

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Советская Арктика

**ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ
ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ**

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

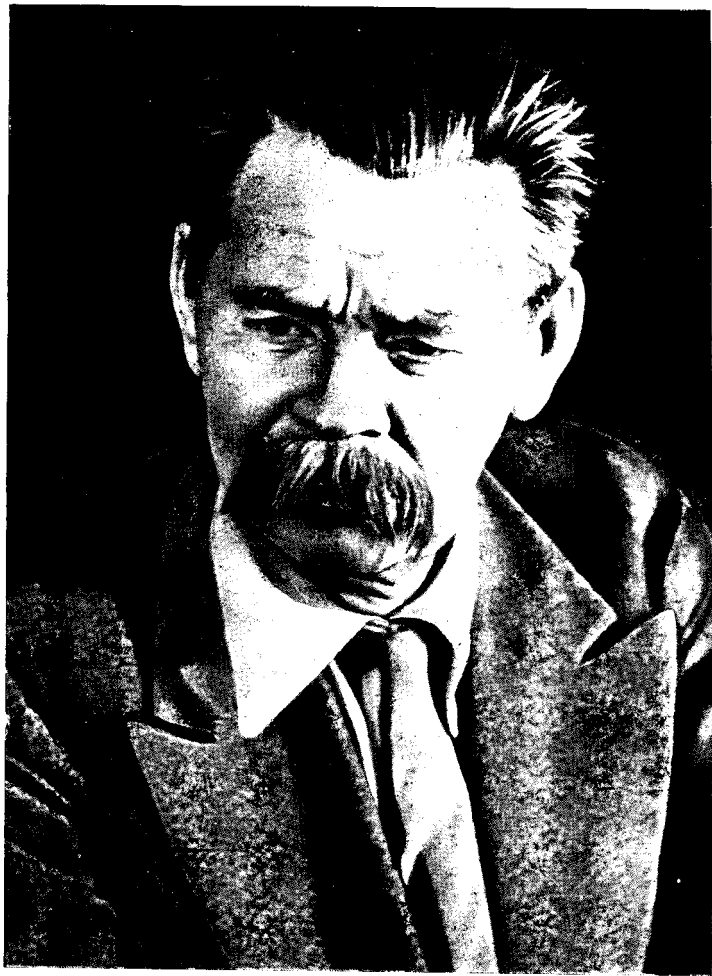
**7 И Ю Л Ь
1 9 3 6**

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

не 30180

СОДЕРЖАНИЕ

Уроки семенчуковщины	3
С. П. Напаренус. Строить лучше и дешевле	7
ВЧЕРА И СЕГОДНЯ НАРОДОВ СЕВЕРА	
В. Ф. Табелев. На Ямальском Севере	11
Б. Л. Черняк. Северные машинно-промысловые станции	24
Н. Д. Попов. О ненецком литературном творчестве	27
В. В. Сенкевич. Орнамент у народов севера	31
АРХАНГЕЛЬСКИЙ ФОРПОСТ	
Н. Н. Кузьмин. Экзамен выдержим	34
Я. Я. Бредис. К навигации мы готовы	43
П. Н. Виханов. На ледоколе „Ленин“	46
Н. И. Григорьев. Перспективы развития острого хозяйства	49
С. П. Рыбников. Архангельская верфь деревянного судостроения	53
П. В. Виттенбург. Добываем плавиковый шпат	55
ЛЮДИ СОВЕТСКОЙ АРКТИКИ	
М. Е. Ставницер. Патриоты Арктики	58
Т. А. Караваева. Эрнст Кренкель	62
Никита Болотников. Последний одиночка	69
Эль-Регистан. В. Л. Ивашин	81
ПОЛЯРНАЯ АВИАЦИЯ	
И. И. Черевичный. Как мы вывезли шалауровцев	85
И. Ф. Скворцов. Веломорская полярная авиация	88
В. С. Антонов. Авиаразведка на Земле Франца-Иосифа	90
А. Н. Дубровский и А. А. Романов. Авиафотосъемка в охотничьем хозяйстве	93
НАМ ПИШУТ	
Н. А. Крысов. О ледоколостроении	94
А. Овчинников. О навигационном оборудовании судов	97
Н. Н. Кузьмин. Урегулировать наценки Арктикснаба	98
С. Логачев. Повысить мощность речного флота	99
Г. С. Смирнов. Научно-исследовательскую работу надо организовать	101
К-ва. Дальстрой	102
П. В. Спицын. Змейковая станция в Арктике	103
Н. А. Лютов и С. Д. Пеллинен. В совхозе „Арктика“	104
ХРОНИКА	
А. Ф. Анисимов. В. Г. Богораз-Тан	106
Р. Б. Кауфман. На совещании жен полярников	108
Суд над Семенчуком и Старцевым	109
Т. А. Караваева. Первомайские обязательства полярников	110
Е. С. Выгодский. На курсах пропагандистов	111
Полярные страны в „Атласе мира“	112
Письмо в редакцию	112



Центральный Комитет ВКП(б) и Совет Народных Комиссаров Союза ССР с глубокой скорбью извещают о смерти великого русского писателя, гениального художника слова, беззаветного друга трудящихся, борца за победу коммунизма—товарища **АЛЕКСЕЯ МАКСИМОВИЧА ГОРЬКОГО**, последовавшей в Горках, близ Москвы, 18 июня 1936 года.

Центральный Комитет ВКП(б)
Совет Народных Комиссаров Союза ССР

УРОКИ СЕМЕНЧУКОВЩИНЫ

Семь дней Верховный суд Союза ССР слушал дело преступников с острова Врангеля — **Семенчука** и **Старцева**. Вся советская общественность чутко прислушивалась к рассказам о драме на далеком арктическом острове. В процессе судебного следствия развернулась омерзительная картина **бандитизма**, творцом и организатором которого явился бывший начальник острова **Семенчук** со своими адъютантами: пьяницей **Вакуленко** и подсудимым — физическим убийцей врача-общественника **Н. Л. Вульфсона** — бывшим колчаковцем **Старцевым**.

За что судили **Семенчука** и **Старцева**?

В 1924 году на острове Врангеля был поднят советский государственный флаг и с острова были удалены непрошенные гости — канадцы, пытавшиеся присвоить эту территорию Советского Союза. В 1926 году остров был заселен советскими зимовщиками-полярниками и эскимосскими семействами, вывезенными **Г. А. Ушаковым** с Чукотки.

Десятилетие заселения острова Врангеля, празднуемое нами в текущем году, это десятилетие социалистического освоения острова, хозяйственного и культурного роста его туземного населения.

Если нашим полярникам и вообще работникам Крайнего Севера есть чем гордиться, ибо успехи наши значительны, то в числе этих успехов имеется и самоотверженная работа зимовщиков Врангеля. Начальники острова **Г. А. Ушаков** и **А. И. Минеев** в течение 8 лет руководства и работы в тяжелейших условиях Арктики сумели создать образцовое советское поселение, провести значительные научные работы, поднять хозяйственную мощь туземцев, но главное — сумели на практике доказать туземцам, что „белый человек“ — если он большевик, если он честный советский человек — друг и товарищ туземного населения. Руководя твердой рукой, не сюсюкая и не потворствуя суевериям и отсталым обычаям, тт. Ушаков и Минеев своей чуткостью, человеческим отношением к представителям народности, которую веками угнетали и еще поныне угнетают в капиталистических странах, сумели завоевать у них авторитет, доверие и любовь к партии, к советской власти.

Волнующее своей искренностью и доверием письмо эскимоса **Тояна** т. Минееву — письмо, занявшее большое место на процессе, — говорит о том, что могут сделать большевики, если они правильно проводят ленинско-сталинскую национальную политику, если они настоящие проводники советского правопорядка среди народов, переходящих от первобытных натуральных форм жизни, минуя капитализм, к социализму. Тт. Ушаков и Минеев были достойными **полпредами** советской системы на далеком полярном острове. Недаром в период руководства островом тт. Ушаковым и Минеевым туземцы называли остров Врангеля „раем земным“. Он таким и был в действительности. Росла рождаемость. К 1934 году туземцы погасили почти все свои авансы фактории, кото-

рые они получили в первые годы заселения острова. Росли культурность, зажиточность.

Но вот на остров пробрался Семенчук. Восемь месяцев „начальствования“ солдафона-бандита Семенчука, классового врага, пробравшегося в ряды партии, чуть не свели на-нет все героические труды прежних восьми лет. По-фельдфебельски пользуясь властью начальника, Семенчук сорвал промысел туземцев, тем самым лишил их средства существования (мяса), а также подорвал экономическую основу хозяйства (гибель собак — основного вида транспорта на острове).

Бандит-самодур Семенчук лишал туземцев продуктов, запасов которых хватило бы почти на десять лет, якобы „охраняя“ государственное добро и под этим предлогом отказываясь выдавать продукты и уголь больным детям туземцев. Семенчук по существу организовал голод на острове и обрел на смерть живых людей — „самый ценный и самый решающий капитал“ нашей социалистической родины.

На советском острове этот выродок в человеческом облики пытался проводить и насаждать колонизаторскую практику капиталистических хищников, возродить режим царских сатрапов. Семенчук третировал туземное население, считая их людьми якобы „низшей расы“, заявляя, что „им свежее мясо не нужно“.

Колонизатору и антисемиту Семенчуку удалось некоторое время безнаказанно проводить свою антисоветскую, контрреволюционную деятельность лишь потому, что в основном все члены зимовки 1934/35 года (за исключением убитого **Н. Л. Вульфсона**) оказались мелкотравчатыми людишками, людской трухой, „футлярами без людей“, по меткой характеристике прокурора Союза **А. Я. Вышинского**. Эти люди смиренно терпели все беззакония и издевательства Семенчука, ничего ему не противопоставляя.

Особенно любопытна в этом отношении фигура „парторга“ **Карбовского**, привлеченного судом к ответственности. Болтун, и то не из породы честных, трус и шкурник, живая карикатура на партийного руководителя, Карбовский пресмыкался перед Семенчуком, скреплял авторитетом партруководства все вредительские контрреволюционные действия Семенчука, подписывал любые акты, подсовываемые ему последним, ни о чем не сигнализировал центру, хотя в его распоряжении была радиосвязь. Этот „партийный руководитель“ полагал, что он боролся с Семенчуком тем, что созвал производственное совещание, которое им же было немедленно распущено, как только раздался окрик островного сатрапа.

Единственный человек, который нашел в себе достаточно гражданского мужества, чтобы выступить и громогласно разоблачить, заклеить вредительскую, антисоветскую деятельность Семенчука и К^о, был беспартийный большевик **Н. Л. Вульфсон**, причем за это свое гражданское мужество Вульфсон заплатил жизнью.

Вспоминается „Дымовка“, убийство селькора Малиновского деревенским кулачеством в первые годы нэпа. Партия, советская общественность, советский суд правильно оценили тогда „Дымовку“ не как простое уголовное преступление, а как политическую расправу классового врага с представителем советской власти.

Общественником, активным борцом против извращения национальной политики советов, разоблачителем, в своем роде арктическим Малиновским был погибший на своем посту покойный **Н. Л. Вульфсон**. Как и убийство Малиновского, так и убийство Вульфсона не было

простым уголовным преступлением, а политической расправой зарвавшихся бандитов с представителем советского правопорядка. Преступники полагали, что карающая рука диктатуры пролетариата якобы не сможет добраться до далекого арктического острова и что их преступление будет покрыто мраком полярной ночи.

Эти надежды врагов не сбылись. На острове Врангеля попрежнему проводится советская национальная политика. Туземцы и зимовщики уже с лета 1935 года снова зажили так, как следует жить советскому поселку. Преступники были посажены на скамью подсудимых, и они получили по заслугам. Кошмарная драма больше не повторится.



Разумеется, Семенчук и семенчуковщина — не частое явление нашей полярной действительности, а **редкое исключение**. И зимовка 1934/35 года на острове Врангеля является исключительной — в отрицательном смысле — зимовкой, не похожей на другие наши зимовки.

Мы уже не говорим о героической эпопее лагеря Шмидта, когда 101 партийный и непартийный большевики под руководством „ледового комиссара“ **О. Ю. Шмидта** в течение двух месяцев показали всему миру невиданные образцы героизма, организованности, дисциплины, стойкости и советского братского коллективизма. Отличительная черта обычных наших зимовок — та же товарищеская сплоченность, коллективизм, самоотверженная работа и преодоление всех и всяческих трудностей. В героической работе по освоению Арктики созданы замечательные кадры зимовщиков — полярников, пилотов, моряков, речников и научных работников, хозяйственников и администраторов. Сотни полярников награждены орденами Союза. Советская страна, советские дети окружают полярников особой любовью. Название „полярник“ звучит гордо и почетно. И все же мы не должны забывать о том, что урод Семенчук пролез в нашу среду, и поэтому, подводя итоги процесса, мы должны извлечь для себя необходимые уроки.

Первый урок. Чем более омерзительной вырисовывалась в процессе судебного следствия фигура Семенчука, тем более всех „точили“ два вопроса: как мог такой выродок с повадками человека-зверя попасть в ряды славных советских полярников и вдобавок еще на пост начальника острова Врангеля? Как могла быть скомплектована зимовка из подобной людской трухи? Известно, что отбор Врангелевской зимовки 1934/35 года и, в частности, назначение Семенчука начальником, происходили в тот период, когда руководитель советских полярников **О. Ю. Шмидт** находился на льдине, а другие ответственные работники Главсевморпути были заняты спасением челюскинцев. Система политотделов тогда еще не была развернута. И все же за то, что в наши ряды пролез бандит с партийным билетом, отвечает не только тот, который его назначил, рекомендовал, но и все мы. Отсюда вывод: **больше бдительности, осмотрительности при подборе людей, особенно командного состава наших зимовок.**

Не забудем, что наши зимовщики работают в особых, специфических, трудных условиях. До окончания зимовки смена работников, оказавшихся негодными, затруднена и нередко вовсе исключена. От качества подбора кадров и в особенности руководителей зависит успех зимовки.

Урок второй. Если Семенчук и Карбовский у нас редкое исключение, то элементы семенчуковщины и карбовщины можно иногда найти в нашей

системе. Мы мало боролись с солдафонством, грубым, нечутким отношением к людям, с фетишизированием приказа, инструкции, с зажимом самокритики, с проявлением антисемитизма, с очковитирательством и болтовней. И „Советская Арктика“—мы должны это признать—ни́чего не сделала для того, чтобы разоблачить и вывести на чистую воду все эти уродливые явления и повести с ними решительную борьбу.

Урок третий. При анализе деятельности той или другой зимовки или предприятия мы нередко забываем, что нам следует требовать не только выполнения собственного плана работы, но и ответа за работу с коренным национальным населением Крайнего Севера, ответа за хозяйственно-политический и культурный рост этих народов. Мы еще мало повернули наши организации лицом к национальному населению. Прорывы в деятельности Управления по культуре и экономике народов Севера говорят об этом достаточно красноречиво. Известное письмо Транспортного отдела ЦК ВКП (б) и Политуправления Главсевморпути т. Михайлову (от 17 февраля 1936 года) еще недостаточно освоено. Наши политотделы, — констатирует в своем последнем приказе начальник Политуправления Главсевморпути т. С. А. Бергавинов, — не наладили еще связи с территориальными партийными организациями, „особенно по вопросам помощи делу развития коллективизации бедняцко-средняцких хозяйств и организационно-хозяйственного укрепления их, а также советскому строительству (укрепление и повышение роли национальных советов в тундре). Во всех этих вопросах наши первичные партийные организации при полярных станциях, факториях, культбазах, оленсовхозах и других предприятиях по существу стоят в стороне“.

Отсюда отдельные факты извращения национальной политики, которые приводятся в этом же приказе. Так, например, переводчик **Чупров**, работающий на фактории Яроно (Ямальского округа), бывший агент обдорских купцов, проводил заготовку пушнины в 1935 году методом спаивания националов. Одновременно он собирал у туземцев личные долги, оставшиеся за ними с дореволюционных лет.

Второй пример: заведующий факторией Полуи (в том же Ямальском округе) **Овсянников** грубо обращался с националами, вследствие чего последние стали избегать фактории.

Со всеми этими фактами великодержавнического отношения к туземцам мы должны вести решительную борьбу, жестоко карая всяких **потенциальных Семенчуков и Старцевых**.

И, наконец, **урок четвертый**. Семенчук и его банда могли в течение восьми месяцев творить беззакония только потому, что мы редко проверяем деятельность наших зимовок. Единственная форма контроля — радиосводки начальников и их последующие отчеты, которые — к стыду нашему, следует признать — не редко заслушиваются через 4—5 месяцев после приезда зимовщиков в Москву. Так, например, отчет А. И. Минеева о пятилетней зимовке был заслушан через 4 месяца Полярным управлением. По отчету к тому же не было принято никаких предложений-выводов.

Вообще вскрытие ошибок и недостатков в работе нашей системы проводится до последнего времени исключительно инструкторами и работниками Политуправления. Оперативные же наши управления (Морское, Полярное и т. д.) мало инспектируют, недостаточно проверяют людей на работе. Метод работы, давший возможность существованию гнойника на острове Врангеля в течение 8 месяцев, **метод канцелярски-бюрократический**, должен быть ликвидирован и чем скорее, тем лучше.

Руководить — значит проверять исполнение. „Недостаточно послать работника в низовое звено, — говорил Л. М. Каганович в своем докладе на XVII съезде партии. — С точки зрения дальнейшего роста кадров, обучения их на практике социалистического строительства, с точки зрения ликвидации того типа честного болтуна, о котором ярко говорил товарищ Сталин, крупнейшее значение имеют ликвидация канцелярско-бюрократического метода руководства, **проверка исполнения.**..“ (подчеркнуто нами. — *Ред.*).



Финляндская буржуазная газета „Карьяла“ воспользовалась судом над Семенчуком, чтобы снова — в который раз! — брызгая слюной, оклеветать Советский Союз и его социалистическое строительство. То, что весь мир слышал из зала суда, показывает уровень клеветы буржуазных писак. Семь дней процесса разоблачили все брехни наших врагов, которые, цепляясь за каждое проявление нашей самокритики, создают монбланы лжи и клеветы.

На совещании передовых колхозников и колхозниц Таджикистана и Туркменистана вожьд народов товарищ Сталин сказал: „Настоящее совещание является ярким доказательством того, что былому недоверию между народами СССР давно уже положен конец, что недоверие сменилось полным взаимным доверием, что дружба между народами СССР растет и крепнет. Это, товарищи, самое ценное из того, что дала нам большевистская национальная политика“.

Советские полярники, следуя указаниям товарища Сталина, будут и впредь крепить эту дружбу народов, отмечая с своего пути всех тех, которые попытаются возродить на нашей социалистической земле нравы и практику хищников-колонизаторов.

С. П. НАЦАРЕНУС

СТРОИТЬ ЛУЧШЕ И ДЕШЕВЛЕ

Подводя итоги работы Главсевморпути, О. Ю. Шмидт характеризовал истекший 1935 год, как первый год работы на Севере по развернутой программе, которую нам дали ЦК партии и правительство.

Эта развернутая большевистская программа освоения Севера и его индустриализации предопределяет собою на ближайший же период огромное строительство.

Осваивать Север — это строить промышленные предприятия, промыслы, транспортные комбинаты, жилищно-бытовые и культурные учреждения, города, склады, торговые помещения и т. д.

Капитальное строительство должно стать основной боевой задачей всей нашей работы на Севере. Улучшению строительства и его удешевлению должно быть уделено серьезное внимание всех партийных, профсоюзных и хозяйственных организаций, всего коллектива работников Арктики и Заполярного Севера.

ЦК партии и правительство в своем историческом постановлении от 11 февраля 1936 года подняли строительное дело на небывалую высоту. Этим постановлением, дающим развернутый большевистский

план борьбы за улучшение строительства, отмечен „ряд крупнейших недостатков, результатом которых является, прежде всего, недопустимо высокая стоимость строительства“.¹

Отмечая эти недостатки, ЦК и СНК указывают на одну из главных причин: „если в области промышленного производства выполнение установленных планов производства и заданий по снижению себестоимости продукции стало твердым минимальным заданием и промышленные предприятия с успехом ведут борьбу за перевыполнение этих заданий, то в капитальном строительстве частое невыполнение в срок заданного плана строительных работ и особенно превышение установленной стоимости строительства встречаются во многих случаях недопустимое примиренческое отношение“.

Это примиренческое отношение, отсутствие должного внимания к строительству привело к тому, что „в организации строительного дела преобладают полукустарные методы, при которых каждая стройка заново обзаводится механизмами и подсобными предприятиями, заново вербует и обучает кадры строителей, а по окончании строительства созданная материально-техническая база и строительные кадры в большинстве случаев распыляются, вместо того, чтобы стать основой развития строительной индустрии, опирающейся на передовую технику и постоянные кадры“.

В таком же положении находится и проектно-сметное дело. „Составление проектов и смет недопустимо запаздывает, причем во многих случаях составляются раздутые сметы, нарушающие установленные нормы и цены и допускающие всякие излишества, а иногда технически-безграмотное упрощенчество“.

Все без исключения отмеченные постановлением ЦК и СНК недостатки строительных работ имеют место и у нас, в нашем капитальном строительстве. В условиях Арктики эти недостатки особо отрицательно отражаются на эффективности использования тех значительных средств, которые отпускаются нам на хозяйственное и культурное освоение Арктики и Крайнего Севера.

Слабая проработка проектных заданий, неполнота технико-экономических обоснований, недостаточность изысканий, наспех разработанные технические проекты с допущением технически безграмотного упрощенчества, частые переделки проектов, отсутствие по значительному количеству строек полных генпланов, слабая насыщенность наших строек строительными механизмами и недостаточное использование наличных строймеханизмов, полукустарщина, нечеткая организация строительных процессов, перерасходы стройматериалов, слабые строительные кадры и недостаточная работа по повышению их квалификации, простой рабочих и транспорта — таковы недостатки большинства наших строек.

Эта характеристика нашего капитального строительства относится не только к стройкам предыдущих лет, она отражает состояние строительных работ и первого полугодия 1936 года. Между тем, 1936 год должен быть, по четкому определению Отто Юльевича Шмидта, „годом нового типа, должен характеризовать более высокую ступень нашей работы“.

★

Руководство Главсевморпути в дополнение к своим ранее изданным постановлениям еще 23 января 1936 года (приказ № 21) указало, что

¹ Из постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) „Об улучшении строительного дела и об удешевлении строительства“ 11 февраля 1936 года.

делу капитального строительства руководителями как центральных, так и местных управлений не уделяется должного внимания и что в нашей системе имеется примиренческое отношение к недочетам строительства.

Этим приказом точно установлены сроки представления генпланов, технических проектов, смет, оргстройпланов, отчетности как по крупным стройкам, так и по мелким, проекты и сметы по которым утверждают начальники теруправлений.

Начальникам управлений предложено лично организовать повседневное наблюдение за ходом строительства, тщательно проверять отчетность и так организовать строительные работы, чтобы в самом оргстройплане были предусмотрены все мероприятия, обеспечивающие на деле снижение себестоимости.

Несмотря на это, первый квартал текущего года, незначительно улучшив строительство, все же не только не дал образцов решительной повсеместной борьбы со всеми недостатками наших строительных работ, но показал нашу неподготовленность к успешному решению строительных задач.

Установленные Главным управлением Севморпути сроки представления технически грамотных, обоснованных генпланов, проектов и смет по всем стройкам сорваны; по многим стройкам этой необходимейшей технической документации и до сих пор нет.

Всем понятно значение в деле освоения Северного морского пути и Заполярного Севера радиослужбы; это значение, надеемся, понимают и наши Полярное и Территориальное управления, а между тем проекты и смет по Архангельскому и Игарскому радиоузлам нет и до сих пор (должны были быть представлены еще 1 февраля 1936 года).

Большое политическое и народнохозяйственное значение на Севере имеют организуемые в 1936 году северные машинно-промысловые станции, проекты и сметы по которым Управление по развитию хозяйства и культуры должно было дать еще 15 февраля, но не дало и в мае.

Мы не говорим уже о Белогорском лесном комбинате, проектов по которому до сих пор нет, несмотря на то, что к организации строительства этого комбината приступлено еще в конце 1934 года.

Даже по жилищному строительству нет проектов; например, проект жилого дома в Мурманске наше Мурманское управление должно было представить еще 15 февраля, и до сих пор его нет.

Ни по одной стройке не представлен оргстройплан, да и сами стройки их в большинстве случаев не имеют. Наши строители до сих пор еще недооценивают значения этого плана, как организатора всех строительных процессов, материального и финансового хозяйства, стройки.

Отсутствие оргстройплана приводит к самотеку в строительстве, к простоям завезенного оборудования, неполному использованию механизмов. Примером могут служить Белогорский комбинат, где уже год не используется завезенный локомобиль, Мурманский судоремонтный завод, на котором не использовались мотовозы, платформы и частично экскаваторы. А завезенные на стройки и неиспользованные или частично использованные транспортные средства, механизмы и оборудование удорожают стройку, омертвляют капитал.

Все это говорит о том, что вопросам капитального строительства у нас еще не уделяют должного внимания и что оно не стало еще главной и основной работой нашего плана 1936 года.



Надо добиться решительного перелома в строительном деле, ударить по примиренческому отношению к строительству.

Все условия для улучшения организации и производства строительных работ и их удешевления имеются. Постановление ЦК и СНК дало боевую программу работ по улучшению капитального строительства.

Надо наши строительные организации превратить в постоянно-действующие подрядные строительные конторы, тресты с постоянными строительными кадрами, собственными строймеханизмами, транспортом, жилым фондом, оборотными средствами.

В этих условиях „стахановское движение на основе развития индустриальных методов строительства, опираясь на овладение новой строительной техникой, на всестороннее освоение строительных машин и механизмов с их полным использованием и на внедрение малой механизации и рационализаторских мероприятий в строительное дело — должно обеспечить быстрый подъем производительности труда“.

Все это возможно только при одном условии — решительном улучшении повседневного хозяйственно-технического руководства капитальным строительством и организацией твердого действенного контроля.

На обязанности руководителей строек лежит своевременное обеспечение строительства проектами, сметами, твердыми планами финансирования и планами организации работ, в которых должна быть предусмотрена абсолютная согласованность всех процессов строительства, что в свою очередь позволит нашим стахановцам-строителям до конца использовать производительность оборудования и транспорта.

Надо обеспечить стройки всеми необходимыми техническими документами, механизировать основные строительные процессы, решительно провести прогрессивную сдельщину для рабочих и премиальную систему оплаты труда для инженерно-технических работников, внедрить действительный хозрасчет во все звенья стройки. Надо так организовать низовое участковое планирование, чтобы каждый прораб еще до начала месяца знал не только объем работ, но и элементы всех затрат по этому объему работ (зарплату, материалы, накладные расходы и проч.), организовать такую систему низового участкового учета и отчетности, при которой прораб имел бы возможность своевременно знать о всех отклонениях от утвержденного плана работ, ввести в практику ежемесячные отчеты прораба управлению строительства.

Можно ли это сделать? Можно и надо сделать, потому что проведение этих мероприятий по-настоящему втянет весь коллектив инженерно-технических работников и рабочих в борьбу за качество стройки, за выполнение сроков строительных работ, за экономию в расходовании материалов, за максимальное и производственно-эффективное использование машин, механизмов, транспорта — втянет весь коллектив стройки в действительную борьбу за рентабельность строительства.

Тщательная, технически грамотная разработка оргстройплана, хозрасчет и ответственность за качество и стоимость, действительно оперативное руководство, контроль, решительное проведение на стройках новых норм, более повышенных, по строительным работам, вовлечение в борьбу с недочетами нашего строительства всего коллектива стройки — вот то, что обеспечит и у нас на Севере полное выполнение директив нашей партии и правительства по улучшению строительного дела и по удешевлению строительства.

Вчера и сегодня народов Севера

В. Ф. ТАБЕЛЕВ

НА ЯМАЛЬСКОМ СЕВЕРЕ

(Заметки)

I

Ненецкий национальный округ на Ямале организован на территории бывшего Обдорского района с площадью, примерно, в 466 000 кв. километров.

Ямальский полуостров врезался в Карское море узкой полосой длиною в тысячу километров. Его просторы богаты „пушным золотом“ — песцами, соболями, лисицами и горностаями. Многочисленные реки и озера изобилуют высокосортной красной и белой рыбой. На необъятных ягельных пастбищах Ямала пасутся тысячи оленей.

Население Ямальского полуострова состоит из 2000 кочевых хозяйств ненцев, хантов, зырян, русских. Населенные пункты представляют собой в большинстве случаев поселки в несколько деревянных изб, чумов, разбросанных по берегам Оби и ее многочисленным притокам.

Основное занятие населения оленеводство. Олень играет исключительно важную роль в жизни кочевника, дает ему пищу, одежду, жилье и средства передвижения. В Ямальском районе, по данным, собранным путем опроса населения осенью 1935 года, насчитывается 93 000 голов оленей. Эти цифры Ямальская культбаза считает явно преуменьшенными. Их можно смело увеличить на 20% и считать, что в Ямальском районе не менее 112—115 тысяч оленей.

Товарность оленеводческого хозяйства чрезвычайно низка. Основную причину этого нужно искать в натуральных формах ведения хозяйства, в максимальном использовании этой продукции для собственного потребления. Одно покрытие чумов оленьими шкурами поглощает солидную часть оленней продукции.

Богатства Ямальского полуострова не исчерпываются большими стадами оленей. В многочисленных реках, озерах изобилует в огромных количествах рыба дорогих сортов: осетр, нельма, максун.

Единственной организацией, занимающейся рыбным промыслом и переработкой рыбы, является Рыбтрест. Интегралкооперация, фактории и оленсовхозы ведут добычу для удовлетворения исключительно своих потребностей. Кочующее население также занимается рыбной ловлей, но почти, как правило, вся добытая ими рыба потребляется в хозяйстве.

Так как наши фактории и Интегралкооперация не занимаются приемкой рыбы, ненец не заинтересован пока в расширении этого промысла. Кроме того у населения в ряде мест нет необходимых сетей для промышленного лова. Вокруг фактории Харампур (Пуровского района) население вынуждено ловить рыбу сетями, сделанными из древесной коры.

Максимальное использование рыбных богатств Ямала будет возможно тогда, когда создаваемые сейчас машинно-промысловые станции сумеют организовать рыболовецкие колхозы, снабдить их необходимыми средствами лова, наладить перевозку добытой продукции и переработку ее на месте.

Ямальский полуостров богат также и пушниной. В экономике округа пушнина занимает второе место. Один только Ямальский район — правда, основной по пушнине — дал в 1935 году мехов на 678 тыс. руб. Население добывает росомуху, выдру, горностая, соболя, бурого и белого медведей, песца, причем песец занимает решающее место в выходе пушнины.

Говоря о пушном хозяйстве, нельзя не отметить дедовских способов добычи зверя. Главным орудием промысла является здесь „слопец“. Это своеобразный капкан, состоящий из громадного бревна, прикрепленного к двум стойкам, и из приманки, подвешенной к нему. Зверь, потянувший приманку, падает замертво под тяжестью падающего бревна.

Более совершенные методы охоты внедряются слабо из-за отсутствия хороших капканов. Примитивные орудия добычи, разумеется, приводят к большим потерям.

Наши фактории, вместо того чтобы по-настоящему взяться за организацию промысла, энергично развернуть контрактацию пушнины среди охотников, перестроить индивидуальный промысел на бригадный, снабдить охотников хорошими капканами и боеприпасами, — попрежнему ограничивают свою роль исключительно заготовками.

II

Чтобы добраться до Ямальской культбазы со стороны Сале-Харда, нужно беспрерывно ехать четыре дня. Но эти сроки могут еще быть удлинены капризной погодой тундры. Когда свирепствует буря, самые лучшие и смелые проводники предпочитают отсиживаться в чуме или просто останавливают оленей, лошадей и пережидают непогоду под открытым небом, или, как говорят туземцы, проводят „гостевание в Куропаткином чуме“.

Дорога от Сале-Харда до Яр-Сале сравнительно оживлена, здесь часто можно встретить обозы, идущие с севера на юг с грузами рыбы, пушнины, мяса. На север же тянется олений транспорт, груженный продовольствием и промтоварами.

На всем протяжении дороги через каждые 45—50 километров встречаешь одинокие избушки, так называемые станки. В них можно получить ночлег и горячий чай.

Огромные пространства тундры, ослепительная белизна снега сильно утомляют зрение. Единственным развлечением являются встречи. Далеко-далеко на горизонте заметишь черную точку, которая с каждой минутой все увеличивается, и затем вырисовывается четверка оленей, запряженных в нарту. Несмотря на бешеный бег, стоит им только поравняться с другой встречной нартой, как они ловко делают полукруг и немедленно останавливаются. Между встретившимися охотниками начинается обмен приветствиями, завязывается короткая беседа, во время которой узнаешь все события и новости тундры. После десятиминутной беседы и передышки оленей — нарты снова несутся вперед. Снова тундра, и так — до новой встречи.

На четвертые сутки пути рано утром мы свернули в сторону от „большой дороги“, идущей вдоль Обской губы, взяв направление на

северо-запад. Здесь появилась жидкая тундровая растительность, карликовые кустарники, изобилующие стаями белых, чрезвычайно красивых крокусов.

Примерно на 67° сев. шир., в центре Ямальского национального района, в поселке Яр-Сале расположилась **Ямальская культбаза** Главсевморпути.

В тихую, ясную ночь, когда подъезжаешь к Яр-Сале, яркие огни электростанции Ямальской культбазы видны уже километров за двадцать. После многих дней и ночей езды по однообразным снежным просторам безбрежной тундры эти огни производят сильное впечатление.

Культбаза с ее постройками — школой, больницей, баней, пекарней и жилыми домами — представляет большой поселок. Семьдесят процентов населения районного центра непосредственно связаны с культбазой.

Среди вполне благоустроенных домов культбазы рядом прямо на площади резким диссонансом приютились допотопные жилища — чумы.

III

В районе деятельности Ямальской культбазы насчитывается 13 коллективных объединений, из них: 2 сельхозартели Харп (северное сияние), Промышленник и 11 простейших промысловых товариществ (ППТ), с общим количеством в 251 хозяйство.

Колхозы популярны среди бедняцкого и середняцкого населения. В колхозе Промышленник по сравнению с 1933 годом выросло общее число хозяйств на 60%, а число ненецких хозяйств в нем увеличилось вдвое.

Исключительное влияние на работу колхозов Заполярья оказал новый сталинский колхозный устав. 1935 год явился переломным в отношении прироста оленпоголовья в колхозах. В среднем по округу прирост составляет 9,1%, отдельные же колхозы дали более высокие цифры прироста. Так, колхоз Промышленник дал 17,3%, ППТ Победа — 30%, ППТ им. Сталина — 28%, ППТ им. Второй пятилетки — 12,5% против окружающих нормативов в 9,4%. Они опередили темпы роста поголовья в наших лучших совхозах (Ныдинском и Кутупь-Юганском).

По данным Ямальской культбазы, в колхозе Харп доходы на трудодень характеризуются следующими цифрами: в 1933 году — 5 руб. 80 коп., 1934 году — 9 руб., 1935 году — 14 руб.



Здание рика и чум
Марии Анагуриш

Большим тормозом в организационно-хозяйственном укреплении колхозов является отсутствие счетоводов. Один из председателей колхоза **В. Лапсуй** говорил о том, что „колхоз стал плохим потому только, что у нас нет счетовода: колхоз не может наладить точного учета, нет зоотехника, нам не помогли в организации труда, стада не закреплены за пастухом-колхозником, и не ликвидирована обезличка. С 1932 года мы добиваемся, чтобы за колхозом были закреплены определенные рыболовья и пастбища, но до сих пор ничего не сделано“. Культбаза и районные организации имели полную возможность своевременно оказать колхозу нужную помощь, но проглядели это важнейшее политическое мероприятие.

Кое-где к руководству ППТ пролезли кулацко-шаманские элементы, которые способствуют развалу товариществ, дискредитируют их в глазах населения. Так, например, председатель объединения им. Смидовича — **Неруй** вместо закупки продовольственных товаров снабжал членов товарищества спиртом, в результате пьянства были заброшены промыслы. И когда в тундре узнали, что Неруй снят с работы и отдан под суд, — в товарищество вступило новых 6 хозяйств. В колхозе Харп, находящемся недалеко от культбазы, в первые дни охоты было заработано 4 тыс. руб., и на все эти деньги был куплен спирт.

Вопросами коллективизации, руководством колхозов по-настоящему не занимаются ни территориальные партийные организации, ни культбаза. В районных центрах Яр-Сале, Ныдинском по существу нет земельных органов. Настоящей ответственности за дальнейший рост колхозов, за организационно-хозяйственное их укрепление, за перевод простейших товариществ на устав артели никто не несет, никакой работы с беднотой не ведется. По Южноямальскому национальному совету не организовано ни одной группы бедноты, несмотря на то, что этот совет обслуживает около 400 чумов.

Борьба с кулачеством на Ямальском полуострове проводится слабо, кулак еще до сих пор скупает пушнину, имеет место кабальная сдача кулаком оленей в „падерпо“.¹ Кулак ведет ожесточенную борьбу с передовой частью ненецкого населения, используя для этого спирт и водку. Так, например, сын бывшего шамана Кабло споил пастуха 4-го стада Ныдинского оленсовхоза комсомольца Харичи Харакучи до такой степени, что последний умер у него в чуме.

Среди членов колхоза Харп несколько лет тому назад зародилась мысль о переходе на оседлость, но дальше разговоров дело не шло. И только в прошлом году двум колхозникам **Якову Сераскову** и **Максиму Сухарикову** удалось, наконец, договориться с культбазой о постройке домов. Они пришли к директору культбазы и заявили: „хочем жить в таком же чуме, как твой — помогай строить“. База заключила с ними соглашение, по которому **Яков Серасков** и **Максим Сухариков** получили по себестоимости лес, тес, плахи. Строили же они дом своими силами, а техническая консультация и выполнение наиболее сложной работы, как поделка рам, дверей — осталась за культбазой. Это большое событие в тундре. Впервые в истории эти два дома были построены самими националами-колхозниками. С разных концов Ямальского полу-

¹ Т. е. сдача оленей беднякам в своеобразную „аренду“, по которой бедняк ухаживает за оленями и обучает их к упряжке, пользуется ими определенный период. По первому требованию кулак отбирает обратно оленей и получает еще вдобавок плату натурой за пользование ими.

острова приезжали кочевники, чтобы посмотреть, как живут колхозники в светлых чумах, в которых нет дыма.

Постройка этих домов, оборудование соответствующей обстановкой (столами, топчанами, табуретками) и заселение имеют большое политическое значение. Осевшие колхозники зимой занимаются в районе расположения своих домов, а летом уходят на рыбный промысел, оставляя в домах свои семьи. Колхозники, живущие в этих домиках, выражали свою радость по поводу переселения в культурное жилье тем, что потребовали прихода Октябрьской демонстрации к их „светлому чуму“. И **Яков Серасков** впервые держал речь перед демонстрацией, заявив, что теперь он не бедняк и живет так, как наказали жить товарищи **Ленин** и **Сталин**.

IV

При культбазе имеется **школа-интернат**. Из года в год число учащихся в ней растет. 1934 учебный год был начат с 12 школьниками-ненцами. Но уже в 1935 году их стало 28, а в марте 1936 года уже обучаются 47 детей.

Вербовка учащихся в интернат связана еще пока с большими трудностями. И на этом участке классовый враг оказывает сопротивление, ведя агитацию среди бедняцко-средняцкого населения против школы. Большую помощь в вербовке детей оказал пионерский лагерь, устроенный райкомом ВЛКСМ и культбазой на реке Варне — в месте наибольшего скопления ненцев. Пионеры сумели завербовать в школу пять ненецких детей, что является нелегким делом.

Ненец любит своих ребят, и, прежде чем решиться на то, чтобы отдать своего ребенка в школу, он несколько раз лично проверит все условия жизни детей, их питание, все до мельчайших подробностей. Сперва он придет на культбазу один. Он даже не скажет, зачем приехал, и никого из персонала ни о чем не расспросит. В течение двух-трех дней незаметно для окружающих он изучает обстановку. Он не только интересуется, чем сегодня кормят ребят, но и обойдет все склады и посмотрит, какие там имеются продукты и достаточно ли их припасено. Несколько дней будет обедать в столовой вместе с ребятами, прислушиваясь к их разговорам, расспрашивая о всех мелочах и критически взвешивая и оценивая всю обстановку. И когда он убедится в том, что интернат обеспечен полностью необходимым продовольствием, ребят будут кормить мясом и свежей красной рыбой, что для его ребенка будет чистая постель и светлое теплое помещение, только тогда он заявит о причине своего приезда и пообещает привезти своего ребенка.

Через несколько дней он снова появляется на культбазе уже не один, а с ребенком, чтобы устроить его в школу. Но чтобы ребенок освоился в новой обстановке, он живет с ним в течение 4—5 дней. Когда же снова полностью убеждается, что его ребенку неплохо, он уезжает обратно в тундру. В тундре семья прислушивается ко всяким слухам из жизни интерната, и, если узнает что-либо плохое, отец немедленно едет в школу в любое время и независимо от расстояния.

Школа работает хорошо, это можно объяснить тем, что вокруг школы создан актив из родителей-ненцев, который ей серьезно помогает. По вербовке в школу в этом году серьезную помощь оказали ненец **Сераскова Александра** и ненец **Николай Серасков**. Актив помогает

культбазе и в разрешении продовольственных вопросов. В тундре почти не продают оленьего мяса, но как только узнают, что мясо для школы, охотно соглашаются на продажу.

Популярность школы доходит и до сознания детей. **Коля Котетто**, каславший со своей семьей в районе Еро-то, добился того, что брат свез его в Новый Порт для отправки в интернат. Дорогой олени пристали, и брат решил вернуться обратно. Но Коля сам пешком пришел в Новый Порт, пройдя по бездорожью более 100 километров. В Новом Порту, не получив ниоткуда помощи, Коля без денег и хлеба нанялся ловить рыбу. Заработав двадцать рублей, он выехал катером в Яр-Сале. Но мальчика почему-то высадили на другой стороне Оби, и, чтобы попасть в Яр-Сале, он три дня ждал оказии.

Не менее характерен также другой пример: мальчик **Хабай Худи** жил со своим дедом в чуме; на просьбу отвезти его в школу, дед упорно не соглашался. Но Хабай Худи сумел настоять на своем, и дед, наконец, сдался и привез мальчика в школу.

К обстановке в интернате дети привыкают очень быстро. Быстро свыкаются с вареной пищей: картофелем, киселем, молоком и др. продуктами питания, которых они раньше не знали. Правда, потребность к сырому мясу, к сырой рыбе скоро не проходит и с нею приходится считаться и выдавать раз в пятидневку сырое мясо или сырую рыбу. Баню дети посещают охотно, смена белья вошла в привычку.

Успеваемость детей хорошая. Свободное от учебы время они проводят за играми в шашки, бильярд. Играют на музыкальных инструментах. Все дети состоят в пионерском отряде и любовно относятся к пионеркостюму.

В годовщину Красной армии дети организовали школьный вечер, и мы наблюдали, с каким подъемом они пели песни о Красной армии.

Существенным недостатком в работе школе является слабое знание учителями местного национального языка.

До революции на Ямальском полуострове не было ни одной больницы. И население не имело ни малейшего представления ни о врачах, ни о медицинских учреждениях. К шаману обращались во всех случаях жизни (болезни, роды и т. д.). В настоящее время Ямал располагает четырьмя больницами, многими врачебными, фельдшерскими и акушерскими пунктами.

Больница при Ямальской культбазе заслуженно считается лучшей среди других больниц полуострова, и ее работа является одной из показательных в деятельности культбазы. Здание больницы содержится в образцовом порядке, в палатах тепло, светло, чисто и уютно. Нет недостатка также в медикаментах, постельном белье. Больница центр тяжести своей работы перенесла в тундру и развернула большую массово-профилактическую работу, в частности борьбу за чистый чум. Медицинские работники много времени проводят непосредственно в тундре. Доктор **Константинова** заслуженно пользуется у ненцев большим авторитетом и званием „арко лекарь“ (большой лекарь).

Приведем несколько наиболее характерных цифр. В 1935 году больница обслужила 122 коечнобольных, из них 42% составляли националы; помимо этого через амбулаторный прием прошло 7010 чел., из них националов 2196 чел., или 31%. В этом же году было принято семнадцать родов, причем очень важно отметить, что впервые за существование больницы в ней рожали четыре ненки. Это событие — крупная победа над шаманом и вековыми традициями. По неписанным и незыб-

лемым законам тундры, ненки должны рожать одни, к ним не полагается допускать не только русского лекаря, но близких роженицам женщин. Больница чрезвычайно тепло обставила это событие: выдали приданое для новорожденных (пеленки, одеяла, простынки и т. д.), а матерям — комплекты белья и верхнего платья.

Под руководством врача комсомольцы Яр-Сале организовали ячейку РОККа, и пятнадцать человек сдали норму на ГСО (готовность к санитарной обороне), среди них один ненец **Яня Того**.

Врачи в тундре проводили беседы с диапозитивами, в частности по вопросам материнства и младенчества, учили, как нужно купать ребят.

Вполне заслуженно ненцы гордятся своей больницей, — они говорят: „Больница в Яр-Сале — ненецкая больница, лекаря в ней ненецкие, и „пордоны“ (лекарства) специально ненецкие“.

V

Если больница хорошо работает, то положение в **Доме ненца** просто нетерпимо. Культбаза имеет вполне оборудованный дом с хорошим зрительным залом, библиотекой и общежитием. Но, к сожалению, он стоит на замке. Приезжающие на базу ненцы его не посещают, не остаются на ночлег, потому что там холодно, неуютно и нет чайной. Поэтому они предпочитают останавливаться на фактории, где можно получить хотя бы чай.

За время существования Дома ненца не было организовано ни одного политического доклада, ни лекции специалистов по вопросам культурного ведения оленеводства, растениеводства и др. Также не проводились громкие читки газет, не было организовано ни одного киносеанса.

Помимо Дома ненца культбаза совместно с районными организациями располагает Красным чумом. Но к организации Красного чума при Южноямальском нацсовете подошли несерьезно. Едва ли такой



Внутренний вид
дома Якова Сера-
свова

стк 30180

чум в культурном отношении может служить образцом для окружающего населения. В нем по существу никакой культурно-массовой и воспитательной работы среди кочевого населения не ведется, нет при чуме ликбеза, он не оборудован культурным инвентарем, в нем нет плакатов, портретов, нет даже таких необходимых вещей, как умывальник, шкаф, ящик для посуды; санитарное состояние его ничем не отличается от обыденных чумов ненцев.

Совершенно иную работу проделал Красный чум на Северном Ямале. Им было охвачено беседами и собраниями 236 хозяйств, с общим количеством 392 чел., из них 142 женщины. Было проведено четыре совместных заседания с туземными национальными советами, организовано три детских утренника. Ненецкое население проявляет большой интерес к кино, радио, патефонам. Стоило ненцу хотя бы один раз посмотреть тот или иной фильм, он уже будет искать случая посетить снова кино и в беседе затронет вопрос о кинокартине и спросит, почему мало и редко их показывают.

В одном из стойбищ Зыгрянской Оби охотник Прокофий, видевший всего два раза кино, сильно изменился, стал чисто и красиво одеваться, регулярно умываться, мыть голову и потребовал, чтобы в чуме было также чисто. В беседе он спросил, где найти такого начальника, который бы дал им кино, причем заявил, что они бы отдали половину заработанных денег на устройство кино в их стойбище.

