (Аплодисменты.)

В своем рапорте руководство Главсевморпути докладывало правительству и партии о выполнении задач по всему Северному морскому пути. В части „Красина“ можно доложить, что хозяйственные задачи выполнены и перевыполнены. В частности, плавание выполнено больше намеченного плана на 32%, экономия времени составила 11,5%, экономия угля — 42%, т. е. около 4 тысяч тонн.

Мы имеем много недостатков в воспитательной работе; коллектив у нас молодой, создан только в прошлом году, и поставить сразу воспитательную работу как следует мы не смогли. Имеются нарушения дисциплины, плохо организован досуг.

Наши комсомольцы обладают большим энтузиазмом, народ молодой, веселый, задорный и хотят все знать, поэтому мы создали кружки, причем создали их чуть ли не больше, чем людей на корабле.

Антипов.— А руководители есть?

Белоусов М. П.— В части кружков имеются. Когда перед отправкой мы были на приеме у тов. Косарева, мы обещали, что овладеем знанием истории развития Арктики, изучим английский язык и проч.— Во исполнение своих обещаний мы начали сильно развивать кружки. Мы создали морской техникум на корабле и имеем большие результаты, должны были дать выпуск к приходу в порт, но в виду того, что вернулись раньше времени, предусмотренного по плану, мы не смогли выполнить эту задачу.

Что может нам испортить работу в 1936 году? Ледокол „Красин“ работает на Дальнем Востоке, не получая соответствующего ремонта. Когда „Лозовский“ замерз, „Красину“ не дали окончить ремонт и отправили выручать „Лозовского“. А в марте должна быть ногаевская перевозка. Сейчас возникает опасность, что „Красин“ в технической части может оказаться недостаточно подготовленным к серьезной работе навигации 1936 года.

Я прошу ремонт ледокола „Красин“ выделить в какие-то рамки, обеспечить его, чтобы мы могли плавать на крепкой посудине.

Еще один недостаток. Ледокол „Красин“ находится в распоряжении Главсевморпути уже почти полтора года, но до сих пор он не имеет в Владивостокском порту места, куда ему пристать. Приходим мы из плавания и болтаемся на рейде. Зимой это особенно ощущается, шторм, и люди на шлюпках едут на берег. Когда мы приходим из плавания, нас встречают с музыкой, с почестями, и для этого пускают нас на два часа в рейд, а когда музыка отгремела,— начинаются разговоры: „товарищи, освободите причал“.

О стахановском движении. У нас экипаж в 132 человека. Благодаря разделению труда, правильной расстановке рабочей силы и подготовке рабочего места — мы можем в будущем сократить экипаж на 8 человек.

Рабочая молодежь, комсомольцы, работающие на „Красине“, заверяют, что задача, которая поставлена на 1936 год, будет ими выполнена и перевыполнена так же, как в 1935 году. (Аплодисменты.)

Речь М. И. Шевелева

(Управление полярной авиации)

В 1935 году нашей основной задачей, как и в прошлые годы, была ледовая разведка, которая выполнена неплохо. Разведка давала исчерпывающее освещение Северного морского пути.

Обслуживание линий занимает все больший и больший удельный вес во всей нашей работе. В 1935 году мы регулярно летали по Оби, Енисею и Лене; кроме того, мы проделали ряд эпизодических полетов по связи, и наибольшее значение имеет то, что мы зимой имеем связь с самыми отдаленными пунктами побережья Северного морского пути. Мы за прошлую зиму связали почтовой связью самолетами все точки побережья, начиная от Новой Земли и кончая Чукоткой. Все основные полярные станции были обслужены.

Что особенно интересно в работе линий за 1935 год? Мы перевозили такие грузы, на которые даже рассчитывать было трудно. Мы в прошлом году возили овес, арматурное железо, гвозди, сапоги. Возили в Норильск, возили на прииски Союззолота. Ряд предприятий находится в таких транспортных условиях, что самолет является наиболее дешевым видом транспорта. До некоторых приисков нужно летом добираться на выюках в течение 30 суток. Самолет перевозит дешевле.

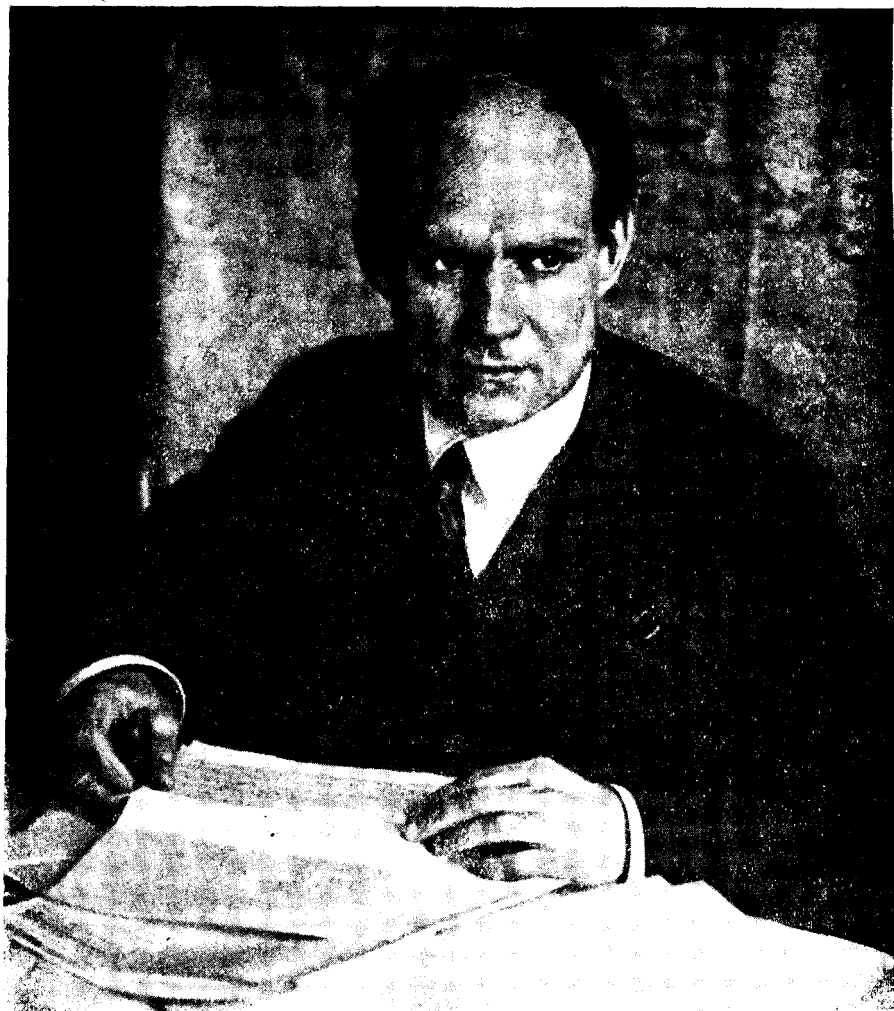
Эти перевозки ставят перед нами новые перспективы. В прошлом году мы налетали 1465 тысяч километров, за 1936 год мы должны налетать 3 миллиона километров. Мы должны перевезти больше 7 тысяч пассажиров, больше тысячи тонн грузов на самолетах. Причем самое серьезное то, что при более чем удвоении плана самолетомоторный парк увеличивается всего на 16%.

Перед нами стоит большая задача борьбы за регулярность, за упорядочение работы самолетов, чтобы работа авиации была таким же нормальным технологическим процессом, как работа любого завода. На сегодня этого еще нет. Мы имеем срыв расписания, нерегулярную работу, перерывы в движении. Все это недопустимо для растущего народного хозяйства Севера.

Регулярность работы авиации зависит от нас самих. Наш летный состав это учел, и мы будем драться за это дело. Но нам нужна будет некоторая помощь. Особенно мы будем просить помощи по механизации оборудования аэродромов. Наряду с техническими усовершенствованиями мы имеем варварски-допотопные способы работы самолетов. Нужно в первую очередь механизировать работу на аэродромах. Нужны специальные автомашины, специальные катеры. Нужно обязательно бензооборудование, ибо мы на сегодня варварски обращаемся с горючим и теряем минимум 15% горючего совершенно зря.

Все задачи, которые поставлены перед нами, могут быть нами выполнены только при том условии, что мы совершенно ликвидируем аварийность. Мы в 1935 году разбили 5 самолетов, и 5 самолетов у нас пошло в ремонт.

Борьба с аварийностью есть прежде всего вопрос нашей орга-



Н. К. Антипов

низованности. Правительство нам дало много денег на жилищное и культурнобытовое строительство, мы имеем возможность обеспечить летный состав и квартирами и всем тем, что ему необходимо.

В 1936 году мы должны обеспечить себя радиомаячным хозяйством, ибо оно даст возможность летчику ориентироваться в условиях сложной погоды, а не идти слепым методом и рисковать сесть на опасное место.

Несколько слов об аэрофотосъемке. В прошлом году вместе с нами Гидрографическое управление организовало это дело. Работа дала исключительно хорошие результаты. Мы применили все лучшее, что есть в аэрофототехнике: лучшие аппараты, лучшие самолеты, и поэтому получили хорошие результаты. В 1936 году мы эту работу утраиваем.

Чубарь. — Какой у вас контакт с территориальными управлениями, — сноситесь вы с ними непосредственно или через Москву?

Шевелев.— Споры бывают, но мы все-таки имеем возможность решать вопросы на месте, оперативная работа поручена нашим авиогруппам.

Антипов.— Территориальное управление осуществляет какой-нибудь контроль над ними?

Шевелев.— В первую очередь территориальное управление, как потребитель, имеет право первоочередной перевозки грузов.

Чубарь.— Сейчас у вас самолетов становится больше. Очевидно, надо будет кое-какие организационные формы уточнить, а то будете всегда без плана работать.

Речь А. Д. Алексеева

(Летчик с Енисея)

На 1936 год главная работа ложится на линейные перевозки — около 80%, и 20% — на морскую работу. Морские участки в достаточной мере обеспечены авиацией. Линия — наиболее слабое место в 1936 году. Я сравниваю существующее теперь положение на линии с заводом или цехом, в котором не налажен технологический процесс.

Как обстоит дело у нас? Мы летать можем почти в любую точку побережья Советского Союза, но утверждать, что эти трассы, по которым мы пролетаем, являются нормальными путями, что мы выпускаем самолет и он через энное число часов будет на месте, — этого утверждать еще нельзя. А перевозки по плану на 1936 год увеличатся в два раза при сравнительно небольшом увеличении самолетного парка. Это требует особого внимания к ремонту моторов, ремонту самолетов, подготовке кадров, радиосвязи, и к всему тому конгломерату условий, которые определяют технологический процесс движения.

Чубарь.— Что в этом конгломерате главное, что держит?

Алексеев.— Я даже затруднился бы сказать, что является главным. Все, здесь перечисленное, является важным, и нельзя выделить из него что-либо одно. Оборудование станции нельзя отделить от ремонта машин, от ремонта моторов, от подготовки личного состава и т. д. Все эти отдельные моменты определяют успех.

Один из тормозов, — гражданский воздушный флот не имеет самолетов законченного пассажирского типа. Это бьет нас потому, что помимо специальных требований, которые предъявляются к полярному самолету, мы не имеем пассажирского самолета. Управление авиации занимается приспособлением самолетов и моторов к полетам в Арктике. Есть самолет, но поплавков нет. Другой самолет хороший, но недостаточная кабина, а нам нужен самолет с большой кабиной, так как наш груз обычно занимает много места. Там кабина большая, но, смотришь, его нельзя гнать летом, потому что без поплавков.

Я насчитал более десятка различных типов машин, которые у нас имеются. Между тем, четырьмя типами машин мы могли бы удовлетвориться в авиослужбе.

Бергавинов.— Главное все-таки в том, что когда летчик вылетает, — им мало руководят. Как хочет, так и летает.

Алексеев.— У нас неплохой личный состав — и старые летчики, и опытный молодняк, но рост из них летчиков-организаторов ничтожен. Это, мне кажется, является одним из тормозов общей организационной работы и всего технологического процесса, о котором я вам

докладывал. Нам предстоит перевозка 750 тонн груза из Дудинки в Норильск. Без этих перевозок Норильскстрой выполнять свой план не может, и тут возникают трудности. Что такое 750 тонн? Нужен ряд вещей: 150 тонн бензина — минимум, значит — соответствующая тара нужна, организаторы нужны, аэропорты, чтобы машины не бились. Вот пример. Речка очень маленькая. Норильскстрой занимает ее баржами. Нужен особый человек, чтобы он держал контакт, чтобы не занимали реку без нас. Я нисколько не сомневаюсь, что мы можем план выполнить, но не без трудностей. План нам задан, я считаю, вполне осуществимый, но план, за который нужно биться, и биться, крепко.

Чубарь.— Летчики сколько времени работают на Енисейской линии?

Алексеев.— Самые старые — с 1929 года, самые молодые — с 1935 года.

Янсон.— Есть хорошие летчики.

Чубарь.— Люди разбросаны?

Алексеев.— Люди сосредоточены в Красноярске, где имеется ремонтный завод.

Речь В. С. Молокова

(Герой Советского Союза)

Как можно применить у нас стахановское движение? Если мы будем его применять в торопливости, летать не взирая ни на погоду, ни на что, — это будет стахановское движение навыворот.

Я применял стахановские методы в 1935 году. Из Норильска в Волочанку перевозка занимала, примерно, пять часов туда и обратно. Мы имели две зарядки в пути и одну нагрузку и выгрузку. Всего полет совершался в шесть с половиной часов, из них пять часов полета и полтора часа на две зарядки и погрузку-выгрузку. Если на линии мы заряжаем, — это примерно три-четыре часа. Мы летим от одного пункта до другого четыре часа и примерно такое же количество времени заряжаемся, т. е. скорость самолета съедается зарядкой. Отчего это происходит? Наши станции не снабжены тем необходимым оборудованием, которое бы ускорило зарядку, ускорило полет.

Антипов.— Четыре часа это не обязательный срок для зарядки?

Молоков.— Нет. Максимальная зарядка один час, больше не нужно.

Чубарь.— А что для этого нужно?

Молоков.— Для этого нужны хорошо подготовленные, знающие кадры, нужен альвелер, нужны шлюпки, нужны соответствующие баки. Надо, чтобы к прилету самолета все было готово.

У нас летчик, бортмеханик и весь экипаж представляют собой тех же рабочих. Когда нужно, они слезают с самолета и начинают бочки катать, бензин заряжать. Отдохнуть 20—30 минут для экипажа было очень полезно, но если приходится ждать, это значит — пропадает час и больше. Поэтому летному составу приходится самому катать бочки и заряжать бензин.

Антипов.— Как оплачивается ваша работа? Стимулирует она, чтобы скорее заряжали?

Молоков.— Если вы больше километров налетаете, за это больше получите.

Чубарь.— Начальник станции не заинтересован в этом?

Молоков. — Начальник станции заинтересован в быстрейшем пропуске машин. Если он больше машин пропустит, — он больше получит.

В гражданском воздушном флоте — там начальник станции очень заинтересован. Например, в Кургане, вместо полагающихся по расписанию 45 минут, самолет заряжают в 15 минут и отправляют раньше. Каждый начальник заинтересован в более быстрой отправке машин.

Относительно морских перелетов. Там положение хуже. На линии имеем где отдохнуть, экипажу помогают, а по линии морских перевозок там некому помогать, там подчас негде спать.

У нас почти всегда так выходит, что база самолетная в одном направлении, а ночевать нужно идти в другое направление. Оставить самолет экипаж не может, потому что погода изменчивая, бывают штормы.

Работа морского экипажа очень тяжелая. Для того, чтобы улучшить эту работу, мне кажется, нужно прежде всего — это улучшить земное оборудование.

Насчет радиостанций здесь много уже говорили. Самая лучшая, самая надежная радиостанция будет та, которая специально будет обслуживать самолет. Те радиостанции, которые существуют, нас не удовлетворяют. Начальник аэропорта, когда мы прилетаем, на следующий день получает телеграмму о нашем прилете. Это никуда не годится.

Рация должна быть линейной. По берегу обслуживают нас хорошо, а по трассе — плохо. По трассе совершенно не обслуживают или обслуживают с опозданием.

Бергавинов. — Рации работают по три-четыре часа в сутки.

Янсон. — Мы не создали специальной диспетчерской связи.

Бергавинов. — Надо бы забрать от Наркомсвязи около десяти раций по Лене и Енисею.

Молоков. — Надо иметь свои станции в Подкаменной Тунгуске, примерно около трех-четырех коротковолновых станций.

Речь А. Н. Остер-Волкова

(Начальник строительства Мурманского судоремонтного завода)

Я пользуюсь случаем отчитаться в тех миллионах рублей, которые в 1935 году отпущены правительством. Мы потратили деньги на проектное задание, составление технического проекта, подготовительные работы на самой площадке, на перевозки рабочей силы и инженерно-технического персонала. Мы обеспечили рабочих восемью домами для жилья. Сделан также подъездной путь в 22,5 километра.

1500 тыс. рублей затрачено на чистое строительство, и полтора миллиона ушло на изыскания в технический проект.

Чубарь. — Проект дорогой!

Остер-Волков. — Очень дорогой. Проект нам стоил всего 500 тыс. рублей, остальная сумма ушла, главным образом, на изыскания, потому что обстановка такова, что нам нужно было идти на тщательные изыскания. Инженерно-технические сооружения очень сложные. Мы делаем такие причалы, которых во всем Союзе у нас нет.

Чубарь. — Вы не рассчитываете на то, что будете строить завод лет десять?

Остер-Волков.— Мы собираемся построить его в два года.

Чубарь.— Когда думаете кончить завод?

Остер-Волков.— В конце 1937 года. В текущем году мы хотим дать общую планировку площадки, дать механический цех, кузнечный цех и часть судокотельного. Стоимость земляных работ — 13 миллионов рублей, из них 450 тысяч — скалы.

Еще один вопрос. У нас недостаточно механизмов и, главным образом, недостаточно механизмов электрических: электродрелей, электрофуганок, электродолот. Затем, мы несколько исправили проект, и просили отсрочки представления генеральной сметы.

Чубарь.— То есть, „в связи со стахановским движением разрешите деньги расходовать без сметы“. Когда просят отсрочить представление сметы,— это означает: разрешите деньги расходовать без сметы, т. е. противозаконно.

Остер-Волков.— Так как Союзэкскавация не справляется со своей задачей и на наши просьбы не отвечает, мы вынуждены приступить к работе хозяйственным способом.

Антипов.— Вы хотите строить хозяйственным способом?

Остер-Волков.— Мы сами все будем строить.

Янсон.— Мы думали экскавацию сдать подрядным способом специальному тресту Союзэкскавация, но он отказывается от этого. Сначала предъявили большие требования, а потом совсем отказались. Мы имеем все возможности приступить к этой работе и начали ее разворачивать. Достали пару экскаваторов. Надо нас обеспечить экскаваторами. Получить их трудно.

Антипов.— А справитесь вы с такой задачей? Строительного аппарата в Главном управлении нет, и опыта у вас нет.

Остер-Волков.— Мы создали свой аппарат на месте строительства, правда, молодой, но довольно опытный.

Антипов.— Без экскаваторов? Без строительных сооружений?

Остер-Волков.— Есть экскаватор ППГ-5, есть мотовозы, есть вагонетки, но этого недостаточно.

Когда вчера разбирали вопрос о станочном оборудовании для Главсевморпути, нас сильно обидели: из заявки в 230 станков нам дали только 57.

Чубарь.— При стахановских методах потребители отказываются от станков, а вы увеличиваете заявку. Куда вам 230 станков? Проект составлен без учета стахановского движения. Теперь нужно учесть развернувшееся стахановское движение и по примеру передовиков-хозяйственников отказаться от части оборудования.



Н. Н. Кузьмин



Ю. М. Лисс



М. П. Белоусов



М. И. Шевелев

Остер-Волков. — Наш молодой коллектив поручил мне заверить правительство, что мы все сделаем, чтобы наш завод построить в наименьший срок с учетом всяческого снижения его стоимости и тех директив, которые нам дают правительство и партия.

Речь В. П. Остроумовой

(Начальник Игарского политотдела)

Андреев. — Как вы доехали?

Остроумова. — На самолете, Андрей Андреевич. Мы летаем, а не ездим. В апреле я сдам на летчика.

Политотдел за год своего существования имеет много достижений. Существование партийной организации, проникновение через помполитов и парторгов в очень глухие уголки, фактории, рыбные промыслы, где раньше вообще не было партийцев, — этот факт уже сам говорит за себя. Но территория наша настолько велика, что те двести партийцев, которые есть сейчас в Енисейском заполярье, — это капля в море. 2 миллиона квадратных километров обслуживает Игарский политотдел. На этом пространстве живет 15 000 национального населения и примерно 15 000 в самой Игарке.

Если взять перспективы роста партийной организации хотя бы на самой Игарке, то они чрезвычайно проблематичны. 70% населения Игарки — спецпереселенцы. Есть у нас одна база для роста: в Усть-Порту, консервный завод, Диксон, но это небольшие группы людей — 200—300 человек максимум. Та парторганизация, которая есть, исключительно состоит из приезжих товарищей.

Засоренность парторганизации была очень большая. При проверке партийных документов 25—27% исключено из парторганизации.

Антипоз. — Сколько туземцев — членов партии?

Остроумова. — В нашей организации 4 местных жителя-национала. Но помимо политотдельской организации есть территориальные организации: Таймырская окружная, Туруханская, Эвенкийская и Игарская. Но пушнину целиком нам передали, торговля фактически сосредоточивается тоже в руках Главсевморпути, встает вопрос, что же остается у территориальных организаций? Окрисполком с аппаратом в 15—20 человек?

Население группируется вокруг культурных баз, вокруг факторий, вокруг тех организаций, которые переданы в Главсевморпуть, и ответственность, конечно, за то, что делается среди этого национального населения, в первую очередь ложится на Главсевморпуть и его организации.

Мы ставим вопрос о приобщении национального населения к культуре через элементарные вещи, так, например, балок — это поставленный на сани небольшой домик, где есть столик, чугунная печка. Это элементарная культура, за которую надо цепляться. Кочевать туземное население будет еще долго. Как олени съедают корм, — они двигаются дальше. Тут нужно употреблять балок, туда и книжку можно забросить и вообще работу вести.

Нужно учесть, что за полторы тысячи километров нужно доехать для этого конкретного руководства. Мы целиком в руках авиации.

Мне дано право полетов вне рейсов. Но до сих пор не было этого.

О Севере обычно такое представление, что там очень холодно, что цынга присуща жителям Севера, что жить там можно только в состоянии зимовки. Я просидела год в условиях заполярья, я была везде, вплоть до Диксона, и я утверждаю, что ничего особенного, что бы не давало возможности делать абсолютно нормальной жизнь в заполярном крае, — нет. Я вот привезла несколько фотографий. В Игарке люди ходят летом в белых платьях, в белых шляпах. Рождаются нормальные дети. Климат не сравнить с Москвой (Голос. — Ровнее.), здоровее. 50-градусный мороз там перенести значительно легче, чем здесь. Мороз сильный, но он не тяжелый.

Можно ли в этих условиях создать такое положение, чтобы перестать выбрасывать деньги на вербовку людей на зимовки? Я утверждаю: можно и нужно! Нужно создать условия для оседания во всех пунктах. Я беру и Диксон, и Усть-Порт, и Дудинку.

Андреев.— Как с жильем?

Остроумова.— Мы не додумались до самых элементарных вещей, — об отоплении жилищ. Михаил Иванович Калинин принимал нас в этом самом зале (стенограмма напечатана в „Советской Арктике“ за 1935 год, № 3) и спросил, как мы строим жилища. Мы ему рассказали, а он говорит: — Вы большевики Арктики, что вы делаете! Разве можно так строить? — И посоветовал нам утеплить помещения. В составе делегации были плотники. По возвращении в Игарку мы занялись этим и без всяких лишних затрат утеплили жилища на 12 тысяч рабочих. А раньше было холодно, картошка замерзала, дети болели. Я сама жила в таких условиях. Сейчас и в моей комнате нормальные температурные условия. Опилками, которых у нас горы, мы утеплили.

Чубарь.— Дело простое.

Остроумова.— Все сделали сами, даже не пришлось просить денег для отопления жилищ. Только немного проявить инициативу.

Чтобы народ оседал, надо дать элементарные вещи. Вот Диксон просит 50 коров. Сейчас Игарка имеет круглый год лук. Отработанным паром комбината мы пользуемся круглый год для парников. Имеем таких парников десятки (показывает фотографию). Мы четыре месяца в году имеем огурцы, помидоры, редиску получаем с мая месяца.

Мы имеем много недостатков. По линии рации дело налажено, но по существу — связи нет. Мы „Правды“ систематически не получаем, сколько я ни билась. Самолеты ходят, а газеты нет. Есть самолеты, есть летчики, а газет все-таки не имеем. Ле-



А. Д. Алексеев



В. С. Молоков



В. П. Остроумова



А. П. Михайлов

тать можно круглый год, ничто не мешает, кроме наших собственных рук, которые недостаточно приложены к этому делу.

Существует до сих пор неразрешенный спор между Главсевморпутем и Наркомлесом т. Лобовым.

Чубарь.— Насчет чего?

Остроумова.— У нас построен постоянный причал, но к нему нет съезда, и никто не заботится о том, чтобы его построить. Пароход подошел,—хорошо, а на чем будут съезжать?— Это никого не касается.

Каждый год мы строим временный причал, а потом водой его сносит. (Показывает фотографию.) Вот эти причалы, которые построил Главсевморпуть, вот к ним идут съезды, вот кончается территория Лобова, как он считает, эти мосты, по которым пойдут лесовозы. Мы считаем, что нужно построить... (Голос.—Каждый год строят, а потом ломают.)

Чубарь.— Построили постоянный съезд и каждый год ломают?

Остроумова.— Нужно это засыпать землей и настелить, тогда не будут пачкаться экспортные доски, не нужно будет платить за это штрафа. Каждую копейчку считать нужно.

Андреев.— А сколько это будет стоить?

Остроумова.— Примерно полтора миллиона. Половину пусть Наркомлес даст, а половину—Главсевморпуть, и Игарка будет устроена. (Голос.—Щедрая ты!) Я защищаю государственные интересы.

Для того, чтобы экспортный товар не пачкался, строить должен Наркомлес. Нужно благоустроить площадку, тогда лес не будет портиться. Меньше будем клеймов платить, а сейчас каждый год мы их платим.

Мы ставим вопрос в отношении оседания. Нужно создать людям элементарные жилищные условия, чтобы обойтись без вербовки на год — два — три. Мы должны готовить работников из национальных кадров.

Чубарь.— У вас интегральная кооперация?

Остроумова.— У нас две системы: Главсевморпути и Наркомвнуторга. Мы просим забрасывать товары морским путем и с соблюдением должного качества. Живем мы нормально, и совсем не нужно, чтобы было завезено лет на 15 одного товара, а у нас, на Игарке, лаврового листа, корицы запасено на 15 лет, а целого ряда элементарных вещей — зубного порошка, щеток — нет. Живем мы нормально и просим нормальных товаров. Мы имеем свежее мясо оленье и прочее свое, но промышленных и культтоваров у нас нет, их надо забрасывать.

Речь А. П. Михайлова

(Начальник Обдорского политотдела)

Наш Обдорский политотдел объединяет организации Крайнего Севера, разбросанные на огромной территории от Омска до острова Белого включительно. Мы обслуживаем морской флот, которым мы забрасываем на Крайний Север продукты и товары для народов Севера, в количестве 16 тыс. тонн. Мы связываем авиолинией Тюмень, Омск с Обдорском. Мы объединяем судоверфь, которая строит суда для речного флота Севера. Мы охватываем лесозаготовки. Наконец, мы приступаем к строительству лесокомбината. Имеем четыре культурных базы, четыре оленеводческих совхоза, пушные фабрики. Если мы на этих точках до момента организации политотдела имели 43 коммунистов, то сейчас мы имеем достаточно сильную партийно-комсомольскую прослойку — около 140 человек коммунистов и такое же количество комсо-

мольцев. Короче говоря, партийная и комсомольская прослойка в нашей организации достигает около 15%.

Несомненно, организация политотделов внесла свежую струю в работу по освоению Крайнего Севера. И если раньше партийно-массовая работа находилась в запущенном состоянии, то с момента организации политотделов мы взяли крен на то, чтобы в центре партийной работы поставить члена партии и выявлять фигуру ударника Арктики, поднимать эту фигуру на должную политическую высоту и мобилизовать все внимание вокруг нее. И это резко сказалось и на выполнении нашей производственной программы. В 1935 году мы нашу производственную программу перевыполнили по пушнине больше, чем на 30%, то же по судостроению, по лесозаготовкам и т. д., недотянули только по рыбе.

Какую партийно-массовую работу мы развернули вокруг мобилизации масс на выполнение этих планов? Самые разнообразные формы и методы партийной работы мы применяли—здесь и слеты, и вечера знатных людей, и организация контрольных постов в бригадах, которые сигнализируют о выполнении планов, здесь и работа печати, и созыв рабочих конференций. Особенно мы старались держать под своим постоянным вниманием вопросы развертывания массовой работы непосредственно в тундре. Мы выявили в нашей организации нарушения и искривления ленинско-сталинской национальной политики со стороны отдельных работников, которые выражались в том, что они недотоваривали бедноту и перетоваривали кулаков, грубо относились к местным национальностям. Мы направили на Крайний Север организационно-партийную группу, которая проделала исключительно трудный путь. Она проехала две тысячи километров на лошадях, полторы тысячи километров на оленях и такое же количество километров проехала на собаках, сумела развернуть на Крайнем Севере партийно-массовую работу. Развертывание партийно-массовой работы среди национального населения—это явилось решающим в выполнении наших планов.

Стахановское движение докатилось и до далекой тундры. Имеем ряд охотников, которые перевыполняют нормы отстрела, которые не допускают падежа оленей. Это уже позволяет нам поставить вопрос об отказе от миллионных дотаций на освоение Севера. В 1936 году будем работать по-стахановски, без дотации.

Приятная и радостная весть—это тяга местного населения к оседанию. 7—8 ноября мы впервые вселили в домики колхозников далекой тундры и провели туда лампочку Ильича. Тяга населения к оседанию с каждым днем расширяется. Это является результатом культурного роста местных национальностей, и в этом отношении Главсевморпути и нам, работникам на местах, придется разворачивать большую работу (подброска леса, может быть предоставление ссуд на оседание).

Мы поставлены партией и правительством на весьма ответственный участок народного хозяйства. От того, насколько мы сумеем высоко держать на Крайнем Севере знамя партии Ленина—Сталина, знамя ленинско-сталинской национальной политики, несомненно, зависит и ускорение освоения нашего Севера. Я выскажу не только свою мысль, но мысль всех собравшихся, если попрошу товарищей Чубаря, Андреева и Антипова передать товарищу Сталину (**Бурные аплодисменты. Все встают.**), нашему мудрому вождю (**Овация. Возгласы: „Да здравствует товарищ Сталин!“**, **„Ура!“**, **„Да здравствует товарищ Чубарь!“**, **„Да здравствует товарищ Андреев!“**), что мы, большевики Севера, дети нашей социалистической родины, воспитанные и выкованные партией, партией Ле-

нина—Сталина, преодолеем трудности, будем бороться, сумеем победить и в 1936 году приедем рапортовать о выполнении наших обязательств по приобщению Крайнего Севера к нашему социалистическому строительству! (Бурные аплодисменты.)

Речь П. Н. Виханова

(Помполит ледокола „Ленин“)

Разрешите доложить Центральному Комитету партии и правительству, насколько мы великое звание и великое имя, которое носит наш корабль, — оправдываем.

Ледокол „Ленин“ провел в навигацию 1935 года свыше 70 кораблей без единой аварии. Мы прошли свыше 14 тыс. миль, из них 2 тыс. льдами. Сохранили полностью корабль, все механизмы, — ни единой поломки, никаких заминок. Корабль не требует никакого ремонта. Мы дали сверх выполнения плана 617 тыс. рублей разными спасательными и другими работами.

Как мы этого добились? Мы добились этого благодаря тому, что наша партийная и комсомольская организация стали во главе социалистического соревнования, подняв его на новый этап стахановского движения. Соцсоревнованием в октябре было охвачено 102 человека из состава корабля в количестве 110 человек.

При бункеровке, которую мы проводили в море, бригада Колясникова (кандидата партии, комсомольца) показала действительные образцы применения стахановских методов работы. Мы бункеровали в море методами стахановской работы бригадой Кости Колясникова в количестве 20 человек и дали 21 тонну в час. У нас весь состав экипажа закончил техминимум и сдал экзамен на „отлично“. Мы превратили весь наш корабль в учебное судно. 97 человек из 110 человек экипажа у нас занимались политехучебой, 65 человек занимались общеобразовательной учебой, начиная от кружков ликбеза и кончая подготовкой в техникум.

Как росли люди за последний год? Приведу такой факт. Тов. Бедринова, член партии с 1926 года, окончила ликбез в 1934 года. Сейчас она учится в 4-й группе, переходит в 5-ю. Второй факт, — ликвидация неграмотности кочегара Скарнова. Он плавает на судах 11 лет. Он знал только одни буквы. За год работы он сдал за две группы и переходит в третью. И еще ряд таких товарищей имеет подобные успехи.

В 1934 году, вследствие недостаточного подбора со стороны отдела кадров, на наш корабль пришло около 10 человек, которые имели судимость за хулиганство. Это молодые люди — 1913—1914 годов рождения. Эти люди разлагали сначала трудовую дисциплину.

Чубарь. — В Архангельске укомплектовывались?

Виханов. — В Ленинграде и дополнительно в Архангельске и Севастополе. Все они были втянуты в политическую учебу, сдали технический минимум, и сейчас 5 человек из них подали заявление о вступлении в комсомол. Мы приняли троих, которые действительно показали образцы ударной работы на корабле.

Наша партийная организация, которая в начале состояла из 5 человек, в течение года при помощи политотдела увеличилась до 11 человек. Комсомольская организация насчитывала в 1934 году 14 человек. Мы вырастили на корабле около 40 человек молодежи.

Все они учатся, все окончили кружки по политграмоте, а более развитые — по истории партии.

Но мы можем работать еще лучше и разворачивать стахановское движение. Мы имели одиночек, а мы поставили задачу весь корабль сделать стахановским. Мы хотим использовать технику до дна. Мы хотим, чтобы корабль можно было использовать как буксировочное средство. Мы можем забрасывать уголь, продукты для снабжения зимовщиков.

Бергвинов. — Баржами?

Виханов. — Да. Это мы сделаем. Этого мы будем добиваться и просим вашей поддержки. Мы хотим сделать наш корабль стахановским, и этого мы добьемся при помощи Политуправления, ЦК нашей партии и нашего правительства. (Аплодисменты.)

Речь В. Я. Чубаря

Направление деятельности Главсевморпути определено лично тов. Сталиным. Он поставил вопрос так: Арктика и северные наши районы имеют колоссальные богатства. Нам нужно создать такую советскую организацию, которая бы эти богатства в кратчайший срок включила в общие ресурсы нашей социалистической стройки.

Организация Главсевморпути за 1935 год проделала значительную работу. Но правы целиком и полностью те товарищи, которые здесь выступали и говорили, что мы можем и должны сделать гораздо больше, ибо боевая задача освоения северных районов не сводится только к тому, чтобы проложить морской путь. Она гораздо шире, и она теперь — эта задача — становится более всесторонней после того, как на помощь хозяйственникам, администраторам Центральный Комитет партии двинул политотделы, политработников, которые, вот как т. Остроумова, заглядывают в белые пятна, ищут там людей из местного населения и работают над приобщением этого населения к той колоссальной стройке, какую ведет многомиллионное население нашей великой Советской страны. Эта задача в процентах может быть небольшая, но она имеет большое политическое значение и будет иметь громадное хозяйственное значение, ибо сколько бы мы ни вербовали людей, сколько бы ни направляли энтузиастов в эти районы, мы сможем полностью перестроить, приобщить их к полноценной, мощной жизни нашей страны только опираясь на местное национальное население, поднимая его на более высокий культурный уровень, помогая ему решать те задачи, какие нужны для нашей великой страны.

Богатства, которые выявляются в Норильске, недавние сообщения о залежах соли на Нордвике — эти два примера вскрывают колоссальные богатства Арктики, в которых нуждается наша страна. Цветные металлы на Севере, добыча там местного топлива — угля, добыча соли для снабжения всего нашего Дальнего Востока, который мы снабжали до последнего времени и снабжаем еще сегодня солью из Одессы, Артемовска, планомерное и широкое освоение лесных богатств Сибири и северных районов, — все это включит в ресурсы нашего социалистического строительства задачу большую, но в то же время чрезвычайно почетную, задачу, за решение которой борются работники Главсевморпути и которую они решат тем успешнее, чем культурнее будут работать, чем глубже проникнут в эти глухие районы, чем больше людей заинтересуют в действительном большевистском оживлении этой, считавшейся многие

годы мертвой, природы. Она не мертва, она живая. Вашей работой наша великая страна эту часть нашей Советской страны сделает живой, такой же полнокровной и такой же полноценной, такой же цветущей и культурной, какой являются и становятся остальные районы Советского Союза.

В вашей системе впервые советское правительство и партия выявили и выделили героев Советского Союза. Кроме героев Советского Союза в прямом смысле слова, кроме тех людей, которые для всего мира показали, на что способны в самых трудных условиях граждане Советского Союза, — в системе Главсевморпути много незаметных героев, которые ведут колоссальную работу и которые будут известны всей стране и всему миру, ибо героические кадры нашего ленинского комсомола, которые плавают на ледоколах, — на том же „Красине“, героические кадры комсомольцев и некомсомольцев, большевиков партийных и непартийных, которые живут на островах, на зимовках, которые отдалены на тысячи километров от культурных центров, — эти кадры ведут большую работу и увлекают за собой новые тысячи энтузиастов борьбы за освоение Советской Арктики. Они помогут советской власти и партии насадить в этих районах культуру, сумеют правильно использовать те материальные ресурсы, которые страна выделяет на освоение Арктики.

Нельзя сказать, чтобы страна скупилась в части капиталовложений. Сотни миллионов рублей идут на капиталовложения, на операционные расходы, и всем нам надо добиться того, чтобы наиболее эффективно и целесообразно, с наибольшей пользой для всей Советской страны эти миллионы и материальные фонды использовать.

Вопрос о рациональном использовании отпускаемых средств является главным и основным, ибо мы не имеем возможности тратить миллионы так, чтобы эффект от них был только в отдаленной перспективе. Нам нужно каждый миллион, каждый советский рубль и в Арктике затрачивать эффективно, чтобы быстрее, немедленно получать хозяйственный эффект.

План постройки ремонтного завода в Мурманске намечает окончание строительства к концу 1937 года, но никто еще не доказал, что этот срок нельзя сократить. Наоборот, стахановское движение в строительстве, стахановские поправки в проекты, — все идет по линии сокращения сроков и возможности быстрее двинуться вперед. Стахановское движение во всех отраслях нашей социалистической стройки показывает, какие резервы были скрытыми, какие возможности у нас имеются и что мы должны подходить к использованию этих возможностей более смело и напористо.

В деле, которое поручено партией и правительством системе Главсевморпути, организованность, умение использовать ресурсы — являются задачей, еще далеко не решенной, ибо и организовать людей там, на этих далеких просторах, труднее, и связь между людьми там слабее, и навыков в этом новом деле, конечно, меньше. Поэтому перед нами стоит особая задача — **не отставать в организованности от того мощного стахановского движения**, которое в наших крупных промышленных и культурных центрах идет бурной волной, захватывая многомиллионные массы. Вам, являющимся передовиками во многих отраслях — в освоении авиации, судоходства в условиях Арктики, вам, поднимающим новые пласты людей, не приобщенных еще к советской культуре, конечно, не легко решать эти задачи, но я думаю, что в вашей боль-

шевистской борьбе за выполнение директив партии и правительства, за успешное выполнение плановых заданий на 1936 год, все органы советской власти и на местах и в центре, и Центральный Комитет и правительство окажут всемерную поддержку, вооружат вас всем необходимым для того, чтобы работать вам было легче, чтобы слова тов. Сталина о том, что в нашей Советской стране „жить стало лучше, жить стало веселее“ отражали бы действительность и на далекой Игарке, и на далеких островах за полярным кругом.

От вас, работников Главсевморпути, зависит очень многое в успешном выполнении задач. Не успокаивайтесь на том, что сделано в 1935 году. Закрепляйте те позиции, которые дало вам уже ваше стахановское движение. На базе достижений отдельных стахановцев делайте стахановскими отдельные пароходы, ледоколы, станции и отдельные производственные организации, работайте так, чтобы стахановское движение в системе Главсевморпути двигало это важнейшее дело нашей социалистической стройки теми же темпами, какими движется наша социалистическая индустрия, социалистический ж.-д. транспорт, как развивается и наш морской и речной транспорт.

Позвольте пожелать вам, товарищи, дальнейших успехов в борьбе за новые показатели, за новые измерители в работе, за экономное и рациональное расходование средств, за правильное использование и людских, и финансовых, и материальных ресурсов, и дальнейших успехов в быстрейшем освоении тех решающих участков хозяйственной вашей работы, которые дело освоения социалистической Арктики поднимут на уровень, достойный нашей великой социалистической стройки. **(Бурные, долго несмолкающие аплодисменты. Все встают.)**

Папанин. — Доверие партии и правительства оправдаем! (Крики „Ура“!).



Морской путь в Якутию

На хозяйственном и партийном совещаниях Главсевморпути

С 13 по 18 января 1936 года в Москве состоялись хозяйственное и партийное совещания Главсевморпути, на которых участвовали начальники территориальных управлений Главсевморпути, начальники политотделов, научные работники, капитаны и помполиты судов, хозяйственные руководители и парторги факторий, культбаз, летчики, полярники и работники центральных аппаратов.

В настоящем разделе мы даем сокращенные стенограммы докладов на этих совещаниях.

О. Ю. ШМИДТ

НАШИ ЗАДАЧИ В 1936 ГОДУ

I

Товарищи работники Советского Севера! Мы впервые собрались большой семьей, с участием наших лучших крупнейших работников Дальнего Севера, с участием руководящих работников центрального аппарата, с особенно значительным участием политработников нашей системы, чтобы обсудить наши основные задачи, проработать программу наших работ в 1936 году, поделиться опытом и этот опыт обобщить.

Нет никакого сомнения, что 1936 год должен характеризовать более высокую ступень нашей работы. Предыдущие годы работы Главсевморпути — около трех лет — заложили фундамент для полного разворота нашей деятельности на Севере. 1935 год завершил этот предварительный период и в то же время подготовил нас для более широкой, углубленной и более детальной работы, которая предстоит в ближайший период. 1935 год был первым годом работы по той развернутой программе, которую нам дали ЦК партии и правительство.

Программа, зафиксированная в постановлении ЦК и СНК от 20 июля 1934 года, это и есть программа наших работ в 1935 году и на ближайший период, это основной закон нашей деятельности, который остается незыблемой директивой, тем более, что все основные положения этого закона от 20 июля были даны лично товарищем Сталиным.

Тов. Сталин не раз подчеркивал большое значение, которое он придает Северному морскому пути. Тов. Сталин, весь ЦК нашей партии с исключительным вниманием и заботой следили за нашей работой и оказывали нам помощь. Помощь ЦК, помощь советского правительства была главнейшим условием успеха в нашей работе.



О. Ю. Шмидт

Тов. Сталин кроме решений, вам известных, не раз высказывался о нашей работе на Севере.