VI

Вопросы выращивания национальных кадров, выдвижения их на ответственную руководящую работу не стоят еще в центре внимания работников и руководителей предприятий Севморпути на Обском севере. Так, по данным Обдорской конторы, занято на факториях и предприятиях 200 чел. — и из них только 8 чел. националов. Но с ними, к сожалению, фактории, культбазы и оленсовхозы не ведут специальной работы, не создали необходимых условий, обеспечивающих им дальнейший рост и выдвижение.

В Обдорской пушной базе работает рабочий-ненец **Тусида Николай**, который уже научился немного читать. Вместо того чтобы его выделить и заниматься с ним индивидуально, Тусиду включили, как и всех остальных, в профполиткружок, и, естественно, он, недостаточно подготовленный, не в состоянии работать в кружке. То же с **Аваседа Марусей** (воспитательница культбазы), **Серасковой Александрой** (няня при больнице), **Ольгой Яптик** (сиделка), **Серасковым Николаем Ивановичем** (зав. Домом ненца), — никакой работы по поднятию их культурного уровня с ними не ведется.

Националы пока сами, без всякой поддержки и помощи, занимаются выращиванием кадров. Так, например, **Харичи Ан** — начальник 2-й бригады Надымского оленсовхоза — подготовил из младших пастухов начальников бригад: **Харичи Пале** и **Марик Сянг**. Если к этим людям подойти по-настоящему и поработать с ними, то из них в самое ближайшее время могут быть подготовлены замечательные руководители.

Не лучше с выращиванием кадров и в оленсовхозах. В Ныдинском оленсовхозе имеется ряд лучших работников-ненцев, как-то: **Харичи Ан**, **Харичи Пале**, **Марик Сянг**, сыновья **Василия Мироныча Рокина** — **Николай** и **Илья**, жена пастуха **Харичи Мея**, чумработница 3-го стада **Дарья Натанги**, пастухи **Лапсуй Харичи**, **Ява Тагой Берче** и др. Все они стаха-

новцы, все желают учиться, но им не созданы условия для учебы. Так, чумработница **Дарья Натанги** в беседе со мной об учебе сказала, что могла бы учиться в чуме, но ее почему-то не учат.

Попытка оленсовхоза организовать ликвидацию неграмотности окончилась неудачей, так как ни совхоз, ни райорганизации не смогли найти ликвидаторов.

Много встречается ненцев, которые хотят побывать в большом городе, посмотреть, как живут на Большой земле в больших светлых чумах. Нам приходилось встречать ненцев, побывавших в Омске, Свердловске; они резко отличаются от остальных, они получили большую зарядку к тому, чтобы мыслить и мечтать о таких вещах, которые не приходят в голову рядовому ненцу. Так, например, начальник 4-й бригады Ныдинского оленсовхоза **Марик Сянг** задавал мне вопросы о международном положении, о стахановском движении, и когда он говорил о недостатке пастухов в бригаде и в целом по совхозу, — он уже мог сравнивать это положение с машиной, которую он видел в Свердловске. „Если, — говорил он, — машина сломалась или нехватает винтика, то и вся машина не может нормально работать“. **Марик Сянг** мечтает о том, чтобы попасть в Москву, увидеть, как живут в больших и „некаслающих“ светлых чумах, и повидаться с т. **Шмидтом**.

Председатель Южноямальского нацсовета т. **Пуйко Алексей Ефимович**, побывавший в Омске, стал носить костюм, белье и приезжающих к нему в чум ненцев угощает из тарелок, пользуется вилкой и другими предметами культурного обихода...

Для тундры было бы большим политическим событием, если бы было организовано в Москве совещание лучших стахановцев-националов наших оленсовхозов, охотников и зверобоев. В результате такого совещания в их лице мы бы получили лучших агитаторов в тундре за советскую культуру.

Во всех предприятиях Севморпути, где нам удалось быть (культбаза, фактории, оленсовхозы), как правило, нигде не занимались изучением языка коренного населения. Коммунисты и комсомольцы не являются застрельщиками этого. Наоборот, нередко члены партии, подолгу работающие на Севере, не считают нужным изучать национальный язык. Например, зав. факторией коммунист **Лозакович** работает на Севере 5 лет, из них 3 года на фактории, в гуще национального населения, и по-ненецки не знает ни одного слова. Коммунистка **Миллорд** работает на Севере 10 лет, по-ненецки не знает ни одного слова; тоже — коммунист **Новиков**, руководитель Обдорской промконторы.

VII

Путь от Ямальской культбазы к фактории **Яда** идет большей частью вдоль берега Обской губы по направлению к Новому Порту. Извилистая дорога все время то спускается на лед, то отходит в сторону от берега.

Примерно километров за тридцать до фактории, вдоль берега губы часто встречаются вмерзшие в лед и полузанесенные снегом рыбацкие лодки. В этих, сейчас безжизненных местах рыболовецких стоянок с наступлением весны закипит работа. Сюда стянутся рыбаки, появятся чумы, начнется летняя путина. Из Нового Порта придут за рыбой специальные суда-рыбницы, чтобы забрать улов для переработки на консервы и балык.

На высоком месте, несколько отступив от берега, стоит одинокий дом фактории, с маленькими пристройками, которые можно заметить только подъехав вплотную к дому.

В этом доме размещены лавка, пекарня, комнаты для сотрудников, а коридор отведен для приезжающих ненцев и в отчетах заведующего фигурирует как чайная и красный уголок.

В период зимней стоянки фактория обслуживает, примерно, сотню ненецких хозяйств, разбросанных вокруг нее на расстоянии от пятнадцати до сотни километров. Эти хозяйства находятся здесь в течение всего охотничьего сезона, и отлив их начинается в середине апреля, когда песец начинает линять и охота на него прекращается. К этому времени, перед летним касланием, население закупает самое необходимое (хлеб, сахар, чай, табак листовой и др.) с таким расчетом, чтобы этих продуктов хватило на полгода — до возвращения на зимние пастбища. Как правило, запасенных продуктов им нехватает. В этих условиях организация передвижных лавок на моторных лодках и катерах могла бы послужить большим подспорьем откочевывавшим хозяйствам.

Как правило, отведенное под лавку помещение является самой худшей комнатой, в которой трудно расставить товары, они зачастую сваливаются в кучу. Из всех нами виденных, только в Кутупь-Юганской фактории лавка приспособлена и прилично выглядит, остальное же (Яда, Хусь-Яга, Яр-Сале, Надымская и Вануйто) содержится в антисанитарных условиях. В фактории Вануйто лавка сбита из досок, в лавку сквозь щели проникает снег.

Лавки при факториях Главсевморпути, Интегралкооперации расположены только по главной водной магистрали — по реке Оби, в глубине же тундры и по побережью Карского моря вдоль Байдарацкой губы нет ни одной торговой точки. Население в этих местах еще находится в большой зависимости от перекупщика-кулака.

Ненцы на перевыборах своего национального совета уделили много внимания вопросам снабжения. **Вануйто Трофим** сказал: „Надо больше лавок, чтобы ближе к ним ездить. Кулак имеет много оленей, может часто ездить и больше покупать, а нам достается мало товаров и самые худые“. **Сысой Нянг** заявил о том, что „лавки нужно иметь ближе к морю, там летом пасутся олени, а лавок нет, и мы сидим без товаров“.

Не только слабо разветвленная сеть лавок, но и неумение планировать завоз товаров по количеству и ассортименту является еще большим местом нашей работы на Ямале. В качестве примера можно привести ту же факторию Яда. Для этой фактории план пушнозаготовок был установлен в 92 тыс. рублей, и на эту сумму ей завезли товаров, причем уже на 1 марта остатки товаров на фактории были всего на сумму 3930 руб. Омтеруправление, планируя завоз товаров, недоучло двух тысяч человек, что привело к большому недозавозу муки, сахара, чая и др. предметов первой необходимости.

В методах работы торгующих организаций сохранились еще старые навыки, построенные на товарообмене. Все расчеты делаются исключительно в целях поступления пушнины, и в первую очередь — песка. Не учитываются растущие доходы ненецкого хозяйства, уверенно идущего к зажиточной жизни. К таким дополнительным доходам относятся поступления от транспортных перевозок, рыбной ловли и кустарных изделий. Все эти виды доходов не учтены и не планируются в завозе товаров.

Такой подход к планированию и завозу товаров тормозит развитие товарности ненецкого хозяйства, вызывает оседание пушнины, оленепродукции и др. Добыча основного вида пушнины — песка, как видно из ма-

териалов предыдущих лет, из года в год растет. Это увеличение можно, прежде всего, объяснить тем, что население Ямала с каждым годом все более и более расширяет охотничьи угодья, что говорит о росте товарности ненецкого хозяйства, об увеличении доходности. Товарозавозящие организации серьезно и по-настоящему должны изучать растущие доходы и потребности ненецкого хозяйства.

Пора заметить происшедшие культурные сдвиги среди ненецкого населения и других народов, населяющих Ямальский полуостров. Спрос на пром- и продтовары не должен ограничиваться узким ассортиментом (чай, хлеб, сахар и кожа), как это было в практике прошлых лет. Надо учитывать возросшие культурные потребности широких слоев населения. Появились новые требования к „мурлавке“¹—иметь в достаточном количестве нижнее, верхнее платье, белье, шелковые изделия, лучшие сорта парфюмерии, в первую очередь одеколон, дорогие сорта туалетного мыла, зеркала, умывальники, полотенца и всевозможные украшения для национального костюма в виде лент, цветных сукон, цветных пуговиц и т. п.

Вот что говорят ненцы—избиратели Найтинского нацсовета—в своем наказе вновь избранному нацсовету.

Наказ, пункт 13: „На фабрику все более поступают товары и продукты, но мало среди них необходимых для нас по домашнему обиходу, а именно: хороших медных чайников, котлов для варки пищи, чайной и столовой посуды, сурика, цветных сукон, украшений для женщин, нет хороших столов с ящиками, совсем отсутствуют лодки-кайданки, береста для летнего чума, бидоны для керосина, рогожки, наперстки, иголки, хорошие головные гребни, необходимо завозить и шить из хорошего материала больше нижнего белья, верхние рубашки и сорочки для малиц. Поручить нацсовету добиться перед риком и облысполкомом завоза перечисленных товаров в тундру в достаточном количестве и в хорошем качестве“.

Пункт 15: „Поручить нацсовету добиться в 1936 году завоза на фактории Се-Яга больше чаю, сахара, масла, кондитерских изделий, кренделей белых и т. д.“.

Нередки требования в тундре на шелковые изделия, готовое верхнее платье, одеколон, а Яков Серасков, перешедший из чума во вновь

¹ Мудрая лавка.



Врач Константинова моет ребят

построенный дом, мечтает приобрести патефон, или, как говорит он, „мурмашину“ (мудрую машину).

Харичи Ан, пастух 2-го стада Ныдинского совхоза, говорит: „Мы научились носить белье, но сохранить в чистоте стираное белье нельзя, так как лавки не продают таких ящиков, куда можно было бы спрятать белье. Поэтому приходится держать его в постелях, где оно пачкается“.

А чумработница 3-го стада **Дарья Натанги** заявила, что „мы сменили ягушки на платья, но их нехватает, поэтому редко приходится менять; готовых мало, а сами шить еще не умеем, да и мануфактуры мало“.

Взять, например, полотенце: его нельзя достать ни на одной фактории и в лавках, поэтому ненцы по-старому еще употребляют для вытирания лица и посуды березовую стружку, которую специально изготавливают женщины, тратя на ее изготовление много времени и сил. Надо забрасывать товары зимним путем, хотя бы по линии Обдорск — Новый Порт, Обдорск — Хальмерседе. Такие товары, как мануфактура, одежда, белье и др., вполне транспортабельны. Между тем, наши работники Обдорской промконторы не обращают на это никакого внимания.

Аппарат пушных факторий засорен социально-чуждым, торгашеским элементом. Так, например, на фактории Яроно переводчик **Чупров** (зырянин), бывший агент по скупке пушнины у обдорских купцов, проводил в 1935 году в тундре заготовку пушнины путем спаивания националов спиртом и собирал одновременно личные долги, якобы оставшиеся за ними еще до революции. Характерно, что эти безобразия творились на глазах зав. факторией, члена партии **Тулецкого**.

Заведующий факторией Полуй **Овсянников** грубо обращался с националами, вследствие чего последние избегали факторию. Там же продавец **Дьячков** при приемке пушнины обсчитывал охотников, а охотовед **Новицкий**, окончивший советский вуз, вел миссионерскую работу, выделявая и распространяя среди националов крестики.

На факториях советскую культурную торговлю нередко извращают. Попрежнему имеет место ограничение в отпуске товаров в одни руки, хотя в некоторых случаях ограничения, правда, вызваны недостаточным количеством запасов (фактория Яда, ОРС оленсовхозов и др.). Некоторые товары, необходимые ненцам, не расфасованы и этим отталкивают покупателя.

Вот наиболее характерные факты: в Обдорске в промконторе лежит больше года бисер; цена ему 120 руб. за килограмм; желающие его купить пугаются цены, в то время как совсем не нужно покупать килограмм: потребность удовлетворяется несколькими граммами. Никто не подумал подобрать этот бисер на нитки, а в таком виде его охотно раскупают.

Фактория Се-Яга такие товары, как чай, сахар, свободно не продает, а отпускает за каждый сданный песок. Фактория Яда сахару отпускает не более 4 килограммов, хлеб — тоже в ограниченном количестве. Охотники-ненцы требуют 5—6 пудов хлеба, а им отпускают 1,5—2 пуда. Такое положение вызвано тем, что здесь на 1 марта осталось запаса муки только 6 тонн при ежедневном (сокращенном) расходе хлеба в 700—800 килограммов, причем эта фактория должна снабдить „каслающее“ население на летние пастбища сухарями и хлебом в достаточном количестве. Сейчас приняты меры к завозу муки из Нового Порта.

Наблюдался большой разницей в ценах. На одни и те же товары, вследствие допущенной двойной калькуляции—ОРСом (Тобольск) и промконторой (Обдорск),—были установлены различные цены, а запоздание счетов на отгруженные товары повлекло за собой искажение цен.

Весы в тундре не проверялись с момента их завоза, а в оленсовхозах весов и вовсе нет. Там укоренилась такая практика: убойный вес тушки оленя принимается за 40 килограммов.

Национальное население Ямальского полуострова научилось ценить деньги. И, несмотря на это, наши организации слабо внедряют их. Взамен денег некоторыми факториями выдаются расписки и квитанции, по которым лавка отпускает товар. Введены по существу суррогаты денег, запрещенные правительством. Также всюду отсутствует мелкая разменная монета, что приводит нередко к обсчету охотников. Например, заведующий факторией Се-Яга **Мутьянов** систематически недодавал охотникам сдачу в размере до рубля, кроме того, как он сам говорит, „забывал“ записывать, сколько и чьих денег за ним оставалось.

Рабочий день фактории начинается обычно рано. С утра съезжаются с разных сторон тундры ненцы, ханты, зыряне: одни привезли пушнину, другие приехали купить необходимое продовольствие (хлеб, сахар, чай). Работники фактории, заведующий, продавец заняты приемкой пушнины, оформлением документов и производством расчетов.

Ненец начинает свое посещение фактории с чаепития и только потом приступает к разговорам о продаже пушнины и покупает товары. Совершив операции, вдоволь наговорясь с другими охотниками, снова принимается за чай и только к вечеру покидает факторию.

Культурно-массовая работа с населением на факториях ведется чрезвычайно слабо, а в некоторых факториях совсем ее нет (Вануйто, Надымская). Ежедневно посещающие факторию в период охотпромысла 15—20 человек не могут найти культурных развлечений и отдыха. На большинстве факторий отсутствуют чайные, красные уголки, никто из работников не проводит беседы, не читает газет. Многие из факторий не имеют ни радио, ни кинопередвижек, нет патефонов и других музыкальных инструментов.

Работа с национальным местным населением выпала из поля деятельности наших совхозов, факторий и др. предприятий. И не случайно письмо Транспортного отдела ЦК ВКП(б) и Политуправления поставило перед нашими организациями вопрос о развертывании работы с местным населением во всю ширь. В этом письме прямо сказано, что все наши предприятия „являются **важнейшим фактором** поднятия хозяйства и культуры местных народностей на основе **ленинско-сталинской национальной политики**“.

Эти указания партийные и непартийные большевики, работающие на Севере, должны облечь в конкретные мероприятия, построенные на учете особенностей каждого пункта.

Б. Л. ЧЕРНЯК

СЕВЕРНЫЕ МАШИННО-ПРОМЫСЛОВЫЕ СТАНЦИИ

Хозяйство народов Крайнего Севера носит промысловый характер. Сырьевой базой его являются охота, рыба, олень, причем эти отрасли обычно сочетаются даже в одном и том же хозяйстве, особенно у кочевых групп.

Местные сырьевые ресурсы часто не осваиваются в силу слабой организации труда и технической беспомощности местного населения.

Например, на Байдарацком побережье Ямала оленеводы охотятся на песца, но не имеют возможности охотиться на морзверя, которого здесь (район Мара-Сале) очень много.

Береговые чукчи и эскимосы не в состоянии полностью охватить промыслом богатые ресурсы моржа и др. морзверя, так как на своих примитивных байдарках, без достаточной помощи моторного катера, они не могут значительно удалиться от береговой полосы.

Огромные ресурсы рыбы по Хатангскому району пока используются только в пределах потребности местного населения и то недостаточно; обработка и транспортировка товарной продукции пока не налажена.

В районах Крайнего Севера в течение сезона заготавливаются в большом количестве песцовые экспортные шкурки. Между тем промысловики только в последние годы, и то не везде, получают кое-какой инструктаж по обработке и упаковке песцовых шкурок. В результате несезонного боя, небрежной съемки шкур и грубой упаковки при перевозках, заготавливается лишь около 15% песцовых шкурок первого сорта.

Техническая отсталость понижает товарную продукцию северного хозяйства, не дает ему более успешно двигаться вперед, расширить базу промысла и использовать все отходы. Между тем местное население предъявляет большой спрос на технику, стремится приобрести культурно-технические знания, оно не хочет идти на поводу у слепых сил суровой северной природы, оно стремится вооружить себя технически.

Горно-геологическая экспедиция (г. Зяблов) телеграфирует с Чукотки, что население за 300 километров приезжает к ним с просьбой оковать нарту, починить рульмотор и научить обращаться с ним и т. д.

Тов. **Сидорин** сообщает с северной оконечности Ямала, что сырьевая база района исключительно богата, но население слабо вооружено технически и предъявляет большой спрос на орудия промысла.

Коллективу полярной станции на острове Белом совместно с факториями на Томбее и Гыдаямо приходится часто оказывать организационно-техническую и даже медико-санитарную помощь местным кочевникам-ненцам.

Своеобразные местные условия требуют большой гибкости в обслуживании. Когда в глубинные пункты тундры приезжают кочевой Красный чум или яранга, то работу часто приходится начинать с запаивания чайника, починки ружья, капкана и других предметов промыслового обихода, которые играют исключительно большую роль в быту кочевого населения.

Все эти факты типичны для Крайнего Севера. Назрела большая потребность в организации **опорных пунктов**, располагающих техническими средствами и кадрами для обучения местного населения.

Работа существующих культбаз Главсевморпути лишь отчасти охватывает промысловую деятельность населения. Культбазы в большей степени оказывают медико-санитарную и школьно-просветительную помощь, а также способствуют укреплению работы окружных, районных и сельских советов. В результате этой работы и благодаря успешному хозяйственно-транспортному освоению районов Крайнего Севера созданы условия, когда дальнейший подъем хозяйства и культуры народов Севера уже можно вести на более прочной экономической базе.

Для организационно-технической помощи артелям, простейшим товариществам и колхозам Крайнего Севера, Главное управление Северного морского пути приступило в 1936 году к строительству **северных машинно-промысловых станций (СМПС)**. Создание их—новый этап в работе по культурно-хозяйственному подъему народов Крайнего Севера, по социалистической реконструкции их промыслового хозяйства.

В отличие от МТС эти машинно-промысловые станции—учреждения комплексные. Они будут влиять на все отрасли местного хозяйства. СМПС создадут благоприятные условия для перехода кочевых групп населения на оседлый образ жизни—на рельсы колхозного производства.



По плану 1936 года намечено строительство трех станций: **Чукотской, Ямальной и Булунской**. Общее капиталовложение на строительство—1383 тыс. руб. Основное оборудование станций: мастерские, вельботы, рульмоторы, катеры, установки для салотопок, лебедки, ветроэлектростанции, склады, неводы, сетеподъемники, домики для подкорма песцов, оленеводческие, засолочные и копильные пункты.

Для первого года работы производственный план и план обслуживания колхозов намечаются в следующем объеме: **по Чукотской станции** (обслуживает 18 артелей) добыча морзверя—15 800 шт., вытопка сала—1600 центнеров; **по Ямальной** (обслуживает 6 артелей) вылов рыбы—900 центнеров; **по Булунской станции** (обслуживает 6 артелей) вылов рыбы—3600 центнеров.

Мы видим, что основные участки работы этих станций—рыболовство, зверобойный промысел, утилизация отходов и обработка рыбы. Кроме того станции ведут подготовку технически опытных кадров. **Ямальная и Булунская станции** должны также вмешаться и в песцовый промысел. Для этого не требуется особых технических средств. Здесь нужна главным образом помощь со стороны охотоведа в организации промысла и в обучении по съемке и правке шкурок.

Северные машинно-промысловые станции могут значительно расширить базы промысла, увеличить добычу сырья (рыба, дичь, морзверь и др.), которое будет на месте же обрабатываться, что в свою очередь увеличит питательные ресурсы за счет местной продовольственной базы вместо завозных продуктов.

В ходе работы станций местное население обучится обрабатывать сырье, на фактат убедится в значении утилизации отходов промысла, а также изучит механизмы промысла (моторы, мастерские, лебедки, сетеподъемники, копильники, салотопки и т. д.). Активная хозяйственная деятельность населения будет непрерывно повышать доходность местного населения, чем еще более усилится тяга промысловиков в артели и колхозы.

В своей работе станции будут, особенно первое время, опираться на хозкультбазы, — там, где это территориально возможно, например в бухте Лаврентия на Чукотке, на Ямале. В дальнейшем же учреждения хозкультбаз — больницы, школы, краеведпункты и др. — будут строиться вокруг машинно-промысловых станций, как основных хозяйственно-технических центров.

Подготовленные станциями местные кадры людей, овладевших техникой, будут включаться в работу всех предприятий Главсевморпути на Крайнем Севере. Строительство станций первой очереди по плану 1936 года должно быть безотлагательно выполнено.



Охотник идет по следам зверя

Н. Д. ПОПОВ

О НЕНЕЦКОМ ЛИТЕРАТУРНОМ ТВОРЧЕСТВЕ

I

К пятилетию Ненецкого округа в Нарьян-Маре вышел литературно-художественный сборник „Заполярье“. В книжке всего 70 страничек. А между тем она явилась знаменательным событием для советской литературы. Именно так оценила этот сборник „Правда“. Впервые со своими художественными произведениями в печати выступили молодые **ненецкие** писатели.

В прошлом ненцы разделяли судьбу многочисленных национальностей царской России — „тюрьмы народов“. До Октябрьской революции они были поголовно неграмотными, у них не было своей письменности, и все их словесное художественное творчество было представлено исключительно в фольклоре.

Революция открыла путь к процветанию ненецкой народности. С помощью русского пролетариата ненцы строят у себя в тундре новую жизнь и, миновав капиталистическую стадию, подходят к бесклассовому социалистическому обществу.

Наряду с победами в хозяйственном строительстве широко развернулась в тундре культурная работа. Более 600 ненецких детей учатся в школах. Нарьянмарский педтехникум готовит кадры ненцев-учителей, которые будут преподавать на родном языке. Ленинградские и архангельские вузы готовят ненцев-врачей, зоотехников, словесников, административных работников и т. д. В округе издаются две газеты. Развивается фольклор: новые песни, новые мотивы. А сейчас закладываются первые кирпичики в фундамент ненецкой **письменной** литературы, национальной по форме, социалистической по содержанию.

Вот уже три года в округе при газете „Нарьян-Вындер“ работает литературная группа, организованная начинающими русскими писателями. Группа поставила целью выявить молодых творчески одаренных ненцев, объединить их, привлечь к литературной работе. Так были выявлены ненцы **Ефим Соболев, Егор Талеев, Стеша Ардеева, Иван Негосытый** и др. При поддержке партийной организации газета создала молодым ненецким авторам хорошие условия для учебы и творчества: провела с ними литературные курсы, организовала в газете литературные странички, старательно работала с ненцами над их первыми произведениями.

Недавно вышел **второй** сборник „Заполярье“. Он показывает несомненные успехи литгруппы по воспитанию ненецких писателей. Если в первом сборнике вместе с русскими писателями, писавшими на ненецкие темы, участвовали всего два ненца, то во втором их стало уже пять. Повысился также идейно-художественный уровень произведений ненецких авторов, что особенно радостно отметить.

Писатели ненецкой литгруппы в меру своих сил показывают, чем стала сегодня тундра, сбросившая власть русских купцов и царских урядников, создающая в бывшей „глухомани“ социалистическое хозяйство. Но молодые писатели пишут прежде всего о новых людях в тундре, они показывают перевоспитание ненцев, прежде неграмотных, суеверных и забитых, в сознательных строителей новой жизни. Освобождение ненцев

от старых традиций и привычек не проходит легко и безболезненно. Это хорошо выражено в стихотворении одного из самых активных участников „Заполярья“ **Г. Суфтина** — „О спирте“.

Водка была одним из главных средств „просвещения“ и ограбления ненцев русскими промышленниками и попами-миссионерами. Водка въе-лась в быт ненцев.

О водке мечтали ненцы,
Как пожилая невеста
Мечтает о женихе.

По тундре едет старый ненец Лагей с флягой спирта на груди. Он встречается с трактором, мотор у которого перестал работать на холоду. Тракторист просит у Лагея:

Нам очень немного надо —
Сто семьдесят капель спирта,
И соловьем зашелкает
Обледенелый мотор.

„В простом человеческом сердце“ Лагея происходит борьба:

Наследие лихого строя
Из жизни не выбьешь скоро...
Сжимает спиртовую флягу
В дрожащих руках Лагей.
Глядит помутневшим взором
На рыжую грудь машины...
Что видит он в этой силе:
Друга или врага?

Но сознание нового побеждает силу старой привычки, и Лагей —

... поднимает руку
и делает два шага.

Согретый спиртом трактор пошел снова.

Ненцы пишут на русском языке, который они еще плохо знают. Поэтому в произведениях их чувствуется бедность словаря, недостаток ярких эпитетов и образов для выражения своих чувств и мыслей. Но они глубоко-искренни в своих стихах и рассказах. Творчество молодых ненецких писателей оптимистично в лучшем значении этого слова. Все взоры их устремлены к новой жизни, что идет в тундру, отбрасывая вековые традиции и привычки. Они преисполнены счастливой гордостью, что сами строят эту новую жизнь.

Здравствуй, родина! Мы сами
Строим радостную жизнь,—

обращается к тундре талантливый ненец-поэт **Ефим Соболев**. О прежней жизни поэт не может вспомнить без горечи:

До сердца пронизывал яростный холод,
В заснеженном чуме удушливый дым,
Гулял по холмам с эпидемией голод,
Везде за собой оставляя следы.
Он крался по насту походкою тихой
Туда, где притихший раскинулся став,
Следил, как, глазами морочая дико,
Богов призывает, беснуясь, шаман.
.....
Я вырос. я тоже ходил за стадами,
И песни разучивал гордый норд-ост.

А вот о сегодняшней тундре у Соболева другие песни:

В мороз, в жару, в глухие ночи
Мой старший брат — оленевод
С бригадой пастухов надежно
Оленье стадо стережет.
А вечерами на досуге
Сестре и матери своей
Он долго по складам читает
Газету нашу „Ясовей“.

А вот и финал:

Когда начнет крепчать мороз,
Я сам по молодому насту
Вернусь учителем в колхоз.

Прост в своей непосредственности и вместе с тем выразителен рассказ ненки **Стеши Ардеевой** — „Дочь“.

Студентка Галя приехала на каникулы в свой родной чум. А дальше все так искренне, просто и коротко описано, что мы дадим слово самой Стеше Ардеевой:

„Только ночь переночевала Галина в чуме спокойно. Утром осмотрела давно немытые латы. Грязного братишку: Грязную посуду. Сказала решительно:

— Я сделаю в своем чуме культурный вид.

Мать расстроилась:

— Что ты, Галя?

— Очень худо жить в грязном чуме. Хочу устроить в нашем чуме по-новому.

Мать еще больше расстроилась:

— Русские пусть живут по-своему, а мы будем жить тоже по-своему.

Галина сказала:

— Нельзя так ставить вопрос.

И она рассказала матери о голубой столовой техникума, о простынях на кроватах, о подушках, о зубном порошке.

Мать хмурилась. Она говорила, что при ее жизни от грязи еще никто не умирал. Тогда Галя молча принялась за уборку. Она до-чиста вымыла латы, до блеска вытерла посуду. Выхлопала постели от пыли и вшей. Принесла стол и на него поставила зеркало.

Отец смотрел на дочь. Нюхал табак и одобрительно чихал.

Галя достала из чемодана мыло. Вытащила удивленного Алика на улицу. Вымыла его и обтерла махровым полотенцем. Потом научила чистить зубы.

Алик преобразился.

Галя достала из чемодана книгу Горького и сказала:

— Слушайте!

Мать молчала. Только отец встал и проговорил:

— Дай мне мыло и белый порошок. Я хочу быть таким же чистым, как мой сын. И посмотрел серьезно на мать:

— Идем. Ты уже давно не мылась. Нельзя так ставить вопрос.

И одобрительно улыбнулся дочери“.

Мы сознательно привели из рассказа эту длинную выписку, чтоб показать особый колорит его, заметный даже на русском языке.

II

Большую работу ненецкая литературная группа проводит по собиранию ненецкого фольклора: былин, сказок, легенд, песен. В русской старой фольклористике существовал реакционный взгляд на устное творчество ненцев. Многие ученые этнографы совсем не признавали за ненцами каких-либо творческих способностей. Художник **А. А. Борисов** в свое время писал:

„Песен у самоедов я не слыхал. Когда он едет на оленях, он часто просто мурлыкает на однообразный мотив свою импровизацию, что

у него есть жена, есть много собак или оленей, есть ружье, что он поедет на зверя... Вот и вся его поэзия“.

Только советские ученые — фольклористы и краеведы **Г. А. Старцев, Нырерко, В. А. Тонков** и др. — занялись собиранием ненецкого фольклора и изданием его. И тут обнаружилось, что устное творчество ненцев обширно, разнообразно и отличается во многих случаях большой художественностью.

В скором времени в Северном краевом издательстве (Архангельск) из печати выйдет интересный сборник ненецких легенд и сказок, собранных **В. А. Тонковым**. Это преимущественно дооктябрьский фольклор. Древнейший пласт его дает представление о ранних религиозных верованиях ненцев, о пережитках анимизма, тотемизма и магии. Героические поэмы описывают былые междуродовые и межплеменные войны, столкновения с русскими и оленными народами Севера. В основе этих войн лежит борьба за обладание оленьими стадами и пастбищами. Главное место в таких песнях занимает богатырь-ненец, обладающий ловкостью и необыкновенной силой. Наиболее популярными из них являются „Вылка Сильный“ и „Вылка Тонкий“.

Более поздний фольклор говорит нам об усилении классовой дифференциации среди ненцев, о появлении батрачества, о тяжелом положении женщины, бедноты и детей. В большинстве произведений дооктябрьского фольклора ненцев преобладали мотивы безнадежности, жалобы на жизнь, отражавшие угнетенное положение ненецкой бедноты.

Сейчас в тундре появились новые песни, в которых выражена любовь этого народа к советской власти, к Ленину и Сталину, отрицание всего того, во что верили раньше.

Нам не нало царя и бога,
Долой сядеев,¹ церкви долой.
Мы празднуем Первое мая,
В пролетарский праздник несем
Советское красное знамя.

В качестве примера новых песен можно привести и следующую:

„Мы идем по дороге,
По которой шел Ленин,
По которой движется
Вся наша страна.
Двери к веселью и счастью открыты.
Нас ведет Сталин.
Стар или молод ты, товарищ,
Со Сталиным мы совершим переход.“

Ненецкая литературная группа сознает значение фольклора не только для изучения истории своего народа, его быта и верований, но и для своего творчества. Многие произведения молодых писателей — например, „Былина“ — **Ив. Меньшикова**, „Свадьба“ — **Егора Талеева**, „Ненецкая сказка“ — **Вл. Ершова** и др. — созданы на ненецком фольклоре.

От устной импровизации безымянного ненца-автора взята **Г. Суфтиным** песенка **Хосея**:

В тундре прибоем морским гремит,
Сталин, имя твое.
Слышали мы, поняли мы,
Сталин, слово твое.

¹ Сядеи — языческие божки у ненцев.

Стало милее нам лучших слов,
Сталин, имя твое.
Будет делом всех бедняков
Сталин, дело твое.

Окружная газета „Нарьян-Виндер“ в каждой литературной странице отводит место для сказок и новых песен, активно воздействуя на создание фольклорного репертуара ненцев, внедряя среди них идейно и художественно доброкачественные тексты.

Устное народное творчество ненцев является активным фактором социалистического строительства в тундре. Внимание к нему со стороны молодых ненецких писателей и газеты весьма похвально.

В. В. СЕНКЕВИЧ

ОРНАМЕНТ У НАРОДОВ СЕВЕРА

Когда пишешь об орнаменте народов Севера, невольно вспоминаются изящные тонкие пальцы молодой хантэйки Тани, простым охотничьим ножом проворно вырезающие на бересте тонкие узоры изумительной красоты и симметрии.

Эта четырнадцатилетняя девочка Таня, никуда не выезжавшая из своих родных юрт, умеет в пределах гаммы одного коричневого цвета создать прекрасный узор для своей меховой рукодельной сумки. Таня тонко разбирается в оттенках узора.

И Таня не одна. Их тысячи, таких художниц-рукодельниц в национальных республиках нашего Союза (особенно на Севере и Востоке). Кустарно-промышленными способами они создают поистине художественный уют для своих юрт, иногда даже кочевых палаток.

Мы хотим познакомить читателей с своеобразным стилем орнамента народов Крайнего Севера нашей социалистической родины.

★

Искусство орнамента знакомо человечеству тысячелетия. Многие ученые Запада считают орнамент первоначальной формой живописи и утверждают, что древний человек не был способен художественно воспринимать окружающие его предметы и явления. Поэтому его орнамент якобы является узором с беспредметными, лишенными всякого смысла линиями.

Эта точка зрения выросла из непонимания психики охотничьего первобытного общества.

Первобытный охотник был прежде всего слепым борцом с природой. Ему, плохо вооруженному, приходилось совершать казодневные подвиги в этой жестокой

борьбе за жизнь. Он был практиком. И его искусство, как и вся его умственная жизнь, отражало эту практическую деятельность.

Орнамент — глубоко конкретное искусство, в нем схематизация сюжета, но не бессюжетность. Само название орнамента у северных народов разбивает буржуазные теории о его якобы абстрактной беспредметности. У ненцев, например, каждый вид орнамента имеет свое название: „рог лося“, „рог оленя“, „голова медведя“, „заячье ухо“. У коряков есть орнаменты под названием „солнце“ и „месяц“, а у якутов — „сосок кобылы“, „сосуд для кумыса“. И образцы орнамента этих народов обнаруживают схематическое сходство со своим названием.

Как мог произойти орнамент и что древнее по происхождению, — рисунки зверей или меандр, т. е. геометрический орнамент?

Наблюдения над жизнью и бытом северных народов привели меня к убеждению, что древнейшей формой живописи является как раз не орнамент, а **реалистическое изображение промыслового зверя или рыбы**. Археологические раскопки подтверждают это положение. Подобные рисунки, вырезанные из бересты, на коже и на дереве, имеются у всех народов Крайнего Севера, но в настоящее время они в значительной мере вытеснены орнаментикой и миниатюрной скульптурой из кости мамонта, встречающейся у всех народов, живущих по побережью Ледовитого океана (ненцы, чукчи, коряки, эскимосы, сахалинские чукчи).

Эти рисунки глубоко реалистичны, полны жизни и движения, так как, по верованию их создавшей симпатической охотничьей магии, точность изображения зверя обеспечивает удачу в охоте.

Но откуда же появился орнамент? Мы полагаем, что орнамент родился из привычки

охотника вести подсчет убитых им зверей. Такая привычка развита и до сего времени у манси. После убийства медведя охотники-манси делают зарубки на дереве в виде схематического изображения фигур охотников, медведя и собак, с точным учетом их числа. Этим они хотят оставить воспоминание о данной охоте. Подобной охотничьей летописью покрыты многие стволы деревьев в лесах Сосьвинского и Березовского районов. Первобытный охотник, сделав новое оружие, пробовал его на охоте, и первое убитое им животное он в виде схематического рисунка наносил на рукоятку своего ножа или топора. Второе убитое им животное он подобным образом рисовал рядом с первым, и так из рядов охотничьих трофеев произошел геометрический орнамент. Постепенно определенная форма таких упрощенных изображений получила широкое распространение среди целого племени и создавался стиль в орнаментике.

Но, говоря о первобытном искусстве, нельзя забывать, что в его создании участвовал не один охотник, но также и его подруга. О роли женщины в первобытном искусстве несправедливо умалчивает большинство искусствоведов. С разделением труда в охотничьем обществе женщина была строго изолирована от всего, что связано с охотой. Женщинам многих северных народностей до сих пор не разрешается дотрагиваться и переступать через охотничьи и рыболовные снаряды. На медвежьих празднике у манси женщине запрещалось открывать лицо и есть мясо от передней части медведя. У большинства северных народностей женщинам запрещалось рисовать промысловых зверей и даже петь о них песни.

Отстраненная мужчиной от охотничьей магии, женщина внесла в орнамент элемент надуманности и загадку, но это обстоятельство все же не сделало женский орнамент абстрактно-беспредметным. Если ей запретили изображать медведя, то она стала придумывать узор медвежьей головы.

У нанаяк (гольды) имеется интересный орнамент — загадка. Нанайка изображала на бересте красивый узор, в котором скрыто изображение какой-нибудь птицы, или зверя, или даже группы животных. Причем для нанайской художницы величайшее наслаждение доставляет правильная отгадка его скрытого значения со стороны зрителя.

★

Народы Севера имеют несколько стилей орнамента, в каждом встречаются образцы высокохудожественного исполнения. Самым интересным из них нам представляется стиль орнамента финно-угорской группы (хантэ, манси и ненцев).

Орнамент этих народов можно назвать орнаментом „оленьего рога“, так как в основу этого стиля легла форма оленьих рогов.

Орнамент глубоко интересен по форме и содержанию. Кочевники-оленоводы, естественно, обоготворяли оленя как главную основу их материальной жизни, доставляющую им пищу и одежду. Женщины этих племен на своих одеждах и посудах стали вышивать и вырезать эмблему этого животного — „олений рог“.

Постепенно эта эмблема вошла в основу орнаментального стиля трех народностей: хантэ, манси и ненцев. У хантов и манси есть два вида орнамента: на меховой одежде и на берестяной посуде. Орнамент по бересте отличается особенной красотой и симметричностью. Он вырезывается простым ножом на хорошо проваренных полотнищах бересты, потом береста сшивается в цилиндрические сосуды, называемые кужни, в которых хантэйские и мансийские хозяйки держат различную провизию. Орнамент нашивается также на малицы, т. е. на верхние шубы. Сначала узор вырезывается из кусков кожи или меха и, красиво подобранный по оттенкам, располагается на подоле и передней поле одежды. Кроме одежды, меховой орнамент украшает еще меховую обувь этих народов и женские ручкодельные сумки. По своей форме и меховой и берестяной орнаменты хантов и манси имеют в основе фигуру оленьего рога и треугольник из схематизации изображения рыбы.

Волнообразные круги и лиственный узор совершенно отсутствуют в стиле орнамента „оленьего рога“. Но, несмотря на эту стилистическую ограниченность, женщины-ручкодельницы умеют создавать в пределах стиля прекрасные узоры, поражающие разнообразием и богатством фантазии.

У ненцев нет орнамента на бересте, зато у них есть орнамент на мамонтовой кости и на меховой одежде. Орнаментом украшается у ненцев только верхняя одежда, называемая у мужчин *sovak*, а у женщин *rapu*. Орнамент на женской одежде богаче, чем у мужчин. Он вырезается из полосок черного собачьего меха и яркого, чаще всего желтого сукна.

В основе ненецкого орнамента лежит также олений рог, но он у ненцев тупее и с меньшим числом ответвлений. Все описанные виды хантэйского и мансийского орнамента, а также и меховой ненцкий орнамент исполняются исключительно женщинами. Но у ненцев есть еще мужской орнамент — резьба по кости мамонта, украшающая их трубки и рукоятки их охотничьих ножей. По форме этот орнамент также принадлежит к стилю „оленьего рога“.

Стиль орнамента „оленьего рога“ является древнейшим образцом охотничьего искусства. Но, несмотря на седую древность его происхождения, он имеет большую художественную выразительность и красоту.

Основная красота стиля „оленьего рога“ заключается в глубокой сдержанности его

красок и линий. Эти качества приближают его к греческому мезандру, сохранившемуся в раскопках микенских ваз. И тут и там скромность линий и пристрастие к коричневому цвету.

Стиль орнамента, имеющийся у коряков, якутов, ламутов, камчадалов и чукчей, мы назовем геометрическим. В нем уже встречаются и круги и спирали, но основа его больше квадрат и треугольник, чем круг. В геометрическом орнаменте северных народов меньше оригинальности, чем в стиле „оленьего рога“. По виду он очень похож на готический стиль орнамента средних веков, вернее — на готическую резьбу по дереву.

У якутов очень интересен гончарный орнамент на глиняной посуде. Он съезает лепной и вырезанный. На горшок он или нацепляется готовой глиняной лентой, или вырезается палочкой или ногтем. В нем часто встречаются ломаный мезандр и кружочки, называемые „госок кобылы“.

Корячки особенно любят украшать орнаментом свою верхнюю одежду — кухлянку. Сама вышивка у них называется „упован“. Упован нашивается на подол кухлянки. Он делается из кожаных вырезок или вышивается бисером по плису.

Чукчанки делают вышивки на своих одеждах чаще всего из черных и белых квадратов гладкой оленьей шкуры. Некоторые чукотские вышивки имеют символические названия — „солнце“, „месяц“, „звезда“. В геометрическом орнаменте чукчанок и корячек встречаются растительные мотивы — меховые цветы и листья — и круги, изображающие солнце, луну и даже концентрические круги луча. Эта тематика сплетена в нем с охотничьими мотивами — фигурами зверей и рыб. Подобное сплетение стиля вполне соответствует быту коряцких женщин, занимающихся уже огородничеством, чего нет у вышеописанных народностей (хантэ, манси и ненцев). Вместе с огородничеством в их геометрический орнамент проникли растительные и звездно-солнечные узоры. Кроме мехового орнамента, эти народы делают еще орнамент на фигурках из мамонтовой кости. В этом стиле орнамента

есть вышивка, отличающаяся особенной красотой и художественностью формы. Особенно искусны в орнаментике этого стиля ламутки, прекрасно вышивающие бисером свои одежды.

К третьей группе мы отнесем эскимосский фигурный орнамент. Он состоит из реалистических, а не схематических фигур животных и рыб. Подобным орнаментом эскимосы украшают свои одежды и кожаные изделия. Этот стиль ярко подтверждает наше определение орнамента как предметного, конкретного искусства.

Фигурный стиль эскимосского орнамента ведет свое начало от глубокой древности. Он тесно связан с охотничьей магией. Он удивляет той точностью, с которой изображены тюлени на миниатюрной трубке для курения. Очевидно, этот орнамент возник в ту пору, когда суровые законы симпатической магии не разрешали схематизировать изображения зверя и рыбы. Реализм и тонкое исполнение эскимосского фигурного орнамента имеют огромную художественную ценность. По жизнерадостной реалистической правде в изображении животных он может соперничать с древнегреческим изображением человеческого тела.

Четвертый стиль в северном орнаменте — это уже вышеописанный нами нанайский орнамент загадка. В нем очень сильно монгольское влияние: в его контурах много волнистого мезандра и загадочных рисунков. Очень разнообразна его сюжетная тематика: тут и птица, и бабочка, и лягушки, и листья. Из всех орнаментов Севера он наиболее красочен и запутан в линиях. В контурах его очертаний уже нет сдержанности предыдущих северных стилей орнаментики. Зато он более разнообразен, и по формам его сложные линии часто напоминают арабески мавританского стиля и требуют колоссальной техники исполнения.

Среди женщин северных народов есть истинные художницы орнаментики, искусством которых следовало бы украсить наш социалистический быт.

Этими образцами искусства орнамента следует воспользоваться при организации кустарной промышленности на Севере.

Н. Н. КУЗЬМИН

Начальник Архангельского
теруправления Главсевморпути

ЭКЗАМЕН ВЫДЕРЖИМ

Если теруправления, расположенные в Азиатской части СССР, ведут свою работу, начиная от 61° сев.шир., то Архангельское теруправление в основном свою работу должно проводить преимущественно на море. Оно обеспечивает важнейшие морские перевозки и снабжение полярных станций и предприятий Главсевморпути.

Роль нашего теруправления подчеркивается еще и тем, что из девяти ледоколов и ледокольных пароходов семь приписаны к Архангельскому теруправлению. Имеющие мировую известность ледоколы „Ленин“ и краснознаменный „Литке“, краснознаменные л/п „Сибиряков“ и „Малыгин“, а также „Садко“, „Русанов“ и „Седов“ — вот тот драгоценный фонд, хранить, беречь и обеспечивать работоспособность которого должно Архангельское теруправление.

Мы должны освоить в этом году значительно повышенный план работ. Если в навигацию 1935 года количество грузов составляло около 30 тыс. тонн стоимостью до 25 млн. руб., то в навигацию 1936 года надо переработать и отгрузить в Арктику около 80 тыс. тонн стоимостью до 45 млн. руб. В прошлом году в устье Колымы для Дальстроя направлен один пароход с грузом около 2500 тонн, а в этом году направляются три парохода с грузом 7500 тонн (в 1937 году будет переброшено туда 25 тыс. тонн, в 1938 году — 38 тыс. тонн и в 1939 году около 50 тыс. тонн). Если в прошлом году, помимо 6 своих пароходов, мы погрузили и отправили 5 арендованных пароходов, то в 1936 году мы должны отправить 7 судов Главсевморпути и 16 судов, арендованных у Наркомвода.

Теруправлению надо обеспечить успешную разработку флюорита в Амдерме (Карское море), снабдить всеми необходимыми материалами промыслы и население на островах Колгуеве, Вайгаче и Новой Земле, снабдить зимовщиков бухты Тихой (Земля Франца-Иосифа) необходимыми запасами и выполнить некоторые работы по развешиванию добычи угля на Шпицбергене.

Помимо этого надо поставить работу в оленевхозах, расположенных в Большеземельской и Малоземельской тундрах, с общим поголовьем 50 тыс. оленей. Необходимо к сроку выполнить строительство для полярных станций и план по деревянному судостроению.

Весь этот комплекс задач, стоящих перед Архангельским теруправлением в навигацию 1936 года, обязывает нас работать по-боевому, обеспечить полную готовность к навигации.

Эту подготовку мы начали еще в ноябре прошлого года.

★

Прошлогодняя навигация сильно затянулась. Из Карского моря суда Главсевморпути ушли в середине ноября. Проведя в Архангельске незначительный текущий ремонт, все суда, за исключением „Ленина“ и „Литке“, вышли (в декабре) в Мурманск, где и готовились к зверобойной кампании в горле Белого моря. Текущий ремонт проведен силами судовых команд при содействии Мурманского теруправления и Судоремонтного завода Наркомпищепрома.

Зверобойная кампания в первом рейсе проведена успешно: план выполнен на 110%; перевыполнены и финансовые показатели. Ответственная задача Архангельского теруправления—обеспечить высококачественный ремонт судов после зверобойной кампании, проводимой в тяжелых ледовых условиях.

Ледокол „Ленин“ проделал большую работу в навигацию 1935 года по проводке судов на Шпицберген и в Карском море, затем по спасению английского парохода „Усквалея“ в Белом море. Команда „Ленина“, благодаря стахановским методам, сумела закончить эту работу так, что ледокол не нуждается в ремонте. Кроме того, „Ленин“ закончил в течение шести суток ледокольную кампанию в Архангельском порту и, опять не требуя никакого ремонта, готов для арктической навигации 1936 года.

„Литке“ в начале апреля вышел из Архангельска в Мурманск, откуда повел караван судов на Шпицберген для вывоза угля, начав эту работу на месяц раньше, чем в прежние годы. По возвращении в Архангельск он, после подготовки, направляется в море Лаптевых для проводки грузовых и товаро-пассажирских судов.

Большая работа—основной ремонт—выпадает на долю судоремонтной механической мастерской Архангельского теруправления (так как „Красная Кузница“ берет на себя только ремонт л/п „Малыгин“ и небольшой ремонт в своих доках). Нет сомнения, что она справится с возложенными на нее задачами. Порукой этому—стахановцы **Черемный, Сирота** и ряд других, которые успешно выполнили трудоемкую работу во время ремонта „Литке“.

В прошлом году в Архангельске было отделение Арктикснаба. Работа шла с перебоями, подбор кадров был недостаточный, заботы и внимания к потребителям не чувствовалось. В этом году все снабженческие операции переданы заготовительно-снабженческой конторе Архангельского теруправления, и вся ответственность падает на нас. Контора снабжения должна обеспечить материалом судоремонт и своевременно расфасовать и затарировать продовольственные и технические грузы для всех потребителей—франко-трюм парохода (раньше они сдавались франко-склад).

Развивая оленеводство в наших 6 оленеводческих совхозах, мы опираемся на местные ненецкие кадры. При помощи Колокольниковской и Хаседахардской культбаз охватываем ненецкое население медицинским обслуживанием, школьным строительством. Намечаем строительство машинно-промысловых рыболовных станций. Надо подумать о переносе Хаседахардской культбазы в другое, более северное место, так как она уже свою роль выполнила, создав оседлость, благодаря чему организован районный центр.

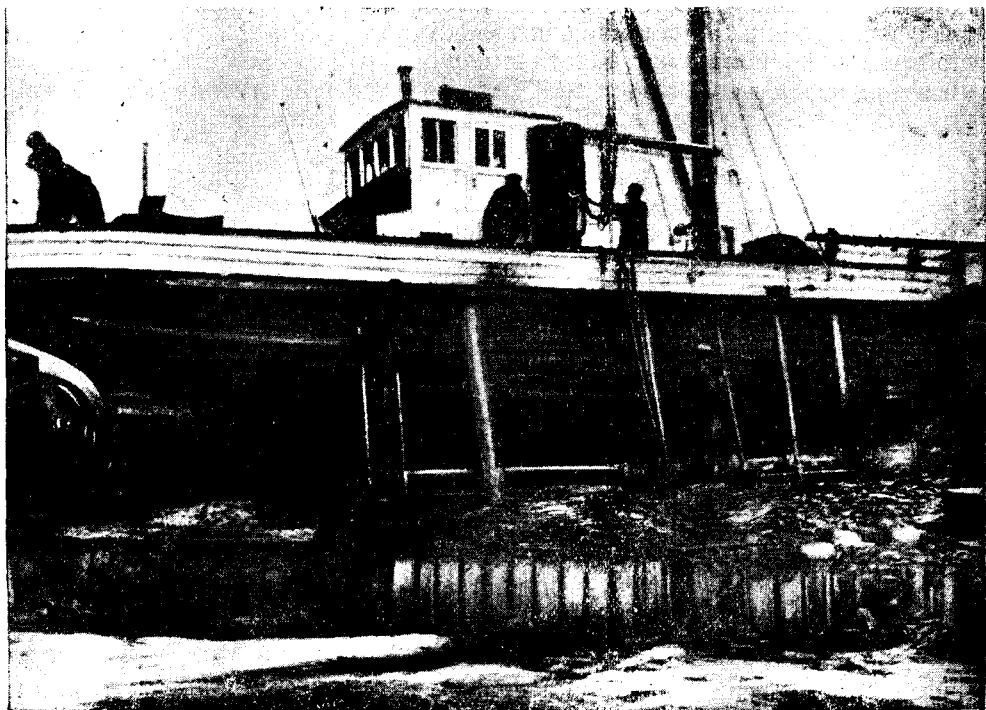
В Архангельске работает отряд Полярной авиации. Уже проделан опытный полет в Амдерму. Побывав на обратном пути на острове Вайгаче, самолет вывез 700 шкур песка. Отряду Полярной авиации, помимо круглогодичных полетов в Амдерму, придется наладить связь хотя бы со станциями южной части Новой Земли.

★

Большие задачи стоят перед островным хозяйством. Надо сделать рентабельными хозяйства на Новой Земле, Вайгаче и на острове Колгуеве, еще больше освоить их и обжить. Пока на островах живет около 1000 чел. ненцев и русских промышленников, которые занимаются добычей песка, нерпы, белуги, лисиц, яиц кайры, гагачьего пуха и рыбными промыслами.

На островах Колгуеве и Новой Земле ведется оленеводческое хозяйство. Оленье стадо на Колгуеве — 2700 голов, на Новой Земле — 780 голов. Имеются большие возможности в хозяйстве Новой Земли. Надо добиться того, чтобы оленеводство и рыбные промыслы поставить образцово, с покрытием всей потребности наличного населения в мясорыбопродуктах без завоза с Большой Земли. На Колгуев мы уже мяса не завозим. Наоборот, около 20 тонн оленьего мяса с Колгуева завозим для питания на Новую Землю. Начало сделано, надо его закрепить.

Промысел песка на островах дал в этом году большие результаты: план перевыполнен. Выдвинулись стахановцы, в совершенстве овладевшие техникой промысла. Стахановец **В. З. Косенков**, занимающий первое место по добыче песка на Новой Земле (за 3½ месяца заработал 33 048 руб.), добился больших успехов благодаря тому, что своевременно готовился к зимним промыслам, закладывал привады, производил подкормку песка с осени и обслужил вместо 30 капканов — 50, а также увеличил район промыслов. Стахановец **А. И. Пальмин** заработал 27 800 руб., **И. А. Иванов** 27 200 руб., **Пырерко Аким** (ненец) зара-



Монопатят мотобот № 1

ботал 23382 руб. Все они образцово провели подготовительную работу.

В дальнейшем надо закрепить методы весенней и летней подкормки песка, приостановить миграцию с островов, внедрить автоматические ловушки и кормушки, которые в этом году забрасываются сюда впервые.

За последние годы, в связи с применением сетевых орудий лова, добыча морского зверя (нерпа, белуга и морской заяц) увеличивается. Но все же этот промысел еще недостаточно освоен. Плохо изучены сроки и направления миграции белуги. Здесь необходима помощь со стороны научных организаций, чтобы более точно изучить этот вопрос и использовать эффективные орудия лова.

Большие перспективы имеют промыслы рыбы тресковых пород, а также птичье хозяйство, особенно сбор пуха гаги на птичьих базарах.

Навигация 1936 года должна внести резкий перелом в работу островного хозяйства. Его надо сделать рентабельным. Эта задача может быть решена стахановскими методами в работе промышленников и конкретным руководством со стороны Архангельского теруправления.

Надо повысить доходность промыслов, создать все условия для более быстрого заселения островов Колгуева, Вайгача и особенно Новой Земли. На Новой Земле уже начинается опыт выращивания лука, на отдельных станциях развивается свиноводство. Эти первые опыты должны получить большое развитие. В Усть-Усинском оленсовхозе



Продукция верфи



Тара

уже разработаны 21 га, на которых сеется турнепс; в Индигском оленсовхозе намечено разделить 2 га для подсобного хозяйства; в Ненецком оленсовхозе (Нарьян-Мар) сумели вырастить помидоры. Надо решительнее ставить вопрос о развитии подсобных хозяйств.

★

В 1935 году верфь деревянного судостроения выпустила 61 единицу на сумму свыше 1 млн. руб., а в 1936 году надо выпустить 110 единиц на сумму 2,5 млн. руб. Строительство новой верфи начато в 1935 году по генеральному проекту с общей сметой расходов в 6 млн. 264,9 тыс. руб.

Архтехуправление поставило вопрос о дефектах проекта: неудачно разрешен поточный процесс, неудачно выбрано место для лесопильного завода, не на подходящем месте намечена постройка эллингов, неудобное место выбрано для приплава лесоматериалов. Управление морского и речного транспорта Главсевморпути рассмотрело наши соображения и, согласившись с большинством из них, поручило технической экспертизе проработку нового генерального плана судовой верфи.

Тем не менее, наличная верфь, используя все возможности, безусловно выполнит намеченную для 1936 года программу в 110 единиц. К тому же у верфи есть опыт: построенные ею в 1935 году два 100-тонных бота в октябре ходили в Карское море, дошли до Диксона и вернулись обратно в Архангельск.

Строительная контора построила в 1935 году 85 объектов на 2290500 руб., а в 1936 году она должна построить всего на сумму

2864 434 руб. Надо выделить строительной конторе постоянную площадку, добыть оборотные средства. Это позволит ввести механизацию, что значительно удешевит строительство. Пока же работа идет в значительной мере вручную, нет даже шпалорезки.

Основной упрек коллективу верфи—это дороговизна строительства. Мы строим дорого. Наша задача—опереться на инициативу стахановцев—бригадира **Сивакова**, слесаря **Кожина**, столяра **Лемешева**, кузнеца **Прокофьева**, мастера **Попова**, помощника мастера **Репина**, бригадиров — плотников **Бобылева** и **Русанова**, на инициативу всех строителей, и добиться снижения себестоимости строительства судов.

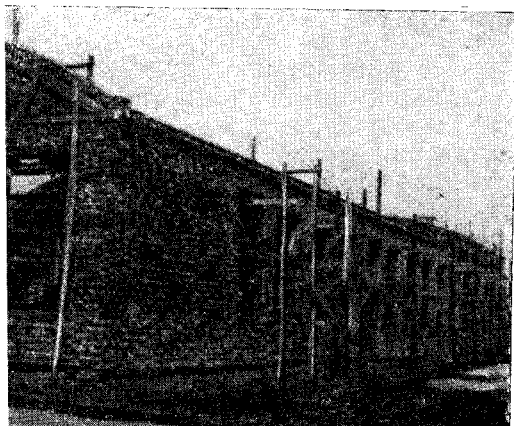
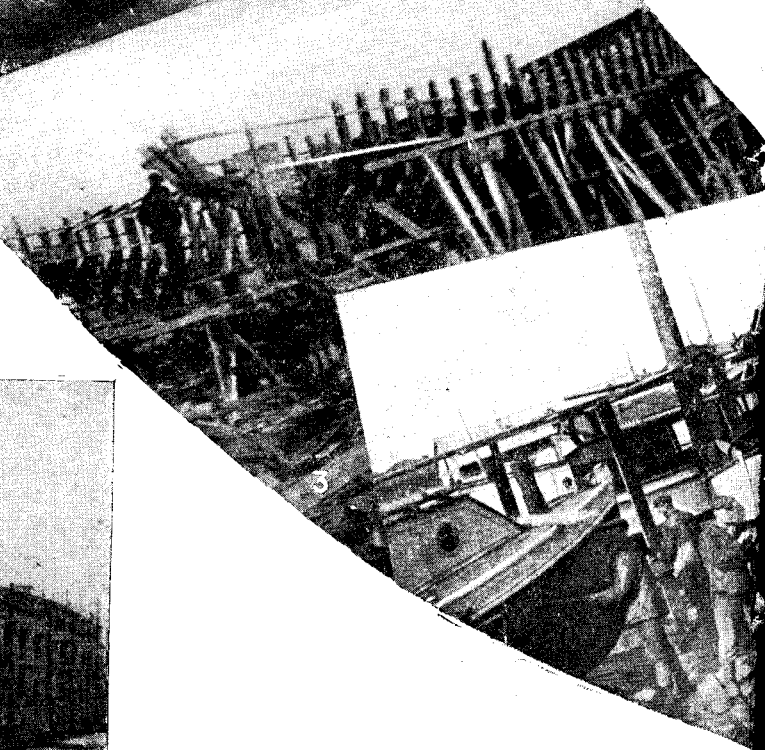
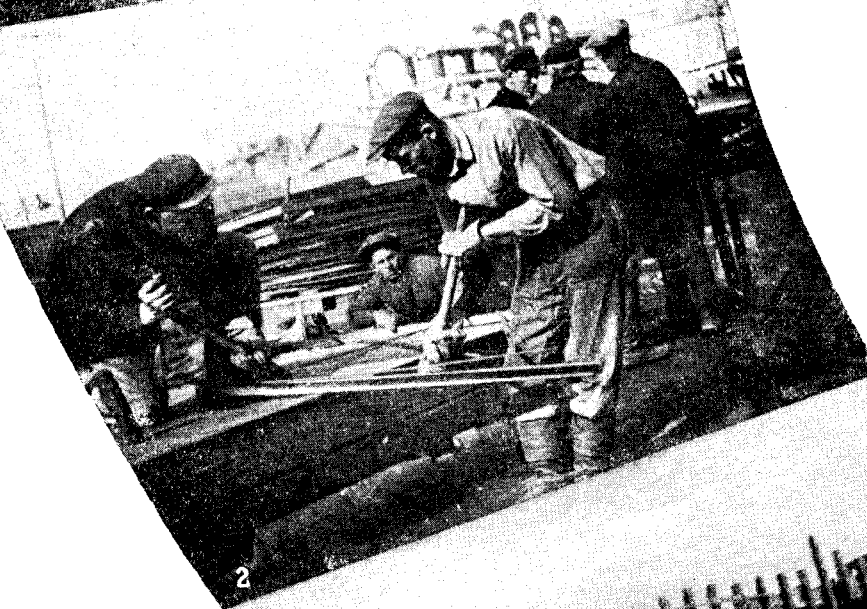
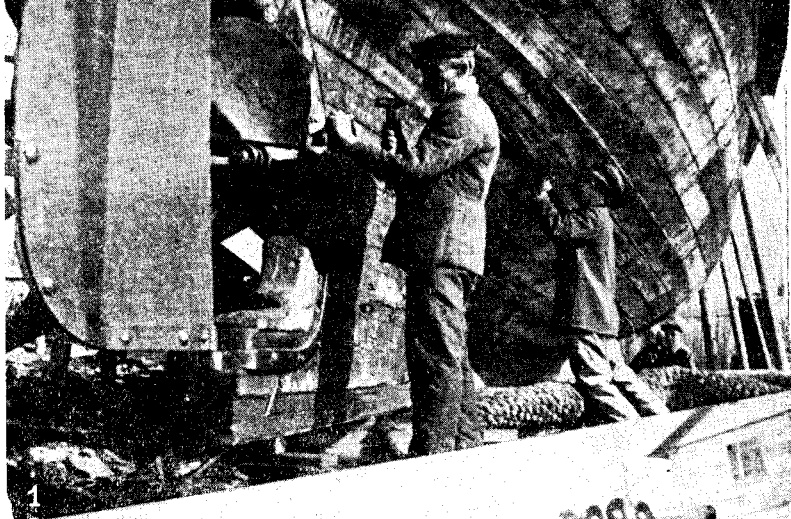
★

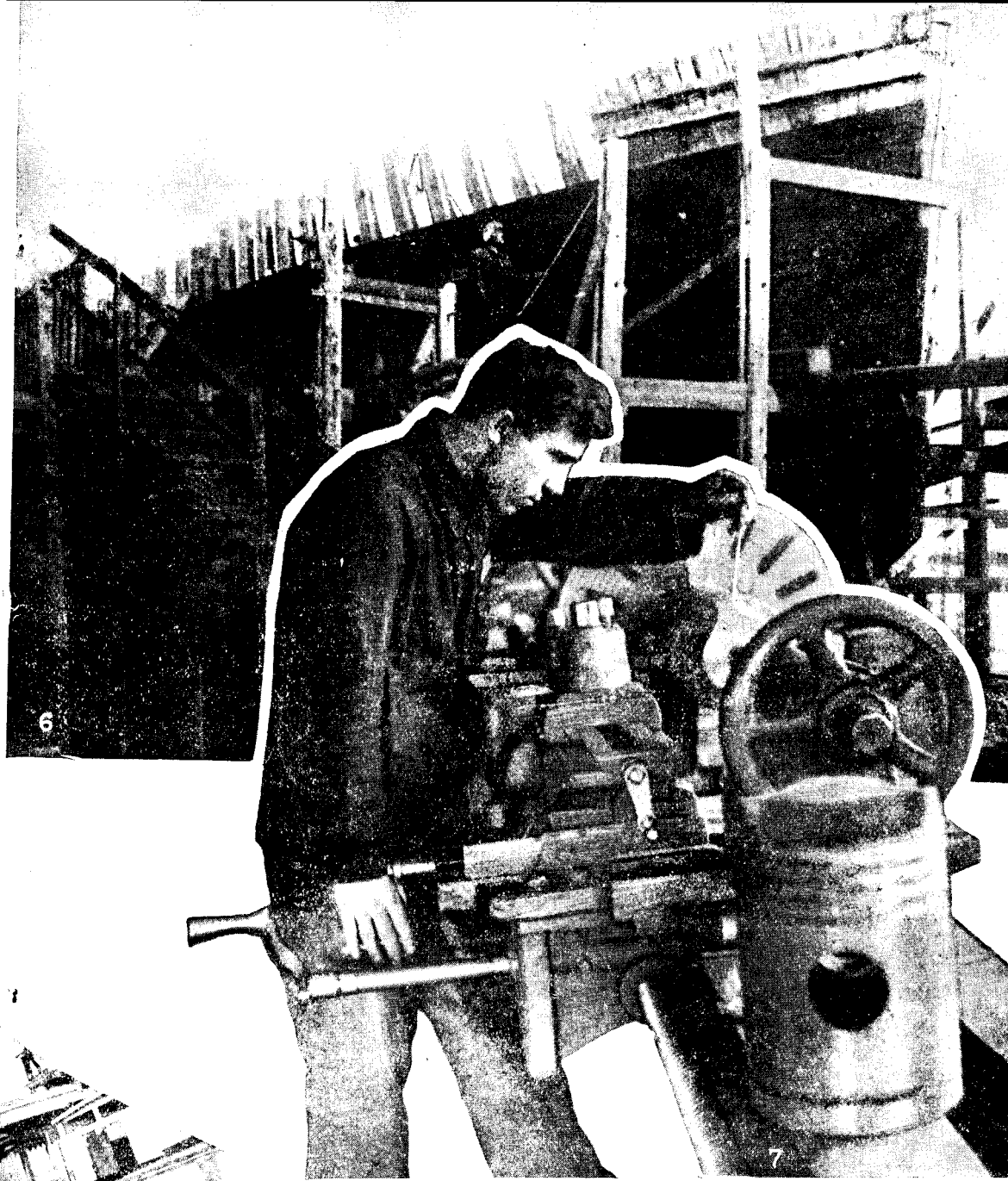
Важнейшая задача Архангельского теруправления — **обслужить море**. Сеть полярных станций, как показал перелет на Землю Франца-Иосифа героя Советского Союза т. Водопьянова и полярного летчика т. Махоткина, обеспечивает не только возможность полетов, но и безопасность в случае неблагоприятной погоды. Во время шторма и буранов самолеты имели возможность безопасно садиться на Вайгаче, в двух точках на Новой Земле, найти людей и жилища. Эти же станции обеспечивают безопасность плавания, сообщая о погоде и давая возможность делать пеленг.

Значительная работа проделана нашей гидрографической службой, которая обеспечила условия плавания в Югорском Шаре. В этом году будет сделан безопасным для плавания пролив Карские Ворота, что удлинит время плавания в Карском море не только для ледокольных пароходов, но и для судов Морфлота. Карские Ворота свободны ото льда значительно дольше, чем Югорский Шар. И если ими редко пользовались, то лишь потому, что там было мало освещения. Наш отдел гидрографической службы обследовал Карские Ворота и разработал расстановку осветительных знаков. Будет также увеличена обстановка в Матшаре и в Русской Гавани.

Мы можем твердо сказать, что для судов, плавающих в Карском и Баренцовом морях, почти исключены вынужденные зимовки. Мы считаем возможным для этих судов не брать страховочных запасов. На Новую Землю обычно кроме годового запаса завозилась еще полугодовой страховочный запас. Но мы уже настолько освоили Баренцево море и часть Карского, что в этом сейчас нет необходимости. Например, в 1935 году было совершено 3 рейса на Новую Землю к большим становищам; всю навигацию обслуживали маленькие становища 2-х тонных бота. Кроме того, попутно заходили в Матшар, Русскую Гавань, мыс Желания — „Садко“, „Сибиряков“, „Малыгин“. Поэтому в 1936 году мы прекращаем завоз страховочных запасов, что освобождает для других нужд 1 200 000 руб., большое количество ценных продуктов, позволяет использовать дополнительные средства на освоение морского пути.

Чтобы удешевить перевозки и занять меньшее количество судов, мы ставим вопрос об использовании железных барж, имеющих грузоподъемность не менее 1000 тонн. Опыт показывает, что такие перевозки вполне возможны. Еще в 1896 году небольшой пароход „Лейтенант Овцын“ провел баржу из устья Оби в Архангельск, выдержав трехдневный девятибалльный шторм в Карском море. В 1920 году проведены на буксире ледоколов 2 баржи „Доре“ и „Клара“ с грузом пшеницы из устья Оби в Архангельск. В 1925 году „Малыгин“ и „Купава“





1 — укрепление и подтяжка винта.

2 — железные шпангоуты для катеров и ботов готови котельный цех.

3 — буксирные суда для Амдермы строит бригада И. П. Ес хельского.

4 — заканчивается ремонт, окраска, сборка и установка двигателей на катере.

5 — недостроенный корпус медно-литейного цеха судостроения.

6 — заканчивают постройку корпуса стотонного судна.

7 — токарь механических мастерских стахановец Е. Д. Сирота за обработкой поршней к двигателю.

водили на буксире баржи с лесом в Маточкин Шар. Всем известна проводка караванных судов (среди которых были 2 несамоходных) из Архангельска в Одессу. Из Ленинграда был проведен на буксире в Одессу углеперегрузатель „Титан“, причем по Средиземному морю его вели со скоростью до 9 миль в час, тогда как по общим правилам полагается вести на буксире со скоростью 3—5 миль в час. В 1935 году „Ленин“ провел на буксире „Куйбышева“ (потерял 3 лопасти винта) из Юшара в Мурманск.

Железные баржи — большое подспорье для снабжения Амдермы и становищ Новой Земли. Их можно оставлять или в Белужьей Губе, или в Русской Гавани и затем на ботах развозить грузы по мелким становищам, куда большому пароходу трудно подойти. Баржи уменьшают время простоев пароходов.

Дальстрой будет с 1937 года завозить на Колыму 25 000 тонн грузов, доведя их к 1939 году до 50 000 тонн. Сейчас стоит вопрос, где Дальстрой должен иметь причал — в Архангельске или в Мурманске? Мурманск — незамерзающий порт, и роль его в перевозках на запад велика. Но Севморпуть заинтересован и в восточном направлении. А здесь два лимита — пролив Вилькицкого, который открывается в начале августа, и Югорский Шар, который открывается для грузовых пароходов в конце июня — в начале июля. А в это время для походов на восток Мурманск и Архангельск находятся в одинаковых мореходных условиях.

Кроме того, перевозка тонны груза из Ленинграда в Архангельск по железной дороге стоит 90 руб. 26 коп., а в Мурманск 107 руб. 07 коп. Большая часть грузов идет через Москву. Тонна груза Москва — Архангельск стоит 91 руб., а Москва — Мурманск — 129 руб. 83 коп.; Харьков — Архангельск — 129 руб. 83 коп., а Харьков — Мурманск — 159 руб. 41 коп.; Коканд — Архангельск — 222 руб. 90 коп., а Коканд — Мурманск 256 руб. 46 коп. В среднем перевозка тонны груза на Архангельск стоит дешевле на 28 руб., что для 50 000 тонн грузов Дальстрой даст экономию около 1 400 000 руб. Кроме того, обработка тонны груза в Мурманске рублей на 9 дороже, чем в Архангельске.

Полагая, что суда от Мурманска до Архангельска будут итти пустыми. Но Дальстрою выгоднее оплатить этот холостой пробег и сохранить более миллиона рублей для нужд своего строительства, чем переплачивать их на ж.-д. перевозках. Все это говорит за то, чтобы причал Дальстрою построить в Архангельске.¹

На январском хозяйственном и партийном совещании Главсевморпути Отто Юльевич Шмидт указал, что „в 1936 году теруправлениям придется держать экзамен уже не только на жизнеспособность их, но и по линии выполнения новых, значительно осложненных задач“. Навигация 1936 года — строгий экзамен для Архангельского теруправления. Оно работало в прошлом с большими ошибками. Сейчас мы перестроились. При помощи политотдела мы выполним задачи, поставленные перед нами. Экзамен сдадим с высоким баллом работы.

¹ Вопрос о том, где построить причал — в Мурманске или в Архангельске, редакция считает спорным и печатает это в порядке обсуждения.

Я. Я. БРЕДИС

К НАВИГАЦИИ МЫ ГОТОВЫ

Объем перевозок грузов в различные пункты Арктики и вывоза из нее через Архангельский порт в навигацию 1936 года — 47 000 тонн (31 тыс. ввоза и 16 тыс. тонн вывоза флюорита) и 776 человек пассажиров. Сюда не входят перевозки Амдермы, Шпицбергена и печорские. Всего же по плану надо освоить около 80 000 тонн грузов.

Так как для осуществления этих перевозок флот Главсевморпути крайне недостаточен и, кроме того, он имеет специальные рейсы по обслуживанию северных полярных районов, для полного охвата всех работ мы фрахтуем 10 судов-лесовозов Балтийского и Северного пароходств.

В Балтийском морфлоте нами зафрахтованы следующие суда: „Володарский“, „Рабочий“, „Сакко“, „Ока“, „Десна“, „Уралмаш“, „Сталин“, „Правда“ — общей грузоподъемностью 21 000 тонн. Все эти суда идут на Восток. В Северном морфлоте: „Аркос“, „Герцен“ — общей грузоподъемностью около 4000 тонн. Последние будут обслуживать острова Новой Земли и западной части Карского моря.

★

Наши линейные ледоколы „Ленин“, „Литке“ совместно с „Ермаком“ в предстоящую навигацию обеспечат проводку судов через льды в районе Карского моря и моря Лаптевых, как с запада на восток, так и с востока на запад. Пять ледокольных пароходов будут заняты перевозкой грузов, обслуживанием полярных станций и научной работой.

„Садко“ после обслуживания островов Де-Лонга пойдет на Север для отыскания предполагаемой Земли Санникова, проводя одновременно научные работы гидрографического и гидрологического характера. „Малыгин“ проведет гидрографическое исследование, имеющее комплексный характер, на подходах с востока и запада к проливу Вилькицкого, который является одним из важнейших и решающих участков Северного морского пути. На „Седова“ возлагается обслуживание полярной станции на острове Котельном в море Лаптевых, после чего он идет в Восточно-сибирское море с гидрографической экспедицией для детального исследования трассы Северного морского пути. „Сибиряков“ обслуживает остров Уединения и мыс Оловянный, завозя грузы Полярного управления и производя одновременно смену зимовщиков в этих пунктах, после чего пойдет с грузами в пункты Новой Земли. Работа „Русанова“ сводится к следующему: первый рейс он совершит в июне на острова Новой Земли, завозя орудия лова и промыслов; второй рейс — на остров Русский и к устью реки Таймыры, завозя грузы и производя смену зимовщиков в этих пунктах. По возвращении в Архангельск „Русанов“ совершит не менее ответственный рейс в бухту Тихую на остров Гукера, также завозя грузы и сменяя зимовщиков.

★

Нашей клиентурой являются преимущественно организации Главсевморпути: Восточное территориальное управление и Дальстрой принимают грузы из Архангельска, а в обратном направлении основными клиентами являются Мурманское строительство Судоремонтного завода



На складах Арктикснаба. (Архангельск)

Главсевморпути, Мурманрыба и Севполярлес. Заключенным договорами охвачены все перевозки грузов, идущих из Архангельска в районы Арктики.

„Ленин“ и „Литке“, капитально отремонтированные, не требуют перед выходом в арктическую навигацию нового ремонта, так как их техническое состояние в полной мере обеспечивает нормальную работу в ледовых условиях. Все остальные суда: „Садко“, „Малыгин“, „Русанов“, „Седов“, „Сибиряков“, после завершения второго тура зверобойной кампании, перед выходом в Арктику получают соответствующий ремонт. Последний будет проведен судоремонтным заводом „Красная кузница“ и собственными мастерскими Архангельского управления.

Слабая работа Арктикснаба уже теперь сказывается на ремонте судов. Отсутствие техническо-ремонтных материалов (корпусной стали, меди, арматуры, заклепок и др.) ставит под угрозу срыва ремонт судов, особенно „Малыгина“, который после серьезной аварии на зверобойном промысле нуждается в большом доковом ремонте.

Положение с материалами для судоремонта внушает крайне серьезное опасение. Так как ремонт судов у нас проходит во II квартале, то следовательно поступление материалов в Архангельск должно быть

в течение всего I квартала. Арктикснаб же реализует фонды только во II квартале.

С постановкой судов в предарктический ремонт, на основе опыта прошлых лет, мы вводим диспетчеризацию ремонта и эксплуатации судов.



В навигацию прошлых лет погрузка судов и разгрузка их в Архангельске производилась Архангельским торговым портом и частично своими силами. Погрузо-разгрузочная работа не была на высоте, что создавало значительный простой судов.

В навигацию 1936 года мы коренным образом изменяем погрузочные операции, проводя их силами теруправления. Этим в значительной степени сократим стоянки судов в порту, удешевим стоимость перевозок. Разгрузка судов в Арктике в эту навигацию подкрепляется новым вспомогательным мелким флотом, который в полной мере обеспечивает бесперебойную разгрузку. Каждое судно, идущее в Арктику с грузами, получает ряд мелких судовых единиц (карабасов, кунгасов, моторов).

Оборудование судов навигационными приборами увеличивается, — на ряде судов устанавливаются эхолоты, радиопеленгаторы. На основе материалов прошлых экспедиций в Арктику — суда будут снабжены новыми картами.

Часть судов с началом навигационного периода проведет теплотехнические испытания своего парового хозяйства и паспортизацию, что даст полное представление о работоспособности каждой судовой единицы.

Развернувшееся в стране стахановское движение нашло большой отклик в рядах судовых команд наших ледоколов, ледокольных пароходов и охватило все ремонтные мастерские Архангельского управления.

На ледокольных судах имеются свои знатные стахановцы: на „Ленине“ — машинист **Токарев**, „Литке“ — машинист **Кретов**, „Малыгине“ — штурман **Гидулянов**, „Садко“ — ст. машинист **Бармин**, „Сибирякове“ — матрос **Рогачев**, „Русанове“ — машинист **Вешняков**, „Седове“ — машинист **Попов** и др., они дают высокие количественные и качественные показатели работы. Ремонтные мастерские имеют таких замечательных людей, как тт. **Черемный**, **Сирота** и др., обеспечивающие ремонт судов и тем самым способствующие выполнению плана арктической навигации.

П. Н. ВИХАНОВПомполит ледокола
„Ленин“

НА ЛЕДОКОЛЕ „ЛЕНИН“

В навигацию 1935 года ледокол „Ленин“ занял первое место в работе морского флота Северного морского пути. Он провел свыше 70 советских и иностранных судов без единой аварии и дал 617 тысяч рублей прибыли сверх плана, не потребовав никакого ремонта.

1936 — стахановский — год ставит перед нами еще более ответственные задачи. Операции на Северном морском пути требуют: работать по точному графику, проводить суда во льдах без простоев и опозданий в точно намеченные сроки, полностью использовать механизмы и всю корабельную технику, взять от техники все, что она может дать.

Развернувшееся стахановское движение в стране всколыхнуло инициативу полярников, показало путь для применения стахановских методов в специфических условиях ледокольного флота Арктики. На ледоколе проведена большая работа по нормированию труда и применению стахановского метода. В результате мы имеем рост стахановцев. В феврале было только 3 стахановца; в марте — 37; в начале апреля — 43, а в конце уже 71. Ледокол был готов на 10 дней раньше установленного планом срока — все работы окончены к 5 марта. Машины, подсобные механизмы и котельное хозяйство показали хорошее качество.

Бригады машинистов-комсомольцев **Катышева, Мигунова** выполняли переборку механизмов машин на 167—187%. Не отставали и другие бригадыры — тт. **Мельник, Макарьин**.

Бригада сочувствующего т. **Калинина** выполняла план на 245%; бригады кочегаров — тт. **Соколова, Сохина, Филимонова** — 200%;



Капитан ледокола
„Ленин“ **А. И. Печура** (слева) и помполит **П. Н. Виханов** (справа)

палубная команда (бригады тт. Корельского, Пашинского, Колычева, Хабарова, Худякова и др.)—253—397—409%. Комсомолец т. Иванов на окраске давал выполнение плана на 307—400—533—720%.

Лучшие стахановцы тт. Катышев, Мигунов, Макарьин брали в свои бригады отстающих, показывали им новые методы работы и помогали за короткий срок стать стахановцами.

Решающую роль в подъеме производительности труда сыграли технические экзамены, которые сданы всем экипажем ледокола. Введено комплектование бригад для выполнения каждого отдельного наряда. Бригадиру предоставлено право подбирать состав бригады, самостоятельно расставлять рабочую силу, устанавливать очередность работ по наряду и обеспечивать наряд материалом и инструментами.

Высокая производительность труда является следствием не только правильной расстановки рабочей силы, но и рационализаторских предложений. Тов. Мигунов, например, изобрел ключ для обмотки прокладкой трубок холодильника, что в 2—3 раза увеличивает производительность; т. Макарьин изобрел механическую кисть для окраски бортов корабля посредством распыления краски; т. Сохин предложил установить плиты в бункере для подвозки угля тачкой, это увеличивает в 2—3 раза производительность кочегара 2-го класса.

Вместе с производительностью труда возросла и зарплата: например, заработок старшины машинистов до сдельной работы—265 руб., а в феврале он уже получал 346 руб., в апреле—370 и до 500 руб. То же самое и с остальными квалификациями.

Ведущую роль в стахановском движении играют коммунисты и комсомольцы. Комсомольская организация в подавляющем большинстве является в производстве стахановской. Готовясь к X съезду комсомола, свои обязательства она выполнила полностью, а за образцовую осоавиахимовскую работу занесена на Всесоюзную доску почета.

Для поднятия технического, политического и общеобразовательного уровня на ледоколе существует ряд кружков: технических—два кружка, в них 21 чел.; в кружке дизелистов 15 лучших стахановцев (они готовятся для работы на вновь строящиеся ледоколы); кружок кочегаров 2-го класса готовит кадры в кочегары 1-го класса; в общеобразовательных кружках занимается 29 человек.

Шлюпочная команда ледокола „Ленин“



Политучебой охвачено 64 чел.: кружок по ленинизму — 23 чел.; по истории ВКП(б) — 25 чел.; кружок политграмоты — 18 чел. Коммунисты и комсомольцы учатся все поголовно. Занятия проходят регулярно, все обеспечены учебниками.

Посещаемость кружков 97%. На кружках сверх проработки программных тем дополнительно прорабатываются вопросы текущей политики. Среди неохваченной части экипажа проводятся регулярно читки и беседы.

В результате широко развернутой массово-политической работы состав экипажа получает высокую политическую зрелость, показывает выдающиеся производственные результаты. Вот, например, т. **Журавлев**. Он был в 1933 году снят с ледокола за пьянство и хулиганские поступки; в 1935 году прибыл обратно, и комсомольская организация прикрепила к нему развитого комсомольца. Журавлев теперь стал примерным работником, активно учится, вступил в комсомол. Таких на корабле десятки — **Копылов, Лузгин, Куликов, Кононов, Филимонов** и др. — все они стали комсомольцами, стахановцами на производстве, а раньше имели по одной и по две судимости за хулиганство.

Или вот другая группа товарищей, которые были абсолютно неграмотными, но хорошими производственниками: **Сахарнов, Кожин, Молчанов** — всего 12 чел. Для них организовали кружок ликбеза. Они научились читать и писать.

Особое внимание обращено на культурное обслуживание экипажа в свободное от работы время. За 1935 год команда ледокола „Ленин“ коллективно просмотрела 86 постановок в театре и кино, в чем нам оказал большую помощь коллектив Большого театра г. Архангельска. С этим коллективом мы установили прочную шефскую связь.

На борту ледокола устраиваем своими силами вечера самодеятельности, используем имеющуюся кинопередвижку, струнный оркестр, баян, гармошку, пианино и патефон. Характерный признак роста культурности — подписка на газеты и читка художественной литературы. В 1935 году из экипажа выписывали газеты лишь 10 чел., а в этом году выписывается для ледокола 93 экземпляра разных изданий.

Мы не ограничиваемся работой среди членов экипажа, но развернули ее и среди их семей. Практикуем на корабле собрание жен моряков нашего экипажа, знакомимся с бытовыми условиями на квартирах. Каждое мероприятие по работе среди семей мы сочетаем с производственными задачами экипажа ледокола, что в значительной мере стимулирует работу.

Вступая в навигацию 1936 года, технически и политически грамотный коллектив ледокола (106 чел., из которых 72 стахановца) дает полную гарантию в том, что задачи, возложенные на нас партией и правительством, будут выполнены с честью. Наша задача — работать действительно по-стахановски в течение всей навигации 1936 года, все операции и Карскую провести с максимально высокими показателями.

Н. И. ГРИГОРЬЕВ

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ОСТРОВНОГО ХОЗЯЙСТВА

I

Островное хозяйство (западный сектор Ледовитого океана) в системе Главсевморпути значительно двинулось вперед. Капиталовложения дали возможность более широко развернуть культурно-бытовое и промышленное строительство.

Если в 1932 году „Комсевморпутем“ было отпущено на капиталовложения 100 000 руб., Севморзверпромом в 1933 году — 200 000 руб. и в 1934 году — 300 000 руб., то системой Главсевморпути (куда островное хозяйство перешло с сентября 1934 года) в 1935 году в хозяйство островов вложено 540 000 руб., а в 1936 году отпущено 670 000 руб.

Островное хозяйство имеет 12 факторий, из них расположено на Новой Земле по Западному побережью — 9 и по Восточному (Карскому) — 1; по одной фактории имеют острова Колгуев и Вайгач.

Кроме факторий, на Новой Земле есть целая сеть промысловых домиков, работают школа, обучающая детей промышленников, больница (Матшар) и 4 стационарных фельдшерских пункта. На острове Колгуеве есть больница и в 1935 году основана школа повышенного типа. На острове Вайгаче также работает больница, обслуживающая нужды промышленников.

Школа и больница вошли в быт населения и своей работой завоевали большой авторитет, особенно среди ненцев. Исчезло былое недоверие ненецкого населения к школе. Обучением полностью охвачена вся ненецкая детвора острова Колгуева, и ненцы сами к установленному сроку привозят детей в школу: начало занятий считается большим событием в жизни острова. Ненцы не чуждаются и больницы. Ненки не рождают в чумах, как это имело место ранее, когда роженицу выселяли в отдаленный чум и держали ее там без всякого наблюдения до рождения младенца. Родильный чум изгнан из быта и заменен чисто и уютно обставленной больницей под постоянным наблюдением медицинских работников.

Существовавшая до сих пор неблагоустроенная сеть промысловых избушек (56 единиц по западному и восточному побережьям Новой Земли) постепенно заменяется новыми большего размера благоустроенными промысловыми домиками с четырьмя комнатами вместо прежней одной. Это значительно улучшает бытовые условия промышленника. Промысловым домикам (промышленники проживают в них во время зимних промыслов, начиная с закрытия навигации в октябре и до начала ее в июле), оторванным от факторий на расстояния от 40 до 200 километров, необходимо уделить исключительное внимание. В ближайшие годы **надо заменить все старые промизбушки промдомами нового типа.**

Техническая оснащенность промыслов за последние годы значительно выросла. Промысловый флот состоит из 4 ботов грузоподъемностью от 15 до 20 тонн (НР 35 и НР 24), из 23 вельботов грузоподъемностью в 6 тонн каждый (НР 112). Кроме того есть 19 промысловых катеров и 70 единиц промыслового несамоходного флота — карабасы, кунгасы.

Ежегодно для островов в Архангельске производится подготовка мотористов; курсы мотористов проводятся и на островах для обслуживания артельных промысловых судов, они укомплектованы в основном из ненцев. Лучшие мотористы ненцы — **Ледков Прокопий** (фактория

Русаново), **Пыерко Аким** (фактория Красино) и **Вылка Степан**, работая на промыслах в навигацию 1935 года, не имели простоя и аварий. Их промысловые катеры содержатся в чистоте и исправности.

II

Острова Колгуев и Вайгач заселены исключительно ненецким кочевым населением; остров Новая Земля в основном заселен русскими промышленниками, завезенными с материка на договорных началах со сроком пребывания от 3 до 5 лет.

Количество населения по сравнению с 1927 годом возросло:

	1927 г.	1935 г.
Новая Земля	187	398
Колгуев	207	297
Вайгач	104	110

Основное занятие населения островов Новая Земля и Вайгач — промысел песка, морского зверя, рыбы тресковых и лососевых пород, продукции птичьих базаров, пуха гаги. На острове Колгуеве ненцы занимаются оленеводством, промыслом пушнины, морского зверя и частично добычей рыбы.

Все промысловое население объединено в артели с обобществлением крупных орудий лова, с разбивкой территорий — районов промыслов, закрепленных за каждой артелью. Добыча продукции промысла на островах в количественных и видовых размерах из года в год растет, в связи с освоением новых промысловых отраслей и, в частности, освоением в последние годы продукции птичьих базаров и рыбы тресковых пород.

Основным на островах является промысел белого песка, в незначительном количестве добывается белый медведь, и только на Колгуеве десятками добывается красная лисица. Промысел песка ведется исключительно капканным способом, он начинается с половины декабря и продолжается до половины марта. Подготовительные работы к песцовому промыслу (закладка привад-приманок) начинаются в августе — сентябре. Привада (тушки морзверя, яйца, рыба и др. отбросы промысла) разбрасывается по побережью и в глубине острова, на ровных местах и прибрежных кошках. Во избежание преждевременных поеданий песцами, привады закладываются камнями. При начале промысла привады вскрываются и обставляются настороженными капканами.

Раскрытая привада резким запахом разложения раздражающе действует на обоняние песка и, при аккуратном обращении промышленника, оберегающего приваду от занесения других несвойственных запахов и загрязнения, служит лучшим способом добычи. Хорошо обставленная, заложная и сохраненная привада дает добычу от 40 до 70 штук песцов.

Проведенная промысловыми артелями в этом году летняя подкормка песка дала положительные результаты. Установленный план на 1936 год для островов перевыполнен.

Основные задачи в развитии пушного хозяйства на островах — это закрепление методов весенне-летней подкормки песка, предотвращение миграции песка с островов, внедрение автоматических ловушек-кормушек, которые в этом году забрасываются на острова. Применяемые на промысле песка капканы павловского образца № 3 (двухпружинные) имеют основной дефект: плохо закрепленные концы дужек выскакивают

из гнезд при разрядке капкана. Массовое использование этих капканов увеличивает процент „пролова“, доходящий в отдельных случаях до 5—6% промысла одного промышленника. Заводу надо устранить этот дефект капкана, так как этим снижается добыча песка.

Качество обработки добываемой пушнины еще до сих пор неудовлетворительно. Аппарат, работающий на островах, мало квалифицирован и недостаточно уделяет внимания этому вопросу. Неправильная съемка, оправка и плохая обезжировка пушнины резко снижает качество, а тем самым и заработок промышленника. Необходимо укрепить острова квалифицированными охотоведами и пушниками и провести широкий инструктаж промышленников на месте промысла, практически ознакомить их с обезжировкой. Окончательная сортировка и приемка пушнины на месте от промышленника повысит качество продукции.

Большой удельный вес в промыслах островов составляет добыча морского зверя: нерпы, белуги и морского зайца. За последний год, в связи с применением сетевых орудий лова, добыча морского зверя увеличилась, но все же этот вид промысла еще недостаточно освоен и имеет ряд крупных организационных недостатков. Значительные запасы белуги, мигрирующей ранней весной и поздней осенью у берегов Новой Земли, в промысловом отношении используются еще слабо. Организованные сезонные промыслы на белугу и морского зверя в 1935 году в районе мыса Желания и Русской Гавани с применением норвежского обмета и белужьих половинок, положительных результатов не дали. Промысловые партии находились на промысле до 15 октября и добыли всего:

	Мыс Желания	Русская Гавань
Белуг	9	3
Морзайцев	63	37
Моржей	5	1
Нерп	7	14

Наступившая со второй половины октября штормовая погода, заморозки и появление пловучего льда вынудили снять промысловые партии, а для опыта оставить на зимовку только двух промышленников. При наличии трех половинок, оставленных промышленниками, спустя несколько дней после ухода судна выловили в течение пятидневки: белуг—28, зайцев—39, нерп—4 и тюленей—1. Заработок промышленника в среднем за пятидневку—4917 руб.

Неизученность сроков и направления миграции белуги мешает полностью освоить этот промысел. Научные организации должны нам помочь, установить более точные сроки хода белуги и более эффективные орудия лова.

Большие перспективы развития имеет вновь осваиваемый вид промысла рыбы тресковых пород. Проведенные в 1934 году опыты и лов трески показали, что рыба в районе Новой Земли подходит к берегам в определенный период, и промысел дал эффективные результаты. Одна бригада рыбаков в течение полутора месяцев добыла 54 центнера рыбы тресковых пород, а в навигацию 1935 года 9 бригад за период с августа по октябрь добыли 683 центнера, несмотря на значительные дефекты, допущенные в подготовительной работе.

Тормозит развитие промысла тресковых пород отсутствие **наживки** для применения ярусного лова; нет опыта применения сетевых орудий

лова (снюрерады, дрейтеры), не изучены течения и рельеф морского дна. Научно-исследовательскими работами по изысканию **наживки** в районе Новой Земли обнаружены значительные подходы **песчанки**, но база массового использования наживочного материала окончательно еще не установлена.