Постановление ЦК и СНК от 20 июля дало широчайшую программу по хозяйственному освоению Севера. Оно было затем дополнено решением правительства о ликвидации Комитета по делам народностей Севера и передаче нам функций культурного обслуживания Севера (в кооперации с органами Наркомпроса и Наркомздрава).

На этом широком поприще мы и работали в 1935 году.

План 1935 года в общем выполнен успешно, а по ряду показателей — перевыполнен. Есть некоторые невыполнения, например, добыча рыбы. По основным же показателям план выполнен, и мы могли с полным

правом рапортовать партии и правительству, что осуществление данного нам задания протекает успешно.

Первая и основная причина успеха — это постоянное руководство и внимание со стороны партии и правительства, другая причина — это энтузиазм, смелость, преданность делу, проявленная нашими людьми. Третья причина — мы правильно выбрали то звено, за которое надо ухватиться, чтобы подойти к освоению Севера. Это основное звено — Северный морской путь. Каждый из наших работников должен понимать, что хотя мы и развиваем Север всесторонне, но Северный морской путь остается ведущей задачей, остается тем именно звеном, ухватившись за которое можно освоить Север полностью.

В этом мы сейчас убеждаемся на практике. Так как мы основное звено выбрали правильно, мы имели возможность, начиная с морского пути, продвинуться по речным путям, поднять естественные и производительные силы и обеспечить хозяйственно-культурный рост населения.

Четвертая причина — серьезная научная основа. Ставя перед собой такую громадную задачу, мы должны были начать с науки. Особенностью нашей советской работы является тесная связь науки с практикой. Наша деятельность подтверждена научной работой, практическое освоение Севера вытекает из серьезнейшего научного обследования Севера.

С другой стороны, и наша наука должна быть организована так, чтобы быстрее перерабатывать, обобщать, углублять все практические данные нашей работы и **во-время** давать нам указания для дальнейшего практического разворота. Приходится отметить очень значительное и недопустимое отставание научного фронта от нашей практики. На этом участке не вполне благополучно. **Одна из целей нашего совещания — это помочь нашей науке подняться на более высокую степень.**

Наконец, пятая причина успеха 1935 года — та, что мы начинаем овладевать техникой нашего дела, работать деловито.

Мало выбрать правильное звено, мало быть энтузиастом, мало опираться на науку, надо деловито работать. Достигнуть этой деловитости было, пожалуй, самым трудным.

Я хотел бы еще кратко охарактеризовать наш 1935 год по отраслям.

По морскому транспорту мы имеем огромные достижения. 1935 год был годом пробной эксплуатации Северного морского пути, и эта пробная эксплуатация прошла хорошо. Северный морской путь отныне существует как практически действующая транспортная артерия. Это основное достижение программы.

Но, кроме сквозных перевозок, и по остальным перевозкам в 1935 году план был выполнен хорошо. Хорошо прошла Карская операция и все остальные перевозки.

Несколько хуже было с перевозками на Дальнем Востоке, часть которых значительно запоздала, и пришлось затратить много энергии нашим работникам, чтобы это выправить.

По речному транспорту мы имели дальнейший рост, но картина в общем пестрая. Громадным достижением является провоз большого числа грузов по Пясине к Норильскому строительству. Норильское строительство — крупнейший на Севере индустриальный центр — было бы сильно затруднено, если бы не был решен вопрос освоения Пясины.

Мы имеем развитие речного транспорта и в других районах. Но эта задача в 1935 году все-таки не была решена „на пятерку“. На Лене

наш флот с грузом зазимовал, не дойдя до Якутска. Я очень рекомендую товарищам, занимающимся речным транспортом, изучить внимательно эту Ленскую операцию. Там было проявлено много и умения и преданности, и все-таки расчет оказался не совсем правильным. Ссылаться на то, что рано наступили морозы, было бы недостойно нас. Мы должны этот опыт изучить и посмотреть, где, что конкретно мы еще не предусмотрели. Недопустимо, чтобы весь эффект морских перевозок по Лене, весь эффект Северного морского пути срывался или значительно уменьшался из-за того, что речные суда во-время не доходят до цели.

По авиации 1935 год дал нам громадный рост операций и количественно и качественно. Мы получили по всем основным показателям в 1935 году по сравнению с 1934 годом рост в несколько раз: по налету часов — почти в 3 раза, по количеству рейсов — в 9 раз, даже по протяженности линий — наиболее стабильному фактору — больше чем в 2 раза. Мы внесли в этом году в авиацию новое — **зимние полеты**. Северная авиация вступает в новый этап своего развития, самолеты получают возможность летать в любое время года. Конечно, до практического внедрения этого дела еще не так близко. Об этом будем говорить дальше.

Авиация в 1935 году завоевала симпатии местного населения, добралась до ряда пунктов, до сих пор не посещавшихся, завоевала популярность, которая ярко характеризует то новое, что дает наша работа наиболее культурно-отсталым местным национальностям. Авиация — одно из средств самым быстрым образом помочь им. Авиация оказалась в наших руках также средством политической связи, информации. Когда на отдельных наших полярных станциях работа шла плохо, то при помощи нашей авиации мы смогли быстро выправить положение, снять виновных до того, как они свои ошибки углубили.

1935 год был удачным годом для нашей авиации. Очень важно этот успех закрепить, но это закрепление не пойдет самотеком. Есть уже ряд признаков того, что без очень больших усилий с нашей стороны мы не закрепим того разгона, который взяли в авиации.

По нашей промышленности в прошлом году мы также имели большие успехи. Наиболее крупная наша промышленная единица — **Шпицбергенские копи** — закончила план с большим перевыполнением. Правда, указывалось на то, что план был занижен. Это в некоторой части верно, план был составлен осторожно, но Шпицберген не только выполнил план, но и намного превысил то, что было годом раньше. Так что это несомненно большой успех, в каком бы проценте, на какой бы основе его ни вычислять. И очень радостно, что этот успех продолжается, что развитие стахановского движения коснулось и нашей северной промышленности.

Наша **радиосеть** получила очень большой разворот, количественно по числу телеграмм. Кажется, были даже такие попытки на отдельных полярных станциях определить критерий стахановской работы количеством передаваемых телеграмм и слов. И начальники полярных станций всячески упрашивали зимовщиков писать побольше своим родным и знакомым. Но мы хотим измерять работу радиосети не по абсолютному количеству слов, которые она передает, а по тому, насколько четко она обслуживает население и прежде всего транспорт — морской и воздушный, а тут, к сожалению, дело неблагоприятно. Капитаны и летчики единодушно жалуются на нашу радиосвязь. При большом техническом подъеме, реконструкции радиосвязи в 1935 году (в частности на Диксоне), у нас все-таки получилась нечеткость в ее работе, что, повидимому, является результатом того, что кадры были подобраны плохо.

Наши промыслы представляют собой пеструю картину. Зверобойный промысел в горле Белого моря прошел прекрасно, и организован хорошо, и план перевыполнен, причем план отнюдь не был занижен. Очень обрадовало нас выполнение плана по заготовке пушнины, которая в нашей системе является новым явлением. План был не только выполнен, но и перевыполнен впервые за пять лет. Это явное доказательство того, что мы здесь нащупали правильные рычаги работы.

С другой стороны — неуспех по рыбе. Не умеем мы еще равномерно решать все задачи, не умеем, очевидно, даже поставить их как следует. По рыбе происходит что-то странное — никто не может сказать точно, как нужно составлять план, как расставлять силы. Не освоили мы еще этого дела, нужно прямо сказать.

По сельскому хозяйству мы много нового за прошлый год не имели, но наши основные совхозы за это время окрепли, и работа их является солидной базой для того, чтобы, начиная с 1936 года, дело сейчас уже пустить на широкий разворот.

Вся наша работа получила в 1935 году новый стимул в лице системы политотделов. Образованы они были в конце 1934 года, но развернулись лишь в 1935 году. Система политотделов имеет значительные достижения, дала нам значительные преимущества. Система политотделов — несомненно блестящая вещь, которая оправдала себя у нас исключительно хорошо. Отдельные случаи, когда работники, к сожалению, были не на высоте, в новой системе неизбежны. И, очевидно, эти недостатки будут легко исправлены. Без помощи политотделов нам было бы гораздо труднее. Это великолепное орудие для сплочения и подъема нашей работы.

За 1935 год выросли, сформировались основные киты, на которых держится наша работа, — **территориальные управления**.

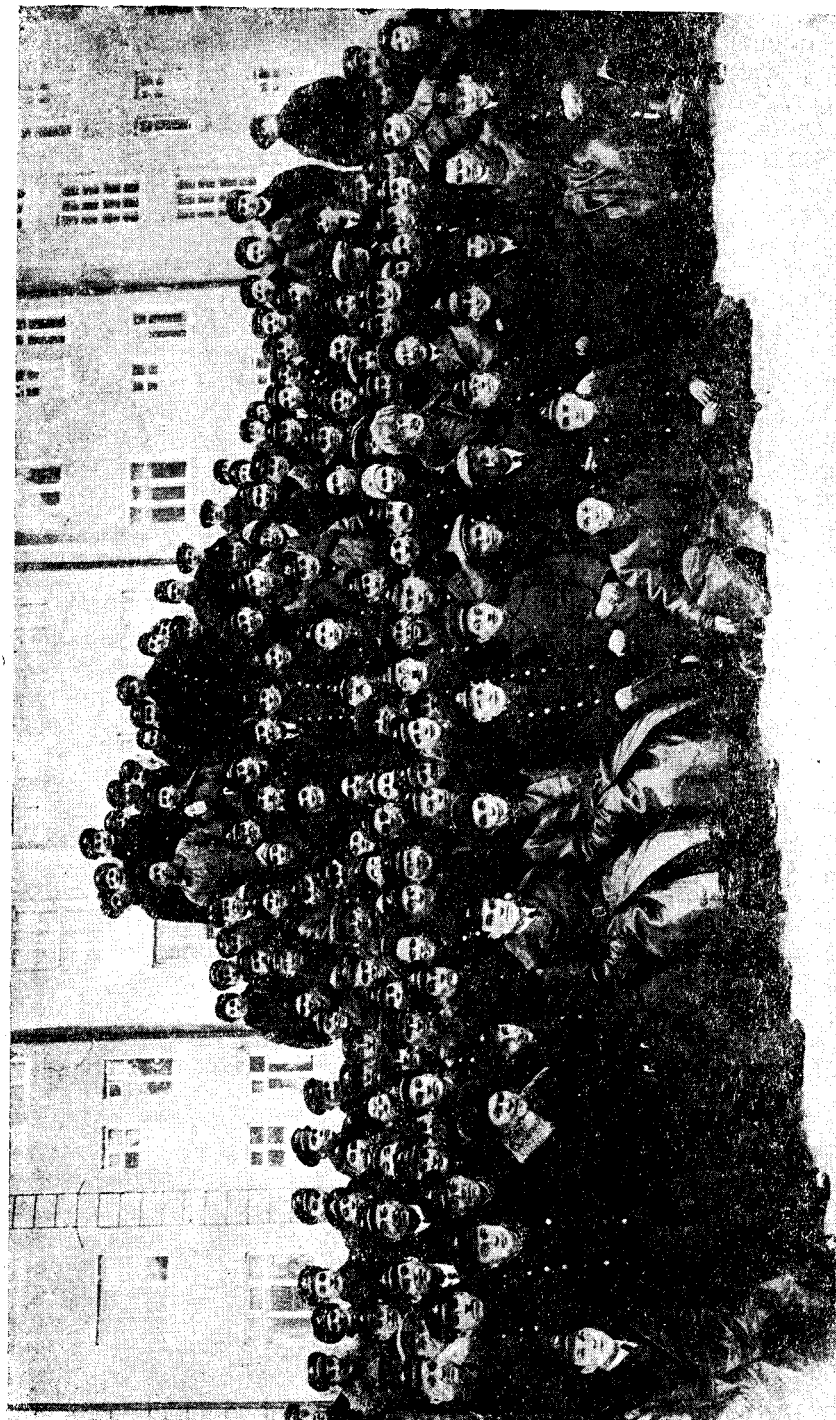
Теруправления в начале были организованы с довольно скромными функциями. Сначала было невольное сомнение — справятся ли они с этими трудными задачами. Отсюда у ряда наших товарищей было стремление централизовать нашу работу, возможно больше функций оставить за центром. Год прошел, и стало ясно, что наши теруправления есть здоровый организм, работающий еще с ошибками, но могущий проявить те преимущества, которые дает наибольшая близость к местам. И мы к концу года сделали из этого организационные выводы, укрепив теруправления, дали им большие права и передали им, фактически, всю основную работу. В 1936 году теруправлениям придется держать экзамен уже не только на жизнеспособность их, а и по линии выполнения этих новых, значительно осложненных задач.

Вот вкратце итоги предыдущего года, которые должны служить нам трамплином для 1936 года.

II

1936 год есть год освоения и работы вглубь. Мы этому году уже не придаем характера пионерского, характера первой разведки в высокие широты или в глубину неизвестного, — это есть **год органической работы, год выполнения четко поставленных задач**. Нужно суметь их решить, но решить их нужно, углубляясь в работу конкретно по каждому объекту, по каждому району.

Этому характеру года мы и подчиняем все детали своей работы и план, даже экспедиции. Было бы нелепо спорить о том — прошел ли период экспедиций на Севере или нет, как меня спрашивали редакторы одного



Участники партийного и хозяйственного совещаний Главсевморпути

комсомольского журнала, которые получают письма от своих читателей с запросом: „Верно ли, что период романтики на Севере уже кончен“. Конечно, смешно так ставить вопрос. Конечно, советская романтика есть везде, где люди работают с подъемом, с радостью. Романтика не исчезает, но романтика меняет свое лицо. Но даже романтика в узком своем смысле, романтика с приключениями—все это останется у нас еще надолго. Но центр тяжести переносится на другую фигуру.

Кто сейчас романтическая фигура в стране? Стаханов. Герой эпический, и в то же время это совершенно реальная фигура. В советской действительности реализм и романтика прекрасно сливаются. Так мы и должны смотреть на нашу работу.

Мы еще будем посылать экспедиции. Но эти экспедиции с каждым разом будут все больше увязываться с нашими практическими задачами. В будущем году мы посылаем одну большую научную экспедицию на том же „Садко“. Мы ориентируем ее не на высокие широты в абсолютном смысле, а на относительно высокие, которые заключают в себе белое пятно, расшифровка которого нам необходима,—это район у Новосибирских островов и к северу и северо-востоку от них.

Наши ледоколы будут заняты в основном гидрографической работой: установление фарватеров, промеры глубин. Также и наши геологические экспедиции будут и должны быть гораздо ближе связаны с горными и прочими хозяйственными работами.

По нашему основному звену—по Северному морскому пути—в 1936 году будем иметь рост тех операций, которые в 1935 году прошли как пробные,—это в первую очередь сквозные походы, которые удваиваются,—это поход с запада на Колыму, и дальнейшее развитие Ленского и Индигирского похода.

Однако, и здесь дело не только в количественном росте, но и в качественном отличии. Мы будем плавать увереннее, используем лучше опыт этого года.

По нашему речному транспорту, по авиации, по радиосвязи основная идея плана этого года—охват территории в целом. Мы уже не можем держаться только основных магистралей по рекам или по отдельным районам, так как **Север в целом должен быть охвачен сетью транспорта и связи.** Этому мы и подчиняем нашу работу. Наши промысловые точки, наши культбазы, фактории, все это мы должны связать с населением гораздо ближе, чем раньше, используя такой мощный рычаг, как развитие советской торговли, развитие денежного обращения.

Эти общие установки позволят несколько конкретизировать по отраслям.

Опять-таки ведущая отрасль—море. Продолжается строительство ледоколов. Это главнейшая статья в нашем расходном бюджете. Уже второй год—это наша главнейшая статья. Мы не жалеем о том, что наш бюджет отягощается этим строительством. Наоборот, мы торопим промышленность, чтобы строительство ледоколов было скорее закончено.

Мы предвидим, что в 1936—1937 годах мы уже настолько будем подготовлены, что будет полный смысл пускать большое количество кораблей по Северному морскому пути. Они будут нужны стране. Стране будет нужен большой товарооборот на Севере. И то, что мы начали строить ледоколы—это есть необходимейшее условие, без которого мы бы так и застряли на 8, максимум 10 сквозных судах и соответственном количестве других судов. Мы не можем не вспомнить.

с огромной благодарностью тов. Сталина, личной инициативе которого мы обязаны тем, что были заложены новые мощные ледоколы.

Будет продолжаться строительство наших морских баз, но не скрою от вас — в этом деле нет той четкости, как в строительстве ледоколов. Мы строим базу на острове Диксона, но строим ее далеко не так, как нужно. Мы на Диксоне не имели достаточного обследования местности, достаточного экономического анализа, достаточно углубленного проекта. Мы начали строить, как не полагается. Результаты налицо. Мы перестраиваем и так и этак — стоит это больших денег.

На Тикси мы будем строить продуманнее. Печально, что мы не строим порта в Колыме. От нашей науки в течение ряда лет мы не можем добиться того, чтобы нам дали разумную портоизыскательскую работу. Это один из пробелов нашей научно-практической работы.

Мы будем иметь в 1936 году продолжение больших работ по обеспечению навигации.

Несомненно, наше Гидрографическое управление — одно из тех частей Главсевморпути, которые работают наиболее четко. Но дело растет, и гидрографии придется много работать, чтобы не отстать от роста практики. В частности, на востоке гидрографией сделано еще мало, начиная с Восточносибирских островов, — здесь предстоит много работы.

Очень важно, чтобы гидрографы использовали практический опыт капитанов. Я с громадным наслаждением прочитал рейсовое донесение тов. Воронина с „Ермака“ и послал копию в Гидрографическое управление с надписью: „Предлагаю полностью учесть в работе 1936 года“.

Очень важно спросить наших опытейших капитанов, что нужно для плавания, и сделать так, чтобы облегчить им очень трудный и ответственный путь.

Кроме общего увеличения отдельных новых рейсов, перед нами стоит задача улучшения общего состояния флота. Северный морской путь в своей эксплуатации приближается к типу нормального предприятия. Имеются тарифы, и есть уже расписание. Если нельзя еще сказать точно, в какой день и час пароход отойдет, то до недели планировать уж научились.

Сейчас, когда мы готовим переход на большие транспортные операции с флотом в десятки единиц — мы должны присмотреться очень внимательно к экономической стороне. В свое время, когда начали осваивать Северный морской путь, отдельные рейсы обходились очень дорого. Мы отвергали неправильные оппортунистические заявления о том, что Северный морской путь нерентабельный, дешевле, мол, по железной дороге провозить. Мы понимали, что надо сделать его рентабельным в конечном счете, но в начале надо затратить средства. Теперь пора подготовиться к тому, чтобы сделать его действительно рентабельным, подсчитать стоимость, главным элементом которой будет время. Надо добиться того, чтобы Северный морской путь суда проходили быстрее. Это основной момент рентабельности, тем более, что мы должны учесть перспективы мировой торговли и возможной фрахтовки иностранных судов. В ряде случаев выгоднее не наши суда посылать, которым сравнительно меньше возможности получить обратный груз с востока, а использовать иностранный флот, как, например, в Карской операции.

Мы должны быть готовы к тому, чтобы Северный морской путь получил лицо коммерческого предприятия, организованного наилучшим образом, без потерь времени и, конечно, без аварий.

Надо доказать, что этот путь не только во столько-то раз короче в милях, но и во столько-то раз короче и во времени. Это решающая задача, за которую нужно драться. Если бы ленские суда — речные и морские — сумели спланировать свой график, грузы не застряли бы на Лене. На Севере момент времени играет исключительную роль. Пока на это обращали мало внимания — „лишь бы пройти“. — **Пора поставить борьбу за время, за скорость — одной из основных наших задач.**

В смысле организации проводки судов опыт 1935 года, повидимому, полностью оправдался. Опыт с четырьмя ледоколами в четырех участках будет повторен в 1936 году.

Наш морской флот, состоящий в основном из ледоколов и вспомогательных пароходов, до сих пор еще не достиг того состояния материальной части, которая необходима. Мы затрачиваем большие деньги на ремонт, но еще не все суда отремонтированы до конца. Хотелось бы, чтобы все капитаны ответили на запрос о ремонте так же, как капитан Воронин. Когда капитана Воронина после навигации запросили, какой ремонт дать „Ермаку“, он ответил: „Ермак“ в ремонте не нуждается.

Вот это замечательно. Чтобы все суда были отремонтированы и так содержались, чтобы, несмотря на тяжелую работу, капитаны могли ответить, что все в порядке, ремонт не нужен.

Нельзя сказать, что дисциплина в нашем морском флоте стоит на должной высоте. Нельзя сказать, чтобы кадры повсюду были устойчивые. Между тем, создать устойчивые полярные кадры — первейшая наша задача. У нас неполностью закреплены даже сибиряковцы и челюскинцы. Нет должного учета моряков, которые 3—4 раза плавали в Колыму и Владивосток.

Полярный опыт — великое дело. Как часто мы наблюдаем, что даже капитаны с большими знаниями, но не бывшие на Севере, теряются, начинают жаться к берегу, вместо того, чтобы плавать в море. Нужно беречь людей, у которых есть опыт работы на Севере, нужно воспитывать, помогать им расти, любовно выращивать. Не так много у нас судов, и можно добиться, чтобы Морское управление знало лично не только капитанов, но и штурманов.

Очень важно, чтобы наш флот выполнял как следует — в чем я не сомневаюсь — такие хозяйственные задачи, как доставка грузов в Норильск по Енисею и Пясине. Очень большие требования предъявляются Норильскстроем. Возьмем задачу доставки грузов для Колымы, на Нордвик, который вырастает в новый индустриальный центр. Здесь иногда бывало неблагополучно. Доставим груз, а выгрузить не сумеем. Не подготовили подходов к ряду мест, даже к полярной станции на мысе Челюскина. Теперь т. Папанин сделал подробные промеры новым методом. Пароходы будут приставать в районе мыса Челюскина. Я не уверен, что капитаны наши знают, как следует подойти к Нордвику.

Перехожу к каботажному плаванию и к речному. Ясно, что для того, чтобы выгоды Северного морского пути обеспечить для населения, нужно переводное звено. Этим необходимейшим звеном между потребителем и морем является **речной транспорт**, который, к сожалению, пока отстаёт. Нельзя больше терпеть такое положение. Это не находит себе оправдания ни в финансовом положении, ни в организационном, потому что это дело не столь трудное. Правда, мы берем от промышленности все, что она может дать в смысле речных судов (я имею в виду тягу, двигатель). Однако, на этом нам нельзя успокаиваться. Мы должны побольше делать сами на наших верфях. Возможно, придется

поставить вопрос о передаче нам верфи металлического речного судостроения или о постройке нами такой верфи. В будущем году, со вступлением новых ледоколов, мы „сядем“ из-за речного транспорта.

Наше Управление морского и речного транспорта иногда настроено так, что мы, мол, моряки и река нас не касается. Придется вам заняться рекой, товарищи, потому что ваше море без реки ни к чему, одно связано с другим. Огромной радостью является для нас появление первых пароходов на Хатанге, Индигирке, Яне. Но учтите, пока на какой-нибудь Яне не было никакого парохода, местные люди кричали и ничего не говорили, а как только появляется первый пароход, немедленно будут требовать второго, третьего — край оживет.

Наши судостроительные верфи в основном работают очень пестро. Давно строится верфь в Архангельске, но она до сих пор не развернулась. Там требуют огромных денег, а Наркомвнудел на Медвежьей горе строит нам дешево и хорошо. Работа Пеледуйской, Тобольской верфей была как будто хорошей, но работа Придивинской не блестяща. Я сам видел Придивную — плохую организацию, отсутствие заботы о кадрах и о подборе людей. На территории верфи живет много народу, не имеющего отношения к верфи.

Нелепа в Придивной система заготовок леса собственными силами, когда рядом существует специальная организация Наркомлеса, которая доставит нам кокоры дешевле и лучше. Нельзя все самим добывать. Мы и на Севере не должны отделяться от других советских организаций.

Нечего и говорить, что авиация на Севере особенно незаменимый вид транспорта. На Севере это единственный способ транспорта, который хоть сколько-нибудь обеспечивает время. Отсюда наше огромное внимание к авиации. В плане распределения средств на будущий год наряду с строительством ледоколов и судоремонтного завода, у нас авиация на первом месте. Мы не жалеем денег на это дело, но и требуем от товарищей большой хорошей работы.

Очень легко выйти где-нибудь на митинге и говорить о работе северной авиации. Блестящие имена Молокова, Водопьянова, Леваневского, Бабушкина, Алексеева, Чухновского, Галышева, блестящего молодого поколения Махоткиных, Головиных и т. д. могут сорвать сколько угодно аплодисментов.

Но мы с вами должны подойти к нашей авиации сугубо требовательно и критически. На совещании будет специальный доклад о простоях и авариях. Придется говорить о том, что блестящие подвиги отдельных товарищей и не только всем известных героев, а рядовых летчиков, которых страна еще не знает, отдельные подвиги не могут заменить организации, а с организацией на линиях и на местах еще очень слабо. Мы им поможем, прежде всего укомплектованием материальной базы. Нелепо требовать от авиатора напряженного героизма в таких условиях, где можно создать нормальное положение, когда можно летать и без героизма. Пусть они проявляют героизм, когда они перелетают через океан, но почему с героизмом нужно летать из Енисейска в Туруханск — это непонятно. Очевидно, нужно обеспечить такие условия, в смысле радиосвязи, маяков, базы, питания летчиков и пассажиров в пути, чтобы эта линия действовала так же, как и любая европейская линия.

И от летчиков будем требовать дисциплины. С большой болью я недавно подписал за нарушение дисциплины строгий выговор с

предупреждением т. Валавину, бортмеханику, моему товарищу по „Челюскину“, одновременно со мной награжденному орденом за героизм на льдине.

Сел на Омской линии самолет с поломкой, нужно было получить запасные части, людей, отремонтировать его как следует. Валазин вспомнил о том времени, когда он веревочками ремонтировал самолет для тов. Бабушкина, и тут веревочками отремонтировал самолет и долетел благополучно. Но могло быть и плохо. Это не нужно. Это ведь не на льдине, а на нормальной линии. Мы наших даже лучших товарищей будем крепко наказывать, когда они будут нарушать дисциплину. В особенности много мы будем требовать от руководителей линий, от непосредственных командиров на местах.

Работа авиации в будущем году значительно расширится. Новые линии на Дальнем Востоке, Таймырском полуострове (северная и южная), много эпизодических полетов, полетов для населения, которые несомненно население встретит с той же радостью, как встречали т. Липпа, когда он впервые попал в Туру. Будем усиливать и хозяйственное значение авиации. Известные перевозки в Норильск овса — не менее важны, чем перевозки золота для Енисейзолота. И мы ими очень гордимся.

Мы будем продолжать заботиться о подборе наших кадров. Я обращаюсь к нашим старшим и лучшим знаменитым летчикам: помогите молодежи, не отдаляйтесь от нее. Вы много дали стране и своими подвигами и тем, что о своей замечательной жизни много рассказываете и пишете. А вот непосредственно своим товарищам летчикам вы даете мало. Как-то у нас еще обмен опытом, инструктаж не поставлен. Инструктаж бывает всякий: инструктаж в форме лекций или же в форме товарищеских бесед. У нас этого мало, а это крайне необходимо в такой замечательной профессии, как ваша. Нужно сказать, что и с нашей стороны может быть еще не все сделано в отношении летчиков. Мы в этом году даем больше средств на жилстроительство для летчиков в Красноярске. Мы будем делать все, чтобы облегчить работу авиации, но и будем больше требовать от вас.

По отношению к промышленности на первом месте стоит наш **судоремонтный завод** — наше самое большое промышленное строительство, который строим в Мурманске. Постараюсь разъяснить его особое значение.

Представьте себе, что еще новые ледоколы вступят в строй. Мы будем иметь такой мощный ледокольный флот, который нуждается сам по себе в мощной базе. Мы будем иметь также торговый флот. Мы должны будем ремонтировать весь этот флот, отвечать за него, планировать сроки ремонта. Это возможно только на своем заводе, своей базе. Поэтому относимся мы к ремонтному заводу с особой симпатией. **Это первая индустриальная стройка системы Главсевморпути.** Мы твердо рассчитываем, что строители этого завода дадут нам полное соблюдение всех правил строительства, выполнение и перевыполнение 14% снижения строительных расходов, которое требуется, в сроках не подведут. Мы со своей стороны будем им всячески помогать. Нам нужно доказать на Мурманском заводе, что мы строить умеем, а строить нам придется еще много. Строим мы сейчас и в Амдерме. Тут дело не так гладко идет. Проект запоздал, дело начато хаотически. Но еще есть время выправить строительство завода плавикового шпата в Амдерме, который нужен для народного хозяйства.

На Шпицбергене строили не мы, но нам удалось закончить там строительство и пустить его в ход. Мы закрепили полностью механизацию, и получилось такое предприятие, которым мы можем гордиться, которое посещают иностранцы и убеждаются, что не плохо работают люди в Советском Союзе и даже там, где предприятия вынесены в порядке концессии на чужую территорию.

Однако, в целом наша горная промышленность, конечно, только в зачатке. Север мы недостаточно знаем, Север, конечно, велик, но и мы не первый год там работаем. Руководитель нашего Арктического института т. Самойлович в прошлом году праздновал 15-летие научной работы на Севере. Он сам геолог. Мы имеем Урванцева и ряд других геологов. Но знаем ли мы Север геологически? Знаем ли мы, где на Севере приложить свою работу? Знаем расплывчато, недостаточно. Характер геологических работ еще не тот, который нам нужен.

Мы не умеем ставить перед собой целевые задачи как следует и не умеем проводить такие общие исследования района, которыми можно быстро выбирать те точки и те объекты, которые требуют дополнительных исследований. Лежит огромное количество неразобранного материала, без которого нам невозможно двигаться вперед. Мы требуем хорошей советской работы, требуем порядка в собственном доме. Пока этого не будет, мы не можем развертывать индустриализацию Севера. А между тем буквально каждая точка, которую мы знаем, дает блестящие перспективы.

Кроме Амдермы — такой точкой является Нордвик. Мы продолжаем бурение на нефть. Сейчас официально установлена нефтеносность огромных пространств. Рядом с нефтью каменная соль, которая приобретает первенствующее значение, но и здесь вяло за дело взялись. Приходится из центра подталкивать: обратите внимание на это дело.

Ведь в свое время, когда мы с вами, старшее поколение полярников, начали это дело на Севере, мы были инициаторами, именно мы ставили вопрос: „разрешите идти туда-то и туда-то“, и шли, убеждали правительство, опровергали тех, которые говорили, что нельзя, а в геологии и горном деле на Севере сейчас этой инициативы нет. Мы толкаем наших геологов, наших главных инженеров, а сами они не рассказываются.

Перестроиться надо в этом деле. Больше здорового советского пафоса и больше уверенности в выборе точек, чтобы дать скорее стране доказательство того, что Север не только получает, но и умеет долги свои платить.

Имеется множество таких районов, о которых известно, что они богаты, но конкретного подхода к ним еще не найдено. Самый большой — это Тунгусский каменноугольный бассейн. Мы знаем это, но практического подхода не нашли. Ищем олово: экспедиция за экспедицией, но качество геологических экспедиций недостаточно.

Из проблем промышленности на Севере хотел бы остановиться на рсли механизации. Мы не говорим, что Север станет таким же, как юг, и будут расти там мандарины, и будет такая же жизнь. Нет, для нашего поколения мы таких задач не ставим и такой „романтикой“ мы не задаемся. Север останется суровой страной. Но мы включаем Север в систему народного хозяйства Советского Союза по всем показателям, в том числе по культуре, и политически и хозяйственно. Но мы не ставим вопроса, чтобы Север заселять так же густо, как, например, Украину. Человек на Севере дороже обходится. Тем большее значение

приобретает там механизация. Мы постоянно это подчеркиваем, а на деле этого еще не внедрили.

Тов. Лисс говорит: разрешите сделать кое-что для первичной механизации Сангарских угольных копей. Не разрешаю, а приказываю. Не кое-что, а все. Это давно надо было. Именно на Севере надо было полностью механизировать все, что поддается механизации. Это касается не только горных работ, но и портовых работ. Для нас выгоднее завезти в устье Колымы какой-нибудь разгрузочный механизм, который будет несколько месяцев бездействовать, чем возить туда людей и привозить их обратно.

Что сказать о наших промыслах? Мы зверобойным делом в Белом море овладели. Чтобы еще лучше это дело организовать, мы добились согласия капитана Воронина стать во главе этого дела. А вот зверобойное дело остальных районов у нас в беспризорном состоянии. Мы не знаем, где и что есть, и в то же время даем по зверю детальный план. А потом и получается такое впечатление, что не поймешь: не то план перевыполнен, не то невыполнен. Например, по Архангельскому управлению план по гренландскому тюленю в малом промысле, кроме горла Белого моря — 200, выполнено 26. Морской заяц — 1000, выполнено 572. Морж — 60, выполнено — ничего. Лисица — 20, выполнено 13.

Вообще, с этим мелким зверобойным промыслом поступайте поосторожнее и похозяйственнее. Завозят массу охотников на белуху, а ее нет. Не нужно этого. Страна сейчас не в таком дефиците по жирам. Не делайте из этого дорогостоящего и убыточного промысла. Не убивайте зря этих животных, их не так уж много осталось.

Давайте не кустарничать. Не это, кроме того, основной показатель работы теруправлений, — сколько они набьют этой мелочи. Яйца кайры тоже где-то запланированы и довольно большое количество — 380 000 штук, а собрано 100 000 штук. Надо быть осторожнее с этим планированием. Сейчас для нас это не проблема, есть уже и куриные яйца. Сейчас нужно научно рассчитать. Может быть там кайр больше народится, чем надо, тогда надо излишки взять, а может быть и наоборот. Так пусть живут, пусть останутся.

Если вы поддержите меня, я думаю даже запретить бить белого медведя, моржа и собирать яйца кайр, кроме случаев аварийных.

А вот где дело серьезное, — рыба, — там мы не справляемся, может быть именно потому, что силы разбрасываем, а правильнее было бы заняться этим делом как следует. Это серьезная статья продовольственного баланса на Севере и прекрасная возможность сближения с населением, сделать это его доходной отраслью.

А мы это плохо организовали.

О нашем сельском хозяйстве. 1936 год в сельском хозяйстве нами мыслится примерно тем же, чем 1935 год был для наших теруправлений по другим отраслям, т. е. годом заложения основ.

По решению высших органов у нас образовано **Сельхозуправление**. Подчеркиваю, Сельхозуправление, а не отдел. Со временем это должна быть такая же крупная статья нашей работы, как море и авиация. Разумеется, этого не сделать сразу, в несколько дней, но нужно правильно заложить основы. Мы будем докладывать об этом правительству. Мы хотим опереться на сеть совхозов, более южно расположенных, примерно, на границе нашей области — немного севернее, немного южнее 62°, чтобы в них выращивать скот, выращивать семена и, опираясь на них, продвигаться севернее, продвигая совхозы дальше на Север. Наш опыт,

например, Кировска и Игарки, показывает, что можно сделать и сейчас много по сельскому хозяйству на Севере. Конечно, можно сделать гораздо больше, но для этого нужно с самого начала взять верный путь, не увлекаться закладкой большого количества совхозов в данный момент, а нужно покрыть весь Север сетью опорных пунктов и исследовательских опытных станций.

Мы собираемся это дело организовать в лице **трех сельскохозяйственных институтов**, по одному в каждом из основных материковых краев — Обь, Енисей, Якутия, с тем, чтобы в институтах были сосредоточены солидные научные силы, были большие периферийные опытные станции, в том числе нужно ставить огородничество во всех оленьих совхозах и пушных факториях, всюду, где в той или другой мере стали на крепкую точку.

Особенно большой разворот и особенно большое значение приобретает сейчас торговля. Дело не только в том, что мы завозим гораздо больше, чем раньше, дело в новой организации торговли. Наша работа перестает быть только снабжением нашей системы Главсевморпути. Торговля это есть снабжение всего населения и при этом в том ассортименте, в каком само население хочет, и за деньги.

После того, как мы немножко разобрались в северных пространствах, мы должны в основном повернуться к человеку, к населению Севера. Это должно быть определяющей ноткой во всей нашей работе на ближайший год. К населению мы подходим и через школу, и через больницу, и через политработников, и посредством наших транспортных услуг, и повседневной работой, и в том числе, особенно в глухих местностях, торговлей, — отношение населения определится тем, как мы работаем, как оплачиваем песца и рыбу, как торгуем, что продаем и по какой цене.

Громадное и политическое значение имеет организация этой торговли. Она была организована плохо, не только в том смысле, что мы были скованы рамками отоваривания, товарообмена, но и потому, что на это дело обращалось мало внимания — кадры торговцев засорены чуждыми, часто враждебными и вредными элементами. К ассортименту отношение было легкомысленное; мануфактура „вообще“, кожа — „вообще“, без учета сложившихся вековых требований, без учета того, что изменить эти требования можно лишь тогда, когда изменится сама экономика населения. Как изменить экономику населения? Это можно сделать легче и скорее всего на основе денежного оборота. Появятся деньги, появятся и новые потребности. Научимся их удовлетворять. Появится у населения стимул для того, чтобы расширять хозяйственную деятельность, больше наловить песца, больше наловить рыбы, потому что хочется купить, есть что купить, сделать жизнь лучше.

Этот рычаг — один из основных в переделке быта, а стало быть и сознания народностей, которые еще пока отстали.

Другой рычаг — прямое воздействие школой, культбазой. Этот рычаг в основном в наших руках. Правда, не мы ведаем школами, не мы будем строить их. Мы имеем право и обязанность наблюдать за работой школы и других культурных учреждений. Мы должны следить, чтобы и торговля и культурная работа среди населения сплетались воедино, чтобы это была настоящая помощь населению.

Северное население не нуждается в помощи благотворительного характера. Оно нуждается в том, чтобы показать, куда идти, дать возможность идти. Это люди талантливые, крепкие. Они выросли.

Я не требую от вас знания всех языков народов Севера, — не в этом суть, но знания особенностей хозяйства каждого народа буду требовать. Умение найти подход к каждому народу, к каждой его племенной группе. Даже в одном народе — например, чукчи — оленеводы и рыбаки совершенно разные. Умение подойти так, чтобы помочь населению стать на ноги и одновременно поднять их политически, вытеснить остатки кулачества, шаманов. Это задача трудная, и нечего думать, что это задача только политотделов. Нет, эту задачу должен выполнять каждый работник на месте, заведующий факторией в первую очередь, метеоролог, радист — где бы то ни было, вы все должны свой персонал выучить советскому подходу к населению, уважению к населению. Уважение должно быть не слюнтяйского характера — ах, какие симпатичные, какие у них сказки старинные. Не это наш подход. Подход должен быть такой, что это наши товарищи, которые сумели удержаться в самой суровой в мире природе и под гнетом царского правительства. Это люди достойные, им нужно протянуть руку, помочь хозяйственно организовать.

В особенности буду требовать, чтобы дали отчет о количестве национальных кадров, вовлеченных в хозяйственную работу. Это будет одним из хороших показателей проверки. Совхозы и предприятия стройте, только не завозите туда рабочих из Воронежа, а подумайте, как привлечь на работу местное население. Сделайте каждый индустриальный пункт центром работы с местным населением.

Мы утвердили план по национальным кадрам, сколько вовлечь; вначале это будут необученные кадры, потом они будут обученные, а затем и руководящие.

В этом году мы создаем две профтехшколы, но профтехшкола не единственный путь создания национальных кадров. Вовлекайте в повседневную работу. Допустим, в тайге или в тундре открыли минерал и строим завод. Могут быть двоякие последствия: первое — этот завод явится культурным светочем для окрестного населения. Вовлечете, начиная с молодежи, местное население в производственный процесс завода. Окрестное население будет тяготеть к заводу. По одному — двум работникам будет иметься в семье. Другие будут охотой заниматься. Завод возьмет шефство над школой, политически вся округа поднимется.

А может быть и наоборот. Люди подойдут к делу преступно, легкомысленно, не сумеют найти и не будут искать контакта с местным населением, задымят своим заводом столько-то квадратных километров и отгонят от себя людей. Те уйдут за привычным зверьем дальше в тайгу, и для местного населения получится минус, когда должен был получиться плюс.

Все зависит от людей. Эту сторону дела будем особо проверять и уверены, что вы, политически воспитанные люди, крупные хозяйственники, поймете, какие у вас огромные возможности для реального поднятия экономического и культурного уровня местного населения и какая огромная ответственность на вас ложится, если вы этого рычага не используете.

Мы надеемся получить согласие на проведение большой хозяйственной переписи населения, которая явится основой этих мероприятий, но и без переписи можно и нужно знать свой район. Ведь не так много людей на Севере. Численность каждого народа (например, кэты — около 2000) не так велика. Оказывается, узнать не так трудно. Если не вы

сами, то один из ваших помощников должен знать взрослую часть всего народа в лицо и знать, как кому помочь.

Надо найти местные стройматериалы. Подумайте, какое у вас будет положение, когда население начнет переходить на оседлость. Из чего будете строить? Из Архангельска будете перевозить дома? Проблема местных стройматериалов есть основа решения вопроса об оседании населения. Перевод туземного населения на оседлость не может быть решен без местных стройматериалов, ведь не будем же мы ввозить все готовое.

Мы имеем пока первый и ничтожный опыт по местному стройматериалу. Меня очень интересует опыт т. Сердюкова, который построил на мысе Шмидта дом в $2\frac{1}{2}$ этажа из местного камня. Это первый дом из местного камня. Надо каждый такой случай любовно изучать. А что вы сделали, чтобы продвинуть постройку в лесотундре? Что вы придумали, что сделать из местного леса? Без этой программы у вас затормозится все строительство, а также и оседание населения.

Рост нашего бюджета достаточно велик. По капиталовложению мы имели 25 миллионов в 1933 году, 34 миллиона в 1934 году, 100 миллионов в 1935 году и 170 миллионов в этом году. Рост не плохой. Общий наш бюджет (расходы) подошел к полмиллиарду. В этой цифре выражается большое внимание правительства к Северу. В этой цифре выражается доверие нам, что мы эту сумму народных денег целесообразно используем на пользу нашего народа и нашего социалистического строительства. Это доверие требует от нас величайшего чувства ответственности за каждую истраченную копейку, наилучшей организации отчетности, строжайшей проверки и обдумывания каждого шага с тем, чтобы показать, что на Севере мы можем работать так же четко, культурно, как научились работать здесь. Причем это имеет еще большее значение на Севере, потому что ошибки там исправлять труднее.

Большое счастье жить и работать в нашей стране. Я совсем недавно вернулся из-за границы, где я пробыл месяц и физически чувствовал, что я задыхаюсь без советского воздуха. Большое счастье работать в Советском Союзе, и особенно радостно работать на Севере. Видеть, как мы своим участием выполняем частицу огромного дела прямо всемирно-исторического значения, большая радость, товарищи! Мы можем друг друга с этой радостью поздравить и дать обязательство выполнить задание, которое нам дал тов. Сталин. **(Бурные аплодисменты.)**

С. А. БЕРГАВИНОВ

РАЗВЕРНЕМ СТАХАНОВСКОЕ ДВИЖЕНИЕ В АРКТИКЕ

Стахановцы Советской Арктики

13 января мы слышали исчерпывающий доклад руководителя армии полярников т. Шмидта об итогах 1935 года и о плане работ 1936 года. Из этого доклада видно, как возросли и усложнились наши задачи. Выполнить их мы можем и должны путем подсчета и учета сил и средств, путем критики слабого и негодного в нашей работе, путем развертывания лучших образцов и передачи их для всех организаций Главсевморпути. Сплоченность, дисциплинированность, инициативность и преданность лучших людей нашей системы — залог успеха; а худших у нас не должно быть.

Я вынужден кое-что повторить из доклада т. Шмидта в части плана 1936 года, дабы показать, над чем нам с вами придется работать.

Морские перевозки. Нам предстоит перевезти 285 тыс. тонн против прошлогодних 204 тыс. тонн, и, вместо 4 в истекшем году, пойдут сквозным рейсом 8 кораблей на запад и восток.

Речные перевозки — 181 тыс. тонн против 108 тыс. тонн в прошлом году.

Налет самолеточасов — 20 тыс. часов против 8 тыс.

Добыча угля — 505 тыс. тонн против 400 тыс. тонн.

Заготовка пушнины — рост на 100%.

Выработка консервов — 2,5 миллиона банок против 1,8 миллиона банок.

Добыча тюленя — 185 тыс. голов против 180 тыс. 1935 года.

Прирост оленей — до 25 тыс. голов против 5 тыс. голов.

Продовольственное и промтоварное снабжение в централизованном порядке для Крайнего Севера почти удвоится — 267 миллионов руб. против 140 миллионов руб.

Общий бюджет нашей системы значительно возрос — он доходит до 485 миллионов руб. против 265 миллионов руб. в 1935 году. В 1936 году капиталовложения — 171 миллион против 102 миллионов руб. в 1935 году.

Все эти цифры еще не исчерпывают огромной работы и затрат на полярные станции, судоверфи, рыбные промыслы, на большие и малые экспедиции, которые мы будем проводить. Сюда также не вошли затраты на ясно вырисовывающийся будущий арктический промышленный центр, бухту **Нордвик**, с его крупнейшими запасами каменной соли. Сегодня вновь получено подтверждение об этих запасах. Бурение прошло свыше 50 метров, и все время идет сплошной соляной пласт. Нет сомнения, что в ближайшие три года на Нордвике вырастет промышленный поселок с населением в несколько тысяч рабочих.

Вот, товарищи, суммарно те цифры, из которых видно, какие огромные задачи стоят перед нами.

Выполнимы ли эти боевые задачи? — Да, выполнимы. Поручкою тому служит весь отряд полярников, который показал не мало образцов героической работы, поручкою служит вся прошлая работа нашей системы и особенно работа, проведенная во главе с т. Шмидтом за последние годы. Наконец, решающим рычагом в выполнении всей этой программы



С. А. Бергвинов

является стахановское движение, методы работы, напор, целеустремленность стахановцев, — моряков, авиаторов, оленеводов, пушников, судоремонтников и рабочих, которые безусловно решат поставленные перед нами партией и правительством задачи дальнейшего развития Арктики и Крайнего Севера. Наконец, то внимание и помощь страны и партии, которые мы имеем и которыми мы окружены, необычайно облегчают выполнение наших задач. Святая обязанность нашей политической системы, политотделов, партторгов, помполитов и наших политотдельских газет по-большевистски обеспечить выполнение этой действительно боевой программы 1936 года.

Выполнение это возможно и потому, что наша партийная организация растет, множится количественно и качественно. Уровень внутрипартийной организационной работы все больше и больше крепнет.

Как развивается стахановское движение в Арктике, что мы имеем, куда и как идти дальше, что оно нам дает и что может дать?

Стахановское движение могучим потоком разлилось по всей стране, оно захватило и Крайний Север, да иначе и быть не могло, ибо вся наша предыдущая работа в Арктике являлась **составной частью** общего социалистического строительства страны. И в нашей системе стахановское движение с каждым днем идет в гору и растет вширь и вглубь, хотя могло и должно было двигаться еще лучше, крепче.

Товарищи, я должен прямо сказать, что если стахановское движение у нас на местах более или менее начало разворачиваться своевременно на отдельных участках, отдельными группами, отдельными единицами, то это дело со стороны центрального штаба нашей системы, т. е. большинства управлений и отделов Главсевморпути, не подогревалось. Исключение здесь составил **т. Литвинов**, который с самого начала уцепился за это, все время тянул его, и результаты мы имеем на угольных рудниках Шпицбергена не плохие.

13 декабря прошлого года Политуправление созвало всех начальников наших центральных управлений, и мы спросили у них, — скажите, как у вас обстоит дело с развитием стахановского движения? — К стыду, ни один начальник не мог ничего связного сказать. — „Того я не имею, того не знаю“. А ведь к этому времени в Политуправлении мы имели десятки примеров героической работы лучших людей нашей системы, была масса откликов непосредственно от лучших стахановцев и ответов на письма и запросы Политуправления. Даже **т. Крастин** — хороший начальник управления и замечательный партиец — к стыду своему также расписался в ничегонеделании, за ним последовали **Шевелев, Копусов** и другие. Люди то ли зарылись в текучку, то ли думали: „Ладно, Политуправление и политотделы это дело крутят и пусть продолжают. А нам нет дела“.

Нет, товарищи. Стахановское движение тогда отдаст все до конца, когда каждый из нас на своем участке этому историческому и крайне полезному делу будет помогать, заботиться, подогревать конкретным руководством, помощью.

Факт бесспорный, что в стахановском деле в нашей системе значительная заслуга у политотделов есть.

Говоря о стахановском движении на Крайнем Севере, я особенно должен остановиться на наших первенцах этого дела; назову только нескольких из них. В самом начале выявил себя землекоп Енисейской гидроавиобазы **т. Файзулин**, который из месяца в месяц перевыполнял нормы на 200—240% и, несмотря на наступившие морозы, продолжает их перевыполнять. Ему все мы шлем наш искренний привет. На другом конце Севера на строительстве Мурманского судоремонтного завода показал себя печник **Барашков**, который за 7 часов при норме 400 кирпичей укладывал 1500—1750 штук, перекрывая этим самым всесоюзный рекорд ленинградского печника Москаленко. И ему, старейшему proletарию, работающему на производстве 30 лет, одному из первенцев стахановского движения в нашей системе — шлем наш привет. В далекой Арктике, на Шпицбергене, когда туда сообщили, что в Донбассе навалотбойщик **т. Перебейнос** отбил и навалил 94 тонны, то через 2—3 дня мы получили ответ, что наш навалотбойщик **т. Лохман** при норме

в 16 тонн угля отбил и навалил на конвейер 124 тонны, перекрыв все-союзный рекорд Перебейноса, а 25 октября он уже отбил и навалил 156 тонн, или 998% плана, и вызвал на соревнование т. Перебейноса. И ему, тов. **Лохману**, первому мастеру забоя советских рудников на Шпицбергене, мы также горячо аплодируем. За ним пошли товарищи **Зорин**, **Есаулов** и другие.

Охотники-ненцы Ямальского округа **Шестов** и **Канев** при плане сдачи пушнины на 1000 руб. сдали — первый на 7500 руб., второй на 5500 руб., и такие достижения у нас — массовое явление. В Грибцовском совхозе телятница **Смирнова** добила месячного прироста на голову 27 кг при плане в 12 кг. За ней пошла т. **Белозерова** и другие. А в Тобольском совхозе т. **Манцурова** за год вырастила 126 свиней, и ни одна не пала; поросята большие — при норме в 25 кг они весят 50 кг и выше.

На Обдорской судостроительной верфи кузнец **Чалин** делал за 8 часов 80 болтов. Он усовершенствовал для своей работы станок и стал давать 280 болтов. Вслед за ним тт. **Заровнятных**, **Решетников** и другие тоже начали резко двигать дело. На Пеледуйской верфи плотники **Тимохов**, **Пьянков** вырабатывают норму от 225 до 270%, зарабатывая за смену по 25 руб. На ледоколе „Садко“ **Бармин** (участник похода на „Сибирякове“ и „Челюскине“) выполняет норму от 300 до 500%. Бурильщики на Вайгаче и Амдерме — **Полиценов**, **Коноплев** вырабатывают норму на 250%, зарабатывая за смену 40—50 рублей вместо 16 рублей. Чертежник Гидрографического управления **Комаров** при задании вычертить карту юго-восточной части Карского моря в 56 дней сделал ее в 27 дней. То же и по другим картам. Его заработок увеличился в несколько раз.

Я мог бы привести сотни примеров: мурманского печника т. **Красноборова**, и дюральщика Красноярского авиазавода **Бывшева** и архангельского токаря **Черемных**, который, работая на двух станках, перевыполняет норму в 6—9 раз. Мы имеем массу аналогичных примеров. И мы, естественно, гордимся, радуемся этим образцам пафоса труда, развивающего производительности. Стахановцами по натуре и по своей работе являются: капитаны **Воронин**, **Хромцов**, **Швецов**, летчики **Алексеев**, **Галышев**, **Махоткин**, **Бузаев**, начальники полярных станций **Кренкель**, **Папанин**, механик с мыса Челюскина т. **Шоломоун**. Всем им мы шлем от нашего партийного совещания дружеское спасибо, наше восхищение за инициативу, за доблесть, за рекорды работ, которые нам нужны как воздух, ибо они двигают вперед, не дают костенеть старым взглядам на производительность даже и в „стране ледяного молчания“.

Рекорды нам нужны для того, чтобы на основе их, разрабатывая и обобщая их, переходить к коллективным рекордам, к массовому росту производительности. Ведь суть стахановского движения заключается не в одиночных рекордах — это только начало, — а в массовом движении вперед. Отсюда необходимость уже теперь и в нашей системе, вслед за передовыми отраслями хозяйства всей страны, переходить к стахановским сменам, суткам, декадам и т. д. Это дело надо подогревать, развивать, чтобы в ближайшее время все наши предприятия, все наши участки в основном работали стахановскими методами. Вот наша графитная фабрика (Игарка) провела 11 января стахановский день и выполнила дневной план на 150%. Архангельские мастерские провели 23 декабря стахановский день и выполнили 425% плана. Там же бондарные мастерские перешли на стахановскую пятидневку. Меньше 314% выполнения не было ни одного дня. Потаповский оленеводческий совхоз

перешел с 10 января на стахановский месяц. Необходимо связаться ближе с лучшими стахановцами, применяя их **стахановскую смекалку** и в **других отраслях работы**. Как просто и разумно они добиваются больших результатов производительности! Вот, например, бригада **тов. Добровольского** на строительстве Мурманского завода пишет, как они добились хороших результатов: ... „Приходя к месту работы, люди знают заранее свои места, разбиваются на отдельные работы. Одна группа снимает верхний слой грунта, другая ведет забой, третья — подчистку, четвертая — откатку. В каждой группе каждый рабочий получает свой отдельный участок, отдельную норму, вследствие чего наряду с групповым соревнованием возникает и индивидуальное соревнование. Учет производительности труда ведется внутри бригады индивидуально. В результате этого бригада Добровольского в целом дает 201% нормы, несмотря на полярную ночь и недостаток освещения“.

Известный своей прекрасной производительностью бондарь архангельской мастерской **т. Черноудов** пишет: „Выполнение плана у меня идет таким образом: май — 98%, заработная плата 330 руб., июнь — 103¹/₀₀, заработная плата 380 руб., июль — 170%, зарплата 443 руб., август — 190%, сентябрь — 214%, октябрь — 300%, ноябрь — 380%. Так все время эта кривая идет вверх“. Этого успеха Черноудов добился путем правильной расстановки своих людей, применения полуконвейерной системы работы, работниц приучил к обработке деталей. В виду отсутствия основных клепок, перешли на бочкотару. Черноудов через Политуправление просит, чтобы Арктикснаб приобрел станки для мастерской, так как там работают вручную и, вместо 35 000 бочек, вырабатывают только 6000.

Я вам зачту выдержку еще из одного письма стахановок Грибцовского совхоза, которые с 17 литров добились 59 литров удоя: „Мы добились этого благодаря тому, что подбираем корм и корму даем не три раза в день, а четыре. Моем свежей водой вымя, своевременно доим, ласково обращаемся с коровами, и тогда они располагаются к доильщицам“.

Невольно при чтении этих писем напрашивается вывод, что если бы эти люди были более технически достаточно грамотными, то они буквально сделали бы чудеса и та боевая программа работ, которая перед нами стоит, была бы бесспорно перекрыта с большой лихвой. Наш инженерно-технический состав должен здесь им помочь. А кстати сказать, **инженерно-технический состав** еще слабо включился в дело развертывания стахановского движения в нашей системе. Во всяком случае я не знаю фамилий инженеров и техников, кроме **тт. Черниковского, Ильенко** на судоремонтном заводе и **Ананьева** в Горно-геологическом управлении, — которые бы активно участвовали в этом процессе. **А без инженерно-технического состава стахановское движение у нас будет односторонним, неполным.** Его надо не только политически, общественно и организационно подготавливать, его надо двигать и со стороны технической.

Что здесь сейчас главное? Главное — надо пропустить, в первую очередь стахановцев, через специальное техническое обучение, вовлечь всю нашу систему в техминимум, как этого требует Пленум ЦК, пропустив их через массовые государственные технические экзамены, **подготовить технически стахановцев, поднять их до уровня техника**, — вот что надо. **Каждый инженер, каждый техник пусть обучит 10—15 человек стахановцев. Вот и будет 10—15 тысяч обученных технически людей.** Делом технической учебы занимались все мы слабо, в том числе и Политуправление. И очень слабо и почти совсем не занимались им наши

управления. Морское управление составило план обучить в течение года всего 200 чел. стахановцев. Подумаешь, удивили мир! Полярное управление выставило в течение года обучить 40 человек, благодетельствовать Север решил т. Копусов! Омское теруправление наметило на всю свою систему только 40 чел. стахановцев к обучению. Но рекорд побил Управление полярной авиации, наметив к обучению 16 чел. Вот Сельхозуправление правильно поставило себе задачей обучить 500 человек.

Слабость этой работы вскрылась на совещании в Политуправлении. Слушали доклады всех управлений о подготовке кадров. Картина была очень безотрадная. Ее и отразило Морское управление. Как там готовят и обучают кадры? Я прочту стенограмму этого разговора, происходившего между нач. Отдела партпросвещения т. Догмаровым и нач. кадров Морского управления т. Щукиным:

„Щукин. — У нас плавсостава 1155 человек. 854 нам надлежит пропустить через техминимум. На каждом судне организованы кружки. О работе и результатах я не в состоянии доложить, потому что не имею никакого материала.

Догмаров. — Сколько времени вы работаете?

Щукин. — Я работаю с 15 октября.

Догмаров. — Кто преподает в этих кружках?

Щукин. — Комсостав этого судна.

Догмаров. — Как оплачивается?

Щукин. — Не знаю.

Остальцев. — Есть ли материалы в Морском управлении?

Щукин. — Нет.

Догмаров. — По какой программе занимаются?

Щукин. — Программа взята из Наркомвода, и на этой основе были спущены директивы в части проведения техминимума.

Догмаров. — Когда были спущены такие директивы?

Щукин. — До меня.

Догмаров. — Кто проверял эти директивы?

Щукин. — Эти директивы были спущены еще два года тому назад.

Догмаров. — Есть ли за это время какой-нибудь материал?

Щукин. — Не имеется.

Догмаров. — Сколько человек на реке?

Щукин. — 1739. Плавсостава 789 человек.

Догмаров. — Как обстоит дело здесь?

Щукин. — Не лучше, а пожалуй хуже. Учета по речному транспорту по линии сектора кадров нет, и я полагаю только его ввести с 1 января 1936 года.

Догмаров. — Как оплачиваются люди, ведущие техминимум?

Щукин. — Я не знаю.

Догмаров. — Вы моряк?

Щукин. — Нет, кавалерист. (Смех.) Знаю немного авиационное дело, но в отношении моря могу сказать, что я ни разу не видел судна". (Общий смех).

Вот видите, товарищи, каково положение.

Ни на минуту нельзя забывать, что в деле стахановского движения у нас могут быть извращения, сопротивления и даже глупости. Их надо не пропускать, а вырывать с корнем.

Вот начальник Радиосектора Полярного управления т. **Воробьев** разразился директивой по полярным станциям. Начал он свой циркуляр с того: „Желая помочь стахановскому движению...“ Ишь ты, „благодетель“ какой стахановского движения! Похоже, что так и поняли этот циркуляр и на некоторых полярных станциях. Вот, например, телеграмма нач. полярной Тикси т. **Гонцова** в Главсевморпуть: „Присоединяюсь к стахановскому движению в целях улучшения качества работы полярных организаций и вызываю на соревнование“. Кого, на что — ни звука. Нач. станции бухты Варнек т. Некрасов радирует в Москву: „Весь коллектив включился в ряды стахановского движения. Взятые обязательства досрочно подготовить станцию к обслуживанию навигации. Закончить оборудование радиорубки и машинного отделения. Подготовиться к обслуживанию перелетов. Расширить программу работ по аэрологии“. В этой телеграмме он пишет о нормальных своих обязательствах, но в аллилуйном порядке. Но бывают дела похуже...

Вот, например, кузнец Архангельской верфи **Прокопенко** изобрел станок, который стал давать 400 болтов вместо 100. Чтобы закончить этот станок, нужен был небольшой кусок железной рейки. Больше двух месяцев он ходил к нач. верфи **Попову**, ходил по всем столам и не мог добиться куска железной рейки. Прокопенко не выдержал этого и запил первый раз в жизни. Не вышел на работу. Профсоюзные и партийные организации молчали, когда два месяца травили человека, затирали. А вот выпил человек и не вышел на работу — немедленно начинают прорабатывать его как прогульщика. Он и сам не отрицал своей вины. Но корни — почему человек запил — так и не разобрали. Потом уже, после заметки в газете, политотдел занялся этим делом и правильно сделал, что исключил из партии нач. верфи **Попова** и за это дело и по совокупности за другие „художества“.

На Мурманском заводе было допущено грубейшее издевательство над стахановцем-печником, потомственным пролетарием тов. **Барашковым**, который, как я уже говорил, выполняет норму свыше 400%. Зажимали его дело инженер **Аксенов** и десятник **Захаров**. Лучшего в стране кладчика поставили на проверку печей, лишили столовой, человек не выдержал, подал заявление об уходе. Пришлось вмешаться политотделу, и правильно сделало руководство завода, когда сняло Аксенова, а десятника отдало под суд. Еще хуже, когда тот, кто обязан по существу своей работы помогать этому движению, как, например, председатель профорганизации Обдорской судоверфи **Козлов** делает такую вещь. Когда кузнец-стахановец т. **Решетников** приходит к нему и говорит, помоги мне достать такой-то инструмент, — так ему Козлов отвечает: „Хитер! Да ты мне дай такой инструмент, какой ты просишь, — я тебе горы сверну и дам производительность больше тебя“.

На крупнейшем нашем предприятии, где работает свыше тысячи человек, — Придвинской верфи, дело со стахановскими методами работ прямо тревожно.

Вот как там „организуют“ стахановское движение. На вопрос инструктора Политуправления т. **Табелева**, как применяются на лесозаводе стахановские методы, директор завода **Воробьев** отвечает:

— В наших условиях стахановских методов применять нельзя.

- Почему?
- Нет механизации.
- Есть стахановцы на заводе?
- Подумав, он отвечает:
- Стахановцы есть.
- А кто стахановцы?
- Пономарчук, Петров и другие.
- Какой процент за декабрь выполняют?
- Не знаю.
- Какая заработная плата за декабрь?
- Получили тарифную ставку.
- Какие условия созданы стахановцам?
- Как и всем.

На заводе у них две рамы разных систем, и бригады каждый день меняются. Сегодня бригада работает на одной раме, завтра на другой. Какую же отсюда технику выжмешь?

На все извращения в этой работе, на все препятствия и нежелание развивать стахановские методы политотделы должны обрушиться со всей силой и сметать решительно с дороги все мешающее. Стахановское движение не минутная вспышка, а величественный этап социалистического строительства, ускоряющий наше продвижение к конечной цели революции — к коммунизму.

Нормы и зарплата

Вопрос о нормах и зарплате тесно связан со всем ходом стахановского движения. Мы должны его решить для того, чтобы способствовать стахановскому движению, для того, чтобы эффективнее работать. Во всех отраслях народного хозяйства страны это дело обстоит слабо, а у нас особенно, так как по существу в нашей системе норм не было и нет, мы заимствовали старые, давным-давно отжившие нормы других ведомств и механически применяли их у нас. Вот посмотрите на эту грудку книг, — это старые нормы 1933 года, 1934 года, отмененные жизнью, ростом страны, ростом культурного и технического уровня рабочих, отмененные стахановским движением и отмененные даже и приказами наркоматов, как, в частности, Наркомвода, а мы все еще руководствуемся ими.

Основной порок в этом деле тот, что нормами у нас занимается кто угодно, но не начальники и не руководители управлений, отделов, предприятий. Когда говорят, что Енисейская авиогруппа нашей полярной авиации выполнила план по часам на 178%, по километражу на 189%, по пассажирам на 427%, по грузоперевозкам на 500% — я отвечаю: нормы были занижены, их по существу не было, работали „на ура“, как кто „вырвет“, причем „вырвали“ на пяти—семи самолетах, пилотируемых лучшими летчиками, а остальные работали либо средние, либо отвратительно. Хотите доказательств? — Пожалуйста. Во-первых, этот план перевыполнен при обстоятельстве, когда пять самолетов вышли совсем из строя, а три находились в ремонте в течение нескольких месяцев. Значит, они не участвовали в выполнении плана, и все-таки план резко перевыполнен. Спрашивается, какие же это были нормы?

Если в год с самолета выжать не 520 часов, а 650—700 часов, то мы получим почти удвоенный парк самолетов и сэкономим 8—10 миллионов руб. стране. За это и должна драться вся наша полярная авиация.

Когда говорят, что ледоколы „Сибиряков“ и „Русанов“ перевыполнили план на 415—450% и все ледоколы сэкономили свыше 2 тыс. тонн угля, то мы также говорим, что план — нормы были занижены. Какой же это план, который в обычных условиях перевыполняется в пять раз?

Когда говорят, что ледокол „Добрыня Никитич“ отремонтировал машинное отделение за 8 тыс. человекочасов вместо плановых 25 тыс. человекочасов (аналогичная картина и с ремонтом кочегарки), то это план вольготности, т. е. по существу филькина грамота. Почему у нас так получается? **Потому**, что плохо этим делом занимаются и не те, кому надо, **потому**, что наши работники не учли выросшей общей и производственной культуры наших рабочих. Надо, как говорил секретарь ЦК партии **т. Андреев**, старые нормы выбросить, как ветошь, к чорту и дать нормы современные.

Везде надо подойти к нормам под этим углом, в том числе и на полярных станциях, где можно и должно ввести нормы. Правильно сделал **т. Воробьев**, когда 23 декабря без всяких ссылок на НКСвязь (где нет нормы по радио) дал на станции нормы вместо теоретических 400 слов—550. Это не плохо, примерка нужна. Но главная стахановская норма для нашей радиосети будет: **быстрота и четкость работы полярной станции**, то есть: **быстрота вызовов и ответов** (а молчание станции на вызов надо рассматривать, как простой станции, со всеми вытекающими отсюда выводами и последствиями), а также **бесперебойное и своевременное обслуживание морских и воздушных кораблей**.

Говоря о необходимости пересмотреть и повысить нормы, это не значит идти на снижение зарплаты; наоборот, пускай растет зарплата у наших трудящихся. Мы резко осуждаем такие методы, которые допущены в Мурманске: грузчик **т. Гриценко** при выгрузке п/х „Томский“ перевыполнил программу на 800%, зарабатывая по 40 руб., — ему немедленно нормировщик увеличил нормы и свел зарплату к 15 руб. **Мы стоим за широкую индивидуальную прогрессивную сдельщину**, это — **усилитель стахановского движения**, а **уравниловка** — его **злостный саботажник**.

В самом деле, лучший стахановец — изобретатель мыса Челюскина **т. Шоломоун** получает 360 руб., радист **Архипов**, продукция которого выражается 800 слов в сутки, — 350 р., радист **Адуев**, который обрабатывает **свыше 3000 слов**, — получает 320 руб. Где же стимул? Такая же картина и с радистами **Даниным**, **Криворучко** и другими. Я сам видел при поездке в Арктику, как радист с пятилетним стажем, из которых 2—3 года зимовал, получает 300 руб. и рядом с ним окончивший шестимесячные курсы в Москве получает также 300 р., а иногда и 320 руб. Разве это не осужденная партией уравниловка? Есть ли разница в опыте радистов? — Да, есть. Тогда надо **пересмотреть это дело и чем скорее, тем лучше**, и политотделы здесь не должны быть в стороне.

Внутренние резервы и поправки стахановцев в наши планы

В связи с стахановским движением вопрос о внутренних резервах встает еще актуальнее. Я не ошибусь, товарищи, в утверждении, что нигде нет таких громадных внутренних ресурсов и резервов, как у нас на Крайнем Севере, не в абсолютных, конечно, величинах, а в относительных.

Из 29 точек нашего капитального строительства, на которое затрачивается в 1936 году 101 миллион руб., нет еще утвержденных проектов и смет по 12 точкам (с затратой в 14 миллионов руб.). А там, где нет смет и проектов, там перерасход обеспечен наверняка, — это закон жизни. Якутское баржестроение, на которое ассигновано на 1935 год 1700 тыс. руб., затратило только за 9 месяцев 2600 тыс. руб. (цифры округляю). Стоимость строительства угольной базы на Диксоне в 200 метров утверждена в 5900 тыс. руб., а за два года строительства построили всего 60 метров, потратив уже до 5 миллионов руб. Таким образом погонный метр обойдется 85 тыс. руб., вместо 29 тыс., предусмотренных проектом, и все это идет спокойно, никто не реагирует. Чужаки из Владивостокского Арктикснаба во главе с **Михаляком**, который исключен из партии за троцкизм, за время подготовки к навигации 1935 года сгноили на складах сливочного масла 4000 килограммов, варенья 200 кило, сыра 4000 кило, ветчины 1000 кило, сельдей 1000 кило, картофеля 400 тонн. В августе 1935 года, когда на мыс Шмидта прибыла новая зимовка, то старая сдала ей: муки ржаной 33 900 кило (запас на 7 лет), сахару 4000 кило — на 3 года, масла животного 6300 кило — на 4 года, макарон, вермишели и т. д. 2000 кило — на $4\frac{1}{2}$ года, крупы 6000 кило — на 12 лет и сельдей, сухоовощей на 2—3 года. Причем новая зимовка привезла тоже с собой годовой запас. Спрашивается: это резерв или нет? Причем эта станция не исключение. Тов. Шмидт и я при объезде полярных станций, начиная с Тикси, видели такую же картину.

Спрашивается: до какого времени **Полярное управление** будет допускать такие безобразия на станциях? Когда, наконец, **Арктикснаб** по-настоящему начнет прижимать все наши управления и спрашивать, что и где у них имеется, прежде чем давать для завоза новые товары и продукты? **Арктикснаб** не должен себя чувствовать только формальным снабженцем-поставщиком. **Арктикснаб** должен снабжать и контролировать это дело, не бояться, когда надо, показать зубы и сказать, — что надо и что не надо завозить. Тогда не будет затоваривания и тех безобразий, которые мы имеем. Например, в 1935 году зимовочные запасы на кораблях были даны на 6154 тыс. руб. Корабли давно вернулись, готовятся уже к зверобойной кампании, а сдано обратно зимовочных запасов всего лишь на 2200 000 руб. А где же остальные 4000 тыс. руб? Насчет зимовочных запасов плохо дело обстоит и с высокоширотной экспедицией т. **Ушакова**. Его заместитель по хозяйственной части коммунист т. **Остальцев** только в декабре хватился и начал тревожиться, но отчета и поныне нет. А ведь у него запаса было на сотни тысяч рублей. Все эти примеры подтверждают, что у нас уйма резервов. Со всеми этими запасами надо что-то делать, иначе пропадут. Почему у нас так происходит, где главный дефект, порок? В неграмотных планах, в небрежных заявках, в плохом учете, вот где корни.

Вот Омское управление заказало 80 тыс. кусков мыла. **Арктикснаб** дает разнарядку для первого квартала на 20 тыс. кусков, а потом омчане отказались: у нас, мол, есть переходящие запасы. **Вайгачтрест** требовал 27 тонн обсадочных и 10 тонн чугунных труб, товар дефицитный. Раздобыли с трудом, закупили, отправили в Архангельск, а трест за ненадобностью отказался. Тов. **Петросян** рассказывал, как для Нордвика Горно-геологическое управление сделало заявку на оборудование на $6\frac{1}{2}$ миллионов руб., начали заготавливать, а 25 декабря т. Литвинов написал резолюцию: „Заявку аннулировать“. Морское управление дало **Арктикснабу** заявку на январь для Владивостока на $6\frac{1}{2}$ тыс. тонн су-

чанского угля. Стали добывать, а через декаду в квартальной заявке цифра снижается до 3 тыс. тонн. Эту заявку утвердил Госплан, а 4 января работник Морского управления т. Покидалов сообщает, что нужны только 2 тыс. тонн.

Радиосектор Полярного управления также делает заявку на вольтметры ДВ-2 15 шт. — на 45 тыс. руб., на импортный кабель 30 км — 67 тыс. рублей золотом, все это заготавливают, а потом говорят: нам не надо, и отказываются. Причем таких примеров я могу привести десятки. Главный недочет в нашей плановой работе, откуда и все беды проистекают — в снабжении, в затратах и т. д. **Стахановское движение в таких вопросах должно заключаться в грамотной, твердой и действительно потребной заявке.** В таком планировании тоже скрыты огромные резервы, которые пора вытащить из-под спуда.

Мы уже имеем с учетом стахановских методов работы некоторые коррективы в сверстанных планах. План Арктикснаб с 322 миллионов руб. очень легко уменьшили на 55 миллионов руб., т. е. снизили его до 267 миллионов руб. И от „заявителей“ писку никакого нет, и это хорошо. Морское управление сэкономило 2 миллиона руб. на сокращении ставок фрахта. Управление воздушной службы сэкономило 2 с лишним миллиона руб., отказавшись от капиталовложений и дотаций по Енисею. Полярное управление срезало 2 миллиона с лишним, **а всего уже почти 9 миллионов руб.** Морское управление в прошлом году получило дотаций 16 миллионов руб., в этом году 30 миллионов. И эту цифру уменьшили примерно на 10 млн. руб. Все это есть результат стахановского корректирования наших планов. И это хорошо, но это не предел. Как видите, товарищи, на все эти большие и малые дела наше стахановское движение уже наложило свою печать, внесло заметные коррективы в наши промфинпланы, — иначе и быть не могло. **Во все наши промфинпланы 1936 года, которые уже сверстаны, мы на основе стахановского движения должны внести ряд существенных поправок в сторону большей выжимки ресурсов и высокой производительности.**

В заключение я хочу остановиться на паре вопросов политотделского, партийного порядка.

Многие письма стахановцев в Политуправление об их работе заканчиваются так: ... „Вступил в сочувствующие ВКП(б)“. Товарищи начальники политотделов, помполиты и парторгии. Помните, что развивать стахановское движение, помогать и растить стахановцев — это крупное дело. Но этого вовсе не достаточно для вступления в ВКП(б). **Основным мерилom для вступления в партию и в сочувствующие являются требования устава партии, работа общественная и политическая, словом, устав и еще раз устав. Он — устав — есть основа партийной жизни и развертывания партийной работы.** Вы уже здесь не допускайте, чтобы были ошибки такого рода.

Работой по стахановскому движению лучше всего выделяются **Обдорский, Архангельский, Игарский и Красноярский** политотделы. Хуже всех **Чукотка**, не слышно **Владивостока**, плох **Якутский** политотдел. Здесь дело хромает. Пушкина валится, Ленский караван заморозили, а он мог бы своевременно дойти, если бы не было на нем развала и безобразий, если бы не было лишних простоев, особенно у Алданского перевала. Теперь это нам обходится в большую копейку, и нас это дискредитирует: ведь третий год не можем дотянуть караван до Якутска. Нехорошо, т. Лисс, нехорошо, т. Адамович.

Несколько замечаний об Арктическом институте

О нашем Всесоюзном Арктическом институте говорено на хозяйственном совещании много и не случайно, и я хотел бы пару слов сказать на нашем партийном совещании.

Тов. Шмидт в своем докладе по адресу ВАИ сказал: „Наука отстает от практики, работает неудовлетворительно“...

ВАИ — наш научный центр. Он должен освещать путь практиков, а этого на деле не получается, плохо за последнее время он работает.

Вот вчера т. Самойлович говорил, что у него 85—90% людей в основном хороших. Я прочту стенограмму выступления начальника Промбиологического отдела ВАИ Рудакова в присутствии т. Самойловича, где он говорит о своих людях:

„Научный сотрудник **Михель** ездил в Арктику, гастролировал. **Портенко** — ничего не дал. **Леонов** три года зимует, ни одной работы не дал. Послали его на остров Белый ответить на вопрос, можно ли там организовать заповедник для песка, — он вернулся с ответом: **Не знаю**, можно или нельзя. **Колин** слабый работник. **Шапошникова** в Арктике гастролирует. О работнике **Клюгге** скажу, что уверен, что он в полевой работе не справится с любым заданием. **Тавровского** считаю никуда негодным работником. Посадил **Коновалова** на Диксоне работать по морскому зверю, считал, что выйдет толк, и жестоко ошибся. Профессор **Нестор Александрович Смирнов** числится у меня консультантом по морскому зверю. Я спрашиваю его: „Что, нужно выработать нам какую-то программу по гренландскому тюленю? Давайте установим программу, обусловим метод, а то получаются гастрольные экскурсии, так как работают люди разными методами“, а **Смирнов** мне отвечает: „Вот вы поезжайте и проверьте на практике, а выводы я сделаю потом“...“

Дальше возьмем для примера экспедицию по Чукотке работника ВАИ **Артемьева**.

По дороге на Чукотку **Артемьев** сообщил начальникам трех отрядов геологов о плане их работы и эти планы изорвал. Вместо того, чтобы, как было договорено, самому делать геологические разрезы полуострова, он провел на Чукотке один месяц и уехал в Ленинград. Эта „экспедиция“ стоила 800 тыс. руб.

По приезде **Артемьева** в Ленинград оставшиеся три начальника геотрядов получают указания, чтобы они готовились к отъезду в Ленинград, а на их место посылается новая экспедиция. Молодые геологи телеграфируют **Самойловичу**, что они считают посылку новой экспедиции нецелесообразной, пока не обработают собранные материалы старой экспедиции. Ответа не получено, но вторая экспедиция, во главе с тем же **Артемьевым**, выехала, и это стоило почти миллион рублей.

Что дали и дадут эти экспедиции? Похоже, что уравниение с двумя неизвестными, а около двух миллионов руб. истрачено.

Пора бы руководителям института взяться за внедрение практического духа в ВАИ, чтобы наука освещала путь практике. Мне кажется, что ВАИ слабо к этому поворачивается.

Профессор **Визе**, несомненно, один из наших выдающихся научных работников, его нужно беречь, поддерживать. Но вместе с поддержкой

и научного и полярного авторитета Визе мы в праве ждать от него искренности. Как хотите, но вчера вы что-то не договорили.

Насчет **общей** установки ВАИ. Сроки **общей** геологической и гидрологической съемки даются примерно 2—3 пятилетки. Такой тезис выдвинули наши научные авторитеты. Серьезна ли и реальна ли эта ставка? Боюсь, что нет. В самом деле, товарищи, вспомните, что вся наша страна изучалась сотни лет и геологически она изучена примерно на 40%, а **всю Арктику**, т. е. почти половину Союза, с ее труднейшими условиями хотят изучить за 2—3 пятилетки. Если это перевести на цифры людей, денег и т. д., то нужны будут астрономические цифры, тысячи одних только геологов, а деньги надо считать восьмизначными или девятизначными цифрами.

Не лучше ли для ВАИ будет наряду с организацией важнейших экспедиций сейчас упор сделать на обработку имеющегося материала, не держа его дома или помещая его в заграничном журнале до того, как у нас был обнародован. Так и получилось с картографическим делом. Нужны были эти материалы, нигде нет, и вдруг в одном английском журнале появляется статья на эту тему. Мы не против помещения наших материалов в заграничной печати. Но мы хотим все-таки, чтобы первое печатное научное „яичко“, основанное на наших материалах, на наших деньгах, на наших людях, мы бы съели, а потом — они. **(Смех, аплодисменты.)**

Если ВАИ не перестроится в ближайшее время, тогда слова тов. Сталина, что „**наука, порвавшая связи с практикой, с опытом, — какая же это наука?**“ — будут целиком относиться и к нашему Арктическому институту.

Стахановское движение должно крепко помочь ВАИ навести у себя порядок.

Все то, что говорено об ВАИ, целиком относится и к Институту экономики Севера. Учтите это, т. Лавров, ибо ваш институт также вступил на такой же путь абстрактности.

В декабре было совещание у т. **Назаренуса**, разбирали тематический план Издательства, пришел туда и я, выступал там и говорил насчет изданий ВАИ, насчет „Садко“, что не надо издавать 250 печ. листов. Экспедиция важная, интересная, но почему 250? Давайте издадим действительно то, что надо. Насчет ВАИ говорили, что много халтуры издают. Нельзя ли халтуру уменьшить, не издавать, а усилить научные, действительно научные труды.

На том заседании ставился вопрос и о том, что у нас не хватает массовой арктической литературы. Ни среди населения Крайнего Севера, ни здесь, в центре, нет хорошей популярной книги. У нас, кроме хорошей работы Визе („Поход на „Сибирякове“) и нескольких книг Самойловича, — больше ничего нет.

К стыду нашего Издательства, оно все время работает на издание переводов и в очень красивых переплетах, в шелках, в кожах. Скажут, что мы против издания переводов иностранных авторов. Нет, я очень доволен, что все это перевели, радуюсь этому, но почему же наше Издательство не может и наши труды так издавать? Разве работа наших полярников Арктике за 10—15 лет не могла дать такого художественно-научного материала?

Я заканчиваю. Не удивляйтесь, тт. Самойлович и Визе, что ваш институт взят под обстрел критики. Это принесет свою пользу. Мы говорим открыто, — поддержка вам была и будет. Мы не мыслим иначе,

как поддерживать вас и вашу работу, но искренняя поддержка предполагает и критику ваших недостатков.

Работа Арктического института в прошлом была величественная. Она, если не впереди, то во всяком случае **вровень** шла с той полярной работой, которую в прошлом вели небольшие группы, маленькие организации и отдельные исследователи в Советской Арктике. Сейчас другой период, **другой уровень работы в Арктике**, мы проходим более грандиозный этап. Пятьдесят с лишним тысяч человек нашей системы штурмуют Арктику изо дня в день. Поймите, какой это грандиозный размах, а вы задержались на **старом** маленьком уровне, который для того этапа был грандиозен, а сейчас мал. И в этом свете ваша научная работа стала отставать от железной поступи той когорты, которая под руководством т. Шмидта штурмует Арктику. Эта масса работников вашей научной работой не удовлетворяется, ибо плохо ей научно освещаете путь. Двигаться вперед хочется, а как же без науки? без науки нельзя. Вот в чем гвоздь, друзья, вот где корень критики, и только в этом.

Краткие итоги. — Вот так, товарищи, обстоит дело со стахановским движением в нашей системе, и оно уже сейчас несомненно значительно больше, ибо жизнь стремительно движется вперед. **Не отставать** от нее — главное.

Пути развертывания этого дела — в решении Пленума ЦК нашей партии, которое надо проводить **каждому** нашему работнику везде и всюду, по совести, честно и добросовестно — **это основа успеха стахановского движения в нашей системе.**

Парторганизация шире и глубже должна двинуть во все поры нашей жизни конкретно стахановские методы работы, инженерно-технический состав должен возглавить это дело. Надо окружить стахановцев любовью и помощью, в том числе и с помещением, и с работой, с посылкой экскурсий в Москву и т. д.

Если мы все это как следует поставим, то на основе стахановских методов работы боевую программу 1936 года в деле дальнейшего развития Арктики, — мы во главе с Отто Юльевичем выполним с честью. Решение же ее будет означать, что доверие ЦК партии, которое выражено в приветствии партии: „ЦК ВКП(б) верит, что работники Арктики добьются решающих успехов в трудном деле изучения Северного морского пути и превращения его в нормально действующий водный путь“, — мы оправдаем полностью, и великое знамя Ленина — Сталина, знамя нашей прекрасной родины будет еще выше, еще ярче реять над Советской Арктикой. (Бурные аплодисменты.)

И. О. СЕРКИН

ОБ ИТОГАХ ПРОВЕРКИ ПАРТИЙНЫХ ДОКУМЕНТОВ

I

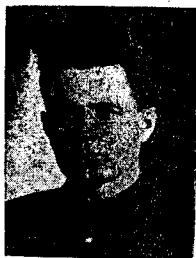
Проверка партийных документов является одним из самых замечательных явлений нашей внутрипартийной жизни. Не случайно ЦК партии со всей настойчивостью исправлял ошибки отдельных организаций; вы помните постановления ЦК о проверке партийных документов по Курской организации, Молдавской и целый ряд дополнительных решений, связанных с дальнейшим упорядочением партийного хозяйства, как, например, о порядке переезда коммунистов из одной организации в другую и т. д. Все это помогло не только этим организациям исправлять ошибки, но это помогло и нам исправить свои собственные недочеты в работе по проверке партийных документов.

К сожалению, в большинстве политотделов мы вынуждены были отменить проведенные проверки партдокументов и назначить повторные; была отменена проверка партийных документов по Архангельской партийной организации, Обдорской организации, Красноярской, Омской, Владивостокской и Якутской.

Результаты повторной проверки были прямо поразительными. Я приведу некоторые цифры по Архангельскому политотделу. Первая проверка не дала необходимых результатов. Не было вскрыто и выявлено ни аферистов, ни других людей, которые в партию проникли с явно корыстными целями. При первой неполной проверке были отобраны 1—2 партбилета. Повторная проверка дала совершенно другие результаты: отобрано 24 партийных билета и 11 кандидатских карточек.

По Обдорскому политотделу в начале было отобрано 2 партбилета. Сейчас проверка еще не закончена, но уже отобрано 8 партбилетов. Про Красноярский политотдел я здесь уже не говорю, потому что там мы не только отменили проверку партдокументов, но и у тех, кто проводил проверку, отобрали партийные билеты. Говорю о зам. начальника политотдела Шекке. Был назначен новый начальник политотдела, и после повторной проверки мы имеем такие результаты: отобрано 16 партбилетов и 8 кандидатских карточек (из общего числа проверенных 76 человек).

В числе людей, у которых партбилеты отобрали, мы имели значительное число белогвардейцев, кулаков и другого классово-чуждого элемента, пролезшего в ряды



партии с явно корыстными целями.

Что характеризуют ошибки в проверке партдокументов по отдельным политотделам? Они говорят о том, что наши политотделы не всегда быстро улавливают остроту вопросов внутрипартийной жизни и политической жизни страны. Все ли политотделы быстро поняли и подхватили директиву партии и развернули работу по стахановскому движению? Нет. Ряд политотделов (Владивостокский, Якутский и др.)

очень медленно раскачивался, и нужны были толчки со стороны Политуправления. Или такой вопрос, как проработка доклада т. Берия об истории Закавказских парторганизаций и роли тов. Сталина. Это одно из замечательных событий внутрипартийной жизни. Некоторые политотделы не так-то быстро ориентировались во всех этих вопросах, — вопросы медленно ставились и решались.