Необходимо продолжать научно-исследовательскую работу. При использовании наживки и эффективных сетевых орудий лова, а также при полной технической оснащенности, западное побережье Новой Земли по освоению сырьевых запасов тресковых пород не уступит Мурманскому побережью. **Наша задача — сделать Новую Землю вторым Мурманом.**

Некоторую долю в островных промыслах имеет и птичье хозяйство, особенно эксплуатация базаров по сбору гнездового пуха гаги. До сих пор сбор ценнейшего пуха гаги производится бесхозяйственно, без всякой очередности, нет борьбы с хищниками (сова), которые уничтожают значительное количество гагачьих яиц во время гнездования. Научные организации должны помочь организовать этот вид промысла, обеспечить борьбу с хищником.

III

На Колгуеве имеются совхозное стадо оленей в 2700 голов и стадо местной ненецкой оленеводческой артели — до 5000 голов. Кроме этого на Новой Земле имеется опытное стадо в 780 голов.

Вся продукция от забоя оленей колгуевского стада — шкуры и мясо — идет для снабжения Новой Земли. Необходимо увеличить поголовье стада оленей на Новой Земле до размеров, обеспечивающих полное снабжение населения мясом и шкурами. Отсутствие здесь оводов и комаров, прекрасная упитанность новоземельского оленя создают благоприятные условия для развития оленеводства.

Несмотря на проведенные научно-исследовательские работы по выявлению запаса ягеля и изучению снегового покрова зимних пастбищ Новой Земли, размеры возможного выпаса оленей до сих пор окончательно не установлены. Намеченную Арктическим институтом оленеводческую научную экспедицию на Колгуев по разработке методов островного хозяйства считаем целесообразным перенести на Новую Землю, с зимовкой научных сотрудников непосредственно в стадах.

Стахановское движение нашло живой отклик среди промышленников факторий островного хозяйства на Новой Земле и Вайгаче. Стахановцем пушного промысла, занявшим первое место по добыче песка на Новой Земле, является **Косенков Василий Захарович** (фактория Матшар, участок Литке), который в течение зимнего пушного сезона добыл 243 песка и заработал в течение $3\frac{1}{2}$ месяцев 33 048 руб. Таких результатов т. **Косенков** добился своевременно проведенной подготовкой к зимним промыслам. Он складывал привады, подкармливал песка с осени и обслуживал вместо 30 до 50 капканов, увеличив район промыслов. Тов. **Косенков**, как лучший стахановец-производственник, избран на руководящую работу председателя правления самой крупной артели становища Матшар на Новой Земле.

Стахановцы становища Красино за зимний пушной сезон добились также блестящих результатов: **Пальмин А. И.** заработал 27 800 руб., **Иванов И. А.** — 27 200 руб., **Пырекко Аким** (ненец) заработал 28 382 руб.

Все это — результаты хорошо проведенной подготовительной работы, изучения и освоения пушного промысла, знания своих районов, а также результат подкормки песка.

Ряды стахановцев-промышленников множатся, стахановское движение внедряется по всем промыслам. 1 мая состоялся слет стахановцев-промышленников Новой Земли, который подвел итоги стахановской работы на зимних пушных промыслах и дал возможность широко проанализировать методы работы стахановцев и поделить их опытом.

Рост материального состояния промышленников с развитием стахановского движения требует большого развертывания советской торговли на островах. Существующая практика безналичных расчетов с промышленниками (приемка продукции промысла от них и выдача им в кредит товаров) должна быть перестроена. Надо ввести денежное обращение, с отменой всех норм и ограничений продажи товаров. Введение денежного обращения даст возможность промышленнику знать свой заработок, упростит расчеты и создаст большую заинтересованность в увеличении добычи продукции. Ассортимент завозимых товаров снабжения должен быть расширен.

С. П. РЫБНИКОВ

АРХАНГЕЛЬСКАЯ ВЕРФЬ ДЕРЕВЯННОГО СУДОСТРОЕНИЯ

Еще летом 1930 года мурманский берег увидел первые моторно-парусные боты беломорской постройки, и хозяевами этих ботов были промышленники-колхозники. К осени 1930 года все построенные по плану 129 ботов были в эксплуатации. Деревянное судостроение на верфи Архангельского управления Севморпути постепенно стало совершенствоваться.

Верфь не только стала снабжать все арктические экспедиции моторными катерами, шлюпками, баркасами, карабасами, но самостоятельно строит и экспедиционные суда до 400 тонн водоизмещения.

Но до последнего времени верфи, как таковой, по существу не было. Были только строительные площадки. Увеличившаяся потребность в строительстве флота обязывала поставить работу на новой технической основе. Было принято решение — построить новую верфь.

Строительство верфи Главсевморпути начато в 1935 году с общим капитальным вложением в сумму свыше 6 млн. руб. Верфь должна быть закончена в 1937 году. Строительство ее испытывает ряд трудностей, и главные из них — **дефекты проекта**. Он страдает многими недостатками: плохо разработан технологический процесс, не продуманно определены места для строительства отдельных объектов (лесозавод) и др.

Сейчас дефекты проекта исправляются. Строительство верфи получает возможность успешно решить поставленную задачу.

Но если строительство судовой верфи по существу только еще начинается, то это вовсе не означает отсутствия строительства судов. С 1933 года выпущено 217 судов, не считая мелких „посуд“. В одном 1935 году верфь выпустила 61 судно на сумму свыше 1 млн. рублей. В 1936 году верфь должна выпустить 110 судов на сумму 2,5 млн. рублей.

Ряд построенных судов признан по отзывам удачными, например, шницбергенские кунгасы. Они оригинальны по конструкции и мало похожи на дальневосточные кунгасы. Моторные катеры для экспедиций (известные „петушки“) в этом году выпускаются в количестве 22 штук. Новоземельские катеры стали типовыми судами. По типу экспедиционного „Шторма“ построен „Вихрь“, строятся „Борис Могилевич“ и будут строиться три бота для Якутии.

В уточнении чертежей, как правило, **участвует коллектив**. Например, новоземельские катеры Островного хозяйства, сохранив полностью свои первоначальные „теоретические“ обводы, в части надстроек во многом отличаются от первого выпуска. Все изменения сделаны в соответствии с указаниями новоземельских промышленников. То же и с „петушками“: учитывались указания капитанов судов и отдельных членов экспедиций.

Но в Архангельске нет проектного бюро, нет его и при теруправлении. Проектное бюро надо создать не в Москве и не в Ленинграде, а в Архангельске, так как

здесь, на месте, удобнее вести корректировку чертежей, хотя бы потому, что Архангельск — пункт, откуда уходит большинство экспедиций и куда обычно возвращаются все участники экспедиций и зимовщики.

На судовой верфи есть опытные кадры строителей. Вот, например, бригадир **т. Сивков**. Он основательно изучил свое дело, проявляет большую инициативу в работе. Тов. **Сивков** сконструировал „струбцинку“. Он сам выполнил чертежи объяснил его детали. Теперь „струбцинки“ эти на верфи так и зовутся — **сивковскими**.

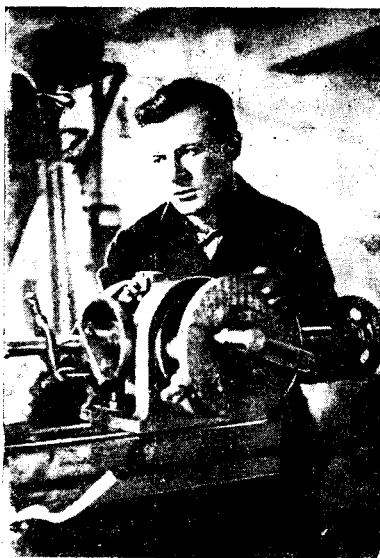
Кузнец **т. Прокопьев** сконструировал болтоко-вальный станок, в несколько раз ускоряющий ковку болтов. Слесарь **т. Кожин** сконструировал пилоточку, пробкорезку, остро-зубцы и ряд других весьма полезных вещей. Мастер **т. Попов** вместе с помощником **т. Репиным** соорудили станок для точки нагелей. Почти все бригады имеют своих рационализаторов.

Стахановец столяр **т. Лемешев**, тщательно продумав все детали производства и обсудив с техником **т. Хрениным** и мастером **т. Поповым** весь процесс производства, заявил:

— Гарантирую выработку на 150%.

И дал. Только не 150%, а 200% нормы. В его цехе средний заработок теперь не ниже 16 руб. И неудивительно — поднялась производительность труда. Столяр **т. Яковлев**, например, одно время давал 500% выработки на ручной распиловке детали. Отделку 15 „петушков“ **т. Лемешев** со своей бригадой выполнил вместо 45 установленных дней в 22 дня.

Плотник **т. Бобылев** за полчаса до начала работ является на участок. Все осматривает, прикинет, разметит. В итоге — его бригада в течение всего рабочего дня имеет бес-



Токарь механических мастерских стахановец **Н. В. Черемный**

перебойное поступление материалов. Все находится под рукой. Баркасы **т. Бобылев** строит много быстрее других и серьезным „конкурентом“ считает лишь бригаду **т. Русанова**.

О **Русанове** он говорит:

— Этот может. У него нет простоев ни минуты.

У **Бобылева** выработка 250—280%, у **Русанова** — 200—250%.

Таких, как **Сивков**, **Лемешев**, **Русанов**, **Бобылев**, **Яковлев**, на верфи 26 чел. Остальные начинают подтягиваться до уровня работы передовых.

На верфи работают курсы, преподаются судостроение, физика, геометрия, русский язык, арифметика, обществоведение и черчение.

В результате подготовки слушатели курсов свободно разбираются в чертежах и самостоятельно

делают разбивку чертежа на плаце, т. е. знают то, что раньше ревниво берегли мастера, как свою самую большую тайну.

Однако в работе много есть и недостатков. Например, катеры строим в наспех сколоченном досчатом амбаре; буксиры, баркасы и один экспедиционный бот строим на открытом месте

Пилка бревен происходит вручную, корабельные гвозди и заклепки изготавливаются тоже вручную, вручную отделяются и коры.

Надо механизировать производство судов, до минимума сократить ручную работу.

Плохо на верфи с жилплощадью. В одном временном бараке размещено 100 человек, тут же красный уголок и библиотека. Остальные живут в разных местах, часто в неблагоустроенных квартирах.

На верфи больше 200 человек строителей. Перед нами стоит задача — обеспечить рабочих нормальными культурно-бытовыми условиями.

П. В. ВИТТЕНБУРГ

ДОБЫВАЕМ ПЛАВИКОВЫЙ ШПАТ

Путешествовавший почти сто лет тому назад „по тундрам самоедов к северным Уральским горам“ А. Шренк писал, что древнейшие писатели и предания поговаривали о благородных металлах, встречаемых будто бы на острове Вайгаче, чем очевидно и вызван был правительственный указ в 1666 году: „той руды отыскать пудов пять или шесть и место описать“. Проходили годы, сменялись столетия, но руда Вайгача была забыта.

В 1930 году силами советской Вайгачской экспедиции освоено первое месторождение свинца и цинка — это был первый советский арктический рудник по добыче цветных металлов.

В 1931 году в северо-западной части острова Вайгача открыто месторождение меди в губе Дыроватой, и в 1932 году — значительное месторождение флотационного цинка у озера Пайго-то, в 12 километрах к северо-западу от Варнеке. В этом же году поисковыми партиями Вайгачской экспедиции открыто месторождение Амдерма.

В 1933 году произведены геологические исследования и разведочные работы, в результате которых 30 сентября 1933 года на Амдерме заложена первая штольня. Через устье этой штольни предполагалось выдать по плану 1934 года одну тысячу тонн флюорита. Через 10 месяцев на-гора лежало 6500 тонн флюорита высшего качества. План был перевыполнен больше чем в 6 раз. Вместе с флюоритом находится и цинковая обманка и реже — халькопирит. Два последних рудных минерала добываются попутно и остаются в хвостах при обогащении флотации плавикового шпата. Руды полиметаллического ряда и плавиковый шпат добываются Вайгачским горно-рудным трестом.

Вайгачская руда развита на западном берегу острова и залегает в виде рудных жил, простирающихся по азимуту 280°, секущих известняки нижнесилурийского возраста под углом 75°, в мелкозернистых доломитизированных известняках, в виде вкраплений в пластах. Оруденение приурочено к выходам изверженной породы — диабазу, который простирается вдоль западного берега жилами от двух до пяти метров мощности. Питателем пластового вида оруденения является рудная жила.

В результате поисковых работ 1932 года на Вайгаче открыта 131 рудная точка и 102 точки на Югорском полуострове, преимущественно на побережье Карского моря (полярная станция Югорский Шар), на протяжении 50 километров, где в зоне данных рудных точек находится Амдерма. Зона оруденения простирается дальше на

юго-восток от Амдермы до реки Кары, представляя так называемый Югорско-Вайгачский рудный пояс, сливающийся с Северно-Уральским на юге, а на севере с Новоземельским. Из 233 зарегистрированных точек 27 были признаны заслуживающими предварительной разведки, 7 точек — детальной. В результате геологоразведочных работ остановились на трех месторождениях: Раздельное, Пайго-то и Дыроватая. Были заложены рудники для глубинной разведки залегания рудного тела, с попутной добычей металла. Четыре других месторождения: Красное, Талата-сале, гора Цинковая и гора Медная у точки 281, не были закончены разведкой. На материке — Югорском полуострове — месторождением промышленного значения является лишь Амдерма.

Месторождение Амдерма расположено на северо-восточном берегу полуострова в 1 километре от берега Карского моря и в 33 километрах к востоку от полярной станции Югорский Шар. Большое преимущество Амдермы перед другими месторождениями плавикового шпата Союза — расположение на водной магистрали Северного морского пути.

Хотя Амдерма не имеет хорошей природной гавани, но в 25 километрах западнее находится гавань Находка, доступная для океанских судов. Бухту Находку предусмотрено в этом году соединить с рудником рельсовым путем.

Берег Карского моря, как и берега Вайгача, низкий, отдельные утесы, мысы поднимаются на 10—12 метров над уровнем моря, а гряды — увалы на 20—50 метров. Они размываются рекой Амдермой, берега которой сложены из известняков. Размывом реки вскрыты выходы кварца с цинковой обманкой и плавикового шпата или флюорита.

В устье реки Амдермы находится обширный (до 5 километров длиною) песчаный пляж, на котором всегда в изобилии находил себе приют морской зверь: тюлень и морж; особенно последний охотно грелся и нежился на карском песке. Аборигены края — ненцы — поэтому называли это место Амдерма, что значит „лежище моржей“.

Безмолвие девственной тундры, где раскинулся поселок в 2000 человек и рудник по добыче флюорита, нарушилось всего три года тому назад, когда заработали дизеля и компрессоры, когда пришел сюда советский человек. Три года назад Амдерма была безлюдна. Безмолвная тундра таила в своих недрах столь нужный социалистической промышленности плавиковый шпат (для переработки алюминиевой руды, улучше-

ния качества плавки чугуна и стали, пропитки древесины и др.).

Оруденение Амдермы залегают в зонах разлома гряд, то в виде гнезд, чечевиц и жил, то в виде пластов и линз. Из одной, например, линзы в 1934 году было добыто свыше 3000 тонн чистого флюорита.

★

Склоны холмов-гряд Амдермы покрыты слабым растительным покровом, долины изобилуют луговой травой, где лошади и коровы в течение 3 летних месяцев находят прекрасный подножный корм. С первых дней июля начинается бурное таяние снега, ручьи и реки журчат, бегут, земля согревается июльским солнцем, все зеленеет.

13 июля 1931 года на Варнеке был зарегистрирован самый жаркий день, температура достигала плюс 22,5°; самая низкая, минус 42,0°, была отмечена 29 декабря 1932 года. Таким образом амплитуда колебания температуры равна 64,5°. Средняя годовая температура для всего района минус 6,4°.

Особенно трудно переносится на Амдерме, как и везде в Арктике, ветер, средняя годовая скорость которого от 6,9 до 7,1 метра в секунду. Если принять, по Бодману, за единицу „жестокости погоды“ безветрие при температуре 0°, то соотношение между температурой воздуха бухты Варнека и Амдермы и скоростью ветра выразится цифрой 3,7, тогда как для южного острова Новой Земли — Мал. Кармакулы мы также имеем 3,7, а для Полярного бассейна 3,9. Из этого видно, что климат Амдермы — типично полярный.

Штилевая погода, слабые ветры бывают очень недолгое время — в июле и в первой половине августа, когда и надо спешить вывозить продукцию Вайгачского горно-рудного треста из Амдермы. В октябре и ноябре наблюдается штормовая погода, сила ветра доходит до 26—35 м/с. Максимум штормов развертывается в феврале. Метеорологическая станция нередко регистрировала силу ветра 39 метров в секунду, или 12 баллов, — это типичная „страна ветров“, что и подтверждается колебанием давления атмосферы.

Максимальное давление падает на зимний период, так, например, 19 января 1933 года было зарегистрировано давление в 790 миллиметров; минимальное давление падает на осенние месяцы: сентябрь, октябрь (725,0 миллиметров), когда наблюдается значительное движение атмосферы и господствуют ветры северных румбов. С этими ветрами связано выпадение атмосферных осадков (47,7 миллиметров); наименьшее — падает на наиболее холодные безветренные и потому ясные зимние месяцы — февраль и март (4,5 и 4,8 миллиметров).

Число дней с дождем в среднем 78, а число дней со снегопадом — 166.

Мощность снегового покрова незначительна. Снег во время пурги сдувается с возвышенностей в ложбины, где и задерживается, образуя мощные залежи. В результате на открытых местах в течение всей зимы мы видим почти бесснежную поверхность „гольцы“, а в защищенных местах снежники или перелетки, которые достигают такой мощности, что ни летнее солнце, ни весенние ручьи не успевают их уничтожить. Перелетки сорокалетней и более давности встречаются на восточном берегу острова Вайгач, в устье реки Великой и на Амдерме.

Под действием ветра снег уплотняется в совершенно твердую массу, по которой не только свободно можно ходить, не оставляя следа, но с успехом продвигаются тракторы типа „Коммунар“. Вместе с тем под влиянием пурги увеличиваются неровности рельефа, причем ветер вытачивает в снегу выбоины, шлифует выступы между ними и приводит к образованию так называемых „заструг“, характерных для снегов полярных стран и типично развитых на Вайгаче и Югорском полуострове.

Лед в бухте Варнека держится в среднем 241 день, подвиги льда и отдельные льдины плавают от 26 до 62 дней в году. Югорский Шар в среднем бывает скован от 249 до 252 дней. Бухта Находка замерзает на две декады позже бухты Варнека и ескрывается также с запозданием по отношению к западному берегу Вайгача. Бухта Амдерма очищается примерно в это же время.

Режим льдов Амдермы зависит исключительно от господствующих ветров, которые прижимают к берегу ледяные поля и относят их обратно. Толщина льда зависит от количества морозо-дней и к концу мая возрастает до 135 сантиметров мощности. Береговой припай достигает 0,5—1,0 километра и к июлю исчезает. Период навигации длится 108—115 дней.

Присутствие водного бассейна в районе действия Вайгачского горно-рудного треста (моря Баренца и Карское) с большей соленостью (35,5⁰/₀) утепляет и затягивает осень, так как накопившийся за лето запас тепла в воде медленно излучается. Но с момента затягивания бухты льдом Варнека Амдерма вступает в полосу продолжительной зимы, с частыми снежными метелями и штормовыми ветрами с холодного Северного моря.

Таким образом на климат острова Вайгача и Югорского полуострова влияют моря с их прохладными ветрами.

★

Производным от климата с достаточно низкой средней годовой температурой, при неглубоком снеговом покрове, является вечная мерзлота горных пород. Мощностью вечной мерзлоты рудников Вайгачского горно-рудного треста точно еще не определена, но по всей вероятности она более

500—600 метров. На Шпицбергене, на шведских каменноугольных копях в Лове Зунде температура в 0° была пройдена на глубине 380 метров.

На Шпицбергене и бухте Варнека на острове Вайгаче мерзлота на дне моря отсутствует, а тянется она от берега неширокой полосой 80—100 метров и сходит на-нет. По данным в Лове Зунде (Хёгбон), температура породы на расстоянии 25 метров от входа в штольню имела минус $5,5^{\circ}$; на руднике Раздельном температура пород в наклонной шахте № 1 на расстоянии 100 метров была минус $4,4^{\circ}$. На глубине 91 метра по вертикали температура пород была минус $3,7^{\circ}$. Буровая скважина № 64 на глубине 145 метров встретила напорную воду с температурой $3,0^{\circ}$. С той же температурой напорная вода была встречена буровой скважиной № 62, заложенной на расстоянии 170 метров к востоку от буровой скважины № 64.

В забое вода была встречена в промежуточном штреке 3-го этажа на глубине 48 метров, в 50 метрах от уреза воды бухты Варнека. Вода стала поступать как по трещине рудной жилы, так и по плоскости взбрасывателя. Она заряжена отрицательной температурой $-2,8^{\circ}$. Химический состав ее показал более чем полустороннюю концентрацию солей; по сравнению с водой Атлантического океана: хлора — 32,3%, серного ангидрида 3,25%, окиси кальция 1,58%, окиси магния 3,49%, сухой остаток 61,6%.

Сопоставляя точки появления напорной концентрированной морской воды, мы получаем **верхнюю границу напорных вод в зоне вечной мерзлоты**. Тем самым полученная линия делит вечную мерзлоту на два поля. Первое поле содержит морскую воду в пассивном состоянии, в состоянии льда. Ниже границы напорной воды — древняя морская находится в жидком состоянии, температура которой от $-2,8^{\circ}$ до $-3,0^{\circ}$. До тех пор, пока горными выработками эта вода не затронута, она находится в статическом положении, но коль скоро в нее входят горные выработки, она становится динамичной.

В течение года, как показали мои наблюдения, при истечении воды содержание хлора в воде постепенно падает от 32,2% до 22,78%, температура воды повышается от $-3,0^{\circ}$ и $-2,8^{\circ}$ до $-1,4^{\circ}$, вода прибывает прогрессивно по дислокационным трещинам.

Оставляя целик в 15 метров выше верхней границы напорных вод, мы устанавливаем **предельные границы разработки рудника**. На месторождении Амдерма буровая скважина № 75 встретила морскую воду на глубине 230 метров. Данная скважина расположена дальше от берега моря, чем были расположены буровые скважины № 62 и 64 на Раздельном, но общность процессов и химических анализов воды свидетельствует об одних и тех же явлениях.

Геолог-разведчик в арктических условиях всегда обязан быть вооружен не только горным компасом и геологическим молотком, но и десятком надежных, хорошо выверенных термометров для того, чтобы зорко следить за изменением не только залегания рудного тела, но и за термическим режимом горных пород и рудничной атмосферой. Работы метеоролога и гидролога переплетаются вместе. Совместно изучается гидрометеорологический режим древней морской воды и **устанавливаются пределы горных разработок в условиях вечной мерзлоты**.

Профилактической мерой против движения морской воды должна служить низкая температура, которую нужно создавать искусственно, замораживая забон, когда появится вода.

Итак, мы видим, что для Амдермы уже получена первая точка, которая говорит о пределах ведения горных выработок. Дальнейшие исследования уточнят и установят границу распространения напорных вод и тем самым определят зону пассивной морской воды, где спокойно могут вестись горные работы, не прибегая к дорогостоящим водоотливным средствам.

Амдерма со своим обильным скоплением плавикового шпата или фтористого кальция является самым крупным флюоритовым месторождением в Союзе, несмотря на то, что оно было открыто всего лишь три года тому назад. Обильное скопление как кондиционной, так и флотационной флюоритовой руды, которая находится в недрах отрогов хребта Пай-Хоя, говорит за будущее Амдермы.

★

В первые полтора года работа концентрировалась на площади 12 кв. километров в нижнем течении реки Амдермы — Амдерма Первая. Поисковыми работами установлено развитие оруденения вглубь полуострова на протяжении 18—25 километров от берега Карского моря, и площадь развития оруденения захватывает в настоящее время уже 54 километра. Это — Амдерма Вторая. Амдерма Первая и Вторая с отпрысками жил, содержащих фтористый кальций, говорят за то, что создавшаяся первая геологическая концепция с определением содержания флотационного плавикового шпата в 6500 000 тонн была правильна.

Подавляющая масса кондиционного флюорита месторождения Амдермы — бесцветный, отливающий голубоватым цветом минерал, который иногда переходит в совершенно прозрачные разновидности. В краевых зонах неизменно развит фиолетовый флюорит более глубоких, почти темных тонов, до светлых и бледных фиолетовых разновидностей, представляющий всю гамму переходов от белого цвета к фиолетовому.

М. Е. СТАВНИЦЕР

ПАТРИОТЫ АРКТИКИ

(Баренцбург)

Каждая бухта, каждый залив Шпицбергена связаны с какой-нибудь трагедией, с гибелью людей, которые до революции оставались здесь зимовать добровольно или на судах, затертых льдами. Пожалуй, ни одна полярная страна не имеет столько траурных названий на карте, как Шпицберген. Здесь есть „Горы мертвецов“, „Нос мертвецов“, „Полуостров мертвецов“, „Горы скорби“, „Бухта печали“ и множество других.

Еще в двадцатых годах XVII века каждое лето на берега Шпицбергена высаживались китоловы. Здесь возникали города, конкурировавшие с городами южных колоний. Созданный голландцами город Смеренбург на 79° сев. шир. вошел в историю под названием „Новой Батавии“: долго шли споры, какой город важнее по значению—Батавия или Смеренбург.

Зимой берега Шпицбергена пусты. Люди не хотели оставаться на диком острове. Английская „Московская компания“ пошла даже в тюрьмы, обещая приговоренным к смерти преступникам помилование за поселение на Шпицбергене. Однако преступники, побыв некоторое время на острове, предпочли топор палача жизни на Шпицбергене.

В то же время многие поморы „груманланы“ ездили ежегодно на Шпицберген-Грумант, оставаясь там на зимовку. Некоторые из них погибали, но многие приезжали домой с ладьями, нагруженными медвежьими и оленьими шкурами, бочками с салом, шкурами песцов.

Хищническое—свойственное капиталистическому строю—истребление природных богатств этого острова, зверская эксплуатация промыслового населения Севера, кабальные договоры и издевательства—вплоть до убийств—господствовали здесь на протяжении многих веков.

★

В 1931 году на берегу Айсфиорда появились советские „груманланы“. Год за годом росло их число, дойдя в 1935 году до двух тысяч. В конце 1935 года бурный поток стахановского движения проник и сюда—на Шпицберген.

Первым подхватившим стахановские методы выступил молодой навалотбойщик **Лохман**, выдавший за смену из лавы 134 тонны—800% задания. Вслед за Лохманом выдвинулись десятки других стахановцев. **Калмыков, Черных, Новиков, Филиппченко, Усенко, Девяткин, Штонда, Меримерин**, систематически перевыполняя нормы, показали пути перекрытия проектной мощности Баренцбурга.

Прекрасный людской фонд создан на советских рудниках за четыре года работы. В составе горняков зимовки 1936 года много отпускников, которые, проведя год на Большой Земле, снова направляются на остров. Здесь сотни патриотов советского рудника. Их влечет

на Шпицберген гордость за свой рудник, обогнавший многие рудники Донбасса, „догнавший и перегнавший“ соседний норвежский рудник.

На советских рудниках Шпицбергена выросло много молодых горняков ведущих квалификаций—представителей славного племени стахановцев.

Иван Федорович Белявцев родился в 1911 году. Отец Белявцева работал на заводе Гартмана в Луганске. В годы гражданской войны он ушел на фронт против белобандитов и пропал без вести. Сын попал в детский дом и там в совершенстве изучил трактор Фордзон и двигатели внутреннего сгорания.

Работая трактористом на Херсонщине, пятнадцатилетний Ваня Белявцев вступил в комсомол. Здесь он узнал подробности о шахтах и, заинтересовавшись ими, поехал в Луганск. На шахту Ваню не приняли по малолетству. Он пошел в горпромуч. Пришлось прибавить себе год в документах, чтобы стать помощником машиниста.

На курсах Белявцев познакомился с „представителями“ стран Запада — англичанином „Самсон“, американцем „Джеффри“, немцами „Эйкгофф“, „Демаг“.¹ Они стали его „приятелями“.

В один из августовских дней 1932 года в рудоуправление прибыл вербовщик, приглашающий рабочих добывать уголь „на Северном полюсе“. Дальнейшие расспросы уточнили местопребывание рудников. Ваня решил поехать на Шпицберген. Вместе с группой ребят он вскоре прибыл в Мурманск.

Ждали посадки на пароход. Напуганные рассказами обывателей Мурманска, ребята заколебались.

— Хороши у тебя, милый, зубы,—пожалела Ваню одна старуха,— только выпадут от цынги, спать будешь в полярку как мертвый, пропадет румянец.

В тот же день Ваня купил книгу об экспедиции Седова. Прочитав ее, он твердо решил ехать, узнать, что скрыто на севере, почему люди так настойчиво пробираются в Арктику.

3 октября пароход „Крестьянин“ высадил группу зимовщиков в Баренцбурге. Солнца уже почти не было. Царил сумрак. Было холодно и неуютно. Ваня пошел работать бурильщиком на строительство столовой. С трудом давались шпury в крепкой, как гранит, мерзлой почве.

Позднее он перешел в шахту. От голландцев остались старые штанговые, заржавевшие от долгого бездействия машины „Универсаль“. Несколько дней без толку возились возле них немецкие инженеры.

Ваню это заинтересовало. Он перебрал тысячи вариантов из практики и горной литературы, но не мог сразу понять, почему машина, собранная в точности по чертежам, в лаве не работала. Однако, опыт взял свое: штанге нужна инерция. Ваня полез в лаву, пустил машину в холостую и затем дал ход вперед. Машина заработала. Инженеры разошлись, не глядя друг на друга. Через несколько дней Белявцеву поручили сделать первый вруб в лаве. Уголь пошел „на-гора“. Об этом угле сообщили по радио Москве, родине.

Радости молодого машиниста не было границ. Ведь вся страна, товарищи в Донбассе, трактористы, воспитанники родной детской колонии—все узнают о том, что он выдал первый уголь на шахте, лежащей далеко за полярным кругом.

¹ Фирмы иностранных врубовых машин.

После пуска шахты была организована молодежная лава. Ваня вызвался на машине „Самсон“ зарубать лаву длиной в 160 метров. Случилось так, что начальник участка, косный, недалекий человек, заупрямился и не разрешал рубать машиной сверху вниз.

Ваня горячился, доказывал свое, но, ложно поняв сущность единоначалия, техническое руководство рудника поддержало начальника участка. Ребята успокаивали Белявцева, а некоторые говорили:

— Здесь не Донбасс. Не хотят, чтобы машина работала в оба конца, — и не нужно.

Но Ваня упорствовал. Как-то закончив вруб, он развернул машину и начал рубать сверху вниз, поставив всех перед свершившимся фактом... Машина стала работать в два конца.

Вскоре открылся в Баренцбурге учебный комбинат. Ваня пошел учиться. Совмещать учебу с работой в лаве было не легким делом, пришлось перейти на работу в штрек. Здесь не было лишних машин. Ваня подобрал сломанную штанговую „Универсаль“, сам отремонтировал ее, и полтора года машина работала без одной крупной поломки.

Иван Федорович Белявцев проработал непрерывно на Шпицбергене три года.

★

Когда молодому забойщику „Паркоммуны“ Троше **Возному** предложили поехать на Шпицберген, он долго отказывался. Но летом 1931 года мы все же застаем Трошу в Архангельске разыскивающим пароход. Через несколько дней группа молодых советских горняков прибыла на недавно купленный у англичан пароход Груммант-Сити.

Груммант-Сити не имел удобной стоянки. Ветерок любых румбов делал невозможной выгрузку или погрузку парохода. Однако, надо было спешить с разгрузкой продовольствия и оборудования. Незаметно подкралась полярная ночь. Начались непрерывные штормы. А на рейде стояло два парохода — „Бухарин“ и „Сибиряков“. Было твердо решено не возвращать пароходов с грузом в Архангельск.

Люди круглые сутки работали на выгрузке пароходов. В начале ноября сильно похолодало. Залив затянуло ледяной коркой. По молодому льду были настланы доски, и по ним тащили ящики, катали бочки. Настил гнулся вместе с молодым льдом, не раз бочки проваливались в воду, всплывали, их вылавливали и продолжали катить до берега.

Неожиданно налетел буйный зойд-вест, и лед с грузами, людьми и досками начало уносить вглубь залива. Вымокшие до костей люди еле добрались до берега. На берегу Троша с бригадой переоделись в сухие ватники и, спустив лодку, принялись спасать бочки скеросином, маслом, ящики с виноградом и дынями. Не удалось спасти лишь выгруженные на лед разборные части здания клуба. „Клуб“ ушел в бурный, извилистый Саасен-бей.

На второй день снова замерз залив, снова настлали доски, катали бочки, таскали ящики. Но глядели в оба: когда усиливался ветер, пережидали и готовили на всякий случай лодки.

Выгрузка парохода, штормы, все особенности Шпицбергена, непонятные молодому полярнику и пугающие своей грандиозностью, повергли Трофима в раздумье. Первое время он даже не мог спать, бродил по маленькой улочке Груманта и боялся заболеть цынгой, о которой слышал еще на материке.

Но эти переживания не помешали Троше Возному перейти зимой в шахту и сразу выдвинуться в смене, изучить уголь и перевыполнять норму.

И когда по радио было получено приветствие Ленинградского обкома партии и облисполкома по поводу перевыполнения впервые месячного плана, у Троши испарились все его сомнения, выросла большая гордость за свой заполярный рудник.

Летом менялись зимовщики. Троша приехал в Москву и на собрании в тресте „Арктикуголь“ услышал о том, что Советский Союз купил еще один рудник, который будет механизирован по последнему слову техники. После месячного пребывания на курорте, Троша вернулся на новый рудник „Баренцбург“.

Рудник уже давал уголь. Самой худшей по руднику была пятая молодежная лава. Троша работал в лаве навалоотбойщиком. Подружившись с десятником Завазлаевым, он все время думал над тем, как бы организовать работу, чтобы лава не валилась.

1 мая лава первый раз выдала 100% задания, но... она села и погребла все механизмы. Это был самый тревожный день в жизни Возного. Он готов был „убежать на полюс“, подальше от упреков коллектива рудника.

Собравшись бригадой, ребята твердо решили во что бы то ни стало добиться образцовой работы лавы, показать, что молодежная бригада успешно осваивает горные работы в вечной мерзлоте. На руднике уже было известно решение главного инженера поставить пятую лаву на консервацию, а молодежную бригаду распустить.

Но Троша, рядовой навалоотбойщик, вместе с бригадой потратил много энергии на борьбу за восстановление молодежной лавы. Молодежью тогда руководил слабый работник, и только немного позже приехал энергичный руковод **Шишкин**. Драться за лаву приходилось в трудных условиях. Но лава должна быть восстановлена во что бы то ни стало.

Новая молодежная бригада организовалась под руководством Возного. Тщательно подобрали людей. В лаве решили работать не уступами, а сплошной линией с бутовыми штреками. Через некоторое время она начала давать 100%, и с тех пор в течение ряда лет идет первой по шахте.

Урывками после напряженной работы изучал Троша Возный курс горного искусства Бокня. Но больше приходилось опираться на практику. С неясными вопросами он обращался к главному инженеру. Рабфак, открывшийся в Баренцбурге, помог изучить математику.

Шел четвертый год пребывания и работы Возного в Арктике.

Север часто напоминал о себе штормами, холодом, темнотой полярной ночи. Но за работой и учебой как-то сгладилось все, отличающее Шпицберген от Донбасса.

В мае 1935 года Трофима Андреевича Возного, 24-летнего комсомольца, выдвинули помощником начальника участка. По опыту работы в вечной мерзлоте, авторитету среди молодых и пожилых горняков он вполне заслужил это выдвижение.



Что же касается климата, темноты и прочих суровых условий полярных островов, — они просто не действуют на Ваню Белявцева и Трошу Возного. Климат Шпицбергена вполне их устраивает, и они лишь с нетерпением ждут окончания полярной ночи, чтобы поскорее стать на лыжи и отправиться в поход по нехоженным снежным просторам.

Темноту полярной ночи ребята отчасти приветствуют. Белявцев привез с собой с материка Большую советскую энциклопедию и рад каждой возможности почитать интересующие его статьи. На Шпицбергене есть чем заняться в полярную ночь.

Отличительной чертой наших „груманланов“ является огромное чувство советского патриотизма. Оно видно в каждом поступке, в каждой встрече полярных горняков с иностранными туристами, которые летом заполняют рудник.

Характерным примером высокоразвитого патриотизма является история внедрения советской врубовки. В апреле 1935 года в Баренцбург пришла группа норвежских инженеров, которую возглавлял инженер Росс. Гости пошли в шахту. Там в обширной ремонтной мастерской испытывали врубовку. Инженер Росс усмехнулся и, показав пальцем на врубовку, сказал:

— У вас тоже немецкий Сулливан, как у наш рудник.

Но инженер Росс был подведен к машине и прочел по слогам: „Гор-лов-ский завод“.

— Кстати, инженер Росс, можем вам предложить на пробу такую машину. Она вам обойдется дешевле немецкой, а работать будет не хуже.

Года два назад рудник работал английскими машинами. В Главугле считали, что крепкие полярные угли якобы „не по зубам“ советской машине, и на этом основании сюда засылались английские „Самсоны“.

Однако, сюда было послано впоследствии несколько советских машин. Они были спущены в лавы. Машинист Лесакин включил мотор, перевел машину на рабочую скорость и зарубил лаву на 2 часа скорей, чем зарубалось английским „Самсоном“. Сейчас на руднике 70% машин советских.

Т. А. КАРАВАЕВА

ЭРНСТ КРЕНКЕЛЬ

Два человека в меховых одеждах, закинув головы, долго смотрят в небо. Сквозь облака прорываются яркие лучи солнца; оба жмурятся, заслоняясь от солнца меховыми рукавицами, но продолжают смотреть. Потом они долго спорят о высоте и форме облаков, заглядывают в какую-то толстую книгу и, снова закинув головы, смотрят в небо.

Кто же эти люди и зачем смотрят они на небо? Быть может, они потерпели кораблекрушение и каждый день ищут в небе спасительный контур самолета?

Нет, это не потерпевшие кораблекрушение. Это два отважных советских полярника. По собственному желанию они приехали вдвоем на „необитаемые“ острова, чтобы восстановить здесь консервированную полярную станцию. Это известный полярный радист Эрнст Кренкель и механик Мехреньгин, переброшенные самолетами с мыса Оловянного на острова Сергея Каменева. И смотрят они на небо не в ожидании спасения. Они определяют форму и высоту облаков. Их метеосводки каждое утро разносят радиоволны.

Они не „спецы“ этого дела. Без привычки им это делать трудно. Нелегко рыться в толстом атласе, подыскивая подходящие виды, когда „облака определенно не желают согласовываться с атласом“.

Они даже радуются иногда, когда, проснувшись утром, видят, что за окном метет вьюга и неба нельзя отличить от земли. В такие дни они не спорят до хрипоты и не роются в толстом атласе.

Однако и без этого у двух полярников дела хоть отбавляй: четыре раза в сутки проводятся метеонаблюдения, в перерывах работает радиостанция, кроме того нужно приготовить обед, испечь хлеб, постирать белье, откопать смерзшийся уголь и натопить помещение, разгрести сугробы вокруг дома и складов и т. д. Времени свободного остается мало, и даже почитать некогда, хотя на станции оказалась приличная библиотека.

Несмотря на это, двое советских полярников вполне довольны своей судьбой. Они не страшатся ни работы, ни опасностей одинокой жизни на полярном острове.

Кренкель в своих радиосообщениях всегда бодр и остроумен. Он любит свою работу, любит Арктику. В детстве он мечтал о героической жизни, полной опасностей и приключений, и многие его детские мечты ныне сбылись.



Отец Эрнста Кренкеля был преподавателем немецкого и латинского языков. Приходя домой из гимназии, Эрнст бережно снимал гимназическую форму и одевал старенькие заплатанные брюки. Форму нужно было беречь, а в старых брюках можно было спокойно играть в футбол или лазать по лестницам, исправляя пережатые им же электрические пробки.

Любимым его писателем был Джек Лондон. Книжки увлекали своими приключениями, а жизнь была серая и ограниченная. Оставалось только мечтать. И Эрнст мечтал...

Во время войны жизнь стала еще труднее. Эрнсту приходилось самому подрабатывать. Сперва он работал во Всероссийском земском союзе, паковал и разносил посылки для военнопленных, а потом у частного хозяйчика — по расклейке афиш. С утра и до позднего вечера он таскался по всему городу с тяжелой стремянкой, большим свертком афиш и ведром с клейстером. Так проходило лето, а зимой опять учеба. И никаких путешествий, и никаких приключений!... Потом Эрнст записался в бойскауты. Но вскоре Кренкель распрощался с этой компанией бездельных буржуазных сынков: ему было с ними не по пути. У него заболел отец, и ему пришлось подумать о регулярном заработке. Он поступил в ремонтную мастерскую, где чинили мясорубки, примусы и детские колясочки.

„Был я в то время вечно замызганный, закопченный, но очень гладко выбритый: мы занимались точкой безопасных лезвий, и я пробо-
вал их на себе“.¹

Работая в мастерской, Кренкель узнал о существовании вечерних курсов радиотелеграфистов. Радиотелеграфия его давно интересовала, и он немедленно же поступил на эти курсы. Деля свое время между мастерской и курсами, Кренкель на обоих фронтах не терпел по-

¹ Большая часть цитат взята из статей Кренкеля, помещенных в двухтомнике: „Поход Челюскина“, а также из его корреспонденций в газету „Правда“.



Эрнст Кренкель

ражения. Из 40 человек он курсы окончил первым.

В 1920 году, после окончания курсов, Кренкель был направлен на Люберецкую радиостанцию. В первое же дежурство его постигла неудача: после четких учебных сигналов он ничего не смог уловить из слабых сигналов настоящих радиостанций.

Он был совершенно подавлен, а на другой день получил приказ о своем увольнении из-за полной непригодности. Поступаясь самолюбием, он упросил оставить его и дать возможность попрактиковаться. Через неделю он уже вполне самостоятельно проводил дежурства.

Работая на радиостанции, Кренкель стал готовиться на радиотехника. Учился прилежно, но в 1924 году, не дотянув полгода до диплома, опять бросил учиться: его потянуло „бродить“, захотелось на море...

Приехав в Ленинград, он пытался устроиться радистом на пароходы, идущие в заграничное плавание,

но это ему не удавалось. Прожив все деньги и уже не первую ночь оставаясь на бульварах, он случайно узнал, что нужны радисты на какой-то северный остров. Раздумывать не приходилось, а кроме того Север—все-таки „романтика“. Назначение состоялось быстро, и он вскоре уехал на свою первую зимовку на Новую Землю.

Зимовка прошла без особых событий. И все-таки эта первая зимовка была решающим моментом в жизни Кренкеля. Он узнал Север, он полюбил его суровость и решил посвятить ему свою жизнь.

Вскоре Кренкель был призван на военную службу и попал в радиотелеграфный батальон.

Как радист он был исполнителен и неумолим. В один год он ухитрился участвовать в пяти маневрах. В ноябре 1926 года, выдержав испытания на командира взвода, он был переведен в запас.

В это время в радиотехнике появилось новое открытие—короткие волны. Кренкелю хотелось поскорей поработать на новой аппаратуре, а добиться этого было нелегко. На свой риск он связал нижегородскую радиолaborаторию им. Ленина (производящую коротковолновую аппаратуру) с морским ведомством, для того чтобы поставить испытание этой аппаратуры в Арктике. Затея Кренкеля увенчалась успехом, и опять на той же станции, на Новой Земле, он установил первую в Арктике коротковолновую радиоустановку.

Эта вторая зимовка была для Кренкеля гораздо интереснее первой, так как новая установка дала ему возможность не только разговаривать с Москвой и Ленинградом, но и завести много новых знакомых в Баку, Лондоне, Париже и даже в Моссуле. В длинную полярную ночь Кренкель подолгу беседовал со своими зарубежными знакомыми.

После этой зимовки Кренкель работал на гидрографическом судне „Таймыр“, а потом в Москве в Научно-испытательном институте связи. Но работать в Москве, в спокойной обстановке, он уже не мог. Он стал патриотом Севера и считал, что только там он сможет с пользой приложить свои силы и знания.

Узнав о подготовляемой экспедиции на Землю Франца-Иосифа, где нужно было установить радиостанцию, Кренкель решил во что бы то ни стало попасть в эту экспедицию. Он опять поехал в Ленинград, где произошло его первое знакомство с Отто Юльевичем Шмидтом. Имя Кренкеля, как двукратного зимовщика на Новой Земле, было уже известно среди работников Советской Арктики. Поэтому его назначение на новую зимовку не встретило возражений.

На пароходе „Седов“ экспедиция добралась до бухты Тихой, где была построена самая северная радиостанция в мире. На новой станции осталось зимовать 7 человек, среди которых был и Эрнст Кренкель.

12 января 1930 года стало для Кренкеля памятной датой: в этот день он связался с радиостанцией американской экспедиции адмирала Бэрда, находившейся на южнополярном материке. Самая северная радиостанция в мире связалась с самой южной, находящейся недалеко от Южного полюса. Эта беседа вызвала большую сенсацию во всем мире.

В 1931 году Кренкель впервые попал за границу. Готовился большой арктический перелет на немецком дирижабле „Граф Цеппелин“. От Советского Союза в этом перелете участвовало четверо: проф. Самойлович, проф. Молчанов, инженер-дирижаблист Ассберг и радист Кренкель.

Детские мечты Кренкеля сбывались: поездка за границу, необычайное путешествие в Арктику на мощном дирижабле, на котором за 106 часов был проделан огромный путь в 13 тыс. километров.

Первым этапом этого путешествия был перелет Фридрихсгафен — Берлин — Ленинград, а из Ленинграда уже прямо на Север: Архангельск — Земля Франца-Иосифа — Северная Земля — мыс Челюскина — остров Диксона — мыс Желания — вдоль Новой Земли на юг — Архангельск — Ленинград — Берлин.

Во время этого полета производилась аэрофотосъемка, открывались новые острова и „закрывались“ несуществующие, ошибочно занесенные на карту, велись наблюдения чисто географического порядка, метеорологические, аэрологические, наблюдения над состоянием полярных льдов и т. д.

Благополучный исход этой экспедиции многим обязан радио и радистам, так как все время ориентировались по радиопеленгу. Непрерывное дежурство двух радистов обеспечило бесперебойное получение метеосводок, необходимых дирижаблю в таком ответственном перелете.

В книге „Дирижабль в Арктике“ Кренкель подчеркивает значение радио в подобных экспедициях: „Радио в таких больших перелетах играет огромную роль. Быстрота, целостность корабля, жизнь команды и научные результаты такого рода перелетов всецело зависят от четкой работы радиостанции, в частности от бесперебойного получения метеосведений“.

В 1932 году Кренкель опять участвует в одной из интереснейших экспедиций — в сквозном рейсе ледокольного парохода „Сибиряков“, который первым из советских судов прошел весь Северный морской путь — из Ленинграда во Владивосток — в одну навигацию. Рейс этот был связан с большими трудностями. Всем участникам, помимо своей непосредственной работы, приходилось много заниматься физическим

трудом, особенно во время аварии. Все участники этого похода были награждены орденом Трудового Красного знамени. „Сибиряков“ заходил в японские порты, и, таким образом, Кренкель во второй раз побывал за границей.