Что значит, когда партработник не чувствует остроты внутрипартийных вопросов? Это означает, что партработник не умеет быть партийным работником.

На местах, в условиях Крайнего Севера, при отсутствии нормальной связи с центром вы не всегда полностью информированы по всем вопросам внутрипартийной жизни. Вы находитесь не в таком положении, в каком находится актив в Москве, Ленинграде, Киеве и других крупных центрах, где своевременно могут информировать, предупредить, поправить и т. д. Нередко вы предоставлены самим себе и по радио ловите только обрывки политической информации. В этом наша особенность. Поэтому и требования, которые мы должны предъявлять к нашим партработникам, должны быть большими. Острота политического чутья, классовой бдительности должна быть особенно развита, мы особенно должны работать над повышением своего идейно-политического уровня.

Возьмите такой вопрос, как расстановка парткадров. Где центр тяжести нашей работы? В Москве, где организация в 190 человек, в Ленинграде, где организация в 240 человек и других городах, где находятся наши управляющие органы, или там, где находятся коммунисты-одиночки: на пушных факториях, культбазах, оленеводческих совхозах и других наших предприятиях, расположенных за 62-й параллелью?

Конечно, центр тяжести должен быть перенесен за 62 параллель, на работу с коммунистами-одиночками, поскольку нет у нас на Крайнем Севере массовых партийных организаций, не умаяя, конечно, при этом и роли наших центральных организаций, как основного костяка, за счет которого мы должны укреплять наши низовые организации.

К сожалению, действительность такова, что не все политотделы учитывают эту особенность нашей работы. Действительность такова, что на сегодня проверку партдокументов не прошли, главным образом, коммунисты-одиночки.

Только отдельные политотделы делают первые шаги в работе с коммунистами-одиночками. Например, Игарский политотдел разбил свою территорию на зоны с тем, чтобы лучше расставить партийные силы, связаться с отдельными коммунистами-одиночками. Он организовал учебу, используя радио. Отдельные шаги в этой области сделаны и Обдорским политотделом.

Насчет радиосвязи. Работа ее будет стахановской, если мы сумеем через наши рации принимать важнейшие решения партии и информацию о важнейших событиях в стране и во всем мире.

Тов. Евтушенко сообщил, что получил информацию о стахановском движении в декабре. Это позорное явление для нас, в частности — для радиослужбы; Пелудийская судовой радиостанция, где находятся два — три зимовщика. Это одно из крупнейших предприятий на Севере, где находится 1000 рабочих, главным образом якутов.

Если взять работу коммунистов-одиночек, мы увидим подлинную героичку социалистического труда, полную нередко лишений и трудностей.

Возьмем, например, коммуниста-одиночку, работающего в Каневском оленеводческом совхозе, т. Семенюка. Он член партии с 1924 года, в течение 4 лет работает на Кольском полуострове. Тов. Семенюк принял активное участие в проверке партдокументов, помог вскрыть белогвардейца Иванова. Семенюк и его жена ведут культурную работу среди местного национального населения. Свою работу т. Семенюк сочетает с повышением собственного политического уровня, работая по программе заочного комвуза. Он периодически ездит в Мурманск на консультацию. Конечно, не все одиночки могут у нас ездить на консультации в свои политотделские центры, некоторые так разбросаны, что им надо ехать месяц. Надо перестраивать работу по повышению идейно-политического уровня коммунистов-одиночек, и в этом отношении огромное значение имеет радиосвязь.

Возьмите вопрос о работе с народностями Крайнего Севера. Если поставить этот вопрос формально, то можно сказать, что ра-

бота с народами, населяющими Крайний Север, ведется территориальными организациями. А по существу — это будет оппортунистическое отношение к важнейшим решениям партии о ленинско-сталинской национальной политике.

В чем суть ленинско-сталинской национальной политики? — Поднятие хозяйства и культуры отставших и наиболее угнетаемых в прошлом народов Севера и перевод их на социалистический путь развития.

Речь тов. Сталина на собрании студентов Коммунистического университета трудящихся Востока от 18 мая 1925 года для нас, работников Крайнего Севера, должна являться одной из важнейших директив.

Наши политотделы и парторганизация в целом в контакте с местными территориальными партийными организациями должны развертывать работу среди народов Севера.

Последняя особенность, на которой я хочу остановиться, — не забывайте одной особенности, резко отличающей Крайний Север от других районов, — политика ограничения эксплуататорских тенденций кулачества, не класса, и на сегодня еще остается там в силе. Не забывайте того, что вопросы классовой борьбы при существующих еще родовых отношениях среди отдельных народов (эвенки, чукчи и т. д.) с крайне отсталой культурой имеют свои особенности и свою остроту. Поэтому кажется странным, когда начальники политотделов и отдельные парторги в своих политдонесениях и докладных записках очень мало освещают вопросы классовой борьбы.

II

В основном проверка партийных документов закончена. Анализ данных показывает на большую засоренность партийных организаций Главсевморпути классово-чуждыми и враждебными партии и пролетарскому государству элементами. Из общего числа проверенных 880 коммунистов (здесь нет данных по Владивостоку, Анадырю и Якутску) возвращено 696 партдокументов, из них 579 членов партии и 117 кандидатов. Отобрано 87 партийных билетов и 28 кандидатских карточек, что составляет к общему числу проверенных 12,9%. Кое-где нам придется еще более тщательно провести проверку партдокументов, например, по Якутску, Анадырю, поэтому возможно — этот процент возрастет.

Я не включил в эти цифры тех лиц, у которых не оказалось совершенно партдокументов, а их было 37 человек: 30 членов ВКП(б) и 7 кандидатов. Подтвердилось принадлежность к партии у 19 партийцев и 4 кандидатов. У 13 человек партийная принадлежность не подтвердилась, так что процент здесь резко возрастает.

Скрылись от проверки два члена партии и один кандидат. Белогвардейцев и кулаков

выявлено 20 человек, из них 17 членов ВКП(б) и кандидатов — 3; троцкистов и зиновьевцев — 8 человек, аферистов и жуликов — 12 человек, из них 10 человек членов ВКП(б) и 2 кандидата. Примазавшихся к партии и скрывших свое социальное происхождение — 17 человек. Наличие разложившихся людей, систематически нарушающих устав партии, также является показателем работы партийной организации, потому что в числе подобных людей имеются несомненно такие, которых можно было бы сохранить.

Приведу несколько примеров людей, у которых отобраны партийные билеты. Так, возмем фигуру довольно колоритную, как Середя Василий Дмитриевич, директор Красногорского совхоза, о котором мы отзывались раньше, как о неплохом работнике. Он довольно значительное время работал в системе Главсевморпути. Этот Середя до 1928 года имел кулацкое хозяйство, 6 лошадей, 8 коров, жатку, молотилку, сенокосилку, двух постоянных батраков, имел сезонную наемную рабсилу. Отец Середы в 1930 году имел твердое звание и выгнан из колхоза. В настоящее время Середя скрывает у себя отца. Женат на дочери кулака. Служил в белой армии и обманым путем пролез в партию.

Другой пример — в Мурманском политотделе, — Иванов А. И. — член партии с 1920 г. Иванов, работая директором Каневского оленсовхоза, систематически засорял совхоз классово-чуждым элементом и вел политику, увеличивающую рознь и вражду среди местного населения. Выдавал положительные рекомендации кулакам, которые вредили совхозу „тихой сапой“. Обществу пастухов и других работников были в его работе системой.

И последний пример. Перед нами проходила такая колоритная фигура, как Зингер М. Л., член партии с 1918 года. Это бывший начальник Норильского строительства. Я ему только один вопрос задал при проверке: „Тов. Зингер, расскажи, пожалуйста, как ты боролся за линию партии?“ На этот вопрос он ответить не мог. С 1923 года он активный троцкист. В 1926 году Зингер снова троцкист. Потом Зингер был исключен, как троцкист, апеллировал, и его восстановили в партии. После восстановления он имел два выговора. Естественно, что у таких людей мы партийные билеты оставить не могли.

Проверка партдокументов показала не только засоренность парторганизации, она показала огромную засоренность самой системы Главсевморпути. Засорен Арктический институт, мы до него только теперь добрались. Засоренность хозяйственного аппарата имеется и в других местах, — в территориальных управлениях на местах и в центре. Подбирают хозяйственники, они и отвечают. Но это не означает, что партий-

ная организация, и особенно политотдел, остается в стороне от этого. Наоборот, они несут за политическое состояние этих кадров ответственность вдвойне.

Что еще дала проверка партдокументов? Она дала улучшение всей партийно-организационной воспитательной работы. Проверка партдокументов, как может быть ни одно из мероприятий партии, заставило политотделы решительно вернуться к партийным вопросам.

Вы знаете, что одним из серьезнейших недостатков работы политотделов было то, что много занимались хозяйственными вопросами. Оно и понятно: заниматься людьми, как указывал т. Жданов на пленуме Саратовского крайкома, трудней, чем вещами; я об этом не буду говорить, так как об этом писал в № 1 „Советской Арктики“ за 1936 г.

III

Я был очень доволен, когда знакомился с работой отдельных помполитов и убедился на месте, что наши помполиты, как Виханов на ледоколе „Ленин“, по-большевистски организовали беспартийный актив, укрепили партийную организацию, организовали техническую и политучебу. За время работы выдвинулось на корабле много замечательных людей, как Колясников — старший кочегар, проработавший 6 лет и до того незаметный. За 1935 год он окончил месячные курсы пропагандистов, сдал экзамен на кочегара I класса и сейчас учится на машиниста. На этом же ледоколе „Ленин“ 18 кочегаров сдали технический экзамен и также учатся на машинистов.

Или такой помполит, как Васильченко. Он не постеснялся, когда нужно, нести вахту, быть в штурманской рубке и интересоваться работой в ней, внимательно изучая кораблевождение. И целый ряд других его мероприятий, которые действительно характеризуют политотдельский стиль и организацию масс на выполнение производственных заданий. Поэтому не случайно, что ледокол „Сибиряков“, где работает Васильченко, держит и оправдывает свое звание краснознаменного ледокола. Или т. Володарский — помполит ледокола „Садко“, сумевший разобраться в сложной обстановке, в которой находилась высокоширотная экспедиция.

Когда говорили на хозяйственном совещании о выполнении программы по зверобойной компании, то одним из решающих факторов было создание института помполитов и их умение организовать массу на выполнение производственных показателей.

Не плохие показатели работы мы имеем на отдельных полярных станциях. Скоро минет полярная ночь, и, не в пример прошлых лет, мы имеем сейчас более сплоченные зимовки. Мы обязаны этим в значительной мере парторганизаторам наших полярных станций, которые подбирались Централь-

ным Комитетом партии. Имеем прекрасные показатели отдельных партторгов, как, например, партторг острова Диксона т. Гобис (до этого провел зимовку на мысе Нордвик), который умело организовал беспартийный актив, опираясь на коммунистов, организовал партучебу, политинформацию для всей западной и восточной части Арктики и т. д.

Одно время положение на острове Врангеля было далеко не блестящее. Пятилетняя работа лучших зимовщиков Минеева и Власовой могла быть совершенно сведена к нулю вследствие головоулетства одного из начальников полярной станции острова Врангеля. Тов. Казанский, как партторг, вместе с т. Петровым быстро восстановил положение среди зимовщиков и населения острова Врангеля.

★

Проверка партийных документов вскрыла и все недостатки, связанные с партийным просвещением. Политотделы недостаточно реализовали указание ЦК ВКП(б) о партийной пропаганде. В связи с проверкой мы имели некоторое улучшение в работе сети партийного просвещения и поднятии идейно-политического уровня коммунистов. Улучшение в работе по партпросвещению имеем в Игарском, Красноярском, Архангельском, Ленинградском и других политотделах.

Наши политотделы очень увлекаются количеством проводимых совещаний. Этим оперативная работа политотдела подменяется бюрократическими формами руководства. Не надо забывать, что начальник политотдела — не начальник партийной организации. Он только начальник политотдела — особого органа парторганизации, перед которым поставлены ударные задачи на отходящем участке социалистического строительства, каким является наша работа на Крайнем Севере. Начальник политотдела должен в своей работе сочетать личную ответственность с развертыванием внутривнутрипартийной демократии.

Мы должны улучшить работу инструкторского аппарата, решительно отказаться от методов инспектирования, памятуя, что инструктор Политуправления является на месте лицом, от которого требуется дать

ответы на все животрепещущие вопросы, который должен не только инспектировать, а помочь организовать работу.

Последнее, на чем необходимо сосредоточить работу по выполнению решений Пленума ЦК, — это вопрос о приеме новых членов партии. Мы имеем все возможности, чтобы этот вопрос поставить. Мы имеем достаточную базу для того, чтобы при наличии разрешения приема в партию новых членов развернуть необходимую работу, и для этого надо по-настоящему поставить вопрос о работе с беспартийным активом, вопрос об организации групп сочувствующих.

В этом отношении у нас дело обстоит далеко не блестяще. Я беседовал с т. Евтушенко, партторгом Пеледуйской судовой верфи. Он выступал два раза. Все вы внимательно его слушали. Тов. Евтушенко проделал не плохую работу при том хозяйственном развале, который был раньше на верфи. Но если вы внимательно продумаете выступление т. Евтушенко, который в своем выступлении оговорился: „я еще не сказал о партмассовой работе, нехватило времени“, — то ясно, что это не случайная оговорка. У него действительно нехватило времени для ведения собственно партийной работы. На этой важнейшей верфи, крупном производственном предприятии, мы не имеем группы сочувствующих при наличии всех возможностей ее создания. Много здесь говорилось о засоренности. Однако на предприятии, на котором находится более тысячи рабочих из местного населения — якутов, — несомненно можно и необходимо создать группу сочувствующих. Это относится и к другим политотделам, которые также еще слабо развертывают работу с сочувствующими.

Партия и правительство оказывают огромное доверие людям, в частности — политработникам, работающим в Арктике и на Крайнем Севере. Созданием политотделов на местах и Политуправления в центре партия еще раз подчеркнула свое внимание вопросам работы в Арктике и на Крайнем Севере. Это доверие мы должны оправдать своей большевистской работой, непримиримостью к недостаткам работы и борьбой за чистоту ленинско-сталинской линии. (Аплодисменты.)

А. Г. БАСС

РАБОТА КОМСОМОЛА НА СЕВЕРЕ

По всему нашему Северу к 1 января 1935 года было 26³/₂ комсомольца. Эта цифра характеризует, насколько незначительной была комсомольская прослойка в Севморпути.

С организацией политотделов и за год нашей работы мы имеем значительные результаты. На 1 октября мы имели примерно 1500 членов комсомола в нашей системе. Сюда не входят комсомольцы учебных заведений, находящихся на материке, а также ряд организаций, которые мы сейчас принимаем, а именно — пушные фабрики и хозяйственные и культурные предприятия и учреждения.

Нами организованы 5 комсомольских зимовок, 3 комсомольских корабля, в том числе „Красин“, две комсомольских геолого-разведочных партии и т. п. Теперь у нас нет такого предприятия, где бы не было комсомольцев.

Героическая эпопея челюскинцев, решение ЦК ВЛКСМ о посылке 100 комсомольцев на постоянную работу в Арктике и организация комсомольского ледокола „Красин“ вызвали колоссальный интерес у молодежи и комсомольцев к работе в Арктике. Мы имеем тысячи заявлений комсомольцев с просьбой о посылке на самые различные участки нашей системы. Благодаря этому, мы сумели подобрать неплохой состав комсомольцев на наши полярные станции, зимовки, геологоразведочные партии, фабрики, культбазы, суда, предприятия и т. п. Результаты работы этого молодого пополнения полярников уже имеются — и очень неплохие. В 1935 году все комсомольские суда производственный план выполнили и перевыполнили. Такая же картина и на полярных станциях и предприятиях. Среди стахановцев мы имеем не малое количество комсомольцев, которые являются на наших предприятиях застрельщиками стахановского движения.

В общей массе стахановцев Севера особого внимания и почта заслужил ряд комсомольцев и молодых беспартийных рабочих. Молодые машинисты врубовых машин Павлов и Руденко (Шпицберген) выполняют свои нормы в три с половиной раза (т. Павлов — комсорг своего участка). Лучшим ударником-стахановцем ледокола „Ермак“ является комсомолец т. Десятко, секретарь судового комитета ВЛКСМ, инициатор перехода на обслуживание двух машин ледокола вместо одной. Комсомолец Ткаченко Иван, работающий на ледоколе „Добрыня Никитич“, вместе с бригадой,



которую он возглавляет, выполнил 300% задания по судоремонту, на том же судне комсомолец и кандидат ВКП(б) Ткаченко Петр выполнил 240% задания по судоремонту.

Молодежная бригада Красноярского залива Севморпути, работавшая на ремонте теплохода „Красноярский рабочий“, в составе комсомольцев Ефремова и Селезнева и молодого машиниста Мальцева, за первую половину декабря выполнила 450% задания по ремонту. В этой бригаде был изобретен ключ для отвинчивания гаек

на судовых насосах, сокративший затраты труда на эту операцию с 1 человекодня до 15—20 минут.

На Красноярском авиоремонтном заводе Севморпути стахановец-сборщик самолетов, бригадир сборочной бригады тов. Кононенко довел выработку своей бригады до 265% и обучил комсомольца Ковалева работать так же, как работает сам. Кононенко принят в ряды ВЛКСМ.

Значительную роль, конечно, в этом деле сыграло и то, что наши политотделы с первых же дней занялись не только вопросами организационного оформления и укрепления первичных организаций комсомола, но и оживлением работы в области политического воспитания, культурно-массовой работы с молодежью. Это бесспорно укрепило связи комсомольских организаций с внесоюзной молодежью. В результате было принято в комсомол 170 человек из лучшей молодежи наших предприятий.

Однако, это еще незначительный сдвиг в комсомольской работе. В большинстве своем все это относится к городским организациям, где находится политотдел, т. е. Тобольский политотдел внес оживление на предприятиях Тобольска, Якутский политотдел в Якутске. Архангельский политотдел в Архангельске и т. п. Работа комсомольских организаций, находящихся на периферии, значительно слабее. По-настоящему комсомольские работники политотделов не добрались еще до периферийных комсомольских организаций.

Качество руководства и содержание работы комсомольских организаций, входящих в систему Главсевморпути, еще не поднялись на должную высоту, особенно в деле политического воспитания. Этот основной участок комсомольской работы поставлен у нас очень плохо.

Прежде всего это относится к качеству политучебы, которое плохое. Полит-

отделы, помощники по комсомолу подошли к комплектованию сети формально. Помощники по комсомолу в некоторых случаях не серьезно подошли к выделению руководителей политшкол, от которых больше чем от кого-либо зависит качество занятий. Архангельский политотдел, например, выделил пропагандиста Брагина, который систематически пьянствовал, срывал занятия в кружке. Якутский политотдел на Кангаласских угольных копях выделил пропагандистом Перепелова, комсомольца с 1935 года, который только что вступил в комсомол.

Даже в Главном управлении партийная организация, живущая вместе с нами, недостаточно крепко руководила пропагандистами комсомольской сети.

Нам нужно добиться, чтобы правилом поведения каждой комсомольской организации, каждого руководящего работника стала борьба за коммунистическую идеологию каждого молодого юноши, девушки, воспитание у них марксистско-ленинского мировоззрения. Только такой работой мы поднимем большевистскую бдительность у нашей молодежи, воспитаем в ней непримиримое чувство ненависти ко всем врагам партии, ко всем чуждым влияниям.

Большое значение в воспитании имеет самостоятельность, в этом направлении нам тоже нужно вести большую работу. Самостоятельность должна занять одно из солидных мест в культурной работе наших общественно-политических организаций, особенно на судах и полярных станциях, где молодежь не имеет возможности пойти в театр, кино и проч.

Основной недостаток это то, что мы самостоятельностью не руководили. Взять хотя бы „Красин“. Там были все возможности и условия для хорошей работы. Можно было создать такие условия на корабле, при которых человек после работы мог бы отдохнуть и развлечься, несколько забыть те лишения, которые он имеет в связи с тем, что оторван от материка. Первое время там была организована уйма самостоятельных кружков, а потом эта уйма кружков развалилась, остался лишь духовой оркестр, и то, повиdimому, только потому, что там был освобожденный капельмейстер, который добросовестно работал.

Культурным мероприятиям, читкам, вечерам комсомольцев и внесоюзной молодежи, вечерам, диспутам по вопросам культурного строительства уделяется большое место, но все это делается как-то абстрагированно от политической задачи и общего состояния, в котором находится молодежь. Вследствие этого ряд культурных мероприятий проводится как самоцель, и получается голое культурничество. Примером этого может служить помполит с „Микояна“, который решил воспитать молодежь так: он дал комсомольцам задание

заучить два стиха, с последующим докладом ему об исполнении.

В политотделах мы сейчас провели большую работу по организации школ среднего образования рабочей молодежи. Мы имеем примерно около 500 человек на Севере, охваченных этими школами, не считая полярных станций, а на таких полярных станциях, как Диксон, Челюскин, на промыслах Нордвика комсомольцы своими силами и средствами организовали большую работу по повышению уровня общего образования.

В этом году мы думаем довести число учащихся в средних школах на полярных станциях и наших предприятиях до 5000 человек.

Сейчас в средней школе на Нордвике учатся 6 якутов и эвенков. Эти люди будут являться постоянными и наиболее ценными кадрами Нордвика.

Хуже всего обстоит дело со средним образованием на наших судах. Мы имеем морской техникум на „Красине“ без отрыва от производства. Имели также там кружки по повышению образования, но дела до конца не довели, хотя это — комсомольский корабль, хотя на нем были и помполит, и комсорг, и капитан — члены партии, и целый ряд других работников — члены партии. От „Красина“ мы в праве были ожидать большего.

Теперь будет предъявляться требование, чтобы каждый из комсостава Морфлота сдал в порядке техминимума английский язык. Между тем, с изучением английского языка среди плавсостава дело обстоит плохо. Много ссылок на то, что нет преподавателей. А ведь язык можно изучить и путем самообразования. Изучение английского языка нужно двинуть вперед и привлечь к этому судовую молодежь, у которой тяга к изучению языков очень велика.

До XI Пленума ЦК ВЛКСМ и до указаний ЦК ВКП(б) относительно того, что комсомольские организации основной своей работой должны считать коммунистическое воспитание молодежи, мы чрезмерно увлеклись производством. После же этих решений многие наши организации забросили производство и занялись исключительно культурными делами. Комсомольские организации к руководству молодыми стахановцами, к руководству развертыванием стахановского движения среди нашей молодежи повернулись совершенно недостаточно.

Это является результатом того, что после XI Пленума ЦК ВЛКСМ многие руководители наших комсорганизаций и политотделов не поняли, что наряду с коммунистическим воспитанием молодежи, политической учебой, культурными мероприятиями, производственная работа является неотъемлемой частью этого коммунистического воспитания нашего молодого рабочего, комсомольца, молодого гражданина.

Пару слов необходимо сказать о нашей школе совхозуча в Нагьян-Маре. В этой

школе учатся 36 ненцев и 24 помора. Когда люди съехались, их не обеспечили помещением, не стали кормить, топить перестали, и товарищи, естественно, стали бежать в тундру домой. Виноваты в этом бывшая заведующая кадрами Васильева, ныне исключенная из партии, и бывший руководитель оленеводства т. Кошелев. Курсанты вынуждены были послать телеграмму в центр, когда у них не оказалось дров.

Относительно роста. Рост у нас в условиях наших организаций имеет большое значение, и с ростом нужно быть очень осторожным. За год работы политотделов в ВЛКСМ принято 170 чел. Политотделы и первичные организации не оценивают должному вопросов роста комсрганизаций, между тем, расти за счет передовой молодежи наших предприятий при условии хорошей работы с ней мы могли бы гораздо больше и качественно лучше.

Большим событием должно быть вступление в комсомол для молодого трудящегося человека. А что у нас получается? Возьмем, к примеру, прием в комсомол т. Перепелкиной, работающей на судовой верфи в Обдорском политотделе. Приняли на общем собрании прямо списком без персонального обсуждения 3 товарищей и в том числе ее, в то время как она, будучи служащей, должна пройти полугодовой кандидатский стаж, ее принимают прямо в члены организации и еще до утверждения ее, приема комсомольской тройкой политотдела назначают комсомольским организатором этой судовой верфи.

Помощник начальника политотдела по комсомольской работе должен заниматься комсомольской работой, а не общими вопросами, должен быть руководителем комсомола. Нужно, чтобы он на деле отвечал за комсомол, на деле организовывал его, чтобы он знал всегда, что делается с комсомольской организацией. Только тогда мы сможем подойти к нашей работе так, как

подошли политотделы МТС, сыгравшие большую роль в деле организации масс на выполнение задачи, поставленной партией, — превратить сельское хозяйство из отсталого участка социалистического строительства в передовой. Мы призваны сыграть такую же роль в деле освоения Северного морского пути.

★

Комсомольцы Северного морского пути вместе со всем ленинским комсомолом сейчас деятельно готовятся к своему десятому съезду. Та активность, которая в связи с этим проявляется комсомольцами и молодыми рабочими, разбросанными по ответственным участкам нашей системы, начиная от угольных рудников, судов, верфей и кончая полярными станциями и зимовками, те обязательства к съезду, которые по собственному почину берутся большим количеством наших молодых людей, как в области производства, так и в области различных культурно-политических мероприятий, — все это является свидетельством большого идейно-политического роста членов комсомола-работников Севера. Проходящая сейчас под руководством политотделов отчетно-перевыборная кампания комсомола вызвала огромную волну еще большего повышения активности молодежи на всех участках нашей работы. Об этом свидетельствуют обильные материалы, поступающие в Политуправление. Умножение и закрепление этой активности, обеспечение проведения отчетно-перевыборной кампании в комсомоле и всей подготовки к X съезду ВЛКСМ на основе коренного улучшения всех отраслей комсомольской работы — самая важная, самая боевая задача не только помощников начальников политотделов по комсомольской работе, но и в целом наших политотделов и всех партийных организаций Северного морского пути. (Аплодисменты.)

Н. Я. БОЛОТНИКОВ

СТАХАНОВЕЦ ТУНДРЫ

В течение двух лет (с 1933 по 1935 год) в Хатангском и Усть-Ленском районах работал промыслово-биологический отряд Лено-Хатангской экспедиции, возглавляемый биологом Александром Андреевичем Романовым.

В начале предполагалось, что промыслово-биологический отряд будет состоять из трех звеньев: промыслово - биологического, ихтиологического и оленеводческого, но потом два последних были отменены, а промыслово - биологический отряд сократился с двенадцати человек до трех (начальник и два коллектора). В дальнейшем, лишенный и этих двух работников, Романов вынужден был работать один с двумя проводниками-пастухами Егором Платоновым и Христофором Матвеевым.

Работа внутри отряда была организована таким образом, что Романов мог почти все время уделять научной работе. Вся забота о грузе и оленях лежала на пастухах. Обычно с семи часов утра, верхом на олене или на легких санках зимой, Романов уходил вперед. Пастухи, собрав стадо и навьючив груз, отправлялись вслед. Обогнав Романова, выбрав подходящее место, останавливались на ночевку. Романов, выполнив дневной план научных наблюдений, приходил в лагерь поздно вечером, начинал обработку коллекций и вел записи в дневник.

При таком способе работы отряду удавалось проходить от 20 до 40 километров в сутки.



А. А. Романов

„Чтобы охватить такой обширный по территории край и выполнить все намеченные мной маршруты,—пишет в своем предварительном отчете т. Романов,—приходилось не считаться ни с сезонами, ни с погодой. В зимнее время не раз приходилось ночевать в пургу без палатки, под защитой наскоро сооруженного из кусков парусины шатра, или просто в яме, выкопанной в снегу. Был ряд довольно критических моментов для экспедиции, но это не редкость, когда путешествуешь в малонаселенных местах Севера. В конечном итоге, я, как и мои сотрудники, прекрасно перенес все лишения, и никто не заболел, несмотря на исключительно трудные условия работы“.

Тяжелый и долгий путь прошел отряд пешком, на байдарках, вьюком, на нартах. Спустившись в начале августа 1933 года вниз из Булуна по Лене, Романов в Бултуре сформировал отряд, купил оленей и отсюда вьюком прошел через хребет Чекановского к реке Оленеку. Далее он поднялся до хребта Сюрях-Джянги. В конце октября, уже по зимнему пути небольшой отряд направился в сторону мыса Нордвик, где предполагал получить продовольствие с парохода „Правда“. Узнав, что пароход не пришел, отряд свернул в устье Оленека. Оставив здесь стадо на пастбу, Романов на собаках проехал по побережью через дельту Лены до бухты Тикси, куда прибыл под новый год.

Неоднократные попытки вывезти грузы, необходимые для проведения экспедиции, из Тикси на собаках не удались. Сильные штормы не давали возможности перевалить через Хараулахский хребет. Романов пошел тогда пешком за 150 километров в селенье Кумах-Сур, где договорился о переброске экспедиционных грузов на оленях. Отсюда он проехал в селенье Кюсюр.

Выехав из Кюсюра в апреле 1934 года, Романов через месяц был в селении Саскылах, откуда проследовал на реку Анабар. Остановившись здесь на зимовку, он провел стационарную работу по экологии лемминга и песка и ряд фенологических наблюдений. В конце июня отряд вышел в долину реки Попигая.

Пройдя к озеру Кюен-Кюель на вьюках и дальше к реке Суолиме, Романов на байдарке спустился к реке Хопсотах. Пройдя ряд рек, отряд прибыл в Саскылах.

В конце октября отряд вышел из Саскылаха в свой последний зимний маршрут для изучения промысла дикого оленя в районе Попигая и выполнения ряда других работ. Пройдя вверх по реке Россохе до озера Тыныра-Кюель, отряд в конце ноября прибыл на факторию Карго. Проехав в село Хатангское, Романов возвратился на факторию и 2 января 1935 года уже был на Нордвикской полярной станции. Двигаясь по зимним стойбищам тунгусов на притоках Анабара, отряд в 20-х числах января возвратился в Саскылах. Пользуясь зимней дорогой, Романов выехал в Якутск по Вилюйской тропе.

На 41-е сутки приехал он в Вилюйск, сделав по девственной тайге около 1500 километров. Романов был первым научным работником, прошедшим этим путем на Вилюй. По дороге им проведена глазомерная таксация леса и собран материал по миграции и распространению промысловой фауны.

★

По плану, отряду Романова в первоначально намеченном составе надлежало произвести рекогносцировочные обследования пушного и охотничьего промыслов между реками Лена и Хатанга. Будучи единственным научным работником, Романов выполнил с помощью проводников план целого отряда.

Он сделал около 8 тысяч километров. Им проводились глазомерная съемка и барометрическое нивелирование на протяжении 5 тысяч километров. Производились геоморфологические наблюдения со сбором геологических образцов, описанием типов тундр. Положена на карту северная граница леса, кроме того им собран дополнительный опросный картографический материал, переведено на русский язык свыше 3 тысяч местных географических названий.

Много ценных материалов собрано по экономике, технике промыслов, по оленеводству и собаководству в 15 кочевых советах Булунского, Анабарского и Хатангского районов. Положены на карту пути кочевков и промысловые угодья по всей зоне тундры и лесотундры Лено-Хатангского края. По пути следования Романовым собраны 230 геологических образцов, гербарий, содержащий свыше тысячи номеров, столько же биологических экспонатов, около 700 шкурок млекопитающих и птиц, сделано 10 анализов стволов деревьев и свыше 700 фотоснимков. Дневники и записи, сделанные в тундре, составляют около 8 тысяч страниц.

Упорство, энергия и богатая эрудиция А. А. Романова позволили ему собрать столь ценные разнообразные научные сведения об этом далеком, богатом и имеющем блестящие перспективы Лено-Хатангском крае.

И. А. КОПУСОВ

СТАХАНОВСКОЕ ДВИЖЕНИЕ НА ПОЛЯРНЫХ СТАНЦИЯХ

Полярное управление ежедневно получает телеграммы от зимовщиков с откликами на речь тов. Сталина о стахановском движении.

Со своей стороны Полярное управление дало на станции директивы и указания о стахановском движении, ведет разъяснительную работу и переписку со стахановцами, нуждающимися в технической помощи.

До последнего времени не было норм по радиослужбе, гидрометеорологической и синоптической службе и другим специальностям полярных станций. Сейчас Полярным управлением разработаны эксплуатационные нормы радиообмена, проведена нормировка работы гидрометеонаблюдателей и работников службы погоды.

По развитию стахановского движения впереди идут станции: мыс Челюскина, остров Белый, Уединения, Тихая и радиоцентр Диксона.

Работники радиостанций ведут борьбу за ускорение передач и за абсолютную ликвидацию брака. На основе стахановских методов работники радиостанций добиваются использования двигателей на полную мощность с меньшим, чем предусмотрено нормами, расходом горючего (впереди станции мыса Желания, Челюскина и Матшар).

Радиотехники мыса Челюскина на полтора месяца раньше срока закончили монтаж радиомаяка и мощного коротковолнового передатчика (радиотехники тт. Залкинд, Тыминский и Леонова). На Московском радиоцентре, в результате высоких темпов работы, досрочно пущены в эксплуатацию все мощные установки и аппаратура (начальник т. Бобылев).

Работники гидрометеорологической и синоптической службы берут обязательства об уплотнении сроков наблюдений, о проведении некоторых работ сверх плана и обработке полученных материалов на месте, что дает возможность выполнить план быстрее и с меньшим штатом.

Применяя стахановские методы, метеоролог острова Уединения т. Бизин выполнил работу, рассчитанную на двоих.

Гидролог острова Диксона т. Якуцени провел 629 наблюдений (горизонтов) вертушкой Экмана на 12-суточных станциях, проводя одновременно наблюдения за температурой и соленостью (на других станциях за это же время количество наблюдений было: 300, 159, 10 и 5). 75% программы, рассчитанной на двоих, он выполнил один.

На острове Уединения инженер-гидролог Назаров сконструировал прибор, при помощи которого можно, не выходя из помещения, регистрировать температуру воздуха, снега, почвы, льда, воды на разных горизонтах, уровень моря, скорость и направление ветра и производить запись воздушных потоков. Этот прибор создает благоприятные условия для работы: не нужно выходить в сильные пурги, морозы и темноту.

Авиоотряд на мысе Челюскина перевыполнил свой летный план на 225%, причем все полеты прошли без аварий и серьезных поломок. Отряд, в составе командира Петрова, пилотов Линделя и Батуры и бортмехаников Бойкова и Чекмасова, впервые провел ночные полеты в Арктике.

Одним из лучших стахановцев тундры является начальник промыслово-биологического отряда Лено-Хатангской экспедиции т. Романов, выполнивший огромную научную работу сверх плана.

На многих станциях коллективы провели большие работы по мобилизации местных ресурсов и выполнили ряд строительных и хозяйственных работ без дополнительных дотаций. На Юшаре зимовщиками заготовлено 120 кубометров дров, благодаря чему станция отказалась от завоза дров в 1936 году. Там же охоткружок начал заготовку пушнины и организовал песцовый питомник, где уже имеется пять песцов. На мысе Стерлегова сверх плана построена баня и деревянный туннель между двумя домами (длина его 20 метров, ширина 2 метра и высота 2 метра). На острове Русском зимовщики заготовили 50 кубометров плавника. Охотники там же сделали большой запас свежего мяса, убив 16 медведей; кроме того ими уже добыто 110 песцов. Широкое использование местных ресурсов дает возможность уменьшить завоз 1936 года.

За счет сокращения штатов и уменьшения завоза Полярное управление сумеет при тех же ассигнованиях расширить программу работ.

Ряд передовых станций Полярное управление предполагает возможно лучше оборудовать, чтобы создать условия для высокой производительности труда, и укомплектовывать эти станции лучшими ударниками-стахановцами (по типу организации стахановских смен).

Наладить техническую учебу непосредственно на полярных станциях трудно, так как там находятся люди различных специальностей, чаще всего не более 1—2 человек одной и той же специальности. Основная техучеба проводится перед отъездом на зимовки в Москве и Ленинграде. После возвращения с зимовок радисты обязаны пройти курсы повышения квалификации со сдачей государственного экзамена. В этом году на Московских курсах радисты добились больших результатов, делая в среднем 130 знаков в минуту против 60 в прошлом году.

По повышению квалификации работа ведется на некоторых станциях (мыс Челюскина, остров Белый, Тикси, остров Диксона, остров Врангеля, Уэлен и др.). Метеорологи острова Белый повышают свою квалификацию проработкой курса синоптики, метеоработники Русской Гавани повышают знания по геофизике и т. д.

Б. И. ГРИНШПАН

СТАХАНОВСКОЕ ДВИЖЕНИЕ В ПУШНОМ ХОЗЯЙСТВЕ

Пушной промысел является одной из отраслей народного хозяйства, в которой внедрение стахановских методов труда может и должно дать особенно крупный эффект.

Характеристика хода заготовок пушнины за IV квартал 1935 года иллюстрирует это положение.

Сопоставляя предварительные итоги заготовок IV квартала 1935 года с итогами этого же квартала 1934 года по системе Союззаготпушнины в этих же районах, мы получаем следующую картину: заготовка IV квартала 1935 года составляет 392% к заготовкам IV квартала 1934 года.

Степень выполнения отдельными конторами заготовительного плана находится в прямой зависимости от степени организации промысла и проработки этими конторами с охотпромысловой массой речи тов. Сталина на совещании стахановцев промышленности и транспорта.

Факториям и ПОСам на места заготовок речь была послана нарочным, и вот что пишет газета „Красноярский рабочий“ от 16 декабря 1935 года (корреспонденция из Эвенкийского округа): „Начало проработки речи товарища Сталина ознаменовалось ростом числа ударников. В округе уже насчитывается 35 охотников, перевыполнивших план пушнозаготовок в 2—3 раза“.

В телеграмме из Туры от 12 декабря читаем: „Речь товарища Сталина, полученная по телеграфу, выслана нарочным в районы и ПОСы. Имеем первые сведения,—речь с энтузиазмом воспринимается. Охотники, желая быть стахановцами, дают небывалые результаты добычи“.

Так, при норме добычи на IV квартал, установленной крайисполкомом в 700 рублей, охотник Панкагирь Александр сдал пушнины на 3500 рублей, выполнив 500% задания. Мукто Николай дал 3100 рублей, или 440%, Удыгирь Владимир (старик 54 лет)—2100 рублей, или 300%.

В результате внедрения стахановских методов в промысла Эвенкийская контора (начальник т. Старовойтов) выполнила план почти на 200% и заняла первое место в Красноярском крае и во всей нашей системе.

Стахановское движение среди охотников только началось. Настоящее внедрение стахановских методов труда в охотпромысловую массу находится еще в зародыше.

Для действительного развертывания стахановского движения в охотпромысле и реконструкции охотничьего хозяйства, в 1936 году намечается проведение следующих мероприятий, частично уже начатых осуществлением:

проведение всесоюзного конкурса на лучшую факторию, ПОС, промысловый колхоз, охотничью бригаду и охотника;

введение премиальной оплаты труда низового заготаппарата на основе неограниченной сдельщины (за перевыполнение количественных и качественных показателей);

организация массовой подготовки кадров, в первую очередь националов. В частности, установление во всех факториях штатной единицы практиканта из лучших националов-охотников;

подведение под практическую работу промысла научно-теоретической базы, путем организации при ПОСах опорных научно-исследовательских пунктов и зональных станций при теруправлениях, работающих по единым методологическим руководством Всесоюзного Арктического института;

проведение слетов охотников и работников-стахановцев;

внедрение механических способов лова в беличий промысел и замена несовершенных орудий лова песка (пастей) более усовершенствованными — кормушками-ловушками, капканами;

организация хозяйственного и культурного обслуживания охотничьих бригад в местах промысла путем подвозки продуктов питания и приемки заготавливаемой пушнины, выпуска стенных газет, сооружения пекарен для выпечки хлеба, бань и др.;

систематическое выявление лучших охотников-стахановцев, популяризация их достижений;

строительство центральных баз, подстанций и промысловых избушек на территории производственно-охотничьих станций, обеспеченных библиотечками, радиоприемниками и медпунктами, что даст охотникам возможность круглосезонного пребывания на промысле в культурных условиях.

ВИКТОР РАКИТИН

СТАХАНОВЦЫ ОМСКОГО СЕВЕРА

В конце октября 1935 года кузнец транспортных мастерских **Омского управления Главсевморпути т. Забалуев**, узнав из газет о Стаханове и стахановском движении, обратился в политотдельскую газету „Ударник Арктики“ с обязательством добиться выполнения дневного рабочего плана не менее, чем на 200 процентов.

Однако администрация транспортной конторы рассудила иначе. Технический руководитель т. **Бахарев**, вместо помощи кузнецу **Забалуеву**, на первом же производственном совещании внес предложение — пересмотреть нормы и расценки; ему показалось странным, что кузнец, человек без специального образования, стал зарабатывать немногим менее инженера. Кузнец **Забалуев** действительно, с честью выполнив свое слово, заработал за месяц 575 рублей.

Против недооценки отдельными администраторами стахановского движения своевременно выступил Обдорский политотдел.

7 ноября „Ударник Арктики“ поместил заметки кузнецов судостроительной верфи тт. **Чалина** и **Заровнятных**.

„Если раньше за восемь часов работы я выполнял свою производственную программу на 180 процентов, то сейчас я поставил перед собой задачу давать в два раза больше, — писал т. **Чалин**. — Я буду сейчас полностью загружать рабочие минуты, добиваться от дирекции бесперебойного снабжения меня материалами и углем, содержать всегда в исправности инструмент“.

Кузнец т. **Заровнятных**, выполнявший в то время дневную производственную программу в среднем на 150 процентов, писал: „Я включился в стахановское движение и взял обязательство выполнить задания на болтовой и шпильевой работе не менее, чем на 210 процентов. Я приступил к изобретению нового болторезного станка, изготовляющего не только $\frac{3}{8}$ и 25-миллиметровые болты, но и шпильки и гвозди. Благо-

даря ему повысится производительность, облегчится человеческий труд, улучшится качество продукции и поднимется мой заработок..."

На заметку кузнеца Заровнятных т. **Чалин** ответил: „Я уже сконструировал шляпочно-болтовой станок, при работе которого буду вырубать за смену не 80 болтов, как раньше, а 300—400“.

10 ноября шляпочно-болтовой станок кузнеца **Чалина** был опробован и дал хорошие результаты. А 17 ноября т. **Чалин** всего за три часа работы выпустил 107 болтов.

Убедившись в производственной „непримиримости“ своих ударников, администрация судовой верфи пошла им на помощь. Начальник судовой верфи т. **Струтинский** наладил среди стахановцев техническую учебу и сам руководит ею; он ввел также подвозку к горнам рубленого железа и, добавив поддувальщиков, сделал работу кузнецов и молотобойцев значительно интенсивнее.

Результаты стахановской работы кузнецов сказываются на всей работе судовой верфи. Если раньше не хватало болтов, то сейчас болтовщики не успевают реализовывать количество, предоставляемое им кузницей. Перед судовой верфью назрела необходимость механизации сверления дыр для болтов в корпусах строящихся судов. Недавно болтовщик судовой верфи т. **Селезнев** совместно с механиком **Потиевским** начал производить опыты над ускорением сверления дыр. Опыты производились различными инструментами — перками, сверлами, напарками, с целью применения в будущем электродрели, введение которой ускорит процесс сверления в 10—12 раз. Стахановец **Селезнев** работает сейчас над применением электродрели и для закрутки гаек.

Раньше кузнецы и поддувальщики работали в разное время и поэтому не использовали полностью горна. Бригадир т. **Решетников** добился, чтобы в горны закладывали одновременно три разных детали, и пока две детали еще нагреваются, т. **Решетников** кует третью, затем следующую и т. д.

Таким образом, загруженность горна дошла до 100 процентов. В первый же день за 12 часов работы программа была выполнена на 260 процентов. 4 декабря за 8 часов т. **Решетников** выполнил производственную программу на 600 процентов.

Речь тов. Сталина на всесоюзном совещании стахановцев вызвала на **тобольских предприятиях Севморпути** новую волну производственной активности.

Старый производственник, токарь т. **Стампольский**, постоянно перевыполняющий план, изобрел вал для поднятия тяжестей. При помощи этого вала облегчается работа и повышается производительность.

Котельщик-ударник т. **Зезев** изобрел ступку для заклепок, значительно повысившую эффективность труда против ручной клепки. 4 декабря на ступке т. Зезева кузнец т. **Подгаинов** выполнил программу на 400 процентов.

Бригадир котельщиков т. **Кузнецов** изобрел станок, значительно улучшающий котельные работы. Станок можно ставить на колеса и передвигать с места на место.

4 декабря пильщики судовой верфи тт. **Иванов** и **Кудинов** за пять часов работы выполнили дневную норму на 330 процентов. В этот же день землекопы стройконторы тт. **Васютин** и **Томилов** при 36-градусном морозе выполнили дневную программу на 220 процентов.

Свинарка Антонина Кирилловна **Мансурова** вырастила 126 свиней, из которых ни одна не пала. Многие поросята весят вместо „установленных“ 25 — от 50 до 60 килограммов.

Рост стахановского движения на тобольских предприятиях Севморпути, творческая активность рабочих обеспечены вниманием к людям со стороны партийных организаций и Обдорского политотдела.

С 25 ноября на всех предприятиях Омского теруправления прорабатывалась речь тов. Сталина, состоялся пропагандистский семинар по проработке материалов Всесоюзного совещания стахановцев, проведена беседа с знатными людьми. В Тобольске готовится слет стахановцев Севморпути Омского района.

В конце ноября политотдел и руководство Омского теруправления провели первый городской слет стахановцев Севморпути и вечер встречи стахановцев с работниками политотдела и Омского теруправления, работниками печати и артистами городского театра.

Производственная деятельность Омтеруправления не ограничивается одним Тобольском. Четыре оленеводческих совхоза, ряд факторий, радиостанций, гидро- и метеослужба, авиолиния, лесная контора, строительство Белогорского лесокombината, караван судов, зимующий в трехстах километров от Тобольска, — все это объединяет Омское территориальное управление Севморпути. Там тоже есть прекрасные люди — строители социализма. В Кутупьёганском оленсовхозе работает пастухом Петр Вануйто — лучший пастух по всем четырем совхозам. Работники фактории Нового Порта досрочно выполнили на 104 процента годовую программу по заготовке пушнины.

Однако на этих участках ударники, к сожалению, даже не учтены, о них не знает общественность, им еще мало помогают.

И. М. СУСЛОВ

СТАХАНОВСКОЕ ДВИЖЕНИЕ В ГИДРОГРАФИИ

Большую часть своих производственных работ в Арктике Центральное гидрографическое управление строит, особенно начиная с 1935 года, на базе внедрения новой техники. К разряду введенных уже в производство новейших приборов следует отнести такие, как электромагнитные звукоизлучатели для звуковой сигнализации в туманах (наутофоны), электросветомаяки с вращающимися прожекторами, измерители расстояний методами интерференции электромагнитных волн, автоматические мигающие ацетиленовые огни, оптические приборы, измеряющие интенсивность атмосферной дымки, ледосверлильные машины, приборы для регистрации курса самолетов (курсограф), станки и аппараты Фарчайльда (аэрофотосъемка), спектрографы, фотометры, гирокомпасы, эхолоты и т. д. Наряду с этими приборами применяются известные ранее приборы (астрономические, геофизические, метеорологические, геодезические и др.).

Стахановское движение повернуло наших инженерно-технических работников, и особенно молодежь, к освоению этой новой техники для того, чтобы выжать из нее максимум. Отдельные группы работников уже занялись производственной учебой. Сектор аэрофотосъемки изучает новейшую технику радиодела. Работники сектора маячного ограждения проходят при заводе „Красный Автоген“ курс ацетиленового хозяйства.

Весьма интенсивно идут работы во всех звеньях производственной части Центрального гидрографического управления по выработке норм. Эта работа в условиях Арктики является особенно сложной. По подавляющему большинству работ разработка норм производится впервые. Профессоры, инженеры, техники различных специальностей, имеющие большой опыт в деле исследования Арктики и практические навыки, вместе с молодежью применяют хронометраж для учета труда различной квалификации и помогают установить средние показатели производительности.

Мы уже имеем нормы: по обработке материалов аэрофотосъемки, по обработке морских промеров, топографических съемок, триангуляционных вычислений, астрономических вычислений, наблюдений над приливами (гармонический анализ), наблюдений над морскими течениями, поверхностных наблюдений (температура, соленость и др.), по динамической обработке вычислений удельного объема и динамике глубин, барометрических материалов; нормы для составления ледовых и навигационных карт; нормы и расценки на чертежные работы, по определению астрономических пунктов, по триангуляции, топографическим съемкам, промерным работам, магнитным работам.

Введение в действие производственных показателей по камеральной обработке экспедиционных материалов 1935 года позволяет нам закончить обработку всех основных данных уже текущей зимой и выпустить их в форме нужнейших навигационных пособий к началу навигации 1936 года, чего в прошлом почти не бывало, так как обработка материалов и издание их затягивались от двух до шести лет. Этот успех, обязанный исключительно стахановскому движению, достигается благодаря наличию календарного плана обработки материалов, который удалось составить только благодаря предварительно разработанным нормам. Календарный план предусматривает работу каждой группы и каждого работника в отдельности.

Некоторые виды работ, поддающиеся уже сейчас четкому нормированию и расценкам, в частности обработка материалов аэрофотосъемки, чертежные работы и составление карт, мы, в виде опыта, перевели на сдельную оплату. Это резко повысило производительность труда в нормальный рабочий день и дало высокое качество работ, а также послужило мощным толчком к развитию соревнования.

Это же и выдвинуло отдельных работников, признанных нашей общественностью стахановцами. Тов. **А. М. Комаров** — картограф, перевыполняет норму до 202 процентов в нормальный рабочий день, за счет рационализации техники и уплотнения рабочего дня; т. **В. В. Ахматов** — гидрограф, составитель карт, перевыполняет норму до 181 процента в нормальный рабочий день, за счет рационализации техники, рационализации места работы и уплотнения рабочего дня; тт. **И. М. Калиткин** и **Л. Н. Бордюк** — гидрографы, выполнили план экспедиционных работ на 117%, по камеральным работам перевыполняют норму (прокладка точек на промерном планшете) до 200%; т. **Г. П. Рогатко**, гидрограф, план экспедиционных работ выполнил на 129%, по камеральной обработке дает перевыполнение норм до 140%; т. **Черноберевский**, фотолaborant, работает одновременно на двух американских станках Фарчайлда (впервые в СССР) и перевыполняет норму до 250%. Выдвигаются и другие товарищи, работающие по-стахановски, и число их с каждым днем растет.

Северный морской путь вступил в эксплуатацию

Э. Ф. КРАСТИН

НАКАНУНЕ НАВИГАЦИИ 1936 ГОДА.

Навигация 1935 года по Северному морскому пути была закончена досрочно и безаварийно, с выполнением плана на 113%. Итоги 1935 года доказывают, что вопрос эксплуатации Северного морского пути в основном решен, поэтому в навигацию 1936 года мы вступаем уже более подготовленными, технически более вооруженными, со значительным опытом работы с грузовыми судами в Арктике.

Стахановское движение, охватившее промышленность, транспорт и сельское хозяйство всей страны, развернулось также и в Арктике. В связи с этим, на основе решений декабрьского пленума ЦК ВКП(б), по линии морского и речного транспорта Главсевморпути решено пересмотреть основные эксплуатационные показатели.

Конкретно нами намечены следующие мероприятия:

1) намечено перевезти в 1936 году 285 тысяч тонн против 204 тысяч тонн, фактически перевезенных в навигацию 1935 года (помимо грузов Шпицбергена).

2) **сроки оборачиваемости судов резко сокращаются.** Так, например, по Ленским операциям с 89 суток до 69 суток, по Карским операциям кажущееся увеличение с 69,3 суток до 73 суток фактически является значительным сокращением оборачиваемости судов: так как все суда, идущие с лесом, в среднем на 80 процентов, загружаются грузами для Норильска, то необходимо учитывать потребное добавочное время на погрузку судов в Мурманске и разгрузку на острове Диксона.

Нормы грузовых работ установлены следующие:

П о р т	Новая норма (тонн в сутки)	Прежняя норма
Диксон	350	300
Тикси	300	223
Колыма	250	186
Архангельск	550	286
Мурманск	550	489
Ленинград	750	640
Владивосток	500	308
Игарка	332	291

В связи с таким уплотнением рабочего времени судов и сокращением их оборачиваемости, мы достигнем значительной экономии на фрахте, на расходах по топливу и на содержании личного состава. Это дает

нам возможность довольно резко снизить себестоимость перевозок одной тонны груза:

	Себестоимость (в рублях за тонну)	
	до снижения	после снижения
по сквозным судам	260	200
„ Ленским „	260	240
„ Колымским „	275	250
„ Чукотским „	275	200
„ Анадырским „	275	150
„ Новоземельским судам	150	80
„ Карским судам	54	25 р. 30 к.

Благодаря снижению себестоимости перевозки тонны груза (что нами достигается несмотря на значительное увеличение фрахтовой ставки за суда Наркомвода), государство реально экономит на транспортировке грузов в 1936 году около 2 миллионов рублей.

Кроме того, в плане работы судов на 1936 год предусмотрено начать плавание на Шпицберген для вывоза нашего угля не с 1 мая, как обычно, а с 1 апреля. Для этой цели из Архангельска в конце марта 1936 года выйдет ледокол „Ленин“, который обеспечит проводку грузовых судов, идущих на Шпицберген. Это поможет нашим горнякам разгрузить угольную площадку для складывания новой добычи, что очень важно, ибо недостаток складской площади нередко лимитирует работу горняков на Шпицбергене. Для этой же цели планом намечено продление навигации на Шпицбергене до ноября.

Вторым мероприятием Морского управления является использование вскрытия бухты Широкой в Енисейском заливе и возможности вскрытия Пясины, для обеспечения выхода речного каравана почти на полмесяца раньше обычных сроков. Это также является скрытым резервом, дающим возможность переработки с тем же тоннажем значительно большего количества грузов, чем это было до сих пор.

Постановка карских судов под погрузку экспортного леса в Игарке запланирована также на 5 суток ранее достигнутых до сих пор сроков.

В связи с тем, что количество грузовых судов, принимающих участие в навигации в Арктике в 1936 году, увеличивается против 1935 года, план предусматривает усиление авиационной разведки льдов по всему Северному морскому пути.

По речному транспорту Главсевморпути технические нормы также пересмотрены, увеличены общие показатели, в частности по Якутскому теруправлению, где вследствие имевшегося в 1935 году простоя был заморожен караван в 140 километрах от Якутска.

На 1936 год намечено увеличение речного грузооборота по сравнению с 1935 годом с 34 тысяч тонн до 51 тысячи тонн, или на 52,4%, по тонно-километровой продукции с 35,3 миллионов тонно-километров до 52,6 миллионов тонно-километров, или на 54,3%.

Нагрузка на 1 индикаторную силу в 1936 году увеличивается до 20 080 тонно-километров против 14 690 тонно-километров в 1935 году, или на 36,6%. Нагрузка одной тонны грузоподъемности также увеличена на 3%, что должно быть достигнуто путем лучшей погрузки грузов.

По Лене нами в 1936 году достигается более правильное соотношение между тягой и несамоходным флотом. Грузоподъемность несамоходного флота доводится до 18 тысяч тонн против 12 тысяч тонн в 1935 году.

По Красноярскому теруправлению (реки Енисей и Пясина) в навигацию 1936 года мы будем иметь особенно резкое повышение грузоперевозок в связи с значительным развертыванием работы по Норильскому никелевому комбинату, куда в эту навигацию придется завезти 44 тысячи тонн.

По Омскому теруправлению (река Обь) увеличение грузопотока намечено на 16%, по тонно-километровой продукции на 49%, что должно быть выполнено наличным тоннажем при условии отвлечения парохода „Микоян“ и одного лихтера для работы на Пясине.

По зверобойному промыслу, несмотря на участие в промысле 9 судов вместо 12 в 1935 году и снижение числа промышленников на 13,6%, увеличена фактическая дневная выработка на одного человека и доведена до 4,25 головы вместо 3,72 головы. Заработок поднимается с 15,60 до 18,67 рубля.

У нас нет никаких оснований сомневаться в том, что принятые нами показатели будут выполнены.

Несколько слов о нашем капитальном строительстве. Во второй половине 1935 года мы приступили к строительству крупнейшего в мире и единственного в Союзе судоремонтного завода в Мурманске. Весь четвертый квартал у нас ушел на подготовительные работы: изготовление технического проекта, выбор площадки, вербовку рабочих, строительство необходимых сооружений для освоения площадки завода и т. д. На 1 января 1936 года на площадке завода уже выстроено семь восьмиквартирных двухэтажных культурных домов, неплохая каменная механическая мастерская для ремонта механизмов, овощехранилище, конюшня, временная электростанция, два крупных склада для приема материалов на 1936 год, почти готов подъездной железнодорожный путь протяжением $2\frac{1}{2}$ километра и другие временные сооружения.

Стройка обеспечена материалами на весь первый квартал и вооружена необходимыми механизмами для разворота работ 1936 года.

Из 1100 человек рабочих, уже имеющих на стройке, 700 строителей, остальные — транспортные рабочие, грузчики, механики, обслуживающий персонал. Несмотря на свою молодость, стройка имеет не плохие производственные показатели в смысле поднятия производительности труда; есть свои рекордсмены-стахановцы: печник Барашков перекрывает союзный рекорд ленинградского стахановца и дает 430% нормы. Имеется пять бригад, выполняющих больше 300% норм выработки. Отдельные стахановцы и бригады дают следующие показатели: транспортники — 210%, из них отдельные товарищи — Рогачев — 531%, Бережков, Таборга, Романенко — 360 — 350%. Плотники Голубцов, Трофимов — 200—170%, печники Краснобородов, Палянов — 350%, Дубина, Табола — 210%, механики-токари Калинин — 300%. Базанков — 291%, Бурдаков — 293%, Кононов — 280%, Марков — 213% и т. д. Землекопы Малыгин — 246%, Добровольский — 200% и много других.

Молодой коллектив стройки производит хорошее впечатление, и есть все основания считать, что наш арктический флот в 1937 году будет обеспечен надлежащим ремонтом.

Сотни моряков и строителей нашей системы, включившиеся в стахановское движение Арктики, перевыполняют свои нормы, и нет никаких сомнений в том, что число стахановцев нашей системы будет расти, что в свою очередь вскроет все новые и новые резервы в нашем производстве.

М. П. ОСАДЧИХ

ХОЛОДЕЕТ ЛИ АРКТИКА?

Одним из важных факторов, влияющих как на климат суши и ход рыбного промысла, так и на ледовое состояние в Баренцовом море, является температура атлантических вод, вливающих в это море с запада. Атлантические воды определяют термический режим Баренцова моря. Колебания в температуре атлантического течения (в первую очередь Нордкапского течения) влекут за собой изменения в рыбном промысле (он перемещается в географическом и батиметрическом отношениях) и в ледовых условиях Баренцова моря. Последние, как уже указывал проф. Н. Н. Зубов в № 1 „Советской Арктики“ за 1935 год, то улучшаются, то ухудшаются, в зависимости от того, повышается ли температура Нордкапского течения или она понижается.

Важность изучения гидрологического режима Баренцова моря для гидрологических и ледовых условий бесспорна. На это неоднократно указывали Н. Н. Зубов и В. Ю. Визе, и это (особенно термические данные по Кольскому меридиану) оценивается должным образом и хозяйственниками.

В настоящей заметке даются данные по гидрологическому режиму Баренцова моря в 1935 году на основании работ Полярного института рыбного хозяйства и океанографии им. Н. М. Книповича, на экспедиционных судах „Персей“ и „Н. Книпович“.

До декабря 1935 года сделано было 7 стандартных разрезов по Кольскому меридиану, 3 разреза по линии Нордкап—Медвежий и была покрыта сеткой станций через каждые 30 миль до 74° сев. шир. вся южная часть Баренцова моря от 22 меридиана и до Новой Земли.

Результаты этих наблюдений дают следующую картину.

В зиму 1934/35 года температура вод Баренцова моря была очень высокая. Это объясняется тем, что расход тепла в течение зимы был незначительным вследствие благоприятных метеорологических условий (отсутствие сильных морозов, большой приток тепла от солнца в 1934 году) и значительного накопления тепла за 1934 год. Поэтому средние температуры в апреле и мае по Кольскому меридиану от 69°30 до 72°30 в столбе воды от 0 до 200 метров на каждое 15-е число месяца составляли 3°20 и 3°16. В 1934 году они были приблизительно такими же: в апреле 3°24, в мае 3°16. В июне же начинается подъем температуры, но этот подъем несколько медленнее, чем это наблюдалось в 1934 году. Так, средняя температура в июне 1934 года равнялась 3°92, а в июне 1935 года только 3°81. В августе мы имеем средние температуры 5°15 в 1935 году и 5°18 в 1934 году. Наблюдается как бы некоторое похолодание. Но в сентябре 1935 года картина несколько изменяется. Средняя температура по Кольскому меридиану уже равняется 5°52 против 5°27 в сентябре 1934 года. Такой резкий скачок можно объяснить только прошедшей волной сильно нагретой воды, которая и была зафиссирована.

В конце октября и начале ноября 1935 года экспедиция на судне „Н. Книпович“ получила уже температуру 5°17 против 5°55 в 1934 году, а в 20-х числах ноября, когда был сделан вторично разрез по Кольскому меридиану, температура опустилась еще ниже и составляла уже 5°02, а

18 декабря средняя температура упала до $4^{\circ}53$ против $5^{\circ}07$ в 1934 году, т. е. достигала наиболее низкой величины за последние 8 лет.

Такое необычное падение температуры нарушило общую картину хода средних температур по Кольскому меридиану.

Температурный максимум по Кольскому меридиану падал на ноябрь или даже начало декабря. В 1935 году этот максимум зафиксирован в сентябре, т. е. на 2 месяца ранее.

Так как понижение температуры в Баренцовом море связано с интенсивностью и продолжительностью расхождения тепла в зимнее время, то увеличение этого срока на 2 месяца должно привести к большей потере тепла зимой 1935 года, а следовательно, к понижению температуры вод в первую половину 1936 года.

Понижение температуры по Кольскому разрезу (33°) стоит в общей связи с понижением температуры воды и на других разрезах Баренцова моря. Так, если сравнить распределение температуры на разрезе Нордкап—Медвежий, то увидим, что средние температуры станций в 1935 году ниже средних температур этих же станций в 1933 году более чем на полградуса (в 1934 году, к сожалению, в ноябре работ в западной части Баренцова моря не было).

Аналогичная картина наблюдается и на других стандартных разрезах, осуществляемых Полярным институтом в определенные периоды года. Так, на прибрежных разрезах у Териберки, Хорловки и у Святого Носа, а так же на разрезах в открытом море, в восточной части Баренцова моря (на Гусиной банке), понижение температуры в 1935 году против 1934 года выражается в $0^{\circ}4$ — $0^{\circ}8$.

Все изложенные выше данные говорят о том, что в Баренцовом море начался процесс похолодания воды. Это похолодание баренцово-морских вод связано, повидимому, с общим похолоданием воды основной атлантической струи, идущей с юга на север и, вследствие неблагоприятных метеорологических условий в минувшем году, охладившейся на пути своего прохождения. Предполагать, что нами зафиксирована случайная холодная волна в Нордкапском течении, нельзя, так как понижение температуры отмечается во всех районах Баренцова моря, начиная от Нордкапа и до Новой Земли.

Начавшаяся в октябре интенсивная теплоотдача должна привести к большому расходу тепла к весне 1936 года, и, если в летнее время не будет исключительно благоприятной солнечной погоды по пути прохождения атлантической воды и в Баренцовом море, то надо ожидать в 1936 году сильного похолодания вод западной части Арктики.

Полярный институт рыбного хозяйства и океанографии осуществил в декабре 1935 года еще один разрез по Кольскому меридиану, до кромки льда. Судно „Н.Книпович“ встретило кромку льда на $76^{\circ}14'$ сев. шир., в то время как в 1934 году она была в этом районе на $77^{\circ}20'$; следовательно, в 1935 году кромка льда, благодаря похолоданию, опустилась почти на 1 градус ниже к югу.

Нам кажется, что в море наступает момент смены относительно теплого периода на более холодный и что 1936 год будет годом более холодным, чем 1935 год.

В. Ю. ВИЗЕ

О ПОХОЛОДАНИИ ПРИАТЛАНТИЧЕСКОЙ АРКТИКИ

Статья М. П. Осадчих, в которой автор отмечает резкое понижение температур воды в Баренцовом море, начавшееся в конце октября 1935 года, заслуживает большого внимания. Значение подмеченного М. П. Осадчих похолодания вод становится достаточно ясным из сделанного им вывода, что „наступает момент смены относительно теплого периода на более холодный“.

Целью настоящих строк является обратить внимание на другое явление, находящееся в полном согласии с выводом М. П. Осадчих. Еще в феврале 1935 года я имел случай на одном из заседаний Бюро ледовых прогнозов отметить чрезвычайно резкое ухудшение ледовых условий в водах к западу от Гренландии, наступившее в 1934 году. Вместе с тем я указал тогда, что, судя по распределению атмосферного давления, следует ожидать очень неблагоприятного состояния льдов в Гренландском море летом 1935 года. Таким образом получилось впечатление, что ледовая аномалия, возникшая к западу от Гренландии, медленно передвигается на восток. Именно это дало мне повод тогда же указать, что „возможно, что наблюдавшаяся в 1934 году большая ледовитость к западу от Гренландии и ожидаемая в 1935 году большая ледовитость в области Восточногренландского течения знаменуют начало конца тех аномально благоприятных ледовых условий, которые в приатлантической части Арктики установились примерно с 1920 года“.

О распространении в Северном Атлантическом океане гидрологических аномалий (температурных и ледовых) с запада на восток мы в настоящее время знаем слишком мало, чтобы базировать на этом явлении прогнозы. Тем не менее, такое явление кажется весьма вероятным в виду преобладающего движения атлантических вод с запада на восток. Перенос в том же направлении аномалий арктического происхождения (в частности, упомянутых аномалий ледовитости в районе Гренландии) можно легко объяснить ударяющими во фланг Атлантического течения Лабрадорским и Восточноисландским течениями. Влиянию колебания Лабрадорского течения на колебания температуры воды Атлантического течения мною в свое время (в 1917 году) было посвящено небольшое исследование, в котором удалось показать, что усиление активности Лабрадорского течения сказывается через полгода в понижении температуры воды между Шотландией и Исландией. Это один из весьма немногих реальных фактов, подтверждающих действительную возможность переноса через океан гидрологических аномалий.

В настоящее время перед нами новый пример переноса гидрологических аномалий с запада на восток на большое расстояние, а именно от западных берегов Гренландии до Новой Земли. Как уже сказано, 1934 год был в водах к западу от Гренландии очень неблагоприятным в ледовом отношении. Предсказанное на 1935 год резкое ухудшение ледовых условий у восточных берегов Гренландии действительно имело место. Летом этого года во льдах Восточногренландского течения погибло четыре судна, одно судно было затерто в течение 40 суток, и большинство судов не могло дойти до места назначения. Из сообщения М. П. Осадчих мы видим, что отрицательная температурная аномалия (или соответствующая ей положительная ледовая) продолжала распро-

страняться на восток, охватив и Баренцево море (передаточным звеном повидимому служило Восточноисландское течение). К востоку от Баренцева моря поступательное движение этой аномалии очевидно прекратится или, вернее, не будет сказываться на поверхности моря, вследствие погружения атлантических вод на глубину. В общем однако похолодание Берингова моря, благодаря связанному с ним некоторому затуханию атлантико-арктической циклопической деятельности, вероятно скажется на ухудшении ледовых условий вплоть до Новосибирских островов. Это ухудшение будет происходить однако не через некоторый промежуток времени после похолодания Баренцева моря, а одновременно с ним.

Думается, что чрезвычайно показательный пример 1934—1935 годов, когда можно было проследить и отчасти даже предсказать постепенное продвижение большой гидрологической аномалии на большом пространстве, подчеркивает то большое значение, которое для ледовых прогнозов имеет вынос стандартных гидрологических разрезов на юго-запад от Баренцева моря по крайней мере до линии Южная Норвегия—Исландия. Если бы мы располагали продолжительным рядом наблюдений по разрезу между Южной Норвегией и Исландией, то могли бы иметь суждение о том, следует ли считать наступившее в Баренцевом море похолодание длительным явлением или же только эпизодическим явлением на общем благоприятном фоне последних пятнадцати лет.

ВИВИАН ИТИН

КОЛЕБАНИЯ ЛЕДОВИТОСТИ ¹

V

Когда мы одержали первые, решающие победы на Северном морском пути, группа лиц, объединившихся вокруг так называемой „Комиссии содействия сооружению Великого Северного пути“ (ныне ликвидированной), распространяла всяческую клевету о Северном морском пути и пыталась противопоставить его развитию свои, по существу вредительские взгляды.² Отголоски этих взглядов звучат и сейчас в попытках объяснить наши успехи в Арктике исключительно благоприятными ледовыми условиями последних лет.

— Если, — говорят нам, — начнется (что не исключено) наступление арктических льдов к берегам Европы, как в 1881 году, то что же будет тогда в восточной Арктике, где „Сибиряков“ и „Челюскин“ испытали столько затруднений? Не создаст ли ближайшее похолодание непреодолимого пре-

пятствия для плавания Северным морским путем, в особенности на востоке, где и в настоящее время льды очень тяжелы?

Эти опасения лишены всякого основания.

Прежде всего надо отметить, что особо ледовитые периоды Баренцева и Карского морей были сравнительно кратковременными (1881—1886 и 1912—1917 гг.). Далее, и это главное, **увеличение ледовитости в одних северных морях отнюдь не сопровождается неперменным усилением ледовитости в других.** Напротив, колебание ледовитости на западе и востоке наших полярных морей обнаруживает ясно выраженную противоположность. Ледовитым годам на западе соответствуют безледные на востоке, и наоборот. Упомянутые шестилетия (1881—1886 и 1912—1917 гг.), отличавшиеся ледовитостью в Баренцевом и Карском морях, были необыкновенно благоприятными на востоке. „Ледовитый“ 1881 год, как говорит ряд данных, был одним из наиболее благоприятных для сквозного плавания Северным морским путем. В этом году Чукотское море стало доступным для плавания с начала июня. Капитан Берри на судне „Роджерс“ достиг острова Врангеля и затем поднялся к северу от него. В море Лаптевых, по данным экспедиции Де-Лонга,

¹ Окончание. См. № 1 „Советской Арктики“ за 1936 г.

² См. В. Итин, Н. Лазарев и А. Том, Какой путь? О проекте „Великого Северного пути“ в связи с выходом на Урал и Северным морским путем, Новосибирск, 1931 г.

состояние льда было столь же благоприятным. В Карском море, пройдя ледяной барьер, отделявший Карское море от Баренцова, суда, ходившие в Енисей, нашли большие пространства чистой воды, причем одно зверобойное судно в поисках моржей в северо-восточной части Карского моря поднималось даже до 78° сев. ш., т. е. севернее мыса Челюскина. В 1912—1917 годы, ледовитые на западе, удачно плавали в восточной Арктике ледокольные пароходы „Таймыр“ и „Вайгач“, а также торговые суда в устье Колымы, через Берингов пролив.

В последнее время, напротив, ряду благоприятных лет на западе соответствует ряд ледовитых на востоке.¹

Колебания ледовитости полярных морей и проходимость Северного морского пути по-иному освещаются при изучении их не в одном каком-либо море, а во всей Арктике.

VI

Рассмотрим обстоятельства плаваний в Карском море и морях к востоку от Колымы за двадцатое столетие.²

1903 год. У западных входов в южные проливы Карского моря в течение всего августа и первой половины сентября стояли непроходимые льды, проливы были недоступны с запада. Маточкин Шар и путь вокруг мыса Желания также были закрыты. „Пахтусов“

¹ Оппозиция состояния льда на западе и востоке бросалась в глаза раньше, и указания на нее встречаются в литературе. Так, в книге „В области вечного льда“, изданной в восьмидесятих годах прошлого века, читаем: „В первый раз [т. е. в 1879 году. — В. И.] с 1874 г. Карское море не освободилось от льда, что может быть находилось в связи с тем обстоятельством, что в этом году вовсе не было льдов в Берингове проливе“.

Впоследствии подобные предположения высказывались Шнурштейндером в ежегоднике Датского метеорологического института по поводу состояния льда в 1922 г. и в ряде работ В. Ю. Визе. Однако, до последнего времени это явление не было исследовано и освещено.

² Эти данные составлены:

а) Для Карского моря (до 1911 г. включительно) — по Лесгафту, *Льды Северного Ледовитого океана и морской путь из Европы в Сибирь*, СПб., 1913 г.

б) Для морей к востоку от Колымы (до 1924 г. включительно) — по проф. Визе, *Гидрологический очерк моря Лаптевых и Восточносибирского моря*, изд. Якутской комиссии Академии Наук, Лг., 1926 г.

Мы пропускаем описания ледовитости ряда лет, уже указанные в литературе.

не смог войти в Карское море и вернулся не выполнив рейса.

В море к востоку от Колымы — безледный год. На карте Датского метеорологического института граница льда в сентябре показана значительно севернее острова Врангеля. Пролив Лонга и море у острова Врангеля были чисты.¹

1906 год. В Карском море состояние льдов благоприятное: в июле освободились от льдов юго-западная часть моря и Байдаракская губа, в августе оказалось свободным от льда почти все море.

К северу от Берингова пролива море было ледовитым. По карте Датского метеорологического института в августе граница льдов на меридиане мыса Дежнева находилась на $75^{\circ}50'$ сев. ш., а на меридиане острова Геральда — на 69° сев. ш., т. е. значительно южнее нормального положения.

Проф. Визе ставит этот год в один ряд с самыми ледовитыми годами.²

1907 год. В Карском море ледовитый год. По Лесгафту: „Состояние льда в общем неблагоприятное; главная масса льдов на юго-западе и западе; в самом конце августа море стало доступным для плавания в своей южной части и у берегов полуострова Ямал“.

На востоке — малоледовитый год. По карте Датского метеорологического института в августе граница льдов на меридиане мыса Дежнева находилась на широте 72° . Остров Геральда был свободен от льдов. У восточных берегов острова Врангеля находилась лишь узкая полоса льдов шириной в 10—15 миль.

1908 год. Безледный год в Карском море. Пролив и путь вокруг мыса Желания освободились от льда в июле. Море также свободно с июля, а у берегов полуострова Ямала — с июня. К началу августа Баренцово море почти совершенно очистилось от льда.

В „Nautikal Meteorological Annal“, издающемся Датским метеорологическим институтом (Копенгаген, 1909), опубликованы данные о тяжелом состоянии льда в Беринговом море, что отчасти характеризует положение в притихоокеанской части Арктики.

В Беринговом море в апреле пак был встречен у юго-западной оконечности Аляски и вдоль 55° параллели.³ В середине мая

¹ Состояние льда в центральных полярных морях также было, повидимому, весьма благоприятным.

² В. Ю. Визе, *Гидрографический очерк моря Лаптевых и Восточносибирского моря*.

³ Интересно отметить, что такое же южное положение границы льда в Беринговом море наблюдалось за тридцать лет перед этим, в 1878 году, столь же малоледовитом в Карском и Баренцовом морях, как 1908 год.

первый пароход достиг порта „Накпек“ в глубине Бристольского залива. Подход был очень труден и шел вдоль самого берега. В июне вся средняя часть Берингова моря была забита тяжелым льдом от широты 59°15' сев. до широты острова Лаврентия. Пароходу потребовалось около 20 дней на прохождение пути между Нупиваком, Номом и Порт-Кларенсом. Часть льда происходила, повидимому, из моря Бофора.

Анадырский залив вскрылся в начале июля. Тогда же, повидимому, стал проходным и Берингов пролив.

О состоянии льда к востоку от Колымы сведений нет. Полное отсутствие сведений обычно указывает на тяжелые годы. Это означает, что американские китобои, получив неблагоприятные сведения о состоянии льда, не поднимались севернее Берингова пролива.

1909 год. Прливы Югорский Шар и Карские ворота освободились от льда в первых числах августа. Оба южные пролива и море у полуострова Ямал были свободны от льдов все время навигации, т. е. 1909 год в южной части Карского моря был малоледовитым.

Состояние льда восточнее Колымы в этом году хорошо известно из наблюдений и данных И. П. Толмачева: „Восточнее мыса Ичатка (близ Колымы) вблизи берега стоял сплошной, хотя и разбитый лед, что зависело от дувших тогда норд-вестов“.¹

1912 год. В Баренцовом море кромка льда занимала сравнительно южное положение. Шхуна „Св. Фока“ экспедиции Седова не смогла достигнуть Земли Франца-Иосифа и зазимовала у Новой Земли.

Состояние льда в Карском море было наилучшим за весь рассматриваемый период. Шхуна „Св. Анна“ экспедиции Брусилова встретила лед в конце августа еще в Печорском море. Югорский Шар очистился от льда только 1 сентября. Шхуна „Нимврод“ и пароход „Вассиан“ несколько раз пытались пробиться к станции Мар-е-Сале, на берегу Ямала, но безуспешно. Остальные четыре судна также вернулись, не выполнив рейса. „Св. Анна“ с большим трудом проникла в Карское море, где была затерта льдами и зазимовала. Впоследствии шхуна была вынесена вместе с ледяным полем, в которое она вмерзла, в Северный полярный бассейн, где и бесследно пропала.

На востоке суда экспедиции Северного Ледовитого океана „Таймыр“ и „Вайгач“, идя вдаль от берега, встретили (в июле) лед против Анадырского залива; между мысами Сердце-Камень и Якан, который не представлял серьезного препятствия для судов. От мыса Северного до Колымы „Таймыр“ и „Вайгач“ почти все время шли по чистой воде.

На обратном пути, во второй половине сентября, ледоколы прошли тот же путь, от Колымы до Берингова пролива, также по чистой воде. Мыс Северный был пройден 20 сентября в 10 милях от берега в теплый солнечный день. Во время всего пути на этом участке наблюдались положительные температуры воды и воздуха до двадцатых чисел сентября; это дает основание предполагать, что море оставалось проходным еще в течение 15—20 дней.

В виду того, что проф. Визе ставит 1912 год в группу „сильноледовитых лет к востоку от Колымы и к северу от Берингова пролива“, приведем описание плавания „Таймыра“ и „Вайгача“ из дневника Н. Арбенева.¹

22 июля² прошли Берингов пролив и вошли в Ледовитый океан, который встретил нас очень приветливо, демонстрируя солнце, яркое синее небо и более десятка больших китов, которые ныряли вокруг наших кораблей, выбрасывая большие фонтаны воды, точно струи пара, и испуская могучие вздохи своими чудовищными легкими...

„Около часа следующего дня встретили массы разбитого льда, в котором шли, убрав лаг. В 4 часа прошли мыс Сердце-Камень, лед встречался все чаще, но тумана не было.

Целый день 23 июля шли во льдах. В 4 часа дня, пробиваясь через ледяные массы, повернули на северо-запад, чтобы попытаться в море, отделенном от берегов, освободиться от ледяных объятий. Действительно, около 7 часов вечера вошли в чистую от льдов воду и опять повернули на запад, идя в расстоянии 40 миль от берега.

Ночью опять вошли в лед. На этот раз попадались куски ледяных полей с торосами. Приходилось усиленно лавировать между ними, идя малым ходом. Воздух очень холодный — 3° Ц при сильном ветре.

25 июля. Пробивались через льды на юго-запад... В 10 милях от берега лед уже был так редок, что мы пошли 8-узловым ходом, направляясь вдоль берега к мысу Северному...

„Тихо, тепло, красиво...“

Мыс Северный ледоколы прошли по чистой воде. Здесь наблюдалось течение, шедшее на восток. Дальше шли 11-узловым ходом в очень редком льду. 29 июля достигли Колымы. От мыса Якана до Колымы льда совсем не встречалось.

Другой участник Экспедиции Северного Ледовитого океана на „Таймыре“ и „Вайгаче“ — Арнольд³ писал: „Переход... от

¹ Н. Арбнев, В Северном Ледовитом океане. (От Владивостока до Таймырского полуострова на транспорте „Вайгач“ в 1912 г.). „Морской сборник“, № 4 и № 5, 1913 г., СПб.

² Даты везде по новому стилю.

³ Арнольд, По заветному пути, ГИЗ, М., 1929 г.

¹ И. П. Толмачев, По Чукотскому побережью Ледовитого океана, СПб., 1911 г.

мыса Дежнева до Колымы занял 7 суток. Встречали дважды на пути лед, но вполне проходимый, раз у мыса Сердце-Камень, в восьмидесяти милях от Дежнева, и другой раз, как и в прошлом году, — у мыса Северного¹.

Особенно поразительно описание Арбенева обратного плавания между Колымой и Беринговым проливом.

16 сентября. Погода великолепная, — такой в Ледовитом океане мы еще не видели. Проходим мимо острова Крестовского (группа Медвежьих островов). До Дежнева осталось 700 миль... Течение очень сильное на восток: за двое суток пронесло против числения вперед на 90 миль. Льдов нет и признаков. Температура воды $+1,2^{\circ}$, воздуха $+2,4^{\circ}$ по Ц. Словом, как будто зимы и незаметно...

21 сентября. Сегодня прошли остров Колючин и к вечеру подойдем к Сердцу-Камень; до мыса Дежнева осталось около 130 миль. Море с 3 часов дня совершенно чисто от льдов, даже мелких пловучих льдинок нет.

Погода великолепная: температура воздуха $+3,2^{\circ}$, воды $+2,0^{\circ}$ по Ц, а у мыса Северного температура воздуха была $+0,8^{\circ}$, воды $+0,2^{\circ}$. Дует свежий ветер от юго-востока (скорость его 11,6 метра в сек.).¹ С 12 часов дня до 2¹/₂ часов пополудни охотились за моржами, „Таймыр“ убил двух моржей. Мы тоже убили двух больших самцов...

22 сентября. Сегодня я начинаю свой дневник так же, как 22 июля: „Мы подходим к мысу Дежнева, погода восхитительная, берега прекрасно видны...“ Да, все это именно так...

В 6 часов утра снялись с якоря и тралили до 6¹/₂ часов утра. Температура воды на глубине 30 сажен $+4^{\circ}$ по Ц, на поверхности $+2,3^{\circ}$ по Ц. Повидимому, это уже струя теплого постоянного течения из Тихого океана, тем более, что в трал попали крабы, которых раньше не встречали.²

23 сентября. Мы стоим в одной миле от мыса Дежнева, воздух прозрачен, черная громада гор видна очень отчетливо, море походит на голубое зеркало, в которое

смотрится такое же небо, и оба имеют двойную синеву друг от друга. Красиво, немного холодно и таинственно-увлекательно³.

В Колыму ходил пароход „Котик“ (впоследствии „Ставрополь“). Колымский рейс прошел благополучно.

1913 год. В Енисей ходил пароход „Коррект“, принадлежавший акционерному обществу, возглавлявшемуся Лидом. На борту „Корректы“ находился Фриттьоф Нансен, и поэтому путь к устью Енисея в этом году хорошо описан.¹ Лед в Карском море встречался всюду в значительном количестве. Во второй половине августа лед был вплотную придвинут к северным берегам островов между Обью и Енисеем. Преобладали крепкие ветры северных румбов. Встречались невзломанные ледяные поля. „Коррект“ несколько раз был задержан льдами. Рейс „Корректы“ и рейсы остальных четырех пароходов прошли благополучно. Обратный путь был легче.

Путь в Карское море вокруг мыса Желания был, наоборот, закрыт. Как и в 1912 году, около Горбовых островов и дальше на север лед держался на некотором расстоянии от берега, образуя вдоль него канал, немного суживающийся к северу и югу. На широте острова Вильямса ширина канала была 20 миль, а вблизи полуострова Адмиралтейства лед примыкал к самому берегу.²

На востоке этот год был таким же малоледовым, как и предыдущие два года. В первой половине навигации встречалось довольно много льда, но значительного препятствия он не представлял. На обратном пути из Колымы, в первых числах сентября, „Ставрополь“ только у мыса Северного встретил отдельные редкие льдины.

„Таймыр“ и „Вайгач“ прошли тот же путь в последних числах сентября, встретив лед „к северу от мыса Биллингса и к северу от мыса Северного. Далее путь был чист до Берингова пролива“.

1914 год. Проливы Югорский Шар и Карские Ворота были свободны от льда с конца июля до конца сентября. В Обь и Енисей были беспрепятственно проведены четыре паровых и два непаровых речных судна. Остальные рейсы также прошли вполне благополучно.

Граница льдов в северной части Баренцова и Карского морей была южнее нормы. „Эклипс“ под начальством Свердрупа, ходивший на поиски без вести пропавших судов экспедиций Брусилова и Русанова, подошел 30 августа к мысу Штетлинга ($76^{\circ}40'2''$ с. ш.) на полуострове Таймыре, где зазимовал. Ледоколы „Таймыр“ и „Вай-

¹ Т. е. 6 баллов.

² Интересно сопоставить этот день с соответствующей датой из дневника Брусилова, начальника экспедиции на „Св. Анне“, находившейся в южной части Карского моря.

³ 22 сентября. В час ночи ветер внезапно перешел на О; на судно нанесло лед, только около 3 часов ночи удалось выбрать якорь;крепились ледяным якорем за льдину... Идет густой снег... Лед хотя и поломан, но идет густо... Идем переменным курсом, лавируя между льдов... В 9 часов, вследствие темноты, застопорили машину и стали во льду на ночь“.

¹ Фриттьоф Нансен, В страну будущего, СПб., 1913 г.

² Н. Пинегин, В ледяных просторах, изд. 2-е, Лг., 1933 г.

гач", двигаясь с востока, обогнули мыс Челюскина и встретили множество невзломанных ледяных полей. Пробиваясь вдоль берега, "Таймыр" зазимовал близ $76^{\circ}40'$ с. ш.

На востоке 1914 год был довольно ледовитым. В августе "Таймыр" и "Вайгач" не могли достичь острова Врангеля и оказать помощь людям с парохода "Карлук", раздавленного льдами 11 января к северу от острова Геральда. В борьбе со льдами "Вайгач" помял корпус и сломал лопасть винта. "Колыма" на обратном пути из устья Колымы встретила сплошные льды, несколько дней дрейфовала со льдами и, получив пробоину, вынуждена была зазимовать у мыса Северного.

1917 год. Экспедиционное судно "Русанов" из-за непроходимых для него льдов не достигло радиостанции Маре-Сале (на западном берегу Ямала). Пароход "Обь" пытался пройти в Карское море через все проливы, но у Маточкина Шара, сев на мель, получил пробоину и ушел в Архангельск. В районе Маточкина Шара наблюдалась чистая вода.