Полет на немецком дирижабле сделал Кренкеля поклонником дирижаблей, одно время он даже работал бортрадистом на самом большом в те годы дирижабле в СССР — „В-3“. Особенно запомнился Кренкелю один полет, когда они вдвоем с женщиной-штурвальной спасли дирижабль от неминуемой катастрофы во время ночной вынужденной посадки.

В полете испортился руль направления, дирижабль начало сильно трепать; в темноте пошли на посадку. Неожиданно из тумана вынырнуло высокое здание, на которое неся неуправляемый дирижабль. Кренкель и штурвальная кинулись к бездействующему управлению, пытаясь руками натянуть стальные тросы и повернуть руль. Опасность придавала силы, и через минуту резко повернутый и невредимый дирижабль пронесся мимо злополучного дома. Штурвальная до кости прорезала руку стальными тросами, но дирижабль и жизнь экипажа были спасены.

Во второй сквозной рейс, на ледокольном пароходе „Челюскин“, Кренкель пошел уже старшим радистом. Неблагоприятная ледовая обстановка не дала „Челюскину“ закончить свой победно пройденный путь. У Берингова пролива начался обратный дрейф льдов, среди которых было затерто судно. 13 февраля „Челюскин“ пошел ко дну, оставив на льдине весь свой крепкий и спаянный коллектив.

И ни разу радио с этого корабля не бросало в эфир сигналов бедствия. И ни одна станция мира не услышала от него звучащих отчаянием и беспомощностью „SOS“.

Перенесенная на льдину радиоустановка сообщила советскому правительству, что все находящиеся на льдине спокойно ждут своего спасения, в котором они совершенно уверены.

Когда операция по выгрузке на льдину была закончена и „Челюскин“ отдал свой последний салют клубами пара и саж, первой заботой экспедиции было наладить радио, чтобы сообщить о своем местонахождении.

Эрнст Кренкель со своими помощниками ночью же принялся за сборку и установку антенны и передатчика. С трудом разыскивая в темноте отдельные части, на 30-градусном морозе, люди работали неумоимо. Вскоре была поставлена небольшая антенна и в раскинутой палатке налажена радиоустановка. Мерзли руки, мерзли уши от холодных наушников, но Кренкель настойчиво подавал сигналы.

Вскоре он услышал разговор станции Уэлена с мысом Северным. Разговор шел о „Челюскине“, о его судьбе. Кренкель с удвоенной силой стал подавать сигналы, но его не слышали, так как волна была слишком коротка (300 метров), нужно было удлинить волну, а для этого надо наращивать антенну. С разрешения О. Ю. Шмидта оставили эту операцию до рассвета. На утро антенна была удлинена, и с этого момента налажена устойчивая и хорошая радиосвязь с Уэленом и Северным.

Но работать в радиопалатке было очень трудно: из-за сжатия льдов несколько раз приходилось разбирать и переносить антенну, радиоаппаратура не желала приравливаться к ледовым условиям. Ночью температура падала ниже нуля, и радиоаппаратура вся промерзала, а по утрам, когда горел камелек, аппаратура „потела“ и покрыва-

лась копотью. Ее приходилось разбирать и просушивать. Но заговорит ли она снова? В такие дни Кренкель, обычно спокойный и уравновешенный, свирепел и весьма нецензурно „беседовал с аппаратурой“.

Благодаря хорошо налаженной радиосвязи, летчики, вылетевшие на спасение челюскинцев, знали, какая погода на льдине и готовы ли для них аэродромы, а челюскинцы, в свою очередь, зная, когда прилетят самолеты, не задерживали их на своих аэродромах, заранее подвозя „пассажиров“.

„Начиная с 10 апреля, открылось регулярное пассажирское сообщение лагерь Шмидта—мыс Ванкарем“, а 13 апреля были вывезены последние 6 человек, в числе которых был и Эрнст Кренкель.

Когда последние три самолета прилетели в лагерь, Кренкель на прощание радиовывозил: „Всем, всем. Два ноль восемь. Станцию снимаем. Сигнал. Кренкель“, и, сняв установку, зашагал на аэродром.

Самолет Водопьянова доставил его на землю, где он встретился со всеми своими товарищами, в спасении которых он сыграл большую роль...

Кренкель много читает. Обладая хорошей памятью, он всегда находится в курсе всех мировых событий. Поэтому одним из самых больших лишений для него является отсутствие на зимовках газет, и много усилий он тратит, чтобы почерпнуть из эфира хотя бы отрывочные сведения о всех событиях.

Но самая крепкая привязанность у Эрнста Кренкеля все же радио. С ним он не может расстаться ни на работе, ни дома. Иногда он просыпается часа в три ночи и, подсаживаясь к приемнику, начинает „ловить заграницу“. Он может просидеть так всю ночь.

Кренкель неплохой оратор. Его выступления проходят с большим успехом.

Хорошо изучив и освоив Север, Кренкель почти не знает Юга. После челюскинской эпопеи они с женой попробовали поехать на Кавказ, но попытка эта была неудачной: во-первых, климат оказался неподходящим, а, во-вторых, всюду им устраивали торжественные встречи, всюду его просили выступать; они не выдержали и через 4 дня вернулись домой...

В 1935 году Кренкель, окончив курсы начальников полярных станций, уехал на мыс Оловянный. Небольшой коллектив полярной станции напряженно и дружно работал, ведя научные наблюдения и в рекордно короткие сроки оборудуя свою новую зимовку. Начальник станции т. Кренкель заканчивал свои радиосообщения с мыса Оловянного всегда неизменными словами: „Все здоровы. Настроение отличное“.

Но за год наладить работу только одной новой станции для Кренкеля казалось слишком мало, поэтому зимой он обратился в Главсевморпуть с предложением восстановить законсервированную станцию на островах Сергея Каменева, куда он берется поехать вдвоем с механиком Мехренгиным. Получив разрешение, коллектив мыса Оловянного принялся за усиленную учебу: радист Голубев, остающийся на Оловянном и переходящий на самостоятельное обслуживание двигателя, принялся за его теоретическое и практическое изучение; метеоролог Кремер начал обучаться кулинарному искусству, а Кренкель—ведению метеонаблюдений.

В конце февраля и в начале марта с мыса Челюскина на мыс Оловянный самолетами была перебросена гидрологическая партия, которая проводила гидрологические работы в проливе Шокальского.

В этой работе принимал активное участие и т. Кренкель. 21 марта работа была закончена, а 22-го уже приступили к выполнению „каменевской“ операции.

Летчики Линдель и Батура на двух самолетах перебросили Кренкеля, Мехреньгина и необходимый груз на остров Домашний, где находилась законсервированная станция. Весь полет длился 1 $\frac{1}{2}$ часа; летчики совершили блестящую посадку на неподготовленный аэродром.

Постройки бывшей станции оказались целыми, но сильно занесенными снегом и внутри запущенными. В этот же день в присутствии летчиков над возобновленной станцией был поднят советский флаг, после чего летчики отправились в обратный путь, а двое зимовщиков принялись за уборку помещения, откапывание угля, топку печи.

В ближайшие же дни ими были осмотрены все имеющиеся приборы, в рекордно быстрые сроки налажена радиосвязь и приступлено к метеорологическим наблюдениям. 25 марта с островов Каменева поступили первые метеосводки для подготовляемого в те дни полета звена Водопьянова. До 31 марта радиосвязь поддерживалась ими при помощи ручной динамо-машины, требовавшей много усилий. Так, например, чтобы передать 100 слов, нужно было 15 минут непрерывно вертеть ручку машины. С 31-го перешли работать на двигатель, который был втащен и установлен в жилом помещении. Аккумуляторная батарея оказалась в исправности. Бензина для двигателя много. Зимовщики смогли увеличить мощность передатчика. Кренкель в своих радиogramмах сообщает, что жилое помещение приведено ими в образцовый порядок.

Одной из ближайших работ, стоящих на очереди, зимовщики считают исправление ветродвигателя, при помощи которого они смогут заряжать аккумуляторы.

Не менее полугода проживут здесь два зимовщика. Только навигация привезет им смену. За это время они должны проделать большую работу по метеорологическим и ледовым наблюдениям, поддерживать регулярную радиосвязь и проверить имеющиеся там запасы продовольствия, горючего и топлива.

Но Эрнст Кренкель — испытанный полярник. Он неизменно спокоен и в своих сообщениях продолжает шутить. В апреле он радиовал: „Питаемся отлично, но отчаянно надоел шоколад. К сведению москвичей: меняем кило шоколада на кило картошки или огурцов... при условии доставки их на острова Сергея Каменева средствами москвичей“.

Кренкель доволен проделанной им за год работой по введению в строй двух новых полярных станций. Удовлетворением и радостью дышат его лаконичные радиogramмы, регулярно два раза в месяц присылаемые домой. А сколько интересных событий описано им в письмах-тетрадках к своим дочкам (каждой отдельно, каждой по возрасту), и все они проиллюстрированы его собственными рисунками и фотографиями.

Кренкель постепенно проводит в жизнь все свои планы. Возвращаясь с одной зимовки, он уже полон планами о новой и весь свой отдых проводит в сборах и подготовках к ней. Все стремления Кренкеля сводятся к весьма нужному в нашей стране делу — к дальнейшему и всестороннему освоению Арктики, и поэтому все его стремления находят должную поддержку.

ПОСЛЕДНИЙ ОДИНОЧКА¹

(Н. А. Бегичев)

Имя Никифора Бегичева тесно связано с историей арктических исследований последнего тридцатилетия.

Имя Бегичева — синоним исследователя-самородка, исследователя-одиночки, оторванного от социальной среды и погибающего в результате этой оторванности. Если имена Елисея Бузы, Семена Дежнева известны истории, как имена первых русских одиночек — завоевателей Севера, то Никифор Бегичев **последний** из них.

Порой бессмысленно жестокий, с хитрецей, выработавшейся в условиях многолетней морской службы, с психологией, типичной для боцмана царского флота, Бегичев все же является яркой и оригинальной фигурой.

Жизнь в условиях капиталистического окружения выработала из него индивидуалиста, человека-волка, купца-„тунгусника“. Но торговля, стремление к наживе не были целью его жизни. Когда перед ним вставала задача борьбы с арктической стихией, — он смело шел вперед и проявлял во всю ширь свой незаурядный талант. Человек недюжинных способностей, смелый, решительный и упорный в своих действиях, он был обладателем большого практического опыта. Малограмотный, но пытливый, наблюдательный Бегичев внес свою значительную лепту в дело освоения Севера.

„Я лично удивлялся его всесторонней любознательности, — пишет в своих воспоминаниях его друг, дудинский промышленник Дмитрий Иванович Горин, — и скажу откровенно, если бы к этой обширной любознательности Бегичева да дать высшее образование, а в частности астрономическое, без которого путешественнику нельзя обойтись в условиях Севера, — то эта железная сила воли и рыцарская отвага могли бы сделать для России много полезного и он мог бы стать наряду с мировыми путешественниками“.

В наплыве героических будней нашей социалистической стройки постепенно забывается, теряется имя Бегичева, но на Севере воспоминания отцов перерастают в легенды детей об „Улахан Анцифоре“ — Большом Никифоре Бегичеве.

★

Бегичев родился 9 февраля 1874 года в захудалом, пыльном пригороде Астрахани, зажиточном городишке Царева в семье мел-

кого мещанина (из крестьян) рыбака, земледельца, огородника. Тяжелая школа труда и лишений выковала из Никифора — тогдашнего Кешки — крепкого, бесстрашного волжанина-рыбака. Ранними веснами, когда спадали внешние волжские воды, уходил Кешка с отцом и другими рыбаками в легкие косовушки на весеннюю путину. Часто, когда моряна сбивала мохнатые гребни с разгулявшихся волн, десятилетний Кешка, стоя по пояс в живом трепещущем серебре рыбы, помогал отцу выгребать, против бушующих волн, тяжело нагруженную косовушку к сдаточному пункту купца Мочалова.

На рыбалке, на бахче — жалком клочке солончакового поля — прошли детство и юность Бегичева.

Призванный в 1896 году во флот, в Кронштадт, Бегичев в том же году плывал в Балтийском море, на военном судне „Воин“, а осенью был назначен в учебную команду строевых квартирмейстеров. В мае 1897 года, по окончании школы, Бегичев ушел в свое первое дальнейшее плавание на судне „флота его величества“ крейсерском фрегате 1-го ранга „Герцог Эдинбургский“.

На этом судне, сначала учеником, потом в чине квартирмейстера 2-й статьи, а затем инструктором постигал Бегичев матросскую выучку. В течение трех лет, в суматошном однообразии выверенных, боем склянок расчлененных на минуты дней, выколачивался из полудикого волгара дисциплинированный, муштрованный braveйший боцман Бегичев. Бесконечной лентой впечатлений, глубоко врезавшихся в его пытливый ум, прошли эти годы заграничных плаваний. Особенно запомнилось ему плавание в Средиземном море, куда „Герцог Эдинбургский“ ходил в составе оккупационной эскадры адмирала Скрыдлова. И через три десятка лет, большой, старый, умирающий Бегичев в устье далекой Пясины в долгие вечера часто рассказывал своим товарищам о глубокой лазури Эллады, о кудрявых изумрудных виноградниках, по склонам Везувия спускающихся к Неаполитанскому заливу.

★

Июньский день 1900 года был началом той цепи событий, свидетелем и вершителем которых стал впоследствии Бегичев. Вот как описывает он этот день:

„В 1900 году в последних числах мая мы вышли в Кронштадтскую гавань, разоружили судно и списали учеников по экипажам, а из учебной взяли других и стали снова вооружать свой корабль для плавания.“

¹ По неопубликованным дневникам Полярной комиссии Академии Наук, предоставленным редакции „Советской Арктики“.

В июне приехал на судно морской офицер и прошел в кают-компанию. Потом с ним вышел наш старший офицер, поставил команду во фронт и спрашивает охотников, т. е. желающих идти в полярную экспедицию на шхуне „Заря“, которая стоит в Петербурге у стенки на Неве. Желающих вышло много. Но оказалось, никто не понял, куда идти, думали — на „Полярную звезду“ императорскую яхту. Когда старший офицер рассказал им, что такое полярное путешествие, — желающих никого не оказалось. Тогда Цвигман подходит ко мне и говорит неизвестному офицеру: „Вот ежели пожелает идти, то просите его“. Этот офицер, фамилия его Матисен, стал просить меня идти в экспедицию, а мне очень хотелось побывать в неизвестных местах. Я согласился и распростился с товарищами, с которыми плавал три года, и с судном*.

После обширных чисто выдраенных палуб „Герцога Эдинбургского“ маленькая „Заря“ (в прошлом норвежское китобойное судно) не понравилась, конечно, новому боцману, но сожалеть было некогда. Время не ждало. 21 июня (по новому стилю) 1900 года „Заря“ отчалила от набережной Невы.

В жизни 26-летнего боцмана начался новый этап.

★

Первая русская полярная экспедиция на шхуне „Заря“ под начальством геолога Э. Толля, имела целью поиски гипотетической „Земли Санникова“, севернее Новосибирских островов.

13 августа „Заря“ была уже у Диксона, а 26 сентября стала на зимовку в бухте Колин Арчер (76°08' сев. шир. 95°04' вост. долг.). Во время зимовки участники экспедиции вели научную работу. На маленьком острове — острове Наблюдений, расположенном в $\frac{3}{4}$ версты от судна, был поставлен наблюдательный пункт.

Постройка павильона и домика была поручена Бегичеву. Сбор плавника для отопления тоже вошел в его обязанности. Ежедневные поездки в полярную ночь и непогоду требовали большого напряжения сил. Занесенный снегом плавник приходилось искать по побережью, за 10—15 верст от судна, собирать и подвозить его на собаках. Бегичев упоминает об одной такой поездке, чуть не кончившейся трагично.

„Один раз я привез три нарты дров, и поехали в этот день вторично четверо. Дрова нашли недалеко — верстах в пяти от судна. День был тихий, ясный... Вдруг ударила пурга. Мы ездили-ездили, но судна не нашли. Приехали к совершенно незнакомому берегу. Дрова бросили. Снова поехали искать судно, но опять приехали к берегу. Здесь я узнал место и поехал прямо на восток проливом, попав на телефонный провод, который был проведен с судна на остров Наблюдений, и мы благополучно

добрались до судна. На судне очень беспокоились о нас — пускали ракеты, звонили в колокол, но мы ничего не видали и не слышали. Рассчитывая скоро вернуться, мы были очень легко одеты и сильно прозябли“.

... 25 августа лед возле „Зари“ пришел в движение и вынес ее в море через пролив Фрама. После нескольких взрывов пероксилином шхуна освободилась из ледяных объятий и вышла на чистую воду. Путь свободен.

Через несколько суток „Заря“ взяла курс к северовостоку и подошла к острову Беннета. Запас угля кончился. Это заставило Толля повернуть на юг, к острову Котельному. Здесь, в бухте Нерпалах и провела экспедиция свою вторую зимовку.

Одиннадцать месяцев ледяного плена в бухте Колин Арчер были для Бегичева новой школой, заставили произвести „пероценку ценностей“. Работа в необычных условиях, когда стиралась грань между нижними чинами и офицерами, выработала новый взгляд на окружающее. Когда на следующую зимовку в бухте Нерпалах лейтенант Колчак,¹ заменявший в то время командира судна, несправедливо обругал Бегичева, последний не стерпел и реагировал совсем иначе, чем это было бы на „Герцоге Эдинбургском“.

Вот как описывает Бегичев этот случай: „Командир уехал в экскурсию вокруг Котельного острова, за него остался Колчак. Как-то мы обкладывали снегом борт судна. На вахте стоял Железников. Колчак послал его привезти несколько бревен в магнитный домик. Через некоторое время выходит он из кают-компания и кричит вахтенного, но его нет. Зовет он меня и говорит: „Где у тебя вахтенный?“ Я говорю: „Вы его куда-то сами послали“. Он меня обругал. Я очень озлился на несправедливость и обругал его тоже, сказав при этом: раз офицер его величества так ругается, то мне и подавно можно. Он сказал: „Я на тебя донесу морскому министру“, а я ответил: „Хотя бы и императору, я никого не боюсь“. Он крикнул: „Я тебя застрелю!“ Тогда я схватил железную лопату и бросился к нему, но он тут же ушел в каюту...“

В мае 1902 года Толль с Зебергом и промышленниками Гороховым и Протодьяконовым отправились на двух собачьих упряжках на остров Беннета, куда за ними должна была притти „Заря“.

В следующую навигацию попытки „Зари“ пройти к острову Беннета не удалось: кончался уголь и одолевали очень тяжелые льды. Матисен, действуя по инструкции Толля, повернул к югу, в бухту Тикси. Оставив шхуну в бухте, экспедиция выехала по Лене вверх...

¹ Впоследствии контрреволюционный деятель и палач рабочих.

★

По возвращении в Петербург Бегичев увольняется с военной службы. Получив месячный отпуск, он едет в родной Царев, где не был около семи лет. Но вскоре он был вызван обратно в Петербург для участия в экспедиции, отправляемой Академией наук на поиски Толля.

Начались сборы. Бегичев советовал отказаться от доставки сухим путем поморской лодки. Он считал более разумным использовать для подхода к острову Беннета дубовый китобойный вельбот с „Зари“. Это предложение было принято. Доставка вельбота из бухты Тикси, где зимовала „Заря“, в Усть-Янск была поручена Бегичеву. Он выполнил это задание блестяще.

По Новосибирским островам отряд передвигался на собаках. Немало нужно мяса, чтобы накормить 160 собак. Охота не всегда бывала удачной. В таких случаях выручал Бегичев, энергично добывавший корм.

Когда отряд, прибыв на остров Котельный, на Михайлов стан, снова ощущает недостаток корма, Бегичев отправляется в бухту Нерпалах, где были оставлены еще с „Зари“ запасы провизии и сухой трески для собак. 140-километровый путь до бухты Нерпалах был проделан впустую. Медведи все уничтожили. Снова встает угроза потерять собак, но, как и раньше, удачной охотой Бегичева на диких оленей запасы мяса были пополнены.

В конце июня отряд разделился на две части. Участник экспедиции Оленин вместе с бывшими в экспедиции промышленниками-якутами, получив задание обследовать юго-восточную часть берега острова Котельного и Земли Бунге, ушел вглубь острова. Группа в 6 человек, в том числе и Бегичев, осталась в Михайловском стане, чтобы подготовить поход на остров Беннета.

18 июля 1903 года, погрузив все необходимое на вельбот, партия пошла за берегами вдоль южной части земли Бунге к Фаддеев-

скому острову. Продвигаясь вдоль острова, партия снова испытывает недостаток пищи. Охота была плохая. Продовольствия, кроме овсянки, не было.

„Усталые, голодные, мокрые решили мы ночевать на высокой льдине, которая стояла на мели. Пристали, вытащили вельбот на льдину, поставили палатку. На примусе сварили часть овсянки (геркулесу), трапон и бульон. Но эта дребедень не шла никому в горло... (Так все мокрые легли спать в палатке на льдине). Утром встали, день был пасмурный, но тумана не было. Сварили мясного шоколаду, выпили по кружке и съели по одному сухарю. Спустили со льда вельбот, пошли парусом и на веслах. Прошли шесть часов. На горизонте показался берег. Направились прямо к нему“.

Двигаясь дальше вдоль берега, экспедиция встретила Толстова с тремя якутами. Толстов входил в состав группы инженера Бруснева, выехавшего в марте 1903 года из Усть-Янска на поиски Толля. Сам Бруснев был в это время на Новой Сибири. Узнав от Толстова, что поиски остались безрезультатны, экспедиция двинулась дальше к северо-востоку, а затем через Благовещенский пролив к Новой Сибири.

Трудности перехода через пролив испугали Колчака, возглавлявшего эту экспедицию, он заявил:

— Если в море льда не будет, на Беннет не пойдем. Переход очень большой, ити открытым океаном на вельботе рискованно, может захлестнуть волной.

Бегичев запротестовал:

— Почему открытым морем не ити? Помоему, если в море будет лед, то ити будет труднее и мы наверное до Беннета не доберемся. Открытым же океаном при хорошей погоде и попутном ветре мы можем пройти 80 миль в двое суток, а по льду, да еще если придется шлюпку перетаскивать, то и при хороших условиях мы сможем дойти только за 10 дней.

Южная оконечность острова Бегичева



Колчак с обидой ответил:

— Хорошо, что у тебя такой характер, — тебе все ничо чем, а я все-таки открытым морем не пойду!

— Тогда не надо было за это дело браться, — резко сказал ему Бегичев.

30 июля, погрузив все в вельбот, пошли в море. Было тихо, шли на веслах. Вначале спокойная, но туманная погода переменилась. Подул южный ветер, нагоняя волну. Увидав большую льдину, путники подошли к ней. Вытащив вельбот на лед, поставили палатку, закусили и легли спать. Случайный удар волны о льдину чуть не стал для экспедиции роковым.

«Все легли в палатке и заснули, как убитые. Мне почему-то очень долго не спалось. Наконец, стал засыпать. Вдруг сильным порывом ветра волной ударило льдину и переломило ее пополам по самый вельбот. Другую половину льда унесло, и вельбот стал катиться в воду. Я стал всех будить, а сам держу вельбот, не давая ему упасть в воду. Все быстро выскочили и вытащили вельбот дальше на лед».

На вторые сутки плавания экспедиция увидела остров Беннета. Путь по льду, к мысу Эмма, где была избушка Толля, едва не стал последним путем Колчака.

Колчак, Бегичев и помор Иньков шли вдоль берегового припая в заливе Чернышева. Бегичев, шедший впереди, заметил трещину и с разбега перепрыгнул ее. Колчак, пытавшийся перепрыгнуть, попал в самую середину трещины и скрылся под водой. Бегичев бросился к нему и спас его.

Многих тысяч пролетарских жизней в будущем стоил этот отважный поступок Бегичева...

Разыскали избушку Толля. В ней было письмо, в котором сообщалось, что группа, покинув остров в начале ноября, направилась к Новой Сибири. Но на Новой Сибири ни Толля, ни его спутников не было. Значит, они погибли. Убедившись в гибели зимовщиков, экспедиция, взяв документы, вернулась к своему лагерю. Пользуясь попутным ветром вернулись на Новую Сибирь и благополучно перебравшись через пролив, 18 сентября достигли Михайлова стана.

В декабре экспедиция вернулась в Усть-Янск, в конце января 1905 года была уже в Якутске. Здесь, узнав о войне с Японией, Бегичев решает ехать добровольцем во флот.

★

Он приехал в Порт-Артур. Здесь его назначили боцманом на миноносец „Бесшумный“. Во время одного из боев миноносец получил пробоину. Из тяжелого положения выручили находчивость и смелость Бегичева. Под огнем японских судов он наложил на пробоину пластырь, и миноносец благополучно добрался до Порт-Артура. За это Бегичев был награжден георгиевским крестом.

Наблюдательность Бегичева сквозит в каждой строке его записок. Не имея возможности анализировать события, он все же достаточно верно фиксирует много интересных фактов из русско-японской войны. В этих записках ощущается горечь, безнадежность матроса обреченного на гибель русского флота.

„Петропавловск“ погиб, — пишет он, — „Севастополь“ попал на мину, хотя повре-



Южный берег острова Бегичева (слева, фото Кухаревского); северное побережье острова Бегичева (справа, фото Колдяжного)

ждение не важное. С гибелью „Петропавловска“ у нас флот совершенно стал бессилен. Остались только „Цесаревич“ и „Ретвизан“, а японцы все время хозяйничают по всему морю. Как-то ночью в начале апреля несколько японских транспортов подошло, чтобы загородить проход. Но это им не удалось — их не допустили до прохода и потопили, а один выскочил на берег. Да и напрасная с их стороны трата: наша эскадра долго не может выйти в море... Днем японские суда заходили в залив и через Ляотешань из орудий крупного калибра стреляли по городу. Наши суда тоже отвечали перекидным огнем, но большого вреда никому не делали. Только бесполезно тратили снаряды“.

Миноносцы — „Бесшумный“, на котором был Бегичев, „Бесстрашный“, „Беспощадный“, „Грозовой“, „Бойкий“ и броненосец „Цесаревич“, хотя и пробились сквозь японскую блокаду, но получили повреждения и вынуждены были интернироваться в нейтральном порту Тзень-Тау.

Позорная война, доказавшая ничтожество прогнившего самодержавия, этого „повапленного гроба“, по выражению Ленина, была одной из причин революции 1905 года. Бравый боцман Бегичев, служака, марсофлотец, не понимает истинных причин начавшихся волнений в стране.

★

Получив в Академии наук расчет за обе экспедиции, Бегичев едет на родину, в Царев. Монотонная жизнь в сонном Цареве не удовлетворяет Бегичева. Его снова потянуло на Север.

В июне 1906 года он вместе с Толстовым, бывшим участником экспедиции инженера Бруснева на поиски Толля, приехал в Ду-

динку, где остался зимовать, занявшись песцовым промыслом. В одну из своих поездок по тундре Бегичев услышал рассказ кочевника о таинственном острове — „Земле дьявола“ — близ Хатангской губы.

Весной 1907 года он вернулся из тундры в Дудинку. Съездил в Красноярск и купил все, что надо было для экспедиции на остров.

„Трудно было найти людей. Из местных жителей итти никто не соглашался. Наконец, нашелся один желающий — туринский мешанин Тобольской губернии Николай Николаевич Семенов. На Хатанге один тоже пожелал итти со мной — долганин Диомид Укусников. Теперь наша экспедиция состояла из трех человек“.

15 марта 1908 года прибыли в Анабару. Отсюда, медленно перекочевывая с кочевниками к морю, 17 апреля добрались до полуострова Юрюнг-Тумус. В хороший ясный день остров отчетливо был виден. Взяв направление, Бегичев на „легкой санке“ поехал через пролив к острову.

„Через 12 часов езды я доехал до южной оконечности острова. Посмотрел, есть ли корм для оленей. Оказалось, что корм — олений мох — есть. Пробыв на острове час, вернулся обратно на материк“.

5 мая вся группа на двух нартах с 24 оленями перебралась через пролив на остров. 9 мая экспедиция чуть не лишилась стада — волки напали на оленей и угнали их. С большими трудностями удалось разыскать, к счастью, невредимых оленей.

Проходя вдоль побережья, Бегичев произвел глазомерную съемку острова. На восточном берегу острова путешественники нашли развалины избы.

„Неизвестно, кем и когда была построена эта изба. Видно, что построена она очень

Южная оконечность острова Бегичева, мыс Медвежий (фото Кухарского)



давно и не инородцами. Я нашел в избе пять топоров, подобие алебард, и шахматные фигуры, сделанные из мамонтовой кости*.

Невдалеке от южного мыса острова Бегичев обнаружил пласт каменного угля. Уголь был и в глубине острова. Охотясь на оленей, моржа и медведей, экспедиция прибыла на острове до ноября. На случай зимовки построили из плавника избушку.

Как-то раз во время охоты в центре острова Бегичев увидел, что на высокой сопке из отверстия в почве течет какая-то черная жидкость.

„Я стал мерить, глубокое ли отверстие. Палка ушла на полтора аршина и натолкнулась на что-то твердое... Я вытащил палку, она оказалась черной от жидкости. Я сразу подумал, что это нефть. Попробовал было зажечь спичкой, — трещит, но не горит. Я так и оставил. Мне не во что было взять эту жидкость. Я думаю, что это была нефть“.

Геологическими работами, проведенными в этом районе в 1935 году, установлено, что Бегичев за нефтесодержащие породы принял так называемые колоидальные глины. Наличие вблизи возможно нефтеносного Хатангского района этих глин весьма важно. Не нужно завозить глину, употребляемую при эксплуатационном бурении на нефть.

В начале ноября Бегичев со своими спутниками тронулся в обратный путь. Все добытое на острове — песцовые, олени, медвежьи шкуры и мамонтовые клыки — им пришлось бросить на льду в проливе. Через сильно торошенные льды можно было перебраться только налегке.

Диомид Уксусников впоследствии нашел и доставил в Дудинку всю брошенную кладь.

В январе 1909 года Бегичев был уже в Хатанге.

В начале мая 1909 года Бегичев приехал в Петербург, где представил в Гидрографическое управление и Академию наук карту исследованного им острова и образцы горных пород.

Получив от Академии наук ходатайство об оказании содействия, винтовку и кое-какие инструменты, Бегичев вернулся на Енисей. Здесь он услышал о находке в районе Гальчихи трупам мамонта и сообщил об этом в Геологический комитет. Оттуда пришло распоряжение — выехать в Гольчиху. Приехав туда в октябре 1909 года, Бегичев нашел только одну заднюю ногу мамонта, остальное было унесено половым. Прибыв в Авам, Бегичев сообщил об этом в Геологический комитет, а сам занялся песцовым промыслом.

Далекий остров „Земля дьявола“ не был забыт. В первых числах марта Бегичев снова подбирает товарищей, чтобы ехать на остров, и 22 апреля 1910 года Бегичев, Семенов, приказчик одной из факторий Горкин,

дудинский житель Георгий Кузнецов и Диомид Уксусников уже были на острове.

Построив в юго-восточной части острова избу и закончив сборку привезенной из Хатанги в разобранном виде лодки, промышленники все лето занимались заготовкой запасов мяса на зиму, изготовлением и установкой ловушек — пастей для песцов.

В начале ноября они остались без оленей — их угнали волки. Все поиски были тщетны. Тогда Бегичев предложил идти на материк пешком. Семенов и Горкин отказались, заявив, что они останутся зимовать на острове.

Простившись с товарищами и обещав приехать весной с продуктами, Бегичев с Кузнецовым и Уксусниковым вышли через пролив в первых числах декабря, но вынуждены были вернуться — пролив еще не стал. Через несколько дней полынь затянуло льдом, и путники пошли к мысу Нордвик. Несмотря на сильные морозы и темную пору, они благополучно дошли до первых становищ на Анабаре. Путь в 250 верст был проделан в трое с половиной суток. Послав в конце декабря Уксусникова на мыс Нордвик с провизией для оставшихся промышленников, которую Уксусников оставил в условленном месте, в первых числах января 1911 года Бегичев выехал в Дудинку.

В Дудинке он пробыл всего неделю. Закупив провизию, возвратился на остров. Семенов и Горкин чувствовали себя прекрасно. Перезимовали удачно, выглядели хорошо и добыли много пушнины. Бегичев прожил на острове до 20 января 1912 года, изготавливая пастники, построив несколько избушек, заготавливая мясо и рыбу. Возвращаясь на материк, Бегичев предложил Семенову и Горкину выехать вместе с ним, но они отклонили это предложение, решив остаться еще на год. 20 января Бегичев в сопровождении Горкина доехал до Анабары. Закупив здесь провизию, отправил ее с Горкиным на остров, а сам выехал через Дудинку в Красноярск...

Навестив родину, пыльный Царев, он поехал в Москву и Петербург. Вскоре его снова потянуло на Север.

„Мне опять захотелось на север, — пишет он. — В России мне не понравилось жить, особенно в больших городах. Все надо деньги и деньги; хотя у меня были деньги, но я их не жалел. Я не находил в них жизни: часть истратил, а остальные роздал знакомым, которые в них нуждались. В Петербурге я остаться на службе не хотел, заняться торговлей — не специалист. Я решил вернуться опять на старое место к берегам Ледовитого океана, где чувствую себя ни от кого независимым и совершенно свободным гражданином“.

В сентябре 1912 года, истратив все деньги, Бегичев вернулся в Красноярск. Взяв в пушной фирме Равилюна, в счет будущей пуш-

нины, денег на дорогу, он выехал в Енисейск. Дождавшись ледостава, продолжал путь в Дудинку.

17 марта 1913 года Бегичев снова уже был на острове. Изба была занесена снегом.

„Я зашел в избу, — писал Бегичев в своих записках, — но в ней было очень темно. Окна были забиты снегом. Я наткнулся на койку, где лежало что-то твердое. Я вышел и принес свечу, зажег ее. Открыл одеяло, там лежал мертвый Горкин, а Семенова не было. На столе лежал дневник. Изба была вся задымленная, пол изрублен, наверно, на топливо. Я стал искать Семенова, но нигде не нашел. Горкина я завернул в одеяло и похоронил в погребе“.

Не имея возможности искать Семенова, Бегичев, забрав дневник, вернулся на Анабару. Из дневника Горкина он узнал, что Семенов умер 21 января во время осмотра пастей, а Горкин, судя по последним записям, — 9 марта 1913 года. Оба умерли от голода. Понадеявшись на осенний промысел, промышленники упустили летний период охоты. Зима 1912 года была ранняя, в половине августа выпал снег, наступили морозы и пурги. В сентябре у них убежала упряжка собак, погнавшись за песцом. Запаса сухарей хватило только до 25 декабря. Они стали питаться песцами, но скоро и те перестали попадаться. Во время одного из обходов пастей умер Семенов, не доходя 60 верст до избы. Горкин оставил труп, а сам пошел дальше. Возле избы Горкин поймал одну из сбежавших собак и употребил ее на пищу. Капкан, поставленный совсем близко от избы, уволок песец. С этого времени Горкин перестал выходить из дому, питаясь моржовой кожей.

„Если бы вы были с нами, Никифор Алексеевич, — пишет Горкин в своем дневнике, — то этого никогда бы не случилось“.

Семенов также сожалеет, что с ними нет Бегичева: „Когда был Бегичев, то у нас амбар был полон жирного мяса, а теперь у нас нет ничего. Мы напрасно понадеялись на себя“.

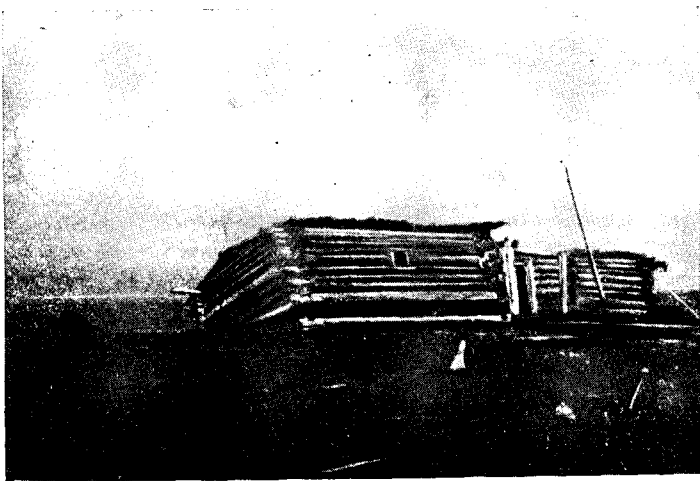
Узнав о местонахождении трупа Семенова, Бегичев снова вернулся на остров. Откопав труп, он привез его к избышке, где и похоронил. Отсалютовав выстрелами из винтовки погибшим товарищам, Бегичев навсегда распростился с островом.

★

Открытие Бегичевым острова не являлось открытием в полном смысле слова. Остров Сысой был издавна известен аборигенам. Такое название он получил по имени промышленника Сысои, жившего некогда на острове. Существует мнение, что этот остров был нанесен на карту еще Великой северной экспедицией в тридцатых годах XVIII столетия. Хотя на одной из этих карт, в том месте, где находится пролив, отделяющий остров от полуострова Юрюнг-Тумус, берег полуострова нанесен пунктиром с надписью „надлежит изведать“.

Хатангская экспедиция Толмачева в 1905 году внесла коррективы в очертания береговой линии устья Хатангской губы. Северный конец полуострова Юрюнг-Тумус передвинулся на 40 минут к югу. Остров же, видный в ясную погоду с материка, экспедицией, повидимому, не был замечен: экспедиция прошла по матерiku весьма поспешно. Таким образом остров этот был Бегичевым открыт вторично.

В 1933 году гидрографическая партия на судне „Пионер“, под начальством С. Д. Лаппо, имея задание найти подход к бухте Нордвик для парохода нордвикской нефтеразведочной экспедиции, побывала на острове Бегичева.



Избушка на восточном берегу острова Бегичева (фото Кухарского)

С. Д. Лаппо так описывает свое посещение избы, где разыгралась одна из многих полярных трагедий.

„12 августа прошли к избе Бегичева, не далеко от южного мыса. Ездили осматривать избу. Берег сильно размывается, и изба наполовину подмыта, покосилась на осыпавшемся косогоре. Изба старая, сохранились только стены, потолок. Рядом с большой избой к югу, — стены малого сруба; к северу в 100 метрах — остатки 2—3 венцов разрушенного сруба. За ним из осыпи разрушающегося берега торчат трупы (скелеты, одежда), доски (очевидно гроба) погибших здесь промышленников, похороненных Бегичевым“.

С 1934 года на острове Бегичева промысляет артель „Якутпушнина“, под руководством И. Н. Оконечникова, осваивая промысловые богатства острова.

★

Женившись, Бегичев поселился в тундре, продолжая промыслять песца, попутно занимаясь торговлей.

В феврале 1915 года, находясь с женой на станке „Медвежий яр“, Бегичев получает с нарочным предложение от Главного гидрографического управления организовать санную экспедицию для вывоза части команд с зимующих ледокольных пароходов „Таймыр“ и „Вайгач“. Начальником на них был Вилькицкий.

Имея задание пройти Северо-восточным проходом из Тихого в Атлантический океан, эти суда были захвачены льдами и зимовали к востоку от архипелага Норденшельда. К западу от архипелага, у мыса Вильде, зимовало судно „Эклипс“, под начальством О. Свердруп, отправленное на поиски экспедиции Русанова. Вилькицкий не верил в возможность выйти из льдов даже в будущую навигацию. Связавшись с „Эклипсом“, он сообщил об этом в Петербург. По распоряжению Гидрографического управления Вилькицкий перебросил на „Эклипс“ 36 человек команды и 3 офицеров. Переброска же с „Эклипса“ в населенные места возлагалась на Бегичева. В случае, если ледоколы не смогут выбраться на чистую воду, то ему надлежало обеспечить переброску на Диксон и остальных участников экспедиции (54 человека).

На это предложение Бегичев ответил согласием и 1 мая 1915 года, собрав стадо оленей в 1000 голов, на 40 нартах, с запасами продовольствия, одежды и дров, двинулся в тундру.

„В запряжке у меня было 250 оленей, остальных гнали табуном. Людей было: двое русских Иванов и Кузнецов, три человека долган, шесть самоедов (ненцев) и три самоедки (ненки). Всех нас было 16 человек“.

Оставляя по пути склады провизии и дров, караван 25 мая достиг хребта Быранга.

Начиналась оттепель. Бегичев налегке с четырьмя пастухами отправился вперед с тем, чтобы остальная часть каравана пошла дальше, когда стает снег. 7 мая отряд Бегичева подошел к большой реке, которая не значилась на карте. Беря начало на хребте Быранга, эта река впадает в океан у мыса Лосева. Впоследствии Бегичев назвал эту реку — Тамарой, в честь своей старшей дочери. 15 июня он с большим риском переправился через другую реку — Лидия (также названную Бегичевым в честь другой дочери). Привязавшись к двум оленям, Бегичев решил переправиться вплавь. Посредине реки олени запутались. Перерезав веревку и освободившись от оленей он перебрался на другой берег.

21 июня Бегичев достиг бухты между мысом Тилло и Вильде, где встретил группу зимовщиков.

„Они были очень рады, когда встретили меня. Стали меня качать и стрелять из винтовок. Они со шлюпкой пришли с „Эклипса“ для охоты на диких оленей. „Эклипс“ стоял не у мыса Штиллинга, как сообщило Гидрографическое управление, а у мыса Вильде, в 18 верстах юго-западнее мыса Штиллинга“.

22 июня Бегичев приехал на „Эклипс“.

„Я поднялся по трапу, — описывает эту встречу Бегичев, — и пошел на корму, где собралась вся судовая администрация. Я представился Свердрупу и остальным, передал почту и показал свою инструкцию. Тут же меня пригласили в кают-компанию и дали радиотелеграмму, что я пришел“.

2 июля, не дождавшись прихода второй, большой партии оленей, Бегичев с зимовщиками вышел к югу. Деля ежедневные переходы по 25 верст, отряд нашел следы второй партии, свернувшей на восток. „Догонять и искать их было бесполезно, и я решил идти дальше на своих 100 оленях“.

20 июля отряд пришел к устью Торей, куда были доставлены ненцами лодки. Здесь Бегичев передал зимовщиков на попечение долганца Дуракова, который доставил их до устья реки Аланы на лодках. Отсюда на оленях отряд пошел в Гольчиху. Сам же Бегичев взял свежих оленей и 22 июля отправился опять к „Эклипсу“, куда прибыл 2 августа. Вторая, большая партия оленей была уже там. Бегичев получил письмо от Свердруп, в котором последний писал, что „Эклипс“ 29 июля освободился ото льда.

3 августа Бегичев пошел на восточную сторону залива Воскресенского ремонтировать нарты: там было много плавника. Перед отходом он оставил на мысе Вильде письмо с сообщением Вилькицкому о своем местонахождении.

Вернувшись 16 августа обратно, Бегичев не нашел своего письма. На его месте лежал ответ Вилькицкого. Оказалось, что ледоколу

после ожесточенной борьбы со льдами удалось пройти мимо мыса Вильде.

В своем письме Вилькицкий предлагал Бегичеву ждать с оленями на мысе Вильде до 1 сентября. Выждав положенный срок, Бегичев отправился в Дудинку.

★

Весной 1916 года Бегичев послал в Петербург отчет и лишь только осенью, в октябре, получил обещанную награду в две тысячи рублей. Оценивая свой труд дороже, Бегичев чувствует себя обиженным:

„Из Гидрографии мне прислали вознаграждение за все мои труды только 2000 рублей. Я своих денег на поездку издержал больше. Впредь надо быть умнее, не ждать, когда тебе учреждение положит за твой труд. Во время переговоров о снаряжении экспедиции надо было бы потребовать десять тысяч, и дали бы, потому что посылать было необходимо, а охотников идти в такие места найдется мало“.

Когда Бегичев приехал в Енисейск, на пристани его арестовали, — полиция приняла его за беглого ссыльного, и только после долгих мятарств удалось доказать чрезмерно усердной полиции ее ошибку.

Через некоторое время Бегичев получает приглашение притти на пароход „Лена“ к полковнику Кушакову.

„Я пошел. Кушаков предложил мне ехать с ним зимовать на Диксон. Я отказался. Он сообщил, что имеет ко мне поручение от военно-морской гидрографии по поводу моей экспедиции. Он спросил, почему я оставил на мысе Вильде 22 нарты и не взял их с собой. Я страшно осерчал и послал их всех к чорту. Нарты я делал сам из ялавника и считал, что тащить такую тяжесть в лес никчему. Их все равно пришлось бы

бросить. А если Гидрография имеет претензию насчет нарт, то я отказываюсь от своего вознаграждения.“

Ескоре в Енисейск прибыл губернатор Гололобов и пригласил Бегичева к себе на пароход.

„Он очень интересовался, — описывает Бегичев эту встречу, — точным выполнением моей экспедиции и спросил меня: дворянин я или нет. Я сказал, что я мещанин города Царева, Астраханской губернии. Какую я имею награду? Я сказал, что за экспедиции имею несколько золотых медалей и за японскую войну георгиевский крест. А какую бы желал я награду за экспедицию? Я ответил, что если гидрография действительно оценит мои труды, то она знает, чем наградить. Но губернатор сказал, что он желает от себя представить меня к награде, в почетные граждане. Я ничего ему не ответил и ушел“.

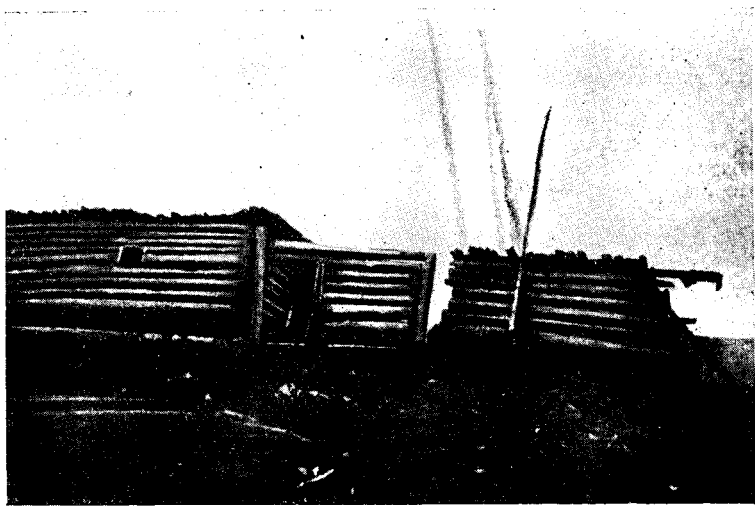
Практичного Бегичева, конечно, мало удовлетворяла эта „платоническая“ награда.

★

Прошло четыре года. Бегичев окончательно обосновался в Дудинке. Продолжая заниматься промыслом, он имеет уже около тысячи пастников. Четыре наемных работника рыщут на его упряжках по тундре, собирая из пастей песцовые шкурки.

Песца много в тундре, но девушка-долганка, выходящая замуж, должна принести в приданое мужу шкуру редкого в тундре зверя: голубого песца, росомаху, соболя. Женский „чапак“ (шапка) должен быть оторочен не песцом, а другим, более редким мехом. И Бегичев занялся торговлей. Он совершает поездки на юг, скупает дешевые шкурки барсуков и везет их в тундру, выменивая каждую шкурку на пять-шесть

Избушка Н. А. Бегичева на острове Бегичева (Фото Кухарского)



песцов. Да и бутылки „уль-уль“ не раз переходили из нарты Бегичева в дрожащие руки оленевода.

Хорошо зажил бывший боцман. Дом его — полная чаша. Разгоняют скуку за бегичевским столом дудинцы. Долгие ночи просиживают за картами, играя в „буру“.

Все чаще и чаще стал пить Бегичев, похвываясь перед собутыльниками своими заслугами, силой, богатством, озорством. Буен он был во хмелю. И сейчас еще жив старый Ките, которому пьяный боцман откусил ухо и палец.

Революция прошла мимо Бегичева. Превратившись в кулака, с кулацкой психологией, он оставался деклассированным одиночкой и порой даже открыто выступал против красных.

Но когда советское правительство дает Бегичеву задание организовать поиски пропавших спутников Амундсена, он со всей свойственной ему энергией начал работу.

В конце 1919 года Амундсен послал с места зимовки „Мод“ (близ мыса Чедюскина) на Диксон с донесениями Петра Кнутсена и Пауля Тессема. Ни один из них до Диксона не дошел.

Норвежское правительство послало на розыски своих соотечественников судно „Хейманс“. Но поиски были безрезультатны. Тогда норвежское правительство обратилось в Наркоминдел с просьбой снарядить поисковую экспедицию. В этом письме Бегичев выдвигался, как наиболее подходящий человек для организации поисков.

В конце декабря 1920 года Бегичев получил телеграммы Наркоминдела т. Чичерина и зам. председателя Комсевверпути т. Шольца с предложением организовать экспедицию на розыски норвежцев. Он согласился и стал собираться.

Законтрактовав у ненецкого старосты Качадо пятьсот оленей, он пригласил участвовать в экспедиции пастухов-ненцев: Чута, Конде, Юрика, Мунка, Мужа, Лоншара, Боца, Ките и двух русских дудинцев — Георгия Кузнецова и Аполлона Кайдалова.

3 мая 1921 года, разделившись на два отряда, экспедиция тронулась в путь. Один отряд с 300 оленей во главе с Бегичевым направился через Дудыпту к Диксону. Вторая партия пошла через хребет Быранга к устью реки Тамары. Здесь она должна была дожидаться возвращения Бегичева с Диксона.

4 июня Бегичев добрался на Диксон. Пробыв на острове 3 дня, взяв с собой двух норвежцев — капитана шхуны „Хейманс“ Якобсона и переводчика Альфреда, — отряд направился к реке Пясины, куда пришел 21 июня.

14 июля отряд был у реки Тамары. Второй отряд уже ждал их. Отобрав из стада 111 свежих оленей, захватив трех пастухов — Конде, Мунке и Лоншара, — Бегичев с норвежцами отправился к мысу Вильде.

На мысе, у знака, поставленного экспедицией „Эклипса“ в 1915 году, они нашли в железной банке письмо Кнутсена и Тессема на английском языке.

На мысе Вильде пришлось дневать. „28 июля у знака я написал письмо и вложил его в свое старое, оставленное Свердрупу в 1915 году в стеклянной банке. Мои спутники норвежцы тоже оставили письмо, написанное по-норвежски“.

На другой день Бегичев и капитан Якобсон пошли пешком на запад, по направлению к мысу Стерлегова. Олени были отправлены вперед. 3 августа на мысе Стерлегова они нашли нарту, брошенную Кнутсеном и Тессемом.

Питаться приходилось одним мясом — хлеб кончился. Путешественники продолжали двигаться вдоль побережья на запад.

9 августа отряд взял направление к мысу Михайлова. Дневать остановились на южной стороне мыса Приметного. Норвежцы пошли осматривать мыс, Бегичев — бухту.

„Пройдя высокий земляной берег, я заметил на костре обгорелые дрова. Подошел к ним и увидел шлюпочный крюк, мелкие разбросанные человеческие кости, много пуговиц, гвоздей, очки, стрелянные винтовочные гильзы, бумажные дробовые патроны и кусочки обгоревшего воротника пиджака. Увидав это, я предположил, что это кости очень давно погибших путешественников, но, тщательно осмотрев кости и костер, убедился, что труп был кем-то сожжен на костре. Костер был сравнительно свежий, уголь на дровах не обмыт еще дождями. Кроме того, лежавшие около винтовочных гильз были норвежского военного образца выпуска 1916 года, а на дробных бумажных патронах — английская надпись“.

На следующий день это место вместе с норвежцами было тщательно осмотрено. Нашли еще обгоревший карманный барометр, золотую оправу от очков, серебряную монету и много разных пряжек от ботинок и лыж.

„Из этого мы заключили, — пишет Бегичев, — что это кости одного из спутников Амундсена... Повидимому, его товарищи, не имея возможности похоронить и опасаясь, что труп растащат звери, сожгли его на костре“.

Впоследствии удалось установить, что это был труп Кнутсена.

Засняв это место и похоронив кости, отряд молча двинулся дальше. Немного не доходя до устья Пясины, отряд встретил вспомогательную партию Конде с 300 оленей. У устья отряд остановился.

Несколько дней искали удобного места для переправы. Выручил северо-восточный ветер. Он согнал воду. Переправились благополучно. На этом месте Бегичев поставил знак с надписью: „Переправа Бегичева 27 августа 1921 года“.

Начались пурги. Продолжать поиски становилось все труднее, а потом и совсем пришлось прекратить. Решили возвращаться.

Стояли уже довольно сильные морозы, когда отряд на лодках поднялся вверх по Пясине до устья Пуры. Рассчитавшись здесь с проводниками, Бегичев, норвежцы и Кузнецов двинулись по стойбищам на переменных оленях в Дудинку.

★

В 1922 году Бегичеву предлагают участвовать в Пясинской геологической экспедиции горного инженера Урванцева. Бегичев соглашается.

Проводя промеры и съемку реки Пясины, Урванцев и Бегичев спустились до ее устья. От устья под парусами пошли на Диксон. На одной из остановок путники нашли документы, часть белья и кое-какую мелочь, брошенную Тессеком во время его перехода с мыса Челюскина на Диксон.

В 20 верстах от астрономического пункта № 3, определенного Коломейцевым, близ старых изб они нашли две пары норвежских лыж и спальный мешок. На мысе Полюнья снова находка — доска с надписью штурмана Великой северной экспедиции Германа Минина, проходившего здесь в апреле 1738 года на двух ботах: „Обь“ и „Почтальон“.

14 августа, несмотря на сильное волнение, путешественники благополучно добрались до радиостанции острова Диксона.

В ожидании парохода Бегичев занялся охотой. В одну из таких поездок он случайно нашел скелет второго норвежца — Тессема. Вот как описывает Бегичев этот случай:

„28 августа я, Базанов и Пушкарев поехали на лодке на охоту. Пройдя пролив, мы пошли возле берега материка. Вдруг я увидел на мысе что-то вроде скелета человека. Пристали к берегу и пошли посмотреть. Оказалось, что это лежали останки норвежца. Рядом лежали карманные именные часы, обручальное кольцо с надписью „Паулина“, перочинный нож и ножницы. В стороне — охотничий нож, лыжная палка, 20 боевых патронов. Винтовки не было. Наверное она скатилась в море. Он лежал в четырех шагах от моря у каменистого ската, в трех верстах от Диксона“.

Узнав, что пароход из Енисейска на Диксон не придет, решили до Енисея добираться на лодке под парусами. 8 сентября в Шайтанской курье отряд встретил пароход.

„Наконец-то кончилось наше путешествие на простой рыбацкой лодке. Прошли всего: реку Пясину 850 верст и морем около 500 верст. Не буду хвастать, но пусть другие смельчаки сделают это“, — заканчивает Бегичев свой дневник по пясинской экспедиции.

За розыски спутников Амундсена норвежское правительство наградило Бегичева именными золотыми часами.

★

Стареющий, но все же крепкий Бегичев продолжал жить в Дудинке. В 1926 году, несмотря на то, что ему шел уже шестой десяток, Бегичев снова собирается на побережье океана. Организовав промысловую артель „Белый Медведь“, в которую вошли дудинские промышленники: Зырянов, Горин, Семенов, Сапожников, Натальченко и долганин Маньги, он отправляется на зимовку

Избушка Н. А. Бегичева на острове Бегичева зимой



в устье Пясины. 2 августа 1926 года артель была уже на месте. Между Медвежьим островом и островом Расторгуева артель сложилась из плавника избу.

Наступила полярная ночь. Случайно заезженные „Пинкертон“, „Таинственный монах или узник Бойдемана“ перечитаны, колода карт от частой игры в „тысячу“ засалилась и распухла. Тоска — бич прежних зимовок — охватила промышленников. Только разъезды по пастникам да разделка шкурок отвлекали от тяжелых дум. В пурговую пору рассказывал Бегичев о своих скитаниях. Годы, люди, моря, порты — проходили в его памяти. Этими рассказами он старался поддерживать бодрость у своих товарищей...

У Бегичева и Зырянова появились признаки цинги. Но, несмотря на болезнь, Бегичев продолжал осматривать пастников, стараясь скрыть недомогание.

С продовольствием становилось все хуже и хуже. 25 марта кончился сахар.

29 марта Натальяченко пишет в своем дневнике: „Сегодня пирожки из остатков мяса которым мы в последний раз разговелись. Теперь останемся на одном хлебе, которого тоже немного“.

14 апреля Семенов вываривал последние кости на бульон Бегичеву.

Годы и плохое питание сделали свое — 31 марта Бегичев почувствовал упадок сил, появились красные пятна на ногах, правую ногу начало стягивать. Медикаментов нет. Лечить нечем. Все тяжелее становится дышать. В спертом, сыром воздухе задыхается Бегичев. Чувствуя приближение конца, он просит вынести его в палатку.

Но даже и в таком тяжелом состоянии он продолжает заботиться о других членах артели. 28 апреля он посылает Горина и Натальяченко на Диксон с письмом к начальнику станции Луппиану.

„Порт Диксон. Начальнику радиостанции. Дорогой товарищ! Покорнейше прошу вас принять моих посланных. Прошу вас, если можно, принять от них телеграммы. Очень прошу вас — примите. Еще раз покорнейше прошу вас, дорогой товарищ, если будет возможно дать нам продуктов: сахару 1 пуд 20 фунтов, масла 20 фунтов, уксусной эссенции, лимонной кислоты, клюквенного экстракта, пикулей, консервированных фруктов, компоту. Если вы сами отпустить для меня продуктов не можете — прошу сестись по телеграфу с Убоекосибирью. За отпущенные продукты постараюсь рассчитаться, когда приеду на Диксон. С приветом к вам Никифор Алексеевич Бегичев. 28/IV 1927 г. Ледовитый океан“.

Взяв письмо, Горин и Натальяченко выехали на Диксон. На четвертые сутки они вернулись обратно — бушевала непогода.

4 мая Натальяченко вторично выезжает на Диксон на четырех собаках. Восьмого ночью он был там. Начальник Луппиан выдал про-

дукты. Кроме того дали на дорогу двух собак в помощь упряжке.

Воспользовавшись благоприятной погодой Натальяченко 16 мая поехал назад. Он спешил на зимовье. Но было уже поздно.

„Не доезжая пяти верст до нашего дома, — записал Натальяченко в своем дневнике 19 мая, — я встретил Сапожникова, вышедшего на охоту, от которого услышал очень печальную весть — умер Бегичев“.

Хорошо зная Север, инстинктивно веря в его большое будущее, Бегичев перед смертью рассказывает товарищам о своей заветной мечте — пройти из Атлантического в Тихий океан.

„Если выздоровлю, не раз говорил Никифор Алексеевич, — пишет Горин, — поеду в центр, буду говорить об этом в Академии наук“.

Эта мечта не осуществилась. Зато исполнилось другое его желание — умереть на Севере. „Вся жизнь моя была проведена на суровом Севере, — говорил Бегичев Горину, — пусть здесь и похоронят мои кости“.

Горин сколотил гроб. На пригорке, не вдалеке от избы товарищи вырыли могилу... И 22 мая Бегичева похоронили.

Вырос могильный крест. На нем верный друг Горин неровными буквами написал:

„Под сим крестом покоится прах известного путешественника Севера и инициатора промысловой группы Бегичева Никифора Алексеевича, скончавшегося 18 мая 1927 года, на 53 году 5 месяцев от роду“.

★

„Он не дожид до весны. Он умер, когда прилетела первая чайка“... этими словами кончает свой рассказ старый Маньги об Улахан Анцифоре.

Первыми весенними чайками шли в тот год суда Карской экспедиции. Большевицкая весна освоения Севера пришла позже.

Там, где осторожно пробиралась когда-то маленькая „Заря“, теперь мощные ледоколы ведут караваны океанских судов. Сеть полярных станций несет вахту по всему побережью Севера. На грани „белого пятна“ на острове Беннета — скоро полярные ветры загудят в антеннах радиомачт. Там тоже будет станция.

Оленьи упряжки артели промышленников-якутов везут вораха песцовых шкурок с острова Бегичева на Нордвик, чтобы оттуда на самолетах доставить их в центр.

Стучат кайлы проходчиков, выкалывающих глыбы соли на Юрюнг-Тумусе. Пароходы тянут по Пясине баржи с грузами для жителей Авамской тундры. Цепочкой вытянулись по побережью от Пясины до Диксона зимовки промышленников.

И в долгие вечера дружные артели, собравшись за общим столом, включая репродукторы, слушают Москву.

Рано умер Никифор Алексеевич.

В. Л. ИВАШИН

Летчика Василия Махоткина мы встретили над Енисеем в воздухе, где-то между 68-й и 69-й параллелью. Его двухмоторный „АНТ-7“ мчался нам навстречу, распластав неподвижные крылья. Махоткин совершал очередной зимний рейс из Красноярска в Дудинку — центр Таймырского национального округа. Он вывозил на материк последних членов героической экспедиции гидрографа Белова, пробивших окно из моря Лаптевых вглубь Авамо-Хатангской тундры. Одновременно с этим из Красноярска в Дудинку он перебрасывал экспедицию по разработке нефтяных богатств Хатанги и бухты Норвик.

Махоткин прилетел на полярную воздушную магистраль летом 1934 года прямым рейсом с берегов Черного моря. Он налетал на ледовых разведках Карского моря 13 тысяч километров, изучая капризы изменчивой северной погоды и особенности арктических воздушных течений, рождающих холодные антициклоны. Он появлялся на побережье полярных морей, парил над пустынными островами, летал в залив Гыда-Ям с грузом бензина для самолета, затертого льдами в Гыданской губе. Здесь Махоткин встретил Василия Ивашина, нынешнего своего бортмеханика, человека с легендарным прошлым. Собственно, трудно считать прошлым то, что случилось с Василием Лукичем Ивашиним в 1933 году.

Авиатехник Ивашин, работающий с 1929 года в полярных широтах, в октябре 1933 года вылетел из Ленинграда на Енисейский север на новом самолете „Дорнье-Валь“. Самолет пилотировал летчик Рябенко. На борту тяжело морской машины находились второй пилот Жихарев, бортмеханик Орлов и два пассажира.

На Арктику надвигалась уже зима, погода с каждым днем становилась все хуже и хуже, дули холодные ветры, учащались туманы, пасмурные дни. Самолет, заблудившись в тумане, сжег почти весь запас горючего и в районе Мачу й-Сале, неподалеку от домика зимовщика Грудницкого,



совершил посадку на воду.

Льдины уже плавали по реке, надо было уходить в надежное пристанище. За отсутствием бензина пришлось заправить баки самолета небольшим количеством керосина, которым поделилась зимовка с экипажем. Самолет взлетел на бензине, а через пять минут полета Ивашин перевел машину на керосин. И ничего, — сильно дымил, но летела машина на керосине.

Экипаж решил пробыть на зимовку Гыда-Яму к Гыданской губе, рассчитывая здесь заправить бензином. Внезапно налетевшая пурга

сбила пилота с намеченного курса, громадная машина растерянно закружилась в снежном вихре. На пятьдесят пятой минуте полета, воспользовавшись улучшением видимости, Ивашин посмотрел на баки с горючим и ахнул — кругом нуль! Оглядел местность: льды. Прошла минута. Моторы уже чихали, готовясь заглохнуть, когда летчик Рябенко, заметив среди льдов лужину, пошел на посадку...

Дул сильный южный ветер, погоняя низко стелющиеся облака. Очертания берега то появлялись, то исчезали в тумане. О продолжении полета не приходилось и мечтать — в баках не было ни грамма керосина, ни капли бензина. Самолет качался на плавниках в небольшой полынье, зажатой со всех сторон льдами. Посадка совершена была в Гыдаямском заливе. Но где, в какой его части — неизвестно. А залив велик, он простирается на добрые сотни километров.

Потянулись томительные дни ожидания. Погода не улучшалась, густые туманы клубились над льдами. На самолете имелась резиновая шлюпка — клипер-бот. Несколько попыток спустить клипер-бот на воду окончились неудачей: ветер опрокидывал легкую лодку.

На четырнадцатый день Ивашин решил все же сделать вылазку на берег. Жихарев, Греков и Ивашин, взяв из скудного остатка продовольствия жесткий пятидневный паек, ружья, топор, веревки и спальные мешки,

спустились на клипер-бот. Ивашин сел на весла. Борясь со встречным ветром, он с огромным трудом выгреб к обрывистой кромке льда. Лед оказался слабый, он сейчас же провалился под тяжестью тела Ивашина.

Мокрый, в обледеневшей одежде выкарабкался Ивашин на край льда, держа в зубах канат, привязанный к носу лодки. Товарищи ему подали весла. Подкладывая под колени весла, чтобы не провалиться в воду, бортмеханик медленно пополз по хрупкому льду. Он пополз на четвереньках, подкладывая под колени весла, таща за собой на канате клипер-бот, в котором сидели его товарищи. Он полз шаг за шагом в тумане, обвесаемый жестким ветром. Клипер-бот медленно плыл за ним. Ивашина никто не мог сменить: его и товарищей, сидевших в шлюпке, разделяло десятиметровое расстояние, которое невозможно было пройти, не провалившись под лед.

Пять километров полз на коленях Ивашин, таща на буксире груженую людьми и припасами шлюпку. Достигнув твердого льда, он вытащил на него клипер-бот. Здесь, привязав к спине спальные мешки, продовольствие и вскинув на плечи ружья, товарищи простились с героем-бортмехаником. Они пошли влево по берегу, исчезнув в тумане. Ивашин пополз обратно, обвязав грудь буксирным канатом.

Совершенно изнеможенный, обессиленный, он лег плашмя на лед, почти достигнув кромки. Больше не было сил. Усиленным воли он заставил себя проползти еще десять метров, потом влез в спальный мешок и, повалившись на лед, уснул мертвым сном...

Плеск воды заставил лежащего на льду человека поднять голову. Немного спустя он полз опять, опираясь онемелыми руками на весла, превращенные в лыжи... для колен. Спустив клипер-бот в воду, Ивашин закружил в тумане по полынье, разыскивая самолет...

Огромные ледяные сосульки свисали с бортов самолета. Он леденел. Ночью неожиданно пошел дождь, сменявшийся штормом. Шторм бушевал трое суток. Брызги волн застывали на корпусе судна. В условиях низких температур воздуха кольцо открытой воды сужалось. Самолет леденел, тяжелея, все глубже осаживаясь корпусом. Надо было каждый час, каждую минуту быть готовым к катастрофе. Продовольствия оставалось на день, на два, не больше...

Ивашин, в прошлом моряк, лучше всех управлял лодкой. Решив эвакуироваться с самолета, экипаж все свои надежды возлагал на легкую резиновую шлюпку. Ее несколько раз спускали на воду. Ивашин выбивался из сил, работая веслами, но ничего не мог сделать. Ветер, со страшной силой дувший с берега, не давал утлому суденышку продвинуться вперед. Волны

окачивали смелого гребца, одежда которого твердела, как жезл, промерзая насквозь.

Воспользовавшись относительным затишьем, Ивашин посадил на клипер-бот большого пилота Рябенко, захватил винтовку, револьвер, сверточек продовольствия и оттолкнулся от борта самолета. Ивашин думал о пятикилометровом пути, который ему предстоит опять проползти по хрупкому льду на коленях, имея на буксире лодку с человеком. Но, к его удивлению, лодка пристала непосредственно к берегу. Шторм оторвал припай льда и унес его вглубь залива. Высадив Рябенко, Ивашин дал выстрел, служивший условным сигналом о благополучном прибытии, и, сев в клипер-бот, пополз обратно к самолету...

Магнето и глушитель бортмеханик забил ветошью, тщательно укрыл и укутал наиболее нежные части машины и аппаратуру, налил в бидон масло для растопки костров и, захватив кое-какую одежду, погрузил все это в клипер-бот. Поверх вещей, кроме Ивашина, в лодку сели два последних члена экипажа, но бот не выдержал тяжести, одному пассажиру пришлось остаться.

Была уже глубокая ночь, когда клипер-бот с Орловым и Ивашиным дошел до берега, где их ждал пилот Рябенко. У берега опять появилась узкая полоска припая, острого как нож. Произведя выгрузку, Ивашин выпрыгнул в лодку, отправляясь в третий рейс. Погрузив последнего пассажира, кое-какие вещи, Ивашин сел за весла. Легкая лодка качалась у борта покинутого самолета, обвешенного громадными сосульками.

Берега Ивашин достиг только на рассвете. Туман рассеялся. Потерпевшие крушение люди увидели вдали низкие горы, сливающиеся с серым, безрадостным горизонтом. По берегу залива ледяные набравшие плавника и развели костер. Обогрелись и высушив одежду, они решили ждать здесь известий от Жихарева и Грекова, ушедших пять дней назад пешком по берегу. На случай, если известий не последует, было решено разбиться на две группы по два человека и разойтись для поисков человеческого жилья. Но вечером неожиданно раздался далекий выстрел, и со стороны гор показались две фигуры. Это был Жихарев, возвратившийся к месту аварии с одним рыбаком.

Жихарев сообщил, что ему с Грековым удалось километрах в шестидесяти отсюда набрести на избу зимовщиков-рыбаков, с помощью которых они добрались до фактории Гыда-Ям. Здесь оказались банки с горячим. По сообщению Жихарева, Греков двигался к месту посадки самолета с этим горячим, погруженным на нарты. Жихарев, немного отдохнув, пошел вместе с Ивашиным навстречу оленьему поезду. Шли двое суток, проваливаясь в снег и воду. Добравшись до рыбацкой избы, узнали, что

оленьи нарты с бензином идут уже по тундре к берегу залива.

Нарты, груженные горючим, пришли к лагерю экипажа „Дорнье-Валь“ в вечернее время. Залив с каждым часом замерзал все более и более. Ивашин вместе с пилотом Рябенко, не теряя дорогого времени, сейчас же погрузили два бидона горючего на клипер-бот и отправились в плавание к самолету. В момент, когда лодка подходила к „Дорнье-Валь“, ее швырнуло волной, и громадные острые сосульки, свисшие с борта обледенелого самолета, пробили бок резинового клипер-бота. Воздух зашипел как змея, клипер-бот сжался, и Рябенко с Ивашиним еле успели вскарабкаться на борт машины и втащить туда получившую пробоины лодку.

Двенадцать часов ночи. Не мешкая ни секунды, Ивашин вскрыл первый бидон и вылил его в бак. Он взялся было за второй, как вдруг почувствовал сильный запах бензина. Ивашин в плотных нащупал течь из поломанного бензинопровода. Драгоценный бензин убегал. Что делать? Кинувшись к каюте, Ивашин замазал щель в бензинопроводе мылом, оставив течь. Во втором бидоне вместо ожидаемого бензина оказалось масло. Опять неудача.

Поднялся ветер, забушевал шторм. Путь назад, к лагерю, был отрезан: в шлюпке — пробоина, резиновый клей остался на берегу, грозно рокочут воды в заливе, погруженном в чернильную тьму. Рябенко и Ивашин остались ночевать на самолете...

Утром, кое-как заклеив титаником заплатку на бок клипер-бота, Ивашин и Рябенко поплыли к берегу за горючим. В пути пришлось качать ножным насосом воздух в двойные резиновые стенки лодки. Ветер опять был встречный, южный, словно здесь никогда не бывает попутных ветров. Целый день греб Ивашин, чтобы сломить сопротивление ветра...

На следующее утро Ивашин и Рябенко с четырьмя бидонами горючего вновь подплыли к самолету. Залили баки, заправили машину. Мотор глохнет, не дает зажигания. Опять на дырявом клипер-боте отправились они на пустынный берег, к которому становилось все труднее приставать из-за увеличившегося припая.

Согрев на берегу воду в бидонах и закутав их в спальные мешки, Ивашин еще раз переплыл залив. Заправил кипятком радиатор. Но мотор не работал. Ивашин пробыв на самолете еще сутки и, наконец, установив низкую пробоину добытого на Гыда-Ямо бензина, уступавшего по своему качеству даже керосину, уехал в отчаянии греться у костра. Было ясно, что с таким бензином мотор не издает ни звука.казалось, ничто не могло уже вырвать самолет из ледяных объятий арктической стихии.

Зимовка самолета во льдах залива означала его гибель — это знали все. Радиостан-

ция фактории Гыда-Ямо передала весть полярным станциям о бедственном положении „Дорнье-Валя“. На помощь замерзающему самолету вылетает пилот Алексеев.

Ивашин, гревшийся у костра свои распухшие от мороза пальцы, слышал шум мотора где-то там, над головой, но густой низкий туман, как нарочно надвинувшийся в полдень с юга, прикрыв непроницаемым пологом и лагерь на берегу, и беспомощную машину в заливе.

Алексеев, не обнаружив ни людей, ни самолета „Дорнье-Валь“, возвратился в Дудинку.

Ночью опять была снежная буря. Утром взглянув на залив, люди обмерли: залив был скован льдами. Самолет исчез.

Снявшись с лагеря, экипаж „Дорнье-Валя“ пошел по берегу, держа путь на факторию Гыда-Ямо. Тяжело шагая по снегу, они вдруг неожиданно в прояснившейся дали увидели очертания самолета, который растерянно кружился в шуге, окруженный льдинами. Льды затирали легкий корпус машины на глазах экипажа.

На фактории Гыда-Ямо экипажу удалось скототить спасательную экспедицию в составе двенадцати человек. Экспедиция разыскала самолет, впаянный во льды залива. Спасать машину было уже поздно — она одна весила 4½ тонны, не считая шестидесяти двух мешков пушнины в багажнике. Было решено оставить на обледеневшем самолете Жихарева и Ивашина, поручив им связаться с рыбацкими зимовщиками для организации широких спасательных работ. Ивашин заявил, что он никуда от своего „Дорнье-Валя“ не уйдет.

Ивашин очень тяжело захворал. 29 октября, переболев болезнью, он отправился с Жихаревым на рыбацкие зимовки. За 80 километров от самолета на зимовках они наскоро скототили спасательный отряд в числе шестнадцати рыбаков-добровольцев. достали багры, топоры, доски, веревку, две палатки. Кочующие в Гыданской тундре туземцы охотно дали оленей. Поезд в сорок нарт двинулся к самолету.

Вывернуть машину из льдов было трудно. Ивашин подошел к этому ответственному делу со всей серьезностью опытного авиатехника. Тут же, на льду, Ивашин стал изобретать подъемник и полозья, на которых можно было бы вытянуть машину на берег, не проломив мягкого дюралюминиевого кила.

Для такого подъемника нужны были тяжелые бревна метров по пятнадцати-шестнадцати длиной, много бревен. В 8—10 километрах от места спасательных работ имелось достаточное количество нужного плавиного леса. К этому плавнику устремил свой взор Ивашин. Каждое бревно тащили к месту работ три-четыре дня.

Натаскав нужное количество леса, спасатели в течение десяти дней напряженного

труда сделали ворот-подъемник конструкции Ивашина. Начали подрубать вокруг самолета лед. Киль обнажился, высвобождаясь из плена.

За три дня до наступления полярной ночи кончилось все продовольствие. Посланный за продуктами на зимовку рыбак почему-то задержался, люди делили между собой последние галеты. Спасательных работ не прекращали. Самолет, вырубленный из залива, лежал поверх льда. Оставалось проташить его к берегу. Ивашин отмерил расстояние: девять тысяч семьсот пять шагов.

Голодные люди, впрягшись в канаты, осторожно потащили самолет к берегу. Стояла ночь. Солнце ушло из Арктики почти на полгода. И в ночь, когда поднялась пурга, сбившиеся в кучу герои слышали лай собак. Это прибыло продовольствие на собачьих нартах.

Девять тысяч семьсот пять шагов отряд героев-рыбаков прошел в девять суток. Самолет вытащили на берег. Здесь Ивашин поставил плоскости машины, ее хвост и нос на якоря, накрепко заморозив их. Самолет окружили рамами, чтобы снега и бураны не причинили ему вреда. Остатся сторожить машину вызвался старик Иван Самбураков. Над самолетом он натянул брезент, расставил вокруг на снегу капканы на песцов, а сам великолепно устроился в кабине.

Ивашин ушел с рыбаками в зимовье. В течение декабря 1933 года, января, февраля, марта, апреля 1934 года не меньше трех раз в месяц он ездил на собаках навещать машину, очищая ее вместе с Самбураковым от снега. В конце мая, когда собаки не могли уже везти нарты, проваливаясь в рыхлый наст, Ивашин прошел 80 километров пешком к машине. Сердце чувало неладное. И действительно, талые снега, наметанные огромным сугробом, отяжелев, нажимали на плоскости самолета, грозя его смять, раздавить. Железный, неутомимый человек, не отдыхая, побежал обратно за помощью.

На собачьих нартах из фактории Гыда-Ямо Ивашин помчался в тундру к туземцам за оленями и людьми. Из тундры он ехал на восемнадцати нартах с продовольствием и семью туземцами, согласившимися ехать к берегу залива. К новой спасательной экспедиции присоединились два коммуниста — подитрук зимовки Гыда-Ямо Петров и рыбак Козлов.

Откопав машину и отпустив людей, Ивашин остался у самолета. К нему вскоре присоединились Жихарев и моторист фактории Кириллов. Детально осмотрев машину,

Ивашин, не торопясь, клепал дыры, проеденные суровой зимой в корпусе самолета, разобрал, проверил и вычистил моторы, готовясь к вскрытию вод.

Воды вскрылись только в августе 1934 года. И когда растаял снег, обнажив землю, Ивашин увидел, что между водами залива и самолетом лежит полтора километра берега. Он усмехнулся, поняв что перестраховался зимой, проташив машину на буксире лишних тысячу пятьсот шагов. Из-за этого теперь приходилось разрешать новую проблему: как вытащить гидроплан по земле к воде.

Осмотрев местность, Ивашин предложил товарищам подвести к самолету воду. Протекавшая неподалеку речушка позволяла надеяться на успех задуманного предприятия. Две недели ушло на рытье канала. Перемычку сорвали, и вода с жадным урчаньем устремилась к машине. Самолет мягко качался на внешней воде.

Самолет по каналу был выведен в залив. Здесь он внезапно накренился, едва не зачерпнув крылом воду. Машина села на подводный лед, который как выяснилось, скрывал еще залив.

Трое суток Ивашин и Жихарев вели самолет по заливу, отталкиваясь шестью от подводного льда. Хотя и приближался конец августа, но льды крепко держались еще под водной поверхностью Гыданского залива. Встретив уходящую в тундру протоку, Ивашин и Жихарев приладили в нее самолет. Пришвартовав машину в надежном месте и забрав ружья, они ушли вглубь тундры исследовать протоку.

После двухдневной разведки было установлено, что протока выходит в реку Юрибей. Радостные они вернулись к машине, спасенной от неминуемой гибели. Впрягшись в бечеву, Ивашин, Жихарев и Кириллов потащили волоком самолет по протоке. Сорок девять часов тянули бечеву по берегу три „бурлака“. Тундра звела под ногами, зеленея своими бескрайними просторами.

На реке Юрибее низкопробный гыданский бензин, принесший столько горя зимой Ивашину, приняв неожиданно вспышку, наполнил гулом и рокотом поршни и цилиндры моторов, замолкших одиннадцать месяцев назад. Плавно руля по реке, красавец „Дорнье-Валь“ вышел к фактории Гыда-Ямо. Сюда 23 августа примчался по воздуху летчик В. Махоткин, доставивший горячее самолету, обязанному своим спасением бортмеханику Василию Лукичу Ивашину.

Пилот И. И. ЧЕРЕВИЧНЫЙ

КАК МЫ ВЫВЕЗЛИ ШАЛАУРОВЦЕВ

Когда на Ляховских островах зимовка **Шалаурова** сгорела и люди остались без крова, мною было получено распоряжение от Управления полярной авиации о том, чтобы подготовить самолет для вывозки зимовщиков в бухту Тикси.

5 марта мы начали подготовку самолета, установку новых моторов, подготовку экипажа и всего необходимого для производства данной операции. Самолет „АНТ-7“ двухмоторный, имеющий скорость в среднем 180 километров в час. Он был оборудован рацией и необходимыми аэронавигационными приборами.

Подготовка заняла 8 дней. Состав экипажа: — я, штурман-радист **А. П. Штепенко**, бортмеханики **П. П. Березин** и **А. Земсков**.

Вылет был назначен из Иркутска 11 марта. Стремясь как можно скорее оказать помощь зимовщикам, самолет долго не задерживался, и на второй день, 12 марта, мы были уже в Якутске. Из Якутска 14 марта самолет взял курс на Тикси. Эта местность на протяжении 1500 километров наиболее безлюдна. На трассе, на больших расстояниях нет раций, которые могли бы обеспечить сведения о состоянии погоды.

Полет Иркутск—Булун проходил в благоприятных условиях. Дальнейший путь от Булуна до Тикси, пересеченный горными хребтами высотой до 1 тыс. метров, встретил экипаж сурово. Пролетая Булун, экипаж встретил пургу. Бухта Тикси в зимнее время является очагом ненастной погоды. На горизонте и склонах гор показались отдельные облака, и заметно усилилась поземка.

Расстояние Булун-Тикси (40 летных минут) обеспечивало возможность перелета в Тикси до наступления пурги. Но изменившееся направление ветра в сторону моря неожиданно усилило поземок. Спустя 15 минут земля исчезла, а в следующие 15 минут мною было обнаружено, что мы находимся в открытом море.

Внезапное усиление пурги заставило нас набрать высоту. Искать бухту Тикси было бессмысленно, так как сила ветра, достигавшая 50 километров в час, все равно не дала бы возможности произвести нормальную посадку на маленькой площадке в бухте Тикси.

Изменив курс на 180°, ушли обратно в Булун. Высота 2300 метров. Самолет почти стоит на месте. Продвижение его совершенно незаметно. Это означает усиление ветра. Земля исчезает, и кое-где, как отдельные островки в море, она показывается и вдруг снова исчезает. Солнце клонится к западу. До наступления сумерок еще 1 час 20 минут. Пройденный нами горный хребет окутался густыми облаками. Снижаться не было возможности, так как ветер у земли был гораздо сильнее, на высоте 200—300 метров самолет болтало, как шлюпку в 12-балльный

шторм. Набрав 3 тыс. метров, самолет заметно двинулся вперед. Пройдя час над серой непроглядной массой облаков, мы вышли на Лену, и через 20 минут произвели посадку в Булуне.

Пурга перебросилась в низовье Лены, в район Булуна и выше, и тем самым задержала нас. И только 18 марта с улучшением погоды, мы вылетели в Тикси, где через 40 минут произвели посадку.

Зимовщики Тикси встретили нас с большой радостью, так как в этих районах в зимнее время впервые приходил самолет...

Устранили девиацию компаса, проверили работу рации, и 19 марта с восходом солнца мы взяли курс на Ляховские острова.

Участок этот характерен тем, что путь лежит над морем, покрытым льдом. Состояние его торосистости никому не известно, так как в этих местах в зимнее время еще не пролетел ни один самолет. На протяжении 700 километров нельзя было получить сводки о состоянии погоды. Но экипаж был к этому подготовлен, имея постоянную связь с радиостанцией Тикси и Шалаурова. Имея сведения о состоянии погоды места вылета и места прилета, экипаж уверенно шел к намеченной цели.

Частые туманы и низкая облачность мешали в полной мере установить состояние моря. Спустя 4 часа мы достигли острова Большого Ляховского, где нас радостно встречала вся зимовка мыса Шалаурова.

Первым нас встретили начальник рации **Комаров**, радист **Листов**. Затем к самолету хлынула вся остальная масса зимовщиков.

Прежде всего мы выгрузили газеты, журналы, захваченные с Тикси, съестные припасы. Самым ценным для зимовщиков была квашеная капуста и соленые огурцы.

Погрузив 11 человек зимовщиков, пополнив запас горючего, мы стартовали курсом на Тикси. В то время, как мы пытались сделать последний круг над оставшимися зимовщиками и их маленькой рацией, один из моторов на самолете потерпел аварию — лопнул коленчатый вал правого мотора. Самолет резко повернуло вправо.

Самолет немедленно был приведен в нормальное положение, и при помощи оставшегося левого мотора дотянули до площадки мыса Шалаурова, где мы благополучно произвели посадку.

Таким образом на уцелевшей от пожара маленькой рации мыса Шалаурова прибавилось еще 4 человека, которые также нуждались в пище и в теплом помещении. Прежде всего занялись изысканием возможности вселения в небольшую избушку (20 кв. метров) еще четырех человек. Подвесили наскоро сбитые доски, настили, использовали мебель рации, в том числе и крышки передатчиков.

Имея один исправный мотор, подсчитав полетный вес и мощность мотора, экипаж занялся изучением вопроса о возможности полета на одном моторе. Полет на двухмоторном самолете при одном боковом моторе требовал тщательного изучения работы частей самолета. По произведенным нами подсчетам, мощность мотора для подъема в воздух самолета с необходимым запасом горючего и экипажем достаточна.

Попытка взлета самолета „АНТ-7“ при одном моторе — это разрешение новой проблемы в авиации. Прежде всего: не снимать аварийный мотор — значит иметь лишний груз в 600 килограммов, а ведь гораздо полезнее за счет его веса обеспечить самолет горючим на добавочных 6 часов полета, уменьшить полетный вес и облегчить давление на правую лыжу, что выгодно при взлете.

Снять же мотор — значит нарушить центровку самолета. Подсчитав величину перемещения центра тяжести и площадь элеронов, я пришел

к выводу, что площади элеронов хватит, чтобы удержать перегрузку левой плоскости в 600 килограммов. Центр же тяжести перемещается на малую величину и не выходит из пределов лыж.

Удержать самолет в полете в прямолинейном направлении не представляло никакой трудности, что мною было испытано ранее.

Возник новый вопрос, как будет реагировать перегрузка левой плоскости при посадке самолета.

При таких углах атаки в случае образования крена самолета, элероны, независимо от их площади, удержать таковой не могут, так как у элерона, и опускающего и поднимающего, одинаково падает подъемная сила. В этих случаях крен самолета удерживается только ногой, т. е. рулем поворота.

Подсчитав угол отклонения руля поворота, я убедился, что, в случае образования крена на посадке, отклонения руля поворота достаточно, чтобы удержать крен до 30° . Еще раз проверив свои подсчеты, сняв правый мотор, экипаж приступил 22 апреля к выполнению задачи.

Попытка дать прямолинейное движение самолету с одним боковым мотором при помощи 18 человек, тянувших привязанную веревку за правую плоскость, при начале взлета не увенчалась успехом. Так как их скорость движения была недостаточна, то самолет тут же поворачивал вправо.

Я пришел к выводу, что гораздо проще и легче для людей, если им тормозить самолет, находясь сзади его, т. е. привязать веревку к дужке левой плоскости. Тут т. Штепенко предложил привязать нарту. Я нашел его предложение реальным. Привязав 30-метровую веревку одним концом к нартам, другой продернул за дужку левой плоскости, дав его в руки 2 человека, сидящим на нартах. Прорулив несколько раз, я убедился, что этот противовес хотя и уменьшает начальную скорость самолета, но дает возможность держать самолет на земле при пробеге не только прямолинейно, кроме того он позволяет разворачиваться влево.

Дав указание сидящим на нартах, я приступил к взлету. Развив скорость 100 километров в час, по моему сигналу отпустили конец веревки — нарты остались на земле, самолет тут же взлетел в воздух. За людей, сидящих на нартах, при отдаче конца веревки опасений не было, так как нарты, скользя по ровному снегу, постепенно погашали скорость.

Итак, возможность взлета на одном боковом моторе экипажа разрешена. Я пробыл в воздухе на высоте 200 метров 20 минут и произвел посадку. Все подсчеты и расчеты были верны.

Данный полет разрешил проблему возможности взлета и полета при одном моторе в бухту Тикси, где имелось два запасных мотора. Мы могли, поставив там второй мотор, возвратиться в Шалаурово для дальнейшей вывозки зимовщиков на материк.

В это время была получена телеграмма о том, что к нам вылетает второй самолет с необходимыми нам запасными частями. Благодаря этому, полет на одном моторе в бухту Тикси мог явиться лишь исключением, в случае недоставки нам запасных частей вторым самолетом.

17 апреля нам доставили коленчатый вал и картер. Прибывший самолет забрал двух зимовщиков и ушел обратно в Тикси. Сборка мотора и установка его на самолет заняла всего 32 рабочих часа. Это является результатом самоотверженной работы людей, освоивших технику: наших бортмехаников тт. Березина и Земскова. А спустя 3 дня, установив второй мотор, взяв 7 человек зимовщиков и 400 килограммов пушнины, мы вылетели и в тот же день прилетели в Тикси.

И. Ф. СКВОРЦОВ

Командир Беломорского отряда
Полярной авиации Севморпути

БЕЛОМОРСКАЯ ПОЛЯРНАЯ АВИАЦИЯ**I**

Перед сформированным в Архангельске Беломорским авиаотрядом Главсевморпути поставлены задачи: обеспечить воздушной разведкой зверобойные экспедиции и установить регулярные почтово-пассажирские рейсы на линиях: Архангельск — Амдерма, Архангельск — Нарьян-Мар.

Обслуживание самолетами зверобойных экспедиций у нас началось еще в 1926 году, при участии заслуженного полярного летчика Михаила Сергеевича **Бабушкина**. Сейчас самолетный парк увеличился. Все они объединены в одно авиазвено во главе с пилотом-орденоносцем **М. И. Козловым**. Кроме Козлова в звено вошли опытные по работе на зверобойных промыслах пилоты **Г. П. Власов** и **Д. М. Вершинский**, бортмеханики **В. С. Чечин** и **П. М. Нелидов**.

Подготовленная и проверенная материальная часть самолетов себя оправдала. Пилот **М. И. Козлов** и бортмеханики заботливо проверили каждую деталь, каждый болтик и прибор. Не мало поработал и пилот **Д. М. Вершинский**, получивший самолет, ранее находившийся на борту ледокола „Садко“.

Правильная организация самолетного парка, тщательная подготовка материальной части, хорошие бытовые условия на авиабазе обеспечили высокую работоспособность авиации. К 1 мая зверобойное авиазвено, вместо 375 часов по плану, налетало 445 часов без аварий и поломок, не сорвав ни одного оперативного задания по воздушной разведке. Срок работы моторам был определен в 200 часов, но, отработав по 225 часов, они признаны комиссией годными для дальнейшей эксплуатации.

Для обеспечения работы зверобойных экспедиций в последующие годы, строится в этом году авиабаза на мысе Воронова. В период летней навигации необходимо забросить туда все оборудование, запасные части и материалы. Строительство авиабазы должно проходить при самом активном участии командования авиаотряда.

Если есть достаточный опыт летного обслуживания зверобойных промыслов, то много хуже с линейной работой. До сего времени в западной части Советского сектора Арктики были полеты лишь экспедиционного характера. Климат территории, по которой проходят намеченные линии, весьма суровый; единственный месяц в году — июль — не имеет минусовой температуры. Большое количество дней с осадками (до 175 в году), туманами (до 100 дней в году), с сильными метелями, заставляют особенно осторожно подходить к эксплуатации линий.

Надо тщательно подбирать людей, материальные части. А проорывы имеются. Самолет „Г-1“ должен был прибыть по плану в начале февраля, а прибыл лишь в конце марта и успел сделать только один рейс Архангельск — Амдерма — Вайгач и обратно. Этот рейс занял 15 дней, потому что самолет недостаточно был подготовлен к работе.

Самолет был выпущен с неисправной рацией, не было даже часов. У командира самолета и радиста-штурмана не было хорошего картодержателя. Радист т. **Зибрев** не освоил работу с радиопеленгатором, не умеет пользоваться земными ориентирами. В результате при полете в Амдерму залетели в Кару и при вынужденной посадке на льдину не могли установить радиосвязи; при полете из Амдермы в Нарьян-Мар (была прекрасная видимость) пролетали значительно левее Нарьян-Мара и возвращались обратно по реке Печоре.

Но и за один рейс, благодаря большой грузоподъемности самолета, была проделана большая работа. До Амдермы самолет имел на борту 4 чел. экипажа, 7 пассажиров и 500 килограммов груза. Из Амдермы на Вайгач были доставлены врач и медикаменты, в связи с возникшей там эпидемией гриппа. На Вайгаче было погружено 750 песцовых шкурок. Из Амдермы в Архангельск самолет вышел с 6 пассажирами и 500 килограммов груза.

Приведенные цифры говорят сами за себя: тяжелый самолет, будучи полностью оборудован, может в кратчайший срок выполнить трудоемкую работу. В то же время такой самолет с двумя моторами, по сравнению с одномоторными самолетами, безопаснее в полете. Для линий, как Архангельск-Амдерма, протяжением 1600 километров, со скудными ориентирами, необходимо получить тяжелые самолеты, оборудованные всеми приборами для слепого полета, надежной двухсторонней радиосвязью. Коммерческая загрузка самолета должна быть не менее одной тонны. Пользуясь 2-3 днями летной погоды, тяжелый самолет перевезет наибольшее количество грузов и людей, чего не может выполнить самолет с малой грузоподъемностью.

Надо ли, однако, отказываться от самолетов легкого типа „П-5“ или „СП“? Безусловно, нет. Такие линии, как Архангельск — Нарьян-Мар с достаточными ориентирами, с остановками в Лешуконском и Усть-Цильме, могут вполне обслуживаться и легкими самолетами. Они нужны также для полетов в весенние и осенние перерывы.

II

Летная работа в Арктике требует от летного состава безукоризненного знания своего дела, знания местности, климата, требует выносливости и находчивости. Поэтому подбор кадров, систематическое повышение квалификации приобретают первостепенное значение. Это должен помнить каждый, начиная с командира авиагруппы и кончая командиром экипажа.

Особенно большую помощь в летном деле оказывает радиослужба. Без радиосвязи работать в Арктике нельзя. Работу раций надо улучшить и довести до круглосуточной, а сеть раций увеличить. Изучение радиодола должно занимать одно из основных мест в повышении квалификации всего летно-технического состава. Каждый должен уметь работать на ключе и знать радио-аппаратуру. В прошлую зиму летчик Енисейской авиалинии т. Головин во время своего отпуска изучил радиодола, и он заявляет: зачем возить радиста, когда сам хорошо овладел этим делом, а вместо радиста можно взять 80—100 килограммов груза.