Путь вокруг мыса Желания был закрыт, так как этот год был в Баренцовом море наиболее тяжелым в столетии. "В среднем за лето 74% всей площади Баренцова моря было покрыто льдами".¹

На востоке этот год был почти безледным. Пароход колымского рейса "Ставрополь" встретил в конце июля лишь разреженный лед. На обратном пути, в конце августа, со "Ставрополя" льда не было видно, за исключением отдельных льдин района Чаунской губы.

Море у острова Геральда было свободно от льда.

1920 год. Состояние льда в Баренцовом и Карском морях было необыкновенно благоприятным. Югорский Шар был свободен от льдов с 29 июня по 29 октября; море у острова Вайгача — с 20 июня по 27 ноября, и море у острова Диксона — с 25 июня по 25 октября. У берега полуострова Ямала держалась полоса льда (западные ветры). В Карском море плавало 19 судов, в том числе суда первой советской Карской экспедиции.

Шхуна "Мод" вышла из зимовки у острова Айона 7 июля, пользуясь узкой прибрежной прогалиной, и 29 июня пришла в Ном (Аляска). На обратном пути из Америки "Мод" была затерта льдом около мыса Сердце-Камень, где зазимовала уже 27 августа.

Шхуна "Полярный Медведь" была послана в Колымский край и благополучно достигла места назначения, но, когда она в конце

августа собиралась идти назад, путь оказался уже прегражденным льдами. Шхуне пришлось вернуться и зимовать около устья Колымы.¹

По выражению Свердруп, "дела со льдом обстояли хуже, чем когда-либо".

1921 год. Лед вплотную подходил к острову Белому и против устьев Оби и Енисея. На всем пути Карской экспедиции встречались тяжелые льды, препятствовавшие движению даже ледокола "Ленин". Старые непрочные суда "Обь" и "Енисей" погибли от столкновения со льдом.

"Для характеристики ледового состояния, бывшего одно время в 1921 году в районе на северо-восток от острова Белого, — пишет Евгений, — укажем, что сильный ледокольный пароход "Малыгин" за период времени с 29 августа по 10 сентября не мог пройти здесь на восток и находился все время в пределах: по широте $73^{\circ}30'$ — $73^{\circ}50'$ и по долготе 71° — $72^{\circ}45'$, будучи временами совершенно зажат льдами".

В "Трудах Пловучего морского научного института" (т. I, вып. 1) в описании плавания "Малыгина" в 1921 году в записях от 6 сентября указано: "Лед тяжелый, крупнобитый, торосистый, с шугом и молодым льдом. Лед не разводит. Вечером попытались было в течение получаса пробиться, но безрезультатно: за час прошли не более 10 сажень".

Запись от 7 и 8 сентября: "Малыгин лежал в дрейфе". 9 сентября положение характеризуется следующим образом: "Льды тяжелые, при смене воды их совершенно не разводит, промежутки между льдинами заполнены шугом и молодым льдом. "Малыгин" совершенно беспомощен".

Однако, благодаря применению научных методов работы и техническому вооружению, вторая советская Карская экспедиция была проведена успешно.

В "Записках по гидрографии" за 1923 год в статье В. Визе и В. Кедрованского "Новые данные по гидрологии Карского моря" содержится следующее указание относительно состояния льда в западной части моря: "Весьма благоприятное состояние льдов Карского моря летом 1921 года, широко и умело использованное начальником гидрологической экспедиции, дало возможность "Таймыру" совершить очень удачный рейс по Карскому морю от Карских ворот до мыса Желания (77° с. ш.) и обратно, вдоль восточных берегов Новой Земли".

¹ Г. У. Свердруп, Плавание на судне "Мод" в водах морей Лаптевых и Восточно-сибирского, изд. Якутской комиссии Академии Наук, Лг., 1928 г.

² Н. И. Евгенов, Лоция Карского моря и Новой земли, изд. Главного гидрографического управления и Комсеперпути, 1930 г.

¹ Н. Зубов, Средние температуры гидрологических разрезов по Колыскому меридиану и ледовитость Баренцова моря. "Записки по гидрографии", т. IX, Лг., 1930 г.

На востоке этот год был мало ледовитым. „Лето 1921 года было необыкновенно благоприятным в отношении состояния льдов. Небольшая шхуна, отвезшая в то лето партию людей на остров Врангеля, поднималась и севернее этого острова, причем ей удалось продвинуться на 90 км в прямом направлении к северу, не встретив льда“.¹

В Нижнеколымск ходила американская шхуна, снявшая людей и все ценное со шхуны „Полярный Медведь“, зимовавшей в Поодской протоке и выкинутой весенним ледоходом на берег.

Капитан Бернард считает этот год весьма благоприятным.

1922 год. Состояние льда в Карском и Баренцовом морях в течение всего лета и осенью было необыкновенно благоприятным. Югорский Шар был свободен от льда с 30 июня по 22 ноября. Пролив замерз окончательно только 21 февраля следующего года. Еще раньше—14 июня—освободились Карские Ворота. Льда в проливе не было до 27 ноября.

Рейсы семнадцати судов, бывших в Карском море, закончились благополучно, Льда на пути не было.

Ежегодник Датского метеорологического института отметил следующее:

„В этом году наблюдался сильный нажим полярного льда к берегам Аляски, и возможно, что этим объясняется необыкновенно благоприятное состояние льда у Шпицбергена и Земли Франца-Иосифа, где не было нажима льда ни с севера, ни с востока“.

Состояние льда в Чукотском море было очень тяжелым. 2 августа „Мод“ была затерта к востоку от острова Врангеля. В сентябре арктический лед заходил в Берингов пролив; у мыса Дежнева лежала полоса прибрежного льда шириной в 6 миль. Житель селения Рыркарпий М. Караев сообщил автору, что у мыса Северного наблюдался небывалый нажим льда. Ледяные глыбы, нагроможденные напором необозримых ледяных полей, поднялись до половины высоты мыса Северного, и отдельные льдины достигли прибрежных яранг селения. В 1923 году капитан Миловозоров видел остатки этого ледяного барьера.

В Колыму ходила американская шхуна под командой капитана Гудмансона, которая на обратном пути зазимовала у мыса Биллингса.

Попытка достигнуть острова Врангеля окончилась неудачей.

1923 год. Этот год был одним из тех редких малоледовитых годов, когда условия плавания у арктических берегов были

повсюду значительно благоприятнее обычного.

Если состояние льда у мыса Чедюскина и в прилегающих районах не составляло особого исключения, что маловероятно, то экспедиционное судно, двигаясь с востока на запад, могло бы пройти в 1923 году не только весь Северо-восточный проход, но и Северо-западный, вдоль берегов Америки, совершив кругосветное путешествие вокруг всей Арктики без зимовки.

Югорский Шар освободился от льда 23 июля и оставался безледным до декабря. Карские Ворота были свободны от льда с 26 июня по 17 октября. Маточкин Шар замерз 29 октября. Льда на пути судов, шедших в Обь и Енисей, не было. В. Ю. Визе сообщает следующие данные о плавании советских судов в Баренцовом и Карском морях в 1923 году.¹

„В конце июня русский пароход „Т-24“ совершил плавание от Канина Носа до полуострова Адмиралтейства и далее вдоль западного берега Новой Земли до губы Архангельской, которой он достиг 3 июля. На всем пути льда не было встречено совершенно, с Горбовых островов было видно чистое море до горизонта. В неблагоприятные годы Архангельская губа вскрывается только к концу июля и даже в августе (1912 год).

Лед в восточной части Маточкина Шара, очищающейся всегда значительно позже западной, в истекшее лето, по словам промышленников-ненцев из бухты Поморской, взломало около 1 июля, и восточная часть пролива совершенно очистилась от льда уже к 15 июля.

В неблагоприятные годы Маточкин Шар вскрывается только в августе (в 1901 году—15 августа). По наблюдениям Особого северного гидрографического отряда, Маточкин Шар был свободен от льдов в течение августа и сентября.

В начале сентября судно Пловучего морского института „Персей“ легко достигло мыса Флора на Земле Франца-Иосифа... „Навигационные условия в баренцовом море были чрезвычайно благоприятны“.

„В августе... северную часть Карского моря, с промысловой целью, посетил небольшой моторный бот „Утес“, из Мурманска, сообщивший следующие данные о состоянии льда. 1 августа „Утес“ прошел Маточкин Шар с запада на восток и нашел пролив чистым. Пройдя Шар, судно направилось вдоль восточных берегов Новой Земли на север; море было чисто. Дойдя 10 августа до широты 75,5°, „Утес“ встретил первый лед, вплотную подвинутый к бере-

¹ Г. Свердруп, Плавание судна „Мод“ в водах морей Лаптевых и Восточносибирского, изд. Якутской комиссии Академии Наук, Лг., 1928 г.

¹ В. Ю. Визе, Состояние льдов в Баренцовом и Карском морях летом 1923 года, „Известия Центрального гидрометеорологического бюро“, вып. II, Пгр., 1923 г.

гам, который воспрепятствовал небольшому, непригодному для плавания во льдах судну дальнейшее продвижение на север. Лед, по словам промышленников, был сильно разбитый, малоторосистый, крупных ледяных полей не встречалось. Следует полагать, что это был местный лед из Карского моря. Начавшимися в это время сильными северными ветрами лед стало нести к югу, вследствие чего „Утес“ взял курс на юг. 18 августа он достиг острова Пахтусова, около которого в течение нескольких дней был окружен льдами. Когда льды отошли от берегов, „Утес“ продолжал свое плавание на юг, держась крошки льда, которая отстояла от берега Новой Земли на 25—30 морских миль. Лед этот тянулся к югу примерно до широты 72,5°. 27 августа „Утес“ вошел в восточное устье Маточкина Шара.

Встреченный „Утесом“ во второй половине августа у восточных берегов Новой Земли лед наблюдался и экспедицией проф. Б. К. Лихарева, которая на карбасе прошла от восточного входа в Маточкин Шар до залива Незнаемого. Экспедиция эта 25 августа из залива Канкринна видела в Карском море по всему горизонту сильно разбитый лед, отстоявший от берега миль на 10. 27 августа лед этот зашел в залив Канкринна, откуда его вынесло 30 августа. После этого лед больше не показывался, и 4—5 сентября с горы в заливе Незнаемом высотой около 500 метров была видна чистая вода до горизонта. Интересно, что сильный восточный шторм, дувший в течение трех суток, с 6 по 8 сентября, не нагнал льдов, и море осталось чистым до конца сентября...

Южная часть Карского моря во второй половине августа и в сентябре была свободна от льдов, как то констатируется двумя морскими пароходами, ходившими в устье Оби и обратно. Пароходы эти вышли из Югорского Шара на Обь 20 августа, а на обратном пути они были у острова Диксона 8 сентября и в Карских Воротах—9 сентября.

Приведенные данные о состоянии льда в Карском море дают право предполагать, что во второй половине сентября все Карское море к югу от линии мыс Желания—остров Диксона было совершенно свободно от льдов.

Капитан Г. Мунн, десять раз плававший у северных берегов Америки, сообщил, что от порта Burwell (в южной части Гудзонова пролива) до Cumberland Galf и далее до Glide River и Ponds Unlet (Eclipse Sound) он не видел ледяных полей и даже их обломков (no fiedlice of any kind). Во время своих частых путешествий в этих водах он никогда не видел их столь свободными от льда, Эскимосы из Ponds Unlet сообщили, что лед исчез из бухты в первой неделе июля, т. е. на месяц раньше обычного срока.

Cumberland Galf¹ освободился от льда тоже необыкновенно рано. Капитан Джозеф Ф. Бернард писал („The Geographical Journal“, № 5, 1924, London): „Туземцы северного берега Аляски сообщают, что за последние 20 лет не было другого столь безледного года“, как 1923 г.

Только ледовитость моря между Колымой и мысом Дежнева нельзя считать отступающей от среднего уровня. Капитан Милловзоров, ходивший в Нижнеколымск на „Ставрополе“, совершая после долгого перерыва первый советский Колымский рейс, считает этот год „нормальным“, т. е. довольно ледовитым, но проходным на всех участках пути. Первый лед был встречен на меридиане Колочинской губы; между мысом Биллингса и мысом Шелагским „Ставрополь“ шел сплошной лавировкой. Сплошные льды были встречены также в районе Чаунской губы. Обратный путь был легче.

На острове Врангеля высадились новая группа канадцев; однако остров, по словам капитана Бернарда, был достигнут с большим трудом. Пробиваясь сквозь льды, шхуна „Дональдсон“ получила серьезные повреждения. Если бы шхуна „Дональдсон“ не была специально приспособлена для полярного рейса, она погибла бы от полученной пробоины.

„Осень наступила, — писал Г. У. Свердруп, — не так скоро, как в предыдущем году. Тогда температура установилась ниже нуля уже с 22 августа, а в 1923 году такое понижение началось только с 5 сентября“.²

Таким образом, оппозиция в состоянии льда на пути судов Карских экспедиций и Колымско-Врангельских рейсов в 1923 году также выражена достаточно ясно, несмотря на исключительно благоприятный характер навигационного периода у арктических берегов Европы, Азии и Америки в целом.

1924 год. Суда Карской экспедиции на своем пути почти не встречали льдов. Лед держался только близ восточного берега Новой Земли. В средней части Карского моря, на параллели острова Белого, ледокол „Малыгин“ встретил необыкновенно высокие температуры воды (+10°, +10,3° Ц).

На востоке море было практически непроходным. „Мод“ не могла вернуться в Америку из-за сплоченных льдов у мыса Большого Баранова и была вынуждена стать на зимовку у острова Четырехстолбового, „Ставрополь“, ходивший в Колымский рейс,

¹ Все указанные названия относятся к восточным и северным берегам Баффиновой Земли.

² Г. У. Свердруп, Плавание на судне „Мод“, Лг., 1930 г.

Указанное наблюдение относится к пространствам, расположенным севернее Сибирских островов, и к различным меридианам.

встретив первый лед в 20 милях к западу от Уэлена, был остановлен непроходимыми льдами у мыса Большого Баранова, что заставило капитана Миловзорова выгрузиться близ устья реки Раучуа (Большой реки) и повернуть к Берингову проливу. На обратном пути 18 сентября „Ставрополь“ был застигнут быстрым образованием молодого льда и вынужден был стать на зимовку у острова Шалаурова.

Ледокол „Красный Октябрь“, с большим трудом достигший острова Врангеля, на обратном пути, пройдя через сплошные льды пролива Лонга к Чукотскому побережью у мыса Якан, из-за тяжелых льдов стал на зимовку у мыса Северного. „Красному Октябрю“ все же удалось выйти из Ледовитого моря в конце сентября, причем ледоколом был встречен лед, представляющий значительные затруднения, даже в Беринговом проливе.

1925 год. В конце июля и начале августа выход в море из Обской губы был загроможден льдом. Гидрографическое судно „Разведка“ принуждено было отказаться от похода в Ныдаям и повернуть в Тазовскую губу. Суда Карской экспедиции встретили значительные препятствия у острова Белого; простояв в ожидании улучшения состояния льда с 19 по 25 августа, они были проведены через 25-мильную ледяную полосу „Малыгиным“. Обратный путь судов Карской экспедиции был легче.

„Год этот, — заключает Н. И. Евгенов, — был очень трудным для плавания в устья сибирских рек в первую половину навигации, в виду скопления льда в южном районе западной части моря и на NW от Ямала и острова Белого, а в Обь-Енисейском районе даже исключительным (лед в Обской губе почти до конца августа), невзломанный лед в южной части Енисейского залива в начале августа, низкая, но широкая кромка полярных льдов от острова Белого до Диксона (явление, безусловно, не частое), массы льда у острова Белого. Во вторую же половину навигации плавание было вполне благоприятным. В отношении распределения площадей льдов в рассматриваемом вообще нами районе, то, принимая во внимание бывшую чистой от льда значительную часть моря, примыкающую к восточному побережью Новой Земли, — год этот не может быть отнесен к числу особо неблагоприятных...“

„Между прочим, наблюдается известное сходство между настоящим 1925 годом и 1921 годом по характеру распределения льдов“.¹

Малоледовитый год в море к востоку от Колымы. „Ставрополь“ вышел с зимовки 5 июля и беспрепятственно достиг Берин-

гова моря. Вслед за „Ставрополем“ ушла „Мод“. Колымский рейс был совершен благополучно.

1926 год — один из самых ледовитых годов в Карском море. Были забиты льдом все проливы и путь вокруг мыса Желания. Суда Карской экспедиции, с ледокольным пароходом „Седов“ во главе, прошли в Карское море через Маточкин Шар, прождав улучшения в состоянии льда до 3 сентября. На обратном пути енисейский отряд экспедиции, состоявший из двух торговых судов и ледокольного парохода „Седов“, пробивался в течение шести суток через смерзавшиеся льды (в начале октября). Отряд вышел в Баренцово море через Маточкин Шар, причем пароход „Ульмус“ получил пробоину. Гидрографическое судно Комсерпути „Север“ неоднократно встречало лед в августе и сентябре в проливах между островами к западу от Енисейского залива и даже в заливе Ныдаям. В течение всего навигационного периода преобладали свежие северо-восточные ветры. Лед держался в виду острова Диксона и у его северных берегов.

„Северная часть Новой Земли, вопреки предсказанию, оставалась в третью декаду августа окруженной льдами, причем вдоль западного берега Новой Земли, по наблюдениям экспедиции Пловучего морского института, льды доходили к югу от острова Исакова, а по наблюдениям парохода „Седов“ — до Горбовых островов“.¹

Море к востоку от Колымы было свободно от льда. Участники Колымского рейса на всем пути до Нижнеколымска и обратно не видели ни одной льдины: все море до горизонта было чисто.

„Ставрополь“ легко достиг острова Геральда, на котором поднял советский флаг. У острова Врангеля „Ставрополем“ была встречена полоса битого легкопроходимого льда, прижатого к берегу южными ветрами. Бухта Роджерса была свободна от льда. „Ставрополь“ высадил на берег острова Врангеля первую советскую колонию и благополучно вернулся во Владивосток.

Во время рекогносцировочного полета начальника острова Врангеля т. Г. А. Ушакова с летчиком Кольвицем к северу от острова не было видно льда до горизонта, за исключением отдельных редких льдин.

В период навигации преобладали юго-восточные ветры.

1928 год. Лед держался только у восточного берега Новой Земли. Рейсы 15 судов, плававших в Карском море, прошли благо-

¹ Н. Евгенов, Льды Карского моря в навигацию 1925 г., „Записки по гидрографии“, т. 1, Лг., 1928 г.

¹ В. Ю. Визе, Сравнение предсказанного на навигацию 1926 г. состояния льдов в Баренцовом и Карском морях с действительно наблюдавшимися, „Известия Центрального гидрометеорологического бюро“, выпуск VII, Лг., 1927 г.

получно, за исключением рейса зверобойной шхуны „Профессор Б. Житков“, погибшей восточнее острова Диксона от северного шторма и сильного волнения, что указывает на большое пространство свободного моря к северу от места крушения. На пути торговых судов Карской экспедиции льда не было.

На востоке 1928 год является началом ряда очень ледовитых лет. „Ставрополь“ вышел из Владивостока 23 июня, достиг устья Колымы 23 июля, идя в Чукотском и Восточносибирском морях береговой прогалиной, часто „Ставрополь“ продвигался вперед тяжелой лавировкой во льдах. В обратный путь морем, вследствие обычных трудных условий разгрузки, „Ставрополь“ вышел через две недели. В конце августа „Ставрополь“ был задержан льдом у мыса Сердце-Камень. В бухту Лаврентия „Ставрополь“ пришел только 3 сентября. Отсюда „Ставрополь“ должен был взять груз для колонии на острове Врангеля. В это время лед, вынесенный течением из Чукотского моря, достиг бухты Лаврентия, вследствие чего погрузка затонула до 16 сентября. Выйдя в море, „Ставрополь“ встретил лед в расстоянии 100 км от острова Врангеля. За поздним временем капитан „Ставрополя“ Миловзоров принужден был отказаться от подхода к острову и 21 сентября повернул к Берингову проливу.

Все остальные суда не выполнили своих рейсов. „Колыма“, ходившая в Лену, дойдя до моря Лаптевых и прождав из-за льда четыре дня, 16 августа, опасаясь зимовки, повернула назад, но все-таки зазимовала у острова Шалаурова. Американская шхуна „Элизиф“ зазимовала на пути в Колыму у мыса Северного. Шхуна „Нанук“ повредила винт, не доходя до мыса Сердце-Камень, и вернулась в Аляску на парусах. Шхуна „Морисей“ не дошла до острова Врангеля и 23 августа вышла из Берингова пролива на юг. Самолет „Советский Север“ был выброшен на берег Колючинской губы шестидневным северным штормом. „Суровость условий, — пишет Г. Красинский, — превзошла наши ожидания. Благодаря отсутствию длительных весенних южных ветров, лед от берегов далеко не отходил. Достаточно было появиться северным ветрам, как лед этот оказался придвинутым снова к материковой полосе. К северо-западу от мыса Дежнева придвинут был лед, носивший все следы берегового образования. К Берингову проливу подошел лед океанского происхождения“.

1929 год. Лед в Карском море был расположен неблагоприятно, закрывая сравнительно неширокой полосой южные проливы и Маточкин Шар, но путь вокруг мыса Желания и все остальное море оставались сво-

бодными от льда. „Седов“ обнаружил кромку льда на меридиане мыса Желания у 78° сев. ш. Море к западу от Северной Земли также было свободно. Продолжая следовать на восток вдоль кромок льдов, лежавшей приблизительно на параллели 79° сев. ш., „Седов“ встретил флотилию норвежских промысловых судов из трех паровых и одного моторного бота.¹ Авиоразведка не обнаружила льда к северу от острова Диксона. Шхуна „Зверобой“ достигла мыса Миддендорфа на полуострове Таймыре, не встретив льда и наблюдая крупную зыбь с севера. Путь вокруг мыса Челюскина, несомненно, был свободен.

Последний отряд Карской экспедиции (состоявшей из 28 морских пароходов) прошел весь путь по чистой воде, войдя на обратном пути в Югорский Шар 3 октября при теплой погоде. Ледокольный пароход „Сибиряков“ оставался в Карском море до 9 ноября.

Американская шхуна „Элизиф“, вышедшая с зимовки у мыса Северного и продолжавшая свой рейс в Колыму, погибла от столкновения со льдом у мыса Биллингса. „Ставрополь“ достиг Колымы, но на обратном пути зазимовал у мыса Северного, встретив непроходимые льды. Там же зазимовала американская шхуна „Нанук“. Ледорез „Литке“ с большим трудом достиг острова Врангеля, получив серьезные повреждения.

1931 год. Льда на пути судов Карской экспедиции не было. Лед держался лишь на крайнем севере Карского моря и у восточного берега северного острова Новой Земли.

На востоке — очень ледовитый год. Шхуна „Чукотка“ погибла во льдах между мысом Ванкарем и устьем реки Омгузмы. Оба парохода Колымского рейса — „Лейтенант Шмидт“ и „Колыма“ — зимовали в районе мыса Шелагского. Рейс на остров Врангеля не состоялся. Начальник колонии острова Врангеля т. Минеев, несмотря на тяжелое положение колонии, рекомендовал отказаться от рейса, считая льды у острова Врангеля непроходимыми.

Преобладали северо-западные ветры, достигавшие силы шторма (по наблюдениям „Чукотки“ — до 11 баллов).

1932 год. Зимой к северу от Северной Земли наблюдалось совершенно свободное от льда море.

В первую половину навигации южные проливы были забиты льдом, но с середины августа Карское море было чисто. Северная часть моря в районе мыса Желания освободилась от льда к концу июля. Кромка арктических льдов в Баренцовом и Карском морях лежала необыкновенно высоко. Архипелаг

¹ См. указанный труд „Пути Севера“.

¹ В. Ю. Визе, На Землю Франца-Иосифа, ЗИФ, 1930 г.

Земля Франца-Иосифа был обойден с севера судном „Книпович“.

Экспедиция Арктического института на ледокольном пароходе „Сибиряков“, имевшая основной задачей пройти вдоль северных берегов СССР из Белого моря в Тихий океан в одну навигацию, выполнила задание правительства. Экспедиция легко прошла Карское море и обогнула Северную Землю. Достигнув устья Колымы с запада, экспедиция встретила в море к востоку от Колымы сплошные льды, прижатые к берегу.

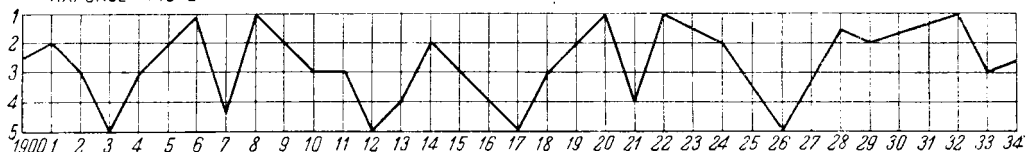
„Потеряв 10 сентября в тяжелом льду лопасти винта, — говорится в отчете экспедиции, — мы ударной пятидневной работой

ной части моря условия были довольно тяжелыми.

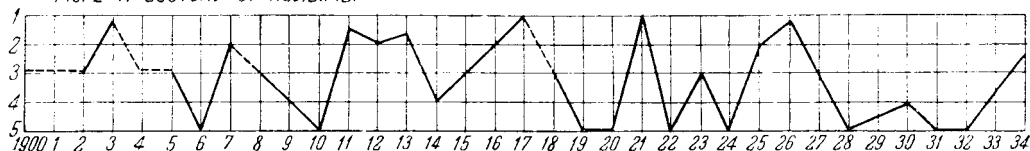
В море к востоку от Колымы в первой половине навигации условия плавания были более благоприятными, чем в предыдущем году; во второй половине — аналогичны с 1932 годом.

1934 год. В Карском море условия плавания в общем были благоприятными. В море, к востоку от Колымы, в первую половину навигации условия были довольно тяжелыми. Почти все суда, шедшие на запад, были затерты льдами у мыса Отто Шмидта (Северного) и несколько дней дрейфовали со льдами вдоль Чукотского побе-

КАРСКОЕ МОРЕ



МОРЕ К ВОСТОКУ ОТ КОЛЫМЫ



сменили их среди льдов... 18 сентября сломался вал и потерялся винт, но экспедиция не прекратила работы, а двигалась дальше к цели, пользуясь всеми средствами: морскими течениями, взрыванием ледяных препятствий, подтягиваясь от льдины к льдине на тросах, поднятием самодельных парусов... В результате упорной борьбы со стихиями 1 октября на парусах пришли на чистую воду и достигли цели — Берингова пролива“.

Зимовавшие в 1931 году в районе мыса Шелагского „Колыма“ и „Лейтенант Шмидт“, пользуясь прибрежной прогалиной, вышли из Ледовитого моря без повреждений, но гораздо позднее и с большими задержками, чем в других аналогичных случаях.

Все суда Колымского рейса зазимовали на обратном пути в Чаунской губе, в районе прошлогодней зимовки „Лейтенанта Шмидта“.

Пароход „Совет“, посланный на остров Врангеля, не достиг цели.

1933 год. В начале навигации льдов на пути судов Карской экспедиции встречалось много; во второй половине навигации суда шли по чистой воде. В северо-восточ-

режье на зюйд-ост. Во второй половине навигации суда, возвращавшиеся из Колымы, шли по чистой от льдов воде.

Все суда на всем Северном морском пути выполнили свои задания.

VII

Обозначая безледные (т. е. очень мало-ледовитые) годы 1 баллом, малоледовитые — 2 баллами, нормальные — 3 баллами, ледовитые — 4 баллами, очень ледовитые — 5 баллами, — можно построить следующие сравнительные кривые с 1900 по 1934 год (см. диаграмму на этой стр.).

Из приведенных данных видно, что противоположность (оппозиция) в состоянии льда на пути Карских экспедиций и Колымских рейсов выражена довольно ярко. Эта противоположность выступает тем яснее, чем резче выражен ледовитый или безледный характер данного года в одной из сравниваемых частей Арктики.¹

¹ Рассматривая приведенную диаграмму, надо иметь в виду, что оценка ледовитости,

Ограниченность проверенных сведений о состоянии льдов не позволяет расширить исследование на прошлое столетие, но во всех отдельных случаях, когда сравнительные данные известны, оппозиция в состоянии льда на западе и востоке наблюдается, повидимому, без исключений. Так, в 1878 году Норденшельд на „Вега“ встретил очень благоприятное состояние льда в Карском море и в центральных морях полярного сектора Евразии. К востоку же от Колымы „Вега“ неоднократно была задержана льдами и 28 сентября зазимовала у чукотского селения Питлекай, на берегу Кодючинской губы, хотя 1878 год, если брать

в большинстве случаев, могла быть дана только на основании сведений, полученных с плававших в Арктике судов. Сведения эти, разумеется, неточны и нередко вызывают серьезные разногласия даже тогда, когда ставится вопрос: был ли данный год ледовитым или малоледовитым? Так, 1921 и 1925 годы проф. Визе относит к малоледовитым в Карском море, что противоречит описаниям и заявлениям участников соответствующих Карских экспедиций. В общем, следует считать, что старые сведения мореплавателей о ледовитости полярных морей преувеличены. Нет сомнений, что в прошлом корабли нередко попадали в непроходимые льды и бесславно возвращались, в то время как рядом с их курсом простиралось свободное море. Во многих случаях полярные плаванья представляли собой игру в жмурки со льдами. Когда в Арктике начали плавать десятки советских судов, сведения которых взаимно дополняют и проверяют друг друга, и регулярно производится воздушная разведка, — выяснилось с полной достоверностью, что отдельные суда, в силу ряда причин, попадали во льды и шли в них рядом с чистой водой. Так, в 1932 году ледокольный пароход „Сибиряков“ шел между мысами Отто Шмидта и Дежнева, где он испытал большие затруднения во время своего исторического рейса из океана в океан, в тяжелых льдах, имея параллельно своему курсу, в 2—3 десятках миль к северу, чистую воду. В 1933 году летчик Алексеев констатировал, как отряд судов первой Ленской экспедиции пробивал себе путь в тяжелых льдах, хотя в пяти километрах от них путь был свободен. В 1935 году пароходы „Анадырь“ и „Сталинград“ в конце второй декады августа прошли в тумане среди отдельных ледяных полей и крупно-битых льдов пролива Вилькицкого. „Анадырь“ прошел пролив без особых затруднений. „Сталинград“ попал в непроходимые для него скопления льдов и впоследствии был выведен к мысу Челюскина ледорезом „Литке“, почти по чистой воде, по выражению капитана „Сталинграда“ А. П. Мелехова.

условия навигации во всей Арктике, у берегов Евразии был для плаванья исключительно легким годом.¹

Предыдущий, 1877 год, также благоприятный в Карском море, если верить письменному сообщению председателя „Alaska Commercial Company“ М. Миллера на имя Норденшельда, — был очень ледовитым на востоке.

Необходимо отметить при этом, что противоположность состояния льда на западе и востоке полярных морей СССР проявляется на фоне других, более общих процессов, охватывающих, быть может, все полярные области. Поэтому в отдельные годы малая ледовитость на западе вовсе не влечет неперенного увеличения ледовитости на востоке и наоборот, как это наблюдалось, например, в последние (1934—1935) годы. Но, в общем, проходимость всего Северного морского пути остается подверженной гораздо меньшим колебаниям, чем проходимость отдельных арктических морей, через которые проходит этот путь. Интересно отметить, что исключения или, по крайней мере, спорные случаи всегда падают на годы исключительно благоприятные на протяжении всего Северного морского пути, в то время как нельзя привести ни одного достоверного указания на год, который был бы одинаково беспечно тяже-

Ясно, что, если бы „Сталинград“ шел один в этом году, о льдах пролива Вилькицкого составилось бы более тяжелое представление, чем это было в действительности. Чем больше и успешнее будут применяться могучие вспомогательные средства, обеспечивающие полярную навигацию в Советской Арктике, тем легче станут, при прочих равных условиях, плаванья судов, а это значит, что изменятся и общие впечатления участников полярных плаваний о ледовой обстановке. Однако, относясь критически к судовым наблюдениям, мы можем и должны пользоваться ими для наших целей сравнительного изучения ледовитости арктических морей, тем более, что этот материал является, в подавляющем большинстве случаев, единственным.

Говоря о ледовитости арктических морей, каким термином называются сравниваемые поверхности, покрытые льдом, мы в сущности имеем в виду сравнительную проходимость этих морей на решающих путях к устьям сибирских рек.

¹ Норденшельд считает, что, если бы ему удалось ускорить продвижение „Веги“ всего лишь на несколько дней или даже часов, то „Вега“ вышла бы из Ледовитого моря без зимовки, так как в том же году барк „Радуга“ плавал 29—30 сентября у мыса Сердце-Камень и благополучно вернулся в Америку.

лым одновременно и в Карском море и в море к востоку от Колымы.¹

VIII

Причины, вызывающие оппозицию, не могут считаться в настоящее время выясненными, и для объяснения их, за отсутствием достаточно полных и проверенных наблюдений, можно пользоваться лишь гипотезами. Интересно отметить, что проф. Визе о самом существовании оппозиции заключил, исходя из теоретических соображений о сдвигах „арктического ветрораздела, т. е. расположенной между полюсом и Беринговым проливом области высокого давления, соединяющей зимние барические максимумы в Сибири и в Северной Америке и разделяющей североатлантический и североокеанский минимумы“... „Существование колебаний арктического ветрораздела, — по мнению проф. Визе, — должно обусловить некоторую оппозицию в состоянии льдов в при тихоокеанской и приатлантической частях Арктики, сильно сглаженную однако, благодаря существованию причин, вызывающих общие колебания в состоянии льдов во всей Арктике.“²

Последнее вряд ли справедливо, так как оппозиция, как мы видим из приведенных

¹ Возможно, что некоторые годы между 1820 и 1825 были одинаково ледовитыми в Карском море и в море к востоку от Колымы, что как будто следует из данных, приводимых Ф. Литке и Ф. Врангелем. Однако, к такому предположению следует относиться критически, так как малоледовитые в Карском море годы, но с благоприятным расположением льда, могли оказаться в то время практически непроходимыми, а у Врангеля, производившего опись Чукотского берега в зимнее время, нет достаточных данных о состоянии моря в период навигации.

² По соображениям проф. Визе, „в приатлантической части Арктики противоположные отклонения состояния льдов от нормы наблюдаются не одновременно с притихоокеанской частью Арктики, а спустя некоторый промежуток времени, равный приблизительно 7 месяцам“ (там же, стр. 67). Оппозиция, как мы видели, ясно проявляется в течение одного лета. Можно даже заметить некоторые противоположные отклонения в течение одного и того же навигационного периода; трудные в Карском море условия плавания в начале навигации обычно сменяются более благоприятными условиями в сентябре, в связи с развитием юго-западных ветров, тогда как в море к востоку от Колымы обычно наблюдается обратное явление (1925, 1928, 1929, 1933 гг. и др.), что объясняется усилением к концу периода навигации северо-западных ветров.

данных, не „сглаживается“. В ледовитые и малоледовитые годы (например, в 1912, 1922, 1932 гг.) она выступает еще отчетливее.

Основным фактором, определяющим благоприятные или неблагоприятные условия плавания в прибрежных полярных морях, является ветровой режим, господствующий в решающий для навигации период года и находящийся в известном сложном взаимодействии с наблюдающимися колебаниями температур и положений ветвей теплого Атлантического течения, играющих важную роль в процессе образования, таяния и расположения арктических льдов. Оппозиция в состоянии льда на западе и востоке должна найти объяснение в оппозиции благоприятных и неблагоприятных ветров. Наиболее благоприятным юго-западным ветрам южной части Карского моря соответствуют юго-западные ветры Чукотского моря, прижимающие льды к берегу; юго-восточным ветрам Чукотского моря, наиболее благоприятным на востоке, соответствуют северо-восточные ветры в Карском море.¹

Необычайный вынос льда из Карского моря в Печорское летом 1933 года, явившийся следствием северо-восточных бурь, соответствовал господству юго-восточных, того же направления ветров в Чукотском море, угнавших льды севернее острова Врангеля. Возможно, что мы встречаемся здесь с одними и теми же мощными потоками в атмосфере, возникающими на севере Атлантического и Тихого океанов. Двигаясь на восток „в годы малоледовитые в Баренцовом море преимущественно высокоарктическим путем“ (Визе) по дуге большого круга, эти потоки задерживают основное арктическое течение, идущее к северу от Сибирских островов с востока на запад, вызывая у Чукотских берегов сильно охлажденные норд-весты.

Задерживая вынос льда с востока, ветры северо-западной четверти увеличивают ледовитость моря к востоку от Колымы и прижимают лед вплотную к берегам. Этим же объясняется, что длительные северо-западные штормы, несмотря на то, что они действуют вдоль течения, идущего у Чукотского берега на восток, более других северных ветров поднимают уровень воды, который (например, в устье Колымы) достигает 4 м выше ординара. Напротив, юго-восточные и восточные ветры в море к востоку от Колымы для навигации являются самыми благоприятными. Действуя против берегового течения, они в то же время зна-

¹ Известную роль в создании оппозиции играет, несомненно, основное направление берегов Карского и Чукотского морей, почти параллельных на сфере и перпендикулярных по компасу.

чительно понижают уровень воды, что объясняется ускорением основного арктического течения, уносящего льды на запад.

Применяя изложенную схему, необходимо учитывать гораздо большую сложность атмосферных движений в Арктике, благоприятствующую возникновению циклонов. С другой стороны, обращая внимание на то, что безледные годы в море к востоку от Колымы являются годами исключительно ледовитыми в большинстве остальных арктических морей, можно предположить следующее. По современным воззрениям, шапка холодного арктического воздуха вращается в общем направлении с востока на запад. Центр ее вращения, повидимому, также сдвинут в сторону Берингова пролива. Это антициклоническое движение и вызывает основное арктическое течение. Встречая на своем пути острова Де-Лонга, лежащие близ меридиана устья Колымы, оно дает ветвь, отклоняющуюся к югу, что подтверждается весьма характерной линией кромки льдов, определенной плаваниями в этом районе Экспедиции Северного Ледовитого океана на „Таймыре“ и „Вайгаче“.

а также „Челюскина“. Ниже границы арктической шапки преобладает обратное движение воздуха—с запада на восток. Увлекаемая им ветвь арктического течения, идущая от острова Врангеля на юго-запад и затем поворачивающая на зюйд и зюйд-ост, образует Чукотское течение, северное происхождение которого подтверждается большим процентом тяжелого арктического льда, так называемого арктического пака—пресного и очень прочного. Граница полярной шапки не остается неподвижной. Она то сжимается, уходя к северу, то распространяется на более южные широты, в соответствии с чем колеблется и общее количество льдов. Набухание полярной шапки увеличивает ледовитость арктических морей; но в море к востоку от Колымы ее распространение до сибирских берегов вызывает, как ясно из сказанного, преобладание восточных ветров, отклоняющих Чукотское течение и даже сменяющих его обратным течением, идущим из Берингова пролива, чем и можно объяснить безледность или легкую проходимость моря к востоку от Колымы одновременно с большой ледовитостью на западе.

И. А. КИРЕЕВ

ЭКСПЕДИЦИЯ НА „МАЛЫГИНЕ“

I

Для изучения трассы от острова Диксона до пролива Вилькицкого и так называемого северного варианта—от мыса Желания на пролив Вилькицкого—была в 1935 году организована экспедиция на ледокольном пароходе „Малыгин“. Одновременное выполнение „Малыгиным“ в шхерном районе части работ мелких гидрографических судов естественно сократило обследование крайней восточной части Карского моря, доступной для плавания лишь в краткий промежуток времени (менее месяца).

В состав экспедиции были включены две гидрографические партии для топографической съемки и шлюпочного промера Русской Гавани, как угольной базы, расположенной на северном варианте пути, и бухты Поспелова, как места стоянки судов, прикрытой от западных ветров.

Партия Я. К. Смирницкого, работавшая в Русской Гавани с 19 июля по 10 октября, и комсомольская партия Г. П. Рогатко, работавшая на мысе Желания с 20 июля по 7 октября, успешно справились со своими заданиями.

Обе партии, базировавшиеся на полярных станциях и промыслах, находились в удовлетворительных жилищно-бытовых условиях.

Несмотря на льды и штормы, задание было перевыполнено. Трудность топографической

съемки в Русской Гавани, в гористом районе и в зоне оледенения, усугублялась тем, что группа не располагала для этого соответствующим снаряжением, в частности горными ботинками на триконях.¹ Всего измерено свыше 18 000 глубин и заснято около 220 кв. километров прибрежной полосы шириной от 2 до 5 километров. На основе этих работ заканчивается составление в крупном масштабе точных навигационных карт.

Плавание „Малыгина“, вышедшего из Архангельска 5 июля и возвратившегося 28 октября (116 дней), одно из самых продолжительных, совершенных в Арктике с научно-исследовательскими целями. Правда, последние 13 дней ледокол выполнял оперативное задание по снабжению промыслов Красино, Русаново и в губе Долгой, а в самом начале плавания было затрачено 8 дней на заход в бухту Варнек и Маточкин Шар для доставки 70 человек из экспедиции западной части Карского моря. На обратном пути с мыса Желания были приняты 13 пассажиров (строителей); кроме того, на борту находилась в течение 66 дней береговая партия, работавшая в августе и сентябре на островах I, II и V. Таким

¹ В этом отношении Арктикснабу полезно использовать опыт Таджикско-Памирской экспедиции.

образом, из-за нехватки судов, специальное гидрографическое судно „Малыгин“ было отвлекаемо для выполнения других задач.

Для длительных и систематических научно-исследовательских работ в Западном и в Восточном секторах Северного морского пути следовало бы предоставить специальный ледокол (а не ледокольный пароход), имеющий оборудованные помещения и лаборатории, располагающий моторными катерами для высадки партий и производства промеров на обнаруженных в пути банках и отмелях. Ледокольные пароходы, временно откомандировываемые для гидрографических работ, обычно не успевают закончить текущий ремонт и выходят в море с различными дефектами; кроме того, на них труднее устанавливать специальные приборы, лебедки и другие приспособления.

Необходимо повысить качество приборов, в особенности в технике судового промера, которая на „Малыгине“, несмотря на достигнутые результаты, была далеко не совершенна. За отсутствием электрической лебедки пользовались обычной вьюшкой типа Томсона, требовавшей участия двух-трех человек и не позволявшей измерять глубины более 450 метров.

II

Гидрографические работы в районе между мысом Желания и мысом Неупокоева, за исключением стоянок вследствие штормов и бункеровки, заняли 70 дней. Таким образом, благоприятные ледовые условия 1935 года в Карском море были полностью использованы для изучения одного из труднейших участков Северного морского пути — от острова Диксона до пролива Вилькицкого.

Природа создала здесь естественный барьер, окаймляющий с севера зону трассы, которая на юге сливается с шхерным районом. Острова Свердлова, Арктического института, „Известий ЦИК“, безымянные острова, открытые „Малыгиным“, с расположенными к югу и юго-западу от них мелководьями и банками, острова Орловского, Кирова и Воронина вытянулись вдоль трассы наподобие гряды, существенно влияющей на условия плавания. В тяжелые годы она прикрывает зону трассы от напора льдов с севера. Правда, лучшей защитой от льдов являются поверхностные течения, отжимающие льды к северу, но это положительное их влияние сказывается лишь в благоприятные годы и в течение короткого промежутка времени (от середины июля до середины сентября).

Кроме того, существуют компенсационные течения, к которым, повидимому, относится течение у острова Кирова, в августе 1935 года три дня подряд гнавшее ледяные поля к югу почти против ветра. При известном сочетании ветра и приливо-отливного течения в районе, непосредственно примыкающем

к островам, образуются разводья, которых в это же время в открытом море может не наблюдаться; это еще один положительный фактор — результат наличия островов и банок. Наконец, острова наравне с шхерами, расположенными по другую сторону от зоны трассы, — лучшие опорные пункты для систематического судового промера, которым необходимо в ближайшие годы покрыть всю зону трассы. Для того чтобы этот промер отличался достаточной точностью, опорные точки должны быть надежно определены, а острова верно нанесены на карту, что и сделала экспедиция на „Малыгине“.

Работая в конце июля в районе к югу и к юго-востоку от острова Уединения, экспедиция нигде не видела признаков льда и использовала это обстоятельство для продвижения на зюйд-ост в район, где должны были находиться острова Орловского и Кирова, обнаруженные в 1934 году „Ермаком“. В действительности, здесь оказалось семь островов, из которых самый большой и самый высокий, имеющий в длину 10 миль и в ширину 6 миль, возвышающийся над уровнем моря на 5 м, и ловно именуемый I, является, повидимому, островом Исаченко, открытым еще в 1930 году „Седовым“, и, по разъяснению В. Ю. Визе, неверно нанесенным на картах издания 1932—1935 годов.

Высадка береговой партии на остров I протекала в тяжелых условиях, успешно закончившись лишь благодаря исключительной энергии команды „Малыгина“ доставившей груз по припаю и на шлюпках. Мощный припай, достигавший в ширину 11¼ мили и значительно ослабленный необычайно теплой струей поверхностного течения, во время высадки оторвался от острова, разрушив систему переправы. Весьма полезными оказались широкие лыжи, служившие полозьями; никакие нарты и сани не выдерживают с ними сравнения.

Береговая партия, заснявшая в течение 50 дней острова I, II и V вместе с отделяющимися от них длинными песчаными косами жила в палатках и чувствовала себя совсем не плохо. С внешним миром поддерживалась односторонняя связь радиоприемником. База находилась на острове I, где производились также метеорологические и футшточные наблюдения.

Рекордной по скорости оказалась съемка острова Кирова, произведенная особой топографической партией, высадившейся лишь на несколько дней, а в остальное время работавшей на судне. Этой же партией были засняты острова Крайний, Белуха и Воронина. Первые два находятся в шхерах, а последний несколько в стороне от островного района, в 17 милях севернее, чем показано на картах издания 1932—1935 годов. Этот совершенно бесплодный песчаный остров, возвышающийся над уровнем моря всего на 10—12 метров, не оказы-

вает сколько-нибудь заметного влияния на ледовые условия.

На островах I и Кирова найден уголь, но впредь до производства анализов приходится воздержаться от заключений о промышленном значении этих довольно мощных месторождений.

Все гидрологические и гидробиологические работы были выполнены по строгому плану; густая сеть станций восточной части Карского моря примерно до параллели $78^{\circ}15'$ укладывается на синхронные разрезы, и контролем всей работы являются семь суточных и одна полусуточная станция, а также определение скоростей и направлений течений вертушкой Экмана-Мерца на одиннадцати станциях. Все эти работы связаны с изучением лощи трассы.

С чисто гидрологической точки зрения интересна связь, которая будет установлена с итогами работ Западносибирского гидрографического управления в устьях Оби, Енисея и Пясины и с итогами работ „Садко“ у Северной Земли. Экспедицией на „Малыгине“ отмечено резкое повышение температуры в поверхностном слое к северу и к северо-западу от архипелага. Там, где в 1930 и 1934 годах температура воды не поднималась выше $-1,5^{\circ}$, в июле 1935 года было измерено $+4^{\circ}$, а в августе $+7^{\circ}$. Независимо от причин этой аномалии несомненно то, что реки Западной Сибири влияют на ледовый режим Карского моря. Систематические гидрологические наблюдения в их бассейнах и устьях уточнят ледовые прогнозы.

Навигационно-промерная группа, возглавлявшаяся Ю. К. Петровым, применяла усовершенствованные методы счисления, обращая особое внимание на учет дрейфа и уточнение пути при плавании переменными курсами во льдах. Несколько сот астрономических определений экспедиционного состава и судовых штурманов, частые подходы к островам, точные наблюдения А. И. Блохина, определившего при наиболее выгодных условиях десять астрономических пунктов на берегу и три вспомогательных точки на льду, и, наконец, безукоризненное действие гирокомпасов, установленного и находившегося в течение всего плавания под наблюдением А. И. Краснова, — таковы

факторы, обеспечившие точное вычисление пути „Малыгина“.

Учитывая полученные данные, навигационная карта Карского моря, в пределах трассы, будет составлена заново. Ось трассы пройдет ломаной линией между мелководьями и банками, обнаруженными в 1935 году „Ермаком“ и „Малыгиным“ и, отчасти, в 1934 году „Седовым“. Места глубин, измеренных в прежние годы, будут по возможности перевычислены. Значительно уточняются подробные карты северного района. Здесь, кроме камней, обнаруженных „Сталинградом“ к NW от острова Сталинец, экспедицией найдены небольшие глубины к весту от полуострова Михайлова и выяснен ряд подробностей по фарватеру, подлежащему еще гидрографическому тралению.

Установлено также отсутствие островов Брюзевиц, трех островов в районе между островами Скотт-Гансен и Рингнес и острова „п. с“, ¹ виденного в 1932 году „Русановым“; вернее, остров „п. с“ является островом Воронина.

А. И. Красновым сделаны ценные выводы относительно возможности и целесообразности применения в Арктике гирокомпаса. Этот ценный прибор с успехом выдержал испытания, и требуются лишь незначительные технические усовершенствования. Вместе с тем доказана выносливость гирокомпаса (изготовленного мастерской мореходных инструментов), проработавшего без остановки 40 суток.

Впредь до установки на всех судах гирокомпасов и при технических затруднениях установки гирокомпасов на мелких судах, в комплекс гидрографических исследований в Арктике должно входить изучение земного магнетизма. Успешные работы П. Е. Федудова явились продолжением и в известной мере завершением его прошлых исследований на „Седове“.

К навигации 1936 года будет изготовлена карта магнитных склонений, на которой изогоны будут проведены с точностью $0,5^{\circ}$, а в некоторых районах еще точнее.

¹ „Положение сомнительно“ (условное обозначение на морских картах в тех случаях, когда точное местоположение неизвестно).

М. С. БАБУШКИН

АРКТИЧЕСКИЙ САМОЛЕТ

Несмотря на многолетнюю работу полярной авиации, мы до сего времени еще не имеем специального, эффективного арктического самолета. В Арктике продолжают работать те же самолеты, которые обслуживают наши континентальные воздушные линии, их только приспособляют к специфическим условиям Крайнего Севера.

Северная авиация уже настолько развилась, что вполне своевременно конструировать специальный самолет, способный обслужить все потребности народного хозяйства Северного морского пути.

Проводя свои работы на Севере, я убедился, что самолет, который дал высокие показатели в отношении количества летных дней, безопасности и надежности, — это самолет типа „амфибия“.

Первая, самая главная причина такого выбора — это смена аэронавигационного зимнего сезона аэронавигацией летнего периода. Здесь происходит большой разрыв, который при применении „амфибии“ безусловно сократится.

Для того чтобы гарантировать самолет от вынужденной посадки и обеспечить большую безопасность полета, необходимо снабдить самолет двумя моторами с таким расчетом, чтобы при выходе из строя одного мотора — другой гарантировал бы возвращение на базу. Все самолеты без исключения, будь то корабельный разведчик, базовый разведчик или пассажирский самолет, должны быть оборудованы аэронавигационными приборами для вождения вслепую и для посадки ночью.

На Севере воздух насыщен влагой. От влаги сильно страдает зажигание, отсыревают магнето, провода и вообще электропроводка. Это необходимо учесть и при оборудовании арктических самолетов ставить высококачественную изоляцию, магнето закрывать герметичней, моторы лучше применять с воздушным охлаждением. Правда, они у нас менее надежны, чем моторы с водяным охлаждением, но это еще не дает права совершенно от них отказаться. Недалеко то время, когда мы в совершен-

стве освоим моторы с воздушным охлаждением. Эти моторы в условиях зимы легче эксплуатировать, быстрее можно их запустить и легче справляться на вынужденных посадках.

Для всех видов работы самолеты должны быть на уровне современной техники. Скорость — не меньше 250 км, кабина для пассажира и пилота — закрытая, с отоплением. Козырек у пилота должен в случае обмерзания стекол легко открываться. Все самолеты без исключения должны быть оборудованы радиоустановкой. Радиус действия самолетов: корабельный разведчик — 500—600 км, базовый — 1000 км. Лодка необходима металлическая с покрытием (против коррозии) от морской воды.

Вот вкратце все, что я могу сказать по вопросу о типе самолета для Арктики. Что касается применения дирижабля в арктических условиях, то я не специалист и определенно что-либо сказать — не могу. Обращу лишь внимание дирижаблистов на следующее.

Не упускайте из виду, что на Севере очень много туманных дней с низкой облачностью, пасмурных и дождливых.

Чтобы испытать применение дирижаблей в Арктике, надо послать один дирижабль в зверобойную экспедицию на остров Моржовец, где можно его испытать при всех видах погоды и при всех возможных условиях полета. Возможно, что дирижабль даст новые методы в отношении добычи зверя и увеличит промысел. Дирижабль сможет производить одновременно и разведку, и аэрофотосъемку и научные работы, связанные с гидрологией и аэрологией. Дирижабль даст возможность ледоколам с большей точностью подходить к зверю и меньше тратить времени на поиски прохода во льдах. Дирижабль, ведь, может с выключенными моторами стоять почти на месте или держать моторы на малом газе, будучи таким образом всегда в полной готовности.

Опыты применения дирижабля в Арктике надо начинать именно с зверобойки. Это сильно сократит расходы по изучению воздухоплавания на Севере и безусловно даст богатый материал.

¹ См. „Советская Арктика“, № 4, за 1935 г.

ДИРИЖАБЛЬ В АРКТИКЕ

Когда говорят о применении металлических воздушных аппаратов в Арктике, нужно различать два случая: в первом речь идет о нормальной перевозке пассажиров, грузов и почты. Здесь могут быть два различных варианта: а) когда воздушная линия пересекает арктические районы, будучи наиболее коротким путем между двумя центрами обитаемых районов, граничащих с Полярным районом; б) когда воздушная линия имеет своей базой станцию, расположенную в самом арктическом районе.

Во втором случае речь идет о географических или каких-либо других научных исследованиях в Арктике, в которых летательный аппарат может играть или главную, или только второстепенную роль.

Рассматривая первый случай, я должен сказать, что **я не верю в возможность организации**, по крайней мере в настоящее время, **регулярной летно-транспортной службы в арктических районах между двумя какими-либо значительными центрами**, расположенными на американском или европейско-азиатском континенте.¹ Уже самый факт, что из периода эксплуатации следует исключить зимнее время, в виду трудных метеорологических условий и из-за отсутствия солнечного света, весьма умаляет значение подобной транспортной линии. Во всяком случае, было бы трудно решить априори, какой вид летательных аппаратов является для этого более подходящим — дирижабль или самолет. Если нужно перевезти большое количество груза на большое расстояние, то дирижабль наиболее выгоден, тогда как при сравнительно небольших расстояниях и при небольшой полезной нагрузке следует предпочесть самолет, позволяющий развить большую скорость и более экономный в эксплуатации.

С точки зрения безопасности трудно сравнивать дирижабль и самолет. Если главным врагом дирижабля является ветер, то самолет имеет не менее опасного врага — это туман, а полярное лето характеризуется именно густыми, непрерывными и продолжительными туманами. Если взвесить все „за“ и „против“ той и другой системы, учитывая также возможные последствия поломки мотора, то можно почти с уверенностью сказать, что **перевес будет на стороне дирижабля**.

¹ *От редакции.* Давая место статье Нобиле, как и другим авторам в настоящем разделе, в порядке дискуссии, мы особенно оспариваем это утверждение Нобиле, которое опровергается действительностью нашей полярной авиации.

Случай воздушной транспортной линии, имеющей базу в самой Арктике, является наиболее интересным.

На первый взгляд покажется, что применение самолета, оборудованного лыжами, или гидросамолета здесь будет наиболее выгодным, особенно с точки зрения экономии расходов по земному оборудованию и эксплуатации. Однако, надо учесть весьма вероятную возможность появления к моменту посадки густого тумана над летным полем. В этом случае дирижабль будет более безопасным, так как туман для него гораздо менее опасное препятствие, в виду того что водитель дирижабля всегда может уменьшить скорость и медленно приблизиться к земле, пересекая туман.

Кроме того, так как радиус действия дирижабля настолько велик, что он может совершить полет туда и обратно без пополнения горючим, то земное оборудование арктической станции сводилось бы к минимуму, ибо здесь не понадобилось бы ни давать газ, ни пополнять горючее и все операции сводились бы только к посадке и высадке пассажиров и к нагрузке и выгрузке товаров. Можно было бы ограничиться простым канатным приспособлением для посадки, снабженным мотором и лебедкой или же причальной мачтой, если желательно иметь постоянное оборудование. Для посадки дирижабля относительно большой кубатуры будет достаточно десяти человек.

Если летательный аппарат применяется для большого исследовательского полета, то превосходство дирижабля над самолетом также совершенно очевидно. Это превосходство обуславливается самими данными дирижабля, наличием возможности уменьшения скорости до любых пределов, а также большей полезной нагрузки при большой дальности полета. Сравнение результатов полярных экспедиций дирижаблей „Норге“ (1926 г.) и „Италия“ (1928 г.) с результатами различных полярных экспедиций, произведенных на самолетах, а именно: полета Амундсена на 88-ю параллель (1925 г.), полета Бэрда на Северный полюс (1926 г.), перелета Уилкинза с Аляски на Свальбард (1928 г.), — блестяще подтверждает превосходство дирижабля. Достаточно учесть, что, несмотря на то, что кубатура дирижаблей „Норге“ и „Италия“ едва равнялась 19000 м³, все же радиус их действия вокруг их базы, расположенной в Королевской бухте, на островах Свальбард, составлял 2000 км и при благоприятных условиях мог бы быть доведен до 2500. Такой радиус действия позволил дирижаблю „Норге“ совершить без посадки перелет по маршруту Свальбард (Шпицберген) — Северный по-

люс — Берингов пролив до местечка Теллер на Аляске, покрыв расстояние в 5100 км.

Если же при сравнении дирижабля и самолета принять также во внимание возможность их оборудования для научной работы, то превосходство дирижабля станет еще более очевидным.

Было бы достаточно удвоить или утроить кубатуру дирижабля, и тогда можно было бы установить для него базу в Архангельске, Ленинграде или Москве, а радиус его действия позволил бы совершать полеты в районе Арктики или, по крайней мере, в большей ее части.

Я вовсе не хочу сказать, что самолет не играет никакой роли в деле исследования Арктики. Без сомнения, самолет является прекрасным **вспомогательным** средством прежде всего при экспедициях, производящихся на ледоколах и ставящих себе задачей разведку поверхности. Аэроплан как нельзя более подходит для расширения района, исследуемого ледоколом. Блестящим тому примером являются известные полеты Чухновского в экспедиции ледокола „Красин“ и полеты Бабушкина в экспедиции ледокола „Малыгин“. При подобных условиях было бы непрактично пользоваться дирижаблем, так как по условиям габарита и управляемости пришлось бы сильно уменьшить кубатуру дирижабля и пользоваться таким типом конструкции, который бы позволил быстро собирать и разбирать дирижабль на льду. Но расходы, сложность и риск, связанные со сборкой дирижабля под открытым небом и наполнением его оболочки газом, как бы они ни были упрощены, все же не соответствуют производительности дирижабля небольшой кубатуры, скорость и радиус действия которого будут весьма ограниченными.

В случае непродолжительных полетов разведывательного характера вокруг базы, состоящей из аэродрома, расположенного на суше, или ледокола, сухопутный самолет, снабженный лыжами (если ледокол застрял во льдах) или гидросамолет (если ледокол находится в зеркале воды, очищенной ото льда) без всякого сомнения может быть чрезвычайно полезным. Насколько были богаче результаты знаменитой экспедиции Нансена на „Фраме“, если бы в то время он мог взять на борт корабля хотя бы небольшой самолет!

В небольшом разведывательном полете продолжительностью в несколько часов самолет подвергается минимальному риску, так как даже в случае появления тумана в районе базы, из которой он вылетел, летчик может быть во-время предупрежден при помощи радио. Но если полет должен быть продолжительным и на дальнюю дистанцию, то риск значительно увеличивается. Риск увеличивается еще более, если само-

лет, вследствие поломки одного из моторов или недостатка горючего, или же по какой-либо другой причине должен будет совершить вынужденную посадку на лед. Случаи при полете Амундсена на 88-ю параллель северной широты подтверждают, насколько рискованна вынужденная посадка во льдах. Выбрать сверху наиболее подходящее место для посадки на лед (для чего прежде всего требуется достаточное время) — чрезвычайно трудно; но даже если посадка уже совершена удачно, то условия летного поля, которые могут измениться в любой момент, не всегда благоприятствуют взлету.

При продолжительных разведывательных полетах, когда летательный аппарат удаляется на несколько тысяч километров от своей базы-аэродрома, дирижабль блестяще подтверждает свое превосходство над самолетом. Такой полет может быть выполнен с минимальным риском и максимальными результатами только дирижаблем. Для дирижабля продолжительный туманна протяжении многих сотен километров пути, как это было в экспедициях дирижаблей „Норге“ и „Италия“, затрудняет, правда, полет, но не является серьезной опасностью для него. Обледенения можно легко избежать. Но если даже обледенение и происходит, непосредственной опасности для дирижабля оно не представляет, как это имеет место с самолетом, так как динамическая подъемная сила дирижабля вполне компенсирует утяжеление, получаемое в результате обледенения оболочки.

Если в большом разведывательном полете в отношении безопасности дирижабль является намного современнее самолета, то же самое надо сказать в отношении эффективности его применения как средства разведки. Здесь достаточно напомнить, насколько легче организовать станцию для дирижаблей в полярном районе как на льдине, так и на твердой земле. Для этого надо только выбрать наиболее подходящее место, а это легко сделать с борта дирижабля (гораздо легче, чем с борта самолета); не нуждаясь в посадке, дирижабль может остановиться на высоте 200—300 м и спустить при помощи парашютов людей и все необходимое оборудование для установки и работы станции.

Ведь даже катастрофа дирижабля „Италия“ является доказательством того, насколько было легко обеспечить успех этого предприятия. Достаточно вспомнить, что несмотря на трагические обстоятельства, в которых оказались восемь человек, упавших на льдину из кабинки дирижабля, разбившейся при ударе перетяжеленного дирижабля о лед, они все же успели в короткое время собрать примитивную базу, позволившую им прожить на этом месте в ожидании помощи более чем 6 недель.

БЕСЕДА С ЛЕТЧИКОМ Ю. С. ПРАХОВЫМ¹

Летчик Прахов в конце 1935 г. вернулся с лодки на мысе Челюскина. Основываясь на своем многолетнем опыте, он пришел к заключению, что наиболее приемлемой машиной в Арктике является „амфибия“ с прочной деревянной или, лучше, с металлической лодкой.

От применения самолетов поплавокотипа в Арктике следует совсем отказаться так как они, во-первых, непослушны при рулежке и поэтому часто насакаивают на льдины, а во-вторых, — они не выдерживают посадки при большой волне и, наконец, их очень трудно вытаскивать из воды. Последнее, хотя в меньшей степени, относится и к лодочной конструкции. Поэтому над вопросом облегчения вытаскивания самолета из воды стоит позадуматься.

Самолеты для Арктики лучше делать целиком из металла, так как почти ни на одной из наших зимовок нет ангаров для них и „смешанные“ самолеты быстро выходят из строя. Бояться же коррозии почти не приходится, так как она распространяется весьма слабо.

Желательно, чтобы „амфибия“ была снабжена двумя моторами, но с таким расчетом, чтобы она могла летать на одном. Это гарантирует от аварии в случае остановки одного из моторов. Моторы обязательно должны быть водяного охлаждения, так как они менее капризны в отношении горючего и смазки, по сравнению с воздушными, которые требуют, например, бензина определенного удельного веса, а такой бензин не всегда имеется на авиабазах.

Шасси на амфибии должны обладать колесами-баллонами, так как тундра весной и летом раскисает и обычные колеса в ней вязнут. Такие колеса-баллоны у нас в Союзе уже применяются, но на Севере их еще нет.

Монопланы для Севера удобнее бипланов: они легче при сборке, у них нет расчалок.

Для научных целей в Арктике должна применяться „амфибия“ легкого типа, с хорошей подъемной скоростью и с большим диапазоном скоростей, а также с высоким потолком, так как на Севере еще не изучены инверсии колебания воздуха.

В помощь водному транспорту нужны мелкие самолеты с базой на берегу, так как корабельные самолеты зачастую не могут полностью обеспечить ледовую разведку (наличие мелких льдин вокруг корабля мешает взлету и посадке).

Для спасательных экспедиций и в помощь хозяйственникам преимущество на стороне самолета, а не дирижабля, так как самолет может оказать помощь в более короткие сроки

и летать почти в любых условиях, в то время как дирижабль при небольшой изморози и обледенении работать не в состоянии.

Пассажирские самолеты в Арктике не должны быть многоместными — максимум на 8 человек. Пассажирские и пилотские кабины необходимо делать теплыми: прежде всего закрытыми и отапливаемыми (отработанными газами).

В закрытых пилотских кабинах следует обеспечить максимум обзора (чему наши лимузины сейчас не удовлетворяют); стекла должны быть незамерзающими (для смазки их имеется специальная мазь).

Арктические самолеты должны обладать большим радиусом действия, хорошей скоростью (250—300 км в час), большой грузоподъемностью и продолжительностью полета без посадки до 20 часов.

Что касается оборудования самолета различными приборами, то здесь необходимо внести некоторые изменения и дополнения.

Прежде всего нужно увеличить оборудование для слепого полета, так как на Севере туман иногда поднимается так высоко, что сливается с облаками и лететь выше невозможно. Для этих целей необходимо иметь искусственные горизонты и даже автоматы. Некоторые приборы, как, например, показатели скоростей, необходимо дублировать, так как они часто портятся.

К трубкам Пито надо подводить электрообогреватели, так как они часто замерзают и выходят из строя. Необходимо улучшить и радиаторы.

Систему перекрытия кранов следует размещать так, чтобы она была под руками, а не так далеко, как она сейчас расположена на наших самолетах.

Радиооборудование на самолетах у нас тяжелое и громоздкое, его необходимо облегчить. Помимо стандартного радиооборудования, следует еще иметь ракеты Хольта.

Существующие сейчас пилотские кресла весьма неудобны для длительных полетов: спинки у них очень прямые, а сиденья жесткие; их следует переоборудовать.

Против возможного обледенения с успехом могут применяться чехлы из легкого брезента. На мысе Челюскина такие чехлы одевались только на хвостовое оперение самолета, и результаты получались положительные. Подобные чехлы на весь самолет обязательно должны быть введены в Арктике.

В полярную ночь в Арктике летать бывает очень трудно из-за крайне изменчивой погоды, поэтому в зимние месяцы самолетами пользуются большей частью только для нужд станции.

Чтобы сильные ветры, свирепствующие в полярную ночь, не трепали самолетов, их на это время обычно разбирают. Для хранения самолетов во время их эксплуатации

¹ Все беседы организованы и литературно обработаны Т. А. Караваевой.

мыса Дежнева до Колымы занял 7 суток. Встречали дважды на пути лед, но вполне проходимый, раз у мыса Сердце-Камень, в восьмидесяти милях от Дежнева и другой раз, как и в прошлом году, — у мыса Северного¹.

Особенно поразительно описание Арбеновым обратного плавания между Колымой и Беринговым проливом.

16 сентября. Погода великолепная, — такой в Ледовитом океане мы еще не видели. Проходим мимо острова Крестовского (группа Медвежьих островов). До Дежнева осталось 700 миль... Течение очень сильное на восток: за двое суток пронесло против счисления вперед на 90 миль. Льдов нет и признаков. Температура воды $+1,2^{\circ}$, воздуха $+2,4^{\circ}$ по Ц. Словом, как будто зныи и незаметно...

21 сентября. Сегодня прошли остров Колючин и к вечеру подойдем к Сердцу-Камень; до мыса Дежнева осталось около 130 миль. Море с 3 часов дня совершенно чисто от льдов, даже мелких пловучих льдинок нет.

Погода великолепная: температура воздуха $+3,2^{\circ}$, воды $+2,0^{\circ}$ по Ц, а у мыса Северного температура воздуха была $+0,8^{\circ}$, воды $+0,2^{\circ}$. Дует свежий ветер от юго-востока (скорость его 11,6 метра в сек.).¹ С 12 часов дня до 21^{1/2} часов пополудни охотились за моржами, „Таймыр“ убил двух моржей. Мы тоже убили двух больших самцов...

22 сентября. Сегодня я начинаю свой дневник так же, как 22 июля: „Мы подходим к мысу Дежнева, погода восхитительная, берега прекрасно видны...“ Да, все это именно так...

В 6 часов утра снялись с якоря и тралили до 61^{1/2} часов утра. Температура воды на глубине 30 сажен $+4^{\circ}$ по Ц, на поверхности $+2,3^{\circ}$ по Ц. Повидимому, это уже струя теплого постоянного течения из Тихого океана, тем более, что в трал попали крабы, которых раньше не встречали.²

23 сентября. Мы стоим в одной миле от мыса Дежнева, воздух прозрачен, черная громада гор видна очень отчетливо, море походит на голубое зеркало, в которое

смотрится такое же небо, и оба имеют двойную синеву друг от друга. Красиво, немного холодно и таинственно-увлекательно³.

В Колыму ходил пароход „Котик“ (впоследствии „Ставрополь“). Колымский рейс прошел благополучно.

1913 год. В Енисей ходил пароход „Коррект“, принадлежавший акционерному обществу, возглавлявшемуся Лидом. На борту „Корректы“ находился Фритьоф Нансен, и поэтому путь к устью Енисея в этом году хорошо описан.¹ Лед в Карском море встречался всюду в значительном количестве. Во второй половине августа лед был вплотную придвинут к северным берегам островов между Обью и Енисеем. Преобладали крепкие ветры северных румбов. Встречались невзломанные ледяные поля. „Коррект“ несколько раз был задержан льдами. Рейс „Корректы“ и рейсы остальных четырех пароходов прошли благополучно. Обратный путь был легче.

Путь в Карское море вокруг мыса Желания был, наоборот, закрыт. Как и в 1912 году, около Горбовых островов и дальше на север лед держался на некотором расстоянии от берега, образуя вдоль него канал, немного суживающийся к северу и югу. На широте острова Вильямса ширина канала была 20 миль, а вблизи полуострова Адмиралтейства лед примыкал к самому берегу.²

На востоке этот год был таким же мало-ледовым, как и предыдущие два года. В первой половине навигации встречалось довольно много льда, но значительного препятствия он не представлял. На обратном пути из Колымы, в первых числах сентября, „Ставрополь“ только у мыса Северного встретил отдельные редкие льдины.

„Таймыр“ и „Вайгач“ прошли тот же путь в последних числах сентября, встретив лед „к северу от мыса Биллинга и к северу от мыса Северного. Далее путь был чист до Берингова пролива“.

1914 год. Проливы Югорский Шар и Карские Ворота были свободны от льда с конца июля до конца сентября. В Обь и Енисей были беспрепятственно проведены четыре паровых и два непаровых речных судна. Остальные рейсы также прошли вполне благополучно.

Граница льдов в северной части Баренцова и Карского морей была южнее нормы. „Эклипс“ под начальством Свердруп, ходивший на поиски без вести пропавших судов экспедиции Брусилова и Русанова, подошел 30 августа к мысу Штеллинга ($76^{\circ}40'2''$ с. ш.) на полуострове Таймыре, где зазимовал. Ледоколы „Таймыр“ и „Вай-

¹ Т. е. 6 баллов.

² Интересно сопоставить этот день с соответствующей датой из дневника Брусилова, начальника экспедиции на „Св. Анне“, находившейся в южной части Карского моря.

22 сентября. В час ночи ветер внезапно перешел на О; на судно нанесло лед, только около 3 часов ночи удалось выбрать якорь; закрепились ледяным якорем за льдину... Идет густой снег... Лед хотя и поломан, но идет густо... Идем переменным курсом, лавируя между льдов... В 9 часов, вследствие темноты, застопорили машину и стали во льду на ночь“.

¹ Фритьоф Нансен, В страну будущего, СПб., 1913 г.

² Н. Пинегин, В ледяных просторах, изд. 2-е, Лг., 1933 г.

гач", двигаясь с востока, обогнули мыс Челюскина и встретили множество невзломанных ледяных полей. Пробиваясь вдоль берега, "Таймыр" зазимовал близ $76^{\circ}40'$ с. ш.

На востоке 1914 год был довольно ледовитым. В августе "Таймыр" и "Вайгач" не могли достичь острова Врангеля и оказать помощь людям с парохода "Карлук", раздавленного льдами 11 января к северу от острова Геральда. В борьбе со льдами "Вайгач" помял корпус и сломал лопасть винта. "Колыма" на обратном пути из устья Колымы встретила сплоченные льды, несколько дней дрейфовала со льдами и, получив пробоину, вынуждена была зазимовать у мыса Северного.

1917 год. Экспедиционное судно "Русанов" из-за непроходимых для него льдов не достигло радиостанции Маре-Сале (на западном берегу Ямала). Пароход "Обь" пытался пройти в Карское море через все проливы, но у Маточкина Шара, сев на мель, получил пробоину и ушел в Архангельск. В районе Маточкина Шара наблюдалась чистая вода.

Путь вокруг мыса Желания был закрыт, так как этот год был в Баренцовом море наиболее тяжелым в столетии. "В среднем за лето 74% всей площади Баренцова моря было покрыто льдами".¹

На востоке этот год был почти безледным. Пароход колымского рейса "Ставрополь" встретил в конце июля лишь разрезанный лед. На обратном пути, в конце августа, со "Ставрополя" льда не было видно, за исключением отдельных льдин района Чаунской губы.

Море у острова Геральда было свободно от льда.

1920 год. Состояние льда в Баренцовом и Карском морях было необыкновенно благоприятным. Югорский Шар был свободен от льдов с 29 июня по 29 октября; море у острова Вайгача — с 20 июня по 27 ноября, и море у острова Диксона — с 25 июня по 25 октября. У берега полуострова Ямала держалась полоса льда (западные ветры). В Карском море плавало 19 судов, в том числе суда первой советской Карской экспедиции.

Шхуна "Мод" вышла из зимовки у острова Айона 7 июля, пользуясь узкой прибрежной прогалиной, и 29 июня пришла в Ном (Аляска). На обратном пути из Америки "Мод" была затерта льдом около мыса Сердце-Камень, где зазимовала уже 27 августа.

Шхуна "Полярный Медведь" была послана в Колымский край и благополучно достигла места назначения, но, когда она в конце

августа собиралась идти назад, путь оказался уже прегражденным льдами. Шхуне пришлось вернуться и зимовать около устья Колымы.¹

По выражению Свердруп, "дела со льдом обстояли хуже, чем когда-либо".

1921 год. Лед вплотную подходил к острову Белому и против устьев Оби и Енисея. На всем пути Карской экспедиции встречались тяжелые льды, препятствовавшие движению даже ледокола "Ленин". Старые непрочные суда "Обь" и "Енисей" погибли от столкновения со льдом.

"Для характеристики ледового состояния, бывшего одно время в 1921 году в районе на северо-восток от острова Белого, — пишет Евгений, — укажем, что сильный ледокольный пароход "Малыгин" за период времени с 29 августа по 10 сентября не мог пройти здесь на восток и находился все время в пределах: по широте — $73^{\circ}30'$ — $73^{\circ}50'$ и по долготе 71° — $72^{\circ}45'$, будучи временами совершенно зажат льдами".

В "Трудах Павлючего морского научного института" (т. I, вып. 1) в описании плавания "Малыгина" в 1921 году в записях от 6 сентября указано: "Лед тяжелый, крупнобитый, торосистый, с шугом и молодым льдом. Лед не разводит. Вечером попытались было в течение получаса пробиться, но безрезультатно: за час прошли не более 10 сажень".

Запись от 7 и 8 сентября: "Малыгин лежал в дрейфе". 9 сентября положение характеризуется следующим образом: "Льды тяжелые, при смене воды их совершенно не разводит, промежутки между льдинами заполнены шугой и молодым льдом. "Малыгин" совершенно беспомощен".

Однако, благодаря применению научных методов работы и техническому вооружению, вторая советская Карская экспедиция была проведена успешно.

В "Записках по гидрографии" за 1923 год в статье В. Визе и В. Кедровливанского "Новые данные по гидрологии Карского моря" содержится следующее указание относительно состояния льда в западной части моря: "Весьма благоприятное состояние льдов Карского моря летом 1921 года, широко и умело использованное начальником гидрологической экспедиции, дало возможность "Таймыру" совершить очень удачный рейс по Карскому морю от Карских ворот до мыса Желания (77° с. ш.) и обратно, вдоль восточных берегов Новой Земли".

¹ Г. У. Свердруп, Плавание на судне "Мод" в водах морей Лаптевых и Восточно-сибирского, изд. Якутской комиссии Академии Наук, Лг., 1928 г.

² Н. И. Евгений, Лоция Карского моря и Новой земли, изд. Главного гидрографического управления и Комсеперпути, 1930 г.

¹ Н. Зубов, Средние температуры гидрологических разрезов по Кольскому меридиану и ледовитость Баренцова моря. "Записки по гидрографии", т. IX, Лг., 1930 г.

На востоке этот год был мало ледовитым. „Лето 1921 года было необыкновенно благоприятным в отношении состояния льдов. Небольшая шхуна, отвезшая в то лето партию людей на остров Врангеля, поднималась и севернее этого острова, причем ей удалось продвинуться на 90 км в прямом направлении к северу, не встретив льда“.¹

В Нижнеколымск ходила американская шхуна, снявшая людей и все ценное со шхуны „Полярный Медведь“, зимовавшей в Поодской протоке и выкинутой весенним ледоходом на берег.

Капитан Бернард считает этот год весьма благоприятным.

1922 год. Состояние льда в Карском и Баренцовом морях в течение всего лета и осенью было необыкновенно благоприятным. Югорский Шар свободен от льда с 30 июня по 22 ноября. Пролив замерз окончательно только 21 февраля следующего года. Еще раньше—14 июня—освободились Карские Ворота. Льда в проливе не было до 27 ноября.

Рейсы семнадцати судов, бывших в Карском море, закончились благополучно, Льда на пути не было.

Ежегодник Датского метеорологического института отметил следующее:

„В этом году наблюдался сильный нажим полярного льда к берегам Аляски, и возможно, что этим объясняется необыкновенно благоприятное состояние льда у Шпицбергена и Земли Франца-Иосифа, где не было нажима льда ни с севера, ни с востока“.

Состояние льда в Чукотском море было очень тяжелым. 2 августа „Мод“ была затерта к востоку от острова Врангеля. В сентябре арктический лед заходил в Берингов пролив; у мыса Дежнева лежала полоса прибрежного льда шириной в 6 миль. Житель селения Рыркапий М. Караев сообщил автору, что у мыса Северного наблюдался небывалый нажим льда. Ледяные глыбы, нагроможденные напором необозримых ледяных полей, поднялись до половины высоты мыса Северного, и отдельные льдины достигли прибрежных яранг селения. В 1923 году капитан Милвоэров видел остатки этого ледяного барьера.

В Колыму ходила американская шхуна под командой капитана Гудмансона, которая на обратном пути зазимовала у мыса Биллингса.

Попытка достигнуть острова Врангеля окончилась неудачей.

1923 год. Этот год был одним из тех редких малоледовитых годов, когда условия плавания у арктических берегов были

повсюду значительно благоприятнее обычного.

Если состояние льда у мыса Челюскина и в прилегающих районах не составляло особого исключения, что маловероятно, то экспедиционное судно, двигаясь с востока на запад, могло бы пройти в 1923 году не только весь Северо-восточный проход, но и Северо-западный, вдоль берегов Америки, совершив кругосветное путешествие вокруг всей Арктики без зимовки.

Югорский Шар освободился от льда 23 июля и оставался безледным до декабря. Карские Ворота были свободны от льда с 26 июня по 17 октября. Маточкин Шар замерз 29 октября. Льда на пути судов, шедших в Обь и Енисей, не было. В. Ю. Визе сообщает следующие данные о плавании советских судов в Баренцовом и Карском морях в 1923 году.¹

„В конце июня русский пароход „Т-24“ совершил плавание от Канина Носа до полуострова Адмиралтейства и далее вдоль западного берега Новой Земли до губы Архангельской, которой он достиг 3 июля. На всем пути льда не было встречено совершенно, с Горбовых островов было видно чистое море до горизонта. В неблагоприятные годы Архангельская губа вскрывается только к концу июля и даже в августе (1912 год).

Лед в восточной части Маточкина Шара, очищающейся всегда значительно позже западной, в истекшее лето, по словам промысловиков-ненцев из бухты Поморской, взломало около 1 июля, и восточная часть пролива совершенно очистилась от льда уже к 15 июля.

В неблагоприятные годы Маточкин Шар вскрывается только в августе (в 1901 году—15 августа). По наблюдениям Особого северного гидрографического отряда, Маточкин Шар был свободен от льдов в течение августа и сентября.

В начале сентября судно Пловучего морского института „Персей“ легко достигло мыса Флора на Земле Франца-Иосифа... „Навигационные условия в Баренцовом море были чрезвычайно благоприятны“.

„В августе... северную часть Карского моря, с промысловой целью, посетил небольшой моторный бот „Утес“, из Мурманска, сообщивший следующие данные о состоянии льда. 1 августа „Утес“ прошел Маточкин Шар с запада на восток и нашел пролив чистым. Пройдя Шар, судно направилось вдоль восточных берегов Новой Земли на север; море было чисто. Дойдя 10 августа до широты 75,5°, „Утес“ встретил первый лед, вплотную подвинутый к бере-

¹ Г. Свердруп, Плавание судна „Мод“ в водах морей Лаптевых и Восточносибирского, изд. Якутской комиссии Академии Наук, Лг., 1928 г.

¹ В. Ю. Визе, Состояние льдов в Баренцовом и Карском морях летом 1923 года, „Известия Центрального гидрометеорологического бюро“, вып. II, Пгр., 1923 г.

гам, который воспрепятствовал небольшому, непригодному для плавания во льдах судну дальнейшее продвижение на север. Лед, по словам промысловиков, был сильно разбитый, малоторсистый, крупных ледяных полей не встречалось. Следует полагать, что это был местный лед из Карского моря. Начавшимися в это время сильными северными ветрами лед стало нести к югу, вследствие чего „Утес“ взял курс на юг. 18 августа он достиг острова Пахтусова, около которого в течение нескольких дней был окружен льдами. Когда льды отошли от берегов, „Утес“ продолжал свое плавание на юг, держась кромки льда, которая отстояла от берега Новой Земли на 25—30 морских миль. Лед этот тянулся к югу примерно до широты 72,5°. 27 августа „Утес“ вошел в восточное устье Маточкина Шара.

Встреченный „Утесом“ во второй половине августа у восточных берегов Новой Земли лед наблюдался и экспедицией проф. Б. К. Лихарева, которая на карбасе прошла от восточного входа в Маточкин Шар до залива Незнаемого. Экспедиция эта 25 августа из залива Канкрин видела в Карском море по всему горизонту сильно разбитый лед, отстоявший от берега миль на 10. 27 августа лед этот зашел в залив Канкрин, откуда его вынесло 30 августа. После этого лед больше не показывался, и 4—5 сентября с горы в заливе Незнаемом высотой около 500 метров была видна чистая вода до горизонта. Интересно, что сильный восточный шторм, дувший в течение трех суток, с 6 по 8 сентября, не нагнал льдов, и море осталось чистым до конца сентября...

Южная часть Карского моря во второй половине августа и в сентябре была свободна от льдов, как то констатировано двумя морскими пароходами, ходившими в устье Оби и обратно. Пароходы эти вышли из Югорского Шара на Обь 20 августа, а на обратном пути они были у острова Диксона 8 сентября и в Карских Воротах—9 сентября.

Приведенные данные о состоянии льда в Карском море дают право предполагать, что во второй половине сентября все Карское море к югу от линии мыс Желания—остров Диксона было совершенно свободно от льдов.

Капитан Г. Мунн, десять раз плававший у северных берегов Америки, сообщил, что от порта Birwell (в южной части Гудзонова пролива) до Cumberland Galf и далее до Glide River и Ponds Unlet (Eclipse Sound) он не видел ледяных полей и даже их обломков (no fiedlice of any kind). Во время своих частых путешествий в этих водах он никогда не видел их столь свободными от льда, Эскимосы из Ponds Unlet сообщили, что лед исчез из бухты в первой неделе июля, т. е. на месяц раньше обычного срока.

Cumberland Galf¹ освободился от льда тоже необыкновенно рано. Капитан Джозеф Ф. Бернард писал („The Geographical Journal“, № 5, 1924, London): „Туземцы северного берега Аляски сообщают, что за последние 20 лет не было другого столь безледного года“, как 1923 г.

Только ледовитость моря между Колымой и мысом Дежнева нельзя считать отступающей от среднего уровня. Капитан Милловзоров, ходивший в Нижнеколымск на „Ставрополе“, совершая после долгого перерыва первый советский Колымский рейс, считает этот год „нормальным“, т. е. довольно ледовитым, но проходимым на всех участках пути. Первый лед был встречен на меридиане Колочинской губы; между мысом Биллингса и мысом Шелагским „Ставрополь“ шел сплошной лавировкой. Сплошные льды были встречены также в районе Чаунской губы. Обратный путь был легче.

На острове Врангеля высадились новая группа канадцев; однако остров, по словам капитана Бернарда, был достигнут с большим трудом. Пробиваясь сквозь льды, шхуна „Дональдсон“ получила серьезные повреждения. Если бы шхуна „Дональдсон“ не была специально приспособлена для полярного рейса, она погибла бы от полученной пробоины.

„Осень наступила, — писал Г. У. Свердруп, — не так скоро, как в предыдущем году. Тогда температура установилась ниже нуля уже с 22 августа, а в 1923 году такое понижение началось только с 5 сентября“.²

Таким образом, оппозиция в состоянии льда на пути судов Карских экспедиций и Колымско-Врангельских рейсов в 1923 году также выражена достаточно ясно, несмотря на исключительно благоприятный характер навигационного периода у арктических берегов Европы, Азии и Америки в целом.

1924 год. Суда Карской экспедиции на своем пути почти не встречали льдов. Лед держался только близ восточного берега Новой Земли. В средней части Карского моря, на параллели острова Белого, ледокол „Малыгин“ встретил необыкновенно высокие температуры воды (+10°, +10,3° Ц).

На востоке море было практически непроходимым. „Мод“ не могла вернуться в Америку из-за сплоченных льдов у мыса Большого Баранова и была вынуждена стать на зимовку у острова Четырехстолбового, „Ставрополь“, ходивший в Колымский рейс,

¹ Все указанные названия относятся к восточным и северным берегам Баффиновой Земли.

² Г. У. Свердруп, Плавание на судне „Мод“, Лг., 1930 г.

Указанное наблюдение относится к пространствам, расположенным севернее Сибирских островов, и к различным меридианам.