Несколько слов о земном оборудовании. Необходимо забросить во все посадочные пункты **водомаслогрейки Гончарова**. Это обеспечит быструю подготовку материальной части. Также необходимо снабдить

пункты альвеерами со шлангами, что сократит время заправки самолета и сохранит от разлива горючее. Такие пункты, надо дооборудовать.

Оборудование сократит подготовку и выпуск самолетов до минимальных размеров и поможет ввести воздушное сообщение в рамки регулярности.

Хотя воздушный транспорт в Арктике и признан рентабельнее других видов транспорта, все же он остается еще довольно дорогим. Наша ближайшая задача — **перейти на постоянную работу стахановскими методами, добиться, чтобы наш воздушный транспорт в Арктике был наиболее рентабельным и безопасным.**

В. С. АНТОНОВ

АВИАРАЗВЕДКИ НА ЗЕМЛЕ ФРАНЦА-ИОСИФА

Основная цель авиаразведки на Земле Франца-Иосифа в зимовку прошлого года (самолеты „У-2“ и „III-2“) заключалась в изучении ледового режима и исследовании архипелага. Совершенно 43 полета (слишком 100 летных часов). Полностью облетать архипелаг и близлежащие участки морей не удалось. Но все же большая часть островов охвачена разведкой.

Новых островов при облете, за исключением незначительного острова в заливе Маркама (Земля Георга), не обнаружено. При одном из полетов, с высоты 700—800 метров (при выходе из пролива Маркама в Британский канал), на горизонте в пространстве, видимом между островом Артура и Армитэдж, был обнаружен купол ледников значительно удаленного острова. Но при неоднократных последующих полетах при хорошей видимости не удалось повторно обнаружить этот остров и более точно его ориентировать.

При разведке на самолете „У-2“ (на лыжах) в зимнее время почти во всех проливах архипелага можно было найти ровные площадки льда для посадки за исключением пространства, заключенного между островами Грезм Белль, Ляронсиер, Гофмана и Белой Земли, изобилующей массой айсбергов.

Близлежащий район Баренцова моря не совсем надежен в смысле использования его для зимнего аэродрома; разведка от 12 апреля 1935 года дает картину чистой воды вдоль всего южного побережья островов архипелага.

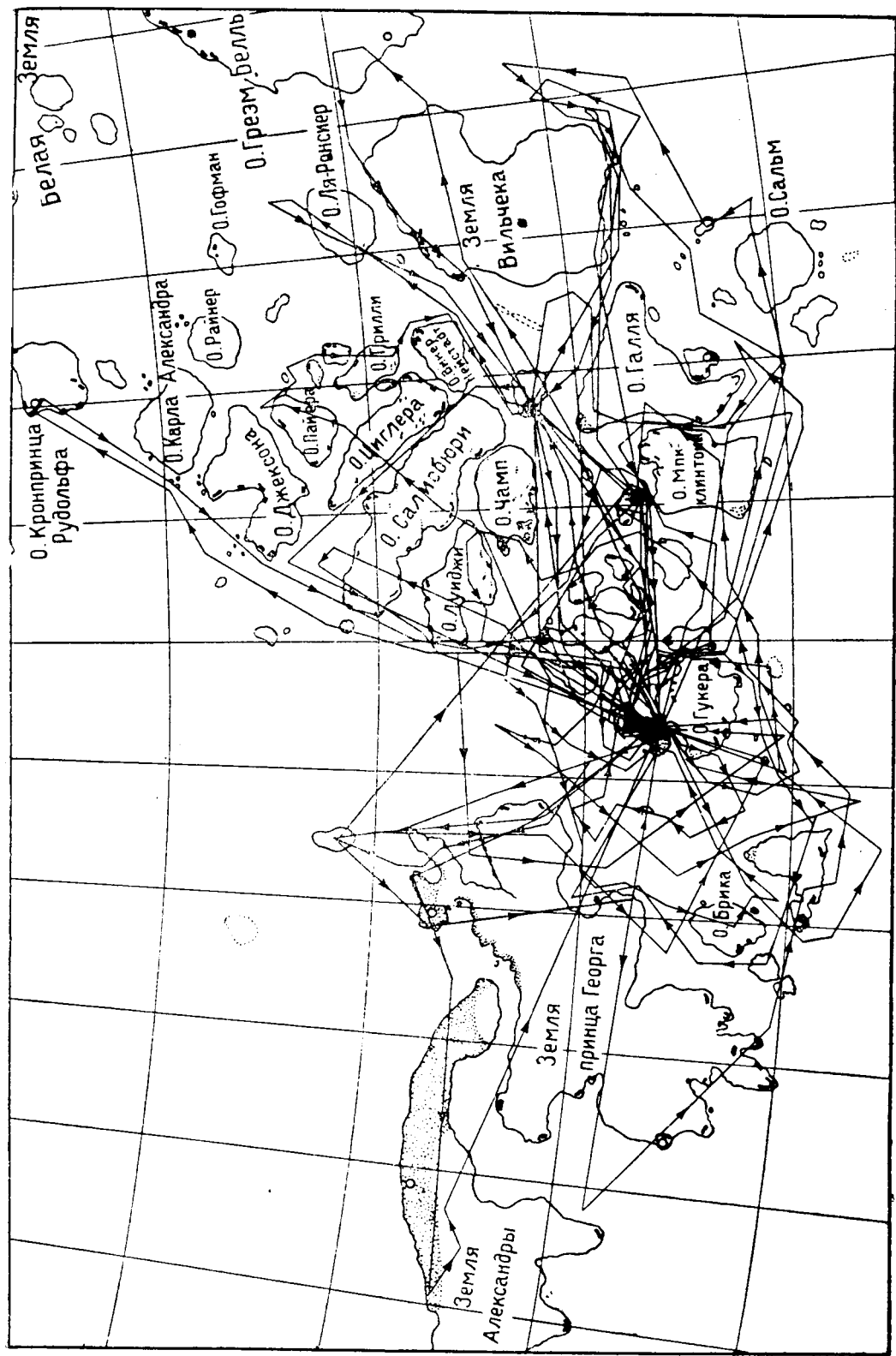
Куполы ледников на островах, как крайнее средство, могут быть использованы для посадочных площадок за исключением остро-

вов Чамп, Луиджи, Салисбюри и Циглера, имеющих массу глубоких трещин, не заносимых в зимнее время снегом. Наиболее гладкие поверхности ледников имеет земля Вильчека. Остров Грезм Белль с южной стороны довольно низменный.

При вынужденной посадке в любой точке архипелага (исключая отдаленные места морей) ледовое состояние давало возможность пешему или санному возвращению на зимовку вплоть до июля. Рекогносцировкой с воздуха обнаружена предположительная возможность посадок в следующих пунктах: северная часть земли Александры, Армитэдж (Земля Георга), плато Гукера, острова Альджер, Хейса, Грезм Белль. Пловучий лед в проливах имеет зачастую достаточные размеры для благополучной посадки самолета на лыжах.

Как место основной авиабазы, бухта Тихая имеет следующие преимущества: защищенная почти со всех сторон бухта не подвержена сильным волнениям, глубина прибрежной полосы бухты дает возможность самолету близко подойти к берегу с воды; имеется довольно больших размеров зимний аэродром; скала Рубина резко отличается по своей форме от близрасположенных мысов острова Гукера и служит маяком при полетах.

Из недостатков бухты Тихой отмечаем: интенсивные течения приливо-отливного характера, приносящие в летнее время массу пловучего льда, а в зимнее время создающие угрозу аэродрому образованием промоин; своеобразие погоды в бухте Тихой, имеющей чисто локальный характер, отличающейся от характерной для архипелага погоды; местные туманы и невозмож-



Карта полетов за зимовку 1934-35 года

ность предвидеть приближение льдов из-за большой закрытости горизонта на море.

Опыт зимовки показывает, что оставление основной базы для самолетов в бухте Тихой острова Гукера не рентабельно: ограничивается возможность работ, в особенности в летнее и весеннее время (наиболее нужное для изучения подвижек льда и обследования архипелага).

Установлены следующие преимущества базы острова Альджер перед бухтой Тихой: более продолжительный период стояния зимнего аэродрома; меньшее количество пловучего льда в летний период (лед здесь не задерживается, а проносится мимо острова); большая видимость горизонта; общность местной погоды с общей погодой архипелага без сильных локальных искажений; возможность посадки самолета на сушу при незначительных затратах энергии на подготовку сухопутного аэродрома; расположенность острова внутри архипелага — на ближайшем расстоянии от всех конечных его точек.

В дальнейшей работе авиабазы необходимо более детально исследовать все участки возможного ее местонахождения. Необходимо в ряде пунктов архипелага устройство баз материального и продовольственного снабжения и запасов горючего. Такие базы на первое время можно расположить в следующих пунктах: Земля Александры (северное побережье и мыс Гармсуорт); Земля Георга (Армитэдж и южный мыс); острова Нордбрук, Альджер, Хейса, Галля, Грэм Белль, Рудольфа. Базы должны иметь разборную хижину-домик легкого типа, керосиновую печку или примус, 3—4 бочки бензина и керосина, набор инструментов,

теплую одежду, лыжи, легкие сани-нарты и лодку, а также аптечку и запас продовольствия.

Для обслуживания самолета в летнее время, а также для гидрологических работ и продвижения возможных экспедиций необходимо иметь на полярной станции катер типа варповальной лодки, преимущество которой — наличие на ней лебедки для подтаскивания грузов и для самовытаскивания лодки на берег, легкость конструкции и малая осадка.

Для более успешной работы по обследованию архипелага самолетной базой необходимо закрепить работников за бухтой Тихой, как уже ознакомились с расположением островов и характерными особенностями отдельных мест архипелага.

Работа гидрологов совместно с авиабазой дала возможность отобразить в картах-схемах ледовый режим района архипелага. Не плохо охвачен период разрушения неподвижного льда архипелага с точной фиксацией очагов разрушения вплоть до полного вскрытия всех проливов. Частично охвачено состояние кромки тяжелого полярного пака. Каждый полет сопровождался картированием ледового состояния по маршруту.

Материалы работы базы дают ряд навигационных сведений, особенно необходимых при организации высокоширотных экспедиций, при перелетах к Северному полюсу, изучении течений, связанных с приливотливными явлениями и т. д.

Опыт работы авиабазы в бухте Тихой Земли Франца-Иосифа надо перенести на ряд других станций — береговых и островных.



Самолет „У-2“ перед отправкой на ледовую разведку

А. Н. ДУБРОВСКИЙ и А. А. РОМАНОВ

АВИАФОТОСЪЕМКА В ОХОТНИЧЬЕМ ХОЗЯЙСТВЕ

Бурный рост новой техники на всех участках социалистического строительства создал благоприятные условия для интенсивного освоения природных богатств Севера. В частности, работники, изучающие промысловую фауну, имеют возможность использовать опыт родственных отраслей народного хозяйства, заимствуя, где возможно, их методы работы и вырабатывая эмпирическим или гипотетическим путем свои собственные, наиболее пригодные в охотничьем хозяйстве.

В этом отношении большой интерес представляет для охотничьего хозяйства авиафотосъемка угодий. Общеизвестно применение авиафотосъемки в лесном деле как у нас в СССР, так и за границей. В настоящее время авиация широко применяется в Америке и в охотничьем хозяйстве. При современном развитии авиации в Советском Союзе самолеты могут быть переброшены в любой отдаленный пункт страны. Для некоторых систем аэропланов совершенно не нужно специальных ангаров и посадочных площадок, и стартовать они могут, например, на выкошенном лугу, в тундре.

По своему характеру съемка с аэроплана разделяется в основном на четыре вида — перспективную, ортогональную, стереоскопическую и визуальную. Съемка в ортогональной проекции применяется обычно в местности с ровным, плохо выраженным рельефом и для охотничьего хозяйства не так интересна, как съемка перспективная, дающая более наглядный снимок и требующая меньших расходов. Стереоскопическая съемка интересна для высокоинтенсивных и опытных охотничьих хозяйств. В результате перечисленных трех способов съемок можно получить фотоплан местности. При визуальной же (глазомерной) съемке пространство картируется. В комбинациях с перспективной этот вид съемки может быть, вероятно, применен в охотоустройстве и охотоисследовании.

Лучшим временем для авиафотозаснятия площадей считается весна. В указанное время года, особенно поздним утром, наблюдается наибольшая прозрачность воздуха. Если при этом небо безоблачно и ветер отсутствует, то условия для авиафотосъемки нужно считать очень хорошими. Кроме весны, съемка производится и в другие времена года. Например, зимняя и летняя съемки наиболее выгодны, если учесть дешифровку леса, учет стад оленей и лосей, и т. п.

Масштабы авиафотосъемок, применяемые в лесоустройстве, колеблются в пределах от 50 до 200 метров в сантиметре. Масштаб 200 м в 1 см считается (специалистом в обла-

сти авиафотосъемки, А. Е. Новосельским) предельным масштабом. Отдельные выделы характеризуются на летних снимках постоянными признаками: лес представляется как скопление мелких зерен различной формы почти для всех пород; болота характеризуются закругленностью контуров границ и типичной растительностью по краям, светлыми пятнами рисуются ягельники, вода дает темный однообразный тон; лесовозобновление и кустарники хорошо узнаются по пятнам более темной окраски при общем однородном тоне и т. п.

Общая картина зимних снимков меняется в виду покрытия местности снегом, но здесь приходят на помощь второстепенные признаки — изгороди, пути сообщения, просеки, зимние дороги и прочее. Древесные породы узнаются по характеру кроны и теней, отбрасываемых деревьями. Ель характеризуется заостренностью вершины тени, более темной, чем у лиственных пород. Береза узнается по черноватой запятой, окруженной светлой туманностью. Лиственные породы вообще различаются труднее хвойных.

Производительность труда съемщика местности с самолета увеличивается во много раз, давая в то же время очень большое снижение стоимости работ. Стоимость авиафотосъемки, примененной в охотоисследовании, не будет, вероятно, превышать 1—2 коп. на гектар исследованной площади.

В угодьях нашего Севера, где во многих местах не произведены еще топографическая съемка и первоначальное обследование территории, авиафотосъемка в короткий срок может дать вполне пригодный для охотхозяйственных целей материал.

Значение авиафотосъемки для охотничьего промысла не подлежит сомнению. Авиафотоплан дает лучшую ориентировку в местности. По авиаснимку лучше определяется соотношение площадей. Прекрасно обозначаются на летних снимках гарь, водоемы, гидрографическая сеть, ягельники, места норения песка, скопления ленной птицы. Довольно хорошо различимы по курчавым теням кустарники. Сравнительно легко могут быть найдены молодяжки, как временные стаи, имеющие значение для некоторых видов промыслово-охотничьей фауны.

Полнота, как наиболее интересный для охотоведа фактор в характеристике растительности, определяется гораздо точнее по авиаснимкам, чем при наземном определении.

Авиафотосъемка имеет большое будущее в применении ее для охотничье-промысловых целей на всей территории деятельности Главсевморпути.

Н. А. КРЫСОВ

О ЛЕДОКОЛОСТРОЕНИИ

Ледоколостроение в Советском Союзе является одной из наиболее крупных задач, стоящих перед проектирующими организациями судостроительной промышленности.

Излагаемые нами некоторые соображения не претендуют на полноту охвата проблемы, но подводят лишь краткий итог опыту автора, который он приобрел при ознакомлении с результатами эксплуатации ледоколов (преимущественно по актам Регистра), а также благодаря личному осмотру ряда ледокольных судов.

I

Формы обводов. Выбор формы обводов несомненно имеет большое значение и влияние на ледокольные свойства судов. По форме наиболее активной — носовой части — принято делить суда ледового плавания на **ледоколы** и **ледорезы**. У ледоколов носовые очертания имеют форму клина, как в горизонтальной, так и вертикальной плоскостях. Между тем, у ледорезов главную роль играет горизонтальный клин, а вертикальный имеет слишком малый угол наклона граней.

Благодаря такой форме носовых образований ледокольные суда имеют возможность несколько вылезать на лед при разбеге (действие силы машин) и пассивно (при сжатии судна льдом). Это качество настолько ценно, что ледорезные образования у судов, основное назначение которых — плавание в ледовых условиях, — почти не встречаются.

Ледокольные пароходы „Сибириков“, „Русанов“, „Георгий Седов“ с нормальными для коммерческих грузов судов моделями, считаются в эксплуатации равноценными

с „Садко“ и „Малыгиным“, имеющими приподнятую скулу с большим радиусом закругления. Однако повреждаемость во льдах первой группы судов несколько большая, чем у судов второй группы, причем как ледоколы, так и ледокольные пароходы получают наиболее значительные повреждения не от действия льда на судно, а от посадки на мель, столкновения с другими судами и т. д.

При посадке на мель плоское днище и скула, защищенные двойным дном, гораздо благоприятнее. У „Садко“ и „Малыгина“ далеко выдающаяся за двойное дно скула ничем не защищена от повреждения при посадке на каменистую мель. Вряд ли можно считать случайным совпадением, что как раз эти два судна из группы ледокольных пароходов потерпели кораблекрушение: в обоих случаях непосредственной причиной затопления были пробоины и трещины в скуловом поясе. Отсюда вытекает необходимость устройства (при проектировании судов с подобными обводами) боковых коридоров.

Останавливаясь на основных формах линий теоретического чертежа: прямых, вогнутых и выпуклых, приведем их сравнительную оценку.

Вогнутая форма наружной обшивки в состоянии воспринять большую нагрузку, однако, при движении подобной поверхности вогнутостью вперед, значительно увеличивается сопротивление воды и льда. Поэтому вогнутые ватерлинии допустимы у ледовых судов только в корме, в носовой же оконечности возможна лишь некоторая вогнутость (развал) в вертикальных плоскостях.

Выпуклая форма линий выгодна для восприятия внешней нагрузки, так как образует арку, но при увеличении деформаций она некоторое время будет работать хуже, ибо, превратившись (в сечении) в линию, близкую к хорде (рис. 1), будет легче вминаться внутрь судна вследствие сокращения длины периметра. Свободное вминание может быть остановлено ближайшими жесткими связями (а и б — на рис. 1), после чего обшивка, натянущись, примет снова более выгодную, вогнутую форму.

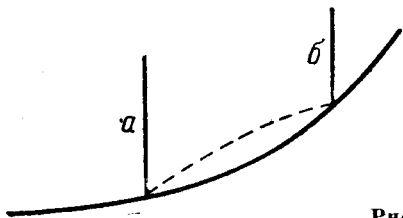


Рис. 1

Отсюда вытекает, между прочим, что **все сильно выпуклые части поверхности должны получить более жесткие подкрепления**, чем в остальных местах.

Прямая форма линии в составе обводов наиболее выгодна с точки зрения сопротивления поперечной нагрузке. Она, в противоположность выпуклой, начинает при изгибе сразу работать на растяжение и не имеет отрицательного свойства вогнутой линии (сопротивление движению). Поэтому применение прямолинейных обводов (ватерлиний) вполне целесообразно как в носовой, так и в кормовой частях.

Крен, наблюдающийся часто во время сжатия, по существу является **спасительным** для прямостенного корпуса, так как судно, кантуясь на скулу в поисках равновесия, легче выжимается льдом, в то время как при прямом положении оно могло бы быть раздавлено. Лучше мириться с временным креном, чем рисковать гибелью судна. Проектируя суда, следует учитывать это обстоятельство, заранее определяя примерный угол крена. Для устранения опасных повреждений полезно делать обводы оконечностей по возможности симметричными.

II

Конструкция. Расчет прочности судов принято обычно вести в двух направлениях, определяя **общую и местную** прочность корпуса.

При расчете **общей прочности** исходят из наибольшего изгибающего момента, который может получить судно в вертикальной плоскости на тихой воде или при постановке на волну. Для судов, плавающих на чистой воде и во льдах малой мощности, такой подход вполне законен. Другое дело — суда ледового плавания. Здесь, как показывают приближенные подсчеты, горизонтальный изгибающий момент при сжатии судна льдами может иметь ту же величину, что и вертикальный момент.

Прежде существование общих горизонтальных деформаций не подозревалось, и специальных наблюдений в данном направлении не велось. Однако в отдельных актах Регистра они находят некоторое отражение, в частности, замечено сдвигание на борт носовой оконечности на 7 миллиметров (ледокол „Ленин“), обнаруженное при ремонте дейдвудного вала. Отсюда вытекает необходимость соответствующих наблюдений при доковании и во время экспедиций, а также проведения, хотя бы в виде опыта, проверочных расчетов на общую горизонтальную (продольную) прочность.

При расчете прочности корпуса максимальное внимание в настоящее время уделяется бортовому набору и гораздо меньшее — основному каркасу судна, диаметральной форме (киль, штевни и пр.) и переборкам. Между тем, как раз эти части

набора служат основой прочности в тех случаях, когда напряжения в обшивке близки к предельным. Когда обшивка и набор у судов ледового плавания получают значительные деформации, то начинает работать интенсивно также основной каркас корпуса.

Проектируя суда ледового плавания, нужно заранее предвидеть, что они будут подвергаться сильным упругим и пластическим деформациям. Если предусмотреть заранее направление деформации, то можно гораздо лучше приспособить конструкцию к восприятию внешней нагрузки. Примером удачной конструкции подобного рода служат налуды, погибь которых обеспечивает безболезненное восприятие напряжений.

Введение сферических переборок на подводных лодках может служить вторым примером увеличения устойчивости конструкции (имеем в виду устойчивость против усилий по периметру в плоскости переборки). При вогнутой форме переборок, деформации начинаются несколько раньше, чем у прямых переборок, но напряжения распределяются более равномерно и согласованно для различных частей. Благодаря этому долгие не проявляются местные напряжения, распределение которых у плоских переборок будет неравномерным и случайным и которые приведут к разрушению переборок в отдельных местах гораздо скорее.

Устройство на обычных судах переборок с начальной погибью нецелесообразно: условия работы в значительной мере другие, больших нагрузок они не воспринимают. У ледовых же судов переборки будут подвергаться значительным сжимающим напряжениям. Кроме того, при прогибе обшивки (в пределах одного отсека) возникающие в ней напряжения будут стремиться изогнуть переборку у борта поперек ее плоскости. Эти силы вызывают помятость крайних листов переборки, отрыв обделочных угольников, расстройство заклепочных соединений и появление водотечности.

У транспортных судов это явление носит массовый характер. Оно наблюдается также и у линейных ледоколов. Таким образом конструкция и форма переборок ледовых судов, заимствованные у судов, плавающих по чистой воде, являются не вполне удовлетворительными.

Наружная обшивка работает при сжатии судна льдом как одно целое. Давление в одном месте обшивки вызывает сильные напряжения в ее плоскости, передающиеся на жесткие связи вдоль и поперек поясов. Этим обстоятельством объясняется целый ряд характерных для судов ледового плавания повреждений, например расхождение вертикальных и горизонтальных швов.

Однако разрывы листов по целому месту при ледовых авариях, как правило, не на-

блюдается, что свидетельствует о пластичности льда, малой его прочности и о равномерном распределении давлений. Поэтому толщина обшивки не является сама по себе значительным фактором большей или меньшей безопасности для судов ледового плавания, хотя ясно, что ледовая активность судна с более толстой обшивкой будет выше.

Продольные швы при расхождении встречаются с сопротивлением со стороны шпангоутов. Иногда передаваемые шпангоутам напряжения достигают такой величины, что приводят их к разрыву. Отсюда вытекает требование, чтобы шпангоуты, помимо своего основного назначения (работы на изгиб), компенсировали также недостаточную прочность продольных швов.

Характерным повреждением у судов полярного плавания является разрыв первых листов ледовых поясов (в шпунтах), расстройство заклепочных соединений, нарушение плотности шпунтовых и пришпунтовых швов, разрывы в электросварке и т. п.

У судов, где кромки листов обшивки не прикрываются полностью шпунтом форштевня, данное повреждение объясняется некоторыми судостроителями тем, что обшивка отрывается льдом при лобовом действии на выступающую кромку (см. Л на рис. 2).

Это мнение вряд ли правильно. Нажим льда на выступающую кромку определяется произведением ее площади на временное сопротивление льда: оба множителя слишком малы, чтобы образовать силу, способную срезать заклепки. Следовательно, произойдет скорее срезание и выкрашивание льда, чем отрывание листов.

Лед не обладает „инструментом“, с помощью которого он мог бы сосредоточить всю силу своего давления на узкой полоске металла. Но, если обшивка все же отрывается от форштевня, то это происходит не от вертикального давления льда, а от поперечной нагрузки на обшивку в носовой и средней частях судна, которая (поперечная нагрузка) вызывает продольные напряжения, передающиеся до шпунтового соединения (см. Т на рис. 2).

Следовательно, обшивка должна быть весьма надежно укреплена по своему наружному периметру и в особенности к форштевню, а также к поперечным переборкам.

Поскольку обшивка получает большие продольные напряжения и должна иметь

более прочное крепление к форштевню, то последний должен также обладать достаточной жесткостью.

Строители „Ермака“, понимая необходимость усиления форштевня, ввели частичную диаметрально переборку в районе форпика. Однако эта идея не получила применения на ледокольных пароходах и транспортных судах, плавающих во льду, не была достаточно оценена. Так, при ремонте „Ф. Литке“ неоднократно увеличивали толщину обшивки, усилили в 10 раз поперечный набор, а в отношении форштевня ограничились только незначительными изменениями, хотя усиление форштевня жесткости и связь в одно конструктивное целое с двойным дном были бы во много раз полезнее.

Нельзя сказать, что обычно применяемые меры: уменьшение шпаций в носовой части, постановка стрингеров и т. д. не способствуют увеличению прочности, но их эффективность значительно меньше, чем усиление жесткости форштевня в диаметральной плоскости. Отказ от традиционных взглядов в этом вопросе мог бы принести немалую пользу для облегчения плавания транспортных судов во льдах.

При расчете прочности корпуса на местную нагрузку предполагают, что действие внешней силы ограничивается рассматриваемым участком конструкции, не выходя за пределы ближайших жестких связей. Однако не исключена возможность возникновения опасных деформаций и вне этого района. Местное нарушение целостности обшивки может разрастись при повторном давлении льда, если оно происходит даже и не в районе повреждения (случай с расширением рбробины на „Ермаке“ в этом отношении весьма характерен). Хотя пробойны ледового происхождения исключительно редки, но из вышеизложенного вытекает, что расхождения и разрывы швов также представляют опасность: наличие местного повреждения при всей его незначительности облегчает дальнейшее разрушение.

Рули при плавании судов во льдах подвергаются постоянным повреждениям: изгибается перо, скручивается баллер и т. д. Необходимо изыскать новую, более удачную конструкцию, используя для этого в качестве возможного варианта руль „Литке“, который меньше всего подвергается повреждениям.

Отметим также целесообразность поворотного набора в оконечностях судов ледового плавания. Мнение о производственных затруднениях здесь неосновательно и базируется лишь на традиционной привычке к обычному набору.

Поворотный набор может оказаться в производстве даже дешевле. Помимо упрощения работы эта система набора облегчает применение сварки.

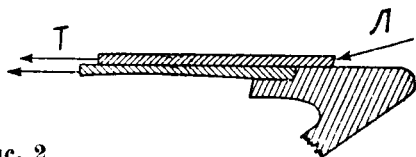


Рис. 2

III

Постройка ледокольных судов имеет меньше специфических особенностей, чем их конструкция. Здесь мы отметим лишь некоторые вопросы производства.

Заклепочные соединения у судов ледового плавания обычно расстраиваются гораздо скорее, чем у обыкновенных судов. Расшатанность этих соединений доходит до того, что иногда заклепки стучат при перемещении хода судна, как клапаны, причем водоточность то уменьшается, то увеличивается. Такое расстройство заклепочных соединений наступает постепенно. Для того чтобы избежать этого, следует клепку обшивки производить с максимальной тщательностью, требуя точного совпадения отверстий и минимального зазора. Качество клепки также должно стоять на высоте.

Главным фактором, обеспечивающим плотность заклепочного соединения, служит наряду с чеканкой и коррозия. Образующиеся между плоскостями соединяемых деталей продукты коррозии, вследствие своего меньшего удельного веса по сравнению со сталью, настолько плотно закупоривают все щели, что никакая чеканка не может сра-

зиться с этим естественным способом уплотнения.

При этом швы должны быть стянуты достаточно прочно: между соприкасающимися плоскостями и в заклепочных отверстиях не должно быть зазоров. Если клепка выполнена хорошо, то через несколько дней внутришовная коррозия должна обеспечить прочную плотность шва. Чеканка здесь нужна для того, чтобы путем поджимания недостаточно плотно прилегающих кромок предотвратить потерю продуктов коррозии.

Напряженная работа корпуса во льдах приводит к постепенному ослаблению швов и появлению течи. Пока свободный зазор в швах достаточно узок, в нем плотно держится вновь образующаяся ржавчина: возможно даже самопроизвольное прекращение течи. Но, если шов будет расшатан и ржавчина отлетит, то необходим ремонт.

Ледовые суда работают в иных условиях, чем плавающие по чистой воде. К ним предъявляются другие требования. Поэтому и подход к проектированию должен быть не однотипным. Трудности, обуславливаемые новизной объекта, здесь не в пример больше, чем при обычном переходе от судов одного назначения к другому.

А. ОВЧИННИКОВ

О НАВИГАЦИОННОМ ОБОРУДОВАНИИ СУДОВ

В прошлую навигацию мне пришлось плавать в Карском море на „Малыгине“ в должности старшего штурмана. Гидрографическое управление дало нам следующий план-задание: произвести судовой промер 600 глубин, определить 9 астропунктов; установить 5 знаков; сделать 80 суточных и гидробиологических станций, 14 магнитных наблюдений; топографически снять 150 километров островов и др. Благодаря спящему коллективу (работники Гидрографии, начальник экспедиции И. А. Киреев, парторг М. К. Гусев, помполит П. Н. Радзиховский, капитан ледокола А. А. Грозников) план экспедиции был выполнен на 178%.

Однако опыт нашего плавания показал много недостатков в оборудовании судов. На ледокольных пароходах, за исключением „Садко“, до последнего времени не было **электроакустических** лотов. Обыкновенным же лотом не всегда удается измерить глубину, и поэтому плавание судна небезопасно, особенно, если учесть неточность карт с большими белыми пятнами и целыми неисследованными районами.

Средства сообщения с берегом (выгрузка-погрузка) также пока недостаточны: имеются шлюпки или кунгасы без моторной тяги, что снижает темпы погрузки

и выгрузки. Недостаток в моторной тяге сказывается почти на каждом судне. Надо обратить большое внимание на этот участок и обеспечить надежные средства сообщения.

Запас топлива на ледоколах не всегда удовлетворяет потребность. Недостаток топлива особенно ощущают ледоколы серии „Садко“ „Малыгин“. Например, „Малыгину“ в прошлую навигацию пришлось бункероваться один раз в Архангельске и два раза на Диксоне. Поэтому в неблагоприятные годы плавания успех рейсов значительно снижается. Суда не могут уходить в более далекий от топливной базы район и ограничивают свою работу.

Мои предложения сводятся к следующему.

На ледоколах, ледокольных пароходах, судах гидрографических экспедиций и вообще на судах, идущих в Арктику, необходимо иметь гидрокомпас, одограф, кусограф, электроакустический лот, электролаг (системы Черникеева), моторный катер с ледовой обшивкой, специальные патентованные шлюпбалки для подъема моторного катера, электропомпу со шлангами для набора воды, откидывающиеся лотовые площадки, мощную лебедку (для гидрографических судов при остановках на суточных, полусуточных и гидро-биологических станциях).

В навигацию текущего года суда должны иметь новые карты, составленные по имеющимся новым научно-исследовательским материалам. На островах, лежащих вблизи трассы, надо установить хорошие знаки, определив точное их местонахождение.

Для скорейшего составления точных карт и лоций полярных морей, а также исследования течений, надо значительно усилить мелкий флот Гидрографии, выделив кроме того 2—3 ледокольных парохода.

Плавание судов от острова Диксона к проливу Вилькицкого происходит обычным путем — с западной стороны островов Каменных, мимо острова Скотт Гансен и т. д. Но после работ Гидрографической экспедиции на л.п. „Малыгин“ в 1935 году можно

уже наметить прибрежный проход судов (где, надо полагать, лед разреженнее и скорее тает под влиянием берегового течения обье-енисейских пресных вод).

Гидрографическому управлению следовало бы послать по этому пути одно судно, обследовать глубины вокруг острова Рингес (в 1935 году „Малыгин“ стоял на якоре в 3 кабельтовых от острова на глубине свыше 40 метров) и далее до острова Крайнего, затем от острова Козак до острова Русского (в районе от острова Крайнего до острова Козак „Малыгин“ проходил туда и обратно).

Второе судно (небольшое моторное) необходимо направить для изыскания берегового прохода.

Н. Н. КУЗЬМИН

УРЕГУЛИРОВАТЬ НАЦЕНКИ АРКТИКСНАБА

Главное управление Северного морского пути дало четкие указания Арктикснабу, как и за что можно производить наценки. В пункте третьем директивы (№ 2, от 9 января 1936 года) говорится, что на покрытие административно-хозяйственных и заготовительных, складских и транспортных расходов Арктикснаба устанавливается наценка к ценам поставщиков: на товары, проходящие через базы Арктикснаба — в размере 8 $\frac{1}{2}$ %, на транзитные операции с оплатой счетов Арктикснабом — в размере 2%; на транзитные операции без оплаты счетов Арктикснабом — в размере 0,6%.

Базами Арктикснаба считаются склады в Москве, а также в Свердловске, Харькове и Ленинграде, где имеются его заготовительные конторы. Склады же заводов в Тирасполе, Херсоне, Симферополе, швейной артели в Савелове, плодовоши в Ростове Ярославском и оптово-розничный магазин № 2 Москультторга никак не могут считаться базами Арктикснаба.

Между тем Арктикснаб считает, что раз он заказал, допустим, консервному заводу в Тирасполе или Херсоне консервы, то склады этих организаций „становятся базами Арктикснаба“, и поэтому он требует не 2% наценки, как за транзитную операцию, а 8%, как за товар, присланный якобы с базы Арктикснаба.

Например, Кимвская артель 27 марта этого года отгрузила из Савелова прямо в Архангельск разного сорта наволочки. В Арктикснабе счета переписали на свой

бланк и требуют (счет № 75 от 3 апреля 1936 года) не 2%, а 8% наценки (!)

Консервный завод 4 и 9 апреля отгрузил 43000 банок разных овощных консервов (накладные 580836, 580837, 580998 и 580999) из Херсона прямо на Бакарицу. Арктикснаб же только переписал счета и по ним (№ 330 и № 329, от 20 апреля 1936 года) требует за услуги не 2% наценки, а опять 8% наценки (!)

То же самое проделано со счетами заводов Тирасполя и Симферополя, пославших грузы непосредственно в Архангельск, а также со счетами на культтовары, посланные из Москвы Диапозитивторгом. На счетах совершенно ясно указано, что поставщиком товары отправлены прямо в Архангельск теруправлению для культбаз. Арктикснаб же объединил все эти счета в один свой счет (№ 3-107, от 10 апреля 1936 года), сделал на нем пометку — „склад № 3 Арктикснаба“ и требует не 2%, а 8% наценки, причем не только на стоимость товаров, но и на стоимость упаковки, тары, ж.-д. тарифа и доставки на вокзал (!)

Можно привести много подобных примеров. Они показывают, что в счетном аппарате Арктикснаба неблагополучно, выписываемые им счета сплошь и рядом противоречат установленным наценкам. А в результате на потребителей, т. е. на наши же управления Главсевморпути, совершенно неправильно накладываются за транзитные операции лишние 6% и незаконно взимаются 8% со стоимости тары, ж.-д. перевозок, доставки на вокзал и т. д.

С. ЛОГАЧЕВ

ПОВЫСИТЬ МОЩНОСТЬ РЕЧНОГО ФЛОТА

Силовые установки речного флота до последнего времени работали без учета возможностей максимального использования их мощности. Основным показателем „нормального“ режима силовой установки была тепловая экономичность. При этом совершенно не учитывалась совершаемая судном транспортная работа (тонно-километровая продукция). График движения судна устанавливался, исходя из так называемой „теории предела“. Эта реакционная „теория“, представители которой неоднократно выступали в печати, основывалась на „устарелости“ флота, „низкой“ квалификации рабочих водного транспорта и т. д.

Однако одни лишь предварительные пересчеты, произведенные Наркомводом, показали полную возможность увеличить мощность флота на 12% без дополнительных затрат. Дальнейшая работа по повышению мощностей судов в условиях стахановского движения несомненно выявит новые неиспользованные резервы. Главное здесь заключается в том, чтобы руководители нашего речного транспорта по-настоящему возглавили творческую инициативу стахановцев, подняли это замечательное движение до уровня работы советских железнодорожников.

В этой статье мы хотим наметить отдельные объекты технических мощностей с тем, чтобы помочь стахановцам максимально использовать технику самоходного речн. флота.

Повышение мощности паровых котлов. Необходимо обратить самое серьезное внимание на борьбу с **накипью** в паровых котлах. Наркомвод на своих судах в навигации 1934—1935 годов применял противонакипное средство „антидепон“. „Антидепон“ препятствует оседанию накипи, развитию коррозии, что увеличивает паропроизводительность котла.

Необходимое суточное потребление „антидепона“ разводится в трехкратном количестве горячей воды, в чистом сосуде. Вводит раствор в котел 2—3 раза в сутки посредством инжекторов или питательных насосов (Вортингтона, Блек, Вири и др.).

Необходимо строго следить за регулярностью применения „антидепона“ и за продувками котла. **Нижнюю** продувку котла¹ надо производить через 3—4 суток (не реже), а **верхнюю** 2—3 раза в сутки.

Правильное и регулярное применение препарата „антидепон“ и продувок обеспечит в значительной мере повышение производительности парового котла.

¹ При нижней продувке котла доза „антидепона“ увеличивается на 1/3 против суточной нагрузки.

Чтобы улучшить **топочное** хозяйство, отраслевым совещанием Наркомвода рекомендованы два типа колосников для угля: при естественной тяге — **балочный** с живым сечением 20—25%; для искусственной тяги — **плиточный** (типа Днепровского пароходства) с живым сечением 10—12%. Для дров рекомендовано обязательно применять фартуки „Кирша“.

Большую роль при твердом топливе (особенно при дровах) играет **подогрев воздуха**. В зависимости от местных условий можно применять пластинчатые и трубчатые подогреватели. При установлении подогревателей в дымовых камерах температура отходящих газов должна быть не ниже 160—170° С. Подогрев воздуха без искусственной тяги не рекомендуется, причем можно ограничиться лишь вытяжной тягой и необходимо совершенно отказаться от пароструйных вытяжных приборов, а ставить их лишь на случай аварии вентилятора.

Самое серьезное внимание должно быть обращено на **водоподогреватели**. Установленные водоподогреватели часто выключаются или же работают крайне неудовлетворительно из-за плохого технического надзора. Для повышения мощности котла необходимо внедрить подогрев воды на всех без исключения судах с достижением температуры подогрева не ниже 90° С.

Многие паровые котлы работают при давлении ниже допустимой нормы. Все судовые котлы построены по нормам, которые разрабатывались с учетом худших условий эксплуатации котла (оседание накипи, температурные напряжения и т. д.). Кроме того запасы прочности котлов, ввиду невозможности точного учета напряжений при их работе, брались с большими гарантиями.

Отраслевое совещание Наркомвода нашло необходимым снизить существующий (согласно правилам Регистра СССР 1933 года) запас прочности на 10—12% для всех частей котла и соответственно **поднять давление**, допустить сниженный запас прочности для всех по возрасту котлов, за исключением тех, которые имеют значительные дефекты, уменьшающие прочность. При пересчете допускаемого давления для действующих котлов принята действительная толщина стенки, без запаса на износ.

Повышение мощности главных машин. В связи с повышением давления в котлах необходимо произвести поверочный расчет прочности деталей машин. Так как повышенное давление увеличит напряжение деталей, то те, которые по расчету окажутся слабыми, надо соответственно усилить или заменить.

Наркомводом был произведен поверочный подсчет напряжений в деталях судовых механизмов. В большинстве случаев оказалось, что они превышают допущенные напряжения в два и более раза. В настоящее время Наркомводом рекомендован новый метод расчета для существующих колесных пароходов.

а) Коленчатый вал рассчитывается, как разрезная балка, с сосредоточенной нагрузкой от усилия, действующего в цилиндре (при мертвом положении) поршня, с учетом крутящего момента, определяемого мощностью мащины и разделенного на два колеса. Величина главного напряжения определяется по формуле „Сан-Венана“: допускаемое напряжение — до 1200 килограмм на кв. сантиметр.

б) Величина допускаемого напряжения в вилке шатуна — 1200 килограмм на кв. сантиметр, расчет тела шатуна производится по формуле Эйдлера, с учетом 10—12-кратного запаса прочности.

в) Расчет штока — также по формуле Эйдлера. Напряжение в резьбе штока принимается до 700 килограмм на кв. сантиметр.

г) Расчет Крейцкопфа производится с допуском напряжения на изгиб до 1200 килограмм на кв. сантиметр.

д) В плечах кривошипа напряжение до 1200 килограмм на кв. сантиметр. Для стяжных болтов напряжение принимается до 600 килограмм на кв. сантиметр.

е) Расчет шпилек цилиндров производится при допускаемых напряжениях в 500—600 килограмм на кв. сантиметр.

Напряжение в крышках паровых машин и золотниковых коробок рассчитывается по формулам Баха.

Одним из факторов, влияющих на повышение мощности паровых машин, является максимально-глубокий вакуум. Поэтому доведением вакуума конденсатора и ЦНД до максимально возможной глубины можно повысить мощность машины до 3%. К сожалению, на это не обращается должного внимания, не используется полная мощность машины.

Для получения максимально-глубокого вакуума необходимо на каждом паровом судне провести следующие мероприятия: отремонтировать мокро-воздушный насос, следить за исправностью его клапанов и сальников; пришибить поршневые кольца ЦНД и золотника и держать в полной исправности сальник ЦНД; чаще чистить заградительные сетки в запасном ящике и инжекционную трубу в конденсаторе; дать возможно прямой ход отработанного пара из ЦНД в конденсатор; улучшить разбрызгивание инжекционной воды в конденсаторе путем направления струи навстречу пара вверх, чтобы охватить весь поступающий пар, причем отверстия в инжекционной

трубе должны быть диаметром не более 4—6 миллиметров.

Повышение мощности теплоходов. На отраслевом совещании в Наркомводе намечено провести ряд мероприятий для повышения мощности двигателей теплоходов.

Увеличивается подача топлива в цилиндры, причем подача топлива сопоставляется в каждом отдельном случае с топливным насосом, объемом камеры сжатия и цилиндра. Это обеспечит увеличение среднего индикаторного давления.

Формы кулачных шайб доводятся до размеров проектного чертежа, что значительно улучшит газораспределение двигателей.

Намечено также уменьшить в наборе форсунок количество распыливающих шайб, доведя их до 3—4 шт.; установить на всех теплоходах фильтрацию топлива и подогрев топлива у насосов; закруглить края отверстия в крышках форсуночных, всасывающих и газовых клапанов для уменьшения температуры напряжений; снабжать двигатели внутреннего сгорания смазкой кондиционного качества.

Кроме того, значительное повышение мощности (на 15—20%) можно получить путем применения наддува воздуха. Для этого надо разработать проект установки наддува главным образом для теплоходов с двигателями „Ман“.

Для контроля правильности сборки главных механизмов необходимо ввести (перед выпуском судна в эксплуатацию) проверку парораспределения в паровых машинах и двигателях внутреннего сгорания путем снятия индикаторных диаграмм. Обнаруженные дефекты надо устранять до выпуска судна.

Чтобы создать стимул к максимальному использованию силовой установки, необходимо дифференцировать нормы расхода топлива на 1 инд. силу/час по отдельным источникам потребления топлива.

Рабочие нормы (в зависимости от времени года и совершаемой работы судном: ход порожнем, с возом вверх или вниз, маневровая работа) должны учитывать топливоиспользование на главную и рулевую машины, на поддержку пара, на пародинамо, на отопление, бытовое обслуживание и вспомогательные механизмы, работающие на ходу и стоянке.

Установление дифференцированных рабочих норм должно производиться на основе специальных испытаний судовых установок и теплопотребителей.

Все эти вышеизложенные, хотя и далеко не полные мероприятия показывают, какие имеются резервы для повышения мощности силовых установок речного самоходного флота. Задача заключается в том, чтобы работники речного транспорта стахановцы по-боевому взялись за освоение всех судовых механизмов.

Г. С. СМЕРНОВ

НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКУЮ РАБОТУ НАДО ОРГАНИЗОВАТЬ

В нашей системе широко развернут фронт научно-исследовательских и изыскательских работ общего и специального характера. Они выполняются различными управлениями (Всесоюзный Арктический институт, Гидрография, Полярное и Морское управления и др.).

Каждый год на Крайний Север отправляются десятки экспедиций, на которые ассигнуются значительные средства. Однако многие экспедиции, направляясь в один и тот же район, нередко дублируют работу, не зная о работах своих предшественников, или, в лучшем случае, решают одну и ту же задачу, не имея конкретной увязки своих программ.

Единая система при выполнении научно-исследовательского комплекса в том или ином районе, как правило, отсутствует. В результате мы получаем неполноценный научно-исследовательский материал, на основании которого не всегда можем сделать нужные нам выводы. Нередко приходится выполнять работы, входящие в компетенцию другого управления. Так, портоизыскатели и гидрологи занимаются иногда гидрографией, горняки — гидротехническими изысканиями и т. д.

Возьмем к примеру Хатангу. Чтобы освоить эту замечательную водную магистраль, необходим комплекс изыскательских и исследовательских работ. В течение 1934—1935 годов на Хатанге работали гидрографический отряд шхуны „Лаптев“, гидрологическая экспедиция Всесоюзного Арктического института, геологические партии (горно-геологического управления) и портоизыскательская экспедиция. Все эти экспедиции работали изолированно, замкнувшись в своих программах, составленных до известной степени абстрактно. Попытки установить контакт и координировать работу нередко оставались благими порывами.

Капитан шхуны „Лаптев“ т. Кухарский считал, что портоизыскательской экспедиции до окончания гидрографических работ на Хатанге делать нечего. Здесь есть известная доля правды. Портоизыскательские работы должны базироваться на гидрографии. К сожалению, авария шхуны „Лаптев“ помешала закончить обследование Хатангского залива. Осталось много белых пятен. Попытки сговориться с командованием шхуны о совместном выполнении этих работ не увенчались успехом, так как гидрографический отряд уехал в Москву, а смены на 1936 г. не было.

Гидрологическая экспедиция Всесоюзного арктического института также отказалась от выполнения работ, связанных непосредственно с проблемой судоходства по Ха-

танге, хотя и имела в своей программе тезис: „изучение гидрологического режима в Хатанге для дальнейшего навигационного ее освоения...“ (? !)

Геофизики и геологи Горно-геологического управления не совсем удачно построили план своих работ в 1935 году. В результате на сегодняшний день мы еще не имеем исчерпывающих геологических данных по обширному району: залив Кожевникова — мыс Карго. Между тем, по заявлению геолога Н. Н. Урванцева, в этом районе не исключено наличие скрытых соляных куполов, разработка которых представляет известные выгоды с точки зрения транспорта (устройство порта в заливе Сындаска значительно проще, чем в Нордвике).

Все эти неувязки — результат своеобразной функционалки в научно-исследовательской работе наших управлений. Примеры, аналогичные Хатанге, мы имеем в Колыме, Анабаре, бухте Провидения и др.

Наряду с отрицательными результатами этой несогласованности в планах научно-исследовательской работы, наша система терпит убытки от значительного увеличения сметных расходов на снаряжение экспедиций. В условиях замкнутой работы отдельных экспедиций в пределах одного и того же района нерационально используются инструменты, лаборатории, плавсредства, а в некоторых случаях и личный состав.

Все это говорит о том, что в области организации научно-исследовательской работы мы еще не все сделали.

Необходимо разграничить функции отдельных управлений в области научно-исследовательской и изыскательской работы, стремясь в то же время к организации комплексных экспедиций с целевыми установками.

Надо установить такой порядок отпуска средств на специальные исследовательские работы, при котором все заинтересованные управления могли бы участвовать в рассмотрении программ и вводить в состав посылаемых экспедиций своих представителей для выполнения конкретных заданий.

Необходимо решить вопрос о производстве периодических наблюдений на стационарных станциях и порядке технического надзора за ними, а также разработать производственно-технические нормы по отдельным объектам и установить порядок совместного и преемственного использования плавсредств, инструментария и т. д.

Надо проработать вопрос об организации в Главсевморпути единого центра для координации всех научно-исследовательских работ и ввести институт инспектуры при Плановом управлении.

ДАЛЬСТРОЙ

На трест Дальстрой возложено освоение огромной северо-восточной территории нашего Союза (400 тыс. кв. километров) от бухты Ногаево и севернее по реке Колыме до ее устья. В районах этой территории около 6 тыс. чел. коренного населения, из которых половина эвенков.

До революции население находилось здесь в крайне забитом состоянии, оно подвергалось жестокому угнетению со стороны своего кулачества и сибирского купечества. Край издавна привлекал к себе купцов, которые за бесценок скупали у местного национального населения ценнейшие меха.

Пробраться в этот край можно было с большим трудом и только по оленьим тропам. Например, в Верхнеколымск — двумя путями: из Якутска на Верхоянск и Абый (свыше 2000 километров), с побережья Охотского моря тропой от Олы на Сеимчан (600—700 километров). Завоз товаров этими путями был почти невозможен. Перед империалистической войной завоз сюда составлял всего лишь 300—500 тонн в год.

★

О проделанной Дальстроем работе (с 1932 по 1935 год) можно судить хотя бы по количеству грузов, завезенных на Колыму: в 1935 году до 130 тыс. тонн; в 1936 году будет завезено 200 тыс. тонн, а на 1937 год запроектировано уже 300 тыс. тонн груза.

В качестве основных путей (и уже освоенных Дальстроем) выбраны: **автомоторный** — с северного побережья Охотского моря от бухты Ногаево, через Колымский хребет, к верховьям реки Колымы; **водный** — морем к устью Колымы, и вверх по реке.

Осваивая **автомоторный путь**, Дальстрой за 1932—1935 годы построил автомобильно-шоссеиную дорогу из бухты Ногаево до устья речек Утиная и Средникана, впадающих в Колыму. Прокладка этой дороги была связана с большими трудностями. Приходилось преодолевать малодоступные горные хребты (Колымский хребет), большие заболоченные пространства и специфические явления, связанные с вечной мерзлотой (наледи и пр.).

Все эти трудности дорожного строительства в основном преодолены. Сейчас Ногаево соединено с верховьями Колымы автомобильной дорогой, протяжением в 500 километров. Путь, по которому раньше только в короткий период года можно было провезти на оленьих нартах груз в 10—15 пудов, а летом вьюком 3—4 пуда, сейчас является трассой непрерывного движения сотен автомашин, перевозящих на протя-

жении всего года десятки тысяч тонн грузов. Строительные работы здесь еще продолжаются: ведется прокладка веток, соединяющих основную трассу с различными населенными пунктами.

Начиная с 1932 года Дальстрой ежегодно отправляет экспедиции со своими грузами на судах Морфлота из Владивостока к устью реки Колымы, в бухту Амбарчик. Часть судов двух первых экспедиций (1932—1933 годы) не смогла вернуться обратно в одну навигацию, но все грузы были полностью доставлены на место. В последние же годы (1934—1935) все суда дошли благополучно и в одну навигацию вернулись обратно (в 1935 году свыше 5 тыс. тонн грузов было отправлено на 3 пароходах).

Большим достижением явился проведенный опыт перевозки грузов западным водным путем. В 1935 году пароход Главсевморпути „Рабочий“ с грузом Дальстроя в 2700 тонн дошел из Архангельска до устья Колымы и в ту же навигацию вернулся обратно. Этот рейс повторяется в 1936 году в гораздо большем масштабе: будет отправлено 3 парохода этим же путем.

Освоение западного водного пути имеет огромное значение. Грузы, которые должны попасть на Колыму из центральных районов Союза, могут быть доставлены в более короткие сроки; кроме того освобождаются от этих грузов сибирские дороги; перевозка грузов западным водным путем значительно дешевле.

Исследованием, произведенным еще в 1928—1929 году, установлено, что река Колыма судоходна на всем протяжении до устьев тех речек, где сосредоточены горные работы Дальстроя. Но речной флот здесь отсутствовал. До 1931 года по Колыме не прошло ни одно судно, кроме мелких катеров.

Дальстрой приступил к сборке пароходов в верховьях реки Лены на специально оборудованной им верфи в Качуге. Оттуда пароходы летом спускались по Лене до бухты Тикси и специальными экспедициями шли самоходом по побережьям моря Лаптевых и Восточносибирского моря до устья Колымы, причем одновременно с пароходами отправлялись (построенные там же) железные и деревянные баржи. Три таких экспедиции (Лено-Колымских) были осуществлены в 1933—1935 годах: первые две под руководством капитана **Миловзорова**, а последние под руководством капитана **Бочка**.

В 1935 году этот флот вполне справился с перевозками грузов, завезенных в бухту Амбарчик.



Дальстройем осуществляется и ряд других мероприятий. Весь район деятельности Дальстроя связан сетью телефонов; имеется большая сеть радиостанций; налажена метеорологическая служба. Имеется несколько обслуживающих самолетов.

На Дальстрой возложено также культурно-бытовое обслуживание местного населения. Им развернута сеть медицинских пунктов и больниц; построено до 20 национальных начальных школ; открыт педагогический техникум для местного населения, а с 1936 года открываются еще два техникума: сельскохозяйственный и горный. Существует также колхозно-советская школа, где из местного населения готовятся работники для колхозов.

Дальстрой принимает участие в работе по ликвидации неграмотности среди местного населения, по снабжению книгами и учебниками на местном эвенском языке; обеспечивает все школы педагогическими кадрами и берет на себя снабжение детей в интернатах.

Дальстрой приступил к развитию сельского хозяйства, которого раньше в этом крае почти не было. В 1934 году площадь

посевов различных культур составляла по Дальстрою 92,3 га, в 1935 году она уже увеличена до 452,6 га, а на 1936 год запланирован посев свыше 1200 га и сверх этого по колхозам 110 га. Большая часть всей площади занята картофелем и другими овощами. Валовой сбор овощей в 1935 году составил по Дальстрою 1942 тонны, из них картофеля 1088 тонн.

Для развития животноводства Дальстрой завез на Колыму большое количество коров, свиней, овец, коз и некоторое количество особых видов животных для акклиматизации, например, яки. На 1 января 1935 года там уже имелось 603 гол. коров, 397 телят, 328 овец и коз, 403 свиноматки.

Значительная часть местного коренного населения уже объединена в колхозы и занимается преимущественно оленеводством, рыбным промыслом, охотой и извозом. Большую часть своей продукции колхозы сдают Дальстрою, который в свою очередь обеспечивает снабжение их необходимыми материалами.

Для культурно-бытового обслуживания населения в текущем году отпущено 8231 тыс. руб. Из них на просвещение 5200 тыс. руб. и на здравоохранение 1119 тыс. рублей.

П. В. СПИЦЫН

ЗМЕЙКОВАЯ СТАНЦИЯ В АРКТИКЕ

Исследование атмосферы при помощи подъема метеорографов-самописцев на воздушных змеях имеет ряд значительных преимуществ, принося непосредственно с высоты данные всех элементов погоды. Если шары-пилоты дают только направление и скорость ветра, а радиозонды — температуру, то змейковый самописец дает еще записи о влажности воздуха и порывистости ветра, что имеет большое значение для авиации.

Змейковый зондаж атмосферы может производиться с наименьшей затратой средств и вполне отвечает запросам Бюро погоды. Однако, опыт работы полярной станции на Югорском Шаре показывает, что надо особо продуманно подходить к каждой мелочи при подъеме и спуске воздушных змеев.

В условиях Арктики малейшая оплошность ведет к крупным, а иногда и неисправимым последствиям. Так, неудачно собранный и опробованный на небольшой высоте змей может отрицательно повлиять на всю работу, как это имело место у нас, когда змей упал с высоты на землю вместе с самописцем.

Надо беречь самописец от всяких толчков и падений, иначе вместо научного материала будут лишь аварийные акты. При

сборке змея необходимо соблюдать размеры до миллиметра, особенно в пропорции парусных частей, и производить опытный подъем без самописца до наибольшей высоты.

Обычной причиной аварий и обрывов являются плохо пропаянные сросты и скрутки, в силу чего рвется проволока. Один такой обрыв проволоки вывел нашу станцию из строя на полмесяца, причем оторвавшийся змей улетел за 6 километров, больше километра перепутавшейся проволоки легло на снег, а самописец получил значительные повреждения, упав с высоты.

Большую роль в работе играет своевременный инструктаж помощников, в особенности там, где они — сменные из новичков. Натянута змеем стальная проволока подобна слабой нитке, и малейшая оплошность помощника может привести к аварии.

Особенно труден выпуск и спуск змеев в сильные ветры — 7—8 баллов. В наших инструкциях указывается, что при таких ветрах подъемы змея возможны, но о самой технике выпуска конкретно ничего не говорится. Первые опыты, в таких случаях, приводят к плохим результатам, в особенности со змеями большой площади.

Для избежания деформаций змея надо стремиться к тому, чтобы при выпуске было меньше его поворотов против ветра. Но для самописца гораздо опаснее безветрие. Бывают случаи, когда за время подъема змея ветер у земли внезапно стихает и самописцу грозит падение. Чтобы спасти его, необходимо, снижая рукой проволоку, быстро бежать с ней в сторону, как бы создавая искусственный ветер для поддержания змея в воздухе.

Приведенные выше трудности при змейковых подъемах метеорографов-самописцев могут быть вполне преодолены. Для этого необходимо, кроме личной практики, учесть опыт работы других полярных станций, чтобы избежать повторения ошибок.

Считаю удачным по простоте выполнения и удобству построенный нами ангар в виде треугольной призмы, где боковые стенки служат одновременно и крышей. Для нормальной работы необходим также небольшой домик, постройку которого вначале считали мало обязательной. В зимнее время он нам служил ремонтной мастерской, а горящий „камелек“ был лучшим помощником при продолжительных подъемах, обогревая работников.

Успех змейковой станции целиком зависит от работоспособности отдельных работников и в целом всего коллектива. Объек-

тивные возможности Арктики (в смысле ветровых условий) дают возможность поднять исследование атмосферы на уровень современных требований. В нашей практике были случаи, когда один змей, поднимаясь на предельно-толстой проволоке, забирал высоты больше одного километра. Очень часто бывает, что ветер постепенно усиливается и тогда наличие 4—6 змеев дает возможность достичь таких подъемов, какие на материке возможны раз в десятки лет.

Но для этого необходимо значительно улучшить техническое вооружение станций. Ручную лебедку нужно заменить механизированной. В виде опыта для сматывания проволоки при спуске змея, у нас был установлен небольшой ветряк. Правда, из-за громоздкости он не оправдал целиком наших ожиданий, но дает все же право утверждать, что, применив эту даровую энергию, можем тем самым заменить нерациональную ручную смотку. Надо взяться за это дело всерьез, произвести пробную установку ветряка на материке, где конструктивное выполнение не встретит препятствий.

Необходимо также разработать определенный тип змейковой станции применительно к северным условиям, учтя имеющийся уже опыт. В предстоящую зимовку Арктика должна иметь первоклассные аэрологические станции.

Н. А. ЛЮТОВ и С. Д. ПЕЛЛИНЕН

В СОВХОЗЕ „АРКТИКА“

Совхоз „Арктика“, являясь продовольственной базой, призван обслужить до 22 тыс. чел., объединяемых рыбопромышленным предприятием Мурманска. Как молочная ферма совхоз возник в 1932 году. За три последних года он получил большой опыт в развитии молочного животноводства.

Основные условия успешного развития животноводства на Кольском полуострове — это породность скота и его приспособленность к условиям данной местности (69° сев. шир.); кормовая база; содержание и обслуживание. Все эти условия тесно связаны между собой и не могут рассматриваться независимо одно от другого: для успеха дела каждое из них одинаково важно.

Однако это не было учтено в начале работы совхоза. Приобретенные в 1933 году 232 коровы имели в своем составе 160 голов беспородного местного скота, а также 50 голов со слабыми признаками культурных пород.

Опыт показал непригодность значительной части этого скота для целей молочного

животноводства. Необеспеченность кормами, плохой уход также способствовали резкому ухудшению стада. Дневной удой, например, в мае 1933 года составлял 0,4 литра на кормовую корову. И это неудивительно. Собственная кормовая база совхоза по грубым кормам, состоявшая из 34 га посева овса на „зеленку“, неудовлетворяла и 3% потребности. Сено, как правило, было зимней прессовки, низкого качества и с большими отходами. К концу 1933 года в стаде оказалось 58% яловых коров.

Более четкой организацией труда, усиленным кормовым снабжением, борьбой с яловостью — в дальнейшем удалось добиться некоторого повышения удойности скота. К началу 1934 года удой каждой коровы в среднем составлял уже от 3 до 3,6 килограмма. Поднялась упитанность коров. Яловость снизилась с 58 до 16%.

В дальнейшей работе мы изолировали больной скот, сосредоточили внимание на продуктивной части скота, внесли существенные поправки в организацию труда. Боль-

шое достижение совхоза — закрепление кадров животноводства. Несмотря на большую текучесть рабочих, имели 11 доярок и телятниц с двухлетним стажем работы в совхозе, 5 скотников со стажем до двух лет. Большинство из них неоднократно премировано за ударную и образцовую работу.

Мы повысили также требование к качеству кормов, увеличив их разнообразие. Кормовая база составляла уже 106 га (вместо 34 га в 1933 году), зеленая подкормка — 11% от грубых кормов. В результате совхоз в 1934 году получил 1983 килограмма молока на дойную корову и 1606 килограммов на кормовую.

Эти результаты обеспечили совхозу первое место в округе.

★

С двухлетним опытом на 69° северной широты, совхоз „Арктика“ вступил в 1935 год.

В своем стремлении обеспечить стадо на 100% грубыми кормами совхоз встретил ряд препятствий и главным образом — недостаток пахотнопригодных земель. Совхоз стал на путь массового использования на корм морских водорослей.

Водоросли вида „фукус“ принадлежат к водорослям сублитеральным, остающимся на берегу во время отлива моря. Нами используется только живая растущая водоросль, имеющая кормовые качества, равные 7,5—8 крахм. эквивалентам.

Силос из морских водорослей по качеству не ниже обычных силосов. Правда, эта водоросль обладает большой упругостью и прочностью. Поэтому необходима предварительная резка. Для повышения вкусовых достоинств водорослей необходима также предварительная промывка пресной водой и запарка.

Все это значительно повышает съедобность водорослей в свежем виде даже без заправки отрубями.

Против слабительного влияния водорослей нами использовался древесный уголь в сильно измельченном виде. Нормы корма доходили до 16—18 килограммов на среднюю корову в день.

Как организованы нами сбор водорослей и силосование?

После отлива моря мы расставляем по обсыхающему берегу специальные плоты из толстых бревен, с бортами в 1,1—1,2 метра высотой. Плоты загружаем водоро-

слями и во время прилива буксируем их к пристани для разгрузки.

Силосование происходит в обшитых ямах емкостью на 30—40 тонн каждая. Для ускорения брожения и повышения вкусовых достоинств силоса из водорослей, мы прибавляем к ним мелкие ветки хорошо облиственной березы с южных склонов гор, овощные отходы (ботва картофеля, сорняки и др.) и зеленый овес. Добавляем также 3% резаной соломы.

Процесс брожения в ямах идет медленно, температура держится ниже 30° Ц. Силос из ям, вскрытых через 15 месяцев после закладки, по многим признакам лучше, чем из ям, вскрытых через 5—6 месяцев.

При помощи силоса, как показал опыт, мы удержали удой в летние месяцы 1935 года (сильно павший в то же время 1934 года). За 10 месяцев 1935 года удой на кормовую корову составит уже 2158 килограммов, на дойную — 2527 килограммов.

★

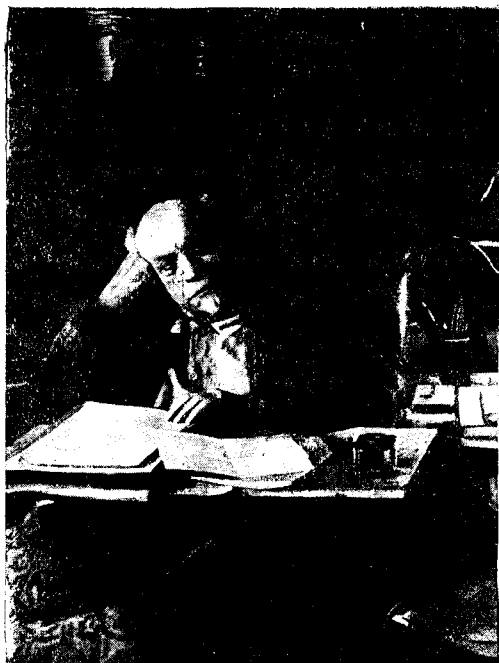
Стадо совхоза „Арктика“ к началу 1936 г. состояло из следующих групп скота: восточных финок — 44; ярославских — 25; с признаками крови культурных пород — 32, беспородных — 99; быков ярославской породы — 4, восточно-финляндской породы — 1; молодняка разного возраста — 130 голов, из них 24 восточно-финляндской породы, остальные — ярославской.

О чем говорит опыт совхоза по разведению скота в условиях Кольского полуострова?

Зарекомендовавшая себя на родине 7—7,5 литрами среднего дневного удоя, восточная финка может не только держать этот удой в условиях Крайнего Севера, но даже несколько превысить его. Удой этой породы в условиях Заполярья надо признать хорошим, и большая часть ее достойна занесения в государственную племенную книгу. Ожидаемый годовой удой от взрослых коров восточно-финляндской группы — 2550 килограммов, что составляет 775 килограммов молока на центнер живого веса коровы.

В условиях сильно пересеченной местности и климата, более близкого к родине финок, восточно-финляндская порода молочного скота показала себя пригодной для развития животноводства на Кольском полуострове: жирность молока, небольшой живой вес, удой. В то же время акклиматизировалась и ярославка.

А. Ф. АНИСИМОВ



В. Г. БОГОРАЗ-ТАН

(1865 — 1936)

освобожден и жил на нелегальном положении.

В 1885 году В. Г. Богораз являлся одним из организаторов екатеринославского съезда партии „Народная воля“. Кроме того, на него было возложено редактирование последнего номера журнала „Народная воля“. В связи с этим 9 декабря 1885 года он был вновь арестован и заключен в Петропавловскую крепость.

После трехлетнего заключения в крепости В. Г. Богораз высылается на десять лет в Колыму. Попав в ссылку, он принимается за изучение быта, языка и творчества местных народов: ламутов и чукоч. Среди чукоч он кочевал около трех лет и особенно обстоятельно изучил их. Результатом этой работы были обширные полевые материалы по этнографии, фольклору и языкам, которые и легли в основу ряда его монографий.

После восьми лет, в 1898 году, благодаря ходатайству Академии наук, В. Г. Богораз возвращается из ссылки и становится научным сотрудником Музея антропологии и этнографии Академии наук, и вместе с Туган-Барановским входит в редакцию легально-марксистских журналов „Начало“ и „Жизнь“.

Деятельность В. Г. Богораза за стенами Академии наук вызвала опасения полиции, и он был вновь выслан из Петербурга. В. Г. Богораз уехал в Америку, приняв предложение участвовать в северитихоокеанской экспедиции Джексона в качестве руководителя Анадырского отдела.

В 1900—1901 годах В. Г. Богораз путешествовал по Чукотке, Камчатке и Ана-

10 мая 1936 года в поезде, на пути из Ленинграда в Ростов-на-Дону, скончался от закупорки вен крупный ученый, доктор этнографии, директор Музея истории религии и заведующий отделом Сибири Института антропологии и этнографии Академии наук СССР, профессор Ленинградского историко-лингвистического института и Педагогического института им. Герцена, действительный член Научно-исследовательской ассоциации Института народов Севера, профессор Владимир Германович Богораз (Тан).

В. Г. Богораз родился 25 (15 по ст. ст.) апреля 1865 года. После окончания Таганрогской гимназии он поступил на физико-математический факультет Петербургского университета, но вскоре оставил его и перевелся на юридический. Однако, окончить университет ему не удалось: в 1882 году В. Г. Богораз был выслан из Петербурга на родину, а в 1883 году арестован за принадлежность к партии „Народная воля“. После года тюремного заключения он был

дырю. В 1901 году он возвратился в Петербург, но был вновь выслан, вторично уехал в Америку и только осенью 1904 года возвратился в Россию.

В период империалистической войны В. Г. Богораз поддался шовинистическому угару и, не взирая на свой пятидесятилетний возраст, пошел добровольно на фронт, в качестве начальника санитарного отряда.

С 1918 года В. Г. Богораз вновь приступает к работе в Музее этнографии и антропологии Академии наук. В 1921 году становится профессором этнографии в Географическом институте, а позднее, когда институт слился с Ленинградским университетом, — профессором этнографического отделения университета. В. Г. Богораз являлся одним из инициаторов создания Комитета содействия народностям Севера, и когда в 1924 году был организован Комитет Севера при Президиуме ВЦИКа, стал его активным членом; он же был одним из инициаторов создания Института народов Севера.

Начиная с 1924 года, В. Г. Богораз участвовал в многих научных конгрессах, где читал доклады о развитии советской работы на Севере, о культурном строительстве среди отсталых народов Севера и социалистической реконструкции их хозяйства.

В 1932 году В. Г. Богораз организовал в Ленинграде Музей истории религии Академии наук СССР, директором которого был до конца своих дней.

В. Г. Богораз вел активную работу по развитию луораветланской (чукотской) письменности: разработал алфавит, составил учебные книги на чукотском языке, написал грамматику и проделал большую работу по переводу на чукотский язык ряда брошюр и книг для детей.

Перу В. Г. Богораз принадлежит большое количество научных работ, посвященных исследованию материальной культуры, первобытного хозяйства, расселения народов северо-востока Азии, их религии, социального строя, фольклора и языка. Из них особенно ценным вкладом в науку являются три обширные монографии: „Ламуты“ („Землеведение“, т. VII, кн. I, 1902), „Чукчи“ („Научное обозрение“, № 1—2, 1902 г.) и четырехтомная монография „The Chukchee“ (Leiden—New York, 1904—1903).

Под именем Тана В. Г. Богораз широко известен и как беллетрист и поэт. В 1912 году было издано полное собрание его сочинений в 12 томах. В советское время повести Тана переиздавались дважды, кроме того в последние годы В. Г. Богоразом были написаны два новых романа „Союз

молодых“ и „Воскресшее племя“. Часть рассказов Тана переведена на английский и немецкий языки, а некоторые из его стихотворений (напр. „Первое мая“ и „Кронштадтские матросы“) вошли в революционные песенники.

Труды В. Г. Богораз, несмотря на всю их научную ценность, далеко не свободны от ряда существенных ошибок. В начале своей научной деятельности В. Г. Богораз являлся по своим теоретическим взглядам сторонником, правда не совсем последовательным, русской школы субъективной социологии. Это наложило сильный отпечаток на все его исследования: отсюда берет начало непонимание В. Г. Богоразом общественно-экономической формации и его эклектизм.

По приезду в Америку, работая в Нью-Йоркском музее естественных наук, В. Г. Богораз близко сходит с известным американским ученым, антропологом и лингвистом Францем Боасом, родоначальником американской школы исторической антропологии. Влияние этой школы сказалось на научных работах В. Г. Богораз: отсюда у него идет тот эмпиризм, который столь характерен для всех его научных работ. Типичным примером такой эмпирической работы, написанной в духе американской школы исторической антропологии, является его основной труд — четырехтомная монография „The Chukchee“, что позднее (см. предисловие к русскому изданию „Чукоч“) признавал и сам автор.

Однако, В. Г. Богораз не застыл на своих старых теоретических позициях. В последние годы он стремился освободиться от этих взглядов и упорно боролся за овладение марксистским методом. На селюмом десятке лет своей жизни он заново переучивается, пишет целый ряд работ, где пытается дать марксистский подход в освещении тех или иных явлений первобытного хозяйства, первобытных форм религиозных верований и т. п., читает научные доклады, пытается проверить свои знания в области материалистического понимания истории и т. д. Эти работы представляют несомненный прогресс, однако в своих основных положениях они все же остаются на уровне механистического материализма.

Несмотря на ошибки и недостатки, фундаментальные работы В. Г. Богораз по этнографии, языкам и фольклору народов Севера являются большим вкладом в науку. Они выдвинули его в ряды крупнейших этнографов, лингвистов и фольклористов и сделали его имя широко известным в советской, западноевропейской и американской науке.

Р. Б. КАУФМАН

НА СОВЕЩАНИИ ЖЕН ПОЛЯРНИКОВ

11 мая в Главсевморпути состоялась товарищеская встреча—совещание жен полярников и инженерно-технических работников.

Докладчик Д. Д. Козьмин рассказал о значении Всесоюзного совещания жен работающих работников, инженеров и техников тяжелой промышленности.

Все выступавшие по докладу подчеркивали историческое значение этого совещания в Кремле.

— Живя на Шпицбергене, я поняла, какое большое значение имеет вовлечение женщин в общественную работу, — рассказывает т. Плисецкая. — Когда мы приехали на Шпицберген, там был только разрушенный рудник. Нехватало очень многого для того, чтобы хорошо жилось нашим горнякам. Не было элементарных удобств и уюта, но надо было их как-то создавать. Убедилась, что нельзя работать одной. Собрали других женщин. У нас их было 200 человек. Работы хватило для всех. У нас совсем не было наволочек, из подушек сыпался пух, нехватало одеял. Предложила шить одеяла из байки. Так и сделали. Шили одеяла, шили наволочки, чинили простыни. Всего мы сшили около 5000 вещей.

Стало чисто, но уюта нехватало. Для украшения жилищ мы решили сделать абажуры на лампы. По вечерам окна засверкали разноцветными огнями. К нам приходили норвежцы. Удивлялись: у них на рудниках этого нет. Наши рабочие были очень благодарны нам, женщинам, за проявляемую к ним заботу.

— Мы все прекрасно чувствуем каждый день заботу партии о всех нас, и в особенности мы, жены и родственники челюскинцев, никогда в жизни не забудем то, что партия сделала и для спасения наших мужей и для нас, семей, оставшихся здесь. — Этими словами начала свое выступление т. В. Ф. Шмидт. Она предложила выбрать оргбюро, разбиться на секции: педагогическую, бытовую и другие и немедленно начать работу.

— Сейчас, когда Главсевморпуть переезжает в другое здание, мы должны помочь нашим мужьям организовать и устроить новое помещение так, чтобы там было удобно и приятно работать. Сейчас организуются группы, которые поедут на зимовки. Нужно организовать секцию помощи зимовщикам в их сборах, в устройстве библиотек и целом ряде других вещей.

Взволнованную речь произнесла Г. С. Бергавинова.

— Товарищи, я выступаю в первый раз за 10 лет. 10 лет тому назад я была комсомолкой и с тех пор не говорила на собраниях. Я волнуюсь и думаю, что многие из вас

волнуются так же, как и я, но это волнение не страха, а радости от того, что мы начинаем нужное, большое, полезное дело. Мы еще друг друга мало знаем, но я надеюсь, что жены полярников не отстанут от жен командиров тяжелой промышленности. Мы во многом поможем своим мужьям в деле освоения Арктики. Я предлагаю организовать детский дом для детей зимовщиков. Ребят надо культурно воспитывать, а не оставлять их на попечении бабушек и домработниц. Одновременно нам нужно создать и свои хоровые и драматические кружки.

Об организации помощи семьям зимовщиков, говорили и т. Патушинская и т. Гурари.

— Надо принять все меры к тому, — говорит последняя, — чтобы наши зимовщики были спокойны за участь своих оставшихся семейств, особенно тех, которые в чем-либо нуждаются. Организационному бюро мы в первую очередь поручаем культурно-бытовое обслуживание семейств зимовщиков.

Тов. Каманнина вносит предложение послать делегацию приветствовать жен командиров тяжелой промышленности. Тт. Скачко и Либерман предлагают создать кружки Осоавиахима.

— Активная работа в них поможет нам, женщинам, в минуту опасности стать на защиту родины.

Заключительную речь на этом совещании произносит Отто Юльевич Шмидт.

— Я вчера с большой радостью присутствовал на открытии в Кремле совещания жен командиров тяжелой промышленности. Картина была действительно грандиозная и совершенно необычная. Теплота, с которой жены командиров встречают членов Политбюро и особенно тов. Сталина, тот горячий подъем любви и преданности, который охватил жен командиров промышленности, — это новое доказательство наших огромных успехов. Политически это означает подъем нового пласта актива. Женщины, домашние хозяйки, конечно ведут нужную большую работу, но, как здесь уже говорилось, они не полностью использованы. Они могли бы помогать мужьям.

Активность, любовь к родине партия сумела поднять и организационно оформить. В нашей стране, где все таланты раскрываются полностью, раскроются и таланты домашних хозяек на общественно-государственном поприще.

В качестве примера того, как много означает участие женщин, позвольте сослаться хотя бы на экспедицию на „Челюскине“.

Меня не раз упрекали за то, что я допускаю участие женщин в северных экспедициях. Я это допускал принципиально. Не потому, что нехватало мужчин, но надо

доказать, что труднейшая дорога полярного исследователя открыта и для женщин. Практика это подтвердила.

На „Челюскине“ было 10 женщин самых разнообразных профессий, начиная от научных работников и кончая уборщицами. Как известно, женщины в нашем коллективе играли большую роль. Многие из них, в том числе и домашние хозяйки, принимали участие в общей работе, которая у нас сложилась в условиях суровой, трагической зимовки. Женщины поднимали у нас настроение. Женщины много помогали нам своим присутствием.

Женщины проявили себя и на льдине. Все они работали. Мы бы не могли расчистить аэродромы для наших героев летчиков — Ляпидевского, Каманина, Молокова и других, если бы не постоянное шитье рукавиц, не постоянная помощь женщин. Причем более сильные физически женщины сами работали даже на аэродроме. Особенно памятно поведение женщин в вопросе об очередности отправки с льдины на материк. Когда уже стало ясно, что Ляпидевский скоро будет у нас, и мы знали, что за ним идут и другие, естественно, что мы составили список, начав его с женщин и детей, и вот тут-то женщины впервые за всю экспедицию проявили дисциплинированность. Они заявили, что не желают уезжать первыми.

Тов. Лобза, член партии, старалась доказать, что женщина-партийка должна быть везде наравне с мужчинами. Даже на дрейфующей льдине. Одна из женщин, Сушкина, наступала на меня, засучив рукава, и говорила, что она не слабее мужчин.

Единственный аргумент, на который сдались наши женщины, был следующий:

во всех буржуазных государствах считается правильным, что если тонет корабль, то женщин и детей спасать в первую очередь. (На деле этого нет, кроме как в романах, на деле бывает иначе — „спасайся, кто может“.) А мы докажем всему миру, что эта хорошая традиция в Советском Союзе осуществляется. Только ради товарища Литвинсва они согласились...

Когда женщины улетели на самолете Ляпидевского, мы с Копусовым и с другими помощникам по экспедиции вздохнули с облегчением. Часть обязанностей выполнена, и часть товарищей на материке, но вскоре пришлось отчасти и пожалеть об этом. Стало как-то уныло, было опасение, что уменьшится забота о культуре и чистоте.

Я привел этот пример, чтобы подчеркнуть особенность работы женщин на нашем полярном фронте. В наших условиях сейчас это выразится прежде всего в помощи полярникам. Это должно быть нашей величайшей заботой всего управления — и мужчин, и женщин.

Ряд предложений, например о детских домах, был совершенно правильным. Наши товарищи женщины, наши лучшие товарищи, помогут нам решить задачи, стоящие в этой области перед нами — в области улучшения заботы о человеке, улучшения условий его работы и жизни.

После выступления т. Шмидта состоялись выборы делегатов на Московское областное совещание. Делегатами выбраны тт. В. Ф. Шмидт, Бергавинова, Папанина, Скорнякова, Молокова, Бобылева, Вдопольнова, Каманина, Ананьева и Леваневская. Гостями — тт. Бабушкина, Шевелева, Бегичева, Ляпидевская, Дриго, Смыслова, Побезимова, Бассейн, Цатурова.

СУД НАД СЕМЕНЧУКОМ И СТАРЦЕВЫМ

Семь дней (16—23 мая) Верховный суд РСФСР разбирал дело о преступлениях на острове Врангеля б. начальника полярной станции К. Семенчука и каюра И. Старцева.

Дело слушалось под председательством заместителя председателя Верховуда т. Я. И. Бермана, при народных заседателях тт. Э. А. Кругловой, М. С. Бабушкине и запасном заседателе т. Бутурлине.

Обвинителем на суде выступил прокурор СССР т. А. Я. Вышинский. Гражданский истец — т. И. Д. Брауде. Защита — члены коллегии защитников тт. С. К. Казначеев и Н. В. Комодов.

Прокурор СССР т. Вышинский в процессе следствия и в своей обвинительной речи подверг тщательному анализу совершенное на острове Врангеля преступление.

Этот анализ прокурора до мельчайших деталей вскрыл контрреволюционно-колонизаторские бандитские „деяния“ подсудимых Семенчука и Старцева.

24 мая, после выступлений гражданского истца И. Д. Брауде и членов коллегии защитников С. К. Казначеева и Н. В. Комодова, суд заслушал последние слова обвиняемых.

После шестичасового совещания Верховный суд РСФСР вынес приговор.

Квалифицируя преступления обвиняемых по 59-й статье (бандитизм) уголовного кодекса РСФСР, Верховный суд приговорил обвиняемых Семенчука и Старцева к высшей мере наказания — расстрелу.

Президиум ВЦИК отклонил ходатайство о помиловании осужденных. 27 мая приговор приведен в исполнение.

Т. А. КАРАВАЕВА

ПЕРВОМАЙСКИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПОЛЯРНИКОВ

К 1 мая со всех концов Советского Севера передавались приветственные телеграммы начальнику Главсевморпути т. Шмидту и начальнику Политуправления т. Бергавинову.

Посылая свои поздравления с международным пролетарским праздником, полярники рассказывают в телеграммах о своих достижениях и взятых обязательствах.

По этим телеграммам можно судить о том, какой размах получило стахановское движение на Крайнем Севере, как люди борются за выполнение и перевыполнение плановых заданий, как повышается культурно-бытовой уровень рабочих и промышленников Заполярья.

Из большой кучи телеграмм трудно выбрать наиболее характерные, наиболее интересные, почти каждая из них — яркий пример успехов социалистического труда.

Из Амдермы сообщают, что 28 апреля, после получения приветственной телеграммы от товарищей Шмидта и Бергавинова, лучший стахановец, носящий почетное звание мастера бурильного молотка, т. Лещенко установил в честь Первого мая невиданный для Амдермы рекорд бурения, выполнив норму на 828%. Узнав об этом, стахановец т. Матрос 29-го перекрыл этот рекорд, выполнив сменную норму на 1168%. Вечером 29-го Лещенко перекрыл свой первый рекорд, выполнив норму на 1059%.

Эти рекорды всколыхнули горняцкие массы Амдермы. Приказом по тресту тт. Лещенко и Матросу присвоено звание мастеров первого класса. Кроме того, нескольким работникам различных профессий, выполнявшим средние месячные нормы на 200 и выше процентов, присвоено звание мастеров их профессий. Это еще в большей степени поднимает волну стахановского движения, и единичные пока рекорды станут в скором времени массовым явлением.

Строители Мурманского судостроительного завода — „здравицы“ арктического флота — обещают развернуть массовое стахановское движение и на его основе досрочно построить завод.

Работники ленской авиагруппы ставят своей задачей, на основе внедрения стахановских методов в работу, вывести свою авиагруппу на первое место.

Зимовщики с острова Врангеля рапортуют о своих производственных показателях. В крайне неблагоприятных условиях охоты в этом году, ими все же досрочно перевыполнен план добычи медведя, добыто много песцов; в тяжелых условиях проделана большая научная работа по топографии и гидрологии; повышено качество питания зимовщиков, и достигнута большая

экономия в продуктах. Ими уже развернуты подготовительные работы к навигации, охоте, гидрологическим и геологическим работам в летний сезон 1936 года. Открываются курсы мотористов для туземцев, все охотники острова будут обучены управлению мотором.

Среди работников зимовки и туземного населения имеется большой процент стахановцев, показывающих блестящие образцы своей работы.

Рабочие, работницы и адмтехсостав консервного завода сообщают из Усть-Порта о своем выполнении взятых к 1 мая обязательств: пополнились ряды стахановцев, в результате чего переработан весь рыбосырец, в основном закончен ремонт рыболовного флота, и к весенней путине все готово. На основе стахановских методов работы коллектив завода обещает вывести завод из длительного прорыва, обеспечить выполнение плана, снизить себестоимость и улучшить качество продукции, производя новые виды консервов.

Стахановцы красноярских предприятий пишут о своих культурно-бытовых достижениях и отмечают, что у большинства из них имеются патефоны, радио, велосипеды и т. п. Красноярские предприятия выполнили и перевыполнили производственные задания за 1 стахановский квартал, так, например, затон закончил судоремонт на 117%; впервые Придивинская верфь выполнила план по судостроению на 100,9%, графитовая фабрика на 137%, пушная контора на 183%; все совхозы подготовлены к севу. Растут ряды стахановцев.

Некоторые предприятия, как авиалиния, гидрострой, ремонтные мастерские, Придивинская верфь — еще не полностью выполнили поставленных перед ними задач, но они берут обязательство за стахановский год выполнить и перевыполнить все производственные задания. Кроме того красноярцы обязуются выполнить задания по речным грузоперевозкам, создать новые авиатрассы, превратить Енисейскую авиалинию в образцовую, провести сев в совхозах в 8—10 дней и умножить ряды стахановцев.

С бортов ледоколов „Русанов“ и „Сибиряков“, участвовавших в зверобойной кампании, поступили сообщения, что все взятые сообразительности стахановского рейса к 1 мая выполнены: „Русановым“ на 125% (в ценностном выражении на 236%), „Сибиряковым“ на 120% (в ценностном выражении на 208%); механизмы судов работали без аварий и поломок.

В телеграммах особенно отмечаются четкое руководство капитана Воронина, хоро-

шо знающего дело, и помощь летчиков по проводке судов и нахождению залежек зверя.

Примеры можно умножить без конца, во всех отмечаются: выполнение производственных показателей к 1 мая, рост стаха-

новцев, проводимые культурные мероприятия и т. д. Почти все телеграммы оканчиваются взятymi на себя обязательствами в дальнейшем развитии стахановского движения — повышении производительности труда.

Е. С. ВЫГОДСКИЙ

НА КУРСАХ ПРОПАГАНДИСТОВ

На курсах пропагандистов, открытых Политуправлением Главсевморпути в Детском Селе около Ленинграда, собрались работники Севера, командированные политотделами.

Здесь были парторги оленеводческих совхозов и кочегары ледоколов, работники политотделов и матросы, были мотористы, строители, работники аэропорта. Люди приехали из Владивостока и с берегов Обской губы, из Мурманска и Игарки, из Якутии, с Белого моря, из Тобольска. Тридцать три пропагандиста начали учебу.

Перед курсами была поставлена задача — повысить теоретический уровень пропагандистов партийных организаций Крайнего Севера. 400 академических часов — две трети учебного времени — отданы изучению истории ВКП(б). Пропагандисты должны знать, как складывалась и боролась партия большевиков на различных этапах своей истории. Должны изучать это по первоисточникам, по трудам **Ленина—Сталина**.

...Тов. **Колясникова** выбрали секретарем комсомольского комитета ледокола **Ленина**. Создали две общеобразовательные школы, что было особенно необходимо: среди комсомольцев попадались малограмотные. Просмотрели состав комсомольских политкружков, перестроили их работу. Один из кружков взял на себя секретарь **Колясников**. Медленно, но непрерывно росли комсомольцы.

В Архангельск приехал инструктор Центрального Комитета партии. Он был на борту ледокола, знакомился подробно с полярниками, виделся и с **Колясниковым**. И тут **Колясникову** пришлось краснеть.

— А знает ли коллектив об итало-абиссинской войне? — спросил инструктор.

— Как не знать?

— А сам можешь объяснить? Где Абиссиния, знаешь?

— Знаю!.. Где-то в Азии...

Нужно ли объяснять, что после этого разговора на следующий день секретарь шагал с одним из комсомольцев в город в магазин культтоваров. А в красном уголке после этого были повешены две карты... И когда кочегары, механики и матросы читали о налетах итальянских бомбовозов на

Аддис-Абебу, большинство уже могло найти на карте столицу Абиссинии.

... **Колясников** успешно закончил трехмесячную учебу на курсах.

— Я стал лучше разбираться в первоисточниках, — говорит он. — Брался за них и раньше. Но плохо разбирался. А сейчас для меня **весь Ленин** открылся. Я научился изучать **Ленина по Ленину**.

О том же говорит и слесарь **Бурдаков**, приехавший со стройки Мурманского судостроительного завода.

— Раньше мы **Ленина** по первоисточникам не изучали. Читали больше по Кнорину. Учился плохо. Бывало не на каждый вопрос мог ответить. А здесь я научился многому.

... Все интересно якуту т. **Кузьмину**, комсоргу Пеледуйской верфи. И политические науки, и география, и Пушкин. Здесь он впервые прочел творения поэта. Пропагандист, — ведь он должен развиваться все-сторонне, он должен ответить на все запросы. В совершенстве знать **Ленина—Сталина** — это основное. Но и экономика нужна, и география, и Пушкин. Большая культура нужна пропагандисту.

Тов. **Кузьмин** руководил до курсов комсомольскими кружками на якутском и русском языках. На курсах за три месяца еще больше вырос комсорг **Кузьмин**. Он успел уже прочесть „Мать“, „Цусиму“. Читает „Капитальный ремонт“.

— Надо, чтобы наши комсомольцы больше читали и художественную литературу, — говорит он.

Кузьмин ходил на все лекции, участвовал во всех экскурсиях и вечерах, какие только устраивались на курсах. Извлечь максимум из трехмесячной учебы — вот задача которую поставил себе он. Да и не только он. Все пропагандисты поставили перед собой эту задачу. Люди понимают: было бы преступлением и перед собой и перед пославшей их партийной организацией не взять из политической учебы максимум того что она может дать.

Три месяца учебы на курсах дали не только сумму знаний. Приобретены здесь и методика занятий и умение работать над материалом.

ПОЛЯРНЫЕ СТРАНЫ В „АТЛАСЕ МИРА“

В I выпуске „Атласа мира“ (выходит в свет в ноябре 1936 года) помещены три большие карты, посвященные полярным странам.

Первая из них — карта Арктики, масштабом в 1:20 000 000. Она дает наиболее современное изображение Советской и зарубежной Арктики. В ней нашли отражение новые данные последних экспедиций, вплоть до высокоширотной экспедиции „Садко“ в 1935 году.

Кроме того на этой карте имеется много дополнительных схемок, часть из которых дает характеристику климатических и гидрографических условий Арктики, другие же в более крупном масштабе изображают важнейшие участки Арктики, например: Северная Земля, Шпицберген, Маточкин шар, Карские Ворота, Берингов пролив, остров Врангеля, остров Медвежий и др.

Вторая карта — Антарктика, масштабом в 1:40 000 000. На этой карте, как и на

предыдущей, найдут отражение последние этапы научно-исследовательских работ по освоению полярных пространств. Так, будут отражены результаты экспедиции Бэрда в 1934 году, Элсуорта в 1935 году и др.

На ней также будут даны дополнительные схемы, показывающие море Росса, Южную Землю Виктории, Антарктический архипелаг; кроме того — схема, характеризующая климатические элементы (давление, ветры и т. д.).

Третья большая карта — Карское и Баренцево моря, масштабом в 1:8 000 000. На ней, помимо основных географических элементов (реки, береговая черта, орография, населенные пункты, полярные станции и т. д.), даны еще важнейшие гидрографические элементы (течения и пр.).

В последующих выпусках полярные страны также найдут свое отражение. В одном из ближайших выпусков будет помещена карта Северного морского пути.

ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ

В „Советской Арктике“, № 2, за февраль 1936 года, в статье Г. С. Сластникова „Промыслы Новой Земли“ допущены ошибки. Так, в таблице расположения пунктов (стр. 72) становища Смидовича и Русская Гавань отнесены к восточной стороне Северного острова Новой Земли. Фактически же они расположены на западной стороне. Основание, открытие становища Русаново на Южном острове произведено не в 1925, а в 1927 году.

На стр. 73 в сноске отмечено, что „промысел морского зверя на Новой Земле в настоящее время развит очень слабо и в некоторых становищах совершенно не применяется“. Это в корне не верно. Добыча морского зверя имеет рост, основанный на введении разнообразных орудий промысла. Мы забрасываем сюда готовые орудия лова и материалы к ним, добыча которыми дает на 100—200% больше, что видно из данных о добыче сала шелеги за ряд лет.

Например в 1932/33 году добыто сала шелеги 791,3 центнера; в 1933/34 году — 1610,7 центнера; в 1934/35 году 2154,2 центнера; а планом 1936 года предусмотрено добыть 3365 центнеров.

По добыче же белуги принят ряд мер. В частности этот промысел организован в новых северных точках Новой Земли: Коса Серебренникова, остров Гемскерк и становище Пахтусово. Емкость этого промысла не уменьшается, а наоборот, развивается.

Нач. Островного хозяйства Севморпути Н. И. Григорьев

Редакция „Советской Арктики“ с данными замечаниями согласна.

ПОПРАВКА

В статье Д. С. Дуплицкого „Поход Красина“ (см. № 2 „Советской Арктики“, за февраль 1936 года) вкралась ошибка. На стр. 49 в восьмой строке снизу вместо фамилии Хорьков следует читать Корхов.

Редакционная коллегия:

Г. А. Ушаков (ответственный редактор)

А. А. Догмаров

М. Н. Бочачер (зам. ответственного редактора)

Адрес редакции: Москва, улица Горького, 5, тел. 4-35-95

Технический редактор Ю. А. Таубер

Слано в набор 17 мая 1936 г.

Бум. 72×108 см.

7 печ. л.

3½ бум. л.

Подписано к печати 23 июня 1936 г.

10½ авт. л.

120000 тип. зн. в 1 бум. л.

Уполи. Главлита № В— 36303.

Заказ № 1375.

Изд. № 63.

Тир. 10000 экз.

Типография „Коминтерн“ и школа ФЗУ им. КИМ'а. Ленинград, Красная ул., 1

Цена 1 руб. 50 коп.