встретив первый лед в 20 милях к западу от Уэлена, был остановлен непроходимыми льдами у мыса Большого Баранова, что заставило капитана Миловзорова выгрузиться близ устья реки Рауча (Большой реки) и повернуть к Берингову проливу. На обратном пути 18 сентября „Ставрополь“ был застигнут быстрым образованием молодого льда и вынужден был стать на зимовку у острова Шалаурова.

Ледокол „Красный Октябрь“, с большим трудом достигший острова Врангеля, на обратном пути, пройдя через сплошные льды пролива Лонга к Чукотскому побережью у мыса Якан, из-за тяжелых льдов стал на зимовку у мыса Северного. „Красному Октябрю“ все же удалось выйти из Ледовитого моря в конце сентября, причем ледоколом „был встречен лед, представляющий значительные затруднения, даже в Беринговом проливе“.

1925 год. В конце июля и начале августа выход в море из Обской губы был загроможден льдом. Гидрографическое судно „Разведка“ принуждено было отказаться от похода в Ныдаям и повернуть в Тазовскую губу. Суда Карской экспедиции встретили значительные препятствия у острова Белого; простояв в ожидании улучшения состояния льда с 19 по 25 августа, они были проведены через 25-мильную ледяную полосу „Малыгиным“. Обратный путь судов Карской экспедиции был легче.

„Год этот, — заключает Н. И. Евгенов, — был очень трудным для плавания в устьях сибирских рек в первую половину навигации, в виду скопления льда в южном районе западной части моря и на NW от Ямала и острова Белого, а в Обь-Енисейском районе даже исключительным (лед в Обской губе почти до конца августа), невзломанный лед в южной части Енисейского залива в начале августа, низкая, но широкая кромка полярных льдов от острова Белого до Диксона (явление, безусловно, не частое), массы льда у острова Белого. Во вторую же половину навигации плавание было вполне благоприятным. В отношении распределения площадей льдов в рассматриваемом вообще нами районе, то, принимая во внимание бывшую чистой от льда значительную часть моря, примыкающую к восточному побережью Новой Земли, — год этот не может быть отнесен к числу особо неблагоприятных...“.

„Между прочим, наблюдается известное сходство между настоящим 1925 годом и 1921 годом по характеру распределения льдов“.¹

Малоледовитый год в море к востоку от Колымы. „Ставрополь“ вышел с зимовки 5 июля и беспрепятственно достиг Берин-

гова моря. Вслед за „Ставрополем“ ушла „Мод“. Колымский рейс был совершен благополучно.

1926 год — один из самых ледовитых годов в Карском море. Были забиты льдом все проливы и путь вокруг мыса Желания. Суда Карской экспедиции, с ледокольным пароходом „Седов“ во главе, прошли в Карское море через Маточкин Шар, прождав улучшения в состоянии льда до 3 сентября. На обратном пути енисейский отряд экспедиции, состоявший из двух торговых судов и ледокольного парохода „Седов“, пробивался в течение шести суток через смерзавшиеся льды (в начале октября). Отряд вышел в Баренцово море через Маточкин Шар, причем пароход „Ульмус“ получил пробоину. Гидрографическое судно Комсерпути „Север“ неоднократно встречало лед в августе и сентябре в проливах между островами к западу от Енисейского залива и даже в заливе Ныдаям. В течение всего навигационного периода преобладали свежие северо-восточные ветры. Лед держался в виду острова Диксона и у его северных берегов.

„Северная часть Новой Земли, вопреки предсказанию, оставалась в третью декаду августа окруженной льдами, причем вдоль западного берега Новой Земли, по наблюдениям экспедиции Пловучего морского института, льды доходили к югу от острова Исакова, а по наблюдениям парохода „Седов“ — до Горбовых островов“.¹

Море к востоку от Колымы было свободно от льда. Участники Колымского рейса на всем пути до Нижнеколымска и обратно не видели ни одной льдины: все море до горизонта было чисто.

„Ставрополь“ легко достиг острова Геральда, на котором поднял советский флаг. У острова Врангеля „Ставрополем“ была встречена полоса битого легкопроходимого льда, прижатого к берегу южными ветрами. Бухта Роджерса была свободна от льда. „Ставрополь“ высадил на берег острова Врангеля первую советскую колонию и благополучно вернулся во Владивосток.

Во время рекогносцировочного полета начальника острова Врангеля т. Г. А. Ушакова с летчиком Кольвицем к северу от острова не было видно льда до горизонта, за исключением отдельных редких льдин.

В период навигации преобладали юго-восточные ветры.

1928 год. Лед держался только у восточного берега Новой Земли. Рейсы 15 судов, плававших в Карском море, прошли благо-

¹ Н. Евгенов, Льды Карского моря в навигацию 1925 г., „Записки по гидрографии“, т. I, Лг., 1928 г.

¹ В. Ю. Визе, Сравнение предсказанного на навигацию 1926 г. состояния льдов в Баренцовом и Карском морях с действительно наблюдавшимся. „Известия Центрального гидрометеорологического бюро“, выпуск VII, Лг., 1927 г.

получно, за исключением рейса зверобойной шхуны „Профессор Б. Житков“, погибшей восточнее острова Диксона от северного шторма и сильного волнения, что указывает на большое пространство свободного моря к северу от места крушения. На пути торговых судов Карской экспедиции льда не было.

На востоке 1928 год является началом ряда очень ледовитых лет. „Ставрополь“ вышел из Владивостока 23 июня, достиг устья Колымы 23 июля, идя в Чукотском и Восточносибирском морях береговой прогалиной, часто „Ставрополь“ продвигался вперед тяжелой лавировкой во льдах. В обратный путь морем, вследствие обычных трудных условий разгрузки, „Ставрополь“ вышел через две недели. В конце августа „Ставрополь“ был задержан льдом у мыса Сердце-Камень. В бухту Лаврентия „Ставрополь“ пришел только 3 сентября. Отсюда „Ставрополь“ должен был взять груз для колонии на острове Врангеля. В это время лед, вынесенный течением из Чукотского моря, достиг бухты Лаврентия, вследствие чего погрузка затянулась до 16 сентября. Выйдя в море, „Ставрополь“ встретил лед в расстоянии 100 км от острова Врангеля. За поздним временем капитан „Ставрополя“ Миловзоров принужден был отказаться от подхода к острову и 21 сентября повернул к Берингову проливу.

Все остальные суда не выполнили своих рейсов. „Колыма“, ходившая в Лену, дойдя до моря Лаптевых и прождав из-за льда четыре дня, 16 августа, опасаясь зимовки, повернула назад, но все-таки зазимовала у острова Шалаурова. Американская шхуна „Элизиф“ зазимовала на пути в Колыму у мыса Северного. Шхуна „Нанук“ повредила винт, не доходя до мыса Сердце-Камень, и вернулась в Аляску на парусах. Шхуна „Морисей“ не дошла до острова Врангеля и 23 августа вышла из Берингова пролива на юг. Самолет „Советский Север“ был выброшен на берег Колынской губы шестидневным северным штормом. „Суровость условий, — пишет Г. Красинский, ¹ — превзошла наши ожидания. Благодаря отсутствию длительных весенних южных ветров, лед от берегов далеко не отходил. Достаточно было появиться северным ветрам, как лед этот оказался придвинутым снова к материковой полосе. К северо-западу от мыса Дежнева придвинут был лед, носивший все следы берегового образования. К Берингову проливу подошел лед океанского происхождения“.

1929 год. Лед в Карском море был расположен неблагоприятно, закрывая сравнительно неширокой полосой южные проливы и Маточкин Шар, но путь вокруг мыса Желания и все остальное море оставались сво-

бодными от льда. „Седов“ обнаружил кромку льда на меридиане мыса Желания у 78° сев. ш. Море к западу от Северной Земли также было свободно. Продолжая следовать на восток вдоль кромок льдов, лежавшей приблизительно на параллели 79° сев. ш., „Седов“ встретил флотилию норвежских промысловых судов из трех паровых и одного моторного бота.¹ Авиоразведка не обнаружила льда к северу от острова Диксона. Шхуна „Зверобой“ достигла мыса Миддендорфа на полуострове Таймыре, не встретив льда и наблюдая крупную зыбь с севера. Путь вокруг мыса Челюскина, несомненно, был свободен.

Последний отряд Карской экспедиции (состоявшей из 28 морских пароходов) прошел весь путь по чистой воде, войдя на обратном пути в Югорский Шар 3 октября при теплой погоде. Ледокольный пароход „Сибиряков“ оставался в Карском море до 9 ноября.

Американская шхуна „Элизиф“, вышедшая с зимовки у мыса Северного и продолжавшая свой рейс в Колыму, погибла от столкновения со льдом у мыса Биллингса. „Ставрополь“ достиг Колымы, но на обратном пути зазимовал у мыса Северного, встретив непроходимые льды. Там же зазимовала американская шхуна „Нанук“. Ледорез „Литке“ с большим трудом достиг острова Врангеля, получив серьезные повреждения.

1931 год. Льда на пути судов Карской экспедиции не было. Лед держался лишь на крайнем севере Карского моря и у восточного берега северного острова Новой Земли.

На востоке — очень ледовитый год. Шхуна „Чукотка“ погибла во льдах между мысом Ванкарем и устьем реки Омгуэмы. Оба парохода Колымского рейса — „Лейтенант Шмидт“ и „Колыма“ — зимовали в районе мыса Шелагского. Рейс на остров Врангеля не состоялся. Начальник колонии острова Врангеля т. Минеев, несмотря на тяжелое положение колонии, рекомендовал отказаться от рейса, считая льды у острова Врангеля непроходимыми.

Преобладали северо-западные ветры, достигавшие силы шторма (по наблюдениям „Чукотки“ — до 11 баллов).

1932 год. Зимой к северу от Северной Земли наблюдалось совершенно свободное от льда море.

В первую половину навигации южные проливы были забиты льдом, но с середины августа Карское море было чисто. Северная часть моря в районе мыса Желания освободилась от льда к концу июля. Кромка арктических льдов в Баренцовом и Карском морях лежала необыкновенно высоко. Архипелаг

¹ См. указанный труд „Пути Севера“.

¹ В. Ю. Визе, На Землю Франца-Иосифа, ЗИФ, 1930 г.

Земли Франца-Иосифа был обойден с севера судном „Книпович“.

Экспедиция Арктического института на ледокольном пароходе „Сибиряков“, имевшая основной задачей пройти вдоль северных берегов СССР из Белого моря в Тихий океан в одну навигацию, выполнила задание правительства. Экспедиция легко прошла Карское море и обогнула Северную Землю. Достигнув устья Колымы с запада, экспедиция встретила в море к востоку от Колымы сплошные льды, прижатые к берегу.

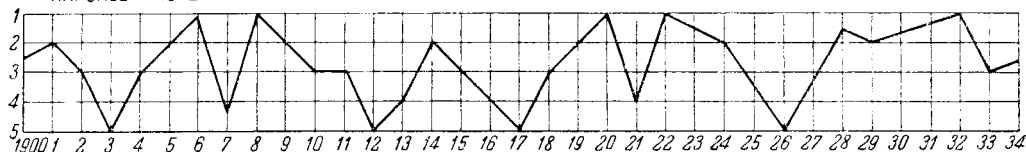
„Потеряв 10 сентября в тяжелом льду лопасти винта, — говорится в рапорте экспедиции, — мы ударной пятидневной работой

ной части моря условия были довольно тяжелыми.

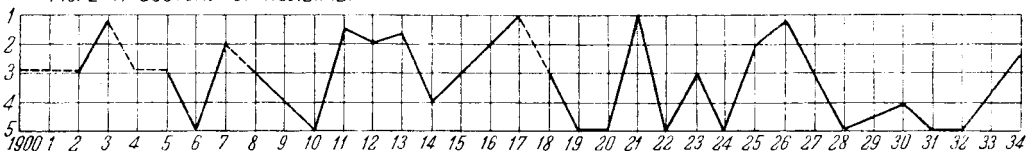
В море к востоку от Колымы в первой половине навигации условия плавания были более благоприятными, чем в предыдущем году; во второй половине — аналогичны с 1932 годом.

1934 год. В Карском море условия плавания в общем были благоприятными. В море, к востоку от Колымы, в первую половину навигации условия были довольно тяжелыми. Почти все суда, шедшие на запад, были затерты льдами у мыса Отто Шмидта (Северного) и несколько дней дрейфовали со льдами вдоль Чукотского побе-

КАРСКОЕ МОРЕ



МОРЕ К ВОСТОКУ ОТ КОЛЫМЫ



сменили их среди льдов... 18 сентября смолался вал и потерялся винт, но экспедиция не прекратила работы, а двигалась дальше к цели, пользуясь всеми средствами: морскими течениями, взрыванием ледяных препятствий, подтягиваясь от льдины к льдине на тросах, поднятием самодельных парусов... В результате упорной борьбы со стихиями 1 октября на парусах пришли на чистую воду и достигли цели — Берингова пролива“.

Зимовавшие в 1931 году в районе мыса Шелагского, Колыма* и „Лейтенант Шмидт“, пользуясь прибрежной прогибиной, вышли из Ледовитого моря без повреждений, но гораздо позднее и с большими задержками, чем в других аналогичных случаях.

Все суда Колымского рейса зазимовали на обратном пути в Чаунской губе, в районе прошлогодней зимовки „Лейтенанта Шмидта“.

Пароход „Совет“, посланный на остров Врангеля, не достиг цели.

1933 год. В начале навигации льдов на пути судов Карской экспедиции встречалось много; во второй половине навигации суда шли по чистой воде. В северо-восточ-

режье на зюйд-ост. Во второй половине навигации суда, возвращавшиеся из Колымы, шли по чистой от льдов воде.

Все суда на всем Северном морском пути выполнили свои задания.

VII

Обозначая безледные (т. е. очень мало-ледовитые) годы 1 баллом, малоледовитые — 2 баллами, нормальные — 3 баллами, ледовитые — 4 баллами, очень ледовитые — 5 баллами, — можно построить следующие сравнительные кривые с 1900 по 1934 год (см. диаграмму на этой стр.).

Из приведенных данных видно, что противоположность (оппозиция) в состоянии льда на пути Карских экспедиций и Колымских рейсов выражена довольно ярко. Эта противоположность выступает тем яснее, чем резче выражен ледовитый или безледный характер данного года в одной из сравниваемых частей Арктики.¹

¹ Рассматривая приведенную диаграмму, надо иметь в виду, что оценка ледовитости,

Ограниченность проверенных сведений о состоянии льдов не позволяет расширить исследование на прошлое столетие, но во всех отдельных случаях, когда сравнительные данные известны, оппозиция в состоянии льда на западе и востоке наблюдается, повидимому, без исключений. Так, в 1878 году Норденшельд на „Вега“ встретил очень благоприятное состояние льда в Карском море и в центральных морях полярного сектора Евразии. К востоку же от Колымы „Вега“ неоднократно была задержана льдами и 28 сентября зазимовала у чукотского селения Питлекай, на берегу Колычинской губы, хотя 1878 год, если брать

в большинстве случаев, могла быть дана только на основании сведений, полученных с плававших в Арктике судов. Сведения эти, разумеется, неточны и нередко вызывают серьезные разногласия даже тогда, когда ставится вопрос: был ли данный год ледовитым или малоледовитым? Так, 1921 и 1925 годы проф. Визе относит к малоледовитым в Карском море, что противоречит описаниям и заявлениям участников соответствующих Карских экспедиций. В общем, следует считать, что старые сведения мореплавателей о ледовитости полярных морей преувеличены. Нет сомнений, что в прошлом корабли нередко попадали в непроходимые льды и бесславно возвращались, в то время как рядом с их курсом простиралось свободное море. Во многих случаях полярные плаванья представляли собой игру в жмурки со льдами. Когда в Арктике начали плавать десятки советских судов, сведения которых взаимно дополняют и проверяют друг друга, и регулярно производится воздушная разведка, — выяснилось с полной достоверностью, что отдельные суда, в силу ряда причин, попадали во льды и шли в них рядом с чистой водой. Так, в 1932 году ледокольный пароход „Сибиряков“ шел между мысами Отто Шмидта и Дежнева, где он испытал большие затруднения во время своего исторического рейса из океана в океан, в тяжелых льдах, имея параллельно своему курсу, в 2—3 десятках миль к северу, чистую воду. В 1933 году летчик Алексеев констатировал, как отряд судов первой Ленской экспедиции пробивал себе путь в тяжелых льдах, хотя в пяти километрах от них путь был свободен. В 1933 году пароходы „Анадырь“ и „Сталинград“ в конце второй декады августа прошли в тумане среди отдельных ледяных полей и крупно-битых льдов пролива Вилькицкого. „Анадырь“ прошел пролив без особых затруднений. „Сталинград“ попал в непроходимые для него скопления льдов и впоследствии был выведен к мысу Челюскина ледорезом „Литке“, почти по чистой воде¹, по выражению капитана „Сталинграда“ А. П. Мелехова.

условия навигации во всей Арктике, у берегов Евразии был для плаванья исключительно легким годом.¹

Предыдущий, 1877 год, также благоприятный в Карском море, если верить письменному сообщению председателя „Alaska Commercial Company“ М. Миллера на имя Норденшельда, — был очень ледовитым на востоке.

Необходимо отметить при этом, что противоположность состояния льда на западе и востоке полярных морей СССР проявляется на фоне других, более общих процессов, охватывающих, быть может, все полярные области. Поэтому в отдельные годы малая ледовитость на западе вовсе не влечет непременно увеличения ледовитости на востоке и наоборот, как это наблюдалось, например, в последние (1934 — 1935) годы. Но, в общем, проходимость всего Северного морского пути остается подверженной гораздо меньшим колебаниям, чем проходимость отдельных арктических морей, через которые проходит этот путь. Интересно отметить, что исключения или, по крайней мере, спорные случаи всегда падают на годы исключительно благоприятные на протяжении всего Северного морского пути, в то время как нельзя привести ни одного достоверного указания на год, который был бы одинаково бесспорно тяже-

Ясно, что, если бы „Сталинград“ шел один в этом году, о льдах пролива Вилькицкого составилось бы более тяжелое представление, чем это было в действительности. Чем больше и успешнее будут применяться могущие вспомогательные средства, обеспечивающие полярную навигацию в Советской Арктике, тем легче станут, при прочих равных условиях, плаванья судов, а это значит, что изменятся и общие впечатления участников полярных плаваний о ледовой обстановке. Однако, относясь критически к судовым наблюдениям, мы можем и должны пользоваться ими для наших целей сравнительного изучения ледовитости арктических морей, тем более, что этот материал является, в подавляющем большинстве случаев, единственным.

Говоря о ледовитости арктических морей, каким термином называются сравниваемые поверхности, покрытые льдом, мы в сущности имеем в виду сравнительную проходимость этих морей на решающих путях к устьям сибирских рек.

¹ Норденшельд считает, что, если бы ему удалось ускорить продвижение „Веги“ всего лишь на несколько дней или даже часов, то „Вега“ вышла бы из Ледовитого моря без зимовки, так как в том же году барк „Радуга“ плавал 29 — 30 сентября у мыса Сердце-Камень и благополучно вернулся в Америку.

лым одновременно и в Карском море и в море к востоку от Колымы.¹

VIII

Причины, вызывающие оппозицию, не могут считаться в настоящее время выясненными, и для объяснения их, за отсутствием достаточно полных и проверенных наблюдений, можно пользоваться лишь гипотезами. Интересно отметить, что проф. Визе о самом существовании оппозиции заключил, исходя из теоретических соображений о сдвигах „арктического ветрораздела, т. е. расположенной между полюсом и Беринговым проливом области высокого давления, соединяющей зимние барические максимумы в Сибири и в Северной Америке и разъединяющей североатлантический и северотихоокеанский минимумы“... „Существование колебаний арктического ветрораздела, — по мнению проф. Визе, — должно обусловить некоторую оппозицию в состоянии льдов в при тихоокеанской и приатлантической частях Арктики, сильно сглаженную однако, благодаря существованию причин, вызывающих общие колебания в состоянии льдов во всей Арктике.“²

Последнее вряд ли справедливо, так как оппозиция, как мы видим из приведенных

¹ Возможно, что некоторые годы между 1820 и 1825 были одинаково ледовитыми в Карском море и в море к востоку от Колымы, что как будто следует из данных, приводимых Ф. Литке и Ф. Врангелем. Однако, к такому предположению следует относиться критически, так как малоледовитые в Карском море годы, но с благоприятным расположением льда, могли оказаться в то время практически непроходимыми, а у Врангеля, производившего опись Чукотского берега в зимнее время, нет достаточных данных о состоянии моря в период навигации.

² По соображениям проф. Визе, „в приатлантической части Арктики противоположные отклонения состояния льдов от нормы наблюдаются не одновременно с притихоокеанской частью Арктики, а спустя некоторый промежуток времени, равный приблизительно 7 месяцам“ (там же, стр. 67). Оппозиция, как мы видели, ясно проявляется в течение одного лета. Можно даже заметить некоторые противоположные отклонения в течение одного и того же навигационного периода; трудные в Карском море условия плавания в начале навигации обычно сменяются более благоприятными условиями в сентябре, в связи с развитием юго-западных ветров, тогда как в море к востоку от Колымы обычно наблюдается обратное явление (1925, 1928, 1929, 1933 гг. и др.), что объясняется усилением к концу периода навигации северо-западных ветров.

данных, не „сглаживается“. В ледовитые и малоледовитые годы (например, в 1912, 1922, 1932 гг.) она выступает еще отчетливее.

Основным фактором, определяющим благоприятные или неблагоприятные условия плавания в прибрежных полярных морях, является ветровой режим, господствующий в решающий для навигации период года и находящийся в известном сложном взаимодействии с наблюдающимися колебаниями температур и положений ветвей теплого Атлантического течения, играющих важную роль в процессе образования, таяния и расположения арктических льдов. Оппозиция в состоянии льда на западе и востоке должна найти объяснение в оппозиции благоприятных и неблагоприятных ветров. Наиболее благоприятным юго-западным ветрам южной части Карского моря соответствуют юго-западные ветры Чукотского моря, прижимающие льды к берегу; юго-восточным ветрам Чукотского моря, наиболее благоприятным на востоке, соответствуют северо-восточные ветры в Карском море.¹

Необычайный вынос льда из Карского моря в Печорское летом 1933 года, явившийся следствием северо-восточных бурь, соответствовал господству юго-восточных, того же направления ветров в Чукотском море, угнавших льды севернее острова Врангеля. Возможно, что мы встречаемся здесь с одними и теми же мощными потоками в атмосфере, возникающими на севере Атлантического и Тихого океанов. Двигаясь на восток „в годы малоледовитые в Баренцовом море преимущественно высокоарктическим путем“ (Визе) по дуге большого круга, эти потоки задерживают основное арктическое течение, идущее к северу от Сибирских островов с востока на запад, вызывая у Чукотских берегов сильно охлажденные норд-весты.

Задерживая вынос льда с востока, ветры северо-западной четверти увеличивают ледовитость моря к востоку от Колымы и прижимают лед вплотную к берегам. Этим же объясняется, что длительные северо-западные штормы, несмотря на то, что они действуют вдоль течения, идущего у Чукотского берега на восток, более других северных ветров поднимают уровень воды, который (например, в устье Колымы) достигает 4 м выше ординара. Напротив, юго-восточные и восточные ветры в море к востоку от Колымы для навигации являются самыми благоприятными. Действуя против берегового течения, они в то же время зна-

¹ Известную роль в создании оппозиции играет, несомненно, основное направление берегов Карского и Чукотского морей, почти параллельных на сфере и перпендикулярных по компасу.

чительно понижают уровень воды, что объясняется ускорением основного арктического течения, уносящего льды на запад.

Применяя изложенную схему, необходимо учитывать гораздо большую сложность атмосферных движений в Арктике, благоприятствующую возникновению циклонов. С другой стороны, обращая внимание на то, что безледные годы в море к востоку от Колымы являются годами исключительно ледовитыми в большинстве остальных арктических морей, можно предположить следующее. По современным воззрениям, шапка холодного арктического воздуха вращается в общем направлении с востока на запад. Центр ее вращения, повидимому, также сдвинут в сторону Берингова пролива. Это антициклоническое движение и вызывает основное арктическое течение. Встречая на своем пути острова Де-Лонга, лежащие близ меридиана устья Колымы, оно дает ветвь, отклоняющуюся к югу, что подтверждается весьма характерной линией кромки льдов, определенной плаваниями в этом районе Экспедиции Северного Ледовитого океана на „Таймыре“ и „Вайгаче“,

а также „Челюскина“. Ниже границы арктической шапки преобладает обратное движение воздуха — с запада на восток. Увлекаемая им ветвь арктического течения, идущая от острова Врангеля на юго-запад и затем поворачивающаяся на зюйд и зюйд-ост, образует Чукотское течение, северное происхождение которого подтверждается большим процентом тяжелого арктического льда, так называемого арктического пака — пресного и очень прочного. Граница полярной шапки не остается неподвижной. Она то сжимается, уходя к северу, то распространяется на более южные широты, в соответствии с чем колеблется и общее количество льдов. Набухание полярной шапки увеличивает ледовитость арктических морей; но в море к востоку от Колымы ее распространение до сибирских берегов вызывает, как ясно из сказанного, преобладание восточных ветров, отклоняющих Чукотское течение и даже сменяющих его обратным течением, идущим из Берингова пролива, чем и можно объяснить безледность или легкую проходимость моря к востоку от Колымы одновременно с большой ледовитостью на западе.

И. А. КИРЕЕВ

ЭКСПЕДИЦИЯ НА „МАЛЫГИНЕ“

I

Для изучения трассы от острова Диксона до пролива Вилькицкого и так называемого северного варианта — от мыса Желания на пролив Вилькицкого — была в 1935 году организована экспедиция на ледокольном пароходе „Малыгин“. Одновременное выполнение „Малыгиным“ в шхерном районе части работ мелких гидрографических судов естественно сократило обследование крайней восточной части Карского моря, доступной для плавания лишь в краткий промежуток времени (менее месяца).

В состав экспедиции были включены две гидрографические партии для топографической съемки и шлюпочного промера Русской Гавани, как угольной базы, расположенной на северном варианте пути, и бухты Поспелова, как места стоянки судов, прикрытой от западных ветров.

Партия Я. К. Смирниченко, работавшая в Русской Гавани с 19 июля по 10 октября, и комсомольская партия Г. П. Рогатко, работавшая на мысе Желания с 20 июля по 7 октября, успешно справились со своими заданиями.

Обе партии, базировавшиеся на полярных станциях и промыслах, находились в удовлетворительных жилищно-бытовых условиях.

Несмотря на льды и штормы, задание было перевыполнено. Трудность топографической

съемки в Русской Гавани, в гористом районе и в зоне оледенения, усугублялась тем, что группа не располагала для этого соответствующим снаряжением, в частности горными ботинками на триконях.¹ Всего измерено свыше 18 000 глубин и заснято около 220 кв. километров прибрежной полосы шириной от 2 до 5 километров. На основе этих работ заканчивается составление в крупном масштабе точных навигационных карт.

Плавание „Малыгина“, вышедшего из Архангельска 5 июля и возвратившегося 28 октября (116 дней), одно из самых продолжительных, совершенных в Арктике с научно-исследовательскими целями. Правда, последние 13 дней ледокол выполнял оперативное задание по снабжению промыслов Красино, Русаново и в губе Долгой, а в самом начале плавания было затрачено 8 дней на заход в бухту Варнек и Маточкин Шар для доставки 70 человек из экспедиции западной части Карского моря. На обратном пути с мыса Желания были приняты 13 пассажиров (строителей); кроме того, на борту находилась в течение 66 дней береговая партия, работавшая в августе и сентябре на островах I, II и V. Таким

¹ В этом отношении Арктикснабу полезно использовать опыт Таджикско-Памирской экспедиции.

образом, из-за нехватки судов, специальное гидрографическое судно „Малыгин“ было отвлекаемо для выполнения других задач.

Для длительных и систематических научно-исследовательских работ в Западном и в Восточном секторах Северного морского пути следовало бы предоставить специальный ледокол (а не ледокольный пароход), имеющий оборудованные помещения и лаборатории, располагающий моторными катерами для высадки партий и производства промеров на обнаруженных в пути банках и отмелях. Ледокольные пароходы, временно откомандировываемые для гидрографических работ, обычно не успевают закончить текущий ремонт и выходят в море с различными дефектами; кроме того, на них труднее устанавливать специальные приборы, лебедки и другие приспособления.

Необходимо повышать качество приборов, в особенности в технике судового промера, которая на „Малыгине“, несмотря на достигнутые результаты, была далеко не совершенна. За отсутствием электрической лебедки пользовались обычной вьюшкой типа Томсона, требовавшей участия двух-трех человек и не позволявшей измерять глубины более 450 метров.

II

Гидрографические работы в районе между мысом Желания и мысом Неупокоева, за исключением стоянки вследствие штормов и бункеровки, заняли 70 дней. Таким образом, благоприятные ледовые условия 1935 года в Карском море были полностью использованы для изучения одного из труднейших участков Северного морского пути — от острова Диксона до пролива Вилькицкого.

Природа создала здесь естественный барьер, окаймляющий с севера зону трассы, которая на юге сливается с шхерным районом. Острова Свердрупа, Арктического института, „Известий ЦИК“, безымянные острова, открытые „Малыгиным“, с расположенными к югу и юго-западу от них мелководьями и банками, острова Орловского, Кирова и Воронина вытянулись вдоль трассы наподобие гряды, существенно влияющей на условия плавания. В тяжелые годы она прикрывает зону трассы от напора льдов с севера. Правда, лучшей защитой от льдов являются поверхностные течения, отжимающие льды к северу, но это положительное их влияние сказывается лишь в благоприятные годы и в течение короткого промежутка времени (от середины июля до середины сентября).

Кроме того, существуют компенсационные течения, к которым, повидимому, относится течение у острова Кирова, в августе 1935 года три дня подряд гнавшее ледяные поля к югу почти против ветра. При известном сочетании ветра и приливо-отливного течения в районе, непосредственно примыкающем

к островам, образуются разводья, которых в это же время в открытом море может не наблюдаться; это еще один положительный фактор — результат наличия островов и банок. Наконец, острова наравне с шхерами, расположенными по другую сторону от зоны трассы, — лучшие опорные пункты для систематического судового промера, которым необходимо в ближайшие годы покрыть всю зону трассы. Для того чтобы этот промер отличался достаточной точностью, опорные точки должны быть надежно определены, а острова верно нанесены на карту, что и сделала экспедиция на „Малыгине“.

Работая в конце июля в районе к осту и к норд-осту от острова Уединения, экспедиция нигде не видела признаков льда и использовала это обстоятельство для продвижения на зюйд-ост в район, где должны были находиться острова Орловского и Кирова, обнаруженные в 1934 году „Ермаком“. В действительности, здесь оказалось семь островов, из которых самый большой и самый высокий, имеющий в длину 10 миль и в ширину 6 миль, возвышающийся над уровнем моря на 53 метра и ловго именуемый I, является, повидимому, островом Исаченко, открытым еще в 1930 году „Седовым“, и, по разъяснению В. Ю. Визе, неверно нанесенным на картах издания 1932—1935 годов.

Высадка береговой партии на остров I протекала в тяжелых условиях, успешно закончившись лишь благодаря исключительной энергии команды „Малыгина“ доставившей груз по припаю и на шлюпках. Мощный припай, достигавший в ширину $11\frac{1}{4}$ миль и значительно ослабленный необычайно теплой струей поверхностного течения, во время высадки оторвался от острова, разрушив систему переправы. Весьма полезными оказались широкие лыжи, служившие полозьями; никакие нарты и сани не выдерживают с ними сравнения.

Береговая партия, заснявшая в течение 50 дней острова I, II и V вместе с отделившимися от них длинными песчаными косами жила в палатках и чувствовала себя совсем не плохо. С внешним миром поддерживалась односторонняя связь радиоприемником. База находилась на острове I, где производились также метеорологические и футшточные наблюдения.

Рекордной по скорости оказалась съемка острова Кирова, произведенная особой топографической партией, высадившейся лишь на несколько дней, а в остальное время работавшей на судне. Этой же партией были засняты острова Крайний, Белуха и Воронина. Первые два находятся в шхерах, а последний несколько в стороне от островного района, в 17 милях севернее, чем показано на картах издания 1932—1935 годов. Этот совершенно бесплодный песчаный остров, возвышающийся над уровнем моря всего на 10—12 метров, не оказы-

вает сколько-нибудь заметного влияния на ледовые условия.

На островах I и Кирова найден уголь, но впредь до производства анализов приходится воздержаться от заключений о промышленном значении этих довольно мощных месторождений.

Все гидрологические и гидробиологические работы были выполнены по строгому плану; густая сеть станций восточной части Карского моря примерно до параллели $78^{\circ}15'$ укладывается на синхронные разрезы, и контролем всей работы являются семь суточных и одна полусуточная станция, а также определение скоростей и направлений течений вертушкой Экмана-Мерца на одиннадцати станциях. Все эти работы связаны с изучением лоции трассы.

С чисто гидрологической точки зрения интересна связь, которая будет установлена с итогами работ Западносибирского гидрографического управления в устьях Оби, Енисея и Пясины и с итогами работ „Садко“ у Северной Земли. Экспедицией на „Малыгине“ отмечено резкое повышение температуры в поверхностном слое к северу и к северо-западу от архипелага. Там, где в 1930 и 1934 годах температура воды не поднималась выше $-1,5^{\circ}$, в июле 1935 года было измерено $+4^{\circ}$, а в августе $+7^{\circ}$. Независимо от причин этой аномалии несомненно то, что реки Западной Сибири влияют на ледовый режим Карского моря. Систематические гидрологические наблюдения в их бассейнах и устьях уточнят ледовые прогнозы.

Навигационно-промерная группа, возглавлявшаяся Ю. К. Петровым, применяла усовершенствованные методы счисления, обращая особое внимание на учет дрейфа и уточнение пути при плавании переменными курсами во льдах. Несколько сот астрономических определений экспедиционного состава и судовых штурманов, частые подходы к островам, точные наблюдения А. И. Блохина, определившего при наиболее выгодных условиях десять астрономических пунктов на берегу и три вспомогательных точки на льду, и, наконец, безукоризненное действие гирокомпасов, установленного и находившегося в течение всего плавания под наблюдением А. И. Краснова, — таковы

факторы, обеспечившие точное вычисление пути „Малыгина“.

Учитывая полученные данные, навигационная карта Карского моря, в пределах трассы, будет составлена заново. Ось трассы пройдет ломаной линией между мелководьями и банками, обнаруженными в 1935 году „Ермаком“ и „Малыгиным“ и, отчасти, в 1934 году „Седовым“. Места глубин, измеренных в прежние годы, будут по возможности перевычислены. Значительно уточняются подробные карты северного района. Здесь, кроме камней, обнаруженных „Сталинградом“ к NW от острова Сталинец, экспедицией найдены небольшие глубины к весту от полуострова Михайлова и выяснен ряд подробностей по фарватеру, подлежащему еще гидрографическому тралению.

Установлено также отсутствие островов Брюзевиц, трех островов в районе между островами Скотт-Гансен и Рингнес и острова „п. с“, ¹ виденного в 1932 году „Русановым“; вернее, остров „п. с“ является островом Воронина.

А. И. Красновым сделаны ценные выводы относительно возможности и целесообразности применения в Арктике гирокомпасов. Этот ценный прибор с успехом выдержал испытания, и требуются лишь незначительные технические усовершенствования. Вместе с тем доказана выносливость гирокомпасов (изготовленного мастерской мореходных инструментов), проработавшего без остановки 40 суток.

Впредь до установки на всех судах гирокомпасов и при технических затруднениях установки гирокомпасов на мелких судах, в комплекс гидрографических исследований в Арктике должно входить изучение земного магнетизма. Успешные работы П. Е. Федулова явились продолжением и в известной мере завершением его прошлых летних исследований на „Седове“.

К навигации 1936 года будет изготовлена карта магнитных склонений, на которой изогоны будут проведены с точностью $0,5^{\circ}$, а в некоторых районах еще точнее.

¹ „Положение сомнительно“ (условное обозначение на морских картах в тех случаях, когда точное местоположение неизвестно).

ной ночи. Станция играла существенную роль в выполнении общей программы по метеорологии и полярному сиянию. До сих пор наши познания о метеорологии Антарктики были основаны на данных, собранных на береговых станциях или на судах, занимавшихся исследованием прибрежных вод. Впервые была основана станция на самом материке, в условиях континентальной метеорологии.

Станция представляла собой хижину, расположенную в 123 милях к югу от „Маленькой Америки“. Она была снабжена полным комплексом аппаратуры для автоматической записи ветра, температуры и давления воздуха, а также приборами для наблюдений за полярным сиянием. Берд ежедневно сносился по радио с „Маленькой Америкой“ и передавал результаты записей приборов.

Пребывание Берда на станции чуть было не окончилось трагедией. В середине полярной ночи — 31 мая — Берд отравился парами бензиновой печи. Несмотря на страшную слабость и общее болезненное состояние, Берд продолжал вести наблюдения, ежедневно по радио сносясь с „Маленькой Америкой“, и ни одним словом не обмолвился о случившемся с ним несчастье. В августе за ним пришла партия на тракторах; Берд, однако, был слишком слаб, чтобы совершить обратный путь, и оставался на станции вместе с участниками партии до октября, когда он благополучно вернулся в „Маленькую Америку“.

С наступлением полярного дня многочисленные партии на собаках и тракторах покинули „Маленькую Америку“ и отправились в исследовательские маршруты к Земле Мари Берд, открытой в экспедицию 1930 года, к горной цепи Королевы Мод и к горам Эдселя Форда для выяснения ряда геологических, биологических и геофизических вопросов. Все партии были снабжены радиоустановкой и в определенные часы дня сносились с „Маленькой Америкой“, сообщая на станцию сводки погоды (для полетов) и сведения о производимой работе. Вскоре после выхода наземных партий начались и летные операции.

Полеты преследовали цели: 1) установить, является ли Антарктика единым материком, или же она разделена на-двое так называемым трансконтинентальным проливом; 2) по возможности определить границы Земли Мари Берд и установить, как далеко тянутся на восток горы этой земли, и 3) выяснить, являются ли они тектоническим звеном складчатой горной цепи Анд, простирающейся до Земли Грэмма поперек материка.

В течение ноября 1934 года было совершено пять длительных полетов над Землей Мари Берд, во время которых был открыт ряд гор, повидимому являющихся восточным продолжением горной цепи Королевы Мод; южнее было обнаружено высокое плато,

простирающееся до подножья этих гор, и окончательно установлено, что трансконтинентального пролива не существует: Земля Мари Берд непрерывно тянется от Тихого океана до горной цепи Королевы Мод и сливается с полярным плато; восточная граница материкового льда является берегом этой Земли. Таким образом, установлено структурное единство Антарктики. Она является единым материком.

Тракторные и санные партии также произвели интересную работу и привезли ценные геологические и биологические коллекции. На юго-западе от гор Эдселя Форда было открыто обширное плато к востоку от Рокфеллерских гор, тянувшееся через Землю Короля Эдуарда VII, Скотта и Мари Берд. На основании работ геологических партий установлено, что горы Земли Мари Берд в тектоническом отношении связаны со складчатой горной цепью Анд; найдены месторождения свинцового блеска, молибдена и медного колчедана.

Благодаря работе летных групп и санных партий Земля Мари Берд освоена в первом приближении. Эта земля представляет собой огромную территорию от Тихого океана до Южного полюса, в 200 000 кв. миль. Собранные материалы о геологии и биологии этой области, о толщине ледового покрова, о характере подстилающих слоев, о распределении магнитных элементов, а на основании данных аэрофотосъемок будет составлена карта основных ее контуров.

Затем, впервые в Антарктике, производились наблюдения в высоких слоях атмосферы при помощи подъемов автожира, снабженного метеорографом для записи температуры, барометрического давления и влажности. Полученные данные несомненно важны для изучения циркуляции атмосферы в южных широтах. Полюсы оказывают большое влияние на погоду во всем земном шаре, и знание метеорологических условий Антарктики необходимо для долгосрочных предсказаний погоды не только для южного полушария, но и для всего мира.

Впервые также производилось исследование космических лучей. Наблюдения были начаты на борту „Рупперта“ во время восточного рейса в Тихом океане и явились составной частью работ в „Маленькой Америке“. Частично обработанные материалы подтверждают высказанное учеными предположение о том, что космические лучи преимущественно состоят из электрически заряженных частиц большой проникающей способности; было также определено колебание интенсивности космического излучения в зависимости от магнитных широт.

Широко использованной авиацией произведены одновременно географические исследования, аэрофотосъемка, аэрологические наблюдения и ледовая разведка.

Профессор Г. С. МАКСИМОВ

ПЕРВОЕ УЧЕБНОЕ ПЛАВАНИЕ СТУДЕНТОВ ГИДРОГРАФИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА ГЛАВСЕВМОРПУТИ

Учебный план существующего второй год Гидрографического института Главсевморпути предусматривает ежегодные плавания студентов на учебных судах и участие их в гидрографических экспедициях.

Первое плавание студентов происходило в Балтийских водах на парусно-моторной шхуне „Ганс“, водоизмещением 120 тонн, и парусно-моторном боте „Профинтерн“ (35 тонн). С 1 августа по 1 октября 1935 года 22 студента первого и 24 студента второго курса провели в две смены учебную кампанию.

Предварительно были проведены береговые геодезические работы. Влагере, разбитом у с. Парголово, под руководством преподавателя института Н. М. Гришкевича проводились занятия по топографии: измерение топографических базисов, мензульная съемка в масштабе 1 : 10 000 со сложным рельефом, включая проложение геометрической сети и съемку подробностей, и глазомерная съемка. По окончании месячной геодезической практики студенты переходили на корабли.

В занятиях по морской практике и навигации под руководством А. Н. Минина, преподавателя Военно-политической академии РККА имени Толмачева, студенты знакомились с устройством корабля, морской терминологией, сигнализацией, парусным и такелажным делом, обучались управлению шлюпками на веслах и под парусами.

Ежедневно судно „Ганс“ выходило в море; плавали под мотором и под парусами, причем студенты участвовали во всех судовых работах и практически изучали прокладку, определение девиации и навигационные инструменты.

Занятия морским делом чередовались с занятиями по гидрографии под руководством проф. Максимова.

Студенты изучили: употребление секстана на гидрографических работах, как ставить вехи и опорные береговые знаки, бросать лот, промер по береговым створам, промер квадратами и французский способ промера.

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА НА 1936 ГОД

на ежемесячный политико-экономический иллюстрированный журнал
Главного управления Северного морского пути при СНК СССР
и Политуправления ГУСМП

Советская Арктика

Подписка принимается в Издательстве Главсевморпути:

Ленинград, просп. 25 Октября, 7/9, IV этаж. Тел. 2-29-18.

Подписная цена:

на год . . . 18 руб.
на 6 месяцев 9 руб.

Цена отдельного
номера 1 р. 50 к.

Редакционная коллегия

Г. А. Ушаков (ответственный редактор)

А. А. Догмаров

М. Н. Бочачер (зам. ответственного редактора)

Адрес редакции:

Москва, улица Горького, тел. 4-35-95

Технический редактор Ю. А. Таубер

Сдано в набор 23 января 1936 г.

Подписано к печати 3 марта 1936 г.

Бум. 72×110 см. 7 печ. л.

3½ бум. л.

10½ авт. л.

120 000 тип. зн. в бум. л.

Уполн. Главлита № В-35253.

Зак. 189

Изд. № 28

Тираж 10 000 экз.

Типография „Коминтерн“ и школа ФЗУ им КИМ'а, Ленинград, Красная ул., 1

Цена 1 р. 50 к.

